



MINI CHALLENGE 2009.
MEDIENINFORMATION.

Die MINI CHALLENGE 2009.

Inhaltsverzeichnis.



MINI CHALLENGE 2009.

Keep on racing.	2
Interview mit Max Kalbfell, Leiter MINI Marketing.	4

Saison 2009.

Rennkalender.	6
Rennstrecken und Akkreditierung.	7

Rennfahrzeug.

MINI John Cooper Works CHALLENGE.	12
Technische Daten.	15

Auszüge aus dem Reglement.	17
---------------------------------	----

Teilnehmer.	23
------------------	----

Partner und Sponsoren.	24
-----------------------------	----

MINI CHALLENGE 2004–2008.

Vollgas von Anfang an.	29
Die Sieger.	32
Die ewigen Besten.	35

Heritage.

50 Jahre MINI.	36
MINI im Motorsport.	44
Sporterfolge des Werksteams.	47

Kontaktdaten.	49
--------------------	----

MINI CHALLENGE 2009.

Keep on racing.



Packender Motorsport, attraktive Rahmenevents, entspannter Lifestyle und dazu der Reiz eines einzigartigen Fahrzeugs – mit diesem Erfolgsrezept gibt die MINI CHALLENGE auch 2009 wieder Vollgas: Keep on racing – dieses Motto gilt nicht nur für alle Teilnehmer, sondern beschreibt auch die rasante Entwicklung der Serie. Seit ihrer Gründung (2004) hat die MINI CHALLENGE kontinuierlich an Popularität, aber auch an Professionalität zugelegt. Heute gehört sie zu den beliebtesten Serien in der Motorsportszene – und das nicht nur in Deutschland.

Rekordverdächtig in jeder Hinsicht.

Das Konzept der MINI CHALLENGE hat sich innerhalb kürzester Zeit zu einem wahren Exportschlager entwickelt: In diesem Jahr wird die Serie in vier Ländern (Spanien, Australien, Neuseeland und Deutschland) ausgetragen und ist damit so international wie noch nie. In der deutschen „Originalausgabe“ der Clubsportserie steht der erste Sieger bereits vor Beginn der neuen Saison fest: die MINI CHALLENGE selbst! Die Zahl der Einschreibungen hat mit sage und schreibe 39 Fahrzeugen ein neues Rekordniveau erreicht. Das ist nicht nur das größte Starterfeld aller Zeiten, sondern auch ein eindrucksvoller Beleg für die anhaltend hohe Popularität. Ebenfalls einen neuen Rekord gibt es bei der Anzahl der Rennen zu verzeichnen: Die MINI CHALLENGE hat in diesem Jahr insgesamt 16 Wertungsläufe – so viele wie noch nie.

Attraktiver Rennkalender mit einem Sprung auf die Insel.

Ausgetragen werden die 16 Läufe an acht Rennwochenenden. Dabei tritt die Serie wie gewohnt auch als Support-Event von hochkarätigen Motorsportevents an. So gastiert die MINI CHALLENGE 2009 unter anderem bei der Formel 1 (GP von Deutschland, Nürburgring) und bei der Tourenwagen-Weltmeisterschaft WTCC (Oschersleben). Der Startschuss zur neuen Saison fällt im Rahmen des Rundstreckenrennens um den Preis der Stadt Stuttgart (Hockenheimring). Daneben wird der Rennkalender durch zwei Starts bei den ADAC Masters (Hockenheimring und Sachsenring) und einen Auftritt beim AvD Oldtimer Grand Prix (Nürburgring) ergänzt. Ein Saison-Highlight der besonderen Art findet in Großbritannien statt: Pünktlich zum 50. Geburtstag von MINI ist die deutsche Serie im Mutterland der Marke MINI zu Gast. Auf dem legendären Silverstone Circuit bildet sie den sportlichen Höhepunkt des Festivals MINI United. Bei dem größten Treffen der MINI Community wird drei Tage lang mit tausenden MINI Fans aus der ganzen Welt das runde Markenjubiläum gefeiert. Das große Finale der MINI CHALLENGE steht traditionell bei der Rundstrecken-Trophy auf dem Salzburgring auf dem Programm.



Prinzip Chancengleichheit.

Alle Teilnehmer der MINI CHALLENGE 2009 treten in technisch identischen Fahrzeugen an, dem Modell MINI John Cooper Works CHALLENGE. Nach erfolgreicher Premiere im vergangenen Jahr – der Rennwagen wurde 2008 erstmals eingesetzt – dürfen sich Fahrer und Fans auch 2009 auf packende Duelle freuen. Um optimale Chancengleichheit zu gewährleisten, werden sämtliche Fahrzeuge zentral im Auftrag von MINI aufgebaut. Wichtige Komponenten wie Motor und Getriebe sind verplombt, um unerlaubte Änderungen zu verhindern. Aufgrund der identischen technischen Voraussetzungen für alle Teams und Rennfahrer, entscheidet einzig das fahrerische Können über die Platzierungen. Um die Ausgeglichenheit im Saisonverlauf weiter zu erhöhen, erhalten erfolgreiche Fahrer für nachfolgende Veranstaltungen ein Platzierungsgewicht. Maximale Chancengleichheit ist auch abseits der Rennstrecke angesagt: So steht allen Teams im gemeinsamen Boxenzelt, dem „Drivers Club“, ein fertig aufgebauter Arbeitsbereich zur Verfügung. Das Reglement gibt den meist von MINI Händlern organisierten Teams die Möglichkeit, im Verlauf der Saison wechselnde Fahrer einzusetzen. Punkte werden neben der Fahrerwertung noch in der Teamwertung sowie in der Sonderwertung für Gentleman Driver (Fahrer im Alter über 50 Jahre) vergeben. Insgesamt befinden sich im Preisgeldtopf rund 340.000 Euro sowie drei MINI als Sachpreise.

Lifestyle-Ambiente und prominente Gaststarter.

Beim 7. und 8. Lauf der MINI Challenge am Nürburgring von 10.-12. Juli wird Ernst Hausleitner, Formel-1-Kommentator des ORF, als VIP Fahrer starten.

Markenzeichen der MINI CHALLENGE ist ihr einzigartiges Konzept. Es verknüpft anspruchsvollen Motorsport mit jener Art von entspanntem Lifestyle, der für die Marke MINI typisch ist. Beispiel Paddock Lounge: die Hospitality der MINI CHALLENGE ist während des Rennwochenendes ein beliebter Treffpunkt für Fahrer, Teams, Sponsoren und Gäste. Chill-out-Musik, eine gut sortierte Bar, große Flatscreens und ein exquisites Catering sorgen für internationales Flair und lockeres Ambiente. Zur besonderen Flair der MINI CHALLENGE tragen immer wieder auch bekannten Gaststarter bei. In der Vergangenheit haben bereits zahlreiche VIPs im Cockpit Platz genommen – darunter rennsportbegeisterte Prominente wie Oliver Pocher, Anke Engelke, Thomas Heinze, Smudo, Götz Otto, Haddaway, Max Mutzke, John Friedmann und Florian Simbeck (alias Erkan und Stefan) und viele mehr. Auch ehemalige Formel-1-Stars wie Jacques Laffite, Christian Danner oder Johnny Herbert ließen sich bereits vom Virus MINI CHALLENGE infizieren.

MINI CHALLENGE 2009.

Interview mit Max Kalbfell, Leiter MINI Marketing.



Die MINI CHALLENGE geht in das sechste Jahr.

Welche Erwartungen haben Sie an die neue Saison?

Die MINI CHALLENGE startet in eine ganz besondere Saison, auf die ich mich sehr freue. Das hat mehrere Gründe: Zum einen, weil 2009 erstmals in vier Ländern eine eigene MINI CHALLENGE nach unserem Konzept ausgetragen wird. Die Serie ist damit so international wie nie! Einen weiteren Anlass zur Freude hat die deutsche Originalausgabe der MINI CHALLENGE schon vor Saisonbeginn gegeben: Bereits Wochen vor Ende der Einschreibefrist haben wir alle Fahrzeuge an Teilnehmer verkauft. Mehr noch: Wegen der großen Nachfrage haben wir das Reglement ergänzt und das Starterfeld auf 39 Fahrzeuge erweitert. Ich rechne daher mit noch mehr packenden Positionskämpfen auf der Rennstrecke.

Ebenfalls mit Spannung und Vorfreude blicken wir auf das 50-jährige Markenjubiläum von MINI. Zu diesem Anlass reist die MINI CHALLENGE zum ersten Mal nach Großbritannien. Beim MINI United Festival finden nicht nur zwei Rennen statt, sondern wir feiern auch die weltweit größte MINI Party aller Zeiten. Überhaupt der Rennkalender: Uns ist 2009 wieder eine hochattraktive Mischung unterschiedlicher Events gelungen, die alle etwas Besonderes darstellen.

Die MINI CHALLENGE zeichnet sich durch ihre große Fan-Nähe aus.

Wie wichtig sind die Fans für die MINI CHALLENGE?

Die Fans sind enorm wichtig für die MINI CHALLENGE – ebenso wie für die Marke MINI selbst. Kaum ein anderer Autohersteller weiß eine derart große und treue Anhängerschaft hinter sich. Weltoffene Menschen, die einen individuellen Lifestyle pflegen! Oft genug bin ich selber noch überrascht, wie stark die MINI Anziehungskraft ist. Das zeigt sich insbesondere bei Veranstaltungen wie MINI United, ein Event für das echte MINI Enthusiasten selbst eine tagelange Anreise auf sich nehmen.

Bei der MINI CHALLENGE legen wir Wert darauf, die Fans und Zuschauer so direkt wie möglich einzubeziehen. „Motorsport zum Anfassen“ lautet das Motto. Bestes Beispiel hierfür ist der Drivers Club, ein fertig aufgebautes Arbeitszelt, in dem alle Teams ihre Fahrzeuge betreuen. Während des Rennwochenendes ist der Drivers Club für alle Besucher frei und kostenlos zugänglich und jeder kann den Mechanikern bei der Arbeit über die Schulter sehen.



Welche Bedeutung hat die MINI CHALLENGE für die Marke MINI?

Die Marke MINI bezieht ihre Popularität aus vielen Quellen. Eine davon ist die MINI CHALLENGE – eine sehr wichtige, wie ich meine. Denn die Serie ist ein exzellentes Instrument, um Menschen zu begeistern und dabei bestimmte Botschaften zu transportieren. Ich denke hier an Begriffe wie „Sportlichkeit“ oder „Go-Kart Feeling“, durch die sich alle MINI Modelle besonders auszeichnen - vor allem aber natürlich der MINI John Cooper Works, der „kleine Bruder“ des MINI John Cooper Works CHALLENGE. Dieses Modell ist die direkte Schnittstelle zwischen der Clubsportserie und der Straße. Überhaupt sind die Erfahrungswerte aus der MINI CHALLENGE auch enorm hilfreich bei der Entwicklung der Straßenfahrzeuge. Aus Vertriebs-Perspektive sehe ich einen weiteren wichtigen Punkt in der engen Einbindung der MINI Händler. Zum einen werden alle Rennfahrzeuge von Händlern in Form einer so genannten Patenschaft betreut und zum anderen bietet die MINI CHALLENGE den Händlern eine ideale Plattform, um ihren Kunden ein spannendes und unvergessliches Produkt- und Markenerlebnis zu ermöglichen.

Die sportliche Seite der MINI CHALLENGE wurde im letzten Jahr durch das neue Rennfahrzeug aufgewertet. Wie verlief die erste Saison mit dem neuen MINI John Cooper Works CHALLENGE?

Der MINI John Cooper Works CHALLENGE hat die Serie definitiv bereichert. Die Einführung im vergangenen Jahr war ein konsequenter Schritt, der die sportliche Performance noch weiter gesteigert hat. Die Piloten haben mir immer wieder bestätigt, dass unsere Rennsport-Ingenieure ein beachtliches Fahrzeug entwickelt haben, das nicht nur unglaublich viel Spaß macht, sondern auch enorm wettbewerbsfähig ist. Wir haben 2008 deutlich schnellere Rundenzeiten beobachten können – die Nordschleife mit GP-Kurs unter 10 Minuten! –, dazu zahlreiche spannende Duelle und enge Rennverläufe. Darauf freue ich mich auch in 2009.

Saison 2009. Rennkalender.

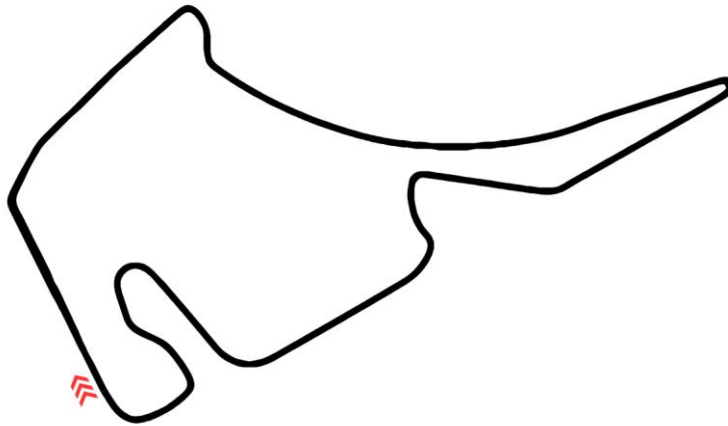


1. + 2. Lauf: 17.–19. April	Hockenheimring (Grand-Prix-Kurs) Preis der Stadt Stuttgart
3. + 4. Lauf: 22.–24. Mai	Silverstone Circuit / Großbritannien MINI United
5. + 6. Lauf: 05.–07. Juni	Hockenheimring ADAC Masters Weekend
7. + 8. Lauf: 10.–12. Juli	Nürburgring (Grand-Prix-Kurs) Großer Preis von Deutschland (Formel 1)
9. + 10. Lauf: 07.–09. August	Nürburgring (Grand-Prix-Kurs) AvD Oldtimer-Grand-Prix
11. + 12. Lauf: 04.–06. September	Motorsport Arena Oschersleben Tourenwagen-Weltmeisterschaft (WTCC)
13. + 14. Lauf: 18.–20. September	Sachsenring ADAC Masters Weekend
15. + 16. Lauf: 02.–03. Oktober	Salzburgring / Österreich MINI CHALLENGE Finale, Rundstrecken-Trophy

Saison 2009. Rennstrecken und Akkreditierung.



Hockenheimring (D) Streckenlänge: 4,574 km (Grand-Prix-Kurs)
www.hockenheimring.com



1. + 2. Lauf:

Akkreditierung:

17.–19. April

Preis der Stadt Stuttgart

Akkreditierungsschluss: 7. April 2009

Motorsport-Club Stuttgart e.V.

Telefon: +49 (0) 711-6071707

Telefax: +49 (0) 711-6071713

E-Mail: info@mcs-stuttgart.de

www.mcs-stuttgart.de

5. + 6. Lauf:

Akkreditierung:

05.–07. Juni

ADAC Masters Weekend

Akkreditierungsschluss: 27. Mai 2009

Fritz Cirener

Brühlstraße 23

D-76297 Stutensee

Telefon: +49 (0) 7249-913288

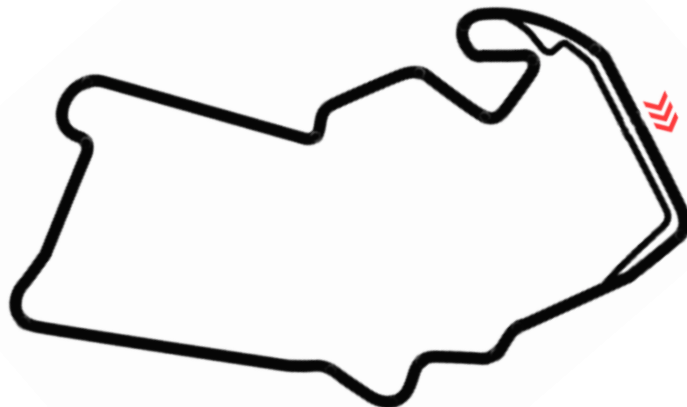
Telefax: +49 (0) 7249-913288

Mobil: +49 (0) 160-7028394

E-Mail: fritz.cirener@kabelbw.de



Silverstone Circuit (GB) Streckenlänge: 5,141 km (Grand-Prix-Kurs)
www.silverstone.co.uk



3. + 4. Lauf:

Akkreditierung:

Telefon

Telefax

E-Mail

Internet:

22.-24. April

MINI United

Akkreditierungsschluss: 24. April 2009

MINI Product Communication

Susanne Spatz

+49 (0) 89-382-20961

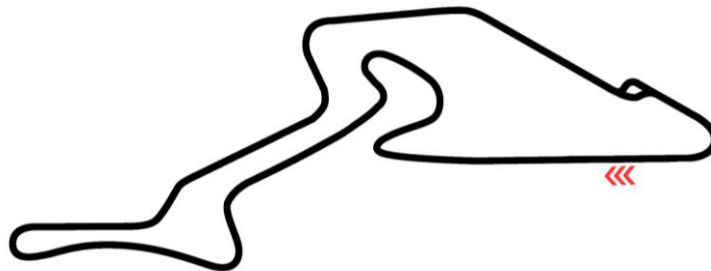
+49 (0) 89-382-28017

Susanne.Spatz@mini.com

www.MINI.de / www.MINIunited.com



Nürburgring (D) Streckenlänge: 5,148 km (Grand-Prix-Kurs)
www.nuerburgring.de



7. + 8. Lauf:

Akkreditierung:

10.–12. Juli

GP von Deutschland (Formel 1)

Akkreditierungsschluss: 18. Juni 2009

Internationale Medien

Permanente Akkreditierung: Alexandra Schieren

E-Mail: press@fiacommunications.com

Race by Race Akkreditierung: All race-by-race requests from publications or agencies must be made online.

www.fia.com >>> Media Center >>> Accreditation

Akkreditierung elektronische Medien:

Formula One Management Ltd, Accreditation Service
6 Princes Gate, London SW7 – Großbritannien

Telefon: +44 (0) 207-5846668,

Telefax: +44 (0) 207-5892191

E-Mail: media@fomltd.com (TV, radio and e-media)

accreditationoffice@fomltd.com (commercial photographers)

Nationale Medien

Applications from publications for their national event must still be addressed to the National Press Office of each circuit.

www.nuerburgring.de >>> Media Service

9. + 10. Lauf:

Akkreditierung:

07.–09. August AvD Oldtimer-Grand-Prix

Akkreditierungsschluss: 19. Juli 2009

AvD Wirtschaftsdienst GmbH

Cathrin von der Heide

Telefon: +49 (0) 69-6606-368

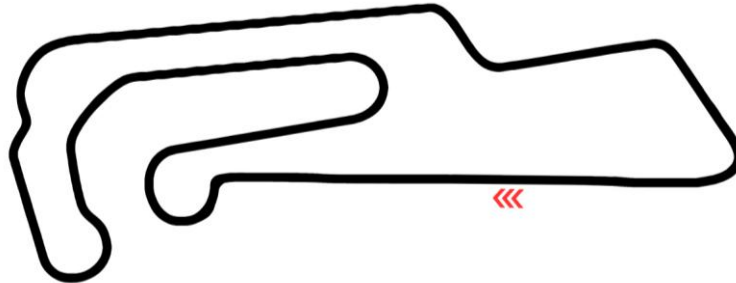
Telefax: +49 (0) 69-6606-260

E-Mail: Cathrin.vonderHeide@avd.de

www.avd.de oder www.ogpacing.de



Motorsport Arena Oschersleben (D) Streckenlänge: 3,667 km
www.motorsportarena.com



11. + 12. Lauf:

Akkreditierung:

04.-06. September FIA Tourenwagen-WM (WTCC)

Akkreditierungsschluss: 24. August 2009

Nationale Medien (Print)

Pressestelle Motorsport Arena Oschersleben

Gunnar Sperling

Telefon: +49 (0) 3949-920525

Telefax: +49 (0) 3949-920660

E-Mail: presse@motorsportarena.com

www.motorsportarena.com »» Media »» Akkreditierungen

Internationale Medien (Print)

FIA WTCC Media Delegate Fabio Ravaioli

Telefon: +39 06 3972 9497

Telefax: +39 06 3972 94970

Handy: +39 335 376260

E-Mail: media@fiawtcc.com

TV und Hörfunk

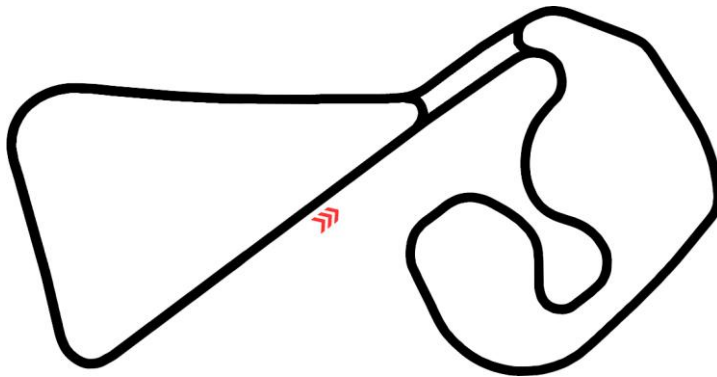
Antonios Argyropoulos

Telefon: +33 1 40938517

E-Mail: antonios@eurosport.com



Sachsenring (D) Streckenlänge: 3,671 km
www.sachsenring-circuit.com



13. + 14. Lauf: 18.–29. September ADAC Masters Weekend

Akkreditierung: Akkreditierungsschluss: 28. August 2009
Anke Wieczorek / Redaktion und PR
Planweg 23
D-59597 Erwitte
Telefon: +49 (0) 2943-974177
Telefax: +49 (0) 2943-974178
E-Mail: anke.wieczorek@t-online.de

Salzburgring (A) Streckenlänge: 4,255 km
www.salzburgring.com



15. + 16. Lauf: 02.–03. Oktober Finale, Rundstrecken-Trophy

Akkreditierung: Akkreditierungsschluss: 22. September 2009
Armin Holenia
Telefon: +43 (0) 664-201 27 00
Telefax: +43 (0) 1714-1209
E-Mail: akkreditierung@pr-event.at
www.msc-wolfsberg.at

Rennfahrzeug. MINI John Cooper Works CHALLENGE.



Das offizielle und einzig zugelassene Rennfahrzeug der MINI CHALLENGE ist der MINI John Cooper Works CHALLENGE. Das Modell basiert auf der Serienversion des MINI Cooper S und wurde von den Rennsport-Ingenieuren auf die hohen Anforderungen des professionellen Motorsports abgestimmt. Der MINI John Cooper Works CHALLENGE ist seit 2008 im Einsatz und sorgt seither für Begeisterung bei den Piloten: Neben dem für MINI so typischen „Go-Kart-Feeling“ bietet der Wagen ein intensives Fahrerlebnis auf hohem Rennsport-Niveau. Aber nicht nur die Teilnehmer der MINI CHALLENGE können in den Genuss des Rennwagens kommen – der MINI John Cooper Works CHALLENGE darf auch von anderen ambitionierten Motorsportlern frei erworben werden.

Motor.

Dank einer gezielten Leistungssteigerung wurde aus dem ohnehin sehr sportlichen Serienantrieb des MINI Cooper S ein echtes Hochleistungstriebwerk für den Wettkampfeinsatz. Das Kraftpaket unter der Haube des MINI John Cooper Works CHALLENGE ist ein 1,6 Liter großer Vierzylinder-Motor, der mit Twin-Scroll-Turbolader und einer Benzin-Direkteinspritzung ausgestattet ist. Die Maximalleistung liegt bei 155 kW/211 PS. Um eine ideale Sport-Performance zu generieren, wurde die Motorcharakteristik zusätzlich optimiert: So steht etwa das maximale Drehmoment (260 Newtonmetern) zwischen 1.850 und 5.700 Touren praktisch konstant zur Verfügung. Per Overboost erhöht sich dieser Wert sogar noch auf 280 Newtonmeter (Drehzahlbereich von 2.000–5.000 min⁻¹). Da der Turbolader seine Wirkung bereits bei einer Drehzahl von 1.400 min⁻¹ entfaltet, ist von einem Turboloch nichts zu spüren. Auf jede Pferdestärke des MINI John Cooper Works CHALLENGE entfällt ein Leistungsgewicht von 5,09 kg – ein Wert, der das Fahrzeug in die Nähe hochkarätiger Sportwagen rückt.

Performance.

Der MINI John Cooper Works CHALLENGE beschleunigt in nur 6,1 Sekunden von null auf 100 km/h. Im Gegenzug genügen 3,1 Sekunden (31 m), um aus diesem Tempo wieder zum Stehen zu kommen. Als Höchstgeschwindigkeit erreicht das Rennfahrzeug 240 km/h. Darüber hinaus lassen sich bestechend hohe Kurvengeschwindigkeiten erreichen. Das Sperrdifferential erleichtert es dem Fahrer, auch ausgangs einer Kurve mit hohem Tempo auf der Ideallinie zu bleiben, nahtlos zu beschleunigen und so seinen Speed optimal auf die Gerade zu übertragen.



Fahrwerk.

Der MINI John Cooper Works CHALLENGE gibt seinem Fahrer die Rückmeldung, satt und sicher auf der Rennstrecke zu liegen. Ein Hauptgrund hierfür liegt beim Fahrwerk, das über verstellbare Stoßdämpfereinheiten (KW Racing) verfügt, die speziell für den Rennsport konzipiert wurden. Bodenfreiheit, Dämpferdruck (Zug-Druckstufe) und Ansprechverhalten lassen sich auf die Anforderungen verschiedener Rennstrecken anpassen. Die Kraftübertragung an die Vorderräder erfolgt über das serienmäßige Sechsgang-Handschaltgetriebe. Der MINI John Cooper Works CHALLENGE Rennwagen ist mit 17 Zoll-Leichtmetallfelgen (Borbet) im MINI CHALLENGE Design und mit eigens entwickelten Rennreifen (Dunlop) ausgerüstet. Das Minimum-Startgewicht (Fahrzeug einschließlich Fahrer) beträgt 1.170 Kilogramm.

Aerodynamik.

Sein souveränes Handling verdankt der MINI John Cooper Works CHALLENGE unter anderem dem John Cooper Works Aerodynamik-Paket. Es umfasst einen rennsportspezifischen Frontspoiler, einen Heckdiffusor sowie einen verstellbaren Heckflügel. In Kombination sorgen diese Komponenten dafür, dass nicht nur der Auftrieb eliminiert, sondern bei zunehmender Geschwindigkeit auch ein entsprechender Abtrieb generiert wird. Die aerodynamischen Maßnahmen wurden so konzipiert, dass der Abtrieb zwischen Vorder- und Hinterachse perfekt ausbalanciert ist.

Sicherheit.

Motorsport mit Sicherheit zu verknüpfen, gehört seit jeher zu den primären Anliegen der MINI CHALLENGE. Entsprechend hoch ist das Sicherheitsniveau, das im MINI John Cooper Works CHALLENGE realisiert wurde. Der Rennwagen ist mit einem fest mit der Karosserie verschweißten Sicherheitskäfig ausgerüstet. Zur Standardausstattung gehört neben dem RECARO Sportschalensitz, der mit einem Sechspunkt-Sicherheitsgurt kombiniert ist, auch das aus der Formel 1 bekannte HANS-System (Head And Neck Support), das einen effektiven Schutz für den Nackenbereich des Fahrers gewährleistet. Ein weiterer Sicherheitsfaktor und einmalig für diese Art Clubsportfahrzeug: Das Bremsen-Antiblockiersystem (ABS) bleibt mit auf die Bedingungen der Rennstrecke angepasster Abstimmung voll funktionsfähig. Auch beim Boxenstopp (z. B. während der Qualifikation) ist beim MINI John Cooper Works CHALLENGE für Tempo und Sicherheit gesorgt. Jedes Rennfahrzeug besitzt eine integrierte Hebevorrichtung. Sie besteht aus vier ausfahrbaren pneumatischen Stempeln am Fahrzeugboden, die durch Pressluftzufuhr aktiviert werden und das Auto blitzschnell anheben. So kann innerhalb kürzester Zeit ein Reifenwechsel absolviert werden.



Identische Technik.

Chancengleichheit unter allen Teilnehmern und Reduzierung des technischen Aufwands spielen eine wichtige Rolle im MINI CHALLENGE Reglement. Daher werden alle Fahrzeuge zentral im Auftrag von MINI aufgebaut und rennfertig an die Teilnehmer der MINI CHALLENGE ausgeliefert. Wichtige Komponenten wie Motor und Getriebe sind verplombt, da sie von den Teams nicht geändert oder in Eigenregie repariert werden dürfen. Zusätzlich werden die Motorsteuergeräte, die während Training, Qualifying und Rennen verwendet werden müssen, vor jeder Veranstaltung neu unter den Teilnehmern verlost.

Rennfahrzeug. Technische Daten.



Motor:	MINI John Cooper Works Performance Motor, Vierzylinder-Reihenmotor mit Twin-Scroll-Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung, vorn quer eingebaut Rennsport-Abgasanlage
Hubraum:	1.598 cm ³
Leistung:	155 kW/211 PS bei 6.000 min ⁻¹
max. Drehmoment:	260 Nm bei 1.850–5.700 min ⁻¹ (mit Overboost: 280 Nm bei 2.000–5.300 min ⁻¹)
Kraftübertragung:	Frontantrieb, Sechsgang-Handschaftgetriebe
Fahrwerk:	Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine vorn, Zentrallenker-Hinterachse, EPAS (Electrical Power Assisted Steering), 17 Zoll-Aluminiumfelgen (Borbet) im MINI CHALLENGE Design, in Zug-Druckstufe einstellbare Stoßdämpfer (KW Automotive), verstellbare Federbein-Domstrebe vorn, Rennsport- Bremsanlage, rennspezifische ABS-Konfiguration, Sperrdifferenzial)
Bereifung:	Rennsport-Reifen (Dunlop) / Slicks 215/45-17 Regenreifen 205/45-17
Karosserie:	John Cooper Works Aerodynamik Paket, verstellbarer Heckflügel, Heckdiffusor, Luftdruck-Hebevorrichtung
Fahrleistungen:	Beschleunigung (0–100 km/h) in 6,1 Sek., Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h, Verzögerung (100–0 km/h): 3,1 Sek. bzw. 31 Meter
Sicherheit:	Eingeschweißter Überrollkäfig, Sechspunkt-Sicherheitsgurt, Racing ABS, automatische Feuerlöschanlage, Rennsportsitz inklusive Head And Neck Support (HANS)-System



Gewicht:	1.170 kg (Mindestgewicht inkl. Fahrer gem. Reglement)
Maße:	Radstand: 2.467 mm, Länge 3.798 mm, Breite 1.683 mm, Höhe 1.446 mm
Tankvolumen:	50 Liter
Kraftstoff:	Super Bleifrei, ROZ 98
Preis:	49.900 Euro inkl. MwSt.



1. Allgemeines.

Die MINI CHALLENGE unterliegt folgenden Bestimmungen:

- Internationales Sportgesetz der FIA mit Anhängen (ISG)
- DMSB-Veranstaltungsreglement
- DMSB-Rundstreckenreglement
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO)
- Anti-Dopingbestimmungen der NADA
- Umweltrichtlinien des DMSB
- sonstige Bestimmungen und Beschlüsse des DMSB
- Vorliegendes Sportliches und Technisches Reglement und eventuelle, vom DMSB genehmigte Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ausschreibungen und deren eventuelle Änderungen und Ergänzungen der Veranstalter der einzelnen Rennen

2. Sportliches Reglement.

2.1 Teilnehmer.

Teilnahmeberechtigt sind Fahrer mit einer gültigen nationalen A-Lizenz (Rennen in Deutschland und am Salzburgring) bzw. einer internationalen B- oder C-Fahrerlizenz. Das Mindestalter für die Teilnahme an der MINI CHALLENGE beträgt 18 Jahre.

2.2 Einschreibung.

Pro Fahrzeug können zwei Teilnehmer fest in die Meisterschaft eingeschrieben werden. Eine erneute Einschreibung bei einem Fahrzeugwechsel ist für den betreffenden Fahrer nicht notwendig – der Status als eingeschriebener Teilnehmer bleibt erhalten.. Alle weiteren Starter auf dem betreffenden Fahrzeug gelten als Gaststarter.

2.3 Gastfahrer.

Die MINI CHALLENGE Organisation kann Gastfahrer zu den Wertungsläufen zulassen. Sie starten außerhalb der Punktwertung, sind jedoch preisgeld-berechtigt in der Veranstaltungswertung. Erreichte Punkte in der Teamwertung werden gewertet. Gastfahrer erhalten während der gesamten Veranstaltung ein Zusatzgewicht von 25 kg.



2.4 Zugelassene Fahrzeuge.

Ausschließlich Fahrzeuge vom Typ/Modell MINI John Cooper Works CHALLENGE gemäß Homologationsnummer (DN-03, DA-03).

2.5 Fahrerausrüstung.

Das Tragen von feuerfesten Overalls sowie Unterwäsche (mit langen Ärmeln und Beinen), Kopfhaube, Socken, Schuhen und Handschuhen gemäß FIA-Bestimmungen ist vorgeschrieben. Ein Helm gemäß FIA-Bestimmungen inklusive HANS-System ist vorgeschrieben.

2.6 Training/Qualifikation.

Pro Veranstaltung sind ein freies Training und ein Zeittraining von je 30 Minuten vorgesehen. Jeder Fahrer muss mindestens drei gezeigte Trainingsrunden absolvieren. Zur Qualifikation für das Rennen darf die schnellste im Zeittraining gefahrene Runde 120% der Trainingsbestzeit nicht überschreiten.

2.7 Wertungsläufe.

Es werden pro Veranstaltung zwei Wertungsläufe von je ca. 30 Minuten Dauer ausgetragen.

2.8 Startaufstellung.

Die Startprozedur erfolgt stehend (Grand-Prix-Start). Die Startaufstellung für den 1. Wertungslauf ergibt sich aus dem Zeittraining. Die Startaufstellung für den 2. Wertungslauf ergibt sich aus den Platzierungen des 1. Wertungslaufs. Die ersten sechs platzierten Teilnehmer werden allerdings in umgekehrter Reihenfolge aufgestellt (Sieger des 1. Wertungslaufs startet vom 6. Startplatz, der Zweite vom 5. Startplatz usw.).

2.9 Platzierungsgewichte.

Die drei Erstplatzierten jedes Wertungslaufs einer Veranstaltung erhalten für die folgende Veranstaltung folgende Zusatzgewichte:

1. Platz = +25 kg 2. Platz = +15 kg 3. Platz = +10 kg

Das maximale Zusatzgewicht beträgt 50 kg. Das entsprechende Zusatz-gewicht wird dem Mindestgewicht zugerechnet. Erreichen Fahrer, die bei einer Veranstaltung mit einem Zusatzgewicht belegt wurden, bei den darauf folgenden Veranstaltungen ein Rennergebnis im 1. und/oder 2. Wertungslauf, das schlechter als Platz 10 ist, werden Zusatzgewichte für die darauf folgende Veranstaltung wie folgt reduziert:

Platz 11 bis 14: –10 kg Platz 15 bis 19: –15 kg ab Platz 20: –25 kg



2.10 Wertung/Punkteverteilung.

Pro Wertungslauf werden folgende Punkte vergeben:

Platz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Punkte	30	24	20	17	16	15	14	13	12	11

Platz	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Gastfahrer werden dabei nicht berücksichtigt, permanent eingeschriebene Teilnehmer rücken jeweils auf. Für die Jahresendwertung werden alle Ergebnisse berücksichtigt. Es gibt kein Streichresultat.

2.11 Teamwertung.

Pro Team dürfen maximal 2 Fahrzeuge für die Teamwertung genannt werden.

2.12 Preisgeld.

1. und 2. Wertungslauf einer Veranstaltung werden getrennt berücksichtigt.

Platz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Euro	1.000	900	800	750	700	650	600	575	500	475

Platz	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Euro	450	425	400	375	350	325	300	275	250	225

Platz	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Euro	200	175	150	125	100	90	80	70	60	50

1. und 2. Wertungslauf einer Veranstaltung werden getrennt berücksichtigt.

Für die Poleposition (Trainingsschnellster) zum 1. Wertungslauf ist ein Preisgeld in Höhe von 1.000 Euro ausgeschrieben. Für die schnellste Rennrunde im 2. Wertungslauf ist ein Preisgeld in Höhe von 1.000 Euro ausgeschrieben.



Für den jeweils 2. Wertungslauf wird folgendes Preisgeld für Gentleman Driver (Alter über 50 Jahre zum Zeitpunkt der Einschreibung) ausgeschrieben:

Platz	1	2	3
Euro	750	500	250

Die Gentleman-Driver-Wertung wird nur erstellt, wenn mindestens drei Teilnehmer in dieser Kategorie gestartet sind. Findet nur ein Wertungslauf statt, verdoppelt sich das Preisgeld in der Rennwertung. Die Platzierten für Preisgelder in der Poleposition, schnellsten Rennrunde sowie in der Gentleman-Driver-Wertung werden anhand dieses Wertungslaufs ermittelt.

2.13 Jahresendwertung.

In der Jahresendwertung erhalten die bestplatzierten Fahrer folgende Prämien:

Platz	1	2	3	4	5
Prämie	MINI im Wert von 35.000,- €	MINI im Wert von 30.000,- €	MINI im Wert von 25.000,- €	7.500 €	7.000 €

Platz	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Euro	6.500	6.000	5.500	5.000	4.500	4.000	3.000	2.000	1.000	500

Die bestplatzierten Teams der Teamwertung erhalten eine Unterstützung für die MINI CHALLENGE im Folgejahr (vorausgesetzt ist eine erneute Einschreibung) in folgender Höhe:

Platz	1	2	3
Euro	15.000	10.000	5.000

2.14 Titel.

Der Gesamtsieger erhält den Titel **MINI CHALLENGE Meister 2009.**



3. Technisches Reglement.

3.1 Grundlagen.

- Anhang J des internationalen Sportgesetzes der FIA (ISG)
- Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements (DMSB-Handbuch, blauer Teil)
- Technische Bestimmungen der MINI CHALLENGE 2009
- MINI CHALLENGE Serviceleitfaden 2009
- MINI CHALLENGE Ersatzteilkatalog 2009

Alles nicht ausdrücklich Erlaubte ist verboten.

3.2 Reparatur, Verplombung, Kennzeichnung von Fahrzeugteilen.

Die MINI CHALLENGE Fahrzeuge werden von den Bewerbern, deren Teams bzw. Helfern vorbereitet und betreut. Es dürfen nur Original-Ersatzteile (Serienteile) und MINI CHALLENGE Spezialteile eingesetzt und verwendet werden. Ein Austausch der verbauten MINI CHALLENGE Spezialteile gegen Serienteile sowie eine weitere Bearbeitung oder Änderung der Spezialteile ist nicht erlaubt.

Reparaturen, Arbeiten und Einstellarbeiten an Motor, Turbolader, Getriebe, der Elektronik und am Steuergerät sind strikt untersagt. Der Motor inklusive aller Anbauteile, das Steuergerät, der Turbolader und das Getriebe werden vor der Auslieferung des MINI CHALLENGE Fahrzeugs an den Teilnehmer verplombt. Eine Manipulation und/oder das Entfernen der Plomben führt zum sofortigen Wertungsausschluss von der jeweiligen Veranstaltung. Es dürfen nur Arbeiten durchgeführt werden, die zum normalen Unterhalt des Fahrzeugs gehören oder dem Ersetzen von durch Verschleiß oder Unfall schadhaft gewordenen Teilen dienen. Jegliches Bearbeiten oder Verändern von Teilen, z. B. mechanisch, thermisch oder chemisch, ist nicht zulässig.

3.3 Fahrzeug-Mindestgewichte.

Das Fahrzeug-Mindestgewicht beträgt 1.170 kg inklusive Fahrer und dessen Rennausrüstung und ist zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung einzuhalten. Die vorgeschriebenen Platzierungsgewichte müssen sich während aller Trainings, Zeittrainings und Rennen im Innenraum des Fahrzeugs auf der Beifahrerseite in dem eingebauten Stahlblechbehälter befinden.

3.4 Elektronik/Elektrik.

Die Steuergeräte (Elektronik) werden zu Beginn jeder Veranstaltung unter den Teilnehmern verlost.



3.5 Kühlsystem.

Das Kühlen von Betriebsstoffen, Ansaugluft und/oder Motorteilen durch chemische Khlsubstanzen, wie z. B. Trockeneis und/oder interne bzw. externe Khlssysteme, ist nicht erlaubt.

3.6 Einheitskraftstoff.

Nur der vom Veranstalter für die einzelnen Veranstaltungen zugelassene Kraftstoff darf verwendet werden.

3.7 Reifen.

Insgesamt werden pro Veranstaltung maximal sechs neue Slickreifen pro Startnummer/Fahrzeug zugeteilt. Es können während der laufenden Saison bis zu max. zwei neue Slickreifen zusätzlich gekennzeichnet werden (Jokerreifen).

Alle bereits zugeteilten und gekennzeichneten Slickreifen dürfen während der gesamten Saison 2009 verwendet werden. Ein Limit pro Veranstaltung besteht nicht. Reifen können nur gekennzeichnet werden, wenn das Fahrzeug bei der betreffenden Veranstaltung teilnimmt. Regenreifen werden nicht gekennzeichnet und deren Anzahl ist freigestellt.

Jegliches Verändern der Reifen durch Runderneuern, Nachschneiden oder chemische Behandlung ist verboten. Ferner ist das Abdecken der Reifen mittels Heizdecken oder ähnlichem, was die Haftung und Konsistenz der Reifen beeinflussen kann, nicht erlaubt.

3.8 Karosserie.

Es dürfen nur die für die MINI CHALLENGE hergestellten und vorbereiteten Karosserien verwendet werden. Die Karosserien sind mit einer eingeschweißten Sicherheitszelle ausgestattet, die nicht verändert werden darf. Das Fahrzeug muss mit dem Aerodynamikpaket der MINI CHALLENGE sowie mit dem MINI CHALLENGE Heckspoiler ausgestattet sein.

3.9 Kommunikationsanlagen.

Das Mitführen von Kommunikationsanlagen jeglicher Art (Sprechfunk, Mobiltelefone usw.) in den Wettbewerbsfahrzeugen ist den Teilnehmern während freiem Training, Zeittraining und Rennen untersagt.

Anmerkung:

Dieser Auszug aus dem Reglement dient nur zur allgemeinen Erklärung und hat keine regulatorische Gültigkeit.

Teilnehmer.



Die Portraits der Fahrer werden nach dem ersten Rennen integriert.

Partner und Sponsoren.



AEG Haustechnik.

AEG gehört zu den Pionieren der Elektrizitätsanwendung. Seit über 100 Jahren baut und vertreibt AEG innovative Technik auf höchstem Qualitätsniveau mit zeitgemäßem Design. Unser Anspruch an unsere Produkte: Einfach in der Bedienung und elegant im Erscheinungsbild, eben Aus Erfahrung Gut.

René Bender
Marketing
EHT Haustechnik GmbH
Markenvertrieb AEG
Gutenstetter Straße 10
90449 Nürnberg
Fon: +49 (0) 911-9656495
Fax: +49 (0) 9111-965655495
E-Mail: rene.bender@eht-haustechnik.de

Aral Ultimate.

Aral ist Marktführer im deutschen Tankstellen-Markt. Die MINI CHALLENGE empfiehlt Aral Ultimate. Die Hochleistungskraftstoffe von Aral – Aral Ultimate 100 und Aral Ultimate Diesel – sind an über 1.600 Aral Tankstellen erhältlich und sorgen in jedem Motor für mehr Leistung, weniger Kraftstoffverbrauch und geringeren Schadstoffausstoß.

Robert Mehrrens
Fuels Product Manager Germany
Aral Aktiengesellschaft
Wittener Straße 45
44789 Bochum
Fon: +49 (0) 234-3155765
Fax: +49 (0) 69-222217214
E-Mail: robert.mehrrens@aral.com

AXN – Action & Entertainment.

AXN ist der erste digitale Fernsehsender von Sony Pictures Television International für das deutschsprachige Europa. Das Programm umfasst vielseitige, actiongeladene Formate aus den Bereichen Movies, Serien, Sport und Lifestyle. AXN erreicht derzeit über 1,6 Millionen Abonnenten über Kabel, Satellit und IPTV.

Thomas Kowollik
Director Marketing & Advertising Sales
Sony Pictures Television Int. Deutschland GmbH
Liebigstr. 22
80538 München
Fon: +49 (0) 89-568259-75
Fax: +49 (0) 89-568259-20
E-Mail: Thomas_Kowollik@spe.sony.com

BORBET.

Räder von BORBET stehen für die optimale Verbindung aus höchster Qualität und faszinierendem Design. Auch 2009 unterstützt BORBET, der Leichtmetallspezialist aus dem Sauerland, wieder die Teilnehmer der MINI CHALLENGE und wünscht allen gute Fahrt.

Alexandra Marowsky
Marketing
Borbet GmbH
Hauptstraße 5
59969 Hallenberg
Fon: +49 (0) 2984-30110
Fax: +49 (0) 2984-301130
E-Mail: alex.marowsky@borbet.de



Castrol.

Castrol ist durch seine Innovationen und Spitzentechnologien weltweit führender Anbieter von Hochleistungsschmierstoffen für Motoren und Getriebe und liefert die Schmierstoffe für die MINI CHALLENGE.

Karsten Jaeger
Presse und Kommunikation
Deutsche Castrol Vertriebs GmbH
Max-Born-Straße 2
22761 Hamburg
Fon: +49 (0) 40-35945436
Fax: +49 (0) 40-35945619
E-Mail: karsten.jaeger@castrol.com

Deutsche Post.

Ebenso wie die MINI CHALLENGE steht die Deutsche Post für Schnelligkeit, Dynamik und Teamgeist. Als moderner Kommunikationsdienstleister erzielt die Deutsche Post Tag für Tag Spitzenleistungen: Täglich bringen die Postboten in Deutschland mehr als 70 Millionen Briefe schnell, sicher und zuverlässig ans Ziel.

Alexander Safavi
Marktkommunikation
Deutsche Post Zentrale
53250 Bonn
Fon: +49 (0) 228-182-11606
Fax: +49 (0) 228-182-11499
E-Mail: a.safavi@deutschepost.de

DSF.

Seit 1993 bereichert das DSF die deutsche Medienlandschaft mit dem größten Sportangebot im Free-TV. Mit einem Bekanntheitsgrad von über 95% in der Zielgruppe ist das DSF eine der profilstärksten TV-Stationen und zudem Marktführer im Sport-Segment.

Markus Spangler
Direktor Verkauf & Marketing
Mitglied der Geschäftsleitung
DSF Deutsches SportFernsehen GmbH
Münchner Straße 101 g
85737 Ismaning
Fon: +49 (0) 89-96066- 2400
Fax: +49 (0) 89-96066-2409
E-Mail: markus.spangler@dsf.de

Dunlop.

Dunlop ist exklusiver Reifenpartner der MINI CHALLENGE. Dabei sind hervorragende Produktqualität, umfassende Beratung und schnelle Reaktion gefragt. Der Dunlop SP Sport Maxx bietet als Slick (215/45 R17) und Regenreifen (205/620 R17) ein hohes Maß an Gripniveau und Konstanz. 2009 wird neben der deutschen und australischen auch die spanische MINI CHALLENGE ausgerüstet.

Kai Roggenland
Marketing Motorsport & Tuning
Dunlop GmbH & Co. KG
Dunlopstraße 2
63450 Hanau
Fon: +49 (0) 6181-681886
Fax: +49 (0) 6181-682259
E-Mail: kai.roggenland@dunlop.de



LG Electronics.

LG Electronics gehört weltweit zu den maßgeblichen Innovationstreibern im Bereich Consumer Electronics. Durch die konsequente Ausrichtung auf Forschung, Entwicklung und Design sowie die Konzentration auf die Erschließung neuer Märkte steuert der Global Player weiter auf Wachstumskurs. In wichtigen Zukunftsmärkten hat LG durch Produktinnovation bereits eine Spitzenposition erreicht.

Daniel Fett
Marketingleiter
Marketing Communication
LG Electronics Deutschland GmbH
Jakob-Kaiser-Straße 12
47877 Willich
Fon: +49 (0) 2154-4922189
Fax: +49 (0) 2154-492214
E-Mail: dfett@lge.com

Original MINI Zubehör.

Die umfassende und innovative Produktpalette von Original MINI Zubehör ermöglicht neben einer Steigerung der Funktionalität auch eine einzigartige Individualisierung von Fahrzeugen der Marke MINI.

Roderik von Ostrowski
Produktmanagement Zubehör Exterieur
BMW Group
Heidemannstraße 170
80939 München
Fon: +49 (0) 89-38238576
Fax: +49 (0) 89-38224666
E-Mail: roderik.von-ostrowski@bmw.de

Playboy.

Playboy ist ein Magazin, das von den aufregenden Seiten des Lebens erzählt. Von Frauen, die schön und begehrenswert sind. Von Menschen, die ihre Träume verwirklichen. Von Autos, die nur gebaut wurden, um die Lust der Bewegung zu spüren. Von einem Lebensstil, der unserer Phantasie auf die Sprünge hilft. Eben von all dem, was Männern Spaß macht.

Carina Rey
Stv. Verlagsleiterin
Playboy Deutschland Publishing GmbH
Arabellastraße 21
81925 München
Fon: +49 (0) 89-92501316
Fax: +49 (0) 89-92503426
E-Mail: rey@playboy.de

ProSieben.

ProSieben ist der Sender für die junge Mediengeneration! Der Spielfilmsender Nr. 1 in Deutschland steht für großes Hollywood-Kino und bietet Must-See-TV für seine schwerpunktmäßig 14- bis 29-jährigen Zuschauer. US-Top-Serien, erfolgreiche Shows und Events, innovative Comedy, modernes Info- und Dokutainment und deutsche Fiction mit Starbesetzung runden das Profil ab.

Susanne Lang
stellv. Unternehmenssprecherin
ProSieben Television GmbH
Medienallee 7
85774 Unterföhring
Fon: +49 (0) 89-95071183
Fax: +49 (0) 89-950791183
E-Mail: susanne.lang@ProSieben.de



RECARO.

Seit mehr als 100 Jahren gilt: RECARO ist als Sitzhersteller der Pionier im Hinblick auf Qualität, Sicherheit und Innovation in der Automobilzulieferindustrie und in den Augen der Verbraucher.

Romi Diana Doser
Manager Marketing & Communication
RECARO GmbH & Co. KG
Stuttgarter Straße 73
73230 Kirchheim unter Teck
Fon: +49 (0) 7021-935481
Fax: +49 (0) 7021-935537
E-Mail: Romi.Doser@recaro.com

Sixt.

Sixt ist als Deutschlands führender Mobilitätsdienstleister weltweit erfolgreich auf Expansionskurs. Bereits heute mit 3.500 Stationen in 90 Ländern vertreten, ist Sixt Ihr kompetenter Ansprechpartner in Sachen Mobilität nach Maß: Autovermietung, Leasing, Ferienmietwagen und Limousine Service. www.sixt.de.

Daniela Erdmann
Werbeleitung
Sixt GmbH und Co Autovermietung KG
Zugspitzstr. 1
82049 Pullach
Fon: +49 (0) 89-74444-4313
Fax: +49 (0) 89-74444-86666
E-Mail: daniela.erdmann@sixt.de

T-Mobile.

T-Mobile ist Nummer eins in Deutschland und einer der weltweit führenden Mobilfunkanbieter. Über 103 Millionen Kunden in Europa und den Vereinigten Staaten nutzen eine breite Palette innovativer Produkte von T-Mobile. Motorsportteams und Fans unterstützt T-Mobile mit spektakulären Kommunikationslösungen. T-Mobile – einfach näher!

Tim Meier
Business Development Automotive
T-Mobile Deutschland GmbH
Landgrabenweg 151
53227 Bonn
Fon: +49 (0) 228-93634658
Fax: +49 (0) 228-93634769
E-Mail: Tim.Meier@t-mobile.de

TV TODAY.

Als modernes 14-tägliches Premium-TV-Magazin bietet TV TODAY seiner jungen, gebildeten und einkommensstarken Leserschaft einen breiten Überblick über die Highlights der Programmwelt. Ergänzt wird das durch einen interaktiven, reichweitenstarken Internetauftritt unter www.tvtoday.de.

Jutta Herr
Leiterin Markenkommunikation
Verlagsgruppe Milchstraße GmbH
Mittelweg 177
20148 Hamburg
Fon: +49 (0) 40-41311130
Fax: +49 (0) 40-41312002
E-Mail: jherr@milchstrasse.de



VALEO.

Rennstrecke oder Straße – jeder MINI fährt mit innovativer Technik von VALEO. VALEO ist eine unabhängige Unternehmensgruppe, die weltweit zu den führenden Automobilzulieferern zählt und sich auf die Entwicklung, Fertigung und den Vertrieb von Komponenten, integrierten Systemen und Modulen für Pkw und Nutzfahrzeuge spezialisiert hat.

Sabine Woytowicz
VALEO Service OES
VALEO GmbH
Ingolstädter Str. 22
80807 München
Fon: +49 (0) 89-356381-20
Fax: +49 (0) 89-356381-9920
E-Mail: sabine.woytowicz@valeo.com

VICTORIA.

Attraktive Versicherungsprodukte, kompetenter Service und eine hohe Innovationskraft haben uns zu dem gemacht, was wir heute sind: eine der größten und erfahrensten Versicherungsgesellschaften, eingebunden in die zweitgrößte Versicherungsgruppe Deutschlands: die ERGO.

Martin Weirich
Abteilungsleiter / Bereichsleiter
Kraftfahrt
VICTORIA Versicherung AG
Postfach
40198 Düsseldorf
Fon: +49 (0) 211-477-5859
Fax: +49 (0) 211-477-4889
E-Mail: martin.weirich@victoria.de

Bayerische Staatsbrauerei Weihenstephan.

Die Bayerische Staatsbrauerei Weihenstephan, die älteste Brauerei der Welt, besitzt seit jeher den Anspruch, Biere von höchster Qualität zu brauen – nach überlieferten Rezepten, mit dem Wissen um die Braukunst und besten Zutaten. Nicht umsonst erhält das Weihenstephaner Bier weltweit immer wieder zahlreiche Auszeichnungen. Und das schmeckt man!

Antonia Reich
Marketing
Bayerische Staatsbrauerei Weihenstephan
Alte Akademie 2
85354 Freising
Fon: +49 (0) 8161-536-117
Fax: +49 (0) 8161-536-200
E-Mail: antonia.reich@weihenstephaner.de

MINI CHALLENGE 2004–2008. Vollgas von Anfang an.



Es ist der 05. Juni 2004, auf dem Eurospeedway Lausitzring startet eine Rennserie, die fortan für jede Menge Gesprächsstoff und reichlich frischen Wind auf den Rennstrecken sorgt – die MINI CHALLENGE. Motorsport trifft Lifestyle, so die einfache aber geniale Idee hinter der Serie. Ein Konzept, mit dem MINI im Jahr 2004 eine Nische in der etablierten Motorsportszene für sich besetzte. Nicht der verbissene Kampf um Zehntelsekunden stand im Vordergrund, sondern ein entspanntes Gemeinschaftsgefühl à la MINI. Dennoch ging es auf der Rennstrecke natürlich von Anfang an ordentlich zur Sache.

Knappe Entscheidung im Premierenjahr.

Gleich die erste Saison war von einem packenden Kopf-an-Kopf-Duell geprägt: Alexander Burgstaller vs. Kai Riemer. Die Entscheidung im Titelfight fiel erst im zwölften und letzten Wertungslauf. Ein Rennen, das an Dramatik nur schwer zu überbieten ist: Über die gesamte Distanz lag Burgstaller souverän in Führung, alles sah nach einem sicheren Sieg aus. Doch dann die letzte Runde: Plötzlich hakt die Treibstoffzufuhr beim ehemaligen STW-Profi. Riemer, der Burgstaller mit einem Sieg den sicheren Titel noch vor der Nase wegschnappen kann, wittert seine Chance. Auf der Zielgeraden stürmt Riemer näher und näher. Chequered Flag, Ziellinie, Fotofinish. Beide Fahrzeuge fast gleichauf – aber nur eben nur fast. Nach Auswertung des Zielfotos war Burgstaller winzige sechs Tausendstel VOR Riemer im Ziel und durfte sich in die Geschichtsbücher als erster Meister der neuen Serie eintragen.

Die Serie mit dem Promifaktor.

Bereits in der ersten Saison erwies sich die neue Rennserie als ein Magnet, der u.a. auch viele Prominente in seinen Bann zog. Bei ihren Gaststarts sorgten die VIP-Fahrer das ein oder andere mal für außergewöhnliche Highlights. So auch Comedian Oliver Pocher, dem 2004 das eigenwillige Kunststück gelang, sein Fahrzeug von der Strecke zu katapultieren – und das obwohl sich das komplette Feld noch in der langsamen Einführungsrunde hinter dem Safety-Car befand. Doch solcher „Ausrutscher“ bilden die kuriose Ausnahme. In den fünf Jahren haben viele weitere Promis im Cockpit Platz genommen: Anke Engelke, Götz Otto, Max Mutzke, Haddaway, Axel Stein, Thomas Heinze und viele mehr. Darunter auch einige, die großes Motorsport-Potenzial offenbarten, wie Smudo. Der Sänger der Fantastischen Vier konnte sich bei seinen Rennen stets im vorderen Mittelfeld behaupten.



Ex und Top.

Auch ehemalige Formel-1-Stars haben sich immer wieder vom Flair der MINI CHALLENGE begeistern lassen. Im Jahr 2006 kam es dabei gleich zu mehreren Treffen der Motorsportlegenden: Beim Saisonauftakt in Imola (ITA) traf Christian Danner auf Johnny Herbert. In Magny-Cours (FRA) gehörte auch noch Jacques Laffite zur Startaufstellung. Gewinnen konnte indes keiner von ihnen – das war im Jahr 2006 fast ausschließlich einem anderem Ex-Profi vorbehalten: Thomas Jäger, der bis heute erfolgreichste Fahrer der MINI CHALLENGE. In der Saison 2006 wurde der ehemalige DTM Pilot souverän Meister. Von den 15 Rennen des Jahres stand er elf mal auf dem Podium, viermal davon als Sieger. Bis dato hat er neun Siege auf sein Konto gebracht – so viele wie kein anderer Fahrer.

Hochkarätiger Motorsport.

Die Bestätigung von Motorsportprofis verdeutlicht eine Entwicklung innerhalb der MINI CHALLENGE hin zu einer immer professionelleren Rennsportserie mit hoher Leistungsdichte. Vor allem viele junge Motorsporttalente haben die MINI CHALLENGE für sich entdeckt und nutzen sie als aufmerksamkeitsstarkes Sprungbrett in PS-stärkere Tourenwagenklassen. Im Gegenzug nehmen aber auch etablierte Profi-Piloten immer wieder gern die Herausforderung an. Beispiel Jeroen Bleekemolen: Der Niederländer bestritt 2008 vier Rennen in der MINI CHALLENGE – im gleichen Jahr wurde er auch noch Le Mans Champion. Einen Beitrag zur Steigerung des Leistungsniveaus brachte 2008 auch die Einführung des MINI John Cooper Works CHALLENGE. Das neue Fahrzeug wurde speziell für den Einsatz auf der Rennstrecke ausgelegt. Es ermöglicht deutlich schnellere Rundenzeiten als das Vorgängermodell: Auf der legendären Nürburgring Nord-schleife (inkl. GP-Kurs) knackten die Schnellsten mit dem neuen „Dienstwagen“ sogar erstmals die 10-Minuten-Marke.

Das berühmte „Drumherum“.

Zur Popularität der Serie tragen – neben vielen anderen Faktoren – auch attraktive, wechselnde Rahmen-Events bei: Die deutsche MINI CHALLENGE war bislang bei zehn verschiedenen Motorsportserien zu Gast. Von den insgesamt 69 absolvierten Wertungsläufen fanden 15 als Support-Event der Formel 1 statt. Insbesondere Festivals wie MINI United oder Rock the Race bürgen für noch mehr Abwechslung im Terminkalender. Denn das typische Lifestyle-Ambiente der Serie macht sich vor allem abseits der Rennstrecke bemerkbar: Egal ob Kochshow mit F1-Star Nick Heidfeld (2006), Modenschau mit „Germany’s Next Topmodel“ Barbara Meier (2007) oder Exklusivkonzert von „Monrose“ (2008) – in den vergangenen Jahren war die Paddock Lounge der MINI CHALLENGE nicht nur chilliger Treffpunkt für Fahrer, Teams und Gäste, sondern auch der Schauplatz für besondere Show-Acts und Partys.



Mediale Vernetzung.

Der Motorsport-Aspekt, der spezielle Event-Charakter und der attraktive Mix der Veranstaltungen – diese Faktoren spiegeln sich auch in der medialen Vernetzung der MINI CHALLENGE wieder. Die erfolgreich etablierten Partnerschaften decken ein breites Leser- und Zuschauer-Spektrum ab. Sie reichen vom Deutschen Sportfernsehen (DSF) bis hin zum Lifestyle-Sendern wie AXN oder ProSieben, der die Serie bereits von Anfang an begleitet. Vom Fachblatt (AutoBild motorsport) über General-Interest-Titel (TV Today) bis hin zum gehobenen Hochglanzmagazin (Playboy). Hinzu kommen multimediale Internet-Berichterstattungen und interaktive Video-On-Demand-Lösungen (maxdome). Kein Wunder also, dass die MINI CHALLENGE die Herzen so vieler Menschen erreicht und höher schlagen lässt – und das quer durch alle Zielgruppen.

MINI CHALLENGE 2004–2008. Die Sieger.



Fahrerwertung 2008.

Pos.	Fahrer	Team	Punkte
1	Thomas Neumann	EHRL SPORT LECHNER RACING	292
2	Hari Proczyk	Team ProSieben	247
3	Daniel Haglöf	GIGAMOT	236
4	Stephanie Halm	GIGAMOT	228
5	Daniel Keilwitz	Schubert Motorsport	209
6	Fredrik Lestrup	Schubert Motorsport	167
6	Roger Büeler	GIGAMOT	167
8	Jürgen Schmarl	Team SMS	164
9	Olivier Metz	Schubert Motorsport	161
10	Marcel Leipert	Caisley International	158
11	Steve Kirsch	HBPO Racing	156
12	Stefan Landmann	EHRL SPORT LECHNER RACING	129
13	Remo Friberg	Team SMS	122
14	Nico Bastian	GIGAMOT	118
15	Oliver Freymuth	AKF Motorsport	103
16	Jeroen Bleekemolen	Team DSF	83
17	Michael Scheublein	Team piro sports Graham London	64
18	Thomas Marschall	Team DSF	55
19	Stefan Neuberger	TEAMaida dentacolleg	52
20	Oliver Götz	ORMS Racing	51
21	Erwin Piro (G)	Team piro sports Graham London	48
22	Roland Hertner	Schubert Motorsport	41
23	Ben Spouse	Schirra motoring	38
24	Sebastian Stahl	Team DSF	36
25	Michael Menden	Vollmergruppe	30
26	Gero Schwing	Schirra motoring	26
27	Christian Feineis	Team SMS	21
27	Alexander Janssen	TEAMaida dentacolleg	21
29	Reinhard Nehls (G)	Caisley International	20
30	Henry Littig	ORMS Racing	19
31	Jörg Seibert	Schirra motoring	18
32	Peter Scharmach	Schubert Motorsport	15
33	Friedrich von Bohlen	Schirra motoring	14
33	Joachim Schirra	Schirra motoring	14
35	Dirk Lauth	AKF Motorsport	13
35	Franjo Kovac (G)	Team piro sports Graham London	13
37	Marc-Stefan Tepe	Schirra motoring	12
37	Christian Vollmer	Vollmergruppe	12
39	David Schuster	Schubert Motorsport	8
40	Marcus Menden	Vollmergruppe	7



Pos.	Fahrer	Team	Punkte
41	Juliane Schlüter	LECHNER RACING TEAM	6
42	Helmut Fleischmann	LECHNER RACING TEAM	5
43	Alexander Willnich	Caisley International	3
44	Heinz Janits	LECHNER RACING TEAM	2
45	Martin Heidrich	Schirra motoring	1

(G) Gentleman Driver (älter als 50 Jahre)

Teamwertung 2008.

Pos.	Team	Punkte
1	GIGAMOT 1	464
2	die agentour Racing	438
3	EHRL SPORT Lechner Racing	423
4	Schubert Motorsport 1	376
5	Team SMS 1	290
6	GIGAMOT 2	285
7	Schubert Motorsport 2	224
8	Caisley International	157
9	HBPO Racing	156
10	AKF Motorsport 1	111
11	Team piro sports Graham London	108
12	ORMS Racing	91
13	Schirra motoring 1	81
14	TEAMaida dentacolleg	60
15	MINI Niederlassung Essen	48
16	Schirra motoring 2	37
17	LECHNER RACING TEAM	33
18	Team SMS 2	24
19	Team piro sports Graham London 2	9
20	AKF Motorsport 2	0



2007.

Pos.	Name	Team	Punkte
1	Joakim Mangs	Schubert Motorsport	263
2	Hari Proczyk	Team ProSieben	224
3	Alexander Burgstaller	Team Spicy	215

Pos.	Team	Punkte
1	Team ProSieben	453
2	Schubert Motors 1	384
3	EHRL Sport Lechner Racing	329

2006.

Pos.	Name	Team	Punkte
1	Thomas Jäger	Team ProSieben	346
2	Joakim Mangs	Schubert Motors	269
3	Maximilian Werndl	Priority Racing Team Lechner	261

Pos.	Team	Punkte
1	Team ProSieben	471
2	Schubert Motors 1	421
3	ROMA Team Wiesmann 1	338

2005.

Pos.	Name	Team	Punkte
1	Steve Abold	ROMA Team Wiesmann	248
2	Kai Riemer	Schubert Motors	242
3	Thomas Winkelhock	Highspeed Racing	242

Pos.	Team	Punkte
1	ROMA Team Wiesmann	376
2	Schubert Motors 1	322
3	Highspeed Racing 1	303

2004.

Pos.	Name	Team	Punkte
1	Alexander Burgstaller	MINI Niederlassung Racing	226
2	Kai Riemer	Schubert Motors	221
3	Marcel Wintersohl	Schubert Motors	215

Pos.	Team	Punkte
1	Schubert Motors	441
2	WE LOVE/O2 can race.	261
3	Ich liebe es	242

MINI CHALLENGE 2004–2008.

Die ewigen Besten.



Die meisten Punkte insgesamt.

Pos.	Name	Punkte
1	Alexander Burgstaller	658
2	Jürgen Schmarl	622
3	Stephanie Halm	587
4	Thomas Neumann	571
5	Joakim Mangs	532
6	Hari Proczyk	471
7	Maximilian Werndl	466
8	Kai Riemer	463
9	Steve Abold	447
10	Roland Hertner	438

Die meisten Punkte in einer Saison.

Pos.	Name	Punkte
1	Thomas Jäger (2006)	346
2	Thomas Neumann (2008)	292
3	Joakim Mangs (2006)	269
4	Joakim Mangs (2007)	263
5	Maximilian Werndl (2006)	261
6	Steve Abold (2005)	248
7	Hari Proczyk (2008)	247
8	Th. Winkelhock (2005)	242
8	Kai Riemer (2005)	242
10	Daniel Haglöff (2008)	236

Die meisten Siege insgesamt.

Pos.	Name	Siege
1	Thomas Jäger	9
2	Robert Lechner	5
3	Hari Proczyk	4
3	Joakim Mangs	4
3	Stephanie Halm	4
6	Alexander Burgstaller	3
6	Daniel Haglöff	3
6	Daniel Keilwitz	3
6	Hubert Haupt	3
6	Kai Riemer	3
6	Maximilian Werndl	3
6	Steve Abold	3

Die meisten Siege in einer Saison.

Pos.	Name	Siege
1	Thomas Jäger (2006)	4
2	Hari Proczyk (2008)	3
2	Daniel Haglöff (2008)	3
4	Daniel Keilwitz (2008)	2
4	Stephanie Halm (2008)	2
4	Joakim Mangs (2007)	2
4	J. Bleekenmolen (2007)	2
4	Michael Seifert (2007)	2
4	Johannes Stuck (2006)	2
4	Joakim Mangs (2006)	2
4	Maximilian Werndl (2006)	2
4	Hubert Haupt (2005)	2
4	Kai Riemer (2005)	2
4	Robert Lechner (2004)	2
4	Steve Abold (2005)	2
4	Thomas Jäger (2004)	2



Fünf Jahrzehnte voller Fahrspaß und Individualität – das ist die Geschichte des MINI in Kurform. Doch seine Bedeutung reicht weit über diese Faktoren hinaus. Nur wenige Fahrzeuge haben die Automobilentwicklung in vergleichbarer Weise geprägt. Seit 50 Jahren ist der MINI Inbegriff für eine in vielerlei Hinsicht ökonomische und zugleich begehrenswerte Form der individuellen Mobilität. Die Merkmale des classic Mini, der im Jahre 1959 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert wurde, werden vom aktuellen MINI in moderner Form interpretiert. Noch immer gilt: Kompakte Abmessungen treffen auf große Ausstrahlung, niedrige Verbrauchswerte auf hohe Funktionalität. Seine umfassenden Qualitäten machen den MINI zu einem zeitlosen Automobil. Dennoch ist nun ein halbes Jahrhundert MINI Geschichte vollendet. Und sein Geburtstag wird in angemessener Form gefeiert: mit einem großen Fan-Event für die weltweite MINI Community im Heimatland des MINI.

Das internationale Treffen beim MINI United Festival 2009 symbolisiert nicht zuletzt den Status des MINI als globales Erfolgsmodell. Der unverwechselbare Stil der Marke, zeitgemäße Verbrauchs- und Emissionswerte, agiles Handling, hohe Sicherheit und Premium-Qualität sind Eigenschaften, die überall in der Welt geschätzt werden. Und auch die historischen Wurzeln des MINI bergen eine Faszination, der sich niemand entziehen kann. So ist das Jubiläum der Marke idealer Anlass für einen Rückblick in die spannende Geschichte eines außergewöhnlichen Automobils.

Alec Issigonis: Visionär und Vater des classic Mini.

Alexander Arnold Constantine (Alec) Issigonis war der Vater des classic Mini. Ende 1956 erhielt er von Leonard Lord, Chef der British Motor Corporation (BMC), den Auftrag, so schnell wie möglich einen „richtigen Kleinwagen“ auf die Straße zu bringen. Issigonis war von der Idee begeistert. Die Konstruktion eines perfekten Kleinwagens gehörte schon immer zu seinen Lieblingsthemen. Nun galt es, seine Vorstellungen am Zeichentisch zu entwickeln und mit seinem Team umzusetzen. Seine Vision: ein viersitziger Kleinwagen mit optimaler Raumausnutzung und gediegenem Fahrkomfort, technisch und optisch völlig anders als alle aktuellen Fahrzeuge und für jedermann erschwinglich.

Suez-Krise als Auslöser.

Den Anlass für das Projekt lieferte ein Mann, der mit Autos überhaupt nichts zu tun hatte. Gamal Abd el-Nasser, Staatspräsident von Ägypten, verfügte am 26. Juli 1956 einen Monat nach Abzug der britischen Truppen aus der Suezkanalzone die Verstaatlichung der Kanalgesellschaft und sperrte die Wasser-



straße. Briten und Franzosen, denen die Gesellschaft mehrheitlich gehört hatte, schickten zwar postwendend Fallschirmjäger an die künstliche Wasserstraße, aber diese blieb für einige Monate unterbrochen. Die Folge: Öl und Benzinpreise schossen in die Höhe, und England dachte daran, das Benzin auf zehn Gallonen pro Monat zu rationieren. Es sah so aus, als hätten langfristig nur sehr sparsame Autos Marktchancen.

Große Pläne mit kleinem Budget.

Das Ziel schien klar abgesteckt: die Entwicklung eines Kraftstoff sparenden Kleinwagens in der großen Tradition des Vorkriegsmodells Austin Seven und des legendären Morris Minor. Da BMC zu diesem Zeitpunkt – wie vielen anderen Automobilherstellern auch – sehr begrenzte Finanzmittel zur Verfügung standen, achtete Lord darauf, die Entwicklungskosten niedrig und die Entwicklungszeit kurz zu halten. Eine Bedingung für den künftigen Kleinwagen war deshalb, einen Motor aus der laufenden Produktion zu verwenden. Die British Motor Corporation (BMC) war 1952 durch den wirtschaftlich notwendigen Zusammenschluss britischer Automobilhersteller entstanden und führte unter anderem die Marken Austin, Morris, Riley und Wolseley.

Platz sparend: Frontantrieb und Quermotor.

Issigonis entschied sich für ein Frontantrieb-Konzept mit quer stehendem Motor. Als Triebwerk kam nur der so genannte Serie-A-Motor in Frage. Der Motor mit einem Hubraum von 948 Kubikzentimetern, wie er im Morris Minor Verwendung fand, leistete 37 PS. Und das war immer noch mehr als genug: Ein erstes Versuchsfahrzeug kam damit bereits auf eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h, mit der das kleine Auto allerdings heillos überfordert war: Weder Fahrwerk noch Bremsen waren für derartige Belastungen ausgelegt. Also wurde die Leistung auf 34 PS reduziert, indem der Hubraum auf 848 Kubikzentimeter verkleinert wurde, was hinsichtlich des Höchsttempos immer noch beachtliche 120 km/h bedeutete.

Auffallend – und später charakteristisch – am classic Mini waren die nach außen gerichteten Blechfalze zwischen Kotflügeln und Karosserie. Der Grund dafür war schlicht die Wirtschaftlichkeit: Die außen liegenden Schweißnähte ließen sich im Produktionsablauf bedeutend einfacher und damit kostengünstiger setzen. Zweites von außen sichtbares Zeichen der kostenorientierten Produktion waren die ebenfalls außen liegenden Türscharniere. Der minimalistischen Philosophie folgte selbstverständlich auch die Innenausstattung: Zum Öffnen der Tür diente ein schlichter Seilzug, vor Fahrer und Beifahrer spannte sich statt eines Armaturenbretts eine kleine Ablage. In ihrer Mitte saß als Zentralinstrument der Tacho mit Meilenzähler und Benzinuhr. Darunter befanden sich zwei Kippschalter für Scheibenwischer und Licht – eine Heizung war nur gegen Aufpreis erhältlich. Selbst das mit Chrom aufgewertete De-



Luxe-Modell blieb serienmäßig unbeheizt, bot dafür aber Teppichboden, Lederapplikationen an den Sitzen und einen Aschenbecher.

Leichtgewicht mit großen Platzreserven.

Mit seinem quer eingebauten Motor, dem Frontantrieb, dem steil abfallenden Heck und dem Konstruktionsprinzip „ein Rad an jeder Ecke“ unterschied sich der classic Mini von allem, was zur damaligen Zeit auf Europas Straßen rollte. Etwa 600 Kilogramm wog ein classic Mini in Serienausstattung. Er bot vier Personen ausreichend Platz, und diese durften auch etwas Gepäck mitnehmen. Wem der 195 Liter fassende Kofferraum nicht ganz ausreichte, der konnte ja einfach die Klappe offen lassen. Weil diese unten angeschlagen war, ließen sich sogar sperrigere Güter darauf ablegen und einigermaßen sicher befestigen. Und das war durchaus kein Geheimtipp, in Hochglanzprospekten wurde diese erweiterte Ladekapazität farbenfroh präsentiert.

Debüt am 26. August 1959.

Am 26. August 1959 war es dann soweit: Der classic Mini erlebte seine Premiere – und zwar in allen Ländern gleichzeitig, in denen BMC vertreten war. Er kam zunächst in zwei Varianten auf den Markt, als Morris Mini-Minor und als Austin Seven, die sich allerdings nur im Kühlergrill, in den Karosseriefarben und den Radkappen unterschieden. Dafür stammten sie aus verschiedenen Produktionsstätten. Der Austin entstand in Birmingham, der Morris in Oxford. Später fertigte BMC beide Versionen an beiden Standorten. In seinem Heimatland kostete der classic Mini 496 englische Pfund und war damit das zweitpreiswerteste Auto auf dem Markt.

Der „Incredible Austin Seven“ – das v stand auf dem ersten Werbefoto um 90 Grad gedreht – trat gegen zwar teurere, aber in Europa bewährte Konkurrenz an: den Volkswagen, die Dauphine von Renault oder den Fiat 600. Das legendäre englische Fachmagazin „The Autocar“ attestierte dem Neuling: „Die Mode bringt oft automobiler Missgeburten ans Licht der Welt, doch wenn sich clevere und verständige Ingenieure mit einem Thema beschäftigen, dann kann das Resultat auch außerordentlich gelungen sein.“ Obwohl sich der britische Neuling auch in der internationalen Fachpresse gut gegen die Wettbewerber behaupten konnte, begannen die Verkäufe eher verhalten. Für junge Käufer war er trotz seines günstigen Preises noch zu teuer, für besser verdienende zu spartanisch. So schrieb die deutsche „Motor Revue“ 1960 über den Austin Seven im Vergleichstest: „Der weitaus interessanteste von allen (den Preis ausgenommen). Deswegen ist dieser Wunderwagen (Gummifederung, quer gestellter Vierzylindermotor, Motor und Getriebe in einem Ölsumpf, billige 10-Zoll-Reifen, ungewöhnlich großer Innenraum, kleine Verkehrsfläche) bei uns nicht zu sehen. Der Wagen hätte es anders verdient, denn bei uns wird oft für mehr Geld Unvollkommeneres gekauft – aber unserem Käuferpublikum fehlt



der klare Blick.“ 5 780 Mark kostete der classic Mini damals beim Importeur – einen Volkswagen gab es für 4 600 Mark, den nagelneuen BMW 700 Sport für 5 650 Mark.

Starthilfe von der Queen.

Selbst die Tatsache, dass eine Parklücke von rund 3,50 Metern ausreichte, um den drei Meter und fünf Zentimeter kurzen classic Mini abzustellen, zog nicht so sehr wie erhofft. Doch dann entdeckte die Londoner Schickeria den flotten Flitzer, allen voran Lord Snowdon, Gemahl von Prinzessin Margaret. Auch deren Schwester, die Queen persönlich, ließ sich von Alec Issigonis den classic Mini bei einer Probefahrt vorführen, was dem Kleinwagen dann endgültig das nötige Image sicherte. Auch in den USA wurde man neugierig auf den Winzling aus Europa und empfing ihn mit Wohlwollen. So urteilte eine führende US-Fachzeitschrift 1960: „Der Austin ist das wohl kleinste vollwertige Automobil der Welt. Wir müssen zugeben, dass man zu viert keine Platzprobleme kennt, man sitzt sogar besser als in einem der großen einheimischen Fahrzeuge. Und obwohl er sehr viel Spaß macht, ist er trotzdem ein sehr reales Automobil, gut gemacht und mit großen Möglichkeiten.“

Neue Varianten schon im ersten Produktionsjahr.

1959 verließen 19 749 Austin Seven und Morris Mini-Minor die Bänder, im Jahr darauf waren es bereits 116 677. Mit zunehmendem Erfolg wuchsen auch die Ansprüche an den classic Mini. 1960 reagierte BMC mit zwei Varianten, dem Van und dem Estate. Sowohl der geschlossene Lieferwagen, als auch der rundum verglaste Kombi hatten zwei Hecktüren. Aber erst 1961 deutete sich so richtig an, was mit dem classic Mini alles möglich war: Es begann am Anfang des Jahres mit dem kleinsten aller Lastesel, dem Mini Pick-up. Ein gutes halbes Jahr später folgten zwei Gegenstücke auf der noblen Seite der Skala, der Wolseley Hornet und der Riley Elf mit herrschaftlich aufgerichteten Kühlermasken und Schwalbenschwänzchen-Kotflügeln am Heck. In der zweiten Jahreshälfte schließlich erschien eine Variante, die wie keine zweite die Legende des classic Mini begründete: der Mini Cooper.

Der Sportliche: Mini Cooper.

Schon lange bevor Alec Issigonis seine legendären Skizzen für den classic Mini aufs Papier gezeichnet hatte, verband ihn eine Freundschaft mit dem Rennwagenkonstrukteur John Cooper. Der BMC Chefkonstrukteur schätzte die kompetente Meinung seines Kollegen, deshalb war Cooper von Anfang an in die Entwicklung des classic Mini eingeweiht. Je mehr das Projekt Gestalt annahm, desto sicherer war sich Cooper, dass mit diesem neuen Auto etwas auf den Markt kommen würde, nach dem er schon lange gesucht hatte: die Basis für einen Sportwagen, der mit dem damaligen Lotus Elite konkurrieren



konnte. Sobald er einen der neuen Kleinwagen in die Hände bekam, begann er mit dem Tuning.

Cooper wandte sich an Issigonis mit dem Vorschlag, einen kleinen GT aus dem classic Mini zu entwickeln. George Harriman, mittlerweile Chef von BMC, ließ sich von Coopers Idee überzeugen und stimmte einer Kleinserie von 1000 Mini Cooper zu, um die Reaktionen zu testen. Der Motor durfte nicht mehr als einen Liter Hubraum haben. Cooper glich deshalb den von ihm von 68,3 auf 81,3 Millimeter erhöhten Hub durch eine von 62,9 auf 62,4 Millimeter verringerte Bohrung aus. Verteilt auf die vier Zylinder ergab dies einen Hubraum von exakt 997 Kubikzentimetern. Die Verdichtung stieg von 8,3 auf 9,0, dazu kamen größere Einlassventile und Doppelvergaser. Weitere Modifikationen betrafen die aufgebohrte Auslassöffnung und eine Verstärkung des Kurbelgehäuses, um die Mehrleistung aufzufangen. Darüber hinaus änderte Cooper im Getriebe die Übersetzungen der einzelnen Gänge, um die jeweils erzielbare Höchstgeschwindigkeit zu steigern. Die Motorleistung stieg dadurch auf 55 PS und die Höchstgeschwindigkeit auf rund 136 km/h. Damit auch die Verzögerung mit der Mehrleistung Schritt halten konnte, montierte Cooper 7 Zoll große Lockheed Scheibenbremsen an die Räder der Vorderachse.

Spitzenleistung: Der Mini Cooper S.

Die Reaktionen auf dieses Auto, das im September 1961 auf den Markt kam, waren euphorisch und ließen nur einen Änderungswunsch offen: noch mehr Leistung. Issigonis und Cooper vergrößerten den Hubraum des 848-Kubikzentimeter-Motors auf 1071 Kubikzentimeter, woraus eine maximale Leistungsausbeute von 70 PS resultierte. Mehr Leistung ergab natürlich erneut eine gestiegene Höchstgeschwindigkeit. Sie lag nun bei 160 km/h, und dementsprechend überarbeitete John Cooper auch die Bremsen. Der Durchmesser der Scheiben wuchs auf 7 1/2 Zoll, die Bremskraft des Mini Cooper S, der 1963 debütierte, wurde von nun an von einem Servogerät verstärkt.

1965: Eine Million classic Mini.

Im August 1964 stellte BMC eine weitere Variante des classic Mini vor, die ursprünglich für den militärischen Einsatz konzipiert war: den Moke, ein rundum offenes, viersitziges Gefährt. Der Mini Moke blieb für vier Jahre in der Preisliste, seine Hydrolastik-Federung führte Issigonis für die gehobenen Saloon-Modelle auch in der Großserie ein. Bei diesem teilhydraulischen Federsystem waren die Feder-/Dämpfer-Einheiten von Vorder- und Hinterachse seitenweise miteinander verbunden und sorgten so für höheren Fahrkomfort.



Der classic Mini überzeugte auf ganzer Linie und ließ die Jahresproduktion auf 244 359 anschwellen, einen ersten Spitzenwert. Im Jahr darauf überschritt der classic Mini die magische Marke von einer Million produzierter Einheiten. Im selben Jahr hatten Alec Issigonis und sein Team ein Automatikgetriebe zur Serienreife entwickelt und in die Ausstattungsliste gebracht. Damit war der classic Mini einer von sehr wenigen Kleinwagen mit einer derartigen Oberklasse-Option. Überdies verfügte die Automatik, deren Platzbedarf sich nur unwesentlich von dem eines Schaltgetriebes unterschied, über vier Vorwärtsgänge. Selbst Luxuswagen hatten zu dieser Zeit in aller Regel nur drei Fahrstufen zu bieten.

1967: Modellüberarbeitung.

Im Jahr 1967 war der classic Mini reif für eine gründliche Überarbeitung. So erhielt er einen kraftvolleren Motor mit einem Hubraum von 998 Kubikzentimetern, der vor allem mit maximal 52 statt wie bisher 44 Newtonmetern mehr Drehmoment aufwies. Die Leistung stieg gleichzeitig auf 38 PS. Zwei Jahre später wurde ihm eine zweite, geringfügig größere Karosserievariante mit veränderter Front an die Seite gestellt: der Mini Clubman. Gemeinsam mit ihm debütierte der Mini Clubman Estate, der die schon 1960 als Morris Mini-Traveller und Austin Seven Countryman eingeführten Modelle mit vergrößertem Platzangebot ablöste. Der Mini Clubman maß mit 3 165 Millimetern elf Zentimeter mehr als der classic Mini, der Mini Clubman Estate kam auf 3,40 Meter und bot entsprechend flexiblere Transportmöglichkeiten. Breite, Höhe und Radstand blieben jeweils unverändert. Der Mini Clubman war serienmäßig mit einem 38 PS starken 1,0 Liter-Motor ausgestattet. Der Mini Cooper wurde aus dem Programm genommen und durch das 59 PS leistende 1,3-Liter Spitzenmodell der Clubman-Reihe mit der Modellbezeichnung Mini 1275 GT ersetzt. Und noch einige Details änderten sich 1969: Die vorderen Schiebefenster, die der classic Mini seit Anbeginn hatte, wichen bei allen Modellen jetzt Kurbelfenstern, die außen liegenden Türscharniere wurden nach innen verlegt, und ein eigenes Markenzeichen prangte auf der Motorhaube.

1972: Drei Millionen verkaufte classic Mini.

1972 wurde zu einem der erfolgreichsten Jahre des classic Mini. 13 Jahre nach dem Debüt entwickelte sich die Nachfrage derart stark, dass 306 937 Einheiten gebaut wurden, darunter das 3-millionste Exemplar des mittlerweile schon als Klassiker geltenden Kleinwagens. Fast jährliche kleine Modellpflagemassnahmen hielten die Attraktivität des classic Mini hoch. So gab es ab 1974 beispielsweise Denovo-Räder als Option für den Mini 1275 GT, eine frühe Form pannensicherer Dunlop-Reifen, die auch drucklos nicht von der Felge sprangen. Käufer des Basismodells konnten sich im selben Jahr am Einzug der Heizung in die Serienausstattung erwärmen.



Im Jahr 1976 wurden bei der Modellspezifikation des classic Mini neue Wege eingeschlagen: Sondermodelle mit den unterschiedlichsten Schwerpunkten – von sportlich bis modisch, von nobel-distinguished bis jugendlich-frech – fanden ihre Käufer. Von 1980 bis 1983 wurde das Programm gestrafft, Clubman, Estate und Van liefen aus. Übrig blieb allein der classic Mini mit 1,0 Liter-Motor und mittlerweile 40 PS. Die Kundschaft hielt ihm eisern die Treue: 1986 lief der 5-millionste classic Mini im Werk Longbridge vom Band.

1990: Die Rückkehr des Mini Cooper.

Auch nach dem offiziellen Ende der Cooper-Modelle hatte ihr Namensgeber John Cooper weiterhin Leistungskits für den classic Mini entwickelt und verkauft. 1990 erkannte die zwischenzeitlich für den classic Mini verantwortliche Rover Group Marktchancen und ließ den Mini Cooper wieder aufleben. Aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Abgasqualität endete 1992 die Produktion der 1,0 Liter-Maschine mit Vergaser, danach wurden alle Modelle nur noch mit der 1 275-Kubikzentimeter-Maschine und Einspritzung ausgerüstet. Ab 1993 gab es auch eine offizielle Cabrio-Version, die zuvor in Deutschland entwickelt und verkauft worden war. Im Jahr 2000 endete schließlich die Produktion des classic Mini. Über 5,3 Millionen Einheiten des weltbekannten englischen Kleinwagens hatten bis dahin in verschiedenen Ausführungen die Fabriken verlassen, darunter rund 600 000 Fahrzeuge, die zwischen 1959 und 1968 im Werk Oxford gebaut wurden. Aber auch nach 41 Jahren war noch lange nicht Schluss. Im Jahr 2001 schlugen der MINI One und der MINI Cooper ein neues Kapitel in der Geschichte der englischen Marke auf.

MINI United 2009: Jubiläumsparty im Heimatland des MINI.

Mit dem Relaunch der Marke unter dem Dach der BMW Group begann zugleich eine Neuauflage der Erfolgsgeschichte des einzigartigen britischen Kleinwagens. Mit der Markteinführung des MINI wurde ein neues Marktsegment definiert – das des Premium-Kleinwagens mit weltweiter Präsenz und umfangreichen Individualisierungsoptionen. Wie schon nach dem Start des classic Mini wurden die Marktprognosen innerhalb kürzester Zeit weit übertroffen. Sechs Jahre nach der Markteinführung waren bereits eine Million Einheiten verkauft. Auf rund 80 Märkten erfreut sich MINI steigender Beliebtheit bei den Kunden. Längst ist MINI die am stärksten wachsende Premium-Marke im Automobilbereich. Mehrfach wurden die Produktionskapazitäten im umfangreich modernisierten MINI Werk Oxford erweitert, um die von Jahr zu Jahr steigende Nachfrage befriedigen zu können. Weltweit wurden im Jahr 2008 mehr als 232 000 MINI verkauft.



Den 50. Geburtstag erlebt die Marke MINI in absoluter Topform – Grund genug, das Jubiläum auf einer Rennstrecke zu feiern. Der legendäre Formel-1-Kurs im britischen Silverstone ist Schauplatz für das dritte MINI United Festival, mit dem 50 Jahre MINI gefeiert werden. Vom 22. bis zum 24. Mai 2009 trifft dort die internationale MINI Community zusammen. Die MINI Fans aus aller Welt, von denen viele mit dem eigenen Automobil anreisen, erwartet in Silverstone ein einzigartiger Mix aus Lifestyle-Party, Showprogramm, Musikfestival und Motorsport-Action.

Auf der Rennstrecke werden unter anderem der dritte und der vierte Lauf der aktuellen MINI CHALLENGE Saison ausgetragen. Die Rennen der populären Clubsportserie waren schon in den vergangenen Jahren fester Bestandteil der MINI United Festivals. Darüber hinaus gehen in Silverstone auch classic Mini an den Start. Der Mini Seven Racing Club schickt rund 50 classic Mini Rennfahrzeuge auf die Strecke. In einer Ausstellung werden die MINI Fans zudem durch die spannende Historie der Marke geführt.

Heritage. MINI im Motorsport.



Sie hatten den Coup von langer Hand geplant. Parallel zur Entwicklung des MINI als Straßenfahrzeug entstanden in der Rennabteilung von BMW erste Prototypen für den Einsatz im Motorsport. Im Schatten des mit einem 3-Liter-Motor ausgerüsteten Austin Healey entwickelte sich der revolutionäre Entwurf von Alec Issigonis in großen Schritten zu einem ernst zu nehmenden Sportgerät. Das zur damaligen Zeit übliche Wertungssystem, das auf einer Einteilung in Hubraumklassen beruhte, begünstigte den anfangs mit 850-cm³-Motor ausgerüsteten MINI. Teammanager Marcus Chambers persönlich saß beim Wettbewerbsdebüt, der norwegischen Viking Rallye im September 1959, hinter dem Lenkrad. Bei der Rallye Genf 1960 gewann der MINI, dieses Mal in den Händen der Brüder Don und Erle Morley, zum ersten Mal seine Hubraumklasse. Zwei Jahre später war der MINI gesamtsiegtfähig. Pat Moss, Schwester des Formel-1-Piloten Stirling Moss, und Beifahrerin Ann Wisdom gewannen die Tulpen-Rallye in den Niederlanden.

Noch einmal zwei Jahre später fuhr sich das MINI Werksteam endgültig in die Geschichtsbücher des Motorsports. Sechs MINI traten im offiziellen Auftrag zur Rallye Monte Carlo 1964 an, der schon damals berühmtesten Rallye der Welt. Vier MINI Cooper mit rund 70 PS aus 997 cm³ in der so genannten Gruppe-3-Version (seriennah) und zwei MINI Cooper S mit etwa 90 PS aus 1.071 cm³ im Gruppe-2-Trim (verbessert) stellten sich über 290 Konkurrenten. Diese pilotierten Fahrzeuge mit teilweise mehr als der doppelten Motorleistung wie den 4,7-l-Boliden Ford Falcon, den Mercedes-Benz 300 SE, den „Buckelvolvo“ vom Typ 544 oder die Alpine-Renault.

Im Kampf David gegen Goliath spielte der MINI seine Vorteile aus. Dank der kompakten Außenmaße überzeugte er breitspurig und mit langem Radstand auch bei einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h mit einer optimalen Straßen- und vor allem Kurvenlage. Der Ire Paddy Hopkirk im MINI Cooper S lieferte sich ein spannendes Duell mit dem Schweden Bo Ljungfeldt im Ford. Die letzte Etappe, die berühmte „Nacht der langen Messer“, wurde zum Reifenpoker. Die entscheidende und anspruchvollste Prüfung war die Fahrt zum 1.607 m hohen Col de Turini. Einige Teilnehmer setzten auf Spikes, andere auf spezielle Mischungen. Reifen mit asymmetrischem Profil sollten für optimale Traktion sorgen. Eisspione fuhren kurz vor dem Start über die verschneiten Serpentina, um die Fahrer vor möglichen Gefahren zu warnen.



Jetzt schlug die Stunde des MINI Cooper S. Der kleine Motor, die Wendigkeit und der Frontantrieb führten Hopkirk und Beifahrer Henry Liddon wie auf Schienen ans Ziel und an die Spitze der Gesamtwertung. Während der letzten Etappe, einem Rundstreckenrennen auf dem Grand-Prix-Stadtkurs von Monaco, gönnte Hopkirk dem MINI Cooper S keine Verschnaufpause. Mit 30,5 Punkten Vorsprung vor Ljungfeldt schaffte der Ire die Sensation und landete den ersten Sieg bei der Rallye Monte Carlo für das MINI Werksteam. Die Startnummer 37 und das Kennzeichen 33 EJB des erfolgreichen MINI gehören seitdem zum Basiswissen jedes Fans der Marke.

Mit einem Paukenschlag war aus einem ursprünglich als preiswertes und sparsames Fortbewegungsmittel konzipierten Kleinwagen eine Legende im Motorsport geworden. Der heißblütige MINI wurde zum Sportwagen des kleinen Mannes. Im Sommer 1964 erschien eine neue Modellvariante mit nun auf 1.275 cm³ vergrößertem Hubraum. Die Werkssportabteilung zauberte bald knapp 100 PS aus dem agilen Vierzylinder. Vom ersten Einsatz an erwies sich der neue MINI Cooper S als Sieger.

1965 galt die Rallye Monte Carlo aufgrund des äußerst schlechten Wetters als eine der schwierigsten ihrer Zeit. Dichtes Schneetreiben in den Bergen reduzierte die Sicht für die anfangs über 200 Teams nahezu auf null. In einer mörderischen Nachtfahrt von Saint-Claude nach Monte Carlo über 610 km durch einen Schneesturm wurde das Starterfeld stark dezimiert. Nur 35 Teams erreichten das Fürstentum am Mittelmeer. Unter ihnen der Finne Timo Mäkinen mit einem MINI Cooper S. Er markierte in fünf von sechs Sonderprüfungen die Bestzeit. Zum zweiten Mal wurde ein MINI Sieger der Rallye Monte Carlo. Der Finne Rauno Aaltonen rundete die Saison 1965 für das MINI Werksteam mit dem Gewinn der Rallye-Europameisterschaft ab.

Das folgende Jahr sollte die Krönung bringen. Nicht nur der dritte Sieg in Folge bei der Rallye Monte Carlo sollte her. Ziel war es sogar, die ersten drei Podestplätze zu erobern. Die Fahrer Mäkinen, Aaltonen und Hopkirk schafften das Unglaubliche. Sie fuhrten nach den reinen Fahrtzeiten gerechnet als Erster, Zweiter und Dritter ins Ziel. Doch dann folgte der Schock. Wegen vier Zusatzscheinwerfern, die nicht exakt den französischen Zulassungsbestimmungen entsprachen, kam es zur äußerst umstrittenen Disqualifikation der „drei Musketiere“.



Mit einer gehörigen Wut im Bauch kehrten Piloten und MINI Cooper S im Jahr 1967 zur Rallye Monte Carlo zurück. Der „fliegende Finne“ Rauno Aaltonen mit der Startnummer 177 zeigte es allen und siegte am Ende mit zwölf Sekunden Vorsprung vor Lancia-Werksfahrer Ove Andersson. Die Schmach des Vorjahres war vergessen, MINI siegte zum dritten Mal bei der Rallye Monte Carlo.

Auf der Rundstrecke waren die MINI Piloten ähnlich erfolgreich wie ihre Markenkollegen auf der Rallyepiste. In ganz Europa fuhren Privatfahrer in den Rennern aus Abingdon von Klassensieg zu Klassensieg. Das Werksteam engagierte sich hauptsächlich in der Britischen Tourenwagen-Meisterschaft. Die Mannschaften von John Cooper, Broadspeed und der Equipe Arden beherrschten die Klasse bis 1.300 cm³. Fahrer wie John Love und Alec Poole sammelten dabei so viele Punkte, dass sie sogar die Meisterschaft einfuhren.

Trotz guter Ergebnisse zeichnete sich Ende der sechziger Jahre ab, dass der MINI Cooper S seinen Zenit als Rallyeauto überschritten hatte. Geänderte Regeln bevorteilten klar die hubraumstärkeren Fahrzeuge. Wieder „nur“ um Klassensiege zu fahren, kam für die ehrgeizige Mannschaft nicht in Frage. Der letzte offizielle Werkseinsatz führte Brian Culcheth 1970 zur „Rally of the Hills“ nach Australien.

Eine Ära endete, aber die Legende blieb. Die 60er Jahre waren das Jahrzehnt des MINI – kein Auto bot mehr Sportlichkeit für weniger Geld, verblüffte mit mehr Fahrspaß bei so geringen Außenmaßen.

Heritage. Sporterfolge des Werksteams.



Rundstrecke (z. T. werksunterstützte Teams).

Jahr	Veranstaltung	Fahrer	Platzierung
1962	Brit. Tourenwagen-Meisterschaft	John Love (GB)	Meister
1963	Tourenwagen-Europameisterschaft	Rob Slotemaker (NL)	1. (Kl. bis 1.300 cm ³)
1964	Brit. Tourenwagen-Meisterschaft	John Fitzpatrick (GB)	1. (Kl. bis 1.300 cm ³)
1965	Brit. Tourenwagen-Meisterschaft	John Rhodes (GB)	1. (Kl. bis 1.300 cm ³)
1966	Brit. Tourenwagen-Meisterschaft	John Rhodes (GB)	1. (Kl. bis 1.300 cm ³)
1967	Marathon de la Route	Fall/Vernaev/Hedges	2.
1967	Brit. Tourenwagen-Meisterschaft	John Rhodes (GB)	1. (Kl. bis 1.300 cm ³)
1968	Brit. Tourenwagen-Meisterschaft	John Rhodes (GB)	1. (Kl. bis 1.300 cm ³)
1969	Brit. Tourenwagen-Meisterschaft	Alec Poole (IRL)	Meister

Internationale Rallyes.

Jahr	Veranstaltung	Fahrer / Beifahrer	Platzierung
1959	Viking-Rallye	Chambers/Wilson (GB/GB)	51.
1960	Rallye Genf	Morley/Morley (GB/GB)	1. (Kl. bis 1.000 m ³)
1962	Tulpen-Rallye	Moss/Wisdom (GB/GB)	1.
1962	Rallye Baden-Baden	Moss/Maymann (GB/GB)	1.
1962	Rallye Genf	Moss/Maymann (GB/GB)	3.
1963	Rallye Monte Carlo	Aaltonen/Ambrose (SF/GB) Hopkirk/Liddon (GB/GB)	3. 6.
1963	Tulpen-Rallye	Hopkirk/Liddon (IRL/GB)	2.
1963	Tour de France	Hopkirk/Liddon (IRL/GB)	3.
1964	Rallye Monte Carlo	Hopkirk/Liddon (IRL/GB) Mäkinen/Vanson (SF/GB) Aaltonen/Ambrose (SF/GB)	1. 4. 7.
1964	Tulpen-Rallye	Mäkinen/Ambrose (SF/GB)	1.
1965	Rallye Monte Carlo	Mäkinen/Easter (SF/GB)	1.
1965	Circuit of Ireland	Hopkirk/Harryman (IRL/IRL)	1.
1965	Rallye Genf	Aaltonen/Ambrose (SF/GB)	1.
1965	CSSR-Rallye	Aaltonen/Ambrose (SF/GB)	1.
1965	Rallye Polen	Aaltonen/Ambrose (SF/GB)	1.
1965	1000-Seen-Rallye	Mäkinen/Keskitalo (SF/SF) Aaltonen/Järvi (SF/SF)	1. 2.
1965	3-Städte-Rallye	Aaltonen/Ambrose (SF/GB)	1.
1965	RAC-Rallye	Aaltonen/Ambrose (SF/GB)	1.
1965	Europameisterschaft	Aaltonen/Ambrose (SF/GB)	Europameister
1966	Circuit of Ireland	Fall/Liddon (GB/GB)	1.
1966	Tulpen-Rallye	Aaltonen/Liddon (SF/GB)	1.
1966	Alpen-Rallye	Hopkirk/Crellin (IRL/GB)	1.



Internationale Rallyes.

Jahr	Veranstaltung	Fahrer/Beifahrer	Platzierung
1966	Akropolis-Rallye	Hopkirk/Crellin (IRL/GB)	3.
1966	Schottland-Rallye	Fall/Wood (GB/GB)	1.
1966	Rallye Genf	Fall/Wood (GB/GB)	2.
1966	CSSR-Rallye	Aaltonen/Ambrose (SF/GB) Mäkinen/Easter (SF/GB)	1. 3.
1966	Rallye Polen	Fall/Krauklis (GB/PL) Mäkinen/Easter (SF/GB)	1. 2.
1966	1000-Seen-Rallye	Mäkinen/Keskitalo (SF/SF) Aaltonen/Numimba (SF/SF)	1. 3.
1966	Alpen-Rallye	Aaltonen/Liddon (SF/GB)	3.
1966	3-Städte-Rallye	Mäkinen/Easter (SF/GB)	1.
1966	RAC-Rallye	Kallström/Haakansson (S/S)	2.
1967	Rallye Monte Carlo	Aaltonen/Liddon (SF/GB)	1.
1967	Rallye Schweden	Aaltonen/Liddon (SF/GB)	1.
1967	Blumen-Rallye	Hopkirk/Crellin (IRL/GB)	2.
1967	Circuit of Ireland	Hopkirk/Harryman (IRL/IRL)	1.
1967	Tulpen-Rallye	Mäkinen/Easter (SF/GB) Aaltonen/Liddon (SF/GB)	2. 3.
1967	Akropolis-Rallye	Hopkirk/Crellin (IRL/GB)	1.
1967	Rallye Genf	Fall/Wood (GB/GB) Vernaee/Liddon(B/GB)	1. 2.
1967	1000-Seen-Rallye	Mäkinen/Keskitalo (SF/SF)	1.
1967	Alpen-Rallye	Hopkirk/Crellin (IRL/GB)	1.
1968	Rallye Monte Carlo	Aaltonen/Liddon (SF/GB) Fall/Wood (GB/GB) Hopkirk/Crellin (IRL/GB)	3. 4. 5.
1968	Portugal-Rallye	Hopkirk/Nash (IRL/IRL)	2.
1968	Circuit of Ireland	Hopkirk/Nash (IRL/IRL)	2.
1970	Rally of the Hills	Culcheth/Bonhomme (GB/GB)	4.

Kontaktdaten.



MINI CHALLENGE Media Team.

Sarah Bauer

MINI Product Communication

Telefon +49 (0) 89-382-59355

Mobil +49 (0) 160-4768262

Fax +49 (0) 89-382-20626

E-Mail Sarah.Bauer@mini.com

Cypselus von Frankenberg

MINI Product Communication

Telefon +49 (0) 89-382-30641

Mobil +49 (0) 170-7965248

Fax +49 (0) 89-382-20626

E-Mail Cypselus.von-Frankenberg@mini.com

Christian Geib

MINI CHALLENGE Presseservice

c/o die agentour GmbH

Telefon +49 (0) 89-530997-40

Mobil +49 (0) 179-4941781

Fax +49 (0) 89-530997-77

E-Mail cg@die-agentour.de

MINI CHALLENGE Organisation.

Postfach 1122

35420 Lich

Telefon 0180-5505666 (12 Ct./Minute)

Fax 0180-5505660 (12 Ct./Minute)

E-Mail MINI-CHALLENGE@MINI.de

Aktuelle Presse-Informationen und Fotos der MINI CHALLENGE.

www.MINI.de/CHALLENGE oder

www.press.BMWgroup.com

MINI CHALLENGE im Internet.

www.MINI.de/CHALLENGE