

MINI RACING



Nr. 14 - maj/juni 2008

Danmarks Digitale Miniracing-blad

Reportager fra DM
i Kolding, Aalborg og Frederikssund

Thunder in the Desert
- 1:24 CanAm

PLAFIT-Race
hos RaceFun

Vi bygger en Slot-Dragester!
- ny serie i 2 afsnit

**Redaktion:**

Jan Juul

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

Niels Elmholt Christensen

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****Fra****Redaktøren...**

Kære miniracing-entusiast,

Sommeren er ved at være over os og dermed lav-sæson for miniracingsporten.

Men i dette nummer er der masser af løbs-reportager fra årets første løb, samt 1. del af vor artikel om hvordan man kan bygge en 1:24 slot-dragster.

Husk at komme ud til løbene....jo flere, jo sjovere.

hilsen
Redaktøren**INDHOLD**

Side 3	Plafit 2008 i Rødovre
Side 8	Scuderia Pooh til Plafit-DM
Side 13	Burnouts i dagligstuen
Side 16	1.afd. Slot.It i Kolding
Side 18	Thunder in the Desert
Side 21	2.afd. DM S16+X12 i Aalborg
Side 23	2.afd. DM CanAm i Frederikssund

*Forsidefoto: Jan Juul
Dragster-test i Hørning!*

Plafit-race i Danmark

Historien om et løb, der blev til mere end blot et DM.
DKPM/EPC Round 1.....hele historien!

Tekst: Keld Høfler

Fotos: Henning Smed, Jan Juul, Henrik Bering



Fredag D. 29.2. og Lørdag D. 1.3.2008 skulle vi i Racefun afvikle en afdeling af Europamesterskabet for Plafit biler.

Historien starter i 2006, hvor Christian, Gorm og jeg tager til DPM, den tyske afdeling af Plafit-mesterskabet. Her oplever jeg en stemning og en hjælpsomhed, hvor alle gerne vil hjælpe, og hvor alle deltagerne kan deltage under lige vilkår. Undervejs får jeg talt med Kurt Petri som står for distributionen af Plafit nord for alperne og finder ud af at han og Ivan Basas gerne ser en udvidelse af løbsserien...Ivan står i øvrigt for distributionen syd for alperne.

Allerede inden løbet var jeg kommet i kontakt med flere tyskere, som var meget behjælpelige med hvordan deres erfaring fra banen kunne bruges, hvilket da også gjorde at selvom reglementet syntes vældigt omfattende, er det faktisk rimeligt enkelt. Der er dog bare taget forbehold for alle de ting som nogle kan finde på undervejs, så mine medbragte biler gik direkte gennem TK (teknisk kontrol). Christian og jeg har tidligere deltaget i IMCA-løb, og deres brug af 8 vildt forskellige handout kontrollere var for langt fra min idé om

minirace, og selvom også IMCA gav gode oplevelser, var der her i Frankfurt bare lige det jeg syntes var det rigtige.

Efter hjemkomsten arbejdede jeg videre med projektet, og i efteråret 2007 afholdt vi det første spæde løb, hvor der deltog 8 danske hold og vi kunne lære at styre løbsafviklingen med alle de dertil hørende ting.

Vi var i efteråret efter det første DKPM endnu engang i Frankfurt og deltog i DPM, denne gang med 2 hold, og flere erfaringer blev lagt i kassen sammen med flere gode bekendtskaber. Aftalen med Plafit havde allerede inden det første danske løb været, at i 2008 skulle vores løb være en del af EPC, European Plafit Championship, som fortsættes i Frankfurt i maj og i Barcelona i november.

Der scores point til de 24 bedste hold i hvert løb og disse point danner grundlag for en rangliste der sikrer at de bedst placerede får adgang til de løb, hvor der er stor tilslutning. DPM løbet i Frankfurt havde sidste gang over 100 tilmeldte hold og der var kun plads til 48, så søgningen er meget stor.

I år vil der i dagene inden løbet være kvalifikation, så der kæmpes i to dage om at

komme til hovedløbet hvor vi allerede er kommet til.

I efteråret vil der i Tyskland og Spanien blive afviklet langdistanceløb i Plafit-klassen hvor bilerne skal udstyres med lys, og igen vil point fra ranglisterne sikre, at der er en startplads til de bedst rangerede.

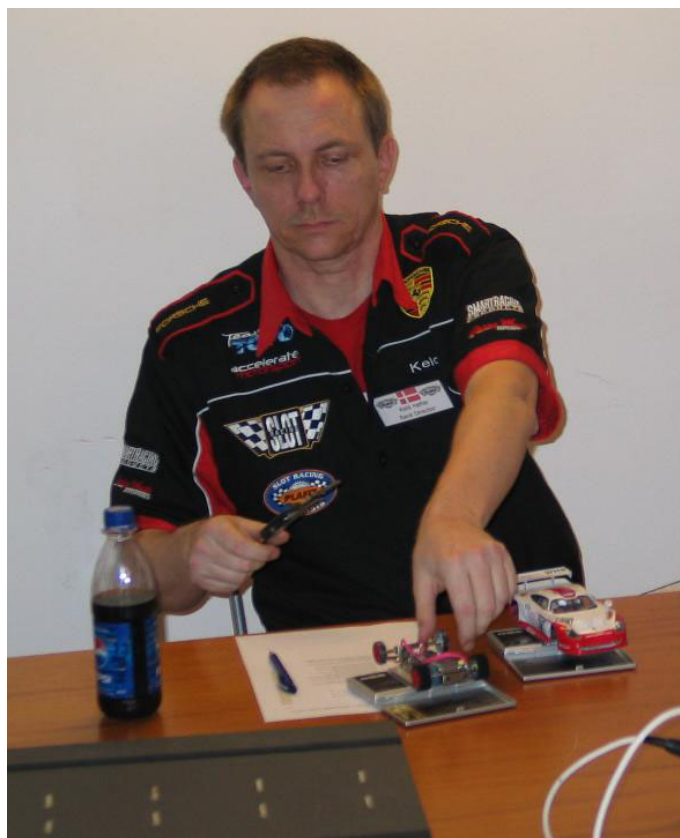
Ligeså vil der i Chicago USA blive afviklet et testløb som det, vi afviklede sidste år med det formål at få bygget en amerikansk serie op og på sigt afvikle VM.

Dette var en del af baggrunden, selve afviklingen af DKPM og forberedelserne var langt mere omfattende end som så. I lang tid inden havde jeg arbejdet med indbydelser, tidsplan og reglement beskrivelser og deslignende. Der skulle mange mails til og mange kontroller af bankkontoen for at styre, hvem der betalte og hvem der glemte, hold der blev ændret, booking af hoteller, finde et spisested der kunne huse så mange. Der skulle laves skrueborde, købes stole, regnes ud hvor meget plads vi havde, ja, You name it.

Siden starten af december har jeg arbejdet mere end 20 timer om ugen alene med dette projekt, dertil er kommet at jeg for at få kabalen til at gå op måtte stable 2 lokale hold på benene og derfor skulle bygge 3 biler oveni. Der skulle skaffes hjælpere..tak til dem, Morten, Michael, Lærke, Josefine og Maibrith, købes ind til mad og drikke. Godt man har en varevogn, utroligt hvad 80+ mennesker konsumerer på 2 dage.

Dagen før løbet havde vi oven i købet 2 arrangementer i centret, og derfor kunne vi ikke stille de sidste ting op før om aftenen efter kunderne var gået. Der kom ovenikøbet flere hold forbi for at se faciliteterne og få en sludder, så torsdagen bød på arbejde fra tidlig morgen til kl. 22+ . Da jeg endelig landede derhjemme kl. 22.30 opdagede jeg, at jeg endnu ikke havde fået noget mad den dag. Fredag morgen kl. 7 skulle dørene være åbne og folk var allerede klar da jeg ankom kl. 6.30, der var lige et par ting jeg havde glemt at printe ud, men fik hurtigt ordnet det.

Gården foran centret er normalt travlt trafikeret med budbiler og lastvogne hele dagen, men ingen var inde og klage over de rigtig mange biler der holdt parkeret i flere rækker, så de har nok klaret sig.



Løbsleder Keld Høfler fortager den tekniske kontrol af de mange biler!

Der var fin stemning fra start, og jeg følte at tingene gled glat. Fredagen er den travle dag, hvor vi skal styre træningen hele dagen i et stramt tidsskema, og der skal afholdes briefing for de forskellige teams, fordelt i 3 tempi så der kan trænes løbende imens. Derefter skulle alle teams have handout dele, montere motor og hjul under skarp bevogtning så ingen lavede numre med motor eller dæk. Alt dette forløb i den skønneste orden. Den efterfølgende tekniske kontrol tog dog længere tid end forventet og tidsskemaet begyndte at skride. Kurt Petri hjalp til med teknisk assistance og forklaringer til de tyskere der ikke forstod mit engelske, ligesom Ivan Basas oversatte til spaniolerne der for de flestes vedkommende havde problemer med engelsk.

For de flestes vedkommende overholdt bilerne reglementet. Der er dog altid nogle, der trækker reglementet til grænsen eller lige over så man skal sidde og måle efter flere gange, for at se om bilen overholder målene.

Der var også et par hold der tydeligvis ikke havde læst reglerne eller sat sig ind i dem, for man kan ikke bare købe en bil af en anden og tro den er god nok. Man skal selv tjekke det. Dette vil jeg tage til efterretning og tilbyde alle en præteknisk kontrol næste år, inden den

obligatoriske, så vi ikke står i en situation, hvor nogle skal bygge meget om på deres bil. Da alle havde været igennem TK og vi startede sidste frie træning var tidsplanen skredet ½ time.

Gorm havde indtil nu overholdt sin del af tidsplanen med træningssessionerne, og Lap-master havde virket upåklageligt (Tak Carsten). Live update til internettet havde haltet med tiderne. I skyndingen havde vi ikke fået testet alt m.h.t. til træning, men til selve løbet og kvalifikationen virkede det bare suverænt. Allerede her 2 dage efter er der kommet flere forespørgsler fra det store udland, helt fra New Zealand og Australien. Så folk har set os over hele verdenen. Hvordan det så ud med tidsplanen til kvalifikationen aner jeg ikke. Jeg kan dog se at vi senest ændrede hjemmesiden kl. 21.42 med ændringen efter gennemgang af tællersystemet, da to teams havde samme kvalifikationstid og det gjaldt starten i 1. eller 2. Heat, så det kan ikke have været helt hen i vejret.

<http://www.plafit.dk/Qualification2008.htm> viser hele kvalifikationen. Der blev kørt stærkt.... meget stærkt, 5,609 skulle man køre for at få pole og bedste danske hold blev kun nr. 11 med 5,766. Team Ichiban Racing, med Regner og Stephan fra vores klub, 3.-manden manglede, så Morten trådte til i selve løbet. En lang fredag var gået, og stemningen var god og tingene var gået rigtig godt. Lørdag kunne vi starte sent, først kl. 9 havde jeg planlagt med løb kl. 10, kl. 12 og kl. 14 så vi burde være færdige ved 16 tiden. Derefter præmieoverrækkelse og tid til at alle teams kunne pakke sammen inden turen gik videre til restauranten hvor vi skulle slutte af.



Et blik ud over pitområdet!

1. løb:

- 17 #38 White Mouse Racing 5.830
- 18 #37 van Bering 5.859
- 19 #18 Abina Slot Racing 5.897
- 20 #33 HMC 5.948
- 21 #36 Scuderia Pooh 6.006
- 22 #35 Team Kunimitsu 6.032
- 23 #32 Gimle Racing 6.035
- 24 #11 Cric Crac 6.544

Selve ræset var præget af mange uheld med defekter på bilerne, Team Kunimitsu var på gulvet og fik sig en skæv bil, flere mistede hækvingerne og erfaringer eller manglende erfaringer fra store løb fik nok nogle til at køre over evne. Vinder af heatet blev Cric Crac med 932 omgange foran HMC med 887 omgange, HMC havde også haft defekt undervejs men formåede alligevel at køre en 2. plads hjem.

2. løb

- 9 #22 Bad Boys 5.749
- 10 #23 X-Rookies 5.752
- 11 #24 Team Ichiban Racing 5.766
- 12 #13 Tim Comacra 5.784
- 13 #26 Racefun 5.794
- 14 #31 Superslot 5.800
- 15 #21 Peco Racing 5.804
- 16 #28 Senior Team 5.810

Her var de resterende 4 danske hold placeret sammen med forhånds favoritterne fra Bad Boys, Tim Comacra med Kurt Petri og Ivan Basas, Racefun lagde ud med defekt på karossen og kort inde i løbet gik selve spurgearet istykker, hvilket krævede et nyt tandhjul, en brækket front senere og en masse uheldige episoder med en total defekt Peco racing bil der blev ved



med at lægge sig i vejen gjorde livet surt for mit team, der i dagens anledning bestod af de faste folk Christian og Martin krydret med Peter Lind. Bad Boys løb med sejren her med 945 omgange, 3 mere end Tim Comarcra, Xrookies 921 blot 4½ omgang foran Senior team med Carsten Grønneman, Per Søndergaard og Søren Thomsen, som dermed blev bedste Danske hold,

Tillykke med det godt gået.

Racefun slutte 1 placering dårligere samlet med 907 omgange efter en hidsig slutspurt hvor de mange tabte omgange fra starten skulle hentes. Superslot blev 6 er med 902,5 omgange knebent 3. Bedste danske hold med 0,44 omgang ned til Ichiban efter 96 minutters ræs.



Nogle af holdene havde forberedt sig rigtig godt hjemme fra, og havde flere biler at teste inden den endelige udvælgelse!

3. løb

1 #15 Plastikquäler 5.609

2 #14 A.C.R. 5.632

3 #34 Plastikquäler 2 5.686

4 #17 Nascar Slot Racing 5.708

5 #12 Marina Alta 5.729

6 #16 Kraner Racing Team 5.730

7 #25 Grenzlandslot 5.745

8 #27 Blitzstart Racing 5.749

Finalen kan man vel kalde den, selvom det ligeså godt kunne være at vinderen kørte i et af de andre heat, måtte vi forvente at vinderen skulle findes her.

Fra start var der en intens stemning, de fleste af holdene kender hinanden særdeles udmærket fra lokale fichte i tyskland hvor der er en seriøs kamp om at være bedste hold. For lige at krydre historien kan vi fortælle at teamchef Sebastian Nockemann fra plastikquäler holdene igennem hele træningen havde været

på dupperne og hans biler lå konstant på grænsen af det tilladte i alle henseender desuden skulle alle henstillinger diskuteres ingen regler blev taget for gode varer uden at alt skulle diskuteres. Ved start konfiskerede vi kemikalier fra deres skruebord da ingen kemikalier er tilladt, teams kan kun medbringe skrue værktøj, lim og klister til body rep. Vi stiller den olie frem der må benyttes ligesom den braidjuice de må bruge på braiden stilles frem. Vi fangede ham i at putte noget andet på en klud som han nåede at røre den ene slæber med inden vi fik fingre i kluden og bad ham skifte slæberne.

Løbet gik i gang og ret tidligt fik plastikquäler problemer et at have ramt en anden bil under broen, i 2. stint må de i pit med skader på karrosseriet og tiderne var blevet forværret.

ACR førte mens Nascar og PQ2 kæmpede om 2.pladsen og Kraner kort efter.

3. stint 2 gange bliver pq2 skubbet af af marina alta og derefter kører det heller ikke for 2. holdet tiderne rasler ned, kraner overtager 3. pladsen, og gamle Manfred Stork kører vidunderligt og forsvaret sin 2. plads uden problemer.

5. heat både Nascar og Kraner haler ind på ACR stemningen er intens og på kogepunktet, en lille episode med en person medfører et stop i løbet mellem heaten hvor vi afholder et kort møde med teamcheferne for de 8 team, og efterfølgende er tingene som de skal være, der bliver igen givet plads og flere køreere takker for afbrydelsen, så vi igen kan hygge os.

efter 6. heat ligger ACR på 1 pladsen, men på omgangshøjde med både Nascar og Kraner, det er helt tæt i toppen med disse 3 der er derefter et hul ned til Marina Alta der har



Frihøjden checkes midt under løbet. Martin Borch-Christensen (længst til højre) ser ud til at tage situationen fuldstændigt roligt!

passeret både pq1 og pq2. Blitzstart og Grenzland Slot har sat for meget til undervejs og er langt efter.

7 heat ACR har overstået spor 7 og 8, og i den sammenhæng mangler Nascar det ene af dem og Kraner begge to så logikken siger ACR vinder, og med Alex ved styrepinden igen rykker de uimodståeligt fra i toppen.

Løbet slutter med sejr til ACR foran Nascar og Kraner, pq1 får en straf på 5 omgange for at have en fejl på bilen som var blevet påtalt ved TK imellem heat under løbet, og degraderes dermed fra 5. til 8. pladsen.

<http://www.plafit.dk/resultdkpm2008.htm>

<http://www.plafit.dk/Qualification2008.htm>

Ved præmieceremonien viser stemmesedlerne at pokalen for den flotteste bil tilfalder Per Steen for den orange #32 knap halvdelen af alle stemmer tilfaldt #32

Efter uddeling af præmier og sammenpakning tager de fleste videre i byen for at spise sammen, 54 mennesker dumper vi ind på restauranten og har en hyggelig aften.

Det var et kæmpe arbejde at få holdt alle boldene i luften men det var ikke sidste gang,

næste gang vil jeg dog have flere hjælpere der skal have opgaver uddelegeret på forhånd så jeg kan få bedre tid til at være til rådighed.

Programmet er klart og jeg ved jo nu hvad der skal til, der var et par smuttere under vejs som blandt andet Jørgen har påtalt, og der var et par episoder som vi skal forsøge at undgå i fremtiden.

Fremtiden, ja for det var ikke sidste gang jeg stod i spidsen for et stort arrangement, vi ses forhåbentligt til et af de næste Mit næste arrangement er påskeløbet 2. edition og derefter skal jeg selv til Frankfurt i starten af maj med Christian og Morten på holdet hvor vi er blevet tilbudt privat indkvartering hos nogle af deltagerne fra dette løb.

Dagene gav dog også tid til at tale ændringer igennem med Kurt og Ivan til fremtiden, vi blev enige om en ting vedr. Porschen som kommer til at gælde fra næste sæson, der kommer en maks. bredde på karossen således at man ikke kan vride vingerne så langt ud som de er i dag på de fleste af bilerne.

desuden kommer der en ny kvalifikations afvikling, måske allerede fra DPM i år. Jeg tester den til påskeløbet.



De deltagende biler linet op til foto-session!

Mere Plafit.....

DKPM/EPC 1 set med et deltagende team's øjne.

Tekst: Henning Smed

Fotos: Henning Smed, Jan Juul, Henrik Bering



Internationalt minirace i Danmark. Joh, der har da været adskillige løb med udenlandsk deltagelse, men ligefrem et løb, som er den del af en international løbsserie er undertegnede ikke bekendt med, der har været afholdt før. Nu er jeg jo heller ikke så gammel i gårde indenfor minirace og min hukommelse er også udrustet med store huller, når jeg sådan lige skal tænke lidt tilbage, så det er muligvis forekommet, men det skal ikke pille ved, at der var lagt op til en stor begivenhed hos RaceFun, da man slog dørene op til første afdeling af European Plafit Championship 2008.

Sådan en begivenhed måtte man jo med til, så der blev hurtigt stablet et lille hold på benene med det formål at møde den store verden. Men først måtte man jo sætte sig lidt ind i reglerne. Og det var en opgave! Hvor man er vant til en sides penge var der her nærmest tale om flere bøger. Men det viste sig nu hurtigt at være rimeligt enkelt at gå til. Faktisk var det bare at købe et komplet chassissæt og så ellers bygge en karrosse efter de billeder, der var vist i reglementet. Og vupti var vi kørende - det var faktisk lige ud ad landevejen og den færdig-samlede bil kørte oven i købet rigtig godt direkte fra arbejdsbordet. Ja, det var naturligvis på vores egen bane - nu skulle det så vise sig, hvad den kunne hos RaceFun.

Nu vil jeg så straks skrive, at hvis man nu forventer et referat af, hvordan den - iøvrigt ganske spændende - topkamp forløb, så kan man lige så godt springe resten af referatet over. Det bliver i stedet en beskrivelse af, hvor meget der kan gå galt før det begynder at gå bare lidt godt - og så er jeg forresten slet ikke i stand til at beskrive topkampen, da jeg - af årsager, som vil blive uddybet undervejs - ikke overværede den!

Men et ræs kan også være spændende, selv om man ikke slås med spidserne. Det var der i hvert fald bred enighed om i Scuderia Pooh's teamvogn - altså 1:1 bilen. Målet blev sat til, at vi i hvert fald skulle i top-20, for det havde Keld udtalt til et tysk forum, at det nok var det, som vi kunne præstere. Det var vi måske nok ikke selv helt sikre på, om vi kunne, men der - på vej mod RaceFun usandsynligt tidligt en fredag morgen - lød det ikke helt umuligt. Med mødetid kl. 7:30 var vi rykket hjemmefra ved 3-tiden for nu at kunne være fremme lidt i god tid. Alt gik også som planlagt indtil vi forlod motorvejen og kun manglede ganske få kilometre. Så gik teambilen på 3 cylindre - hvilket var lidt kritisk, da vi ikke snakker Lupo 3L eller lignende kaffemøllemekanik her. Nå, det gik da et par kilometer mere inden vi efterhånden begyndte at tvivle på, om der overhovedet var noget tilbage derude foran. Eller rettere, hvad der var tilbage, for lydudfoldelserne stod overhovedet ikke mål med fremdriften længere. Men vi nåede dog frem i røg og larm til stor undren for de, som stod udenfor RaceFun på det tidspunkt.



Scuderia Pooh vel ankommet til RaceFun og i fuld gang med at gøre bilen race-klar!
Fra venstre Leif Christensen, Henning Smed og Jan Juul!

For sent på den var vi også, så arbejdsopgaverne blev hurtigt uddelegeret. 1 mand afsted som påsætter, hvilket var vores pligt i første træning, 1 mand arkiverede teamvognen, hvis skæbne vi måtte se på senere, og 1 mand gik i gang med at forberede løbsvognen. Forberedelsen kom stort set til at bestå af at hive den ud af kassen og få den på banen. Gearing og sådan noget måtte vi se på senere - nu skulle vi bare prøve banen af.

Vi var da også noget kort gearret, kunne man se for enden af langsiden, men ellers gik det helt fint og efter den første træning faldt der lidt ro over det hele, så vi kunne hilse på de andre og se dem lidt an. En stor opgave, for med 24 hold med 3 mand på hver og ikke så få nysgerrige, der lige kiggede forbi var der rigtig mange mennesker samlet. Jo, atmosfæren emmede tykt af "stort løb".

I alt var der 4 træningspas, hvilket vi havde regnet med var ganske rigeligt til at få bilen trimmet ind. Men når man kommer for sent til det første, taber karossen i det næste og i det tredje finder ud af, at den bil, som kørte ualmindelig perfekt på vores egen bane, bare ville tippe hele tiden og igen, så stod vi inden den sidste træning og krattede os lidt i vores manglende hårpragt. Store ændringer måtte foretages, så vægtfordelingen blev lige vendt på hovedet og der blev gearret lidt om - igen. Så måtte det briste eller bære.



Pragtbilen!.....en af de få Corvetter i racet!

Inden 4. træning blev bilen udstyret med løbsmotoren og de udleverede hjul og herefter måtte der kun makkes under behørigt opsyn - og iøvrigt kun mens der blev kørt. Den sidste

træning var derfor en forsigtig sag, hvor man blot skulle sikre sig, at bilen gik som den skulle. Men inden skulle bilen lige igennem teknisk kontrol. En formalitet, naturligvis, men hov - var det ikke vores bil, som stod sådan lidt for sig selv sammen med en enkelt anden? Jo, for det kronhjul, der lige var blevet sat på, var af en forkert type! Ud og makke, mens de andre kørte, men det var nu hurtigt rettet og bilen kørte faktisk nogenlunde fornuftigt. Måske vi var ved at være på rette spor?



Den ene af løbsarrangørerne, Gorm Nørgaard, og DMRU-formand Jan Juul mindes gamle dage i Struer, hvor Gorm trådte sine miniracing-sko!

Rette spor så ud til at være en tid omkring 5,6 sekunder - og så skulle man vist også kommunikere på et andet sprog. I hvert fald stod det hurtigt klart at de udenlandske gæster var nogle skrappe herrer - og damer, forresten! Men det måtte kvalifikationen jo vise. Her var der et minut til at vise, hvad man kunne. 5,6 skulle vi i hvert fald ikke drømme om, for vi havde på intet tidspunkt været under 6,0 sekunder. Det skete heller ikke til kvalifikationen, men en 6,006 betød, at vi ikke blev sidst. Hallo - den første, lille sejr var hjemme.

I det hele taget begyndte vores situation lige så stille at vende omkring ved dette tidspunkt. Vores lille bil gik fornuftigt - det var mere end man kunne sige om den store, som stadig var ude af drift, men også her var der fundet en løsning, idet Gimle Racing ualmindeligt storsindet havde stillet både bil og chauffør til rådighed, så vi kunne komme ud på vores hotel. Her var der oven i købet 3 separate senge på værelset, så ingen af os skulle dele en dobbeltseng - nu gik det VIRKELIG fremad!



Lidt rekeation på hotelværelset kan man altid bruge efter en hård race-dag!

Lørdag morgen var der linet op til en lang dag. Vi var røget i første gruppe og allerede under opvarmningen fik vi det endelige bevis for, at vores uheld var brugt op. Et større sammenstød sendte en bil ud over barrieren - og det var IKKE vores. Det gik ud over Team Kunimitsu, som dermed bogstaveligt talt blev slået af sporet allerede inden starten og de kom til at døje med følgevirkninger herfra hele dagen.

Vores taktik var at køre forsigtigt og roligt og så lade alle de andre om at lave ulykkerne. En bragende god taktik - der var bare det, at de andre ikke rigtigt ville følge den. Der blev faktisk kørt både godt og hurtigt selv i gruppen med de langsomme. Bevares, der var da afkørsler, men ikke i stor stil. Det var tydeligt, at selv om vi var havnet blandt de langsomme i netop dette løb, så var der altså tale om hold, som ikke var tabt bag af en vogn og det var da også de kørere, som ellers plejer at placere sig i finalerne i danske løb.



Teamchef, Henning Smed tager det første stint!

Som sagt var der relativt få uheld, men den standard blev lige øget et trin i næste gruppe, hvor affaldene blev endnu mere sjældne. Her



Den gule Corvette i nærkamp med nogle af de øvrige deltagere!

var de bedste danske hold placeret og - noget overraskende - så det meget længe ud til at bedste danske hold ville blive SuperSlotterne fra Ålborg. De kørte både hurtigt og stabilt, men et sammenstød som slog karossen skæv og en efterfølgende diskussion om, hvorvidt bilen var for lav, skabte uro netop som de skulle køre de langsomme spor og det kostede placeringen som bedste danskere. Den ære gik i stedet til "Senior Team" som slog RaceFuns eget hold, da de heller ikke slap udenom lidt bøvl med teknikken. Hurtigste danske hold under kvalifikationen var iøvrigt et helt fjerde hold: Team Itchiban. Der er basis for nogle spændende løb fremover for at få rangordenen blandt de danske hold rettet ind.

Sidste - og hurtigste - heatrunde var forbeholdt udenlandske, og overvejende tyske, teams. Nu gik det virkelig stærkt og når man ser på omgangstiderne sammenholdt med antal kørte omgange, kan man undre sig over at det kan lade sig gøre. Når man over 1000 omgange er i stand til at køre med en gennemsnitsomgangstid som kun er få tiendedele langsommere end kvalifikationstiden - ja, så holder man altså ikke længe i barrieren. Kørte vinderholdet nogensinde af sporet? Det kan i hvert fald ikke have været meget! Og så over en distance på næsten 1000 omgange. Ualmindelig imponerende.

Nå, men alt det sidste - samt præmieoverrækkelsen - overværede undertegnede desværre ikke. På det tidspunkt var vi på vej hjem med DSB. 1:1 bilen fulgte dagen efter på

en ladvogn. Heldigvis var der kun tale om en lille elektrisk bagatelfejl, men hvem kunne vide det?

Nå ja, så er der jo lige et lille efterskrift. Vi fik aldrig bilen under 6,0 sekunder - 6,006 forblev

den bedste tid og dermed var vi det eneste hold, som aldrig fik kørt en 5-sekunders tid. Men vi blev ikke sidst - vi blev nummer 19, så målsætningen blev opnået! Og en ny er allerede ved at blive sat for næste år, for vi har lært meget!



Ja, det gode humør har vi da stadig!

Rundt og rundt....!

Årets første ovalbane-løb afholdt i Odense!

Tekst & fotos: Jan Juul

Efter at måtte aflyse sidste års november-udgave af OMR's NASCAR-løb var man igen klar til at afvikle et af årets mest unikke arrangementer i den fynske klub d. 29. marts.

13 mand var mødt op for at dyste på den hurtige oval-bane, og traditionen tro var der masser af action, spænding og ikke mindst sjov og ballade.

De lokale kørere var igen overlegne og tog sig, man fristes til at sige som sædvanligt, af de 3 podiepladser.

Har man ikke prøvet denne sjove løbsform endnu vil chancen igen være der 1. november. Så støv din NASCAR af og kom med.....du vil ikke fortryde det!



OMR 500 1:32 NASCAR Spring Edition 2008

1. Klaus Godtfredsen	OMR	444 omg.	268,00 omg.
2. Kim Aanundsen	OMR	443 omg.	268,00 omg.
3. John Pettersson	OMR	433 omg.	266,2 omg.
4. Preben Rasmussen	HMRK	427 omg.	263,7 omg.
5. Niels Elmholt	HMRK	422 omg.	267,3 omg.
6. Georg Rutherford	OMR	415 omg.	263,6 omg.
7. Jan Juul	MMRK		263,2 omg.
8. Bjarne Godtfredsen	OMR		263,2 omg.
9. Jan Høgfelt	ASCC		261,5 omg.
10. Helge Christoffersen	OMR		261,4 omg.
11. Kristian Visgaard	MMRK		254,6 omg.
12. Thomas Ludvigsen	HMRK		231,5 omg.
13. Mathias Høgfelt	ASCC		229,1 omg.

ODSHERREDS
Slot Car Shop

Odsherreds Slot Car Shop
Tigervej 2
DK-4581 Rørvig



Tlf. +45 61462052
Tlf. +45 60155225
oscs.dk@gmail.com



**Stort udvalg i biler
og reservedele!**



Se vor net-butik på

www.oscs.dk



Vi bygger en 1:24 dragster!

.....og bringer duften af methanol indendørs!

Tekst & fotos: Jan Juul



Vi har tidligere nævnt i MiniRacing-Nyt nr. 3 noget om Slot-Dragester, og der findes allerede enkelte dragstrips i Danmark, mens andre klubber går med seriøse overvejelser om at bygge en.

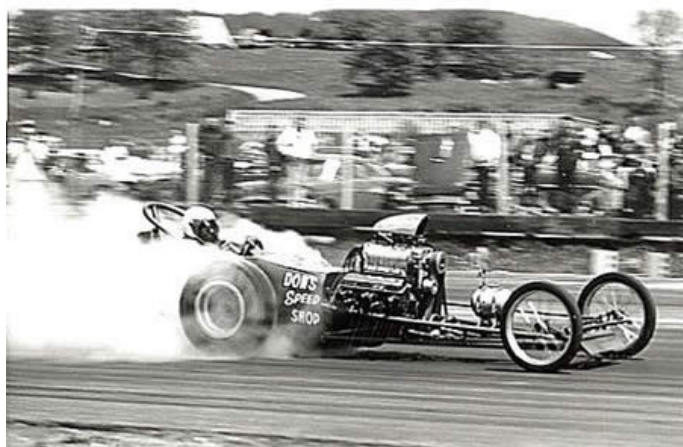
Men lad os lige starte med at give en kort beskrivelse af, hvad Dragracing er i virkeligheden.

Dragracing er kort og godt en accelerationskonkurrence med stående start mellem 2 køretøjer over en nærmere angivet distance. Denne distance er som oftest en "Quarter-Mile" (1320 feet = 400 meter) eller en "Eight-Mile" (660 feet = 200 meter).

Deltagerne konkurrerer 2 og 2 efter "vind eller forsvind"-princippet indtil der kun er 1 deltager tilbage (vinderen).

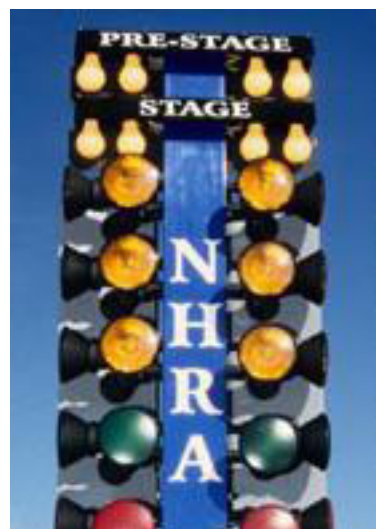


En moderne Top-Fuel Dragster!



En af de gode gamle dragsters fra 1961 in action!

Starten foregår ved hjælp af en elektronisk tingest kaldet et "Juletræ" på grund af de mange farvede startlys. På hver side af "træet" er der syv lys; 2 små gule lys i toppen fulgt nedefter af 3 større LED-lys, 1 grønt lys og 1 rødt lys. Disse lys tændes på forskellig vis alt efter racing-type.



For hver kørsel måles både tid og hastighed og første bil over målstregen vinder, med mindre, som i nogle klasser, at den kører hurtigere end sin "Diel-In Time" eller "Index-tid".

Der findes et hav af klasser i Dragracing. NHRA (National Hot Rod Association) oplyser, at de har over 200 klasser fordelt på 12 kategorier. De 12 kategorier er; Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, Pro Stock Motorcycle, Top Alcohol Dragster, Top Alcohol Funny Car, Comp, Super Stock, Stock, Super Comp, Super Gas og Super Street.

Mere information om dragracing kan findes på NHRA's hjemmeside www.nhra.com eller på http://en.wikipedia.org/wiki/Drag_racing

Martin Borch-Christensen fra KMK er en af dem herhjemme, som har bygget både biler og dragstrip. Inspireret af et par af de flotte 1:24 dragstere, som han har bygget syntes jeg, det kunne være sjovt at gå igang med et lignende projekt.

Så uden at vide andet end at det skulle være et "rør-ramme" type chassis á la Top Fuel dragstere, gik jeg igang med at lede efter egnede byggesæt, som kunne danne basis for en sådan fartdjævel.

På hobbyudstillingen "Intermodellbau" i Dortmund (en årlig tilbagevendende begivenhed i foråret) faldt jeg over et AMT byggesæt af en lidt ældre af slagsen med motoren placeret foran føreren, som dog godt kunne bruges.



AMT-byggesættet „Jawbreaker“ danner basis for vor bygning af en slot-dragster!

Så nu skulle der bare lige findes ud af hvilke andre materialer der skulle anskaffes. Rørramme-chassiset skulle primært loddessammen af firkant-messingprofil, som også blev indkøbt på omtalte hobbymesse og de øvrige småting regnede jeg med at kunne finde i diverse gemmer derhjemme.

En sådan Top Fuel type dragster er jo en lang smal tingest, så en In-Line motorholder (bracket) var det første, der skulle ledes efter. Naturligvis fandt jeg en af slagsen i rodekassen derhjemme (mange år i sporten, gør jo at man fra tid til anden har gemt en ting eller to!), men har man ikke en stor rodekasse som jeg, kan man naturligvis købe en holder hos en velassorteret hobbyhandler på nettet. På bl.a. www.professormotor.com kan man købe alle nødvendige dele til bygning af en dragster,.....endda et komplet dragster-kit.

Fra plastikbyggesættet finder vi de dele frem, som vi kan bruge.

Det indkøbte byggesæt har en "indkapslet" front og et bag-karrosseri, som vi kan bruge. Ligeledes vil vi bruge forhjul og motorattrap samt et par andre smådele, for at få dragstere til at se rigtig flot ud.



De dele vi skal bruge fra byggesættet er taget fra og limet sammen!

For at få ordentlig plads til en motor i vor dragster laver vi den en smule længere end den er vist i byggesættet. En Top Fuel'er skal i virkeligheden have en akselafstand mellem ca. 455 og 760 cm, hvilket i skala 1:24 svarer til mellem ca. 18 og 32 cm. Så med sine nu 18,5 cm akselafstand kommer denne altså til at høre til de kortere af slagsen.

Til sagen. Vi skærer først et par længder profilrør af, som herefter loddess på motorholderen. En dragster bliver smallere og smallere jo længere man kommer ud til fronten, og for at få profilrørere rettet ind skæres et lille hak med en Dremel i profilen helt oppe ved motorholderen, så profilrørere kan bukkes en smule indad.



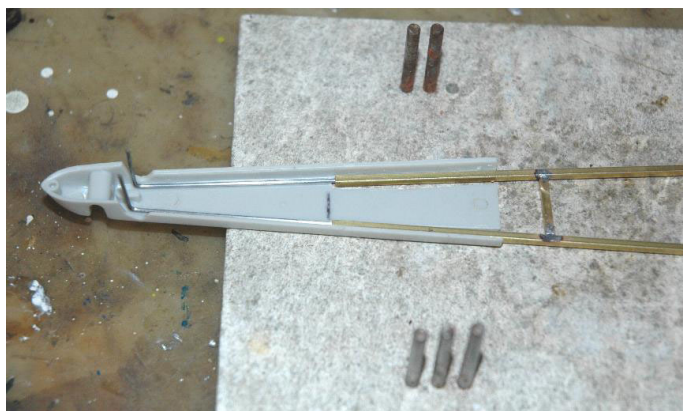
De to nederste profilrør er loddet fast til motorbracket og fået et lille hak, så de spidser indad!

Der loddes en kort profil fast mellem de to langsgående profiler, for at forstærke og styre disse, og skridt for skridt bygges rørrammen op af større eller mindre stykker profilrør.



Da byggesættet har forenden indkapslet, har vi snydt lidt og kun ladet rørrammen gå en smule ind under plastik-fordækslet istedet for at lade den gå helt ud i forenden.

I de nederste rør lodder vi et par stykker 1 mm pianotråd, så forakslen får en let fjedrende effekt.



En del af bunden på plastikfordækslets nederste del skæres væk for at få det lidt mere plan med rørrammen. Mellem de nederste profiler loddes istedet en tynd 1 mm messingplade fast.



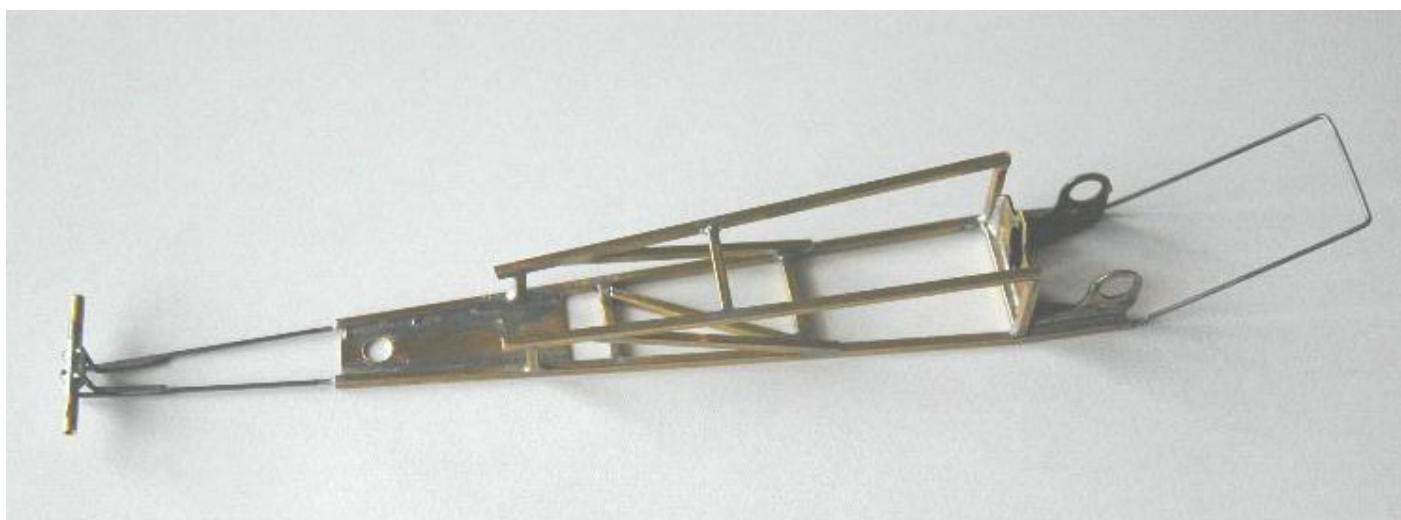
Da de til byggesættet medfølgende forhjul er beregnet til en meget tynd foraksel, lodder vi et 2,5 mm rundt rør på som forakselholder og forstærker med et par små ekstra stykker pianotråd.



Som hjælp til at støtte og eventuelt fastgøre den bagerste karrosseridel bukket et stykke 1 mm pianotråd som en bøjle, der loddes fast i begge sider i rørrammens bagerste huller.

Så langt, så godt!.....Nu er det grundlæggende rørrammechassis færdigt!

Artiklens sidste afsnit bringes i næste nummer.





De 30 biler fyldte godt op under teknisk kontrol

1. afdeling i Kolding

Tekst: Henning Smed
Fotos: Jan Juul

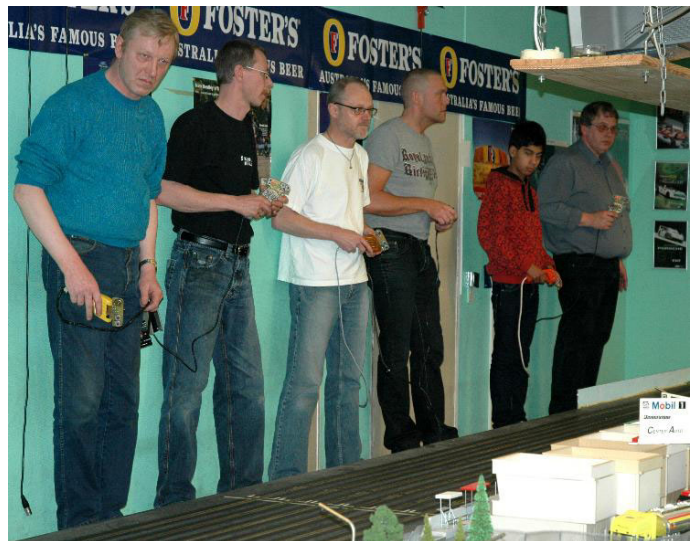
Slot-it DM sæsonen blev sparket igang med fulde omdrejninger i Kolding. Hele 30 kørere kæmpede om point i årets første afdeling.

Ugerne op til løbet havde afsløret en stor forhåndsinteresse. Diskussionerne på ScaleRace forummet gik livligt - både om reglementsdetaljer og om, hvem - og hvilken biltype - der ville være forhåndsfavoritter. Alt sammen noget, som indikerede at forberedelserne rundt omkring i klubberne kørte på højtryk.

Der blev da også trænet intensivt på Kolding-banen inden starten. Allerede aftenen i forvejen var de første i sving og lørdag morgen var der fyldt op på alle spor helt frem til bilerne skulle indleveres til teknisk kontrol. Netop Kolding-banen er også en bane, som man dårligt kan træne nok på. Halvdelen af banen er en træsektion med store, hurtige sving, mens den anden halvdel er lavet af Ninco-skiner og er meget kroget - i hvert fald når man kommer færdige fra træsektionen. En svær bane at lære - men også udfordrende.

Reglementet foreskriver, at starttrækkefølgen er den aktuelle DM-stilling. Men nu var det jo første løb, så i stedet blev slutstillingen fra sidste år anvendt. Imidlertid havde over halvdelen af feltet ikke deltaget i sidste års løb, så sammensætningen af de første heats var baseret på lodtrækning og det gav et yderst varieret styrkeforhold. Da der samtidig var en lille smule bøvl med omgangstælleren var der lidt rod i allerførste heat, men det blev redt ud og resten af dagen kørte alt, som det skulle.

Efter alle havde været igennem første gennemkørsel kunne feltet reseedes til anden omgang og kørerne blev nu matchet efter det aktuelle styrkeforhold. Det ville i praksis sige, at Kolding-kørerne og andre med et godt kendskab til banen lå i den hurtige ende af feltet - og alle andre i den modsatte ende. Man skulle stå meget tidligt op for at hænge på de lokale og det lykkedes da heller ikke for ret mange.



Deltagerne udviser maximum koncentration under et af løbene!



Et kig ind i pitområdet, hvor der blev skruet, snakket og hygget i rigelige mængder!



Et blik ud over KMRC imponerende baneanlæg!

Forud for løbet havde der været megen snak om, at man ikke ville have nogen chancer, hvis man ikke kørte med en bil bygget med en Mosler-karosser. Den snak blev heldigvis gjort til skamme for feltet var yderst varieret og det gjaldt også, hvis man så isoleret på de hurtigste biler. Blandt de 10 første var der både Panoz, Corvette, Honda NSX, McLaren - og Mosler - så man skal ikke holde sig tilbage fra at stille op med sin favoritbil.

Til trods for at der var 30 startende er der meget, der tyder på, at der kan blive et endnu større fremmøde til de kommende DM-afdelin-

ger. Umiddelbart kan der i hvert fald nævnes en 10 stykker, som af forskellige årsager ikke lige kunne være tilstede til løbet i Kolding. Slot-it DM-serien er kommet godt fra start, og der bliver helt sikkert tæt kamp i løbet af året.



Podieplaceringerne, fra venstre Peter Rasmussen (2), René Schrøder (1) og René Foss (3) alle fra værtsklubben KMRC.

1:32 Slot.It, 1.afd. Kolding

1. René Schrøder	KMRC	77,44/79,28 omg.
2. Peter Rasmussen	KMRC	77,45/77,45 omg.
3. René Foss	KMRC	73,05/75,29 omg.
4. Finn Paulsen	KMRC	74,15/75,24 omg.
5. John Christensen	RRO	75,09/74,37 omg.
6. Martin Borch	KMK	69,46/75,08 omg.
7. Mathias Christensen	RRO	72,14/74,29 omg.
8. Allan Jørgensen	KMRC	74,19/73,22 omg.
9. Kurt Jensen	ØMR	72,35/73,40 omg.
10. Gorm Nørgaard	RaceF	70,45/73,08 omg.
11. Jesper Munk	KMRC	71,42/72,31 omg.
12. Henning Smed	MMRK	69,09/71,40 omg.
13. Heino Poulsen	BSCC	70,43/71,19 omg.
14. René Glæsel	OSCC	68,00/70,32 omg.
15. Leif Christensen	MMRK	65,00/70,18 omg.
16. Peter Hansen	RRO	68,00/70,13 omg.
17. Jan Juul	MMRK	66,00/70,05 omg.
18. Thomas Ludvigsen	HMRK	69,46/0,00 omg.
19. Kenneth Pedersen	KMRC	69,37/0,00 omg.
20. Niels Elmholt	HMRK	67,00/68,39 omg.
21. Rasmus Sørensen	ØMR	64,00/67,28 omg.
22. René Hansen	BSCC	64,00/67,22 omg.
23. Jimmy Pedersen	KMRC	67,00/66,33 omg.
24. Jan Andersen	SMRK	62,00/66,40 omg.
25. Allan Hansen	KMRC	65,00/66,31 omg.
26. Magni Larsen	ØMR	63,00/64,27 omg.
27. Stephen Wagstaff	HMRK	60,00/63,16 omg.
28. Christoffer Hartwig	HMK	57,00/63,14 omg.
29. Finn Schunck	OSCC	60,00/61,40 omg.
30. Stephan Andersen	HMC	60,00/61,14 omg.

Thunder in the Desert

1:24 Can-Am



Tekst: Henning Smed
Fotos: Jan Juul

I år er der blevet startet en DM-serie op for Can-Am racere på et WhitePoint chassis. Serien køres som et individuelt mesterskab, men det løb, som skabte interessen for Can-Am racerne var faktisk et holdløb: Thunder in the Desert, som blev kørt sidste år i påsken hos MMRK i Ikast. Traditioner er til for at blive skabt, så Skærtorsdag i år var der linet op til Thunder in the Desert II på klubbens 4-sporede Carrera-bane. Og tilslutningen i år var endnu større: 5 hold udfordrede sidste års vindere fra Holstebro.

Sidste år blev var Thunder in the Desert et 100 kilometers løb. Det kunne lade sig gøre, fordi der kun var 4 hold til start, hvorfor alle hold hele tiden var på banen. Men med 6 startende hold i 2008 kunne det ikke lade sig gøre at køre et distanceløb. I stedet blev løbsvarigheden sat til 10 timer - hvilket så nogenlunde modsvarede den tid, det tog at køre 100 km sidste år.

De 10 timer var opdelt således at alle hold skulle til banen 8 gange. Med den løbsform er det lidt vanskeligt at følge med i den aktuelle stilling, da det først er halvvejs i løbet - efter alle har været på banen 4 gange - at man helt

kan sammenligne, hvor langt hvert enkelt hold er. Men der er jo intet, der hindrer folk i at regne lidt på stillingen undervejs og det blev der gjort meget i i løbet af dagen.

Allerede på de første omgange kunne man hurtigt se, at det ville blive en tæt dag. Der var lidt nerver lige efter starten, men derefter holdt folk ganske enkelt op med at falde af og det varede en rum tid inden der var nogen, som kunne vriste sig løs af flokken. Omgang efter omgang hævlede de 4 hold rundt på omgangshøjde, men det blev Esbjerg-holdet som først slap taget, da de kortvarigt måtte i pit med lidt småproblemer.

I anden runde kom Randers-holdet på banen og der blev fra starten vist, at de mente det alvorligt. På allerførste flyvende omgang blev banerekorden for WhitePoint-biler slået - den nye er nu 10,13 sekunder - og det forblev iøvrigt den hurtigste omgang i hele løbet. Det kan man da tale om at forsøge sig med at demoralisere modstanderne i første hug! Det lykkedes også tildels - især da hjemmeholdet, Neckcheese, også kom på banen, men ikke var i stand til at køre fra Randers-holdet.

Men selv om Randers fra starten så ud til at være de stærkeste var det ikke med en særlig stor margin. I et enkelt stint på 24 minutter

kæmpede Neckcheese og Randers direkte mod hinanden. Efter en dybt koncentreret indsats fra begge sider - og som nævnt 24 minutters kørsel, hvor ingen af holdene faldt af sporet - var resultatet, at Randers havde øget sit forspring med 2 meter! Det var helt tydeligt et løb, hvor der ikke var plads til problemer af nogen som helst art.



Randers-holdet var uhyre stærkt besat med 4 kørere, som alle var både hurtige og sikre og det betød at de stille og roligt kunne opbygge et forspring, som halvvejs var på lidt over 40 omgange.



De deltagende vogne før starten!

Herefter fulgte Neckcheese, men sidste års vindere fra Holstebro var indstillet på at vise, at sejren i 2007 ikke var noget tilfælde og de var kun 6 omgange bagefter. Det ville blive en tæt kamp om andenpladsen, mens Randers nok skulle rammes af uheld for at tabe sejren.

Det var så også lige ved at ske, da de blev ramt af dækvibrationer og måtte i pit for at skifte til et sæt afrettede dæk. Pitstoppet var dog veltilrettelagt og blev udført uden af føringen blev sat over styr. Imens rasede slaget om andenpladsen stadig for fuld styrke. Først reducerede

Holstebro afstanden til kun 4 omgange, inden Neckcheese igen øgede til 11 omgange, men så slog uheldet til i næstsidste runde. Neckcheese's bil stoppede på banen! Straks blev den flået af og checket for en knækket ledning, men alt var OK og der var et øjeblik forvirring inden et kvikt hovedet bemærkede det store, sorte hul, der var i bunden af chassiet. Motoren var faldet ud! Se det var jo heldigvis let at fikse med en ny skrue - men hvor er den svær at få fumlet i, når fingrene ryster, så man næsten ikke kan se dem. Men i løbet af en 10-12 omgange var bilen på banen igen - mirakuløst nok uden at andenpladsen var sat over styr.

Men forspringet var nu minimalt og Holstebro-holdet havde sat bilen i det helt høje gear. I løbet af sidste heat blev forspringet ganske langsomt spist og de kørte sig stille og roligt ind på løbets andenplads. Neckcheese holdt 3. pladsen og blev fulgt i mål af "Team De Andre" - et blandet hold fra Hørning og Ikast - Racing for Fyn og Esbjerg, som aldrig helt genvandt de omgange, de satte til i starten, selv om deres bil var flyvende til sidst.

Endnu engang viste WhitePoint Can-Am race-rene sig at være både stabile (sådan da) og jævnbyrdige. Thunder in the Desert II blev som første udgave en tæt og spændende affære og traditionen er nu slået fast med 7-tommer søm: Skærtorsdag er Thunder-dag!



Vinderholdet fra Randers!



Holdet fra Holstebro på 2.pladsen!



Det lokale hold fra MMRK på 3.pladsen!

	Team ELMC	Neckcheese Racing Team Helga	Team De Andre	Racing for Fyn	Team LOMP	Randers Racing
	Lasse Kristensen	Leif Christensen	Christian Visgaard	Stephen Wagstaff	Leo Thorup	Karsten O. Frederiksen
	Peter Rønn	Henning Smed	Michael Møllegaard	Thomas Ludvigsen		Mogens Hejlesen
	Kenneth Kaas	Jan Juul	Peter Broe	Preben Rasmussen	Michael Andersen	Erling Jensen
	Flemming Nielsen	Lars Nørkjær	Peder Pedersen	John Christensen	Per Rasmussen	Jan Høgfeldt
Heat 1	225	254	248	231	244	265
Heat 2	437	518	490	463	490	524
Heat 3	661	757	740	701	737	788
Heat 4	890	1006	962	932	1000	1049
Heat 5	1103	1256	1206	1173	1252	1316
Heat 6	1334	1518	1443	1414	1507	1567
Heat 7	1551	1774	1689	1663	1767	1824
Heat 8	1775	2019	1920	1905	2033	2082
	6	3	4	5	2	1

NOERKJÆR

slot Parts

Telefon: +45 61 67 78 04

E-mail: noerkjaer@stofanet.dk

Noerkjaer Slotparts

Telefon: +45 61 67 78 04

E-mail: noerkjaer@stofanet.dk

PRISLISTE MAJ 2008

Motorer, setups & armaturer

Parma #502 S16D motor

Pro Slot S16D motor

Pro Slot 4002 - Euro M

X-12 C-can motor, Blu

Valiko 8mag motor, va

Valiko 8mag setup, best

VOKI 8mag setup, bestill

Pro Slot X-12 armaturer, 35°, 4

Valiko Open armaturer, bestillingsva

Motordele og tilbehør

ProSlot C-can setup kit, uden magneter 110

Kelly Ultra Light C-can 65

ProSlot endbell med oillite 30

ProSlot endbell kit

ProSlot T5 sky

Alpha 0-80

ProSlot f

Koford

ProSlot

S7 0.030"

Proform

Mura ar

S7 0.030"

Champion Re

Koford medium fj

Camen "regular" fjeder - 20

ProSlot shunt wire, 1m 16

S7 shunt wire, 1m 20

ProSlot fjeder isolering, ca. 15 cm. 8

Tom bøtte til armatur 2

Diverse dele

Malede

Karrosserier

3/32 bronze lejer & spacers - kuglelejer

Dkr.

S7 3/32 Racing bronze lejer 15

S7 3/32 0.005" spacer ; 0,13 mm 18

S7 3/32 0.016" spacer

S7 3/32 0.024" spacer

Sonic 3/32 0.016" spacer

Sonic 3/32 0.024" spacer

Messing

GRW 3/32

Kuglelejer

GRW 2mm

Gear & aksler

36, 37, 38T 64 pitch

34, 35, 36, 37, 38, 39T

44, 45T Chezh black 80 pitch

GT1 38T 64 pitch 18° - bronze 65

GT1 42T 72 pitch 36

Sonic 6, 7T 64 pitch 25

Sonic 8, 9, 10, 11, 12T 64 pitch 20

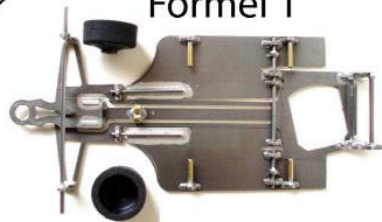
EDM pinion 160

GRW 3/32 35

Hjulnøgler



Radkovicz 1:28 Formel 1



Rullende chassis u/motor
incl. umalet karrosse

Nu kun Kr. 425,-

Noerkjaer Slot Parts er din danske specialist indenfor 1:24 og 1:32 Slotcar produkter, som benyttes under DMRU og ISRA.

Lokal dominans!

....hjemmekørerne blander sig i toppen!

Tekst: Lars Nørkjær

Fotos: Michael „Switch“ Pedersen



2. afdeling af DM skulle have løbet af stablen lørdag den 5. april, men da Jens og jeg skulle på arbejde en del af lørdagen – så vi ingen anden udvej end at flytte arrangementet til om søndagen.

13 mand havde tilmeldt sig S16D og 6 i Open12. Men allerede lørdag kl. 17.00 mødte de første 4 mand frem – 4 herlige gutter fra Esbjerg. De er i den grad blevet bidt af S16D klassen, som Brian Skovsende sagde i en af vores mange samtaler „*Det er helt utroligt som man kan fornemme bilen rundt på banen...og køreegenskaberne, farten og intensiteten er bare fantastisk*“. — Det skal nok prøves, før man helt forstår, hvad Brian mener!

Der er ingen tidtagning i denne DMRU sæson – så vi startede lidt over kl. 10.00 med det første heat i S16D. Mikael Feder fra AMRK lagde stærkt ud i det første løb, som blev kørt som Round Robin med 5 mand. Med omgangstider på 4,4-4,5 sek. var Feder i en klasse for sig selv, men en påkørsel bagfra satte ham ud af spillet. Kuglelejet gik løs (det var limet i med sekundlim – det er en dårlig ide!). Thorkild Hjort, som jo ikke deltog i første DM afdeling i Hørning, kørte i dette første heat og satte feltet

på plads med hele 193,10 omgange – ikke et dårligt resultat i et noget rodet heat. Andet heat blev en lidt blandet fornøjelse, for påsætterne. Nogle gange var der mange afkørsler og så var der perioder med flot race. Men heatets flotteste præstation stod Lasse Kristensen for. Han kørte 186,89 omgange, i det første løb på AMRKs bane, mod Peter Broe 187,03 omgange og Jan Juuls 183,78. Virkelig flot kørt af Lasse, specielt når man tænker på, at Jan Juul og Peter Broe har kørt mange løb på netop AMRKs bane.

Første rundes „finale“ løb stod imellem Switch, Erik Noltensmejer, Kim Aanundsen og Lars Nørkjær. Kim er god, selv på en bane han ikke har trænet særligt meget på. Erik Noltensmejer er de sidste par år blevet bedre og bedre – og han har tog andenpladsen i netop S16D sidst der var DM løb i Aalborg. Switch har trænet seriøst og målrettet mod netop denne DM sæson, og kører virkelig stærkt på sin hjemmebane, her i Aalborg. I selve løbet blev der kæmpet om andenpladsen imellem Kim og Switch – Kim vandt den kamp med 196,27 mod Switch 193,23. Erik fik ikke helt bilen til at spinde (chassiet blev skadet i et sammenstød) og måtte nøjes med 178,48. Lars kørte 215,48

omgange og lagde sig i spidsen efter første runde.

Placeringen fra første runde bestemte nu heatsammensætning i anden runde. Efter en kort pause startede vi anden runde. En runde som bød på indtil flere forbedringer i forhold til første rundes resultater. Erik forbedrede sig betydeligt og kørte 198,46, og dermed skubbede han Kim en plads ned. Men Kim kørte igen stærkt og kørte hele 203,81 omgange. Men Switch havde fundet formen, og kørte 2 omgange flere end Kim – nemlig 205,89. Hvilket er det antal omgange som sidste Jysk LeMans blev vundet med her i Aalborg. Thorkild forbedrede sig ligeledes, men ikke nok til at skubbe Switch, Kim eller Erik væk fra en podiumplacering.

1:24 Production S16D

1. Lars Nørkjær	AMRK	215,08/214,14	omg.
2. Michael Petersen	AMRK	192,23/205,89	omg.
3. Kim Aanundsen	OMR	196,27/203,81	omg.
4. Erik Noltensmejer	KMK	178,48/198,46	omg.
5. Thorkild Hjorth	SuperS.	193,10/197,58	omg.
6. Peter Broe	HMK	187,03/188,64	omg.
7. Jan Juul	HMK	183,78/187,66	omg.
8. Lasse Kristensen	ELMC	186,89/139,73	omg.
9. Christoffer Hartwig	HMK	176,27/179,78	omg.
10. Brian Skovsende	ELMC	171,92/167,91	omg.
11. Leif Knudsen	ELMC	168,70/170,94	omg.
12. Martin Kristensen	ELMC	152,05/159,58	omg.
13. Mikael Feder	AMRK	39,00/27,00	omg.

Efter en god gang pizza samt træning med Open12 bilerne, så blev der tid til den hurtigste klasse som vi kører DM i – Open12. Open12 er en helt fantastisk klasse, men det kræver at man investerer i en godt chassis – ellers kan man ikke følge med. Der var kun 5 mand som havde biler klar. Switch havde arbejdet hele fredag aften med sin bil, men lige meget hjalp det, den ville ikke handle i svingene – så Switch valgte at sidde over. Rigtig ærgerligt for ham, da han lå godt i DM stillingen. Vi kørte Open12 som en 5 mands Round Robin og det var klart fra starten at Feder og Lars var hurtigst. Feder kørte 230,72 og Lars 233,95 omgange. Erik havde vel nok feltets hurtigste bil, ned ad langsiden, Erik kørte 208,45. Kim som investerede i et Horky chassis til starten af sæson 2007 (og blev danmarksmester 2007 i Open12) kørte 216,72. Peter Broe kørte 199,07 omgange. Alt i alt et rigtig godt første løb. Alle kørte stabilt og sikkert uden de helt store problemer. MEN så kom problemerne i anden runde...

Det startede med at tælleren ikke talte når Eriks bil kørte hen over tælleren!!! Efter en del forsøg og snakken frem og tilbage, blev det vedtaget at løbsleder Jens Albertsen ville sætte en streg hver gang Eriks bil kørte over startlinien... Ikke det mest optimale, men hvad skulle vi gøre. Anden runde gik i gang. Efter 1 omgang måtte Kim ud og rode med sin bil. 40 sekunder senere gik Feders karrøse i stykker og forlod løbet – han mente ikke at han kunne forbedre sine 230,72 omgange fra første løb. Kim kom ind i løbet igen midt i 2. stint, men fik aldrig fart i sin bil igen. Peters gear gik i stykker midt i 4 stint og forlod løbet. Alt imens satte Jens streger for Erik, Erik som jagtede Feders 230,72 og Kims 216,72, men desværre for Erik blev det ikke helt det Open12 løb, som han havde håbet. Sidste år løb Erik med sejren, netop i Open12. Erik kørte 213,23 omgange. Jeg kørte uden om alle problemerne og nød godt af pladsen på banen, jeg kørte 238,08 omgange.

Jeg vil gerne slutte af med at takke alle jer der tog vejen forbi Aalborg og håber på at endnu flere vil finde vej næste gang vi har et DM løb her i Aalborg.



1:24 Open X12

1. Lars Nørkjær	AMRK	233,95/238,03	omg.
2. Mikael Feder	AMRK	230,72/143,00	omg.
3. Kim Aanundsen	OMR	216,72/129,99	omg.
4. Erik Noltensmejer	KMK	208,45/213,23	omg.
5. Peter Broe	HMK	199,07/12,00	omg.

Magert fremmøde!

.....men god og hyggelig dag til CanAm hos Vikings!

Tekst: Niels Elmholt Christensen

Fotos: Jan Juul

Vi var fire Fynboer (Preben, Thomas, Stephen og undertegnede) som havde set frem til 2. afdeling af Whitepoint Can-Am i Frederikssund. To af os (Preben og undertegnede) havde deltaget i første afdeling i Odense, men de to sidste ikke havde kørt ret meget med deres ny erhvervede Whitepoint-biler.

Der havde været lidt uro i ugen op til løbet, da arrangøren, Peter Christiansen fra Vikings kun havde fået nogle få tilmeldinger, men heldigvis blev man enige om at fuldføre løbet da der var håb om at kunne samle en 9-10 deltagere.

Desværre mødte der kun 7 kørere til start. Foruden de fire fra Fyn, kom Jan og Smed fra Midtjylland og Jørgen Rigstrup fra Herlev. Det var skuffende, når man ved hvor mange Whitepoint-biler der kører i Jylland og jeg havde også regnet med at der ville komme nogle stykker fra Sjælland. Til gengæld havde de fleste gjort en del ud af deres biler og det var et flot felt, der stillede op.

Men til selve løbet. Der var kun Peter fra den arrangerende klub og med kun 7 deltagere var der plads nok i lokalerne, men når vi kørte 4 mand i heat var der kun tre påsættere, så Peter måtte være både løbsleder og påsætter. Heldigvis dukkede René fra Vikings op lidt senere, så det hjalp lidt på det.



Peter Christiansen og Niels Christensen diskuterer gamle R/C-dage mens Preben og Stephen lytter interesserede!

Det var tydeligt at forhåndskendskab til banen var en fordel og Jørgen Rigstrup var da også helt ustyrlig og kørte os andre sønder og sammen. Jan og Smeden havde kørt på banen før og fulgte med så godt de kunne, mens vi andre fire der kørte første gang på banen halsede bagefter. Der var dog mange spændende dueller undervejs og resultatet blev først afgjort efter anden gennemkørsel, hvor alle kørte flere omgange end under første. Jeg kørte mod Stephen og Thomas i første heat i anden gennemkørsel og fik kørt en del omgange og det skabte lidt nervøsitet blandt de fire, der skulle køre i andet heat. Jeg var dog ikke selv imponeret, og det viste sig også at Jørgen, Smed og Jan Juul fik kørt flere omgange end jeg i deres heat.

Så sammenlagt vandt Jørgen fortjent efter suveræn kørsel, med Smeden og Jan Juul på de næste pladser. Undertegnede, Preben, Thomas og Stephen lukkede leddet.

Det var alt i alt et godt arrangement og Peter gjorde en stor indsats for at vi skulle føle os hjemme. Jan Juul og jeg kendte Peter C. fra starten af firserne, hvor Peter bl.a. var med til at arrangere de første DM for 1/12 RC elbiler, og jeg havde ikke set ham siden dengang, så det var herligt at få genopfrisket bekendtskabet. Vi hyggede os gevaldigt, ikke mindst under frokostpausen hvor der blev udvekslet gamle minder fra R/C-årene.

Jeg havde glædet mig til at køre på den berømte bane, men blev lidt skuffet over den. Udformningen var fin, men banen var ujævn og det gjorde at Whitepoint bilerne med deres relativt høje tyngdepunkte let røg af i svingene. Vi prøvede banen bagefter med Scaleracebiler og det var betydeligt sjovere.

Tak til klubben og de deltagende kørere. Jeg ser frem til Randers, hvor der er håb om et et større fremmøde.

2.afd.1:24 White Point CanAm

1. Jørgen Rigtrup	HMC	135,23/139,16	omg.
2. Henning Smed	MMRK	132,25/133,15	omg.
3. Jan Juul	MMRK	129,22/130,17	omg.
4. Niels E. Christensen	Højfyn	126,19/130,07	omg.
5. Preben Rasmussen	Højfyn	128,18/129,09	omg.
6. Thomas Ludvigsen	Højfyn	126,02/128,02	omg.
7. Stephen Wagstaff	Højfyn	113,11/116,04	omg.



MEDLEMSKLUBBER

KLUB	BY	KONTAKT	TELEFON	MAIL
AMRK	Aalborg	Lars Nørkjær	61677804	lars.noerkjaer@stofanet.dk
DSR	Allingåbro	Gert Egeberg	22221131	gertegeberg@get2net.dk
ELMC	Esbjerg	Lasse Kristensen		janelasse@mail.dk
HMC	Herlev	Jørgen Rigtrup	21245543	jorgen.rigtrup@a.cirque.tv
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	75507038	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
RaceFun	Rødovre	Keld Høfler	29919191	fun@racefun.dk
RMRK	Randers	Mogens Hejlesen	86432309	moghej@bd.dk
RRO	Odense	John Christensen		rro@sport.dk
SuperSlot	Aalborg	Lars Jacobsen		lars@next-stay.eu
VSC	Frederikssund	Pål Hansson	26322933	paal@scaleracing.dk
ØMR	Ølstykke	Torben Olsen		info@team-oemr.dk

.....se mere på www.dmrु.dk

KALENDER

Maj

- 17. DM 3 1:24 White Point CanAm, RMRK Randers
- 18. JLMS 1:24 S16D 6. + 7. afdeling (FINALE), Holzenheim, Viby
- 24. DM 3 1:32 Slot.It, HMC Herlev
- 31. DM 3 1:24 S16D Junior + 1:32 Open + 1:28 Formel 1, BSCC Blovstrød

Juni

Juli

August

- 30. DM 4 1:24 White Point CanAm, MMRK Ikast

September

- 6. DM 4 1:24 S16D Junior + 1:32 Open + 1:28 Formel 1, SRW Sparkær
- 13. DM 4 1:32 Slot.It, SuperSlot, Gistrup
- 20. DM 3 1:24 S16D + X12, OMR Odense
- 27. DMRU 40 års Jubilæumsfest, RaceFun Rødovre
- 27.-28. DM 1:24 HardBody, RaceFun Rødovre

