



# MINI RACING



# Net



Nr. 8 - maj 2007

Danmarks Digitale Miniracing-blad

„Thunder in the Desert“  
- 1:24 CanAm race på Desert Spring Raceway



## Vi bygger en 1:24 S16D-bil!

- 1.del af ny artikelserie





## **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,

Jeg ved godt, at jeg i sidste nummer skrev, at Mini-Racing Nyt ikke skulle til at være et månedsblad, men man har jo som bekendt et standpunkt til man ta'r et nyt.

Sidste nummer blev alt for „stor“ (10 Mb) på grund af de mange fotos af bilerne fra Scale-DM'et i Hørning, så det skal vi nok holde os lidt fra i fremtiden, medmindre bladet istedet skal udkomme lidt oftere.

Dette er også muligt, så længe der kommer materiale nok. Så hvis I blot er rigtig flittige med løbsreportager og andre artikler, så vil vi lade bladet udkomme i den frekvens, der er materiale til....uden at det nødvendigvis er de samme, der skal skrive hele tiden!

Sker der noget på Sjælland?

Man kunne godt fristes til at tro, at det gør der ikke....i hvert fald ikke meget, hvis man skal bedømme ud fra det vi (ikke) modtager her på redaktionen.

Det ville da være dejligt med lidt løbsreferater, og lidt klubsladder fra det sjællandske, men hele området lader til at være én stor soveby, hvad miniracing angår.

Vi har naturligvis vore faste sjællandske skribenter (stor tak til dem!), men de er ligesom helliget artikler af mere generel karakter, så det ville da være dejligt om andre kunne fortælle os andre lidt om hvad der foregår på Sjælland.

hilsen

Redaktøren

## **INDHOLD**

side 3	OMR 500 2007 Spring Edition
Side 5	ASCR 2-timers Åbningsløb
side 8	Carstens Tekniske Corner
Side 12	Thunder in the Desert
side 15	Pit-Gossip...set og hørt siden sidst!
Side 16	Kalender

Forsidefoto: Henning Smed

1:24 White Point Can-Am McLaren M6A

# Fynboerne holdt på traditionerne!

OMR 500 Spring Edition afviklet med det største deltagerantal til dato.....Fremtiden tegner lovende!

Tekst & Fotos: Jan Juul

I USA til de rigtige NASCAR-løb, skal man helst være fra Sydstatene for at være „rigtig“ NASCAR-kører, da det er her de fleste løb afvikles og serien har sine rødder.

I Danmark skal man åbentbart helst være fra Fyn!

Sådan kunne det i hvert fald godt se ud, da OMR afholdt det første af sine efterhånden traditionsrige og årlige OMR 500 Ovalbane-løb for 1:32 Scalextric NASCAR-biler.

I alle tidligere løb har værtsklubbens medlemmer sat sig godt og grundigt på podiepladserne og det var ingen undtagelse i deres „2007 Spring Edition“.

Glædeligt var det at løbet havde tiltrukket det hidtil største startfelt til dette arrangement med hele 17 deltagere. Når dette så sammenholdes med det faktum, at flere tidligere, faste deltagere manglede på grund af andre forpligtelser, kan man med spænding kun se frem til klubbens „2007 Fall Edition“, hvor der forhåbentligt vil møde endnu flere deltagere op.



Hver deltager har 3 kvalifikationsrunder til at kvalificere sig til finalen, og hver runde består af et antal heats (afhængig af antallet af deltagere), hvor man maksimalt kan køre 6 x 45 omgange.

Når den første har fuldført 45 omgange på et spor slukkes strømmen og man skifter spor. Det gør, at det betyder utroligt meget hvilke køre man kommer i heat med.

Kommer man i heat med nogle, som hurtigt kan få lagt en god distance ned til de øvrige, er man færdig fordi man kommer til at mangle omgange. Modsat hvis man kommer i et heat, hvor man selv er den, der styrer heatet, har man god mulighed for at lave „Full House“ (270 omg.)

Derfor roterer kørerne også mellem de 3 runder, således at man ikke kommer til at køre mod helt de samme i hver runde.

Det 17 mand store felt ved OMR 500 Spring Edition 2007



Georg Rutherford fra værtsklubben OMR fik Full House hele 2 gange, men kørte meget stærkt og løb også med den endelige sejr efter en spændende kamp med Kim Aanundsen i finalen, som gik over hele 75 omgange.

Dejligt med det store deltagerantal, som tyder på at flere og flere endelig får øjnene op for, hvor sjovt det faktisk er at køre denne form for race.

Så støv NASCAR-bilerne af på hylden og kom til Odense i november, hvor næste OMR 500 finder sted.....men måske afvikles Odder 400 i mellemtiden, på den nye Oval Short Track i Odder, hvem ved?

#### OMR 500 Spring Edition 2007

1. Georg Rutherford	OMR	443 omg.	270,0 omg.
2. Kim Aanundsen	OMR	442 omg.	268,2 omg.
3. John Pettersson	OMR	434 omg.	269,2 omg.
4. Helge Christoffersen	OMR	420 omg.	263,1 omg.
5. Thomas Ludvigsen	HMRC	413 omg.	268,3 omg.
6. Jan Høgfeldt	ASCR	251 omg	263,4 omg.
7. Jan Juul	MMRK		262,5 omg.
8. Christian Jochumsen	Holstebro		259,3 omg.
9. Lasse Kristensen	ELMC		254,2 omg.
10. Preben Rasmussen	HMRC		253,7 omg.
11. John Christensen	RRO		252,7 omg.
12. Erik Mathiasen	OMK		249,6 omg.
13. Lindy Kristensen	ELMC		245,6 omg.
14. Peter Hansen	RRO		235,2 omg.
15. Kent Thygesen	ELMC		232,7 omg.
16. Mathias Høgfeldt	ASCR		225,6 omg.
17. Johan Christensen	RRO		195,3 omg.

Finaledelegerne fra venstre; Helge Christoffersen, Jan Høgfeldt, Kim Aanundsen, Thomas Ludvigsen, John Pettersson og Georg Rutherford.



Se mere på

[www.odder-modelbilklub.dk](http://www.odder-modelbilklub.dk)

om  
information  
og dato



# 2-timers løb hos ASCR i hyggens tegn!

Neckcheese Racing - Team Helga vinder Århus-klubbens åbningsløb!

Tekst: Henning Smed

Fotos: Jan Juul & Henning Smed



Hvad er opskiften på fremgang for en minirace-klub? At skulle pille sin bane ned NU fordi lokalet omkring her og nu skulle renoveres og derefter anvendes til andet formål og derefter stå uden lokaler? Ja, endda uden et sted blot til at opbevare tingene.

Nej vel - det lyder ikke rigtig fremgangsrigt. Men ikke desto mindre har ovenstående situation i den grad fået sparket nyt liv i Århus SlotCar Racing (ASCR). Et bevis på at modgang gør stærk.

Krisen opstod sidste efterår. Den lille klub på omkring 10 medlemmer havde i nogen tid holdt til i de samme lokaler i Hørning, hvor Peter Broe havde sin store 8-sporede træbane til at stå.

ASCR var opstået som en naturlig fortsættelse af en løs sammenslutning af miniracere i Århus-området, som hver især havde mere eller mindre permanente baner opstillet, hvor man så mødtes og kørte imod hinanden. Muligheden for at dele lokaler med Peter Broe havde skabt basis for en permanent 4-sporet Carrera bane og en fast klubstruktur var blevet etableret.

Men klubbens fremtid var truet, da kommunerne efter sammenlægningen sidste år skulle bruge mere plads!?! Man fik et halvt års varsel og satte sig derfor ned for at vurdere fremtiden. En 8-10 mand var enige om, at der måtte gøres noget, så der blev ridset et budget op, hvorefter alle mand begyndte at søge efter egnede - og billige - lokaler.

Der dukkede ikke rigtigt noget op og pludselig tog alt en drejning mod det værre. Det halve års varsel fik med et slag ben at gå på. Jovist, banen kunne stadig stå i det gamle lokale, men det ville blive med bygningshåndværkere sværmende omkring den og iøvrigt uden vinduer i rummet, hvorfor det både regnede og sneede ind på banen! Det var ikke svært at forestille sig, hvordan det ville se ud efter kort tid - men fra da af begyndte heldet til gengæld at smile til klubben.

Samtidig med, at det stod klart at banen måtte pilles fra hinanden, dukkede der nemlig lokaler op. Jeg har med vilje ikke skrevet "egnede" - for det var godtnok ikke sådan man umiddelbart ville beskrive de to fugtige og rodede kælder-rum, som var til leje. Men der var to store fordele, som ikke kunne overses: Rummene var billige og - ja, de VAR der ganske enkelt.





*Sådan så lokalet ud inden ASCR gik igang med renoveringen.....sætter arbejdet lidt i perspektiv!*

NU skulle der ske noget! Klubaftener, week-ender, almindelige hverdage - ja, alle tidspunkter, hvor der kunne afses et par folk, blev brugt i kælderen. Entusiamen boblede og der blev brudt ned og bygget op i et tempo, så man skulle tro, at det var løgn. Efter nogle få uger var der flyttet rundt på et par vægge, trukket nyt strøm og det hele var i det hele taget bragt i en sådan stand, at banen kunne flyttes, hvorefter man i noget mere ro og mag kunne få det hele bygget op igen.

Alt dette skete i november/december 2006 - og det er vanskeligt at tro på i dag, når man besøger ASCR's bane. Alle er nu enige om, at man var utroligt heldige med, at man blev smidt ud af de gamle lokaler! De nye kælderlokaler er blevet rigtig flotte - man har fået meget mere plads - og oveni det hele har man fået så stor tilstrømning af nye medlemmer, at man i øjeblikket har lukket for flere medlemmer og ligefrem har folk på venteliste. Som ting kan vende på kort tid.

#### ÅBNINGSLØBET

For at markere, at klubben nu var veltableret i de nye omgivelser, inviterede man til åbningsløb d. 17/3. Et langdistanceløb (2 timer) for hold. Desværre blev denne invitation lidt skuffende ikke taget op at særlig mange udenbys køre. Faktisk mødte kun 1 udenbys hold op, men heldigvis havde mange af klubbens egne medlemmer dannet hold, så der var alligevel basis for en god gang ræs - og ikke mindst snak!

Banen, som klubben kører på, er stadig en 4-spors Carrera, som kun er blevet modificeret en lille smule for at kunne passes ind i de nye lokaler. Paradoksalt nok blev man nødt til at bygge banen lidt større for at den bedre kunne

lvære der. Hvordan det lige hænger sammen er noget vanskeligt at forklare på skrift, men når man først ser lokalene og får forklaringen er det ganske indlysende. Layoutet på banen er meget overskueligt og det er en bane, som man hurtigt lærer at finde rundt på og bliver gode venner med - samtidig med, at den ikke er kedelig at køre på for de "gamle drenge". Et godt kompromis, man har ramt der.



*ASCR går ind for hjemlig hygge.....derfor er hjemmesuttere obligatoriske!  
Her et par af de mere opfindsomme!*

#### INGEN PÅSÆTTERE

Der er pænt med luft omkring banen, som står midt i et stort lokale. I modsætning til mange andre klubber, har man været så heldige, at man ikke har været nødt til at udnytte hver eneste kvadratcentimeter af lokalet for at få en passende længe på banen og det betyder, at man kan bevæge sig frit omkring hele banen samtidig med at de, som ikke kører, kan sidde og følge med fra et større sofaarrangement. Hov, "sidde og følge med"? Den går da ikke - de skal da være påsættere? NEJ! Lige netop dér adskiller ASCR sig i den grad fra andre klubber: I ASCR kører man uden påsættere! Hold da op! Det er noget, som køre fra andre klubber ganske enkelt har svært ved at forstå - men der er kun en ting at sige til det: Det fungerer GLIMRENDE!

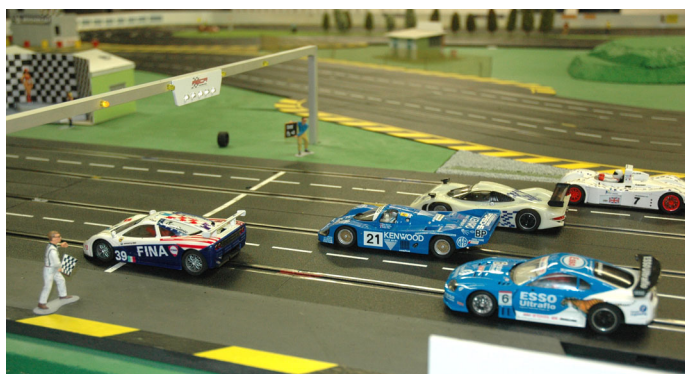
Det er selvfølgelig vigtigt at huske, at forudsætningerne til at køre uden påsætning er tilstede. Som nævnt kan man bevæge sig frit hele vejen omkring banen og for det andet er banen udformet, så man let kan nå ind til svingene hele vejen rundt uden man absolut skal have gorillaarme. Princippet er så det enkle, at hvis man kan nå bilen fra kørerpodiet, må man sætte den på derfra - ellers må man ud på banen og man SKAL løbe med uret rundt. Dermed koster en afkørsel ude på banen altid nøjagtig det samme: En løbetur banen rundt, hvilket i praksis er lige godt en omgang.





Selvpå sætning!.....der skal løbes rundt om banen, hver gang man falder af, så hvem siger det ikke giver motion at køre miniracing? Her er Steen i fuld fart!

Denne lille regel er med til at skabe en rigtig god stemning i klubben. For lad os nu se det i øjnene: Fold GIDER ikke sætte på. Til løb rundt omkring i klubberne ser man jo gang på gang at man skal rundt og lede efter påsættere inden hver heat - også selv om der er et fast skema for, hvem der har tjansen. Og når de så endelig er på plads, så dur de jo ikke! I hvert fald ikke, hvis man skal høre efter kørerne, som står og galer op, hver gang deres bil ikke er tilbage i rillen indenfor 1/10 sekund efter den har forladt den.



Bilerne kører i mål efter 2 timers race!.....forest den vindende McLaren F1 prepareret af Scuderia Pooh og kørt af Neckcheese Racing - Team Helga!

Hos ASCR har man fri til at skruer bil eller sidde og snakke, når man ikke selv kører - og det er jo lige netop det, man helst vil. Oven i købet er klubben også i stand til at køre løb på klub-aftener, selv om der kun dukker 4 mand op.

Alt i alt er der blevet skabt en levedygtig klub, som også råder over nogle fremragende faciliteter. Alt sammen som følge af, at man blev smidt ud! Hidtil er det kun et fåtal af ASCR's køreere, som har vist sig udenfor klubbens egne rammer, men mon ikke det så småt vil ændre sig? Åbningsløbet gav klubbens medlemmer en god forsmag på, hvad lidt længere løb end de

sædvanlige klubaftens sprint kræver, og når dette læses har den jyske SLEMC-serie også været på besøg på banen. En god del af klubbens medlemmer har også fået mod på at prøve kræfter med 1/24-biler. Indtil videre WhitePoint chassis'er med enten lexan eller byggesætskarrosser, men fra næste sæson åbnes der også for metalchassis'er. Jo, fremgang fødtes af modgang.



Til højre Team RUST (Allan, Jesper & Tonny) på 3.pladsen og til venstre Team PK (Preben & Kasper) på 2.pladsen.



Vinderne af ASCR's Åbningsløb; Neckcheese Racing - Team Helga, Jan Juul & Henning Smed!

#### Åbningsløb ASCR 1:32

- |  |                  |
|--|------------------|
| 1. Neckcheese Racing - Team Helga (fea. Scuderia Pooh) |                  |
| Jan Juul   |                  |
| Henning Smed   | MMRK 1030,6 omg. |
| 2. Team PK   |                  |
| Kasper   |                  |
| Preben   | ASCR 994,7 omg.  |
| 3. Team Rust   |                  |
| Allan Jensen   |                  |
| Tonny  |                  |
| Jesper   | ASCR 966,3 omg.  |
| 4. Team VREH   |                  |
| Jan Høgfjeldt  |                  |
| Kim T.   | ASCR 943,5 omg.  |
| 5. Team Alufæg   |                  |
| Brønne   |                  |
| Steen  | ASCR 912,1 omg.  |



# Carsten's *tekniske* Corner



Vi bygger en 1:24 Production S16D bil

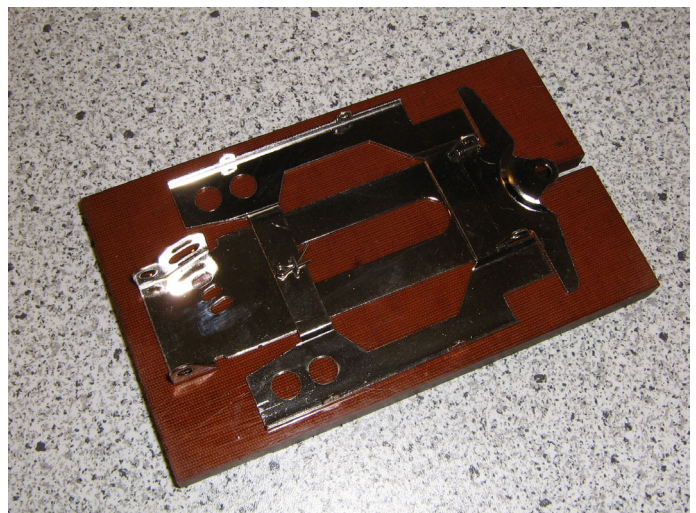


Tekst & Fotos: Carsten Grønnemann

Jeg vil i denne artikelserie se på, hvad der skal til for at bygge en top-notch S16D-bil til brug ved DMRU's DM-serie.

## **Chassis**

Jeg har valgt et Champion Turbo Flex chassis. Dette er langt det mest udbredte. Nogle gange kan et Mosetti chassis også virke ganske godt, især på snoede baner, men generelt forekommer det mig lidt for blødt. Det bukker let. Altså beslutter vi os for Champion Turbo Flex.





At tune en bil hedder på Amerikansk at „Blue-printe“. (Blueprint = arkitekt tegning).

Det vil simpelthen sige, at man laver alt som designeren havde tænkt sig.

Alt hvad der var tænkt lige skal være helt lige, og alt hvad der var tænkt rundt skal være helt rundt.

Først tager vi splitten ud som holder de 2 dele samlet, og så ligger vi delene op på rettebrættet. Et rettebræt er et helt uundværligt stykke værktøj. Det kan enten være et dertil indrettet og indkøbt stykke værktøj, eller det kan være en så simpelt som en klods af et Formica bordplade el. lign. Bare det er plant, jævnt og har en passende størrelse.

Men tilbage til chassiset. Det skal altså være helt fladt. Både på langs og på tværs.



De lodrette dele som holder bagaksel lejerne skal også være i vinkel. Hvis man har en retteklovs (en klods af passende størrelse som man tror på er i vinkel) er det en stor hjælp, ellers kan en simpel plastik vinkel også gøre det.

Dernæst laver vi en forstærkning af bagtøjet.

Det gøres ved at lave 2 x 90 graders buk på en 1.5 mm piano wire som vist og så lodde den til den bagerste del af chassiset. Den skal beskytte geometrien af bagtøjet, hvis vi bliver kørt ind i bagfra. At få bukket så bøjljen har den rigtige længde kræver lidt øvelse. Prøv bare et par gange, hvis det ikke lige lykkes i første forsøg.

P.S: Piano wiren skæres lettest over med en skæreskive på en Dremel.



## Lodning

Når vi nu er ved lodning, er der et par grundregler som vi måske lige skal gennemgå. Man kan nemlig ikke samle en S16D bil uden at kunne lodde.

Til dette arbejde har vi brug for en loddekolbe på omkring 40 watt. De store på 100 watt er til tagreuder, og de små på 15 watt er til elektronik. Til dette arbejde er omkring de 40 watt rigtigt.

For at kunne lodde skal de ting (emner) der skal loddessammen være rene. Ellers kan tinnene ikke binde. Brug lidt smergellærred til at afpudse emnerne inden du forsøger at lodde dem sammen. Hvis der er mistanke om olie, så brug acetone el. lign til affedtning inden lodning.

Hvis der skal laves en **mekanisk** lodning så anbefales det at bruge loddevand. Hvis der derimod er tale om en **elektrisk** lodning, så må der **aldrig** bruges loddevand. Loddefedt kan jeg ikke anbefale.

Anyway, rengør emnerne. Hold loddekolben mod det sted der skal loddessammen. Tilsæt en smule lodde tin. Kun lige nok til at danne en varmebro mellem loddekolbe og emne, og varm emnet op. Tilsæt lidt mere tin og flyt langsomt loddekolben langs emnet indtil der er et **tyndt** lag tin på emnet. Det er nu forfattet, og klar til at blive loddet sammen men sin modpart. Hold delene sammen og varm med loddekolben. Tilsæt tin nok til at der dannes en forbindelse men aldrig så tinnene ligger i klumper.

Får du for meget tin på kan det som regel „slås“ af. Varm emnet op til tinnene flyder. „Slå“ emnet ned i bordet med et fast lille slag. Det vil som



regel få det varme tin til at flyve af. (Pas på hvor det havner.)

Hold emnet fast indtil tinnene er stivnet. Rens derefter omhyggeligt. Gerne med en gammel tandbørste. Stivnet harpiks fra flusmidlet i tinnene ser ikke pænt ud og skal renses af. Har der været brugt loddevand er det vigtigt at få loddevandet renses af da det er stærk syre og vil korrodere (ruste) materialet hvis det ikke er renses ordentligt væk. (Loddevand er ganske simpelt zinkmættet saltsyre.)

Med tiden udbrænder kobberet i loddespidserne og der sætter sig sorte skaller på lodde spidsen med mindre disse er af den specielle long-life type. Disse skaller leder ikke varmen særligt godt. Det er derfor nødvendigt af og til at rense selve loddekolbens anlægs flader med en fil. Ellers virker loddekolben ikke ordentligt. På et tidspunkt er spidsen helt slidt op og må skiftes, hvilket dog kan gøres på de fleste uden at kassere hele loddekolben.



Bagtøjsforstærkningen er loddet i med en pæn lodning hvor tinnene har flydt og udfyldt hulrummet, uden at sidde i store plamager og klumper.

### **Kuglelejer i bagaksel**

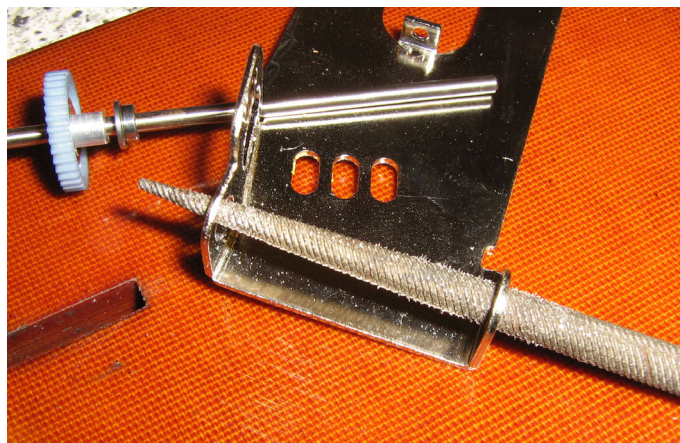
Ifølge DMRU's reglement er det tilladt med kuglelejer i bagaksel. Så det sætter vi i. Kuglelejer er væsentligt dyrere end glide lejer, men holder ganske længe hvis man altså passer godt på dem. Hvis vi valgte glide lejer ville vi lodde dem i efter samme princip som her, men det er ikke godt at lodde på kuglelejer. Dels er de af rustfrit stål, som kun vanskeligt kan loddes, dels tåler olien i de forseglede lejer ikke rigtigt at blive opvarmet til de ca. 350 grader som der skal til for at lodde.

Olien forkuller og binder lejet op i stedet for at smøre. Da lejet er forsejlet hjælper det faktisk ikke at oliere dem bagefter. (Tak til Lars Nørkjær for den indsigt).



Altså vælger vi at lime lejerne fast. Jeg har valgt at bruge Plastic Padding SuperStål, som er en hurtigt tørrende to-komponent lim, men Araldit og lignende kan også bruges.

Bemærk dog at disse limtyper ikke kan tåle stærk varme. Så det er altså vigtigt at vi har loddet bagtøjs forstærkningen i først.



Inden vi kan lime skal vi dog lige have bagtøjet lignet op.

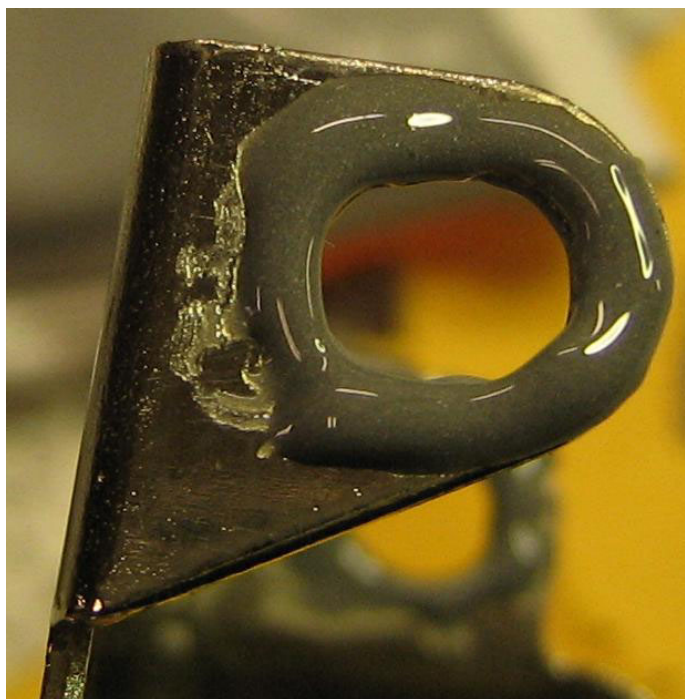
Til det bruger vi 2 gear-hjul af den type vi har tænkt at anvende, foruden en bagaksel, kuglelejerne og et stykke millimeter papir. Desuden bruges en klemme, samt en rundfil til at justere leje hullerne med.

Limen puttes på leje holderne, og lejer trykkes forsigtigt i.

Pas på der ikke kommer lim ind i lejet. Hvis dette sker, er lejet sandsynligvis ødelagt.

Monter begge lejer. Isæt aksel og de to gear hjul, og sæt det hele op på rettebrættet med millimeter papir under. Brug en klemme til at

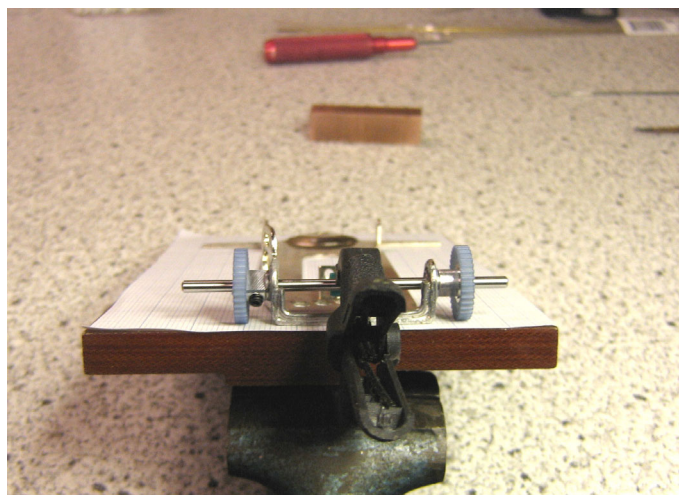




holde det hele sammen. Lav de sidste justeringer og sæt det hele til at hærde natten over gerne et lidt lunt sted.

Husk at rense lejer og stag med acetone inden limning. Der skal være helt rent og affedt. Eller binder limen ikke ordentligt.

Tandhjulene bruges til at sikre at akslen kommer til at sidde lige højt i begge sider, og millimeter papiret til at sikre at akslen er vinkelret på chassiset.

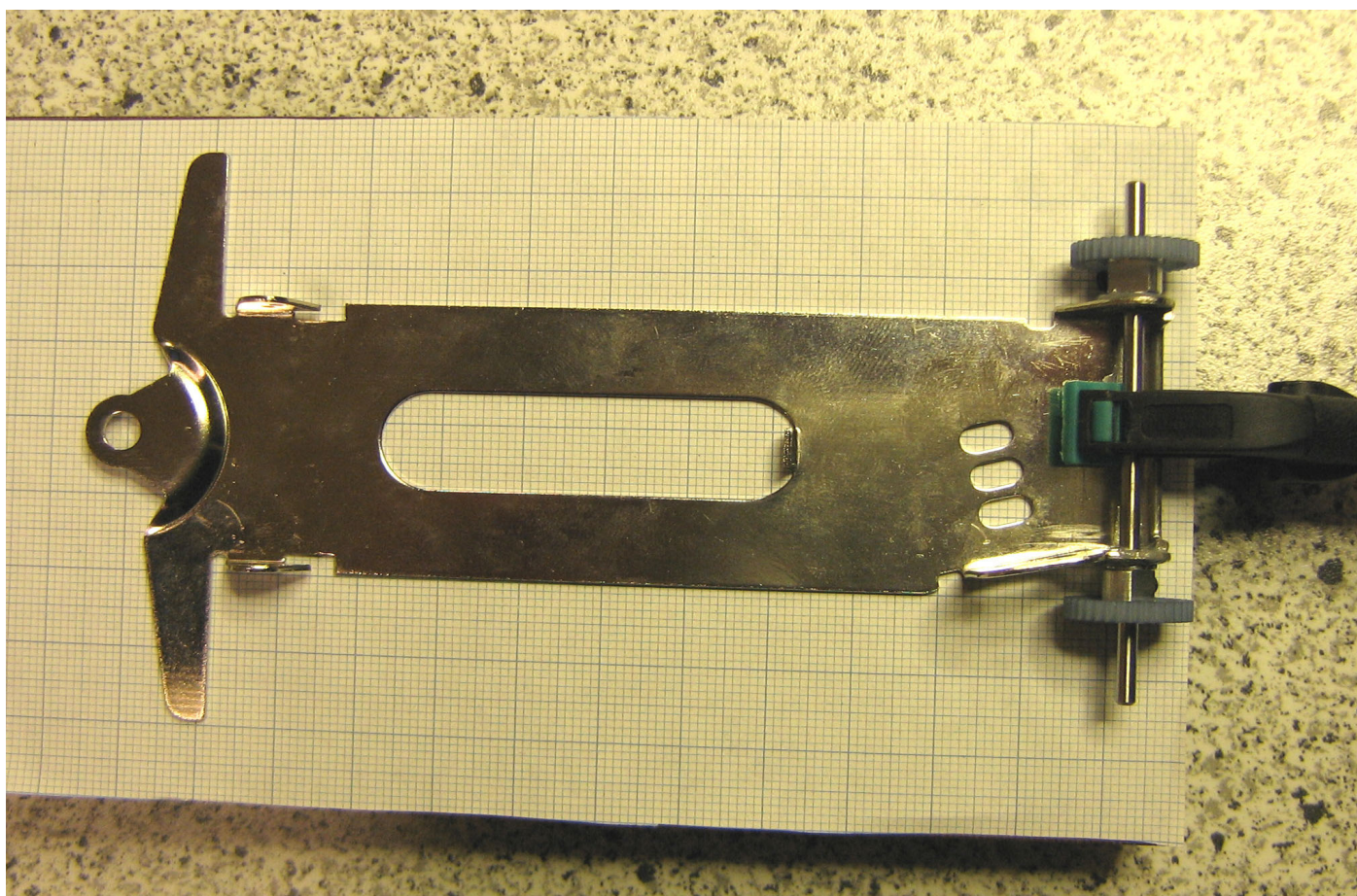


**TIP:** Jeg har i dette tilfælde valgt at sætte bilen op med mindre tandhjul og dæk end normalt.

Dæk er den dyreste omkostning ved at køre minirace. Ved at have 2 biler med hver sin højde kan man bruge sine dæk 2 gange stadig med optimal frihøjde, og dermed halvere omkostningerne.

Når både gear og dæk reduceres bevares den absolutte gearing.

Det var slut på første del af artiklen om samling af en 1:24 Production S16D-bil. I næste nummer ser vi lidt på montering af nålerør samt foraksel og forhjul.







Det var festligt, farverigt og farligt, da MMRK afviklede sit 100 km løb for de gamle Can-Am racere!

Tekst: Henning Smed

Fotos: Jan Juul & Henning Smed

Skærtorsdag blev en gammel tradition genoptaget: 100 km løb på Kilderingen i Ikast.

Tradition er måske nok så meget sagt, for faktisk er løbet kun kørt én gang før. Det var i 2002, hvor det så til gengæld også gav genlyd i det midtjyske. Udenlandsk deltagelse med et hold fra Tyskland og massiv mediedækning fra TV-MidtVest som uden spekulation kårede løbet til "den væsentligste motorsportsbegivenhed i hele regionen" og parkerede et TV-hold ved banen i ikke mindre en 4 timer under løbet.

Det resulterende indslag er der vist ikke set magen til hverken før eller siden og der arbejdes i øjeblikket på at få reddet en gammel videooptagelse, så det kan inkluderes som ekstramateriale på MiniRacingNyt's næste års-CD. Men det er en anden historie.

Joh, 100 km løbet var stort! Men alligevel døde traditionen ud. Næste års udgave kunne ikke trække 4 hold til start, hvorfor det blev aflyst, og

derefter kneb det lidt med motivationen i klubben for at sparke et nyt forsøg igang. Dvs. indtil i år, hvor den arrangerende klub besluttede sig for at prøve igen. Meget er sket siden sidst. Ikke mindst har klubben skiftet navn. Efter i mange år at have været kendt som "No Name Slot Racers", fordi medlemmerne ikke kunne blive enige om et navn, har man nu skiftet navn til "Midtjysk Mini-Racing Klub". Genialt navn til en klub midt i jylland og hvorfor det skulle tage 7 år at finde på det, kan man jo så kun tænke over. Nok om det. Det nye navn måtte markeres med noget stort. Og det må man jo sige, at et 100 km løb er.

Lad os lige præcisere, at der virkelig er tale om et 100 km løb. Ikke noget med skalakilometre her. De små biler skulle igennem 100 kilometer på den 36 meter lange Kildering og det er immervæk noget af en strækning. Et hurtigt overslag over omgangstiderne tydede på, at det ville være lige i nabolaget af 10 timer - med andre ord perfekt til et endagsarrangement.





*Handout-hjulene ligger klar til at blive udleveret!*

Reglementet blev skruet sammen med tre ting for øje. Bilerne skulle være robuste, de skulle være ens på omgangstiderne og det skulle gøres så vanskeligt som muligt at skru sig frem til en fordel! Valget faldt derfor på 1/24 WhitePoint biler. En biltype, som kører en hel del i det midt- og vestjyske og som udmærker sig ved meget få justeringsmuligheder og en stort set uopslidelig motor. Gearingen var fast, hjulene var hand-out....og det var karossen også! En ny ide, men den sikrede at alle stillede op med biler med samme akselafstand og sporvidde. Karossen blev udleveret et par uger i forvejen, så holdene havde rimeligt med tid til at få den malet og monteret.

Det var derfor et ensartet - og dog alligevel afvekslende felt, som stillede til start skærtorsdag morgen. Som biltype var valgt en McLaren CanAm racer fra sidst i '60erne. Et godt valg, for kan man forestille sig noget større end CanAm serien? Dem, som kan huske de grotske racere vil give mig ret - de, som ikke kan, er gået glip af noget, for verdens racerbaner vil aldrig se noget lignende igen. Tiden er vokset fra biler med 1000 hestekræfter og ingen aerodynamik af betydning. Desværre.

Der var hold til start fra Holstebro, Odder, Randers og hjemmeklubben i Ikast og fra start var det klart, at reglementet virkede. Der var ikke mange tiendedele, som skilte bilerne og det ville blive en tæt kamp. I første omgang blev det dog kun til en generalprøve. Efter en halv time var der nemlig en, som ramte kontakten til strømforsyningen, så både bane og computer

døde med et brag. Ingen backup? Jo, sådan cirka en gang i timen, så der var ikke noget at gøre. Forfra igen og nu havde alle da fået en solid opvarmning.

gang igen efter en solid tiltæning af kontakten kunne det hurtigt konstateres, at der ville blive kamp til den sidste meter. I hvert fald imellem 3 af holdene, for Odder-bilen havde lidt kvaler med at holde samme tempo som de øvrige og måtte også lige i pit et par gange for at blive trimmet. Men for de resterende tre blev det en nervepirrende eftermiddag. Løber var delt op i 8 sektioner á 12,5 kilometre og i en enkelt af sektionerne var holdene fra Holstebro, Randers og Ikast alle på omgangshøjde da de 12,5 km. var nået. Ellers var det kun enkelte omgange, der skilte, men som oftest var det Holstebro holdet, som nappede de ekstra omgange. Lige indtil næstsidste sektion, hvor det måske var nerverne der begyndte at spille ind? I hvert fald gik Holstebro nærmest i stå og Randers var kun 6 omgange bagefter i det samlede resultat inden de sidste 12,5 km skulle køres. Det svarede til 347 omgange på Kilderingen, så intet var afgjort. Men det lykkedes at Holstebro-gutterne at holde nervesystemet i ro og de kunne igen trække lidt fra. 2'ere blev Randers for hjemmeholdet fra Ikast, som tydeligt demonstrerede, at reglementet heller ikke gav nogen hjemmebanefordel. Lidt distanceret var Odder, som til sidst ellers fik bilen til at gå endog rigtig godt.

Den tætte kamp blev understreget af, at de 3 forreste hold alle kom over 99 kilometer og især nummer 2 og 3 (Randers og Ikast) var rørende enige om, at resultatet meget let kunne være tippet til deres fordel. Den holding var Holste-



*MMRK's Desert Spring Raceway (Kilderingen), der lagde „asfalt“ til 100 km løbet!*



bro lidt mere skeptisk overfor og man må jo så også sige, at de havde noget at have det i. Indtil næste gang, for meget tyder på, at det ikke bliver sidste gang, der er kørt CanAm i det midtjyske. Nu er der i hvert fald 4 konkurrencedygtige biler i omløb og de ekstra karrosserier, som blev bestilt hjem til løbet, er alle solgt. Der er rygter i omløb om et løb i Holstebro til efteråret, men ellers bliver der kørt "Thunder in the Desert" i Ikast igen Skærtorsdag i 2008. Det bliver ikke større, end det var i år - men stort, det bliver det!



4 flotte McLaren M6B CanAm racere klar til kamp!  
Fra venstre Ikast, Odder/Holstebro, vinderbilen fra Holstebro samt Randers.

Resultat:

**1 LOMP, Holstebro**

Leo Thorup

Ole Stokholm

Michael Andersen

Per Rasmussen: 100 km (= 2778 omg)

**2 Randers Minirace Klub**

Karsten O. Frederiksen

Mogens Hejlesen

Erling Jensen: 99,64 km (= 2768 omg)

**3 Neckcheese Racing Team Helga, Ikast**

Henning Smed

Leif Christensen

Peter Broe

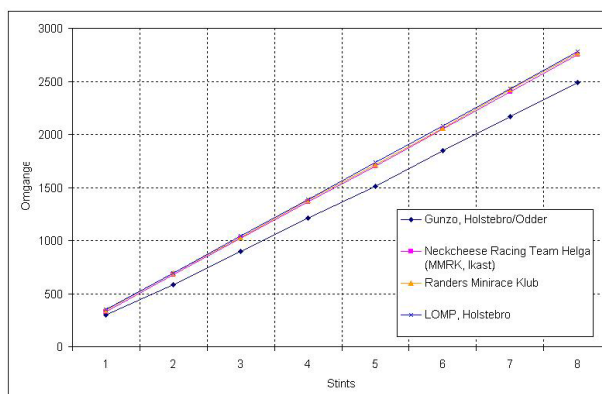
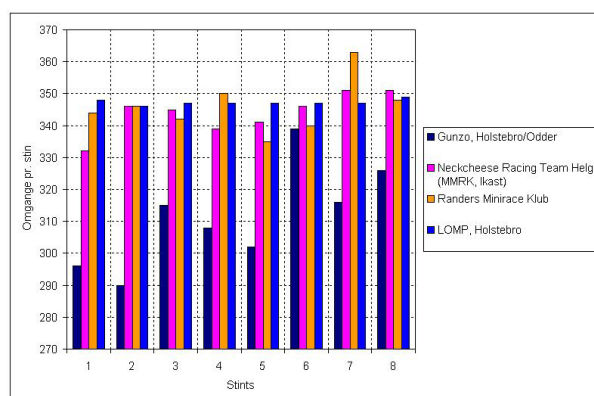
Jan Juul: 99,03 km (= 2751 omg)

**4 Gunzo, Odder + Holstebro**

Erik Mathiasen

Per Dyrholm

Kristian Visgaard: 89,70 km (= 2492 omg)



Vinderne af „Thunder in the Desert 2007“ - Team LOMP fra Holstebro!



# PIT-GOSSIP

- hørt eller set siden sidst!

## RENOVERING I ODENSE....

OMR i Odense er nu gået igang med en større renovering af deres Blue Queen bane.

Som det ses på billederne er banen totalt skilt ad for renovering af overflade samt pålægning af ny strømfler.

Det bliver med andre ord en ny super-lækker bane som vi kommer til at køre DM på i Odense d. 27. oktober.

Så venner!....nu er der ingen undskyldning for ikke at komme til Odense længere!



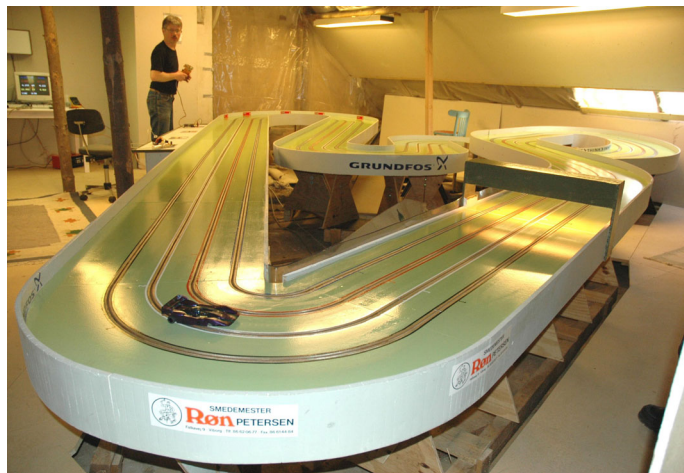
## INDVIELSE AF NY BANE....

Så blev Svend Lauritsen færdig med sin 4-sporede træbane i Sparkær ved Viborg, og det blev fejret med en afdeling af den jyske trænings-serie for Production S16D-biler, JLMS (Jysk Le Mans Serie) d. 12. april for 1:24.

Der var mødt pænt op med deltagere, da alle var nysgerrige efter at prøve den nye bane, og i begyndelsen var det da også lidt svært for de fleste at finde rundt på den ikke-indkørte og lidt krævende bane.

Men som aftenen skred frem lykkedes det for de fleste at finde vejen rundt.

Løbet blev vundet af Lars Nørkjær fra Aalborg.



Et af heatene på „Sparkær Raceway“, fra venstre Thor-kild Hjorth, Peter Broe, Lars Nørkjær og Peder Pedersen!





## 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	319@mail.tele.dk
HMRC	Vissenbjerg	Thomas Ludvigsen	65977383	borch@email.dk
KMK	København	Martin Borch	43528013	campen@mail1.stofanet.dk
KMRC	Kolding	René Schrøder		mosgaard@nymail.dk
MMRK	Ikast	Dan Mosgaard	97154343	has@stofanet.dk
MRCH	Viby	Henrik Brøndsted	86145301	erik@oddermodelbilklub.dk
OMK	Odder	Erik Mathiasen	86560707	jej@adr.dk
OMR	Odense	Jørgen E. Jørgensen	66103120	moghej@bd.dk
RMC	Randers	Mogens Hejlesen	86432309	rro@sport.dk
RRO	Odense	John Christensen		paal@scaleracing.dk
VSC	Frederikssund	Pål Hansson	26322933	

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

# KALENDER

## April

1. SLEMC/Euroscale-8, RaceFun, København
5. Thunder In The Desert, 1:24 WhitePoint CanAm Race, NNSR, Ikast
12. JLMS 1:24 S16D Production, Sparker (Viborg)
17. DFOS 1:28 Formel 1, Pre-Season Race, HMK, Hørning
22. 2.afd. DM 1:24 S16D, 1:24 Open X12, HMK, Hørning
28. Le Mans 1971 Rebirth 1:32, Ring Tarps, Tarps

## Maj

13. JLMS 1:24 + 1:32 S16D Production Finale, Holzenheim, Viby
- 17.-21. World Championship 1:24 Wing Cars, Buena Park, CA, U.S.A.
- 17.-20. German Master, ES24, Minden, Tyskland
26. 2.afd. DM 1:24 S16D Junior, 1:32 Production, 1:28 F1, AMRK, Aalborg

## Juni

16. Danish International Team Championship 1:24 X12 Production, HMK, Hørning