



# MINI RACING



# West



Nr. 10 - oktober 2007

Danmarks Digitale Miniracing-blad



Dansk Plafit Mesterskab 2007!

**ODDER 400**  
**1:32 NASCAR!**





## **Redaktion:**

**Jan Juul**

[juuljan@hotmail.com](mailto:juuljan@hotmail.com)

## **Medarbejdere:**

**Henning Smed**

**Carsten Grønnemann**

**Pål Hanson**

## **DMRU's bestyrelse:**

**Jan Juul** (formand)

**Jørgen Erik Jørgensen**

(sekretær/kasserer)

**Carsten Grønnemann**

**Bjarne Godtfredsen**

**Lars Nørkjær**

## **Scale-udvalg:**

**Erik Mathiasen**

**René Schrøder**

**Per Dyrholm**

## **Sekretariat:**

**c/o Jørgen Erik Jørgensen**

**Bådvej 80**

**5240 Odense SØ**

## **Udgiver:**

**Dansk Mini**

**Racing Union**



I samarbejde  
med

**Neckcheese  
Publishing**

Kære miniracing-entusiast,

Sommeren (hvis der da overhovedet har været nogen sommer!) er forbi, og højsæsonen for miniracing står for døren.

Nogle starter en ny sæson, andre fortsætter den igangværende....men under alle omstændigheder er det nu de store forberedelser finder sted til efterårets mange arrangementer.

Vi er også på banen igen med et nyt nummer af MR-Nyt. Denne gang med artikler fra Odder 400 - et nyt NASCAR løb på Danmark ovalbane nr.2, kort fortælling fra DKPM hos RaceFun og naturligvis 3.del af Carstens serie om bygning af en super S16D-racer.

God fornøjelse med læsningen!

hilsen

Redaktøren

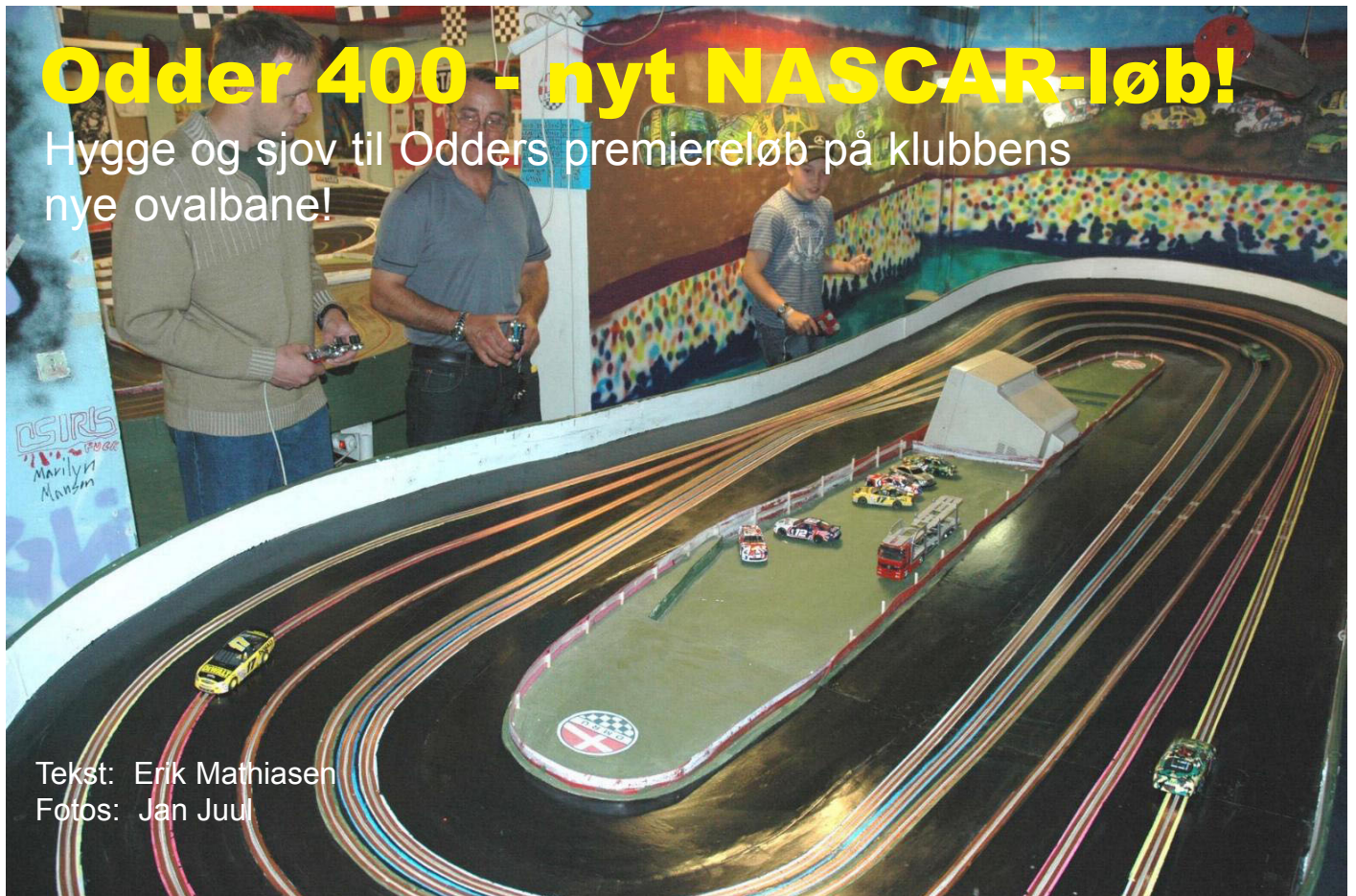
## **INDHOLD**

|         |                                |
|---------|--------------------------------|
| Side 3  | Odder 400 - nyt NASCAR-løb!    |
| Side 5  | Vi bygger en 1:24 S16D - 3.del |
| Side 9  | Dansk Plafit Mesterskab 2007   |
| Side 11 | Pit Gossip                     |
| Side 12 | Kalender                       |

Forsidefoto: Henning Smed  
ASCR's Åbningsløb

# Odder 400 - nyt NASCAR-løb!

Hygge og sjov til Odders premiereløb på klubbens nye ovalbane!



Tekst: Erik Mathiasen  
Fotos: Jan Juul

Odder Modelbilklub havde inviteret til åbningsløb på deres nyetablerede 6-spors NASCAR-bane søndag den 26. september 2007.

Da det var først på sæsonen og ikke alle var færdige med ferien, kom der ikke så mange deltagere. Dog havde den gamle DMRU klub i Odense, OMR, sendt en enkelt repræsentant over. Det var John Pettersson, her kaldet John P. Han har jo stor erfaring i NASCAR-banekørsel fra hjemmebanen i Odense. Hvilket betød, at der var store forventninger til hans præstationer i Odder. En anden deltager var John Christensen fra Fyns Mini Race, der havde taget sin søn Mathias med.

Vores formand i DMRU, Jan Juul, der er en af de mest erfarne deltagere i forskellige former for minirace, var også mødt op sammen med Christoffer.

Thomas Ludvigsen, Stephen Wagstaf og Preben havde også taget turen fra Fyn for at være med. Ialt var der 8 deltagere til start. Efter morgenmad og almindelig snak, var der en time til at køre på banen og sætte bilerne op, og der blev eksperimenteret med bly forskellige steder i bilerne. De fleste endte med at have 5-15 gram på venstre side, da banen kun havde venstresving og der var stejlkurver i begge ender af banen. Det viste sig hurtigt, at det gjaldt om at undgå sammenstød på de steder hvor sporene lå meget tæt.

Der var begrænsede overhalingsmuligheder, så det var med at være klar når muligheden var til stede.

Efter lidt problemer med det nyetablerede program, som var meget avanceret med mulighed for at aflæse mange forskellige detaljer under løbet, kom Per Dyrholm forbi og fik systemet klar.

Hver deltager skulle køres en time ialt, så der gik en deltager ud og en anden kom ind i hvert heat. På et tidspunkt gik der en sikring og der blev en pause indtil der var koblet strøm til banen direkte fra akkumulatoren, uden om den 10 amp.sikring, der normalt sad der. Det gik, men kan ikke tilrådes andre steder, da der var MANGE ampere på kobbertapen.

Det skulle vise sig at få nogen betydning med de tætliggende spor, for de deltagere, der var på banen i heat, hvor der skete mange sammenstød og afkørsler, og der derfor ikke blev kørt så mange omg.i de heat. Starten var planlagt til at foregå på den måde, at alle deltagerne linede op efter en pace-car, som var forsynet med batteri. Det krævede en del selvdisciplin at holde afstand, undgå sammenstød, hvor sporene lå tæt, og holde sig bag pace-car'en. Ideen var ,at ved sammenstød og afkørsel skulle alle igen samles bag pace-car'en, men



det skete på næsten hver anden omgang i begyndelsen.

Senere blev der længere imellem afkørslerne, da alle efterhånden havde vænnet sig til, at sporene nogle steder lå helt tæt sammen.

For de nye, der ikke havde kørt Nascar før, måtte det læres på den hårde måde, når bilen lettede.

videre ved afkørsel, så det gjaldt om at blive i sporet og ikke blive involveret i sammenstød, da det næsten hver gang betød afkørsel, og med omgangstider på 6-7 sek. kunne det koste mange omgange, især hvis 3-4 biler var faldet af samtidig, og de øvrige jagede videre.

I første heat gik Thomas i spidsen og nåede 120 omg, John C. 114, Preben 110, Stephen 104. Johan 99, og Christoffer overraskede ved at køre 109 omg,

Så der var lagt op til at der var 3 spidskandidater til førstepladsen, men meget kunne ske. I heat 2, kommer Jan ind og sætter en ny standard ved at køre 123 omg.

John C. går i spidsen i det samlede resultat ved at køre 115 omg., men falder lidt tilbage i 3 heat hvor han kun når 99 omg. Jan vinder 2 heat ved at køre 123 omg igen,.....det ligner en kommende vinder. Men i 3 heat kikser det for Jan, han når kun 87 omg. John P. kører sit første heat og når 113 omg. og med 110 omg i 4 heat mod Jans 87, ser det ud til at John P. har tænkt sig at vinde racet. Stephen er meget konstant kørende med 100-104 omg i mange af heatene.

I det 5 heat kommer Thomas ind igen og kører 100 omg. mod Johns 97, så kampen er meget tæt. Jan hænger stadig på og når at køre 99 omg. Christoffer overrasker igen ved at køre 107 omg. Mathias starter med at køre 97 omg. men bliver bedre og bedre for hvert heat. 6 heat har Preben med igen, 121 omg. når han, har planer om en topplacering, det er helt tydeligt, idet Thomas kun når 116 omg.

I det 7 heat som er Jan sit sidste heat når han 97 omg. når ialt op på 643 omg.

Da Preben kører 122 omg. og Thomas 119 omg. er der intet afgjort endnu, men hvis Preben og Thomas kører over 94 omg. i deres sidste to heat kan de vinde over Jan, da de begge har kørt 455 omg. ialt.

John C. er stadig med i racet når 112 omg. Intet er afgjort.

Det 8 heat bliver helt forrygende. De fleste slutter omkring de 100-110 omg. Dog når

Preben 117 omg. og har kørt 572 omg ialt og er nu 9 omg. foran Thomas i det samlede resultat. John C. er på 548 omg. hvilket kunne blive en 2 plads. John P. skal køre sit sidste heat, kører 101 omg. og slutter på 655 omg. ialt I sidste heat overrasker Mathias ved at køre 108 omg. og Johan ved at køre 106 omg. der skal nok komme gode resultater i fremtiden fra de to juniorkørere.

Da både Thomas og John C. når 113 omg. bliver Preben henvist til 2 pladsen ved kun at køre 99 omg.

Men, men....hvis han havde kørt som i de øvrige heat, ja så,, men sådan er race. Det blev en velfortjent sejr til Thomas med sidste heat som det afgørende.



*Thomas får overrakt vinderpokalen samt en lille forfriskning af løbleder Erik Mathiasen!*

#### **Odder 400 - 1:32 Scalextric NASCAR**

|                        |             |          |
|------------------------|-------------|----------|
| 1. Thomas Ludvigsen    | Højfyn      | 679 omg. |
| 2. Preben              | RacerRillen | 671 omg. |
| 3. John Christensen    | RacerRillen | 661 omg. |
| 4. John Pettersson     | OMR         | 655 omg. |
| 5. Jan Juul            | MMRK        | 643 omg. |
| 6. Stephen Flagstaff   | Højfyn      | 612 omg. |
| 7. Mathias Christensen | RacerRillen | 605 omg. |
| 8. Christoffer Hartwig | HMK         | 529 omg. |

# Carsten's *tekniske* Corner



## Vi bygger en 1:24 S16D bil - 3. del

### Gear

Gear til slotcars kommer i 3 forskellige Pitch's. Pitch er det antal tænder der ville være på et gearhjul med en diameter på en tomme, eller med andre ord, antallet af tænder divideret med diameteren i tommer.

Der findes 48 pitch som har meget grove tænder. Dette bruges ikke rigtigt mere, men f.eks. kommer Parma's motor med et 48 pitch (Press-on) pinion fra fabrikken. Det mest normale til S16D er 64 pitch. Dette er et godt kompromis mellem blød gang og tilstrækkelig holdbarhed. Til de hidsigere biler som Eurosport, er 80 pitch mere almindeligt, men det giver altså let problemer med brækkede gear. Til dette projekt bruger vi 64 pitch.

I øvrigt er det meningsløst at tale om gearingsforhold som f.eks. 12:35 uden at kende hjul diameteren. Et mere reelt tal er **rulle længden**, eller „hvor mange millimeter bevæger bilen sig for en rotation af motoren“. Matematisk kan man sige at  $RL = \pi * \text{Hjul-Diameter} * \text{Pinion} / \text{Kronhjul}$ .

Til denne model har vi valgt et gear med lille diameter (35 tands), men da vi også sætter små hjul på udligner det reelt sig selv. Pinion størrelse sættes efter bane forholdene. Til de lange Blue King baner som KMK og Hørning, bruger jeg normalt et 11 eller endog et 12 tands pinion. Til de kortere baner som Aalborg og Odense er 10 eller 9 nok mere korrekt.

Til en S16D bil, med moderat motor kraft skal gearet stå forholdsvis løst, for ikke at tabe for meget kraft i overførelsen. Der skal være et minimalt, men tydeligt slup i gearet når man prøver at dreje gearet frem og tilbage med hånden. Husk at prøve 3-4 steder hele gearet

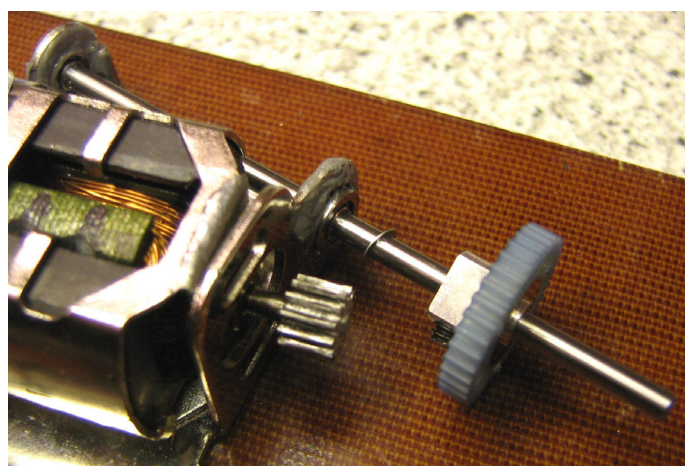
rundt. Der må helst ikke være større forskel, men prøv nu alligevel. Hvis det var en X/12 eller Eurosport bil skal gearet stå betydeligt tættere dog uden at stramme. Ellers holder gearet ikke.

Mens gearet indstilles skal motoren værre loddet i, men kun øverst oppe. (Rød streg på billed)

Test gearet og lav lodningen om, indtil indstillingen er perfekt. Det kan sagtens tage selv en øvet flere forsøg før det bliver rigtigt. Men tid brugt her er vel brugt.

Husk bagaksel frigangen.

Det er mindre væsentligt om motoren for lige præcis den vinkel som chassiset angiver. Vi lodder den alligevel i en 2 punkts lodning inden vi er færdige.

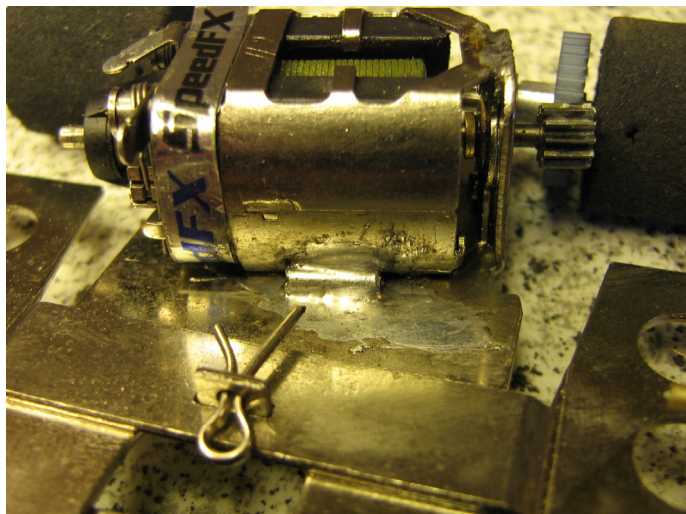


Når så gearet står perfekt sætter vi den anden lodning.

Her bruger jeg et lille ca. 10 mm langt stump rør, som jeg lægger mellem motor og chassis. Så lodder jeg røret fast til chassiset, og dernæst til motoren. Fordelen er at der er mere materiale (areal) at lodde på, men ikke mindst



når den skal fjernes igen. Så varmer man ved røret, skubber det væk med en skuetrækker når tinnnet flyder, og vupti, vi har kun lodningen i toppen tilbage, som let kan varmes og motoren fjernes.



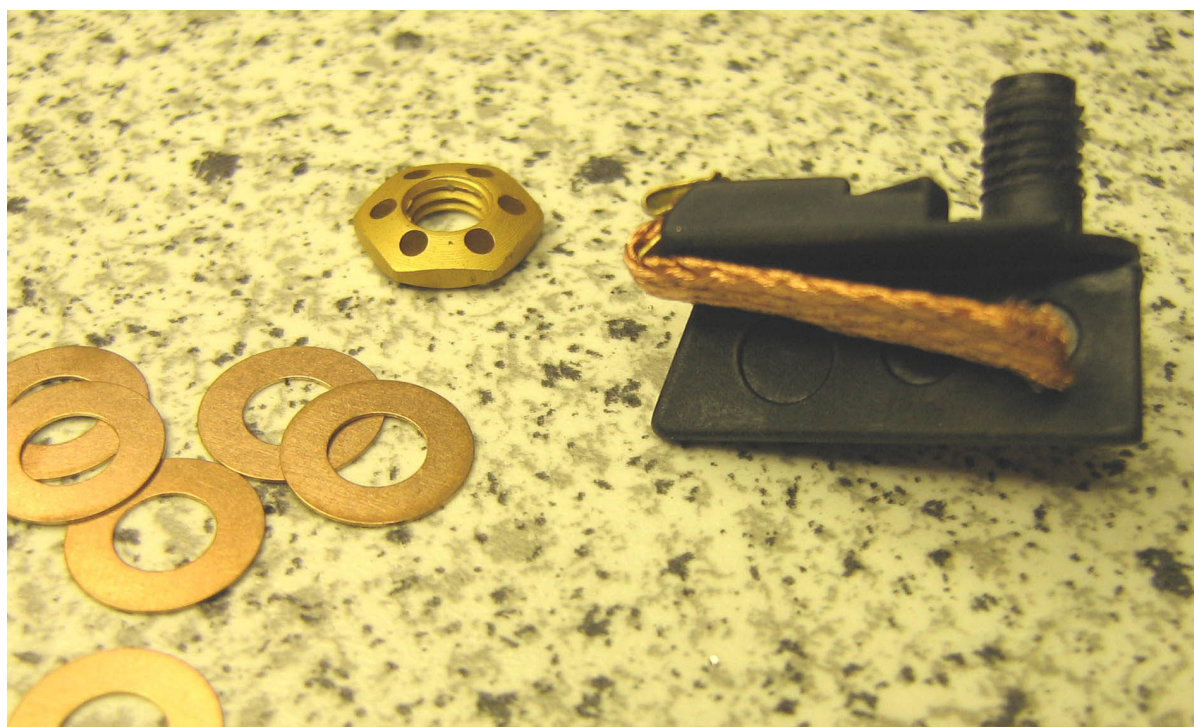
## Styretap

Styretappen er en utrolig vigtig del af en slotcar. Den har to funktioner. Dels at samle strøm op til bilens motor, men ikke mindst a guide bilen rundt på banen. En rigtig bil har kun sine dæk til at overføre svingkræfter med, men i en slotcar kan vi lægge en væsentlig del af disse kræfter på styretappen, hvis vi altså kan holde den nede i rillen. Men der er også andre hensyn at tage. Så som f.eks. frihøjden over forenden af bilen.

Jeg har valgt at bruge en „cut-down“ Slick-7 guide. At det blev netop denne guide er meget

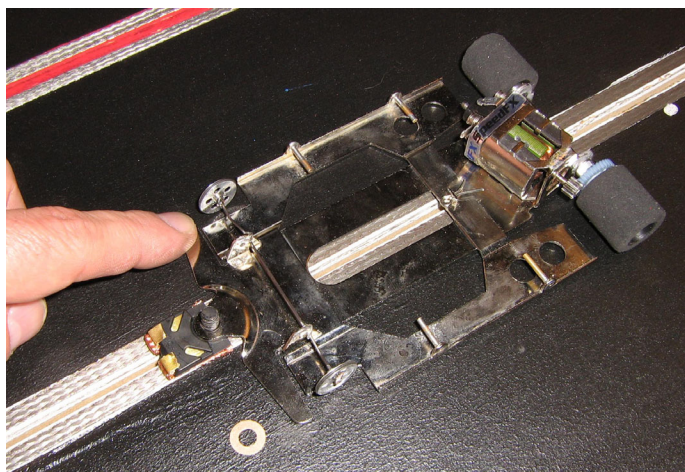
smag og behag, men jeg kan altså godt lide den skrå front af selve „bladet“. At det er en „cut-down“ er dog mindre tilfældigt. „Cut-down“ betyder at den er meget tynd i plastikket mellem strømoptageren (braiden) og anlægsfladen hvor den drejer rundt. Dermed kan den monteres meget lang „oppe“ i bilen i forhold til en standard styretap.

Man lægger så et antal skiver mellem tap og chassis, og så kan det vel være lige meget med den der cut-down ting. Men ikke helt. Styretaps højden er en **meget** væsentlig tunings parameter, og den skal indstilles for hver enkelt bane man kører på. Det er det første man indstiller når man kommer til en ny bane. Det har at gøre med hvor højt strømladeren (braiden) ligger på den pågældende bane. På en ideel bane bør braiden nok ligge 0,5 mm under banens niveau. Nogen gange ligger den dog dybere, hvilket kan give problemer med strømoptagelsen hvis guiden ikke justeres. Andre gange ligger den i nul, dvs. i plan med bane overfladen. Det kan lige gå, hvis altså guiden justeres, men ligger den i plus, dvs. over overflade skal vi justere endnu mere, og ak og ve, vi får en masse problemer med gnister under bilerne og andre grimme sager. Men tilbage til guiden. Højden skal altså justeres så chassis er kun lige over banen, men det må heller ikke under normale omstændigheder skrabe på banen. Det er så her at en „cut-down“ styretap giver mulighed for at justere længere ned hvis braiden er i nul eller i plus.



Proceduren er at tage bilen ud på banen hvor der skal køres. Læg et antal skiver under tappen, og tryk nu med pegefingern på vingerne af chassiset. Det skal lige kunne vippe. Prøv både højre og venstre side. Fri gangen skal dog ikke være mere en højst nødvendigt. Prøv gerne flere steder på banen, da der sagtens kan være meget forskel. Juster antallet af skiver til det optimale.

Slæbere/braids skal naturligvis være monteret under denne test



Herefter sættes guide møtrikken på, evt. med en skive under, og strammes nu så meget at tappen stadig frit kan dreje, men også samtidigt så meget at den ikke vrikker. Der kan godt bruges et par forsøg og nogen tid på at få dette helt perfekt. Hvis den er for stram, retter den ikke op, og påsætning bliver meget langsom, og hvis den er meget stram kører bilen dårligt. Er den for løs kæntre tappen i rillen og bilen glider op ad rillen og ud af banen med fronten først.

Når tappen sidder perfekt, klippes den overskydende del af gevindtet af. Det har vi ikke brug for.

### **Men der er endnu en geometrisk parameter vi skal have styr på med hensyn til styretappen.**

Set fra siden skal styretappen pege en smule op.

Trykket skal ligge på den bagerste del af slæberen. **Aldrig på næsen.** Bilen kører ekstremt dårligt hvis den kører på næsen. Hvis en bil ændrer karakter efter at være kørt ind i nogen eller noget med snuden, så check styretap vinkelen. Det er meget ofte årsagen til pludseligt dårligere køre egenskaber.



Hold bilen i begge hænder med en tommelfinger på hver sin braid og buk hele tap og tapholder bagud med et let tryk. Pas på at selve holderen ikke bliver skæv og at styretappen pludseligt binder.

**Tip:** Check slidmønsteret på dine slæbere. De skal slides fra bagkant, aldrig fra forkant. Gør de det er geometrien forkert.

Til den elektriske forbindelse laver vi et indlæg bestående af hovedet fra en gammel slæber, monteret op og ned. Det giver lige præcis en lille flig der vender opad, som vi kan lodde ledningerne på. Slæberen skubbes ind i rillen sammen med indlægget. De sidder nu almindeligvis godt fast, mens de stadigt kan skiftes ved simpelthen at trække dem ud og indsætte nye. Du lodder altså ikke på slæberen, kun på indlægget.

### **Slæbere / Braids**

Selve slæberne kan på de fleste baner med fordel gøres lidt bredere ved at trykke den lidt sammen.

Undtagelsen er baner med smal og dybt liggende strømledere, hvor bredden er mindre end slæbeskoen. Her kan det være nødvendigt at stramme slæberne til en smal bræmme som kan komme ned til strømlederen uden at gå på kanten af banen.

Den bagerste ende af slæberen kan flosses lidt med en skruetrækker eller børste for at give bedre kontakt. Og husk, slæberen skal ligge fladt mod styretappen. Evt. med en svag banan-form således at det er bagkanten der samler strøm op.

Brug af braid-juice kan anbefales. Braid-juice renser og forbedre kontakten, og kan samtidigt smøre en smule. Braid-juice kan f.eks. være



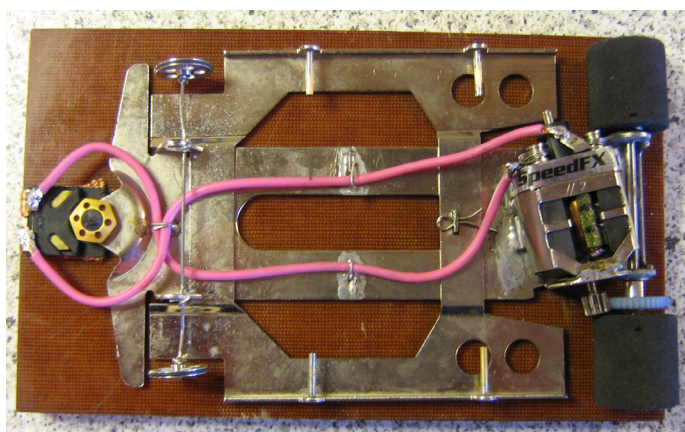
Slick-7 „Woodoo“, eller WD-40 som er en glimrende braid-juice. Alternativt kan man bruge rens benzol, det rens, men det smører ikke.

## Ledninger

Ledningerne skal føre strømmen til motoren, men skal også medvirke med deres fjeder virkning til at rette styretappen op, således at den peger lige fremad når bilen skal sættes på, hvis du altså skulle være så uheldigt at falde ud af sporet undervejs. De skal derfor monteres på en måde så de har denne virkning. Der er flere måder inklusiv nogen med sløjfer og andre kunstfærdige metoder.

Her er hvordan jeg plejer at gøre det.

**Tip:** Bemærk at ledningerne skal krydse for at bilen kører den rigtige vej.



Bemærk også de små bøjler som er loddet på til at holde ledningerne. Dem laver jeg af universalmidlet, den stive monterings ledning. Alle 3 er monteret på center sektionen, så de ikke påvirker pan bevægelserne.

Den forreste holder ledningerne på plads ved tappen, og sørger for at ledningerne giver den rigtige fjeder virkning. Husk at lave løkkerne lange nok til at tappen kan dreje til fuldt udslag uden at overstrække ledningen.

De to midterste skal sikre at ledningerne ikke forvildet sig ind under chassiset. Skulle det ske kører bilen fuldstændigt ude af kontrol. Det er nok til at tabe et race på, så derfor bruger jeg de små bøjler til at holde ledningerne.

Brug helst en af de bløde silikone type ledninger, af en rimelig dimension. Model togs ledning er for lille i tværsnit, og 220 volts ledning ikke fleksibelt nok.

**Tip:** Varm ikke for længe med loddekolben når du lodder ledningerne på. Ellers løber tinnene langt ind i ledningen, og den bliver stiv og får tendens til at knække. Check dine ledninger og skift dem engang imellem. Mange race er blevet tabt pga. en knækket ledning.

Læg også mærke til hvordan ledningen flexer når styretappen drejer. Den skal gerne bøje i en stor blød bue, og må heller ikke overstrække ledningen. Hvis den bøjer skarpt ved lodningen, vil den uundgåeligt knække pga. metal træthed.

## Baghjul

Så mangler vi stort set kun at sætte baghjul på, så har vi en „roller“.

Der skal sættes skiver på så bredden kommer meget tæt på reglernes maksimum af 83 mm, og således at yderkanten af dækkene er symmetrisk for hele bilen. Brug evt. igen millimeter papiret.

Igen, som ved gear hjulet, er det meget vigtigt med en skive med lille diameter sættes inderst mod kuglelejet, så vi undgår friktion mod kuglelejts ydre krans.

Den type dæk jeg har haft mest succes med er JK naturel rubber, også kaldet fish-rubber for den stærke fiske agtige lugt gummi har. Men her er der plads til at eksperimentere. På nogle baner med meget dækmiddel (i Sverige) giver Alpha Piranha dæk det bedste resultat.

Når der skal køres seriøst race skal diameteren på dækket være således at frihøjden bagtil kommer ned i nærheden af de 0.8 mm som er reglernes minimums krav. Kører man langdistance løb kan man starte lidt højere for at tage højde for slid.

Nu er denne bil specielt sat op til at køre på „genbrugs“ dæk. I så fald er en dæk-afretter en god ting for at få dækkene helt runde og gode at køre på. Husk også at runde kanterne på dækkene, så der ikke er en skarp kant der kan folde ind under dækkets trædeflade i svingene og give problemer.

Endelig er der så spørgsmålet om dækmiddel. Her bruger jeg ofte Koford „Light“ med stor succes. Det kommer dog igen an på banen, og nogle steder er det slet ikke nødvendigt. Nogle gange opnår man det bedste resultat ved bare



at rense dækkene med rensbenzin. En variant er at komme rensbenzin på dækkene, sætte bilen på banen og køre en **meget** forsigtig omgang. Den er tæske glat til at begynde med. Måske kan bilen slet ikke starte uden et lille skub. Men benzinen opløser det dækmiddel

som banen er smurt med og afsætter det på dækket. I løbet af en omgang eller to opnår man nærmest maximalt greb.

Det kunne virke som om at dækmiddel virker bedst når det er den samme slags der er på dæk og bane.

---



The logo for the DKPM Dansk Plafit Mesterskab 2007. It features the text 'DKPM' in large black letters at the top, with 'Dansk' in red script below it. In the center is a blue gear with a checkered flag pattern. Below the gear is the word 'PLAFIT' in large black letters, and 'Mesterskab' in red script below that. At the bottom is the year '2007' in large black letters. The entire logo is framed by yellow and orange flames.

Tekst: Carsten Grønnemann  
Fotos: Henrik Bering

Søndag den 16. september blev der afholdt Dansk Plafit Mesterskab hos RaceFun i Rødovre.

8 danske hold, i alt 24 glade slot-racing køreere havde sat hinanden stævne ved denne lejlighed. Efter international standard var det måske på den lave side, men efter dansk standard må det siges at være et stort fremmøde. Det er også umanerligt gode forhold, som det kommercielle racing center kan mønstre. Når det så tilsættes det helt store standard for løbsafvikling efter tysk model, samt Keld og Gorms gæstfrihed, ja så kan det kun blive til en af de helt store oplevelser.

DKPM skal betragtes som en generalprøve på Keld's helt store plan om at arrangere DKPM/2008 i foråret, som bliver en del af det Europæiske Plafit mesterskab.

Dermed er der næsten garanteret succes med helt op til 48 hold fra hele Europa.

Et kæmpe 2 dages arrangement. Derfor blev DKPM/2007 også afviklet efter den helt store køreplan.

Dvs. fra kl.8:00 med morgenmad, træningsløb, frokost, mere træning, handout-motorer og dæk, teknisk kontrol, 2-timers for real racing, og afsluttende med en rigtig god gang lasagne til alle omkring kl 19:00.





De 3 første hold fra DKPM/2007 er sikret start til DKPM/2008, men ellers bliver der rift om pladserne til næste år.

Jeg kan kun opfordre alle til at forsøge at komme med. Det bliver stort !



De 8 deltagende biler i DKPM!

Det blev nu også et umanerligt godt race med en hel del omrokeringer undervejs. Master-holdet, RaceFun-1, med Keld og Christian Høfler samt Martin Borch, var godt nok kørt fra start, men ellers var der god kamp gennem hele racet. Det spændende ved Scaleracing og Plafit-bilerne er jo, at de i virkeligheden er meget ens. Det kommer der jo en hel del god racing ud af.



3 af deltagerne i tæt kørsel!

Senior-team lagde ud med en 5-plads men kørte sig støt og roligt op gennem feltet til andenpladsen.

Superslot-1 fik også en lidt skidt start med en 7 plads men som dagen gik blev det bare bedre og bedre, og kunne til sidst hjemtage 3 pladsen.

4'pladsen gik til team-Gimle som nok også havde stævnets flotteste bil.

For Racefun-2 gik det overhoved ikke efter planen. Mon ikke de havde regnet med at skulle dyste om første pladsen ? Men sådan skulle det ikke gå. Allerede efter få minutter brækkede vingen af bilen og det blev desværre til et katastrofalt løb for RF2. Senere kom der mere styr på det og de fik kørt sig op til en 5 plads.

HMC lagde ud med en flot anden plads efter første stint, men så gik det helt galt og de faldt helt ned i bunden med to 7'ere og to 8'ene pladser. Tilsidst fik de dog kæmpet sig lidt op og sluttede med 6 pladsen.

Superslot-2 kørte lidt op og ned i tabellen men måtte i sidste ende tage til takke med 7 pladsen.

Surest af alt var det så måske for vikingerne. Det startede så rigtigt godt med en 3, 2 og 2 men så må de have fået defekt på bilen, for herefter gik det bare i dørlen.



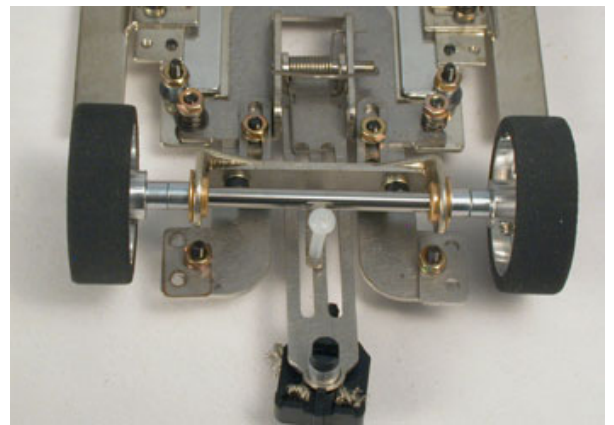
The Winner's Circle!

| Team        | Heat-1 | # | Heat-2 | # | Heat-3 | # | Heat-4 | # | Heat-5 | # | Heat-6 | # | Heat-7 | # | Heat-8 | # |
|-------------|--------|---|--------|---|--------|---|--------|---|--------|---|--------|---|--------|---|--------|---|
| Racefun-1   | 116    | 1 | 228    | 1 | 346    | 1 | 462    | 1 | 577    | 1 | 685    | 1 | 791    | 1 | 888    | 1 |
| Senior team | 104    | 5 | 211    | 4 | 317    | 3 | 426    | 2 | 536    | 2 | 650    | 2 | 762    | 2 | 863    | 2 |
| Superslot-1 | 103    | 7 | 207    | 5 | 314    | 4 | 413    | 5 | 528    | 4 | 635    | 4 | 748    | 3 | 850    | 3 |
| Gimle       | 104    | 4 | 207    | 6 | 313    | 5 | 420    | 3 | 530    | 3 | 639    | 3 | 742    | 4 | 843    | 4 |
| Racefun-2   | 78     | 8 | 181    | 8 | 292    | 8 | 405    | 7 | 502    | 7 | 614    | 5 | 720    | 5 | 826    | 5 |
| HMC         | 111    | 2 | 196    | 7 | 302    | 7 | 393    | 8 | 497    | 8 | 606    | 7 | 714    | 6 | 823    | 6 |
| Superslot-2 | 104    | 6 | 211    | 3 | 311    | 6 | 410    | 6 | 507    | 5 | 606    | 6 | 712    | 7 | 813    | 7 |
| Viking      | 111    | 3 | 215    | 2 | 317    | 2 | 418    | 4 | 504    | 6 | 587    | 8 | 686    | 8 | 794    | 8 |



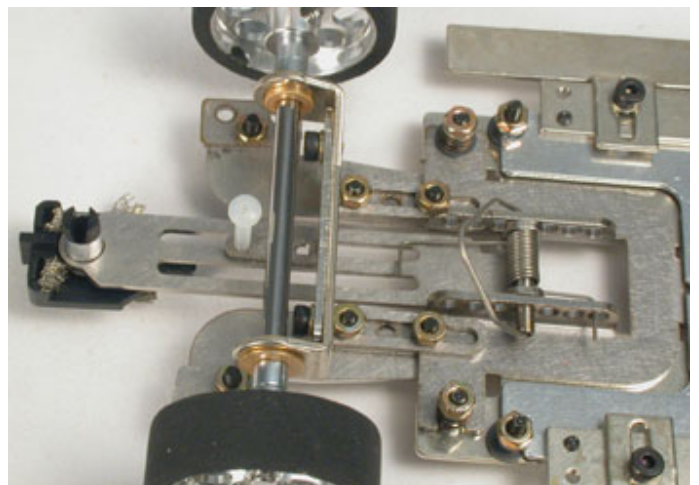
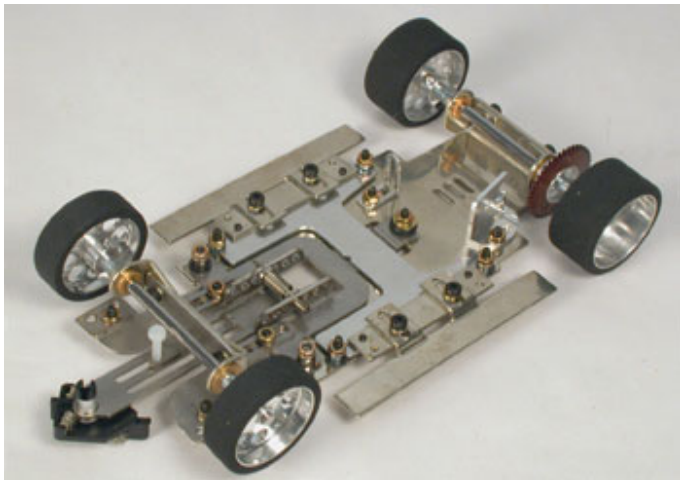


- hørt eller set siden sidst!



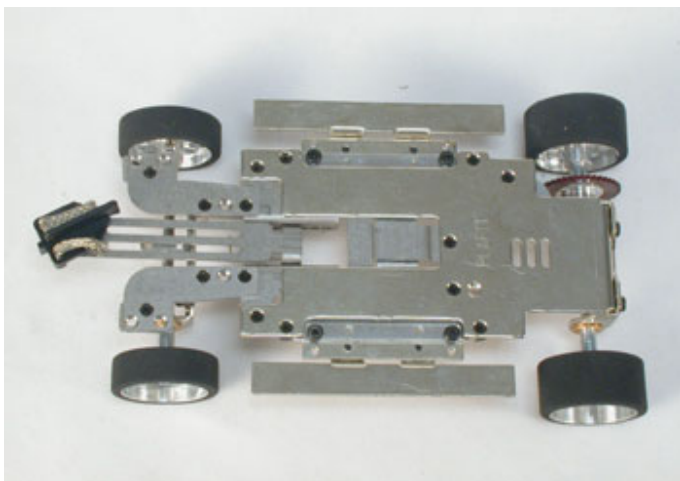
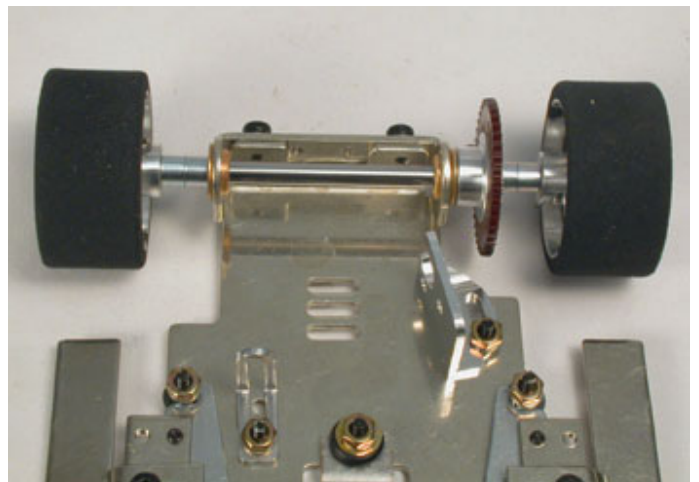
## Nyt PlaFit 9700R/GT chassis på vej.....

Selve konstruktionen er jo ikke noget decideret nyt, men dette chassis ser meget helstøbt og gennemtænkt ud.



1/24 skala mini racing har over hele Europa boomet i de seneste år. Det betyder blandt andet at der hele tiden kommer nye chassis på markedet.

Senest er PlaFit kommet med et nyt chassis, som umiddelbart ser ud til at være konstrueret specifikt til de spanske Rally 1/24 løbsserier, men faktisk har chassiset sikkert også mange andre muligheder, i blandt andet GT-biler.



Det nye chassis har en decideret vippearm, som er monteret på en affjedret og frit vippende chassis-forpart.

Vippearmen er fjederpåvirket og skal være med til at sikre at guiden altid bliver i rillen. Grundlæggende er PlaFit konstruktionen ikke så langt fra det både Motor Modern og M-Racing har udviklet på deres nyeste chassis, men med PlaFits erfaring og robuste konstruktion er dette chassis et spændende nyt chassis til alle modelbils-racerne.

PlaFit importeres af [www.racefun.dk](http://www.racefun.dk), pris og leveringssituationen er ikke p.t. kendt.



## MEDLEMSKLUBBER

| KLUB | BY            | KONTAKT              | TELEFON  | MAIL                       |
|------|---------------|----------------------|----------|----------------------------|
| AMRK | Aalborg       | Lars Nørkjær         | 98182091 | lars.noerkjaer@stofanet.dk |
| ELMC | Esbjerg       | Lasse Kristensen     |          | janelasse@mail.dk          |
| HMK  | Hørning       | Peter Broe           | 87680775 |                            |
| HMRC | Vissenbjerg   | Thomas Ludvigsen     | 65977383 | 319@mail.tele.dk           |
| KMK  | København     | Martin Borch         | 43528013 | borch@email.dk             |
| KMRC | Kolding       | René Schrøder        |          | campen@mail1.stofanet.dk   |
| MMRK | Ikast         | Dan Mosgaard         | 97154343 | mosgaard@nypost.dk         |
| MRCH | Viby          | Henrik Brøndsted     | 86145301 | has@stofanet.dk            |
| OMK  | Odder         | Erik Mathiasen       | 86560707 | erik@oddermodelbilklub.dk  |
| OMR  | Odense        | Jørgen E. Jørgensen  | 66103120 | jej@adr.dk                 |
| OSCC | Højby, Sj.    | René Birk Gyldenvang | 26744604 | formand@oscc.dk            |
| RMC  | Randers       | Mogens Hejlesen      | 86432309 | moghej@bd.dk               |
| RRO  | Odense        | John Christensen     |          | rro@sport.dk               |
| VSC  | Frederikssund | Pål Hansson          | 26322933 | paal@scaleracing.dk        |

.....se mere på [www.dmrudk](http://www.dmrudk)

# KALENDER

## September

29. 3.afd. DM 1:24 S16D, 1:24 Open X12, AMRK Aalborg

## Oktober

6.-13. ISRA Worlds, Slovakiet

27. 2.afd. DM 1:32 Slot.it + 3. afd. 1:32 Production, 1:24 S16D Junior, OMR Odense

## November

2.-4. IMCA Worlds 1:24, Mechelen, Belgien

11. 4. afd. DM 1:24 S16D, OpenX12, KMK, København

17. Viking 12-timers Sebring, 1:24 Scale, Frederikssund

25. DMRU Delegeretforsamling

## December

9. KMK Juleløb 1:24 S16D, København

