



MINI RACING

Net



Specialudgave 2 - 2008

Dansk Mini Racing Union - Digitalt Miniracing-blad



24 HEURES
DU SPURVERING

**Redaktion:**

Jan Juul

juuljan@hotmail.com**Medarbejdere:**

Henning Smed

Karsten O. Frederiksen

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,

De legendariske 24-timersløb på Spurveringen i Randers er nu en saga blot.

Som nævnt i Mini-Racing Nyt nr. 6 er banen pakket sammen og det sidste løb kørt....i hvert fald foreløbig. Om Carsten Andersen får etableret en ny bane og genopliver de stolte traditioner med langdistanceløb, vil tiden vise.

I mellemtiden kan vi dog glæde os over de løb, som allerede er kørt på banen, og derfor har vi lavet dette special-nummer af MR-Nyt med referater fra de 3 mest legendariske af løbene. Referaterne er venligst lånt fra www.kofs.dk med tilladelse fra ophavsmændene, og fremstår hermed for første gang i en samlet udgivelse og i ny opsætning af tekst og billeder.

Håber I vil få fornøjelse af læsningen og mindes de spændende løb.

hilsen
Redaktøren**24 HEURES
DU SPURVERING****INDHOLD**Side 3 2002
Side 7 2003
Side 9 2004Forsidefoto: Henning Smed
Bilerne i målrækkefølge 2004 med den vindende Ferrari 512 til venstre.

„Ford-Porsche“ afslutning i årets 24-timersløb!

Utroligt spændende afslutning på 24-Heures du Spurvering 2002, som vækker minder om den legendariske afslutning på Le Mans i 1969.

Tekst: Karsten O. Frederiksen
Fotos: Henning Smed, Jan Juul, ... m.fl.

Så er det hele overstået, teamsene er taget hjem, alt er stille igen, og forberedelserne til 24 HEURES DU SPURVERING 2003 er så småt gået i gang... Lad mig først slå fast at dette ikke er et objektivt referat, det er sådan som undertegnede og Neckcheese Racing-Team HELGA oplevede de 24 timer.



Spurveringen i rå udformning, klar til årets 24 timer!

Fredag eftermiddag

Banen åbnedes for træning allerede fra klokken 14 om eftermiddagen. Få var dog fremmødt (heller ikke jeg) på det tidspunkt. Da jeg ankom ved 16-tiden var krise¹ en realitet: Der var ikke kommet Kelvin lysanlæg til de to hold der ikke havde fået lys monteret. Kelvin lys føres beklageligvis ikke ret mange steder, derfor var der ikke rigtig mulighed for at skaffe sættene i løbet af dagen.

Løsningen blev at de to mørke hold købte nogle lysdioder og et par lithium batterier - ikke en så ringe løsning som det lyder til - batterierne holdt så rigeligt hele natten.



KOF har gang i loddekolben!

Omkring kl 18 var alle hold klar, og der blev kørt tidtagning. Tidtagningen var bestemmende for hvilket spor man skulle starte fra. Ikke at det har den store betydning, men der ligger dog en taktisk vurdering i om man vil starte på et hurtigt spor, eller satse på at slutte på et hurtigt spor.

Resultatet blev at Randers, som ventet, satte bedste tid, efterfulgt af Ikast, Kolding og Taps i nævnte rækkefølge. Randers valgte hvid, som var et af de to midterspor, og Ikast tog det andet midterspor - ikke noget med at gemme det gode til sidst...

Starten

I løbets første minutter gik det som vi havde frygtet: Randers hævlede derudaf, efterfulgt af os(Ikast) og de to yderbanehold. Randers fik dog aldrig VIRKELIG trukket fra os, og allerede ret tidligt viste det sig at ting ikke helt gik som det skulle for Randers-folkene. De havde satset på at stille op på et blødere dæk, end vi havde, og det var ikke ubetinget en fordel. Godtnok kørte de stærkere end vi gjorde, men allerede

efter en times tid var der dæk problemer i Randers-lejren. Dækkene var ved at være slidte, og desuden ville de gerne hoppe af fælgen, eller sætte sig skævt i det mindste. He he he - igen åndede vi dem i nakken.

Aftenen

Kolding og Taps havde også massive problemer i løbet af aftenen, og allerede efter 2-3 timer havde Ikast og Randers oparbejdet et ret stort forspring (slet ikke nok til at noget var afgjort, men et stykke foran var vi). Randers havde stadig problemer. Dæk problematikken var blevet løst ved at lime dækkene til fælgen, men til gengæld havde Randers et uheldigt stort forbrug af gear. Da det var værst holdt en Randers.bagaksel vel ikke i 2 timer !!. Alt dette gjorde at den langsommere, men running-like-clockwork-Ikast-Porsche stadig var med om førstepladsen.



Naturligvis er hyggelig omgang kørerne imellem en del af racet. Her ses nogle stykker (fra v. Erling, Carsten, Jan og Jan Høgfeldt) i den velproportionerede bar!

Natten

Natten faldt på, og de forskellige hold begyndte på deres nat strategi, der for de flestes vedkommende gik ud på at en eller to fik lov at sove, og så kørte de resterende på holdet det mere.

Randers døjede stadig med kamikaze-transmission, og efterhånden var Ikast gået i spidsen med vores running-like-clockwork-Porsche. RC simulerede en, ganske vist lidt hakvis, men dog fornem solnedgang, og snart var der kun 2 ret svage lamper til at oplyse hele banelokalet. En FED natteræs stemning sænkede sig. Randers havde nu ikke blot problemer med gear, men også med at bilen ikke kørte ret godt.

Hvis det er noget skidt at en 24 timers bil æder tandhjul, er det meget værre hvis den pludselig begynder at køre dårligere. Når tandhjulene er blevet til bare hjul, ved man hvad der skal til for at gøre det godt igen, og det kan man forbedre, så man får det gjort i en fart, men når bilen begynder at opføre sig som en potte kan det tage lang tid i pitten - og man vurderer også hele tiden på om man skal køre videre, eller tage den i pit, og prøve at finde fejlen. Samtidig er den en pestilens for den stakkels chauffør!. Jeg havde den udelte glæde at smaske omgang efter omgang i nakken på RC dén nat - he he.



Hvornår skal vi igang?

Et intermezzo vi gerne havde undværet, var da tælleranlægget gik kold. En opmærksom person (hvem det var husker jeg ikke) bemærkede at tælleren ikke talte længere ...

Som konstruktør af hardwaren var jeg straks sikker på at det var her, noget var gået galt. Efter at have justeret og målt og makket og bandet og justeret og målt og svedt og bandet og justeret og blev konklusionen at det KUNNE jo også være programmet - og det var det!. Det gjorde det igen et par timer senere - hvorfor vides endnu ikke, det har kørt fint mange gange før. Vi besluttede at konvertere til et beslægtet program resten af løbet. Dette betød at der ved baneskit (alle kom til at være på alle spor 4 gange) blev tid til et hurtigt pitstop.

Vores running-like-clockwork-Porsche skulle selvfølgelig også serviceres når det var gratis, så en opsmøring - og skift af slæbesko. Hold da kæft hvor det SKUDAFANDENPISSEMØG -HAMRENDE trals, når man står der med sine fede ude-af-kontrol fingre klokken et om natten,

og bare ikke kan få ledningerne i de nye slæbesko - ARRRRRRRGH. Nå, men efter at par "hyggelige" minutter hvor alle de andre kørte, var vi på banen igen - stadig lidt forrest, så hvidt jeg husker.



Carpo (Carsten Poulsen) skruer i vinderbilen!

Morgenen

Her sov jeg !! - men faktisk var der ikke den store ændring af stillingen da jeg dukkede op igen. Alle holdene havde gennemført det obligatoriske motorskift, der skulle finde sted inden 0700. Så vidt jeg husker skramlede Randers-Porschen stadig rundt og lavede plasticstøv, men relativt kort efter jeg var kommet tilbage tog Randers et langt pitstop hvilket: 1) bragte os komfortabelt foran 2) gjorde dem konkurrencedygtige igen. Fejlen viste sig at lægge i chassissets lejeskåle, hvor lejet kunne give sig 1 mm frem og tilbage = dårlige køreegenskaber og højt gearforbrug.

Det var meget bekymrende da Randers-Porschen kom på banen igen - så sund havde den ikke lydt siden fredag først på aftenen, og man ku ligefrem høre at Randers nok ikke skulle i pit helt så tit mere ...



Tid til afslapning i det udendørs-rekreatiomsområde!

Indtil slut

Med Randers på banen igen (hø hø), samtidig med at vores 60 omganges forspring skrumpede til nogen og tredive pga. de 60 skyldtes en regnefejl i forbindelse med det nu ikke helt så automatiske program, mærkede I kast ånden i nakken.

Vores running-like-clockwork-Porsche var på nuværende tidspunkt bestemt heller ikke running-like-Rolux mere, men mere som Running-like-gammelt-vækkeur. Et par timer senere var det uundgåeligt: Nyt gear. Det var den førsteplads. Med instinkt for den fortsatte spænding valgte Randers-Porschen at blive ramt af løse baghjul mens vi skiftede tandhjul, så da begge hold var på banen igen var der ca 2 omganges forskel på holdene. (efter at have kørt 18 timer !!!!) Længere nede i feltet, om man så må sige, var Kolding ved at hive 3 pladsen hjem med deres BMW. Taps Porschen havde det overhovedet heller ikke godt mere.



Spurveringens start- og mål-område!

De 6 timer indtil mål var grotesk spændende - aldrig var der mere end 2-3 omgange forskel mellem holdene, og vi skiftedes til at føre. Bilerne var udpræget lige hurtige på nuværende tidspunkt. Sådan kørte det indtil 1½ - 2 timer før mål, her fik dramaet en tand yderligere (set fra vores synspunkt) Vi var nu omkring 2-3 omgange efter Randers-gutterne, til gengæld kørte vi sidste stint på et af de bedste spor, og Randers skulle køre på det "dårlige" ("" fordi sporet såmænd er glimrende og sjovt, men sværere at køre hurtigt og stabilt på) røde spor. Det var KOF "hamsjel" der startede jagten, men efter en halv times tid måtte jeg erkende at den fornødne is i maven og koncentration ikke var til stede. Vores gode gamle Jan Juul overtog, og stille og roligt kørte han de to omgange ind.

Herefter lå Randers (Driver Torben Andersen) og Ikast side om side i henved en time, føringen skiftede flere gange. Hen mod slut fik Jan skabt sig et forspring på lige ved 2 omgange (et affald kostede typisk 1 til 2 omgange alt efter hvor på banen det var) og det sidste kvarter kørte begge mand hamrende hurtigt, og uden at falde af en eneste gang - gode nerver de har, de gamle rotter.

Slutstillingen blev at Ikast nåede 3 omgange mere end Randers - i hvert fald på tælleren, i virkeligheden var det 2 omgange og ca 5 meter.

Ikast 4576 omg. * 40 meter = 183.040 km.
 Randers 4573 (,8) omg. * 40 meter = 182.952 km.

Kolding 4166 omg. * 40 meter = 166.640 km
 Taps 4002 omg. * 40 meter = 160.080 km

Ikast kom med andre ord i mål ca ½ minut før Randers, kørte 88 meter længere på de 24 timer, eller 0.00048% længere



Jan Juul fra Neckcheese Enterprises overrækker „Muren“ præmie (1 fl. Nippi-Nappi) for bedste stunt!



Vinderbilen!



Vinderholdet fra venstre; Karsten O. Frederiksen, Jan Juul, Henning Smed, Carsten Poulsen og Michael Møllegaard!

Classic-Cars til start ved 24 Heures du Spurvering!

Efter sidste års ydmygelse fik hjemmeholdet i år sin sejr!

Tekst: Karsten O. Frederiksen

Fotos: Henning Smed

I 2003 var bilerne fastlagt til at være Ford GT40 ...prægtige vogne!, sponsoreret af Scalextric i Danmark.

Beklageligvis havde det ikke været muligt at skaffe 4 forskellige bemalinger (?!), hvorfor feltet bestod af 2 GULF-GT40'ere, og 2 Røde. Anyway, stadig et dejligt felt.

Bilerne var blevet tilsendt de forskellige hold en uges tid inden start, så vi kunne bygge lys ind i dem, og eksperimentere en smule med vægt. Der var dog strenge restriktioner for hvor man måtte placere vægten og lysanlægget. En detalje som undertegnede havde overset, hvilket betød at vores bil blev disket 10 minutter før start fordi lysanlægget godt måtte ligge i kabinen, men IKKE bag kabinen, som vores gjorde. Det gav 8 svedige minutter med en Dremel med det HELT store fræsejern - vupti var kabinensbagvæg væk, og lysanlægget nu inde i kabinen. Fræseren havde dog lavet lidt ravage i kabinen, så i 22. time måtte vi gå en hurtig tur i pit, for at fjerne det sæde der gik imod forhjulene!!!.



Et af favoritholdene, med flere af vinderne fra det foregående år; Neckcheese Racing-Team Helga featuring Scuderia Pooh foran deres motorhome!



RC (Carsten Andersen) holder en kort briefing for deltagerne inden det går løs i 24 timer!

Koldingholdet havde også lidt problemer med lyset, der på trods af den amerikanske bil, virkede til at være konstrueret i England, og monteret i Italien.

Den røde GT40 brillierede hele løbet igennem med et skiftende antal lysende lygter, hvoraf en del blinkede istedet for at lyse, når der var lys - til gengæld havde kolding det meste af tiden de kraftigste baglygter. Baglys var ikke just hvad vi kunne prale med på vores hold.

Da jeg monterede det, satte jeg dioderne et lille stykke bag baglygteglasset, for at få et pænt ensartet lys fra baglygterne. Det lyste ikke vild meget, men så godt ud, og var OK. Imidlertid var baglygterne næsten gået ud, da vi skulle til at bruge dem om natten. Jeg fattede ikke en kæft, men der var lissom ikke noget at gøre ved det. Da jeg senere kom hjem, og skilte bilen ad, for at se hvor slidt det hele så ud, kom forklaringen: Hele bagenden var pakket til i dæksnulder, så dioden skulle lyse gennem en 1/2 mm dæk inden lyset nåede baglygten, hvilket ikke virkede særligt godt.

Bortset fra det, hvordan er det så at køre 24 timers løb med en Scalextric GT40?. HÅRDT!. Med magnet er GT40'eren måske en nem bil at køre med, men uden magnet skal der godtnok køres forsigtigt.



Problemet er Scalextrics forbandede styretap-system, der bevirker at bilen ikke kan skride ret meget, inden styretappen er drejet i bund. Når det sker vil bilen gerne vælte. Bevares, jeg tror vi alle kørte med andet fabrikat styretap, men de rammer jo det samme stop. Fordelen er bare at forbindelsen er bedre, end i scalextric's eget fikumdik.

Bagdækkene viste sig at holde fortrinligt, vi listede igennem de 24 timer på ét sæt, andre der kørte på lidt højere spænding, måtte bruge op til 3 sæt. Til gengæld for den gode holdbarhed kørte nye dæk ad H til, og først efter et par timers slid, blev det rigtig godt.



Som påskønnelse for sit store arbejde med 24-timersløbene på Spurveringen modtager banejer, Carsten Andersen her en unik Limited Edition Neckcheese Racing skjorte af den ene af Neckcheese Enterprises direktører, Jan Juul.

24 HEURES DU SPURVERING

Det skal til gengæld siges, at GT40'erne udover nævnte problemer klarede de 24 timer fantastisk godt. Ingen motorer eller gear døde, og kun et enkelt hjul eller 2 faldt af - FLOT. Sidste år skiftede vi Ninco bagaksler i et væk !!. Endelig vendede man sig til den lidt nervøse kørestil, og egentlig tror jeg de fleste af os kom til at holde af bilerne - men kunne Scalextric da bare få lavet et ordentligt styretaparrangement!



Pressen var naturligvis på pletten for at dække den store begivenhed!



DTC-kører, Casper Elgaard lagde vejen forbi Spurveringen for at se om der var et sæde ledigt!

Som noget nyt havde vi en VIP til at til at flage løbet i gang.

Casper Elgaard havde nemlig lagt vejen forbi Spurveringen denne fredag aften. Det siger vi mange tak for, det gav det hele et næsten internationalt skær !!!.

Det viste sig i øvrigt at Casper også havde en racerbane på loftet derhjemme. Du er altid velkommen i klubberne, Casper, når du engang bliver for gammel til at køre ræs med de store biler - men OK, det gør man jo vist ikke så'n liliige....

En anden fordel ved at Casper havde sagt ja til at flage løbet igang, var at det også var noget nemmere at tiltrække lidt opmærksomhed fra diverse medier i området. Både lokalavisen, og TV2-østjylland kom forbi i løbet af de 24 timer- og havde vi ringet efter Billedbladet var de sku' nok også kommet !.

TV2 sendte endda live fra banen fredag aften - cool. Opmærksomhed på vor herlige sport er altid godt!!.

Flere billeder og mere tekst kan i øvrigt ses i august 2003 nummeret af V-max, og på Euroscale Aalborgs Hjemmeside.

**24 HEURES
DU SPURVERING**



Vinderne fra Randers; fra venstre Jan Dahl, Carsten Andersen, Torben Andersen & Mogens Hejlesen.



2.pladsen Ikast; fra venstre Karsten O. Frederiksen, Jan Høgfeldt, Poul Godballe (bag pokalen), Jan Juul & Henning Smed.



3.pladsen Aalborg; fra vesntre Flemming „Flemsus“ Sørensen, Jimmy Jørgensen, Carsten „Carpo“ Poulsen &



4.pladsen Kolding; fra venstre René Schrøder, Peter „Tobak“ Rasmussen, Peter „Web“ & Jesper Munk.

Kendisser på Spurveringen!

Randers-holdet henter sin anden sejr i træk i det legendariske langdistanceløb efter flot kørsel!

Tekst & Fotos: Henning Smed

Essex 24 H på Spurveringen.....

Så sidder man her igen. Øjnene er så smalle som en velbeskyttet brevsprække nytårsaften og man har lovet at skrive lidt om det nys overståede 24 timersløb på Spurveringen. Nej, det bliver sgu' ikke i aften - jeg kan sagtens huske det hele i morgen.

Og så - efter cirka 17 timers søvn - kommer erkendelsens øjeblik. Nej, det kan ikke lade sig gøre at huske, hvad der sker under sådan et løb. Mens det sker er det hele så let, men der sker altså MEGET i løbet af 24 timer og kommer det bare lidt på afstand, så er det hele rodet sammen.

Derfor bliver dette referat af årets vigtigste miniracebegivenhed fyldt med fejl, forglemmelser, udeladelse, forbigåelser samt en bevidst ignoreren af begivenhedernes rækkefølge. Så er det sagt - og lad os så komme igang, for noget har da hængt ved.

Som altid er tiden op til årets 24 timers på Spurveringen meget hektisk. Det er som om, at alle mulige vanvittige ideer bare skal føres ud i livet. Således også i år, hvor ideen var at Spurveringen 24 timers naturligvis måtte kunne tiltrække cremen af den danske motorsports-elite.



Som tænkt, så gjort! Ambitionen var, at hvert deltagende hold skulle udrustes med en gæstekører med DTC-baggrund og en klapjagt gik ind på egnede kørere. Casper Elgaard, Jens Møller og Jørgen Weinreich var straks friske på ideen - men så gik det lidt mere trægt. Nå, men slække lidt på kravene kunne man vel godt. Var der noget i vejen for at ham Tom fra Hobro kom med? Godt nok havde han jo "kun" kørt Le Mans, men det lugtede da også lidt af fugl. Og hov, han kommenterede jo også DTC sidste år. Ind med ham.....men nej, han var i Monaco. Damn!!!!

Men nu var K-motorsport blandet ind i det og det endte med de blev repræsenteret af Jan Würgler fra teamet. Fint nok - lige indtil klokken 2 på selve dagen. Kun 5 timer inden starten måtte Jens Møller melde afbud. Hm-hm, nu måtte der tænkes hurtigt og alle kontakter måtte udnyttes. Vi måtte ind i rallyverdenen og hittede Henrik Vestergaard. Henrik hvem? Ja, andenkørere i rally er meget anonyme i medieverdenen, men Henrik har i sine 20 år i DM-rally siddet ved siden af talrige topkørere. DTC-forbindelsen? Jo da, han har også været andenkører for Henrik Lundgaard i det engelske VM-rally i 1998. Godt nok - ind med ham og han var heldigvis frisk på at springe ind med kort varsel.

**24 HEURES
DU SPURVERING**



DTC-kører Casper Elgaard for 2. gang på Spurveringen!



Henrik Vestergaard, 2.-kører for bl.a. Henrik Lundgaard, ser ud til at tage situatione meget roligt.



Oopppss, kommer jeg helskindet gennem svinget?, Jan Würgler ser bekymret ud!



DTC-kører Jørgen Weinrich med koncentrationen malet i ansigtet!

Gæstekørerne blev fordelt på de 4 hold. Randers tog sig af Casper Elgaard, Ikast fik Henrik Vestergaard, Kolding Jan Würglér og Jørgen Weinreich kørte for Ålborg. I timen op til løbet fik de 4 lov til at træne på banen og mens de stod der og spoledede omgange på gik vi andre ind ved siden af og mæskede os i Neckcheese Caterings storslåede Mexican Buffet.

Klokken 7 gik starten. De 4 gæstekørere skulle kæmpe indbyrdes i en halv time i løbet af løbets første time, hvorefter hardcore miniracerne kørte bilerne (eller resterne af dem) de resterende 23 timer.

Intensiteten blev slået fast fra starten. Ingen af de 4 gæstekørere havde nogen synderlig frisk erfaring med miniracere, men motorsportstalentet kunne tydeligvis godt omformes til den noget mindre skala. De 4 gav hinanden en god kamp og kørte efter nogen tid stabilt på omgangstider, som kun lå 1-2 sekunder over de tider, som senere i løbet blev normen. Da VIPerne havde overstået deres stint havde ingen biler lidt overlast og holdene var kun skilt af 5 omgange. Ikasts gæstekører, Henrik Vestergaard, havde lagt bedst ud og bragt "sit" hold i spidsen. En indsats, som han nødtigt ville se spildt. Ups, der blev sørme lagt et vist pres på os andre!!!

Derefter begyndte en intens stillingskrig imellem de 4 hold. Ganske overraskende lagde favoritterne fra Randers ud med at besætte sidstepladsen. Et udlæg, som antydede at der i år kunne opstå en vis spænding om resultatet. Det viste sig hurtigt ikke bare at være en antydning. Efterhånden som mørket faldt på bed alle de 4 hold voldsomt fra sig og der var ikke nogen, som var i stand til entydigt at køre sig i front. Stort set hver gang, der blev skiftet spor, var der et nyt hold i spidsen og hvor mange gange føringen skiftede under hvert stint, var det umuligt at holde styr på.

Natten er et afgørende element i rigtige 24 timers løb - og det var det også på Spurveringen. Efterhånden som folk bliver trætte og de forskellige hold sender kørere ud for at sove, bølger styrkeforholdene frem og tilbage. Det er derfor altid spændende at stå op fra sine tildelte sovetimer for at se, hvordan natten er spændt af. Og se: Det var sandelig Randersholdet, som havde kørt sig ovenpå.

Ikke mere, end at de kunne trues i perioder - men de perioder faldt helt klart sammen med, hvornår Randers kørte på et vanskeligt spor (=

Ægte Le Mans nattetemning over Spurveringen!



rødt spor). Hver gang, alle holdene havde fuldført et stint på alle 4 spor, var Randers trukket lidt længere fra. Det kunne man jo godt se, hvor bar henad. Da Randers så også knækkede nøden med at køre stærkt på rød, var slaget tabt.

Det var lkast som sidst gav op overfor overmagten. Onde tunger mente, det var fordi en kendt minirace-guru på lkasts hold i en af sine efterhånden talrige alternative personligheder kunne have en vis økonomisk interesse i en sejr til Randers. Men den tanke blev dog hurtigt afvist. Mest fordi en så struktureret og beregnende tankegang nok ikke var mulig hos omtalte - efterhånden noget søvnige - guru på et så sent tidspunkt i løbet.



Der var flotte præmier at vinde i lodtrækningskonkurrencen, bl.a. denne eftertragtede Bentley-cap med Toms, Dindos og Guys autografer. Her ses den heldige vinder, Jan Juul!

lkast konsoliderede efterhånden også sin andenplads, men den sidste podieplacering blev der kæmpet om til næsten sidste blodsdråbe. Det var først i allersidste time, at Ålborg begyndte at kunne føle sig trygge på den 3. plads, som de havde brugt hele eftermiddagen til at erobre. Synd for Kolding-holdet, som havde løbets absolut mest professionelle og teknologisk overlegne pitopbygning.

Og så er vi ved at være tilbage ved starten af dette referat. Lige efter løbets afslutning og ikke mindst den overstrømmede hyldelse af vinderne - for jo, alle de fuldførende hold er vindere - så rammes man af en overdådig trang til at se sin seng. Sove - drømme om den allerstørste pokal - og lade op til næste år på Spurveringen!!!!



Vinderholdet fra Randers, fra venstre Jan Dahl, Carsten Andersen, Torben Andersen, Bjarne Jørgensen og Mogens Hejlesen!



2.pladsholdet fra lkast, fra venstre Karsten O. Frederiksen, Jan Juul, Jess Nielsen (bagerst), Jan Høgfeldt og Henning Smed!



Ålborgs 3.plads-hold, Carsten Poulsen,????, Jimmy Jørgensen, ????? og Flemming Sørensen!



Kolding-holdet på 4.pladsen, fra venstre René Schrøder, Peter „Web“, Jan Vegenfeldt, Jesper Munk og Peter Rasmussen!



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.dmru.dk



..of slot racing in Denmark!

September 28th

1968 - 2008