

MINI CHALLENGE 2011. Medieninformation.



MINI CHALLENGE 2011. Inhaltsverzeichnis.



MINI CHALLENGE 2011.

BE PART OF IT.	2
Interview mit Max Kalbfell, Leiter Markenkommunikation MINI Deutschland.	5

Saison 2011.

Rennkalender.	6
Rennstrecken und Akkreditierung.	7

Rennfahrzeug.

MINI John Cooper Works Challenge.	13
Interview mit Udo Mark, MINI Challenge Series Technical Coordination.	16
Technische Daten.	17

Auszüge aus dem Reglement.	19
---------------------------------	----

Teilnehmer.	27
------------------	----

Partner und Sponsoren.	45
-----------------------------	----

MINI CHALLENGE 2004–2010.

Vollgas von Anfang an.	49
Die Sieger.	52
Die ewigen Besten.	55

Heritage.

MINI im Motorsport.	56
Sporterfolge des Werksteams.	59

Kontaktdaten.	61
--------------------	----

MINI CHALLENGE 2011. BE PART OF IT.



Motorsport mit Erlebnisfaktor – MINI macht vor, wie das geht. Seit 2004 begeistert der Automobilhersteller seine Fans mit der MINI Challenge, einer Clubsportserie, die eine außergewöhnliche Mischung aus professionellem Sport, entspanntem Ambiente und attraktiven Rahmen-Events bietet. Hinzu kommt der Reiz eines Rennfahrzeugs, dessen Stärke neben PS noch eine zweite Maßeinheit kennt: die Höhe des Herzschlages! Dank ihres eigenständigen Auftritts hat sich die MINI Challenge innerhalb weniger Jahre zu einer festen Größe im Motorsport entwickelt, mit Ablegern auf der ganzen Welt. 2011 geht die MINI Challenge in eine neue Runde und lädt mit ihrem Motto „BE PART OF IT“ dazu ein, dabei zu sein und den Spirit der Serie zu inhalieren.

Attraktiver Rennkalender.

It's coming home – der Rennkalender der MINI Challenge 2011 führt die Teilnehmer zum ersten Mal in der achtjährigen Geschichte der Serie nach München. Nur einen Steinwurf von der MINI Zentrale entfernt werden dort zwei Rennen unter dem weltberühmten Zeltdach des Olympiastadions stattfinden. Das „Heimspiel“ findet im Rahmen der DTM statt und zählt zu den außergewöhnlichen Highlights einer Saison, die auch sonst mit zahlreichen attraktiven Terminen und Rennstrecken aufwarten kann. Der Startschuss fällt Ende April auf dem Hockenheimring, wo die MINI Challenge beim viel beachteten DTM-Auftakt als Support Race antritt. Anschließend gastiert die Serie beim ADAC Masters Weekend auf dem Sachsenring, bevor Ende Juni die legendäre Nürburgring-Nordschleife auf dem Programm steht: Der Lauf im Vorfeld des berühmten 24h-Rennens zählt für Teams, Fahrer und Fans seit jeher zu den Höhepunkten. Drei Wochen später folgt mit dem München-Wochenende gleich das nächste Highlight. Ende Juli kommt die MINI Challenge im Rahmen der FIA Tourenwagen-Weltmeisterschaft (WTCC) nach Oschersleben. Anschließend kehrt sie Mitte August für den AvD Oldtimer-Grand-Prix noch einmal zum Nürburgring in die Eifel zurück. Ende September biegt die Serie schließlich beim ADAC Masters Weekend auf dem Hockenheimring in die Zielgerade ein. Das große Finale steht traditionell bei der Rundstrecken-Trophy auf dem österreichischen Salzburgring an. Insgesamt besteht die MINI Challenge 2011 aus 15 Wertungsläufen an acht Rennwochenenden.

Neuerungen im Reglement.

Um die Spannung für Zuschauer und Teilnehmer weiter zu erhöhen, hat MINI einige Ergänzungen im Reglement der Serie vorgenommen. So sieht das neue Regelwerk unter anderem vor, dass für besondere Leistungen ein „Goldener MINI“ verliehen wird, der als Wanderpokal bis zum nächsten Rennwochenende beim jeweiligen Preisträger verbleibt. Neu ist auch eine „Joker-Option“ mit der jeder Fahrer während der Saison einmalig die Möglichkeit hat, sein Preisgeld für einen vorab von ihm definierten Wertungslauf zu verdoppeln. Erstmals gibt es 2011 auch eine „Rookie-Wertung“. Daran dürfen Fahrer bis zum vollendeten 18. Lebensjahr teilnehmen, die 2011 ihre erste MINI Challenge Saison bestreiten. Nach wie vor ausgetragen wird die „Gentleman Wertung“, mit der die erfolgreichsten Fahrer über 40 Jahre belohnt werden.

Maximale Chancengleichheit.

Einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität der MINI Challenge leistet das Prinzip der Chancengleichheit: Alle Teilnehmer treten in technisch vollkommen identischen Fahrzeugen vom Typ MINI John Cooper Works Challenge an. Die 211-PS starken Automobile werden zentral im Auftrag von MINI aufgebaut. Wichtige Komponenten wie Motor und Getriebe sind verplombt, um unerlaubte Änderungen zu verhindern. 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. Der Gewinner der Fahrerwertung darf den Titel „MINI Challenge Sieger 2011“ tragen und erhält einen neuen MINI John Cooper Works als Prämie. Der Preisgeldtopf der Saison 2011 besteht aus Geld- und Sachpreisen im Gesamtwert von über 200.000,- Euro.

Lebensgefühl MINI.

Die Einzigartigkeit der MINI Challenge beruht auf ihrem Mix aus hochprofessionellem Rennsport und markentypischem Lifestyle. Bestes Beispiel ist die Paddock Lounge – eine zentrale Anlaufstelle für Fahrer, Teams, Sponsoren, Partner und Gäste. Chill-out-Musik, eine gut sortierte Bar, große Flatscreens und ein exquisites Catering sorgen an den Rennwochenenden für ein angenehmes Ambiente. Daneben ist die Paddock Lounge auch Schauplatz für abwechslungsreiche Abendveranstaltungen oder Rückzugsort für prominente Gaststarter, die immer wieder gern das Fahrerfeld bereichern. Zum Fahrerfeld gehörten bereits Oliver Pocher, Anke Engelke, Thomas Heinze, Smudo, Götz Otto, Haddaway, Max Mutzke, Tim Mälzer und viele mehr.

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. Neben Deutschland gibt es die Serie derzeit auch noch in Spanien, Australien, Neuseeland, Argentinien, Brasilien und Saudi-Arabien. Auf internationaler Ebene finden damit jährlich rund 80 MINI Challenge Rennen statt mit über 150 Fahrern und einem weltweiten Millionenpublikum.

MINI CHALLENGE 2011.

Interview mit Max Kalbfell, Leiter Markenkommunikation MINI Deutschland.



Die MINI Challenge geht in die achte Saison.

Welche Erwartungen haben Sie?

Ich freue mich sehr auf die MINI Challenge 2011. Der Kalender verspricht eine großartige Saison mit dem „Heimspiel“ in München – dem erklärten Highlight. Das Zeitfahren im Olympiastadion ist etwas, das wir in dieser Form noch nicht erleben durften. Der enge Kurs kommt unseren wendigen Rennfahrzeugen sehr entgegen, so dass ich auf den Zeitvergleich mit den DTM-Boliden gespannt bin. Ich denke, hier wird der MINI einige im Publikum verblüffen. Ansonsten bin ich natürlich darauf gespannt, wie die neu eingeführten Regeln ankommen werden – vor allem die Joker-Option mit der Möglichkeit sein Preisgeld zu verdoppeln. Damit lösen wir ganz neue taktischen Überlegungen bei den Fahrern und Teams aus.

Was ist für Sie typisch MINI Challenge?

Worin unterscheidet sie sich von anderen Rennserien?

Das Konzept der MINI Challenge ist nach wie vor einzigartig: Motorsport plus Lifestyle. Mag sein, dass andere Markenpokale schneller sind, aber keiner ist emotionaler. Wer einmal dabei war, weiß, was ich damit meine: In der MINI Challenge herrscht ein Spirit, der Amateure und Profis, jung und alt auf Augenhöhe vereint. In der Hospitality sitzt der TV-Koch und Promi-Gastarter ganz selbstverständlich neben dem ölverschmierten Mechaniker und beide fachsimpeln über Ideallinien, Bremspunkte und den MINI. Das gibt es nirgendwo sonst.

Welche Bedeutung hat die MINI Challenge für die Marke MINI?

Die MINI Challenge verkörpert wesentliche Kernelemente der Marke MINI wie etwa Sportlichkeit, Qualität oder Individualität. Die Serie führt in gewisser Weise das Motorsport-Erbe aus den 60er Jahren fort, mit legendären Erfolgen bei der Rallye Monte Carlo. Das jüngste Engagement von MINI bei der FIA Rallye-WM (WRC) unterstreicht ebenfalls, wie wichtig Motorsport für die Marke ist. Darüber hinaus hat sich die MINI Challenge zu einer wichtigen Plattform für die gesamte MINI Community entwickelt. Damit meine ich nicht nur MINI Kunden sondern auch unsere Handelspartner und Verkäufer, die sich organisieren und teilweise von weit her zu den Events anreisen. Die Fancorsos mit den privaten MINI Fahrzeugen im Umfeld der Rennen sind schon obligatorisch – und natürlich immer wieder ein Erlebnis.

Saison 2011. Rennkalender.



1. + 2. Lauf: 29. April - 01. Mai	Hockenheimring DTM
3. + 4. Lauf: 13. - 15. Mai	Sachsenring ADAC Masters Weekend
5. Lauf: 23. - 26. Juni*	Nürburgring (Nordschleife) 24-Stunden-Rennen
6. + 7. Lauf: 16. - 17. Juli	München / Olympiastadion DTM
8. + 9. Lauf: 29. - 31. Juli	Oschersleben Tourenwagen-Weltmeisterschaft (WTCC)
10. + 11. Lauf: 12. - 14. August	Nürburgring AvD Oldtimer-Grand-Prix
12. + 13. Lauf: 30. Sept. - 02. Oktober	Hockenheimring ADAC Masters Weekend
14. + 15. Lauf: 14. - 15. Oktober	Salzburgring (AUT) MINI Challenge Finale (Rundstrecken-Trophy)

* MINI Challenge Rennen: 24./25.06.2011

Saison 2011. Rennstrecken und Akkreditierung.

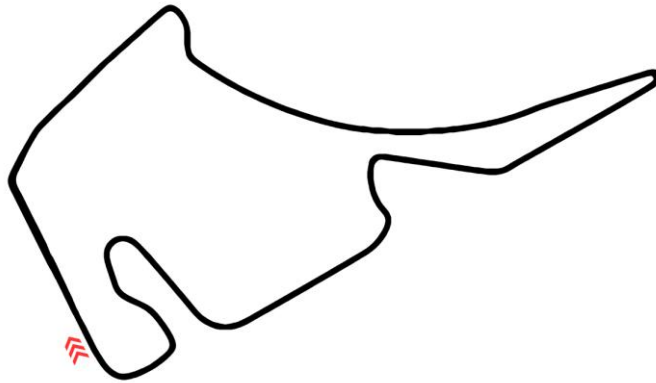


Hockenheimring (D)

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

Renndauer: 30 Minuten

www.hockenheimring.com



1. + 2. Lauf:

Akkreditierung:

29. April - 01. Mai DTM

Akkreditierungsschluss: 15. April 2011

ITR e.V.

Anja Wente

Blumenstraße 4

D-65189 Wiesbaden

Telefon: +49 (0) 611 34 11 77 11

Telefax: +49 (0) 611 34 11 77 7

E-Mail: a.wente@DTM.com

www.dtm.com

Akkreditierungen sind ausschließlich online über die Mediasite
www.dtm.com/media zu beantragen.

12. + 13. Lauf:

Akkreditierung:

30. Sept. - 02. Oktober ADAC Masters Weekend

Akkreditierungsschluss: 31. August 2011

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

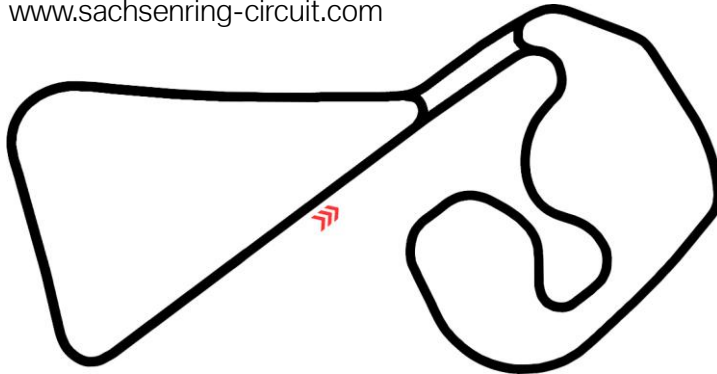
Akkreditierungen sind ausschließlich online über die Mediasite
www.gp-weingarten.de zu beantragen.

Sachsenring (D)

Streckenlänge: 3,671 km

Renndauer: 30 Minuten

www.sachsenring-circuit.com



3. + 4. Lauf:

Akkreditierung:

13. - 15. Mai

ADAC Masters Weekend

Akkreditierungsschluss: 21. April 2011

Heike Leonhardt / Leiterin Pressezentrum Sachsenring

Südstraße 27e

D-09337 Callenberg

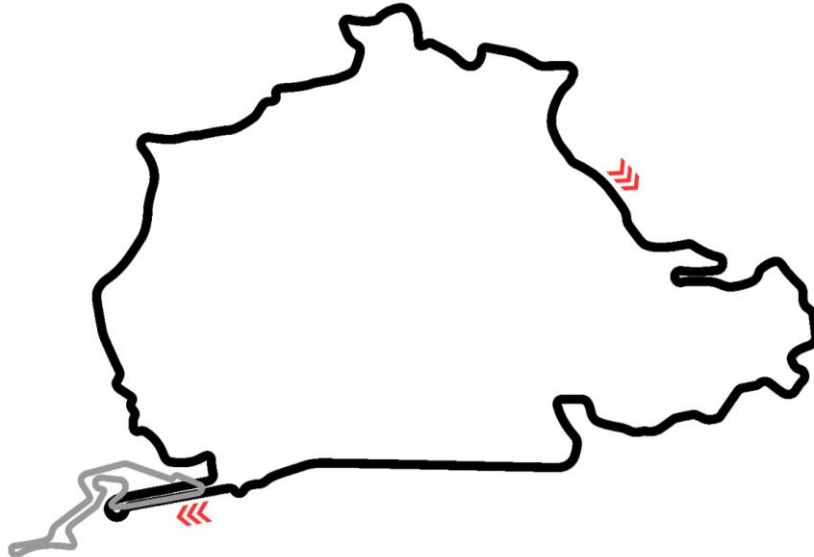
Telefon: +49 (0) 157 74476092

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: 4 Runden (24h-Rennen) / 30 Minuten (OGP)
www.nuerburgring.de



5. Lauf: 23. - 26. Juni* 24-Stunden-Rennen (Nordschleife)

Akkreditierung: Akkreditierungsschluss: 23. Mai 2011
ADAC Nordrhein Sportpresse
Pro Motion GmbH
Nicole Schlottmann
Telefon: +49 (0) 221-95743484
Telefax: +49 (0) 221-95743444
E-Mail: akkreditierung@24h-rennen.de
www.24h-rennen.de

* MINI Challenge Rennen: 24./25.06.2011

10. + 11. Lauf: 12. - 14. August AvD Oldtimer-Grand-Prix (GP-Kurs)

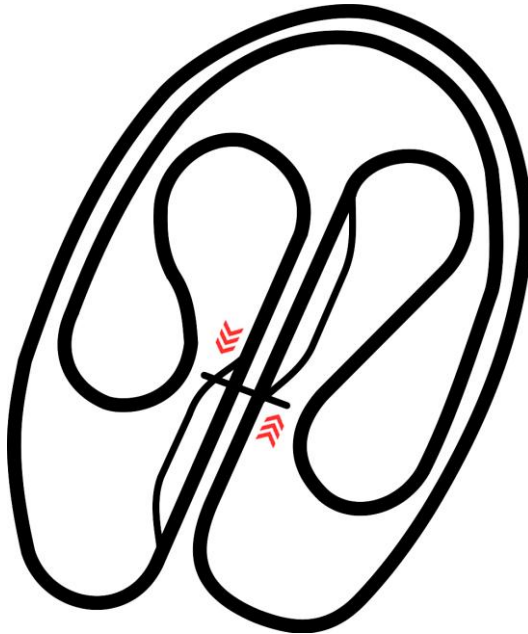
Akkreditierung: Akkreditierungsschluss: 30. Juli 2011
AvD Wirtschaftsdienst GmbH
Cathrin von der Heide
Telefon: +49 (0) 69-6606-368
Telefax: +49 (0) 69-6606-260
E-Mail: Cathrin.vonderHeide@avd.de
www.avd.de oder www.avd-oldtimer-grand-prix.de

München / Olympiastadion

Streckenlänge: 1,192 km

Renndauer: k.A.

www.dtm.com



6. + 7. Lauf:

Akkreditierung:

16. - 17. Juli

DTM

Akkreditierungsschluss: 01. Juli 2011
ITR e.V.

Anja Wente

Blumenstraße 4

D-65189 Wiesbaden

Telefon: +49 (0) 611 34 11 77 11

Telefax: +49 (0) 611 34 11 77 7

Email: a.wente@DTM.com

www.dtm.com

Akkreditierungen sind ausschließlich online über die Mediasite
www.dtm.com/media zu beantragen.

Motorsport Arena Oschersleben (D)

Streckenlänge: 3,667 km

Renndauer: 30 Minuten

www.motorsportarena.com



08. + 09. Lauf:

Akkreditierung:

29. - 31. Juli

FIA Tourenwagen-WM (WTCC)

Akkreditierungsschluss: 15. Juli 2011

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

Mobil: +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:

14. - 15. Oktober

Finale, Rundstrecken-Trophy

Akkreditierungsschluss: 07. Oktober 2011

Armin Holenia

Telefon: +43 (0) 664-201 27 00

Telefax: +43 (0) 1714-1209

E-Mail: akkreditierung@sportpressedienst.at

www.msc-wolfsberg.at

Rennfahrzeug. MINI John Cooper Works Challenge.



Das offizielle 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 5,45 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.

Interview mit Udo Mark, MINI Challenge Series Technical Coordination.

Was ist der Hauptunterschied zwischen einem MINI John Cooper Works Challenge für die Rennstrecke und einem Serien MINI für die Straße?

Das sind sicherlich die Bremsen. Im Vergleich zur Serienanlage muss man etwas fester zutreten, aber dann ist die Wirkung gewaltig! In guten drei Sekunden von 100 km/h in den Stand, das fühlt sich tatsächlich an, wie eine „Ankerbremsung“.

Worin liegen die besonderen Stärken des MINI John Cooper Works Challenge?

In den extrem hohen Sicherheitsanforderungen. Wenn sich Fahrer nach einem Unfall dafür bedanken, dass wir ein so sicheres Auto gebaut haben, dann kriegst Du Gänsehaut.

Was war die Zielsetzung bei der Entwicklung des Fahrzeugs?

Es ging uns von Anfang an darum, dem Fahrzeug etwas Eigenständiges zu geben. Nicht das absolute Maximum an Leistung stand dabei im Mittelpunkt, sondern das Ziel, das Serienmodell so zu modifizieren, dass auch Amateure damit klar kommen. So ist ein Rennauto entstanden, mit dem sich jeder sicher fühlt und seinen Spaß haben kann – egal ob Profi oder Anfänger.

Wichtige Komponenten wie Motor und Getriebe sind verplombt. Welche Spielräume haben die Teams dennoch, um ihr Fahrzeug auf die Strecke und auf den Fahrer abzustimmen?

Oberstes Gebot in der MINI Challenge ist die Chancengleichheit. Deshalb darf nur wenig geändert werden: Fahrwerk, Spur, Sturz, Höhe – die Mindesthöhe muss natürlich eingehalten werden. Die Stoßdämpfer sind einstellbar in Zug- und Druckstufe. Der verstellbare Heckspoiler sowie der Reifenluftdruck dürfen ebenfalls von den Teams variiert werden. Das war's. So kann es schon einmal vorkommen, dass sich bis zu 15 Fahrer innerhalb einer Sekunde qualifizieren.

Noch eine Frage zum technischen Support: Welches Ersatzteil wird bei der MINI Challenge am häufigsten nachgefragt?

Das ist ganz klar der Frontsplitter, das unterste Teil des Spoilers, den sich manche Fahrer beim Abkürzen der Strecke gerne mal „abfahren“.

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-Handschaftgetriebe
Fahrwerk	Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine vorn, Zentralenker-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 R17 Regenreifen 205/620 R17
Karosserie	John Cooper Works Aerodynamik Paket, verstellbarer Heckflügel, Heckdiffusor, Luftdruck-Hebevorrichtung
Fahrleistungen	Beschleunigung (0–100 km/h): 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 2011 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 2011 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/Qualifying.

Pro Veranstaltung sind ein Training und ein Qualifying 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 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:

Platz	1	2	3
Gewicht	+ 25 kg	+ 15 kg	+ 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	7-9	10-12	ab 13
Gewicht	-10 kg	-15 kg	-10 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 Preisgeld.

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

Platz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Euro	750	675	600	575	525	500	450	425	375	325

Platz	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Euro	300	275	225	200	175	150	125	100	75	50

2.12 Joker-Rennen.

Jeder eingeschriebene Fahrer der laufenden Saison hat einmalig die Möglichkeit unter Einsatz seines Jokers das Preisgeld für den ersten Wertungslauf seiner Wahl zu verdoppeln. Die Bekanntgabe des Joker-Rennens muss spätestens bei der Technischen Abnahme und noch vor dem ersten Training bei der MINI Challenge Organisation erfolgen.

2.13 Sachleistungen und Jahresendwertung.

2.13.1 Fahrerwertung.

Nach Durchführung aller Wertungsläufe der MINI Challenge erhält der erstplatzierte Fahrer nach Abschluss der Saison folgenden Preis:

Platz 1 MINI im Wert von bis zu € 30.000,- (Bruttoverkaufspreis)

Die weiteren bestplatzierten Fahrer erhalten folgendes Preisgeld:

Platz	2	3	4	5	6	7	8
Euro	10.000	7.500	5.000	4.500	4.000	3.500	3.000

Platz	9	10	11	12	13	14	15
Euro	2.500	2.000	1.750	1.500	1.250	1.000	500

2.13.2 Gentleman Wertung.

Zusätzlich erhalten die drei bestplatzierten über 40-jährigen Fahrer der Jahresendwertung folgendes Preisgeld:

Platz	1	2	3
Euro	3.000	2.000	1.000

2.13.3 Rookie Wertung.

Außerdem erhalten die drei bestplatzierten Rookies (Alter max. 18 Jahre, erstes Jahr MINI Challenge) der Jahresendwertung folgendes Preisgeld:

Platz	1	2	3
Euro	3.000	2.000	1.000

2.13.4 Teamwertung.

Pro Team dürfen maximal 2 Fahrzeuge für die Teamwertung genannt werden. 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	2	3
Ermäßigung	- 50%	- 30%	- 20%

2.13.5 Sonderwertung Presse.

Zusätzlich schreibt die MINI Challenge Organisation eine Sonderwertung Presse aus. Gewertet werden hierfür alle Teams und Fahrer, die im Laufe der Saison Presseberichte aus lokaler Berichterstattung (nach Vorgabe des Formats bzw. Ausführung durch die MINI Challenge Organisation) einreichen. Die Platzierung erfolgt nach Anzahl, Größe und Inhalt der eingereichten Berichte.

Platz	1	2	3	4	5
Euro	2.000	1.500	1.000	750	500

2.14 Titel.

Der Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl nach allen Wertungsläufen in der MINI Challenge 2011 erhält den Titel:

MINI Challenge Sieger 2011.

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 2011
- MINI Challenge Ersatzteilkatalog 2011

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 Kühlschubstanzen, 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 2011 verwendet werden. Da ein ausreichendes Kontingent für die Saison 2011 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.

**Michael
Menden (GER)**

Nr. 8



Team/Ansprechpartner:	Team Menden
-----------------------	-------------

Wohnort:	Essen
----------	-------

E-Mail:	michael@menden1.de
---------	--------------------

Geburtsdatum:	05.04.1961
---------------	------------

Beruf:	Kaufmann
--------	----------

Familienstand:	verheiratet
----------------	-------------

Hobbies:	Snowboarden, Motosport
----------	------------------------

Hauptsponsoren:	
-----------------	--

Motorsport bisher:	MINI Challenge 2009-2010 Historische Langstreckenrennen Historische FIA GT, Supersportscup
--------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------

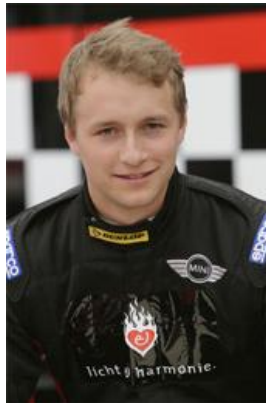
Warum starten Sie in der
MINI Challenge?

Was ist das Einzigartige an
der MINI Challenge?

Was ist Ihr Ziel für die
MINI Challenge 2011?

Fredrik Lestrup (SWE)

Nr. 9



Team/Ansprechpartner:	Caisley International Reinhard Nehls +49 (0) 171-7492929 r.nehls@caisley.de www.caisley.de
Wohnort:	Stockholm (Schweden)
E-Mail:	fredrik@lestrup.nu
Internet:	www.lestrup.nu
Geburtsdatum:	11.07.1984
Beruf:	Lehrer
Familienstand:	ledig
Hobbies:	Snowboard, Snowmobil
Hauptsponsoren:	Licht & Harmonie, Caisley International
Motorsport bisher:	2010 MINI Challenge (6. Platz) 2009 MINI Challenge (6. Platz) 2008 MINI Challenge (6. Platz) Schwedische JTCC, STCC
Warum starten Sie in der MINI Challenge?	Für meine Karriere ist das ein weiterer Schritt nach vorn.
Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Sportliches Rennfahren und ein breites Publikum.
Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Top 3.

Reinhard Nehls (GER)

Nr. 10



Team/Ansprechpartner:	Caisley International Reinhard Nehls +49 (0) 171-7492929 r.nehls@caisley.de www.caisley.de
Wohnort:	Bocholt
E-Mail:	r.nehls@caisley.de
Internet:	www.caisley.de
Geburtsdatum:	17.01.1951
Beruf:	Selbstständiger Kaufmann
Familienstand:	verheiratet, zwei Kinder
Hobbies:	Tanzen, gesellige Unterhaltungen, Motorsport
Hauptsponsoren:	Caisley International GmbH (Animal Identification), AEG ID (RF ID Technologie), MINI Händler BOOMERS (Bocholt)
Motorsport bisher:	2005–2010 MINI Challenge 2003–2004 Porsche GTP-Serie 1971–1984 Rallyesport
Warum starten Sie in der MINI Challenge?	Professioneller Motorsport.
Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Der Mix aus professionellem Motorsport bei Top-Events, integriert in ein exzellentes Lifestyle-Konzept.
Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Gentlemen-Wertung und vielleicht einmal unter den ersten 6 in einem Rennen.

Jürgen Schmarl (AUT)

Nr. 11



Team/Ansprechpartner:	FAST FORWARD-TEAM SPICY Jürgen Schmarl +43 (0)699-13261113 motorsport@schmarl.at www.schmarli.com
Wohnort:	Rum (AUT)
E-Mail:	motorsport@schmarl.at
Internet:	www.schmarli.com
Geburtsdatum:	06.01.1974
Beruf:	Unternehmer
Familienstand:	verheiratet
Hobbies:	Kart-Sport, Eishockey, Skifahren
Hauptsponsoren:	PLAYBOY, KP-Werbegeschenke, Mail-Service, Spicy, Gaito, Softwarestudio, Spies-Hecker, Beta, Liqui-Moly, 3C, RWS, Fahrschule Peter, Sporthotel Stock, ABC-Fliesen, Kleinheinz Gebäudereinigung
Motorsport bisher:	2005–2010 MINI Challenge 2004 5. Platz Alfa 147 Cup bis 2001 internationale Kart-Rennen
Warum starten Sie in der MINI Challenge?	Super Rennkalender und perfekte Organisation.
Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Sensationelles Ambiente bei den Rennen.
Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Gesamtplatz unter den Top 5.

Dominik Schön (GER)

Nr. 12



Team/Ansprechpartner:	FLYERALARM RACING TEAM Thorsten Fischer / Dominik Schön
Wohnort:	Würzburg
E-Mail:	d.schoen@flyeralarm.de
Internet:	www.flyeralarm.de
Geburtsdatum:	12.07.1976
Beruf:	Informatiker
Familienstand:	ledig
Hobbies:	Badminton, Schach
Hauptsponsoren:	Flyeralarm, standpunkt e.V., Gerry's Garden, Waxlight
Motorsport bisher:	
Warum starten Sie in der MINI Challenge?	Interesse am Motorsport.
Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Ambiente, Kultfaktor.
Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Erfahrung sammeln.

Maciek Steinhof (PL)

Nr. 14



Team/Ansprechpartner:	Team MINI Polska Michal Stofa (PR Maciek Steinhof) +48-660-694 967 info@msteinhof.com Christopher Knoderer / Bartek Steinhof
Wohnort:	Krakau (PL)
E-Mail:	m.steinhof@interia.pl
Internet:	www.msteinhof.com
Geburtsdatum:	14.11.1985
Beruf:	Student
Familienstand:	ledig
Hobbies:	Windsurfen, Skiing, Squash
Hauptsponsoren:	MINI Polska, Hoff
Motorsport bisher:	2010 VW Scirocco R Cup Deutschland (3. Platz) 2009 VW Polo Cup Deutschland (1. Platz) 2008 VW Polo Cup Deutschland (5. Platz) 2007 KIA Picanto Cup Polen (2. Platz)
Warum starten Sie in der MINI Challenge?	Weil ich die Herausforderung liebe.
Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Atmosphäre und Tradition.
Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Sieg.

Matthias Dolderer (GER)

Nr. 15



Team/Ansprechpartner:	LECHNER RACING Walter Lechner +43 (0)662450015 wl@lechnerracing.com www.lechnerracing.com
-----------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------

Wohnort:	Tannheim
----------	----------

E-Mail:	info@matthiasdolderer.com
---------	---------------------------

Internet:	www.matthiasdolderer.com
-----------	--------------------------

Geburtsdatum:	15.09.1970
---------------	------------

Beruf:	Air-Race-Pilot
--------	----------------

Familienstand:	
----------------	--

Hobbies:	Tennis, Skifahren, Mountainbiken
----------	----------------------------------

Hauptsponsoren:	
-----------------	--

Motorsport bisher:	Gaststart MINI Challenge 2010
--------------------	-------------------------------

Warum starten Sie in der
MINI Challenge?

Was ist das Einzigartige an
der MINI Challenge?

Was ist Ihr Ziel für die
MINI Challenge 2011?

Thomas Tekaart (GER)

Nr. 17



Team/Ansprechpartner:	LECHNER RACING Walter Lechner +43 (0)662450015 wl@lechnerracing.com www.lechnerracing.com
Wohnort:	Hargesheim
E-Mail:	thomas@thomas-tekaat.de
Internet:	www.thomas-tekaat.de
Geburtsdatum:	02.10.1991
Beruf:	Student
Familienstand:	ledig
Hobbies:	MINI schrauben und fahren, RC-Cars, Snowboard
Hauptsponsoren:	Vienna, Musicstore
Motorsport bisher:	2010 MINI Challenge Viele Jahre Kartsport
Warum starten Sie in der MINI Challenge?	Chancengleichheit & eine professionelle Serie, die viel Action verspricht.
Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Gute Serie mit coolen Autos und spannenden Zweikämpfen.
Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Um den Meisterschaftstitel kämpfen

Martin Heidrich (GER)

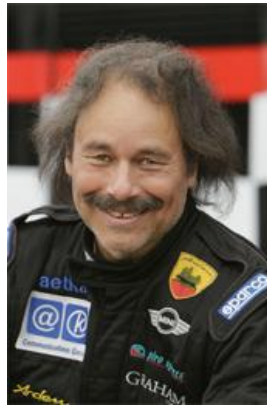
Nr. 18



Team/Ansprechpartner:	piro sports Dennis Stoffel +49 (0)172-6830282 dstoffe1@aol.com www.piro-sports.de
Wohnort:	Wietmarschen
E-Mail:	martin@mcheidrich.de
Internet:	www.mcdonalds-lingen.de
Geburtsdatum:	11.03.1967
Beruf:	Selbstständiger Gastronom
Familienstand:	verheiratet
Hobbies:	Motorsport
Motorsport bisher:	MINI Challenge, langjährige Dresden-Breslau Teilnehmer, diverse Wüstenrallyes, Langstreckenrallyes, 24h-Rennen, VLN
Warum starten Sie in der MINI Challenge?	Weil es eine tolle Rennserie ist, die meinen Wünschen entspricht und den Zeitgeist trifft.
Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Tolle Gemeinschaft, tolle Autos und ein gutes Catering / Betreuungszelt.
Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Bester Gentleman.

Erwin Piro (GER)

Nr. 19



Team/Ansprechpartner:	Arden-Racing Dennis Stoffel +49 (0)172-6830282 dstoffe1@aol.com www.piro-sports.de
Wohnort:	Heusweiler
E-Mail:	dstoffe1@aol.com
Internet:	www.piro-sports.de
Geburtsdatum:	29.12.1951
Beruf:	Zahntechniker
Familienstand:	verheiratet
Hobbies:	Rennsport ohne Ende, englische Oldtimer, zum Ausgleich Garten und Familie
Motorsport bisher:	Arden, Wegold, Klicker Dental 2005-2009 MINI CHALLENGE 2001-2004 Alfa Cup 1999 Puma Cup 1992 GT Europameisterschaft Arden Jaguar 1976-1980 Formel Super Vau
Warum starten Sie in der MINI Challenge?	In der MINI Challenge zu fahren macht einfach Spaß.
Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Lifestyle wird perfekt mit Motorsport gemischt. Das war es, was einem guten Markenpokal gefehlt hat.
Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Teamwertung unter die Top 10 und den Gentlemen Driver Pokal holen.

Franjo Kovac (CRO)

Nr. 20



Team/Ansprechpartner:	piro sports / Besaplast +49 (0) 22 36 / 322 591 racing@besa-racing.de
Wohnort:	Bocholt
Geburtsdatum:	17.10.1954
Beruf:	Kaufmann
Familienstand:	verheiratet
Hobbies:	Motorsport, Musik, Fußball
Hauptsponsoren:	Besa Group, Graham
Motorsport bisher:	2005-2010 MINI Challenge (Einzelsiege in der Gentleman-Wertung) 2008+2009 3. Platz 24h Dubai 2002-2004 Alfa 147 Cup 2003 4. Platz 24H-Rennen Nürburgring 2. Platz Dubai 2h Klasse Motorsport seit 2000
Warum starten Sie in der MINI Challenge?	Um viel Spaß zu haben.
Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Eine sehr gute Organisation und ein tolles Starterfeld.
Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Gute Platzierungen.

Max Partl (GER)

Nr. 21



Team/Ansprechpartner:	Team Partl Motorsport Rainer Partl +49 (0) 9181 320360
Wohnort:	Oberhembach
Geburtsdatum:	31.10.1990
Beruf:	Automobilkaufmann
Familienstand:	ledig, aber in festen Händen
Hobbies:	Eishockey, Skifahren, Motocross, Kartfahren
Hauptsponsoren:	Bock 1, Thomas Sabo, Abraham CNC Bearbeitung, Sparkasse Parsberg / Neumarkt
Motorsport bisher:	
Warum starten Sie in der MINI Challenge?	Suche nach Herausforderungen.
Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Umfeld, Flair, „Eine große Familie“.
Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Platzierung in den Top 10 & Erfahrung sammeln.

Cora Schumacher (GER)

Nr. 22



Team/Ansprechpartner:	piro sports / Besaplast +49 (0) 22 36 / 322 591 racing@besa-racing.de
Wohnort:	Hallwang (AUT)
Geburtsdatum:	27.12.1976
Beruf:	
Familienstand:	Verheiratet
Hobbies:	Skifahren, Kartfahren, Kochen, Karten spielen
Hauptsponsoren:	BESAPLAST
Motorsport bisher:	MINI Challenge Seat Super Copa
Warum starten Sie in der MINI Challenge?	Weil es Spaß macht...!
Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Das Auto.
Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Ein Pokal, ein gaaaanz großer!

Henry Littig (GER)

Nr. 36



Team/Ansprechpartner:	AHG Gigamot Racing Erik Gewinnus +49 (0)171-322 22 29 ws-automobile@mobile.de www.gigamot.com
-----------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------

Wohnort:	NRW
----------	-----

Beruf:	Kaufmann
--------	----------

Familienstand:	
----------------	--

Hobbies:	Autorennen, Big-Game-Fishing
----------	------------------------------

Hauptsponsoren:	backstagenews.de
-----------------	------------------

Motorsport bisher:	2008-2010 MINI Challenge
--------------------	--------------------------

Warum starten Sie in der MINI Challenge?	Fun.
------------------------------------------	------

Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Fun und Lifestyle.
-------------------------------------------------	--------------------

Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Einen Top-Ten-Platz ergattern.
-----------------------------------------------	--------------------------------

Nico Bastian (GER)

Nr. 37



Team/Ansprechpartner:	AHG Gigamot Racing Erik Gewinnus +49 (0)171-322 22 29 ws-automobile@mobile.de www.gigamot.com
Wohnort:	Hemsbach
E-Mail:	Nico.Bastian@t-online.de
Internet:	www.nico-bastian.de
Geburtsdatum:	15.04.1990
Beruf:	Instruktor / Fahrtrainer
Familienstand:	ledig
Hobbies:	Tennis, Fitnesstraining, Kartfahren
Hauptsponsoren:	SPORT1, MINI München, BORBET
Motorsport bisher:	2010 MINI Challenge (5. Platz) 2009 MINI Challenge (3. Platz) Kartsport, VW Polo Cup, SEAT León Supercopa
Warum starten Sie in der MINI Challenge?	Um mich zu präsentieren.
Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Familiengefühl innerhalb der Rennserie
Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Einzellerfolge, Podiumsplatzierungen, TOP 1 in der Meisterschaft.

Hendrik Vieth (GER)

Nr. 39



Team/Ansprechpartner:	AHG Gigamot Racing Erik Gewinnus +49 (0)171-322 22 29 ws-automobile@mobile.de www.gigamot.com
Wohnort:	Leer
E-Mail:	Vieth.Hendrik@googlemail.com
Internet:	www.hendrik-vieth.de
Geburtsdatum:	28.12.1981
Beruf:	Dipl. Ing. Maschinenbau
Familienstand:	verheiratet
Hobbies:	RC Modellflug, Jagd
Hauptsponsoren:	Gigamot
Motorsport bisher:	2010 MINI Challenge (1. Platz) 2009 MINI Challenge (2. Platz) Formel ADAC, Formel Renault, Formel 3, Carrera Cup
Warum starten Sie in der MINI Challenge?	Weil es riesigen Spaß macht.
Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Viele gleiche Autos, viele gute Fahrer.
Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Titelverteidigung.

Steve Kirsch (GER)

Nr. 41



Team/Ansprechpartner:	Frensch Power Motorsport Steve Kirsch +49 (0) 174-94 87057 info@kirsch-motorsport.de
Wohnort:	Chemnitz
E-Mail:	info@kirsch-motorsport.de
Internet:	www.kirsch-motorsport.de
Geburtsdatum:	26.07.1979
Beruf:	Instruktor für Fahrsicherheit
Familienstand:	ledig
Hobbies:	Sport
Hauptsponsoren:	Euro Engineering
Motorsport bisher:	2005, 2006 und 2008-2010 MINI Challenge 2007 Suzuki Swift Cup (Holland) 1. Platz 2006 und 2007 Langstreckenrennen 2000 bis 2005 Toyota Yaris Cup
Warum starten Sie in der MINI Challenge?	Weil es riesigen Spaß macht.
Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Das ganze Konzept passt einfach.
Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Top 5.

Dirk Lauth (GER)

Nr. 44



Team/Ansprechpartner:	Kirsch Frensch Power Motorsport Dirk Lauth info@mini-racing-team.de
Wohnort:	Berlin
E-Mail:	info@mini-racing-team.de
Internet:	www.mini-racing-team.de
Geburtsdatum:	25.01.1969
Beruf:	Kaufmann, Immobilien- und Unternehmensberater
Familienstand:	verheiratet
Hobbies:	Motorsport, Wassersport
Hauptsponsoren:	Merck Finck Privatbank, TA-Technix.de, selbstklebefolien.de, lordpages.de, camforpro.com, BMW Ehl
Motorsport bisher:	2008-2010 MINI Challenge 2007 Dacia Logan Cup
Warum starten Sie in der MINI Challenge?	Weil es Spaß macht!
Was ist das Einzigartige an der MINI Challenge?	Kombination von Sport & Lifestyle!
Was ist Ihr Ziel für die MINI Challenge 2011?	Top-Ten-Platzierungen zu erreichen! Gentleman Cup 2011



Aral Ultimate.

Aral ist Marktführer im deutschen Tankstellen-Markt. Die MINI Challenge empfiehlt Aral Ultimate. Die Hochleistungskraftstoffe von Aral – Aral Ultimate 102 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 Action&Entertainment Sender aus dem Hause Sony Pictures Entertainment: Top US-Serien, internationale Blockbuster und exklusive Lifestyleproduktionen garantieren beste Unterhaltung.
AXN erreicht derzeit rund 2,9 Millionen Abonnenten über Kabel, Satellit und IPTV.

Alexander Kuzniak
Senior Ad Sales Manager
Sony Pictures Television Deutschland
GmbH Networks
Liebigstr. 22
80538 München
Fon: +49 (0) 89-568259-72
Fax: +49 (0) 89-568259-20
E-Mail: Alexander_Kuzniak@spe.sony.com

Castrol.

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

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

Deutsche Post.

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

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

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. Als weltweiter Partner rüstet Dunlop in 2011 neben der deutschen, spanischen und brasilianischen auch die argentinische MINI Challenge aus.

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

Harman Kardon.

Harman Kardon zählt seit 1954 zu den Pionieren auf dem Audio-Sektor. Leidenschaft für Musik und daraus entspringende Innovationskraft haben Harman Kardon zur einer der führenden Marken erstklassiger Audiosysteme gemacht. Harman Kardon Produkte produzieren einen präzisen, unverfälschten Klang – Musik, originalgetreu reproduziert, zu Hause und im Fahrzeug.

Nina Butzer
Marketing Manager Global Marketing
European Customers
Harman Becker Automotive Systems GmbH
Becker-Goering-Str. 16
76307 Karlsbad, Germany
Fon: +49 7248 71 1187
Fax: +49 7248 71 1896
Email: nina.butzer@harman.com

Original MINI Zubehör.

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

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

Playboy.

Playboy ist ein 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) 89-92503462
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

Sixt.

Sixt ist als Deutschlands führender Mobilitätsdienstleister weltweit erfolgreich auf Expansionskurs. Bereits heute mit 4.000 Stationen in über 100 Ländern vertreten, ist Sixt Ihr kompetenter Ansprechpartner in Sachen Mobilität nach Maß: Autovermietung, Leasing, Ferienmietwagen und Limousine Service.
www.sixt.de

Frank Elsner
Kommunikation
Sixt GmbH und Co Autovermietung KG
Zugspitzstr. 1
82049 Pullach
E-Mail: frank.elsner@elsner-kommunikation.de

SPORT1.

Seit dem 11. April 2010 steht die neue Multimedia-Dachmarke SPORT1 sowohl für den Sportsender (zuvor DSF) als auch das Sportportal (zuvor Sport1). SPORT1 ist der führende Männer-Sportsender im deutschen Free-TV. Hochwertiger Live- und Premium-Sport, journalistisch fundierte Berichterstattung sowie eine klare Fokussierung auf männeraffine Formate sind die tragenden Säulen des Senders. Durch die konsequente Ausrichtung an der Kernzielgruppe der 14 bis 49-jährigen Männer ist SPORT1 mit einem Männeranteil von 75 Prozent eine der profilstärksten TV-Stationen im deutschen Fernsehmarkt.

Matthias Reichert
stellv. Director Media Sales
Constantin Sport Marketing GmbH
Münchner Straße 101g
85737 Ismaning
Fon: +49 (0) 89-96066 - 2552
Fax: +49 (0) 89-96066 - 2529
E-Mail: matthias.reichert@
constantin-sport-marketing.de

STERN VIEW.

Die Zeitschrift VIEW präsentiert die besten Bilder des Monats. VIEW visualisiert Nachrichten und Ereignisse aus aller Welt in überraschenden Bildern und ungewöhnlichen Perspektiven. Auch im Internet steht VIEW für faszinierende Bilder. In der VIEW-Fotocommunity kann jeder eine Auswahl seiner Bilder der Öffentlichkeit zeigen. Die besten Bilder aus der VIEW-Fotocommunity werden jeden Monat in der Zeitschrift VIEW abgedruckt.
www.view-magazin.de

Lars Niemann
Anzeigenleiter stern / stern Gesund
Leben / NEON / NIDO / View / art
stellv. Gesamtanzeigenleiter NEWS
Gruner+Jahr AG & Co KG
G+J Linie NEWS
Am Baumwall 11
20459 Hamburg
Fon: +49 (0) 40-37 03 - 2911
Fax: +49 (0) 40-37 03 - 172911
E-Mail: niemann.lars@guj.de

TV MOVIE.

TV Movie ist Europas härteste Filmredaktion. Alle 14 Tage checkt und bewertet TV Movie jeden Film – nur die besten werden mit dem roten „MovieStar“ ausgezeichnet. So können unsere 6,4 Millionen Leser Empfehlungen aus Film, Unterhaltung, Serie, Reportage und Sport sofort erkennen. Und damit es noch schneller zu den persönlichen TV-Hits geht, hat TV Movie jetzt den „ProgrammTurbo“ gestartet: aufschlagen, informieren, einschalten!

Songül Bulut
Marketing
Heinrich Bauer Zeitschriften Verlag KG
TV MOVIE
Burchardstraße 11
20077 Hamburg
Fon: +49 (0) 40-30 19 3665
E-Mail: songuel.bulut@bauermedia.de

MINI CHALLENGE 2004–2010. 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 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.

2010 – die Saison der Rekorde.

Die letztjährige Saison der MINI Challenge wurde dagegen ganz klar von einem Mann dominiert: Hendrik Vieth. Der Norddeutsche gewann sieben der 15 Rennen, sicherte sich die Meisterschaft mit insgesamt 353 Punkten und stellte damit die bestehende Bestmarke von Thomas Jäger ein. Zusammen mit seinem Teamkollegen Daniel Haglöf (S), dem MINI Challenge Meister 2009, holte er für das Team GIGAMOT 619 Punkte – ebenfalls neuer Rekord. Auch 2011 gehören Vieth und Haglöf zum Starterfeld und zu den Top-Favoriten auf den Titel.

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 solche „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 noch keiner der ehemaligen F1-Stars.

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-Kochshows mit TV-Koch Tim Mälzer (2009) oder Mario Kotaska (2010), 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 2004–2010. Die Sieger.



Fahrerwertung 2010.

Pos.	Fahrer	Team	Punkte
1	Hendrik Vieth	GIGAMOT	353
2	Hari Proczyk	GIGAMOT	283
3	Stefan Landmann	LECHNER RACING Team	282
4	Daniel Haglöf	GIGAMOT	266
5	Nico Bastian	die agentour Racing / SPORT1	263
6	Fredrik Lestrup	Caisley International	248
7	Jürgen Schmarl	FAST FORWARD-TEAM SPICY	230
8	Richard Trange	LECHNER RACING Team	199
9	Steve Kirsch	Frensch Power Motorsport	198
10	Thomas Tekaats	Team Tekaats	188
11	Henry Littig (G)	GIGAMOT	125
12	Dirk Lauth (G)	Frensch Power Motorsport	109
13	Reinhard Nehls (G)	Caisley International	107
14	Martin Heidrich (G)	Team Piro Sports	102
15	Oliver Baumann	FAST FORWARD-TEAM SPICY	99
16	Michael Menden (G)	Team Menden	86
17	Dominik Baumann (G)	FAST FORWARD-TEAM SPICY	64
18	Franjo Kovac (G)	Besaplast Racing Team	56
19	Cora Schumacher	LECHNER RACING Team	30
20	Karl Pojer (G)	LECHNER RACING Team	23
21	Stefan Karrer	LECHNER RACING Team	21
22	Heinz Janits	LECHNER RACING Team	0

(G) Gentleman Driver (älter als 40 Jahre)

Teamwertung 2010.

Pos.	Team	Punkte
1	GIGAMOT 1	619
2	LECHNER RACING Team	481
3	GIGAMOT 2	408
4	Caisley International	354
5	FAST FORWARD-TEAM SPICY 1	328
6	Frensch Power Motorsport	304
7	die agentour Racing / SPORT1	263
8	Team Tekaats	185
9	Team Piro Sports	116
10	LECHNER RACING School	87
11	Team Menden	84
12	FAST FORWARD-TEAM SPICY 2	64
13	Besaplast Racing Team	52

2009.

Pos.	Fahrer	Team	Punkte
1	Daniel Haglöf	GIGAMOT	283
2	Hendrik Vieth	GIGAMOT	269
3	Nico Bastian	die agentour Racing	266

Pos.	Team	Punkte
1	GIGAMOT 1	553
2	die agentour Racing	431
3	VIVUS Racing Team	421

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 2004–2010.

Die ewigen Besten.



Die meisten Punkte insgesamt.

Pos.	Name	Punkte
1	Jürgen Schmarl	1038
2	Hari Proczyk	967
3	Daniel Haglöff	785
4	Stephanie Halm	781
5	Stefan Landmann	659
6	Alexander Burgstaller	658
7	Nico Bastian	647
8	Fredrik Lestrup	645
9	Hendrik Vieth	622
10	Steve Kirsch	587

Die meisten Punkte in einer Saison.

Pos.	Name	Punkte
1	Hendrik Vieth (2010)	353
2	Thomas Jäger (2006)	346
3	Thomas Neumann (2008)	292
4	Hari Proczyk (2010)	283
4	Daniel Haglöff (2009)	283
6	Stefan Landmann (2010)	282
7	Hendrik Vieth (2009)	269
7	Joakim Mangs (2006)	269
9	Daniel Haglöff (2010)	266
9	Nico Bastian (2009)	266

Die meisten Siege insgesamt.

Pos.	Name	Siege
1	Thomas Jäger	10
1	Daniel Haglöff	10
3	Hendrik Vieth	9
4	Hari Proczyk	7
5	Robert Lechner	5
5	Daniel Keilwitz	5
5	Steffi Halm	5
8	Joakim Mangs	4
8	Nico Bastian	4
10	Maximilian Werndl	3
10	Alexander Burgstaller	3
10	Kai Riemer	3
10	Steve Abbold	3
10	Hubert Haupt	3
15	Johannes Stuck	2
15	Michael Seiferth	2
15	Jeroen Bleekemolen	2
15	Thomas Neumann	2
15	Stefan Landmann	2

Die meisten Siege in einer Saison.

Pos.	Name	Siege
1	Hendrik Vieth	7
2	Daniel Haglöff (2009)	5
3	Thomas Jäger (2006)	4
4	Daniel Haglöff (2008)	3
4	Hari Proczyk (2008)	3
6	Steve Abbold (2005)	2
6	Nico Bastian (2010)	2
6	Jeroen Bleekemolen (2007)	2
6	Stephanie Halm (2008)	2
6	Daniel Haglöff (2010)	2
6	Hubert Haupt (2005)	2
6	Thomas Jäger (2004)	2
6	Thomas Jäger (2007)	2
6	Daniel Keilwitz (2008)	2
6	Daniel Keilwitz (2009)	2
6	Robert Lechner (2004)	2
6	Robert Lechner (2006)	2
6	Joakim Mangs (2006)	2
6	Joakim Mangs (2007)	2
6	Thomas Neumann (2008)	2
6	Hari Proczyk (2009)	2
6	Kai Riemer (2005)	2
6	Michael Seifert (2007)	2
6	Johannes Stuck (2006)	2
6	Hendrik Vieth (2009)	2
6	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 breitpurig 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 anspruchsvollste 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 Serpentin, 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)	1.
		Mäkinen/Easter (SF/GB)	3.
1966	Rallye Polen	Fall/Krauklis (GB/PL)	1.
		Mäkinen/Easter (SF/GB)	2.
1966	1000-Seen-Rallye	Mäkinen/Keskitalo (SF/SF)	1.
		Aaltonen/Numimba (SF/SF)	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)	2.
		Aaltonen/Liddon (SF/GB)	3.
1967	Akropolis-Rallye	Hopkirk/Crellin (IRL/GB)	1.
1967	Rallye Genf	Fall/Wood (GB/GB)	1.
		Vernaeve/Liddon(B/GB)	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)	3.
		Fall/Wood (GB/GB)	4.
		Hopkirk/Crellin (IRL/GB)	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.

Sven Grützmacher

MINI Produktkommunikation

Tel: +49-89-382-59355

Mobil: +49-160-4768262

Fax: +49-89-382-20626

Mail: Sven.Gruetzmacher@mini.com

Cypselus von Frankenberg

MINI Produktkommunikation

Telefon: +49 (0) 89-382-30641

Mobil: +49 (0) 170-7965248

Fax: +49 (0) 89-382-20626

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

Christian Geib

MINI Challenge Presseservice

c/o die agentour GmbH

Telefon: +49 (0) 89-530997-40

Mobil: +49 (0) 179-4941781

Fax: +49 (0) 89-530997-99

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