



MINI WRC TEAM.

Presse-Information





Inhalt.

| | |
|--|----------|
| Die Legende kehrt zurück: MINI startet ab 2011 in der FIA WRC. | Seite 3 |
| Ian Robertson: „MINI kehrt zu seinen Wurzeln zurück.“ | Seite 5 |
| Dr. Wolfgang Armbrecht: „2011 ist für das Team ein Lehrjahr.“ | Seite 7 |
| Prodrive – ein starker Partner für das Rallye-Comeback von MINI. | Seite 9 |
| MINI WRC Fahrer Kris Meeke im Porträt. | Seite 11 |
| MINI WRC Fahrer Daniel „Dani“ Sordo im Porträt. | Seite 13 |
| Akribische Entwicklungsarbeit für den Erfolg. | Seite 15 |
| Der MINI WRC: Technische Daten. | Seite 16 |
| Das Maß aller Dinge in den 1960er Jahren: der MINI Cooper S. | Seite 18 |
| Rauno Aaltonen: „Jedes Kind muss erst einmal erzogen werden.“ | Seite 20 |
| Triumphe in Serie: MINI im internationalen Motorsport. | Seite 21 |
| Pressekontakt. | Seite 22 |





Die Legende kehrt zurück: MINI startet ab 2011 in der FIA WRC.

München, 2. Februar 2011. Der Countdown zum Comeback von MINI auf der großen Motorsport-Bühne läuft. In dieser Saison wird das neue MINI WRC Team ausgewählte Rallyes in der FIA World Rally Championship (WRC) bestreiten. Das Ziel lautet, wertvolle Erfahrungen zu sammeln, um perfekt vorbereitet in die komplette WM-Saison 2012 zu gehen. Der MINI WRC wurde von Prodrive auf Basis des MINI Countryman entwickelt. Er ist mit einem 1,6-Liter Turbomotor aus den MINI Serienfahrzeugen ausgerüstet, der von BMW Motorsport für die Verwendung in Rennserien nach FIA Super2000-Reglement, darunter die Tourenwagen-Weltmeisterschaft, entwickelt wurde. Neben dem Werkseinsatz mit dem MINI WRC liefert Prodrive Kundenfahrzeuge an private Rennteams aus, die in der S2000-Klasse der Rallye-Weltmeisterschaft starten werden.

„Die FIA World Rally Championship ist die Königsklasse des Rallyesports und damit eine bestens geeignete Plattform, um den besonderen Wettbewerbsgeist der Marke zu demonstrieren“, sagt Ian Robertson, Mitglied des Vorstands der BMW AG für Vertrieb und Marketing. „Erfahrung ist im Motorsport ein ganz wichtiger Faktor. Deshalb ist es für uns unerlässlich, binnen kürzester Zeit so viel wie möglich zu lernen, um den Vorsprung unserer Konkurrenten wettzumachen. Aufgrund des neuen Reglements fällt dieser jedoch kleiner aus, als es zu einem anderem Zeitpunkt des Einstiegs der Fall gewesen wäre. Ärgern möchten wir die Konkurrenz so schnell wie möglich.“

Das MINI WRC Team vertraut auf erfahrene Piloten, wenn es sich 2011 erstmals der Herausforderung der Rallye-WM stellt. Kris Meeke (UK) und sein Co-Pilot Paul Nagle (UK) haben ihr Können unter anderem mit dem Gewinn der Intercontinental Rally Challenge (IRC) 2009 eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Daniel „Dani“ Sordo (ES), der 2011 mit seinem neuen Beifahrer Carlos del Barrio (ES) antritt, verfügt über langjährige WM-Erfahrung. 29 Podestplätze bei 84 Starts in der WRC belegen, dass der langjährige Citroën-Werksfahrer alles mitbringt, um an der Spitze des Feldes mitzumischen.

Für MINI ist der Rallyesport alles andere als Neuland. In der Vergangenheit haben die Erfolge in dieser populären Disziplin des Motorsports das Image der Marke entscheidend mitgeprägt. Der MINI Cooper S wurde in den 1960er Jahren mit drei Triumphen bei der Rallye Monte Carlo zur Legende. Auch in der Rallye-Europameisterschaft trat MINI an und heimste unzählige Siege ein.

„MINI kann auf eine erfolgreiche Tradition im Rallyesport zurückblicken“, sagt Dr. Wolfgang Armbricht, Leiter MINI Brand Management. „Bis heute gibt es in der MINI Community einen wichtigen Kern, für den MINI und Rennsport einfach eng zusammengehören. Die Rallye-Weltmeisterschaft ist eine exzellente Kommunikations-Plattform für den MINI Countryman, auf dessen Basis der MINI WRC entwickelt wurde.“

Die aktuelle Entwicklungsstufe des MINI WRC durchläuft derzeit ein intensives Testprogramm. Das Einsatzfahrzeug für die FIA WRC wird am 13. April 2011 im MINI Werk Oxford im Rahmen der offiziellen Teamvorstellung präsentiert.





Um die Erfolgsgeschichte von MINI im Motorsport ab 2011 fortzuschreiben, setzt die Marke auf die erfahrene Einsatzmannschaft von Prodrive. Das von David Richards gegründete Unternehmen gehört zu den renommiertesten und erfolgreichsten Teams im Rallyesport überhaupt. „Dieses Projekt ist für uns eine echte Herzensangelegenheit“, meint Richards. „MINI ist eine Kultmarke und hat auch bei seinen früheren Auftritten in Motorsport bleibenden Eindruck hinterlassen. Wir sind glücklich und stolz, dass wir bei der Rückkehr von MINI in den Rallyesport als Partner mit an Bord sind. Bei unseren Einsätzen 2011 möchten wir so viele Erfahrungen wie möglich sammeln, um im kommenden Jahr vom Start weg konkurrenzfähig zu sein. Wir wissen, dass wir auf starke Konkurrenten treffen. Dennoch lautet unser Ziel, gemeinsam mit MINI einen weiteren WM-Titel zu erringen.“

Prodrive wurde 1984 gegründet und hat sich zu einem führenden unabhängigen Unternehmen im Motorsport- und Automobilsektor entwickelt. Heute sind knapp 500 Mitarbeiter am Firmensitz in Banbury (GB) beschäftigt. Bis dato stehen für Prodrive unter anderem sechs Gesamtsiege in der Rallye-WM, fünf Titel in der britischen Tourenwagenmeisterschaft und drei Klassensiege bei den 24 Stunden von Le Mans (FR) zu Buche.

Der MINI Countryman ist das jüngste MINI Modell und zugleich das erste, das mit einem Allradantrieb ausgestattet ist. Daher war dieses Fahrzeug die logische Wahl, um daraus eine konkurrenzfähige Rennversion abzuleiten. Das Top-Modell MINI Cooper S Countryman verfügt über einen 1,6 Liter großen Vierzylinder-Benzinmotor, der erstmals zusätzlich zum Twin-Scroll-Turbolader und der Benzin-Direkteinspritzung eine vollvariable Ventilsteuerung aufweist und dadurch die mit Abstand beste Relation zwischen Leistung und Kraftstoffverbrauch in seiner Hubraumklasse aufweist. Der Motor leistet beeindruckende 135 kW / 184 PS und beschleunigt den MINI Cooper S Countryman in 7,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Im Rahmen von MINIMALISM werden serienmäßig und in modellspezifischer Kombination umfangreiche Maßnahmen zur Verbrauchs- und Emissionsreduzierung eingesetzt, darunter Bremsenergie-Rückgewinnung, Auto Start-Stop Funktion, Schaltpunktanzeige und eine bedarfsgerechte Steuerung von Nebenaggregaten.

Optional können die Modelle MINI Cooper S Countryman und MINI Cooper D Countryman mit dem permanenten Allradantrieb MINI ALL4 ausgestattet werden. Bei diesem System steuert ein direkt am Hinterachsgetriebe angeordnetes elektromagnetisches Mitteldifferenzial die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse stufenlos. Im normalen Fahrbetrieb werden bis zu 50 Prozent des Antriebsmoments an die Hinterräder geleitet, in Extremsituationen bis zu 100 Prozent. Dadurch entsteht eine neue, traktionsoptimierte Ausprägung des MINI typischen agilen Handlings.

„MINI powered by BMW Motorsport“: Das Herzstück des MINI WRC ist der 1,6-Liter Vierzylinder-Di-Turbomotor, der auch in MINI Serienfahrzeugen verfügbar ist. Der Serienmotor wurde von BMW Motorsport für die Verwendung im Rennsport optimiert und kann in Championaten nach dem neuen FIA Super2000-Reglement eingesetzt werden. Die Kraftübertragung erfolgt über ein sequenzielles Xtrac Sechs-Gang-Getriebe. Für den Einsatz auf der Rallye-Piste wurde das MINI Countryman Chassis mit einem von Prodrive entwickelten Überrollkäfig versehen, der die hohen Sicherheitsanforderungen des Automobil-Weltverbands FIA übertrifft.





Ian Robertson: „MINI kehrt zu seinen Wurzeln zurück.“

Ian Robertson, Mitglied des Vorstands der BMW AG für Vertrieb und Marketing, spricht im Interview über die Bedeutung des Motorsports für die Marke MINI, die Ziele in der Rallye-Weltmeisterschaft und den MINI Countryman, von dem der neue MINI WRC abgeleitet wurde.

Herr Robertson, MINI ist zurück im Motorsport. Was bedeutet dieser Schritt für die Marke?

Ian Robertson: „Mit unserem Engagement in der Rallye-Weltmeisterschaft kehrt MINI gewissermaßen zu seinen Wurzeln zurück. In den Anfangsjahren haben die Erfolge im Motorsport maßgeblich zum rasanten Aufstieg des MINI beigetragen. Die Menschen haben damals gesehen, dass dieser Kleinwagen nicht nur im Alltag eine gute Figur macht, sondern sich auch sportlich bewegen lässt. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Wir haben die Rallye-WM als Bühne gewählt, um auch die Sportlichkeit der aktuellen Generation von MINI Fahrzeugen unter Beweis zu stellen. Das Engagement stärkt zudem den MINI Markenkern ‚excitement‘ sowie den Markenwert ‚energetic‘ und unterstreicht die männliche Facette der Marke.“

Warum passt der Rallyesport zur Marke MINI?

Robertson: „Einerseits kann MINI auf eine einzigartige Erfolgsgeschichte zurückblicken. Andererseits ist der MINI für Millionen von Fans rund um den Globus der Inbegriff von Spannung und begeistert mit einer ihm eigenen Energie. Genau die lässt sich im Rahmen unseres Motorsport-Engagements in der Rallye-Weltmeisterschaft authentisch und nachhaltig darstellen. Spannende Veranstaltungen, Höchstleistungen von Mensch und Maschine und natürlich möglichst viele Erfolgsmomente: Der Motorsport ist Emotion pur – ganz so, wie es der MINI für seine Anhänger ist.“

Wie sind die Aufgaben beim Engagement in der Rallye-WM verteilt?

Robertson: „MINI ist der Hersteller des Serienfahrzeugs MINI Countryman. Er ist die Basis für den MINI WRC, der seit 2009 von Prodrive entwickelt wird. Zudem fungiert MINI als Teampartner. Der 1,6-Liter Turbomotor aus den MINI Serienfahrzeugen wurde von BMW Motorsport in München für die Verwendung in vielfältigen Rennserien entwickelt. Für den Einsatz der Autos sowie für die Produktion von Kundenfahrzeugen ist ebenfalls Prodrive verantwortlich.“

Mit welchen Zielen gehen Sie in die erste Saison 2011?

Robertson: „Wer in einer Weltmeisterschaft erfolgreich sein möchte, muss zunächst einen Erfahrungsschatz aufbauen und viel harte Arbeit leisten. Das werden wir gemeinsam mit unserem Partner Prodrive tun. Die Mannschaft von David Richards kennt sich in der Rallye-Weltmeisterschaft bestens aus, so dass wir auf einem sehr hohen Niveau beginnen. Mehrere Einsätze sind in diesem Jahr vorgesehen. 2012 bestreiten wir dann die komplette Saison. Natürlich möchten wir so schnell es geht konkurrenzfähig sein. Und ich bin optimistisch, dass uns das auch gelingen wird.“





Wann glauben Sie, Ford und Citroën den Titel streitig machen zu können?

Robertson: „Erfahrung ist im Motorsport ein ganz wichtiger Faktor. Deshalb ist es für uns unerlässlich, binnen kürzester Zeit so viel wie möglich zu lernen, um den Vorsprung unserer Konkurrenten wettzumachen. Aufgrund des neuen Reglements fällt dieser jedoch kleiner aus, als es zu einem anderem Zeitpunkt der Fall gewesen wäre. Ärgern möchten wir die Konkurrenz so schnell wie möglich. Seine eigene Leistungsfähigkeit kann man im Motorsport planen, einen Titelgewinn allerdings nicht. Man kann lediglich so hart wie möglich arbeiten, um seinem Ziel näher zu kommen. Und unser Ziel lautet, die WM zu gewinnen.“

Was zeichnet den MINI Countryman aus, auf dem der MINI WRC basiert?

Robertson: „Der MINI Countryman ist ein Auto, das es so in der Geschichte von MINI noch nie gegeben hat. Als Crossover verbindet er das klassische MINI Konzept mit den Charakteristika eines Sports Activity Vehicle – in einem MINI, der weit über die Grenzen der urbanen Lebenswelt hinaus einsetzbar ist. Er ist der erste MINI mit Vierradantrieb, was ihn für den Einsatz in der Rallye-Weltmeisterschaft prädestiniert. Mit seinen vier Türen und vier Sitzen entspricht er dem Motto: MINI von außen, maxi von innen. Weil er ein richtiger MINI ist, ist der Countryman besonders kraftstoffsparend und emissionsarm.“

Was lässt sich MINI den Einsatz in der Rallye-Weltmeisterschaft kosten?

Robertson: „Die Kosten für die Entwicklung und den Einsatz eines Fahrzeugs in der Rallye-WM sind mit der Einführung des neuen Reglements signifikant gesunken. Wir gehen davon aus, dass die Kosten etwa 25 Prozent niedriger liegen, als es noch in den vergangenen Jahren der Fall gewesen wäre. Dies hat unsere Entscheidung für dieses Engagement maßgeblich beeinflusst. Der 1,6-Liter Turbomotor kann nicht nur in der WRC, sondern auch in vielen anderen Serien, wie etwa der Tourenwagen-WM, verwendet werden. Zudem wirkt sich der Verkauf von Kundenfahrzeugen positiv auf die Gesamtkalkulation aus. Die WRC bietet MINI eine attraktive Plattform – und das bei überschaubaren Kosten. Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist exzellent.“





Dr. Wolfgang Armbrecht: „2011 ist für das Team ein Lehrjahr.“

Dr. Wolfgang Armbrecht, Leiter MINI Brand Management, ist selbst ein begeisterter Rallyefan. Im Interview erläutert er, worauf sich die MINI Fans bei der Rückkehr der Marke in den Rallyesport freuen können und nennt die sportlichen Ziele.

Herr Dr. Armbrecht, seit wann begeistert Sie der Motorsport?

Dr. Wolfgang Armbrecht: „Ich verfolge den Motorsport von Kindesbeinen an mit großer Begeisterung. Ich bin in einer ländlichen Gegend aufgewachsen und habe mich dem Thema über das Zweirad genähert. Mit 14 habe ich erste Trial-Erfahrungen gesammelt und bin später eine 500-ccm-Enduro gefahren. Etwa seit dieser Zeit verfolge ich ebenfalls den automobilen Rallyesport. Für mich ist das eine faszinierende Disziplin, in der Mensch und Material Höchstleistungen vollbringen.“

Was bedeutet das Rallye-Comeback für die Marke MINI?

Dr. Armbrecht: „In den 60er Jahren hat MINI die Rallye-Szene in Europa dominiert. Nicht nur die drei Triumphe bei der Rallye Monte Carlo sind hier zu nennen, sondern auch die Siege bei den 1000-Seen-Rallyes in Finnland. Mit dem WM-Engagement kehrt MINI zu seinen Wurzeln im Rallyesport zurück und verlängert diese lange Tradition in die Gegenwart.“

Wie groß ist das Interesse der MINI Kunden am Motorsport?

Dr. Armbrecht: „In der MINI Community gibt es im Wesentlichen zwei Interessengruppen. Einerseits sind es Menschen, die Spaß an modernem Lifestyle, an Innovationen und einem gewissen Pioniergeist haben. In der zweiten Gruppe sind solche Fans, die MINI Fahrzeuge und vor allem ihre hervorragende, dynamische Fahrweise schätzen. Im Rallyesport kommen diese beiden Gruppen zusammen. Wir werden den MINI Enthusiasten auch abseits der Piste eine Menge bieten. So planen wir beispielsweise ein Eventprogramm in unmittelbarer Start- und Zielnähe, das aus den Top-Veranstaltungen ein kleines MINI United macht.“

Das MINI WRC Fahrzeug spricht also jeden an, der sich für MINI interessiert?

Dr. Armbrecht: „Ganz richtig. Der MINI WRC besticht durch einen leistungsstarken 1,6-Liter Turbomotor aus dem Hause MINI, der von BMW Motorsport für den Einsatz im Rennsport vorbereitet wurde. Die daraus resultierenden Fahrleistungen, aber natürlich auch das optische Erscheinungsbild des Autos, sind beeindruckend. Der MINI WRC ist ein höchst innovatives Fahrzeug, bei dem nicht zuletzt die Farbgebung mit dem satten Rot auf die Rallye-Wurzeln von MINI hinweist und diese in die Zukunft transportiert. Und nicht zuletzt nutzt der MINI WRC auch unseren ALL4 Allradantrieb, der exzellent für den Rallyesport geeignet ist.“





Die Konkurrenz hat einige Jahre Erfahrungsvorsprung. Wie schnell holt MINI auf?

Dr. Armbrecht: „MINI hat mit Prodrive einen überaus erfahrenen Partner an der Seite. Die Kollegen in England waren und sind für die Entwicklung des MINI WRC verantwortlich. Zusammen mit dem MINI Turbomotor und dem Know-how der BMW Group in Sachen Motorsport ergibt das einen besonderen Mix an Eigenschaften, der uns schnell nach vorn bringen wird. Das Fahrzeug passt hinsichtlich seiner Technik und seiner Fahreigenschaften einfach bestens in den Rallyesport. Außerdem hat das MINI WRC Team hochkarätige Fahrer an Bord. Wir sind überzeugt, dass sie das Potenzial des Autos voll ausschöpfen werden.“

Welche Kriterien spielten bei der Fahrerauswahl eine Rolle?

Dr. Armbrecht: „Fahrerisches Können, technisches Verständnis und der absolute Wille zum Sieg waren die Merkmale, auf die wir besonders geachtet haben. Bei Kris Meeke und Dani Sordo wissen wir, dass sie diesen Anforderungen zu 100 Prozent entsprechen.“

Das Team bestreitet 2011 ausgewählte Rallyes. Was wollen Sie aus dem ersten Jahr in der WRC mitnehmen?

Dr. Armbrecht: „2011 ist für das MINI WRC Team ein Lehrjahr. Wir wissen, dass wir auf starke Wettbewerber stoßen. Von 0 auf 100 in so kurzer Zeit hochzufahren, ergibt wenig Sinn. Stattdessen braucht es einen vernünftigen Vorlauf, in dem man Erfahrungen sammeln kann. Das wird 2011 durch erste Einsätze unter Wettbewerbsbedingungen der Fall sein. 2012 folgt dann der harte Einsatz über die gesamte Saison. Wir werden die bei den einzelnen Rallyes gesammelten Daten ausführlich analysieren und in die Weiterentwicklung des Fahrzeugs einfließen lassen. Wir können also aus jedem Einsatz in 2011 wertvolle Rückschlüsse auf die Eigenschaften des MINI WRC sowie die Leistungen des Teams und der Fahrer ziehen.“





Prodrive – ein starker Partner für das Rallye-Comeback von MINI.

Mit knapp 500 Mitarbeitern in Europa, Australien und Asien gehört Prodrive zu den größten und erfolgreichsten Unternehmen in den Bereichen Motorsport und Automobiltechnik. Aktuell ist Prodrive für die Motorsport-Einsätze von Aston Martin Racing bei den Sportwagen, von Ford Performance Racing in der australischen V8 Supercar Series sowie von MINI in der Rallye-Weltmeisterschaft verantwortlich.

Außerdem arbeitet das Unternehmen mit Automobilherstellern an der Entwicklung neuer Technologien sowie leistungsstarker Straßenautos und setzt vermehrt Projekte für die Luft- und Seefahrt- sowie die Verteidigungsindustrie um. So stellt Prodrive etwa Spezialkomponenten zur Verwendung in Passagierflugzeugen, Satelliten, Atom-U-Booten und Rennyachten her.

Prodrive ist das weltweit führende unabhängige Unternehmen im Motorsport. Bis dato stehen für Prodrive unter anderem sechs Gesamtsiege in der Rallye-WM, fünf Titel in der britischen Tourenwagenmeisterschaft, drei Klassensiege bei den 24 Stunden von Le Mans (FR) sowie der Gesamtsieg in der Le Mans Series 2009 zu Buche. Darüber hinaus stand Prodrive hinter dem BAR F1-Team, das 2004 den zweiten Platz in der Formel-1-Weltmeisterschaft erringen konnte.

Zwischen 1990 und 2008 war Prodrive für das Team von Subaru in der Rallye-Weltmeisterschaft verantwortlich und trug entscheidend zum Erfolg dieses Projekts bei. Die erfolgreiche Geschichte des Unternehmens in dieser Disziplin reicht jedoch noch weiter zurück und umfasst insgesamt 130 Siege bei internationalen Rallyes für BMW, Porsche und MG. Mit einem BMW M3 gewann Prodrive 1987 auf Korsika seine erste Rallye im Rahmen der Weltmeisterschaft.

David Richards (GB), Vorsitzender und Generaldirektor der Prodrive Group, sagt: „Ich bin nun schon seit über 30 Jahren in der Rallye-Weltmeisterschaft aktiv, erst als Co-Pilot von Ari Vatanen, später in leitender Funktion in diversen Teams. Ich muss gestehen, dass ich in der ganzen Zeit dem Debüt eines neuen Herstellers noch nie so aufgeregt und interessiert entgegengefiebert habe, wie es jetzt bei MINI der Fall ist. In den 1960er Jahren hat der kleine rot-weiße MINI die Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit erregt und die damals herausforderndste Veranstaltung im Motorsport gewonnen: die Rallye Monte Carlo. Mehr als 40 Jahre später erinnern sich die Menschen noch immer ehrfürchtig an diese herausragende Leistung.“

Im Tourenwagensport hat Prodrive bereits mit BMW, Alfa Romeo, Honda, Ford und Volvo zusammengearbeitet und in den 1980er und 1990er sowie im Jahr 2000 Titel in der britischen Tourenwagenmeisterschaft errungen. 2003 wechselte Prodrive in die australische V8 Supercar Series und hob Ford Performance Racing aus der Taufe, das mittlerweile zu den führenden Teams in dieser Meisterschaft zählt.





Im selben Jahr feierte das Team auch bei einem echten Klassiker, dem 24-Stunden-Rennen von Le Mans, einen grandiosen Erfolg: In der GTS-Klasse sicherte sich die Mannschaft von Richards mit einem Ferrari 550 GTS Maranello den Sieg. Aktuell arbeitet Prodrive bei den Sportwagen mit Aston Martin zusammen und führte die englische Marke 2005 mit dem DBR9 in diese Disziplin zurück. 2007 und 2008 gewann das Team in Le Mans die GT1-Klasse, 2009 triumphierte das neue LMP1-Auto in der Le Mans Series. Im September 2010 gab Prodrive bekannt, dass es einen neuen LMP1-Rennwagen entwickeln wird, um den Gesamtsieg an der Sarthe ins Visier zu nehmen.

Zwischen 2002 und 2004 lenkte Prodrive, unter der Ägide von David Richards, die Geschicke des BAR Honda Formel-1-Teams und führte es aus dem Mittelfeld bis auf Platz zwei in der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft.

Bereits in den 1990er Jahren hatte Prodrive damit begonnen, sein technisches Know-how und seine Erfahrungen im Projektmanagement auf dem breiten Automobilmarkt anzubieten. Über die Jahre gewann dieses Geschäftsfeld kontinuierlich an Bedeutung hinzu. Heute erzielt Prodrive beinahe die Hälfte seines Umsatzes mit Projekten aus diesem Bereich.

Das Unternehmen bringt alles mit, um ambitionierte Konzepte in voll funktionsfähige Prototypen zu verwandeln. Besonders beim Design, bei der Kalibrierung und dem Testen von Antriebssträngen, der Kraftübertragung und der Fahrzeugdynamik verfügt Prodrive über eine exzellente Expertise. In der jüngeren Vergangenheit hat sich Prodrive auf die Entwicklung emissionsreduzierender Technologien spezialisiert, darunter Hybridantriebe – sowohl elektrisch als auch mit Schwungrad-Technologie – und Motoren mit variablem Verdichtungsverhältnis.

In Großbritannien betreibt Prodrive ein eigenes, über 10.000 qm² großes Testgelände. Es verfügt unter anderem über eine gut vier Kilometer lange Teststrecke, Geraden für Aerodynamik-Tests, Bereiche für Aufhängungs- und Fahrdynamik-Tests sowie eine sechsspurige Hochgeschwindigkeitsgerade. Auf diesem Gelände wurde auch der neue MINI WRC entwickelt und getestet.

„Ich glaube fest daran, dass der neue MINI WRC auch die heutige Generation der Rallye-Fans begeistern wird, ganz so, wie es damals der Fall gewesen ist“, meint Richards. „Die Faszination für dieses Auto wird wie schon 1964 ganz sicher auch über den Motorsport hinaus sehr groß sein. Viele Leute haben mich begeistert angesprochen, nachdem sie von unserem neuen Projekt erfahren haben und ihre Unterstützung zugesichert. Deshalb bin ich überzeugt, dass die Teilnahme von MINI an der Rallye-WM dem Interesse an dieser Meisterschaft wieder frischen Wind verleihen und eine ganz neue Zuschauergruppe ansprechen wird.“





MINI WRC Fahrer Kris Meeke im Porträt.

Nach seinem erfolgreichen Maschinenbau-Studium an der Queen's University von Belfast (UK) war Kris Meeke drei Jahre lang als Designer bei einem führenden Unternehmen in der Rallye-Szene tätig. Allerdings hielt es nicht lange hinter dem Schreibtisch, sondern es zog ihn hinter das Lenkrad. Spätestens nach dem Gewinn eines Nachwuchswettbewerbs im Jahr 2000 und dem folgenden Start bei einer nationalen Rallye in Wales stand für ihn fest, seine Karriere als Rallye-Pilot aktiv weiterzuverfolgen.

Im folgenden Jahr startete Meeke im Peugeot 106 Super Cup und feierte bei der Swansea Bay Festival National Rally seinen ersten Klassensieg. Im selben Jahr fuhr er bei der Galloway Hills Rally einen 300 PS starken Gruppe A Subaru Impreza. Zum ersten Mal ging er dabei mit einem Allrad-Fahrzeug an den Start – und errang auf Anhieb seinen ersten Rallye-Sieg.

2002 sicherte sich Meeke einen Platz bei McRae Motorsport und pilotierte in der British Junior Championship einen Super 1600 Ford Puma. Unterstützt von seinem Mentor Colin McRae konnte er in seinem erst zweiten Jahr im Rallyesport den ersten Titel gewinnen.

Wiederum mit der Hilfe von McRae stieg Meeke 2003 in die Junior World Rally Championship (JWRC) auf und trat in einem vom Team Palmer eingesetzten Opel Corsa an. Parallel startete er weiterhin in Großbritannien und gewann sowohl den British Junior als auch den Super 1600 Titel. Im folgenden Jahr erreichte Meeke im Rahmen der JWRC zehn Etappensiege und stand bei der Spanien-Rallye als Zweiter auf dem Podest.

Nach seinem Wechsel zu Citroën kämpfte Meeke 2005 in einem werksunterstützten C2 Super 1600 um weitere Erfolge in der JWRC. Er stellte bei 36 Etappen die Bestzeit auf, gewann den Saisonauftakt in Monte Carlo und kam im Gesamtklassement auf Rang drei. Am Jahresende absolvierte er einen Gaststart in einem von Prodrive eingesetzten Subaru Impreza WRC Auto bei der Wales GB Rallye. Er feierte am Steuer dieses Autos ein beeindruckendes Debüt und belegte den zehnten Gesamtrang – nur elf Sekunden hinter seinem Mentor Colin McRae.

In der Saison 2006 fuhr Meeke weiterhin für Citroën in der JWRC und erreichte im Jahresverlauf mehr Etappensiege als jeder andere Pilot, konnte jedoch aufgrund einer Reihe technisch bedingter Ausfälle nicht in den Titelkampf eingreifen. In Anerkennung seiner Stärken beim Testen wirkte Meeke an der Seite von Sébastien Loeb an der Entwicklung des Xsara WRC und des neuen C4 WRC mit.

2007 sammelte Meeke weitere Erfahrungen in WRC-Autos, trat unter anderem bei der ersten Rallye Irland an und lag dort nach dem ersten Tag auf dem starken sechsten Rang. In der Irish Tarmac Championship feierte er bei vier Starts nicht weniger als drei Siege.

Auch 2008 fuhr Meeke in Irland, diesmal in einem Renault Clio Super 1600. Obwohl er in einem leistungsschwächeren Auto unterwegs war, brachte es der Nordire im Feld von 20 WRC-Fahrzeugen erneut auf zahlreiche Etappensiege. Dank seiner außerordentlichen Pace durfte Meeke für Renault Sport in der Intercontinental Rally Challenge (IRC) antreten und startete bei den spanischen und deutschen Läufen der Rallye-WM.





2009 kehrte Meeke zu Peugeot zurück und bestritt in einem 207 Super 2000 Fahrzeug die komplette IRC-Saison. Gemeinsam mit seinem Co-Pilot Paul Nagle gewann er in Brasilien, Portugal, Belgien und San Remo. Dies brachte ihm am Saisonende den Titel ein. In der Saison 2010 feierte er einen weiteren IRC-Laufsieg und kam im Gesamtklassement auf Rang drei.

Daten und Fakten Kris Meeke.

| | |
|----------------|--|
| Geburtstag: | 2. Juli 1979/Dungannon (UK) |
| Nationalität: | Britisch |
| Wohnort: | County Tyrone (UK) |
| Website: | www.krismeeke.com |
| Familienstand: | Ledig |
| Co-Pilot: | Paul Nagle (UK) |

Karriere-Highlights.

| | |
|------|---|
| 2000 | 1. Platz Peugeot-Talentsichtung |
| 2001 | Peugeot Super 106 Cup |
| 2002 | 1. Platz British Junior Rally Championship (Ford) |
| 2003 | 1. Platz British Junior Rally und Super 1600 Championship (Opel) 11. Platz FIA JWRC, Super 1600 (Opel) |
| 2004 | 7. Platz FIA JWRC, Super 1600 (Opel) |
| 2005 | 3. Platz FIA JWRC, Super 1600 (Citroën) 10. Platz FIA WRC Wales GB Rally (Subaru) |
| 2006 | 7. Platz FIA JWRC, Super 1600 (Citroën) |
| 2007 | 1. Platz Irish Tarmac Championship Diverse FIA WRC-Starts |
| 2008 | Irish Tarmac Championship (Renault) |
| 2009 | 1. Platz Intercontinental Rally Challenge (Peugeot) |
| 2010 | 3. Platz Intercontinental Rally Challenge (Peugeot) |





MINI WRC Fahrer Dani Sordo im Porträt.

Daniel „Dani“ Sordo ist in der FIA World Rally Championship seit Jahren eine feste Größe. Der 27-jährige Spanier gehört zu den unbestrittenen Spitzenfahrern im Feld. Beeindruckende 29 Podestplätze in der WRC sowie 102 gewonnene Wertungsprüfungen sprechen eine deutliche Sprache. „Seit fünf Jahren fährt Dani auf höchstem Niveau“, lobte auch David Richards, Präsident von Prodrive, den Junior World Rally Champion von 2005.

Und doch betritt der erfahrene Sordo in der Saison 2011 Neuland: neues Team, neues Auto, neue Crew, neuer Beifahrer. Ein halbes Jahrzehnt lang saß Sordo als Citroën Werksfahrer am Steuer. Jetzt startet er an der Seite von Co-Pilot Carlos del Barrio für das neue MINI WRC Team, das an die großen Erfolge der Marke anknüpfen möchte. Richards meint: „Ich denke, dass er mit dem MINI WRC und im richtigen Umfeld den nächsten Schritt machen wird und in der WRC um Siege und den Titel kämpfen kann.“ Auch Sordo ist mehr als zuversichtlich: „Teil dieses neuen Teams zu sein, ist für mich eine fantastische Chance. Ich freue mich darauf, gemeinsam mit Kris Meeke zusammenzuarbeiten und bin mir sicher, dass MINI vor einer großen Zukunft im Rallyesport steht.“

Bereits Ende November 2010 hatte Sordo zusammen mit Kris Meeke in Sardinien einen zweitägigen Test absolviert und war sofort vom neuen MINI WRC begeistert. „Der erste Eindruck war exzellent“, sagte Sordo nach den Fahrten auf Asphalt und Schotter. Auch die Zusammenarbeit mit Meeke funktionierte auf Anhieb sehr gut. Seit der ersten Ausfahrt für das MINI WRC Team bringt Sordo seine Erfahrung ein und hat somit einen großen Anteil an den rasanten Fortschritten mit dem neuen Fahrzeug. Mit seinen starken Leistungen hatte er in den vergangenen drei Jahren wesentlich dazu beigetragen, dass Citroën drei Mal in Folge die Hersteller-Weltmeisterschaft gewinnen konnte.

Sordo startete seine Karriere bereits als Zwölfjähriger im Motocross und feierte auch bei Bergrallyes, im Kart- und im Tourenwagensport Erfolge. Er nahm 2003 bei der Rallye Katalonien im Mitsubishi Lancer Evo VII zum ersten Mal an einer WRC-Veranstaltung teil und belegte den 18. Gesamtrang. Im selben Jahr gewann er die Spanische Rallye-Junioren-Meisterschaft und verteidigte diesen Titel 2004, während er gleichzeitig in Argentinien, Frankreich und Spanien weitere Erfahrungen in der WRC sammelte.

Nach dem Gewinn der Junior World Rally Championship 2005 schloss sich Sordo 2006 dem Kronos Total Citroën World Rally Team an und startete erstmals an der Seite von Sébastien Loeb. Sordo beendete die Saison 2006 mit vier Podiumsplatzierungen, 49 Punkten und dem fünften Platz in der Fahrer-WM. Ab 2007 fuhr er für das Citroën Total World Rally Team und errang in der WRC insgesamt 17 zweite Plätze und stand zwölf Mal als Dritter auf dem Siegerpodest. 2007 belegte Sordo den vierten Platz in der Fahrer-Weltmeisterschaft, wurde 2008 und 2009 Dritter im Gesamtklassement und beendete die Saison 2010 auf Rang fünf.





Daten und Fakten Dani Sordo.

| | |
|----------------|--|
| Geburtstag: | 2. Mai 1983/Torrelavega, Kantabrien (ES) |
| Nationalität: | Spanisch |
| Wohnort: | Puente San Miguel, Kantabrien (ES) |
| Website: | www.danielsordo.com |
| Familienstand: | Ledig |
| Co-Pilot: | Carlo del Barrio (ES) |

FIA WRC Karriere Highlights.

| | |
|------|---|
| 2003 | Spanischer Rallye-Juniorenmeister |
| 2004 | P-WRC Starts (Gruppe N Mitsubishi Lancer), Spanischer Rallye-Juniorenmeister |
| 2005 | Rallye-Junioren-Weltmeister und Spanischer Meister (Citroën C2) |
| 2006 | Starts in der FIA WRC (Team Kronos Citroën), 5. Platz FIA WRC |
| 2007 | 4. Platz FIA WRC, sieben Podestplätze (Citroën) |
| 2008 | 3. Platz FIA WRC, sechs Podestplätze (Citroën) |
| 2009 | 3. Platz FIA WRC, sieben Podestplätze (Citroën) |
| 2010 | 5. Platz FIA WRC, fünf Podestplätze (Citroën) |

FIA WRC Statistik.

| | |
|----------------------|-------------------------|
| WRC-Debüt: | 2003, Rallye Katalonien |
| WRC-Starts: | 84 |
| Podestplätze: | 29 |
| Gewonnene Prüfungen: | 102 |
| Gesamtpunktzahl: | 393 |



Akribische Entwicklungsarbeit für den Erfolg.

Der MINI WRC wurde von Prodrive auf Basis des Serienmodells MINI Countryman entwickelt und entspricht dem neuen Reglement des Automobil-Weltverbands FIA. Die Entwicklung begann bereits 2009. Prodrive stellte ein Team von Ingenieuren zusammen, das die Gestaltung eines neuen Rallye-Autos mit allen denkbaren Freiheiten in Angriff nehmen sollte. Das Ziel lautete, eine genaue Vorstellung davon zu bekommen, wie nach den neuen Regeln das ideale Fahrzeug aussehen müsste.

In den ersten Monaten stand für die Ingenieure die Analyse im Vordergrund. Jedes kleinste Detail eines Rallye-Autos wurde mathematisch abgebildet. Diese Arbeit brachte einige interessante Ergebnisse hervor, die sich fundamental auf den späteren Ansatz beim Design des MINI WRC und auf die Verteilung der technischen Ressourcen bei Prodrive auswirkten. Das Unternehmen hatte mehr als ein Dutzend Autos von unterschiedlichen Herstellern untersucht und Schlüsselbereiche wie Radstand, Schwerpunkt, Gewicht, Spur, etc. vermessen.

Nach detaillierten Messungen am Serienmodell MINI Countryman wurde den Prodrive-Ingenieuren schnell klar, dass dieses Auto eine ausgezeichnete Basis für ein WRC-Fahrzeug bieten würde. MINI teilte sämtliche technischen Daten mit den Kollegen aus Banbury, so dass Prodrive das zuvor erstellte allgemeine Design auf den Countryman anwenden konnten. Eine der Schlüsselanforderungen an das Entwicklungsteam lautete, den Serviceaufwand des MINI WRC für private Teams so gering wie möglich zu halten, ohne hohe Wartungskosten zu verursachen. Gleichzeitig sollte darunter die Leistungsfähigkeit nicht leiden. Das Fahrzeug wird in einer für Motorsportverhältnisse recht hohen Stückzahl von 25 bis 30 Exemplaren pro Jahr gefertigt. Daher musste Prodrive sicherstellen, dass es auch an abgelegenen Orten rund um die Welt einfach und günstig einsetzbar ist.

Das Resultat dieser Bemühungen ist der MINI WRC. Sein Design ist aus Ingenieurssicht überaus geradlinig und einfach. Um das zu erreichen, hat Prodrive viel Zeit und Arbeit investiert. Unter anderem sind alle vier Achsschenkel genauso untereinander austauschbar wie die Stabilisatoren, so dass die Kundenteams vergleichsweise wenige Ersatzteile benötigen, um ihre Autos einzusetzen. Zudem bietet das Auto viele weitere Innovationen. Dazu gehört auch das Design des Überrollkäfigs, das den MINI WRC extrem sicher macht.

„Ich bin stolz darauf, was unsere Ingenieure erreicht haben“, sagt David Richards. „Dank der Kombination aus der jahrelangen Erfahrung unseres Technischen Direktors David Lapworth, der von Beginn an bei Prodrive dabei ist, mit der Inspiration und den neuen Ideen des jungen Ingenieursteams konnten wir ein radikal neues Auto entwickeln. Wir sollten jedoch die Herausforderungen, die vor uns liegen, keinesfalls unterschätzen. Unsere Konkurrenten haben genauso hart an ihren neuen Autos für 2011 gearbeitet. Für den Neueinstieg in eine Motorsport-Serie gibt es jedoch keinen besseren Zeitpunkt als zur Einführung eines neuen Regelwerks und beim Wechsel des Reifenlieferanten.“



Der MINI WRC: Technische Daten.

Abmessungen:

Länge: 4.110 mm

Breite: 1.820 mm

Gewicht: 1.200 kg (Mindestgewicht laut FIA Reglement)

Motor:

„MINI powered by BMW Motorsport“

1.600 cm³ Vierzylinder-Benzinmotor mit Direkteinspritzung

Garrett Turbolader – maximaler Ladedruck: 2,5 bar

Trockensumpfschmierung

Kraftübertragung:

Permanenter Allrad-Antrieb

Getriebe: Xtrac Sechs-Gang sequenziell

AP Racing Zweischeiben-Sinterkupplung

Beschichtetes Sperrdifferential (Vorder- und Hinterachse)

Lenkung:

Hydraulische Servolenkung

Chassis:

MINI Countryman Karosserie mit Prodrive Überrollkäfig
(übertrifft die Sicherheitsanforderungen der FIA)

Aufhängung/Federung:

Prodrive Öhlins Macpherson Strebe, dreifach verstellbarer Stoßdämpfer
(Vorder- und Hinterachse)

Räder/Reifen:

ATS Felgen und Michelin Reifen

Schotter: 15 Zoll Durchmesser

Asphalt: 18 Zoll Durchmesser





Bremsen:

AP Racing

Schotter:

Vier Kolben, 300 mm Durchmesser (Vorder- und Hinterachse)

Asphalt:

Vier Kolben, 355 mm Durchmesser (Vorder- und Hinterachse)

Castrol Bremsflüssigkeit (SFX)

Schmier- und Kühlstoffe:

Castrol

Sitze:

Sparco Rennsitze und Sicherheitsgurtsystem



Das Maß aller Dinge in den 1960er Jahren: der MINI Cooper S.

Paddy Hopkirk (GB), Timo Mäkinen (FI) und Rauno Aaltonen (FI) schrieben mit ihren Triumphen bei der Rallye Monte Carlo in den Jahren 1964, 1965 und 1967 Motorsport-Geschichte und begründeten die erfolgreiche Tradition der Marke MINI im internationalen Motorsport. Der MINI Cooper S avancierte in dieser Zeit zum Rallye-Fahrzeug, das es zu schlagen galt.

Schon lange bevor Alec Issigonis seine legendären Skizzen für den MINI zeichnete, verband ihn eine Freundschaft mit einem der führenden Rennwagenkonstruktoren: John Cooper. Cooper bezog Morris-Motoren, um sie in seinen Formel-Junior-Rennwagen einzusetzen, und war deshalb für den technischen Direktor Issigonis ein geschätzter Gesprächspartner, wenn es um Motorenkonstruktionen ging. Deshalb war John Cooper von Anfang an in die Entwicklung des MINI eingeweiht.

Je mehr das Projekt MINI 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. Cooper hatte es mit einer Renault Dauphine versucht, in die er einen Coventry-Climax-Motor verpflanzte, war aber mit dem Handling bei weitem nicht zufrieden. Sobald er einen der neuen Kleinwagen in die Hände bekam, begann er mit dem Tuning. Mit solch einer Ur-Version des MINI Cooper ging er 1959 gemeinsam mit seinem Fahrer Roy Salvadori auf die Reise zum italienischen Grand Prix nach Monza. Schon die Anfahrt geriet zu einem Wettrennen mit Reg Parnell, einem bekannten Rennfahrer, der die Strecke mit seinem Aston Martin DB4 unter die Räder nahm. Am Ziel war Coopers neuer MINI eine satte Stunde schneller und der Rennwagen-Konstrukteur sah sich in seinen Vermutungen über das Potenzial des MINI mehr als bestätigt.

Cooper wandte sich an Issigonis mit dem Vorschlag, einen kleinen GT-Rennwagen aus dem Mini zu entwickeln. Issigonis aber sah in seinem Wagen weiterhin nur ein Auto für alle. Doch John Cooper ließ nicht locker: Er setzte sich direkt mit George Harriman in Verbindung, dem Chef von BMC. Die British Motor Corporation (BMC) war 1952 durch den Zusammenschluss britischer Automobilhersteller entstanden und führte unter anderem die Marken Austin, Morris, MG und Wolseley. Harriman 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 130 km/h. Damit auch die Verzögerung mit der Mehrleistung Schritt halten konnte, montierte Cooper 7 Zoll große Lockheed Scheibenbremsen an die Räder der Vorderachse. Vielen Motorsportlern kam dieser Wagen wie gerufen, und eine Reihe von Erfolgen überzeugte BMC von der Zukunft des Konzepts.





Auch Issigonis schwenkte nun um und arbeitete mit John Cooper gemeinsam an der nächsten Stufe der Leistungsverbesserung. Das Rezept dazu hatte John Cooper bereits bei seinen Formel-Junior-Motoren erfolgreich ausprobiert: kleiner Hub und große Bohrung, verbunden mit festeren Bolzen für die Zylinderkopfbefestigung. Dementsprechend wählten die Ingenieure für den Cooper S als Basis den Motor mit 848 Kubikzentimetern Hubraum.

Der Hub von 68,2 Millimetern blieb unverändert, dafür wurde die Bohrung auf 70,6 Millimeter und damit bis an die Grenze des Möglichen vergrößert. Damit hatte Cooper zwei wichtige Ziele erreicht: Der Hubraum blieb mit 1.071 Kubikzentimetern unter dem in der vorgesehenen Klasse geltenden Limit von 1.100 Kubikzentimetern, und der kurze Hub erlaubte hohe Drehzahlen. So gab die neue Maschine 70 PS bei 6.200 Umdrehungen ab, die Höchstdrehzahl lag bei 7.200 Touren.

Nachdem Rauno Aaltonen und Paddy Hopkirk 1963 im MINI Cooper als Erster und Zweiter ihrer Klasse bei der Rallye Monte Carlo ins Ziel gekommen waren, gelang Hopkirk 1964 im MINI in der neuen Cooper S-Version der erste Gesamterfolg. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h war das Auto noch wettbewerbsfähiger als sein Vorgänger und beschleunigte in 13 statt bisher 19 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Der Grundstein für die weiteren Triumphe bei der „Monte“ und die Erfolgsgeschichte des MINI Cooper S war gelegt.





Rauno Aaltonen: „Jedes Kind muss erst einmal erzogen werden.“

Rauno Aaltonen hat sich in den 1960er Jahren einen festen Platz in der Motorsport-Historie der Marke MINI erarbeitet. Insgesamt drei Mal stand der Finne bei der Rallye Monte Carlo auf dem Podium, 1967 feierte er an der Seite seines Co-Piloten Henry Liddon den Sieg bei der traditionsreichsten Rallye der Welt. Zudem gewann er 1965 die Rallye-Europameisterschaft sowie zahlreiche nationale Titel in Finnland.

Im Interview spricht der 73-Jährige über die Rückkehr von MINI in den Rallyesport.

Herr Aaltonen, wie bewerten Sie die technische Entwicklung, die der Rallyesport bis heute durchgemacht hat?

Aaltonen: „Die Entwicklung, die der Rallyesport gemacht hat, ist sehr positiv. Insbesondere der Allradantrieb gefällt mir. Der Sport kehrt gewissermaßen zu seinen Wurzeln zurück. In der WRC sind zum Beispiel elektronischen Fahrhilfen nicht erlaubt. Dennoch haben die Entwickler beim MINI WRC Fahrzeug alle Möglichkeiten voll ausgeschöpft. Das moderne Motormanagement sticht ebenso heraus wie der gewaltige Vortrieb, der durch den MINI Allradantrieb möglich wird. Dennoch ist es für die heutigen Fahrer noch immer eine große Herausforderung, ein Rallye-Auto am Limit zu bewegen.“

Glauben Sie, dass Kris Meeke und Dani Sordo sich erst an Ihr neues Fahrzeug gewöhnen müssen?

Aaltonen: „Kris und Dani sind absolute Profis. Schon nach wenigen Ausfahrten sind solche Top-Piloten in der Lage, ans Limit zu gehen. Die Tests stimmen überaus zuversichtlich. Ich bin sicher, dass es der MINI WRC den Piloten recht leicht machen wird, schnell das Maximum aus dem Gesamtpaket herausholen zu können.“

Das MINI WRC Team startet 2011 bei ausgewählten WRC-Rallyes. Was trauen Sie der Mannschaft im ersten Jahr zu?

Aaltonen: „Ich sage immer: Jedes Kind muss erst einmal erzogen werden. Für den Motorsport bedeutet das, dass es zunächst um das Sammeln von Erfahrung geht, um damit das Auto weiter zu verbessern. Diese Erfahrung kann auch der beste Computer nicht bieten. Da das MINI WRC Team schon weit in der technischen Entwicklung ist, bieten sich die Starts unter Wettbewerbsbedingungen an. Und man ist damit für die zweite Saison natürlich auch schon einen Schritt weiter.“

Was halten Sie vom Serienmodell, dem MINI Countryman?

Aaltonen: „Der neue MINI Countryman ist ein hervorragendes Auto, das ich mir für mich sehr gut vorstellen kann. Er bietet innen sehr viel Platz, ist äußerst angenehm zu fahren und man erlebt dabei das typische MINI Fahrfeeling. Der MINI Countryman ist eine echte Überraschung.“



Triumphe in Serie: MINI im internationalen Motorsport.

Bereits im Geburtsjahr des MINI gelang der erste Sieg: Mit dem MINI 850 gewann Pat Moss (GB) 1959 die Mini Miglia National Rallye. 1962 sorgte dann der MINI Cooper S erstmals in Monte Carlo für Aufsehen. Mit dem Finnen Rauno Aaltonen am Steuer verwies der wendige Kleinwagen als David eine deutlich PS-stärkere Goliath-Phalanx auf die Plätze. Nur drei Kilometer vor dem Ziel schätzte der an der Spitze liegende Aaltonen jedoch eine Kurve falsch ein und beendete das Rennen mit einem Überschlag. Doch schon im folgenden Jahr machte er sein Missgeschick wett: Aaltonen fuhr im MINI Cooper S als Klassensieger und Drittplatzierter des Gesamtklassements ins Ziel.

Es sollte noch besser kommen: Im Rallye-Winter 1963/1964 strotzte der MINI Cooper S im Vergleich zum Vorgänger nur so vor Kraft. In einem spektakulären Rennen holte Paddy Hopkirk an der Seite von Co-Pilot Henry Liddon den ersten Platz im Gesamtklassement der Rallye Monte Carlo. Mit einem Paukenschlag war aus dem kleinformatigen Sprinter eine Legende im Motorsport geworden. 1965 darauf wiederholte der Finne Timo Mäkinen an der Seite von Paul Easter (GB) den „Monte“-Triumph. Als einziger Fahrer im Feld meisterte er Tausende von Kilometern ohne einen einzigen Strafpunkt – und das trotz widriger Witterungsbedingungen. Nur 35 von 237 gestarteten Autos erreichten bei dieser Rallye das Ziel, darunter drei MINI Cooper S.

Das folgende Jahr sollte den „Hatrick“ bringen. Tatsächlich schafften die Fahrer Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen und Paddy Hopkirk die Sensation. Sie fuhren als Erster, Zweiter und Dritter ins Ziel. Doch es folgte eine bittere Enttäuschung. Das Trio wurde disqualifiziert, nachdem die Rallye-Kommissare entschieden hatten, dass die Abblendvorrichtung der Hauptscheinwerfer der MINI nicht der Homologation entsprachen. Beim Publikum änderte diese Entscheidung allerdings wenig an der Begeisterung für die drei MINI Piloten.

Hopkirk, Aaltonen und Mäkinen gingen als „die drei Musketiere“ in die Annalen der Rallye Monte Carlo ein. Schon 1967 konnte sich Aaltonen umso enthusiastischer für den dritten „Monte“-Sieg des MINI Cooper S feiern lassen. Diesmal gab es an seinem Fahrzeug nichts auszusetzen. 1965 hatte der „Rallye-Professor“ Aaltonen auch in der Rallye-Europameisterschaft triumphiert. Tony Ambrose (GB) und Mäkinen komplettierten auf den Plätzen zwei und drei das exzellente Gesamtergebnis im MINI Cooper S. Zudem feierten MINI Piloten viele weitere Einzelsiege bei renommierten Rallyes in ganz Europa.

Doch der MINI glänzte nicht nur auf Rallye-Pisten. In den 1960er Jahren fuhr er auch auf Straßenkursen zahlreiche Siege ein. Mit seiner sportlichen Gesamtbilanz wurde er zum herausragenden Rennfahrzeug des gesamten Jahrzehnts. Darüber hinaus nahmen im MINI zahlreiche spektakuläre Rennfahrerkarrieren ihren Anfang. Im April 1968 absolvierte Niki Lauda (AT) in einem classic MINI in der Nähe von Linz (AT) sein erstes Bergrennen, das er auf dem zweiten Rang abschloss. Nur zwei Wochen später bewies er sein Talent mit dem ersten Sieg seiner Laufbahn, die ihn später noch zu drei Formel-1-Titeln führen sollte. Wie Lauda sammelten auch die Formel-1-Champions Graham Hill, Jackie Stewart, John Surtees, Jochen Rindt und James Hunt erste Wettkampferfahrungen im classic MINI.



MINI WRC TEAM

Pressemappe



Pressekontakt.

BMW Group

Sportkommunikation, MINI WRC
Heike Bartsch

Büro: +49 (0) 89 382 33115

Mobil: +49 (0) 176 601 33115

E-Mail: heike.bartsch@mini.com

Media Website: www.press.bmwgroup-sport.com

Prodrive Ltd

Ben Sayer

Büro: +44 (0) 1295 754320

Mobil: +44 (0) 7785 575053

E-Mail: bsayer@prodrive.com

