

MINI CHALLENGE 2010. Medieninformation.



MINI CHALLENGE 2010.

Inhaltsverzeichnis.



MINI CHALLENGE 2010.

Motorsport mit MINI Spirit.	2
Interview mit Max Kalbfell, Leiter MINI Marketing, Region Deutschland.	4

Saison 2010.

Rennkalender.	6
Rennstrecken und Akkreditierung.	7

Rennfahrzeug.

MINI John Cooper Works Challenge.	13
Technische Daten.	16

Auszüge aus dem Reglement.	18
---------------------------------	----

Teilnehmer.	25
------------------	----

Partner und Sponsoren.	26
-----------------------------	----

MINI CHALLENGE 2004–2009.

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

Heritage.

MINI im Motorsport.	36
Sporterfolge des Werksteams.	39

Kontakt Daten.	41
---------------------	----

MINI CHALLENGE 2010. Motorsport mit MINI Spirit.



Der MINI ist mehr als nur ein Auto, er verkörpert ein Lebensgefühl: BE MINI. Wie kaum ein anderes Fahrzeug weckt er Emotionen, Faszination, Begeisterung, Leidenschaft! Begriffe, die auch die MINI Challenge charakterisieren. Seit 2004 fesselt die Rennserie ihre Fans mit einem einzigartigen Mix: professioneller Motorsport, attraktive Rahmenevents, entspannter Lifestyle und – last but not least – der Reiz eines außergewöhnlichen Fahrzeugs. Dank ihres eigenständigen Auftritts hat sich die MINI Challenge in wenigen Jahren zu einer festen Größe im internationalen Motorsport entwickelt. Auch 2010 steht die MINI Challenge in der Pole-Position, um die eigene Erfolgsgeschichte mit Vollgas fortzusetzen.

Attraktiver Rennkalender mit Premiere der tschechischen Rennstrecke in Brno.

Die Freunde der deutschen MINI Challenge dürfen sich diese Saison auf anspruchsvolle Strecken, attraktive Events und packende Duelle freuen. Bis der neue MINI Challenge Meister 2010 gekürt wird, stehen an acht Wochenenden insgesamt 15 Wertungsläufe auf dem Programm. Dabei kehrt die Serie unter anderem zurück auf die Nürburgring-Nordschleife: Der Lauf im Vorfeld des berühmten 24-Stunden-Rennens zählt für Teams, Fahrer und Fans zu den erklärten Highlights der Saison. Eine mit Spannung erwartete Premiere feiert die tschechische Rennstrecke von Brno. Die dortigen Wertungsläufe finden im Rahmen der FIA Tourenwagen-Weltmeisterschaft (WTCC) statt. Der Startschuss zur neuen Saison fällt Anfang April auf dem Hockenheimring (Preis der Stadt Stuttgart). In der Folge ist die Serie zweimal zu Gast beim ADAC Masters Weekend (Sachsenring, Hockenheimring) und einmal beim AvD Oldtimer-Grand-Prix (Nürburgring). In der Motorsport Arena Oschersleben geht die MINI Challenge erneut als „Support Race“ der WTCC an den Start. Das große Finale steht traditionell bei der Rundstrecken-Trophy auf dem österreichischen Salzburgring auf dem Programm.

Möge der Beste gewinnen.

Einen großen Beitrag zur Attraktivität der MINI Challenge liefert das Regelwerk, das auf maximale Chancengleichheit abzielt. Alle Teilnehmer treten in technisch identischen Fahrzeugen vom Typ MINI John Cooper Works Challenge an. Die 211-PS starken Rennwagen werden zentral im Auftrag von MINI aufgebaut. Wichtige Komponenten wie Motor und Getriebe sind verplombt, um unerlaubte Änderungen zu verhindern. Aufgrund der gleichen technischen Voraussetzungen, entscheidet einzig das fahrerische Können über die

Platzierungen. Um die Ausgeglichenheit im Saisonverlauf weiter zu erhöhen, erhalten erfolgreiche Piloten für nachfolgende Veranstaltungen ein Platzierungsgewicht. 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 vergeben. Neu in dieser Saison ist die Möglichkeit, neben der Rennplatzierung auch durch schnellste Rennrunden zu punkten. Sowohl im Qualifying als auch in den Wertungsläufen gibt es für Bestzeiten je einen Zusatzpunkt in der Fahrer- und Teamwertung. Der Fahrer mit den meisten schnellsten Rennrunden erhält in der Jahresendwertung einen Sachpreis. Am Saisonende werden zusätzlich die erfolgreichsten drei Gentleman-Driver (Fahrer im Alter über 50 Jahre) mit Preisgeldern belohnt.

Lifestyle-Ambiente und prominente Gaststarter.

Zu den Markenzeichen der MINI Challenge gehört ihre besondere Atmosphäre. Der MINI Spirit wird vor allem in der Paddock Lounge greifbar: Während des Rennwochenendes ist die Hospitality 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. Die Paddock Lounge ist auch immer wieder Schauplatz für besondere Programm-Highlights: Von Exklusivkonzert der Band Monroe bis hin zum Koch-Happening mit Tim Mälzer. Daneben dient sie als Rückzugsort für prominente Gaststarter, die immer wieder gern das Fahrerfeld bereichern. 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 International.

Das Konzept der MINI Challenge hat sich seit 2004 zu einem Exportschlager entwickelt: Zum einen trägt die deutsche Serie immer wieder auch Rennen auf Strecken im Ausland aus, zum anderen richten immer mehr Länder ihre eigene MINI Challenge nach den Konzeptvorgaben der BMW AG aus. Dieses Jahr ist die Serie in insgesamt sieben Länder vertreten – so vielen wie noch nie! 2010 heißt es neben Deutschland noch in Spanien, Australien, Neuseeland, Argentinien, Brasilien und Saudi-Arabien: „Ready to race!“

MINI CHALLENGE 2010.

Interview mit Max Kalbfell, Leiter MINI Marketing, Region Deutschland.



Die MINI Challenge geht in die siebte Saison.

Welche Erwartungen haben Sie?

Ich erwarte von der MINI Challenge wieder Rennen mit höchster Spannung und vollem Einsatz. Der Rennkalender bietet dafür genau die richtigen Strecken, die abwechslungsreicher kaum sein könnten. Die tschechische Rennstrecke in Brunn feiert dieses Jahr Premiere in der MINI Challenge und die bekannten Highlights, wie das 24h Rennen und der Oldtimer-Grand-Prix, werden wieder für packende Duelle sorgen.

Was ist für Sie typisch MINI Challenge?

Worin unterscheidet sie sich von anderen Rennserien?

Das Konzept der MINI Challenge ist nach wie vor einzigartig: professioneller Motorsport plus entspannter Lifestyle – und dazu der Reiz des Rennfahrzeugs MINI John Cooper Works CHALLENGE! Wer einmal ein Rennwochenende live erlebt hat, weiß, was ich damit meine: In der MINI Challenge herrscht ein ganz spezieller Spirit, der Amateure und Profis, jung und alt fasziniert. Daneben betrachte ich die MINI Challenge auch als eine wichtige Plattform für die MINI Community. Damit sind nicht nur MINI Kunden sondern auch unsere Handelspartner und Verkäufer gemeint. Das ist wirklich einzigartig und verkörpert unser Lebensgefühl: BE MINI.

Welche Bedeutung hat die MINI Challenge für die Marke MINI?

In der MINI Challenge werden Essenz und Produktsubstanz der Marke MINI sichtbar: Premium-Qualität, Sportlichkeit, Lifestyle! 2004 trat die Serie das Motorsporterbe der 60er Jahre an. Die legendären Rallye-Erfolge von Monte Carlo finden heute ihre Fortsetzung in einer modernen Interpretation des Rennsports, die Leidenschaft, Ausdauer und Spaß verkörpert. Das Serienfahrzeug, der MINI John Cooper Works, bildet die Basis des Rennfahrzeugs – zugleich ist sein Markterfolg der fahrende Beleg dafür, dass der Transfer von der Rennstrecke auf die Straße funktionieren kann.

Deutschland, Spanien, Australien, Neuseeland, Saudi Arabien, Brasilien, Argentinien - die MINI Challenge wird immer internationaler. Wie erklären Sie sich die weltweite Popularität?

Es freut uns natürlich sehr, dass die MINI Challenge auf so große internationale Resonanz stößt. Verantwortlich dafür ist der Mix aus Motorsport und Lifestyle. Ein Konzept, das über Ländergrenzen hinweg gut ankommt. Hinzu kommt, dass MINI Fans in der Regel junge, weltoffene Menschen sind. Dem möchten wir 2010 verstärkt Rechnung tragen und haben daher auch einen Teil unseres Webauftritts in die Plattform von www.facebook.de integriert.

Saison 2010. Rennkalender.



1. + 2. Lauf: 10. - 11. April	Hockenheimring Preis der Stadt Stuttgart
3. + 4. Lauf: 08. - 09. Mai	Sachsenring ADAC Masters Weekend
5. Lauf: 14. - 15. Mai	Nürburgring (Nordschleife) 24-Stunden-Rennen
6. + 7. Lauf: 29. - 30. Mai	Hockenheimring ADAC Masters Weekend
8. + 9. Lauf: 31. Juli	Brno (CZ) Tourenwagen-Weltmeisterschaft (WTCC)
10. + 11. Lauf: 14. - 15. August	Nürburgring AvD Oldtimer-Grand-Prix
12. + 13. Lauf: 04.- 05. September	Motorsport Arena Oschersleben Tourenwagen-Weltmeisterschaft (WTCC)
14. + 15. Lauf: 25. September	Salzburgring (AUT) MINI Challenge Finale (Rundstrecken-Trophy)

Saison 2010. Rennstrecken und Akkreditierung.

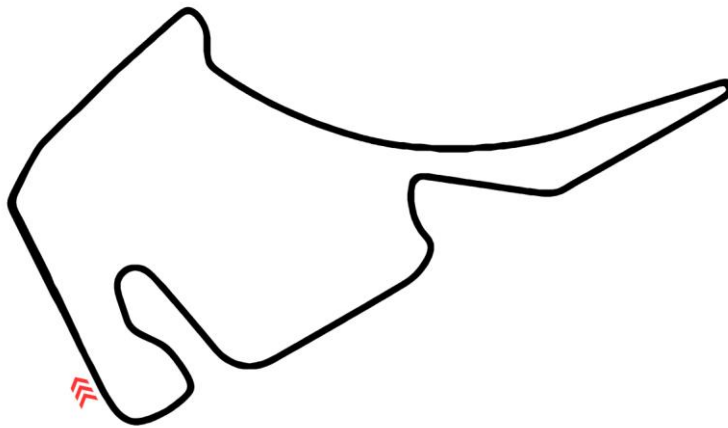


Hockenheimring (D)

Streckenlänge: 4,574 km (Grand-Prix-Kurs)

Renndauer: 30 Minuten

www.hockenheimring.com



1. + 2. Lauf:

Akkreditierung:

10. - 11. April

Preis der Stadt Stuttgart

Akkreditierungsschluss: 6. April 2010

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

6. + 7. Lauf:

Akkreditierung:

29. - 30. Mai

ADAC Masters Weekend

Akkreditierungsschluss: 14. Mai 2010

Fritz Cirener

Brühlstraße 23

D-76297 Stutensee

Telefon: +49 (0) 7249-913288

Telefax: +49 (0) 7249-913288

Mobil: +49 (0) 160-7028394

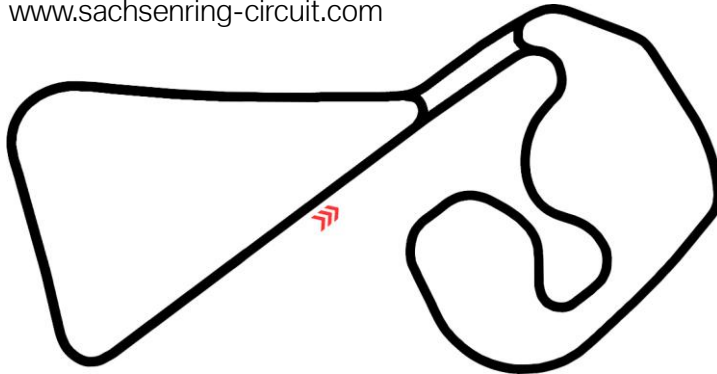
E-Mail: fritz.cirener@kabelbw.de

Sachsenring (D)

Streckenlänge: 3,671 km

Renndauer: 30 Minuten

www.sachsenring-circuit.com



3. + 4. Lauf:

Akkreditierung:

08. - 09. Mai

ADAC Masters Weekend

Akkreditierungsschluss: 28. April 2010

Heike Leonhardt / Leiterin Pressezentrum Sachsenring

Postfach 160262

D-01288 Dresden

Telefon: +49 (0) 157 74476092

Telefax: +49 (0) 351 4433390

E-Mail: haleo@gmx.de

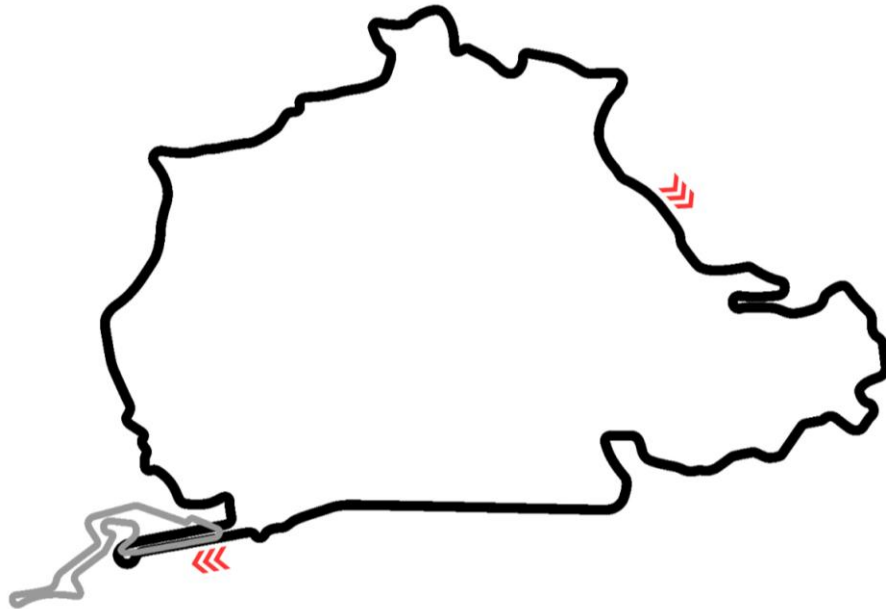
Nürburgring (D)

Streckenlänge: 25,378 km (Nordschleife + GP-Kurs)

Streckenlänge: 4,638 km (Grand-Prix-Kurs, OGP-Variante)

Renndauer: 30 Minuten

www.nuerburgring.de



5. Lauf: 14. - 15. Mai 24-Stunden-Rennen (Nordschleife)

Akkreditierung: Akkreditierungsschluss: 12. April 2010
ADAC Nordrhein Sportpresse
Pro Motion GmbH
Christiane Brungs
Telefon: +49 (0) 221-95743474
Telefax: +49 (0) 221-95743444
E-Mail: akkreditierung@24h-rennen.de
www.24h-rennen.de

10. + 11. Lauf: 14. - 15. August AvD Oldtimer-Grand-Prix (GP-Kurs)

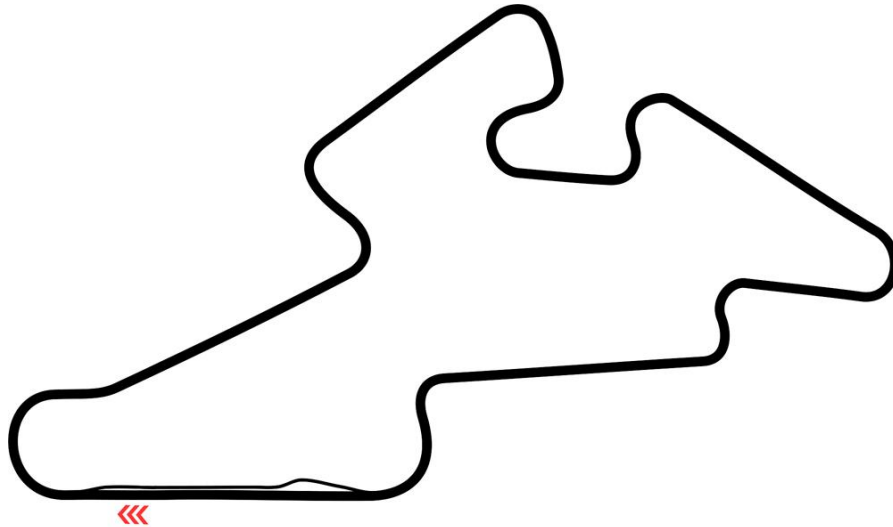
Akkreditierung: Akkreditierungsschluss: 18. Juli 2010
AvD Wirtschaftsdienst GmbH
Cathrin von der Heide
Telefon: +49 (0) 69-6606-368
Telefax: +49 (0) 69-6606-260
E-Mail: Cathrin.vonderHeide@avd.de
www.avd.de oder www.avd-oldtimer-grand-prix.de

Automotodrom Brno (CZ)

Streckenlänge: 5,403 km

Renndauer: 30 Minuten

www.automotodrombrno.cz



8. + 9. Lauf:

Akkreditierung:

31. Juli

FIA Tourenwagen-WM (WTCC)

Akkreditierungsschluss: 20. Juli 2010

Nationale Medien CZ (Print)

Veronika Michnova

Telefon: +420 546 123-320

Telefax: +420 546 123-337

E-Mail: michnova@brno-circuit.com

Internationale Medien (Print)

FIA WTCC Press Delegate Fabio Ravaioli

Telefon: +39 06 3972 9497

Telefax: +39 06 3972 9470

Handy: +39 335 376260

E-Mail: media@fiawtcc.com

TV und Hörfunk

Antonios Argyropoulos

Telefon: +33 1 40938517

E-Mail: antonios@eurosport.com

Motorsport Arena Oschersleben (D)

Streckenlänge: 3,667 km
Renndauer: 30 Minuten
www.motorsportarena.com



12. + 13. Lauf:

Akkreditierung:

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

Akkreditierungsschluss: 22. August 2010

Nationale Medien (Print)

Pressestelle Motorsport Arena Oschersleben

Marcel Orban

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 Press Delegate Fabio Ravaioli

Telefon: +39 06 3972 9497

Telefax: +39 06 3972 9470

Handy: +39 335 376260

E-Mail: media@fiawtcc.com

TV und Hörfunk

Antonios Argyropoulos

Telefon: +33 1 40938517

E-Mail: antonios@eurosport.com

Salzburgring (A)

Streckenlänge: 4,255 km

Renndauer: 30 Minuten

www.salzburgring.com



14. + 15. Lauf:

Akkreditierung:

25. September Finale, Rundstrecken-Trophy

Akkreditierungsschluss: 17. September 2010

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 John Cooper Works und wurde von den Rennsport-Ingenieuren auf die hohen Anforderungen des professionellen Motorsports umgebaut und 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.

Motor.

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 außerordentlich hohe Kurvengeschwindigkeiten erreichen. Die enorme Traktion ermöglicht es dem Fahrer, auch ausgangs einer Kurve mit hohem Tempo auf der Ideallinie zu bleiben, nahtlos zu beschleunigen und so seine Geschwindigkeit optimal auf die Gerade zu übertragen.

Fahrwerk.

Der MINI John Cooper Works Challenge gibt seinem Fahrer die Rückmeldung, sicher auf der Rennstrecke zu liegen. Ein Hauptgrund hierfür liegt beim Fahrwerk, das über verstellbare Stoßdämpfereinheiten 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 ist mit 17 Zoll-Leichtmetallfelgen und mit eigens entwickelten Rennreifen 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 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 Motor, Vierzylinder-Reihenmotor mit Twin-Scroll-Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung, Einbau vorne quer, 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-Handschaltgetriebe
Fahrwerk:	Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine vorn, Zentrallenker-Hinterachse, EPAS (Electrical Power Assisted Steering), 17 Zoll-Aluminiumfelgen, in Zug-Druckstufe einstellbare Stoßdämpfer, verstellbare Federbein-Domstrebe vorn, Rennsport- Bremsanlage, rennspezifische ABS-Konfiguration, elektronisches 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 Plus 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 für das Jahr 2010 gültigen, nationalen A-Lizenz für alle vom DMSB genehmigten Veranstaltungen, bzw. einer internationalen B- oder C-Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN für alle anderen Veranstaltungen, die bei der MINI Challenge Organisation gemäß den Einschreibebedingungen eingeschrieben sind und die Einschreibegebühren entrichtet haben.

Das Mindestalter für die Teilnahme an der MINI Challenge beträgt 18 Jahre. Der Serienbetreiber kann jedoch auf Antrag 17-jährige Starter, die noch im Kalenderjahr 2010 das 18. Lebensjahr vollenden, in Form einer Ausnahmeregelung zulassen.

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.

2.3 Gastfahrer.

Die MINI Challenge Organisation kann Gastfahrer mit einer gültigen, nationalen A-, internationalen B- oder C-Fahrerlizenz zu den Wertungsläufen zulassen. Gastfahrer sind nicht permanente Starter. Wenn diese die Bedingungen der Ausschreibung zu der jeweiligen Veranstaltung erfüllen, können Sie außerhalb der Punktwertung, jedoch preisgeldberechtigt, teilnehmen. Erreichte Punkte in der Teamwertung hingegen werden gewertet. Gastfahrer erhalten während der gesamten Veranstaltung ein Zusatzgewicht von 25 kg.

Davon nicht betroffen sind die Gastfahrer der ersten Rennveranstaltung des Jahres. Eine Ablehnung eines Gaststarts kann mit Angabe von Gründen durch die MINI Challenge Organisation erfolgen.

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-Norm 8856-2000 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 hat während des Qualifyings mindestens drei gezeigte Runden auf der Strecke zu absolvieren. Zur Qualifikation für das Rennen darf die schnellste im Qualifying gefahrene Runde 120% der Zeit des schnellsten Teilnehmers der Klasse nicht überschreiten.

2.7 Wertungsläufe.

Grundsätzlich sind pro Veranstaltung zwei Wertungsläufe von je ca. 30 Minuten Dauer vorgesehen. Ausnahmen werden vor der Veranstaltung bekannt gegeben.

2.8 Startaufstellung.

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

2.9 Platzierungsgewichte.

Die drei erstplatzierten Sieger des 1. Wertungslaufs und die drei erstplatzierten Sieger des 2. Wertungslaufs jeder Veranstaltung müssen bei den darauf folgenden Wertungsläufen der Veranstaltung an der sie teilnehmen, in den Trainings, Qualifyings und Rennen folgende Zusatzgewichte in ihrem Fahrzeug anbringen:

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

Das maximale Zusatzgewicht beträgt 50 kg.

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

Für die schnellste Rennrunde im Qualifying, sowie dem 1. und 2. Wertungslauf erhält der betreffende Fahrer je einen Zusatzpunkt in der Fahrerwertung/ Teamwertung. Der Fahrer mit den meisten schnellsten Rennrunden erhält bei der Jahresendwertung einen Sachpreis. Bei gleicher Anzahl entscheiden die besten Platzierungen.

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	500	450	400	375	350	325	300	275	250	225

Platz	11	12	13	14	15
Euro	200	175	150	125	100

2.13 Sachleistungen und Jahresendwertung.

Nach Durchführung aller Wertungsläufe der MINI Challenge erhalten die drei erstplatzierten Fahrer nach Abschluss der Saison folgende Preise:

Platz 1	MINI im Wert von bis zu € 30.000,- (Bruttoverkaufspreis)
Platz 2	€ 7.500,-
Platz 3	€ 5.000,-

Die weiteren bestplatzierten Fahrer erhalten folgendes Preisgeld:

Platz	4	5	6	7	8	9	10
Euro	2.500	2.000	1.500	1.000	750	500	250

Zusätzlich erhalten die drei bestplatzierten über 50-jährigen Fahrer der Jahresendwertung folgendes Preisgeld (Gentleman Wertung):

Platz 1	€ 1.500,-
Platz 2	€ 1.000,-
Platz 3	€ 500,-

Für die Teamwertung erhalten die bestplatzierten Teams eine Ermäßigung auf die Einschreibgebühren (beider Fahrzeuge) der folgenden MINI Challenge Saison. Voraussetzung ist eine erneute Einschreibung für beide Fahrzeuge.

Platz 1	- 50%
Platz 2	- 30%
Platz 3	- 20%

2.14 Titel.

Der Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl nach allen Wertungsläufen in der MINI Challenge 2010 erhält den Titel:

MINI Challenge Meister 2010.

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)
- Vorliegende, technische Bestimmungen
- MINI Challenge Serviceleitfaden 2010
- MINI Challenge Ersatzteilkatalog 2010

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

3.2 Reparatur, Verplombung, Kennzeichnung von Fahrzeugteilen.

Die MINI Challenge Fahrzeuge werden von den Bewerbern, deren Teams bzw. Helfern vorbereitet und betreut. Alle Wartungs-, Reparatur- und Einstellarbeiten müssen ausschließlich vom Bewerber im Sinne des technischen Reglements selbst vorgenommen 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 und Ballast.

Das Fahrzeug-Mindestgewicht beträgt 1170kg. Das Fahrzeug-Mindestgewicht ist das momentane Gewicht des Wettbewerbsfahrzeuges zum Zeitpunkt des Wiegens inklusive Fahrer und dessen persönlicher Rennausrüstung und ist zu jedem Zeitpunkt der Trainings, Qualifyings und Wertungsläufe (inkl. Parc-fermé) einzuhalten.

Dem Fahrzeug darf Ballast mittels der im MINI Challenge Ersatzteilservice erhältlichen Gewichtsplatten hinzugefügt werden, um damit den Gewichtsvorschriften zu entsprechen. Diese festen Elemente dürfen ausschließlich im bestehenden, auf der Beifahrerseite eingebauten Metallbehälter fest verschraubt werden.

3.4 Steuergerät.

Das Steuergerät (Elektronik) wird zu Beginn jeder Veranstaltung durch die MINI Challenge Organisation an den Teilnehmer verlost.

3.5 Kühlsystem.

Das Kühlen von Betriebsstoffen, Ansaugluft und/oder Motorteilen durch chemische Kühltsubstanzen, wie z. B. Trockeneis und/oder interne bzw. externe Kühlsysteme, ist zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung erlaubt.

3.6 Einheitskraftstoff.

Nur der von der MINI Challenge Organisation für die einzelnen Veranstaltungen vorgeschriebene Kraftstoff darf verwendet werden.

3.7 Reifen.

Insgesamt werden in der MINI Challenge pro Veranstaltung maximal sechs neue Slick-Reifen pro Start-Nr./Fahrzeug zugeteilt. Es können während der laufenden Saison bis zu max. zwei neue Slickreifen zusätzlich gekennzeichnet werden (Jokerreifen).

Die Reifen dürfen ausschließlich beim Dunlop Reifendienst an der Rennstrecke bezogen werden.

Für alle offiziellen Trainings, Qualifyings sowie alle Rennen sind gezeichnete Slickreifen aus der laufenden Saison vorgeschrieben. Die Verwendung von Reifen aus einer vorangegangenen Saison ist nicht erlaubt.

Alle in der laufenden Saison bereits zugeteilten und gekennzeichneten Slickreifen dürfen während der gesamten Saison 2010 verwendet werden. Ein Limit pro Veranstaltung besteht nicht. Da ein ausreichendes Kontingent für die Saison 2010 zur Verfügung steht, erfolgt bis auf technische Fehler, die Dunlop zu vertreten hat, keine Nachzeichnung.

Regenreifen werden nicht gekennzeichnet und deren Anzahl ist freigestellt.

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 dürfen.

3.9 Kommunikationsanlagen.

Das Mitführen von Kommunikationsanlagen jeglicher Art (Sprechfunkanlagen, Mobiltelefone, GPS-Sender, Datenaufzeichnungen usw.) in den Wettbewerbsfahrzeugen ist den Teilnehmern während dem Training, Qualifying und Rennen untersagt.

3.10 Kameras.

Der Einsatz von On-Board-Kameras muss von der MINI Challenge Organisation genehmigt werden. Einbauart und Befestigung sind vom Technischen Kommissar abnehmen zu lassen.

Anmerkung:

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

Teilnehmer.



Ein Update des Presskits mit den Portraits der
MINI Challenge Teilnehmer folgt nach dem ersten
Rennwochenende.



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 2,2 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

BÄKO.

BÄKO bringt Erfrischung in die MINI Challenge. Die genossenschaftlich organisierte Wirtschaftsorganisation, die im Kerngeschäft auf die globale Erschließung von Beschaffungsmärkten für das Bäcker- und Konditorenhandwerk abzielt, entwickelt auch speziell ausgesuchte Eigenmarken von höchster Qualität. Nur in Ihrer Bäckerei – oder der MINI Challenge VIP-Lounge.

Andrea Martisko
Marketing-Referat
BÄKO-Zentrale Süddeutschland eG
Duisburger Str. 66
90451 Nürnberg
Fon: +49 (0) 911-9685-310
E-Mail: a.martisko@baeko-zentrale-sued.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

DSF.

Das DSF (ab 11. April 2010 mit dem Namen SPORT1) ist der führende Sportsender für Männer im deutschen Free-TV: Hochwertiger Live- und Premium-Sport sind die tragenden Säulen des DSF. Seit 1993 bereichert das DSF die Medienlandschaft mit dem größten Sportangebot im frei empfangbaren Fernsehen und ist eine der profilstärksten deutschen TV-Stationen.

Christian Baur
Producer Motorsport
Programm
DSF Deutsches SportFernsehen GmbH
Münchner Straße 101 g
85737 Ismaning
Fon: +49 (0) 89-96066- 1467
Fax: +49 (0) 89-96066-1419
E-Mail: christian.baur@dsf.de

Dunlop.

Dunlop ist exklusiver Reifenpartner der MINI Challenge. Dabei sind hervorragende Produktqualität, umfassende Beratung und schnelle Reaktion gefragt. Der Dunlop Rennreifen bietet als Slick (215/45 R17) und Regenreifen (205/620 R17) ein hohes Maß an Gripniveau und Konstanz. 2010 wird neben der deutschen, australischen, spanischen auch die brasilianische und argentinische MINI Challenge ausgerüstet.

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

ERGO.

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

Martin Weirich
Bereichsleiter Kraftfahrt
ERGO Versicherungsgruppe AG
Postfach
40198 Düsseldorf
Fon: +49 (0) 211-477-5859
Fax: +49 (0) 211-477-4889
E-Mail: martin.weirich@ergo.de

MAXDOME.

maxdome – Deutschlands größte Online-Videothek – bietet mit insgesamt 25.000 Videos bestes Entertainment. Spielfilmen, Serien, Comedy, Dokumentationen, Musik und Sport direkt per DSL auf dem PC oder Fernseher.

www.maxdome.de

Kerstin Klein
Senior Marketing Managerin
Sales & Marketing
maxdome GmbH & Co. KG
Medienallee 7
85774 Unterföhring
Fon: +49 (0) 89-9507-8322
Fax: +49 (0) 89-9507-8330
E-Mail: kerstin.klein@maxdome.de

Playboy.

Playboy ist ein Mythos unter den Männerlifestyle-Magazinen. Er erzählt von den aufregenden Seiten des Lebens, von Frauen, die schön und begehrenswert sind, von einem Lebensstil, der unserer Phantasie auf die Sprünge hilft. Aber er holt den Mann auch in seinen tatsächlichen Lebenswelten ab und gibt ihm Orientierung in der Welt des Lifestyles.

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

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

TV TODAY.

Als modernes 14-tägiges 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, sowie die App mit allen wichtigen Informationen für unterwegs.

Jutta Lafon
Leiterin Markenkommunikation
Verlagsgruppe Milchstrasse GmbH
Christoph-Probst-Weg 1
20251 Hamburg
Fon: +49 (0) 40-41311130
Fax: +49 (0) 40-41312002
E-Mail: jlafon@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

MINI CHALLENGE 2004–2009. 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 war: 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, Tim Mälzer, 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 zehn Siege auf sein Konto gebracht – so viele wie kein anderer Fahrer. Ein Pilot ist ihm aber dicht auf den Fersen: Daniel Haglöf. Der schnelle Schwede stellte 2009 mit fünf Siegen in einer Saison einen neuen Rekord auf, stand insgesamt acht Mal ganz oben auf dem Podium und sicherte sich so die Meisterschaft der MINI Challenge. Auch 2010 gehört Haglöf zum Starterfeld und zählt zu den Top-Favoriten auf den Titel.

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 Nordschleife (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 85 absolvierten Wertungsläufen fanden 19 als Support-Event der Formel 1 statt. Aber auch Festivals wie MINI United oder Rock the Race bürgen für noch mehr Abwechslung im Terminkalender. Im letzten Jahr feierten auf der britischen Traditionsstrecke in Silverstone über 25.000 begeisterte MINI Freunde aus der ganzen Welt den 50. Geburtstag der Marke MINI. Das typische Lifestyle-Ambiente macht sich vor allem abseits der Rennstrecken

bemerkbar: Egal ob Live-Kochshow mit TV-Koch Tim Mälzer (2009), Modenschau mit „Germany’s Next Topmodel“ Barbara Meier (2007) oder Exklusivkonzert von „Monrose“ (2008) – in den vergangenen Jahren war die MINI Challenge nicht nur chilliger Treffpunkt für Fahrer, Teams und Gäste, sondern auch der Schauplatz für besondere Show-Acts und Partys.

Mehr Interaktivität durch neues Internet-Angebot.

Seit 2010 ist die MINI Challenge zusätzlich mit einer eigenen Facebook-Fanseite online: www.facebook.com/Mini.Challenge. Durch die Möglichkeit des unmittelbaren Dialogs zwischen der MINI Community, den Fans, Teams, Fahrern, Partnern sowie sonstigen Motorsportbegeisterten wird die Clubsportserie noch intensiver erlebbar. Das interaktive Tool bietet zudem die optimale Basis, um jederzeit und ortsunabhängig einen Gedankenaustausch rund um die MINI Challenge stattfinden zu lassen. Die Internet-Plattform ist auch ohne Facebook-Account aufrufbar, so dass aktuelle Berichte, Rennergebnisse, Bilder und Videos uneingeschränkt einsehbar sind. Registrierte Facebook-User haben zusätzlich die Möglichkeit, sich mit der Seite als „Fan“ zu verknüpfen, die Inhalte zu kommentieren und eigene Beiträge (Texte, Bilder, Videos, Links, etc.) auf der öffentlichen „Pinnwand“ der MINI Challenge zu hinterlassen.

MINI Challenge 2004–2009. Die Sieger.



Fahrerwertung 2009.

Pos.	Fahrer	Team	Punkte
1	Daniel Haglöf	GIGAMOT	283
2	Hendrik Vieth	GIGAMOT	269
3	Nico Bastian	die agentour Racing	266
4	Stefan Landmann	VIVUS Racing Team	248
5	Daniel Keilwitz	ORMS Racing	242
6	Fredrik Lestrup	Schubert Motorsport	230
7	Hari Proczyk	VIVUS Racing Team	213
8	Stephanie Halm	LECHNER RACING TEAM	194
9	Marcel Leipert	Caisley International	190
10	Jürgen Schmarl	FAST FORWARD-TEAM SPICY	186
11	Olivier Metz	Schubert Motorsport	167
12	Roger Büeler	GIGAMOT	115
13	Dominik Ruff	FAST FORWARD-TEAM SPICY	100
14	Steve Kirsch	die agentour Racing	88
15	Thomas Jäger	die agentour Racing	77
16	Henry Littig	ORMS Racing	72
17	Oliver Götz	Team Piro Sports	70
18	Harald Grohs (G)	Schirra Motoring	66
19	Erwin Piro (G)	ARDEN Racing	65
20	Dirk Lauth	ORMS Racing	64
21	Reinhard Nehls (G)	Caisley International	62
22	Friedrich von Bohlen	Schirra Motoring	41
23	Michael Menden	Vollmergruppe	40
24	Gero Schwing	Schirra Motoring	37
25	Martin Heidrich	Team Piro Sports	36
26	Robert Lechner	VIVUS Racing Team	33
27	Oliver Baumann	FAST FORWARD-TEAM SPICY	30
28	Hannes Neuhauser	FAST FORWARD-TEAM SPICY	29
29	Thomas Tekaat	Schirra Motoring	18
30	Markus Lungstrass	FAST FORWARD-TEAM SPICY	17
31	Franjo Kovac (G)	Besaplast Racing Team	14
32	Gert Rolef (G)	Team Piro Sports	12
33	Christian Feineis	FAST FORWARD-TEAM SPICY	11
34	Tim Meier	Schubert Motorsport	10
35	Roland Hertner	GIGAMOT	9
35	Herbert Engel (G)	Team Piro Sports	9
37	Ralf Köllges	LECHNER RACING TEAM	5
38	Dominik Roschmann	ORMS Racing	4
39	Christian Vollmer	Vollmergruppe	3
39	Heinz Janits	LECHNER RACING TEAM	3

Pos.	Fahrer	Team	Punkte
41	Karl Pojer (G)	Schirra Motoring	1
42	Marcus Menden	Vollmergruppe	0
42	Thomas Fürst	GIGAMOT	0
42	Michael Erlich	ORMS Racing	0

(G) Gentleman Driver (älter als 50 Jahre)

Teamwertung 2009.

Pos.	Team	Punkte
1	GIGAMOT 1	553
2	die agentour Racing	431
3	VIVUS Racing Team	421
4	Schubert Motorsport 1	403
5	ORMS Racing 1	315
6	FAST FORWARD-TEAM SPICY 1	303
7	Caisley International	254
8	Schirra motoring 1	165
9	LECHNER RACING TEAM	151
10	Team Piro Sports 1	135
11	GIGAMOT 2	123
12	Schirra motoring 2	117
13	FAST FORWARD-TEAM SPICY 2	70
14	ORMS Racing 2	67
15	Team Piro Sports 2	49
16	Vollmergruppe	41
17	Besaplast Racing Team	16
18	Team Piro Sports 3	9
19	Schubert Motorsport 2	6

2008.

Pos.	Name	Team	Punkte
1	Thomas Neumann	EHRL SPORT LECHNER RACING	292
2	Hari Proczyk	Team ProSieben	247
3	Daniel Haglöf	GIGAMOT	236

Pos.	Team	Punkte
1	GIGAMOT 1	464
2	die agentour Racing	438
3	EHRL SPORT LECHNER RACING	423

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 2004–2009.

Die ewigen Besten.



Die meisten Punkte insgesamt.

Pos.	Name	Punkte
1	Jürgen Schmarl	808
2	Stephanie Halm	781
3	Hari Proczyk	684
4	Alexander Burgstaller	658
5	Daniel Keilwitz	578
6	Thomas Neumann	571
7	Joakim Mangs	532
8	Daniel Haglöf	519
9	Thomas Jäger	483
10	Maximilian Werndl	466

Die meisten Punkte in einer Saison.

Pos.	Name	Punkte
1	Thomas Jäger (2006)	346
2	Thomas Neumann (2008)	292
3	Daniel Haglöf (2009)	283
4	Joakim Mangs (2006)	269
4	Hendrik Vieth (2009)	269
6	Nico Bastian	266
7	Joakim Mangs (2007)	263
8	Maximilian Werndl (2006)	261
9	Steve Abold (2005)	248
9	Stefan Landmann (2009)	248

Die meisten Siege insgesamt.

Pos.	Name	Siege
1	Thomas Jäger	10
2	Daniel Haglöf	8
3	Hari Proczyk	6
4	Stephanie Halm	5
4	Robert Lechner	5
4	Daniel Keilwitz	5
7	Joakim Mangs	4
8	Steve Abold	3
8	Alexander Burgstaller	3
8	Hubert Haupt	3
8	Kai Riemer	3
8	Maximilian Werndl	3
13	Nico Bastian	2
13	Jeroen Bleekemolen	2
13	Thomas Neumann	2
13	Michael Seiferth	2
13	Johannes Stuck	2
13	Hendrik Vieth	2

Die meisten Siege in einer Saison.

Pos.	Name	Siege
1	Daniel Haglöf (2009)	5
2	Thomas Jäger (2006)	4
3	Daniel Haglöf (2008)	3
3	Hari Proczyk (2008)	3
5	Steve Abold (2005)	2
5	J. Bleekenmolen (2007)	2
5	Stephanie Halm (2008)	2
5	Hubert Haupt (2005)	2
5	Thomas Jäger (2004)	2
5	Thomas Jäger (2007)	2
5	Daniel Keilwitz (2008)	2
5	Daniel Keilwitz (2009)	2
5	Robert Lechner (2004)	2
5	Robert Lechner (2006)	2
5	Joakim Mangs (2006)	2
5	Joakim Mangs (2007)	2
5	Th. Neumann (2008)	2
5	Hari Proczyk (2009)	2
5	Kai Riemer (2005)	2
5	Michael Seifert (2007)	2
5	Johannes Stuck (2006)	2
5	Hendrik Vieth (2009)	2
5	Maximilian Werndl (2006)	2

Heritage. MINI im Motorsport.



Sie hatten den Coup von langer Hand geplant. Parallel zur Entwicklung des Mini als Straßenfahrzeug entstanden in der Rennabteilung der British Motor Corporation (BMC) 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 fuhren nach den reinen Fahrtzeiten gerechnet als Erster, Zweiter und Dritter ins Ziel. Doch dann folgte der Schock. Die Abblendvorrichtung der Hauptscheinwerfer entsprach nicht der Homologation mit den französischen Zulassungsbestimmungen. Deswegen 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. Die Rennteams engagierten 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.

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 MCD2010@punktEins.de

Aktuelle Presse-Informationen zur MINI Challenge.

www.press.BMWgroup.com

MINI Challenge im Internet.

www.MINI.de/Challenge
www.facebook.com/MINI.Challenge