



# MINI RACING



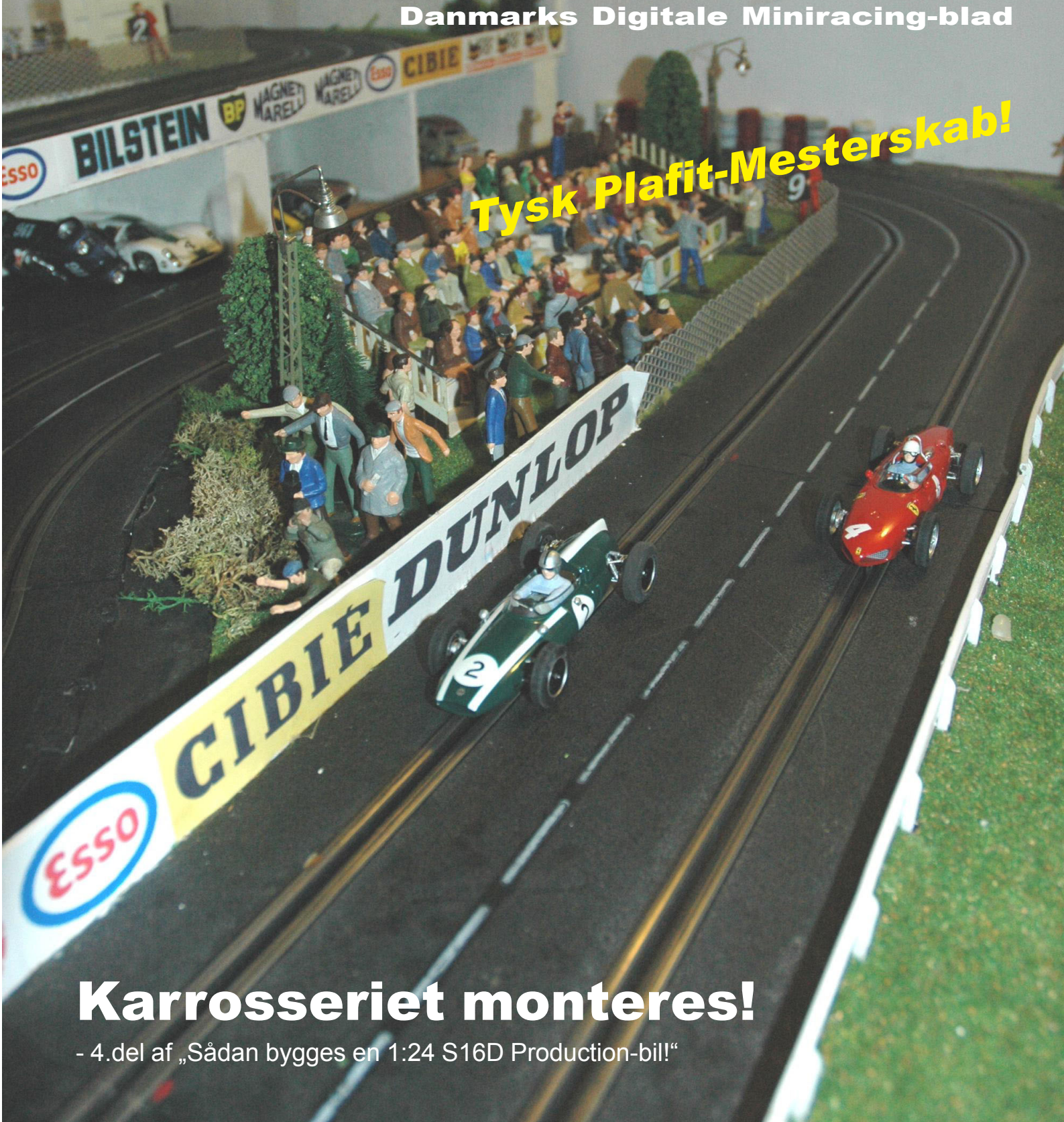
# West



Nr. 11 - december 2007



Danmarks Digitale Miniracing-blad



Tysk Plafit-Mesterskab!

## Karrosseriet monteres!

- 4.del af „Sådan bygges en 1:24 S16D Production-bil!“

**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)

Niels Elmholt Christensen

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****Fra****Redaktøren...**

Kære miniracing-entusiast,

Inden længe er Julen over os, og vi kan slappe af nogle dage i familiens skød....måske med et enkelt julerace ind i mellem?

Forhåbentlig vil der ligge mange gode racer-pakker under træet, som skal afprøves i det nye år!

Men her inden den store højtid er vi på banen igen med et nyt nummer af Mini Racing Nyt med masser af gode reportager og artikler, som vi takker vore skribenter mange gange for.....husk, vi modtager også gerne en artikel fra DIG!

DMRU har også afholdt sin årlige Delegeret-forsamling, hvor næste års regler og vedtægter er blevet diskuteret og vedtaget. Herom er der udsendt et specielt „Newsletter“ fra DMRU's formand. Se det på DMRU's hjemmeside.

GLÆDELIG JUL &amp; GODT NYTÅR til alle!

....vi ses i 2008...Det bliver en kanon-sæson!

hilsen

Redaktøren

**INDHOLD**

Side 3	Junior/Senior 2-timersløb
Side 7	4.del af bygning af S16D-racer
Side 11	DM-afslutning i Odense
Side 14	DM-afslutning i København
Side 16	Tysk Plafit-Mesterskab
Side 20	Kalender

Forsidefoto: Ricewood Motor Circuit  
(foto: Jan Juul)

# Enduranceløb i Hørning!

4. Junior/Senior 2-timersløb for 1:24 S16D afviklet hos HMK med spænding, hygge og succes!

Tekst & fotos: Jan Juul



Vi har i et tidligere nummer (nr.2) af Mini Racing Nyt været inde på løbskonceptet omkring Junior/Senior 2-timersløbene og disses popularitet blandt såvel unge som ældre mini-racingkørere.

Sidste løb af slagsen fandt sted hos AMRK i Aalborg d. 31. marts 2006, så det var efterhånden noget tid siden, og efterspørgslen havde efterhånden vokset sig til astronomiske højder.

Derfor besluttede HMK i Hørning at der nu skulle findes plads i kalenderen, og valget faldt på lørdag d.13. oktober 2007.

Man havde håbet på at kunne slå rekorden på 10 deltagende hold, og der var da flere muligheder, som desværre i den sidste ende måtte melde fra....men 8 hold blev det da til, og for første gang med et hold fra Sjælland.

Carsten Grønneman og sønnen Kevin havde nemlig besluttet sig for at gøre turen fra Blovst-rød til Hørning. To hurtige kørere, der skønt de ikke tidligere havde deltaget, kun kunne betragtes som et absolut favorithold med The Little Green Men Team.

Ellers var en del af de forskellige teams gamle kendinger, nogle dog i nye konstellationer.



„The Little Green Men Team“ - Kevin Grønnemann & Carsten Grønnemann (t.v.)

Blandt de gamle garvede var naturligvis Broe Racing med Peter Broe og nevøen Frederik Jensen. To 3.pladser og en 4.plads (dog med Alexander Laustsen som substitut for Frederik) er holdets tidligere placeringer.



„Broe Racing“ - Frederik Jensen & Peter Broe (t.v.)

Et andet hold som man godt kan kalde veteraner, skønt de ikke var med ved sidste løb i Aalborg er Larsen Racing med Jens Larsen og sønnen Lasse. Kører som oftest meget hurtigt, men teamets indsats har desværre været præget af en del uheld.



„Larsen Racing“ - Lasse Larsen & Jens Larsen (t.v.)

Neckcheese Racing - Team Loppen med Christoffer Hartwig og Jan Juul er et af de andre teams, som har været med hver gang. Det er blevet til en 4.plads, en 2.plads og en 3.plads i de tidligere løb, så et hold der så absolut er værd at regne med i toppen.



„Neckcheese Racing - Team Loppen“ - Christoffer Hartwig & Jan Juul (t.v.)

Lars Nørkjær havde mistet sin tidligere, lokale junior-medkører, Lars Nedergaard og havde allieret sig med Danmarks mest håbefulde, kvindelige kører, Caroline Jensen - der med Danmarksmesterens hjælp satsede på at slå brormand Frederik hos Broe Racing - i teamet Skønheden & Udyret Racing. Vi overlader det til læseren selv (og Lars' galantheit) at afgøre hvem der er hvem!

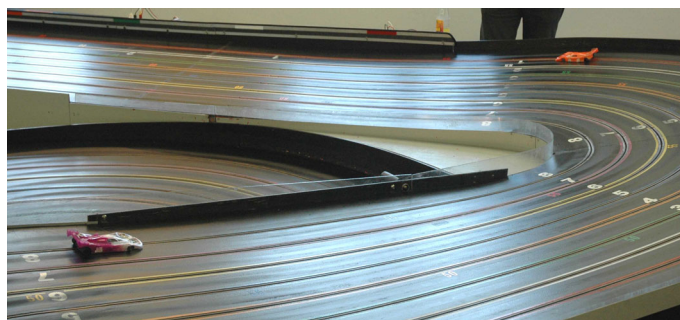


„Skønheden & Udyret Racing“ - Caroline Jensen & Lars Nørkjær (t.v.)



Team Spitzenfahrer holdt dog kun føringen til 4. heat hvor Peder løb ind i problemer og røg helt ned på 5. pladsen, mens The Little Green Men Team overtog føringen og blev der resten af løbet. (Se hvordan bilen blev bygget andetsteds i bladet!)

Neckcheese Racing - Team Loppen havde en drabelig duel med Træmændene om 2.-3.pladsen hele løbet igennem, og som det fremgår af det viste diagram, blev der i det hele taget rykket en del rundt på placeringerne.



Så lidt var afstanden mellem „Træmændene“ og „Skønheden & Udyret“ da racet var forbi.....hvem sagde tæt race?



Øverst - Juniorkørerne er klar til start!

Nederst - Resultaterne studeres flittigt, her Frederik Jensen og Henrik Brøndsted!



I sidste heat kørte Peder Pedersen utroligt hurtigt, men det var en umulig opgave at nå op til Jan Juul, der til gengæld også havde nok at gøre med at kæmpe sig forbi Henrik Brøndsted og holde ham stangen.

Så med kun få omgange mellem 2, 3, 4 og 5 kunne det næste ikke gøres mere spændende.



Podiepladserne med præmiehøsten.

Der var præmier til alle, skænket af Neckcheese Model Supplies!

SPOR	Heat 1	Heat 2	Heat 3	Heat 4	Heat 5	Heat 6	Heat 7	Heat 8	TOTAL	PLC.						
1 Racing for Odder Daniel Sadeghalghol Erik Mathiasen	UDGÅET									8						
2 The Little Green Men Team Kevin Grønnemann Carsten Grønnemann	173	176	349	174	523	186	709	175	884	178	1062	170	1232	180	1412.05	1
3 Træmændene Racing for Holzenheim Casper Bonde Henrik Brøndsted	170	172	342	167	509	163	672	158	830	164	994	166	1160	162	1322.50	4
4 Team Spitzenfahrer Nicklas Nielsen Peder Pedersen	181	180	361	171	532	101	633	154	787	180	967	175	1142	182	1324.90	3
5 Broe Racing Frederik Jensen Peter Broe	130	169	299	155	454	163	617	159	776	164	940	139	1079	166	1245.05	6
6 Skønheden & Udyret Racing Caroline Jensen Lars Nørkjær	156	175	331	150	481	177	658	157	815	172	987	160	1147	175	1322.50	5
7 Larsen Racing Lasse Larsen Jens Larsen	140	159	299	147	446	175	621	140	761	72	833	0	833	0	833.00	7
8 Neckcheese Racing - Team Loppen Christoffer Hartwig Jan Juul	159	172	331	162	493	177	670	164	834	168	1002	154	1156	170	1326.85	2

# Carsten's *tekniske* Corner



## Vi bygger en 1:24 S16D Productionbil - 4. del!

Tekst & Fotos: Carsten Grønnemann

### Karosseri

Vi har nu en „roller“. Dvs. den kan køre rundt på banen men karosseriet mangler.

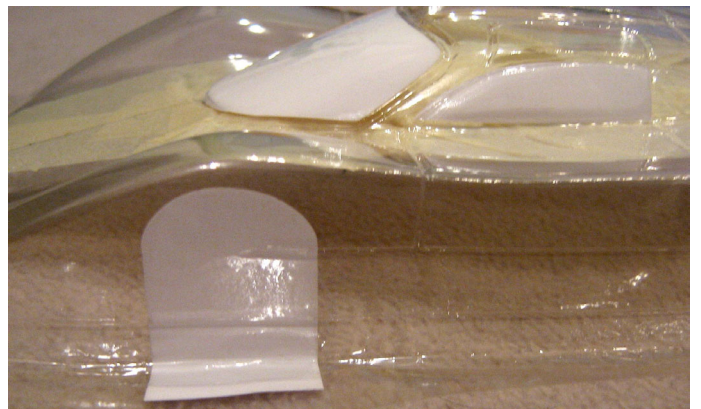
Der skal bruges et JK LeMans karosseri ifølge reglerne. Nogle er bedre end andre. Jeg kan godt lide Mercedes CLK (JK7183A), men har da også kørt med succes med andre. F.eks den åbne BMW. Fordelen ved de åbne er at man ikke skal male og montere en separat kører, som man jo skal til de lukkede biler.

JK karosserne findes i 2 tykkelser. 0.007 tomme er lettere og mere fleksible, og bruges til alt seriøst sprint løb.

De lidt tykkere 0.010 tomme karosser kan bruges til træning, eller langdistance løb, hvor de skal holde rigtigt længe.

Nu er der andre, der er meget bedre til at male karosser end jeg, så dette er kun en meget overfladisk gennemgang af kunsten at male karosserier.

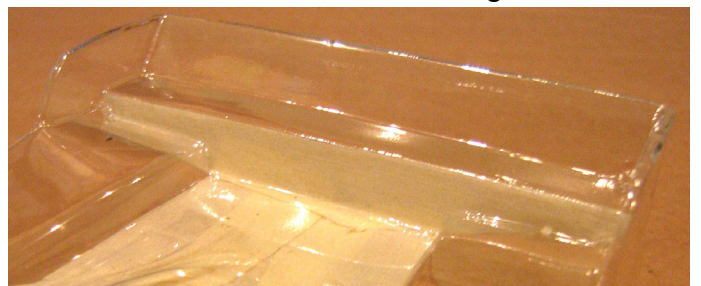
En lexankarosse males almindeligvis indefra. For at karrossen lettere skal slippe formen når den vakuum-formes, er formen smurt med silikone. Det er ikke godt når vi skal male, så allerførst vasker vi karrossen indvendigt med håndsæbe, skyller af og tørrer.



Til JK-karosserne følger der stickers med til afdækning af vinduer og forhjul. Vi klipper nemlig ikke forhjuls åbningerne ud, med lader dem stå gennemsigtige. Det medvirker til en stærkere karrosse. Monter disse afdækningsstickers.

Det er nu ret let selv at lave afdækning med alm. afdækningstape.

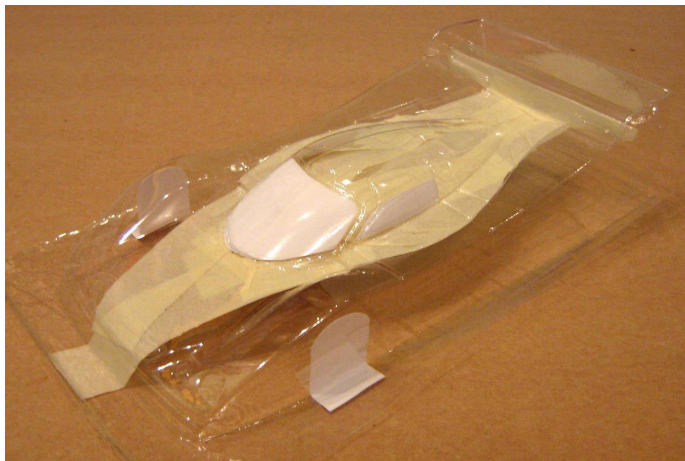
Jeg kan godt lide at lade den lodrette del ved hækspoileren være gennemsigtig. Så ser det mere ud som om det er en løs vinge.



Øvrig afdækning efter det farveskema og design som du har tænkt dig at bruge.

I dette tilfælde har jeg tænkt mig at låne lidt fra Audi's farve palette og design.

Når det kommer til lexanmaling, så er der ingen vej uden om. Du må købe det dyre på spraydåser. Hvis det ikke er speciel lexanmaling, så krakelerer det og malingen falder af. Tro mig, brug kun lexanmaling.



Efter lidt pust med spraydåserne, og trinvis fjernelse af afdækning, nye pust etc., så er karrossen klar.

Malingen er delvis tør efter ganske få minutter, så man kan faktisk klare et sådan 3 farve job på en 20-30 minutter. Når du sprøjter indvendigt fra, bør du lægge den mørkeste farve først, og

den lyseste til sidst. Dermed får du mindst muligt farveskifte, ved at de efterfølgende lag lyser igennem.

Det sidste „touch“ laves let med en fin permanent overhead pen. Det er meget let lige at tegne kanterne op, og giver en god virkning for en meget lille indsats. Skulle du tegne forkert rettes det med lidt sprit på en køkkenrulle, og så tegner du bare om.

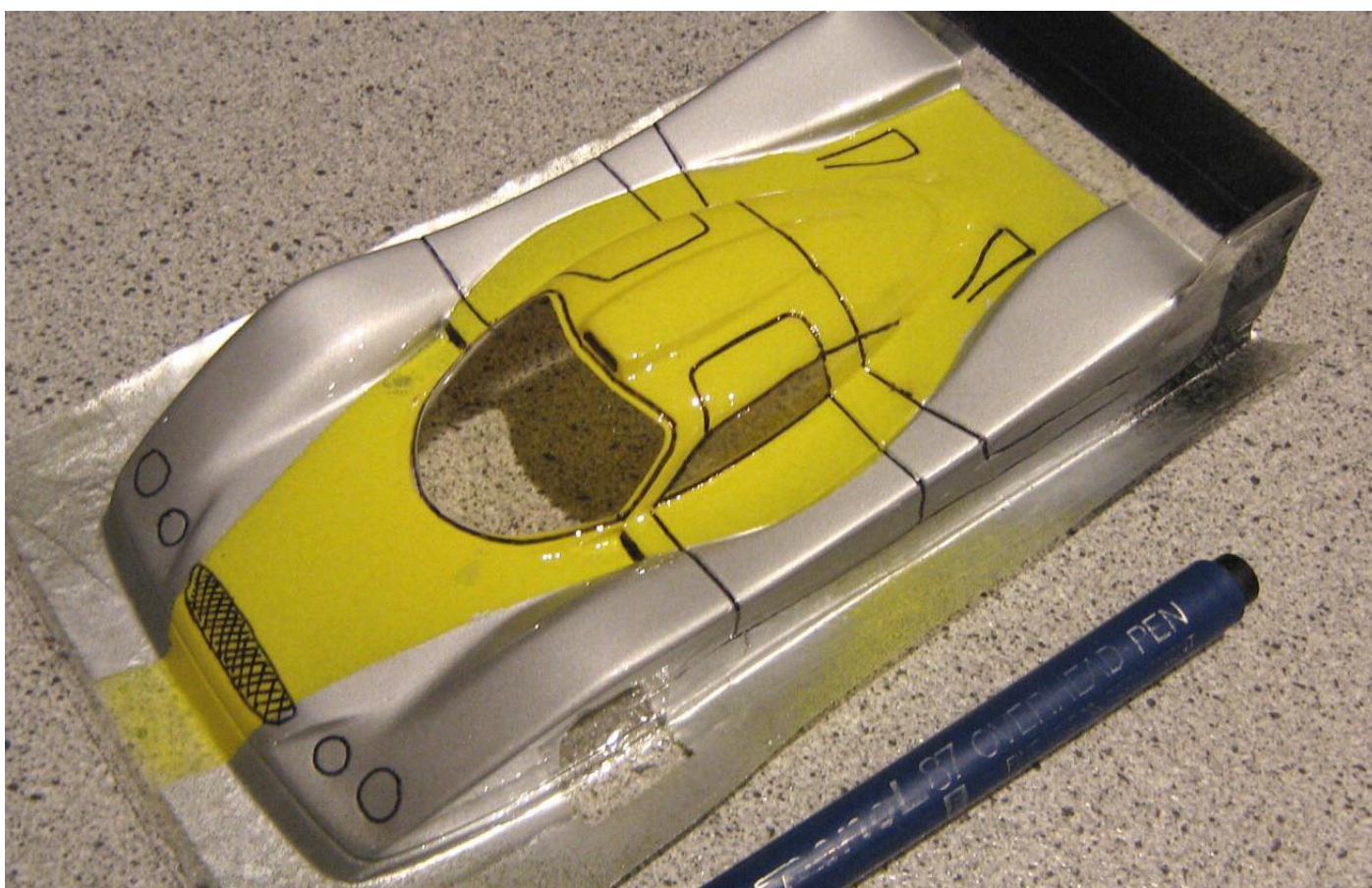
Hvis det skal være rigtig fint, findes der overføringsmærker (Decal's), med reklamer, stafferinger og numre. Det kan se hammer godt ud, hvis man gør lidt ekstra ud af det.

**Tip:** Selvom en racerbil bør have numre på, så lad være med at putte nummer 1 til 9 på bilen. Det kan give anledning til forvirring hos påsætterne, med en forkert påsætning og evt. smadret bil til følge.

### ***Klipning og montering af karrosse***

Allerførst skal vi have malet og monteret en mand i bilen.

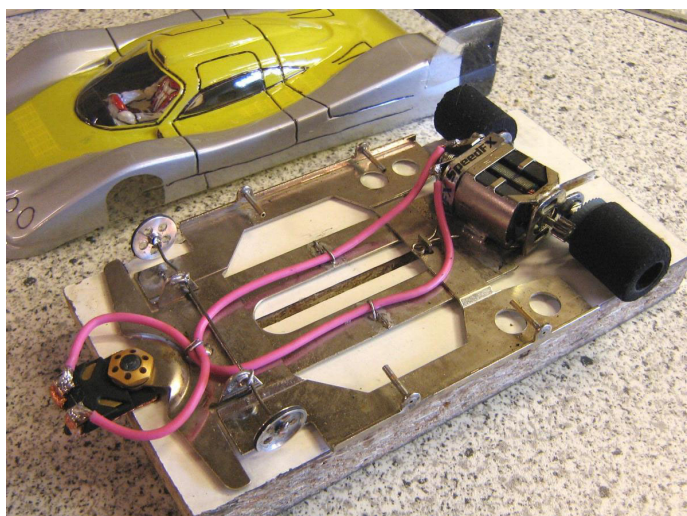
Igen maler vi de store flader med sort og hvid fra bagsiden, mens vi tegner alle de små linier, og i dette tilfælde også alt hvad der er rødt med overhead pennen. Det er meget let og tager ikke mange minutter.







Til brug for montering af karrosse er et smalt opsætningsbræt med samme størrelse som bilen, en god hjælp. Det vil så være muligt at lade karrossen rage under chassiseniveau samtidigt med, at man holder bil og karrosse op mod lyset. Når du så har lignet det hele op og fundet den højde over bagvingen som du ønsker, kan du se konturen af nålerørsholderen igennem karrossen, og let isætte knappenålene i deres rette position.



Dernæst klippes karrossen til i højden langs med bunden af chassiset. (Men ikke fronten endnu. Den kommer vi tilbage til.)

Der hvor knappenålene skal sidde forstærker vi karrossen med glasfiberarmeret tape. Hvis du ikke har det, så kan kraftig TESA lærredstape også bruges. Tapen er foldet rundt om karrosse kanten, så den forstærker på begge sider.

**Tip:** Sørg for at mindst en armeringsfiber kommer til at ligge under nålen. Vi ønsker maksimal styrke mod gennemrivning ud af kanten.

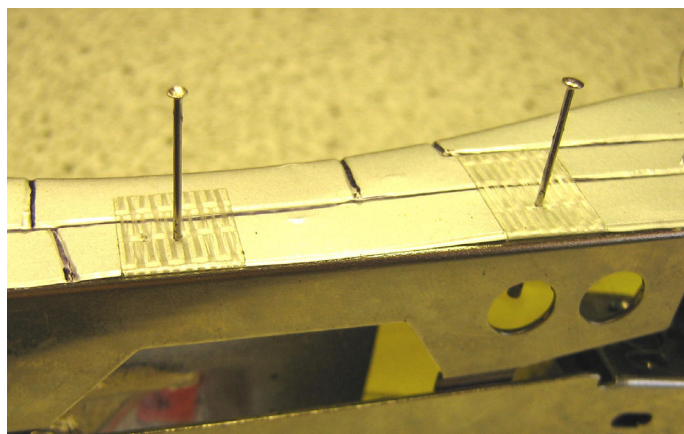
Så sætter vi nålene gennem forstærkningen i de huller vi allerede har fundet.

Når nålene lige er sat i som her, kan du give

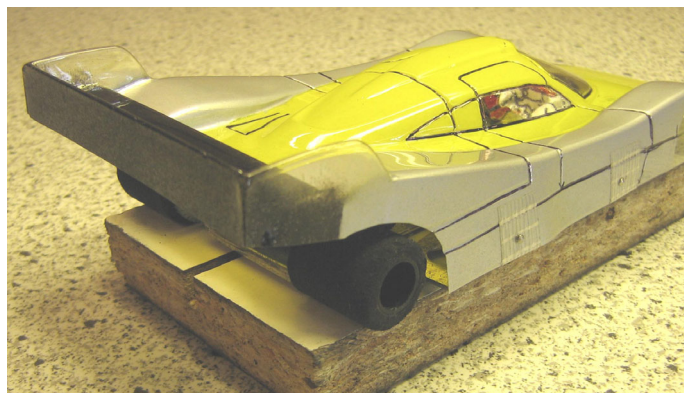
den et svagt buk, så de sidder godt fast i nålerøret.

Nåle som disse er særligt velegnede, da de har stort hoved, og ikke er hærdede.

Hærdede nåle kan evt. udglødes over et stearinlys inden de bruges.



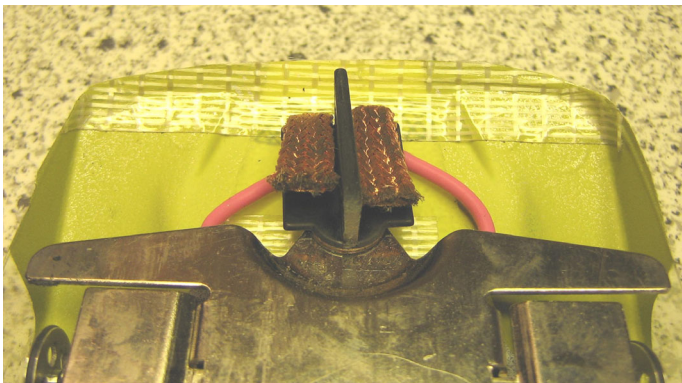
I bagenden, klipper vi rundt langs dækket, og så af med så meget af bagkanten som muligt. Sørg endeligt for at karrossen ikke kan ramme dækkene. Heller ikke selvom den flekser en del.



Forkanten er særlig vigtig. Den skal være helt nede ved banen, uden at skrabe på banen. Forkanten har den funktion at lede mest muligt luft op over bilen, hvor den bliver til downforce, og sørge for mindst muligt luft under bilen, hvorved der skabes vakuum, som suger bilen mod banen.

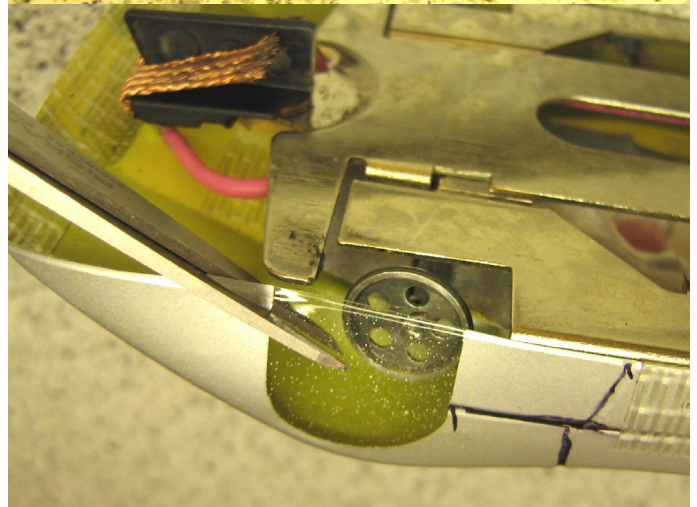
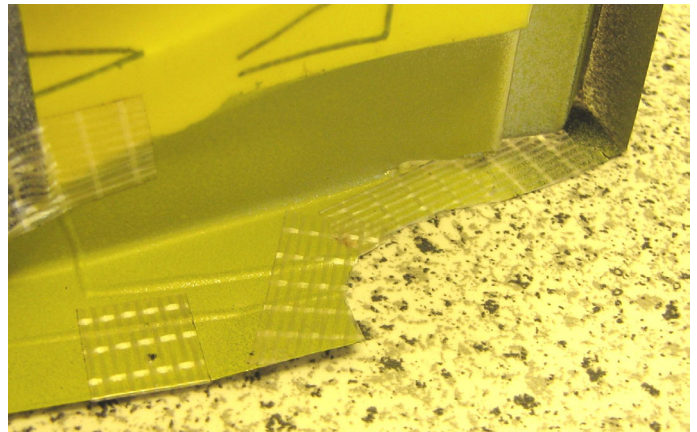


Forkanten bør derfor ikke endeligt tilskæres før end du er på den bane der skal køres på. Den endelige højde kan være afhængig af dybden på strømlederne på banen.



Da forkanten er så vigtig, er det også væsentligt, at vi beskytter den mod skader bedst muligt. Derfor forstærker vi kanten indvendigt med glasfiber tapen.

Jeg har valgt også at forstærke baghjuls-udskæringen, da erfaringen viser at det er her karrossen får sit endeligt.



Til slut friklipper jeg et lille hjørne over de forreste vinger, således at karrossen ikke kommer til at ride oven på disse. I næste og sidste afsnit skal vi have bilen testet på banen.



## Den komplette årgang 2007 - snart på CD!

I lighed med sidste år tilbyder vi årets numre af Mini Racing Nyt på en CD med de enkelte numre i PDF-format i super tryk-kvalitet!

Derudover naturligvis også ne masse spændende extramateriale, som f.eks.;

- DMRU's exclusive 2008 Pin-Up Kalender
- Smarte wallpapers til din PC
- Eksklusivt materiale fra "Det Gamle Arkiv"
- Diverse videoklip

.....og meget mere for kun.....Kr. 35,-

Kan forudbestilles ved henvendelse til redaktøren!



# Afslutning i Odense!

3 klasser skulle afslutte sæsonen hos OMR, så der var igen lagt op til lidt af et marathon-race!

Tekst: Henning Smed & Jan Juul

Fotos: Jan Juul

Det kunne ligne en lang dag a la Odder, da OMR i Odense d. 27. oktober skulle lægge bane til afslutningen på 1:24 S16D Junior, 1:32 Production samt 1:32 Slot.It.....og det blev det også. 3 klasser på samme dag er altså lidt for meget.

Juniorene var de første som lagde ud fra morgenen, og der var kun fremmødt 6 kørere, så det var lige nok til en finale.

4 kørere havde teoretisk mulighed for at vinde DM-titlen, så der var virkelig lagt op til en spændende afslutning. Desværre mødte en af favoritterne, Nicklas Nielsen ikke op, men Casper Bonde, Frederik Jensen og Christoffer Hartwig var opsatte på at gøre deres bedste. Det blev dog „veteranen“ blandt Juniorene, Casper Bonde som sikrede sig sejren foran Frederik og Christoffer.

Det betød at Casper også vandt i den samlede stilling foran Frederik og Nicklas.



*Juniorkørerne i aktion! Fra venstre; Alexander Rasmussen, Casper Bonde, Frederik Jensen, Caroline Jensen, Christoffer Hartwig og Lasse Larsen.*

Herefter var det Slot.It-kørernes tur. 19 kørere havde fundet frem til anden afdeling af årets DMRU Slot-it mesterskab. Det var to flere end til første afdeling og dermed har det været et par velbesøgte løb, som har udgjort årets mesterskab. Kigger man ned over startlisten til de to løb kan man også se, at hele 13 kørere valgte at deltage i begge løb og det indikerer at det var et mesterskab, som folk gad at satse på og også køre lidt efter. Det er der heller ikke noget at sige til, for det har været et par gode løb med hyggelig stemning og tæt - endog meget tæt - kamp om placeringerne.

OMR's "Blue Queen" 6-spors træbane, er en - for Slot.It-kørerne - en noget utraditionel bane. En bane med store, åbne sving - i hvert fald når de bliver gennemkørt med de hastigheder, som en Slot-it racer nu kan levere. Det betød, at der skulle anvendes en noget anderledes køre-teknik end de fleste har været vant til "hjemme-fra". På plasticbaner drejer det sig som oftest om at time sin nedbremsning og så umiddelbart efter give fuld gas igen ud af svinget. Eller også



*1:24 Junior, fra venstre; Frederik Jensen (2), Casper Bonde (1) og Christoffer Hartwig (3).*



skal man føle sig igennem en længere kombination af flere sving, hvor hjemmebanekørerne bare trækker fra, fordi de kender netop sådan en sektion til hudløshed.

Sådan var det slet ikke i Odense. Langt de fleste sving var store og åbne, hvorfor det drejede sig om at finde lige netop den rigtige hastighed til svinget og så balancere bilen igennem på skridgrænsen. Til at begynde med var det lidt vanskeligt, men ret hurtigt fandt de fleste sig til rette på banen og det var uhyre tilfredsstillende, når det lykkedes at ramme lige præcis den rette fart, så man igennem hele svinget kunne se, hvordan bilen driftede med den helt rigtige vinkel og skød ud på den efterfølgende langside som en raket. Især hvis ham på sporet ved siden af ikke ramte den helt så meget i øjet, så han satte en lille meter til.



*Tidligere Danmarks mester i Slot.It-klassen, René Schrøder fra Kolding studerer gear-tabeller, set-up skemaer m.v. for at få bilen til at yde sit bedste!*

En ved siden af havde man nemlig ofte. Hvis man ser bort fra nogle enkelte - som vi vender tilbage til om lidt - så var der en stor gruppe, som kørte nøjagtig lige hurtigt! Efter de indledende heats var det eksempelvis kun en kvart omgang, som skilte nummer 4 fra nummer 7. En enkelt afkørsel kunne således koste 4 placeringer!

Inden løbets start blev der kigget meget til, hvem der nu var mødt op til anden afdeling - som nævnt i indledningen var det de fleste fra første løb - og hvem der kunne tænkes at ligge bedst til i mesterskabssammenhæng. Men det varede ikke længe, inden det stod klart, at der var to, som havde tænkt sig at kaste en hel del grus i maskineriet for mesterskabskandidaterne. Rene Schrøder og Peter "Tobak" fra Kolding deltog ikke i første løb - men det havde de i den grad tænkt sig at gøre i Odense! Især "Tobak" var helt urørlig. Bilen gik flyvende og da han så heller ikke havde tænkt sig at køre af sporet bare en gang imellem, var der ikke meget at gøre ved ham. Rene fulgte lige i halen på ham, så de, der kæmpede om mesterskabet, måtte nøjes med at kæmpe om de sekundære placeringer.



*Slot.It-bilerne på rad og række til teknisk kontrol!*

Det betød, at de store matematikkundskaber måtte i sving. For når de forreste - og mest pointgivende - placeringer var optaget, så var det lige pludselig vanskeligt at gøre noget ved vinderen fra første afdeling, Thomas Ludvigsen fra Højfyn. Han var så til gengæld indstillet på at give sine konkurrenter en hjælpende hånd, for i semifinalen rendte han ind i tekniske problemer og slap ikke igennem til finalen. Her fandt nummer 2 og 3 fra første afdeling, Peter Hansen (Racerrillen) og Leif Christensen (MMRK) sig en plads og nu måtte regnestokken



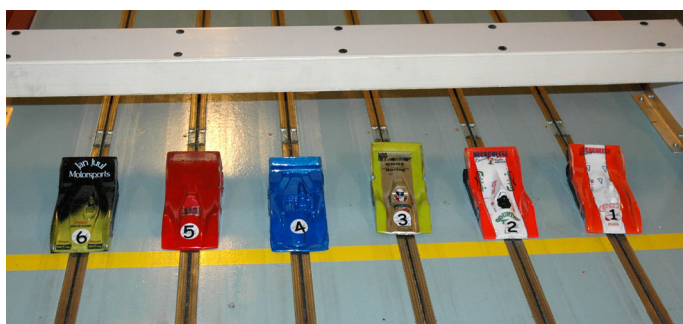
*1:32 Slot.It, fra venstre; René Schrøder (2), Peter Rasmussen (1) og John Christensen (3)*

frem for at vurdere deres chancer. Det blev imidlertid så indviklet, at de begge skrottede alt hvad der hed taktik og bare gav den noget gas i stedet for. Og det var da også det mest underholdende.

Da støvet havde lagt sig efter finalen, skulle der til gengæld regnes. Og det var lige før, der blev behov for fintælling! Kun 4 point skilte de 4 første i mesterskabet, så bare én placeringsforskydning til en af kørerne ville have rykket rundt på stillingen. Det kan man da kalde spænding til det sidste. Det lykkedes lige akkurat for Thomas Ludvigsen at holde fast i mesterskabet med det yderste af neglene. Kun ét point skilte ham fra Peter Hansen, som så til gengæld havde et enormt forspring på hele to point ned til Leif Christensen.

Konklusionen efter årets Slot-it mesterskab må være, at der her er skabt et levedygtigt mesterskab. Et gennemsnit på 18 deltagere pr. løb er et glimrende antal, som sikrer gode løb uden det varer alt for lang tid. Især hvis afviklingsformen måske bliver tilrettet lidt, men det er - når dette læses - sikkert blevet drøftet på årets delegeretforsamling. I hvert fald er der med de mange SLEMC - og SLEMC-lignende - serier, der køres rundt omkring, et stort grundlag for deltagere.

Det var efterhånden blevet først på aftenen, da det endelig blev tid til 1:32 Production, som med 6 deltagere også lige var nok til en finale. Lars Nørkjær havde med 2 sejre i de tidligere afdelinger allerede sikret sig DM-titlen, men dette var nu ikke grunden til hans fravær i Odense. Peter Broe var desværre nødt til at tage tidligt hjem p.g.a. baneudlejning, så Jan Juul skulle „bare“ køre en 2.plads hjem for at få samme placering i det samlede mesterskab.



1:32 Production klar til start, fra venstre; Christoffer Hartwig, Klaus Godtfredsen, Helge Christoffersen, Erik Mathiasen, Jan Juul og Niels E. Christensen.

Neckcheese Racing havde ikke mindre end 3 biler til start blandt deltagerne. En til Jan Juul, en til Jan's meddirektør i Neckcheese Enterprises dynastiet, Niels Elmholt Christensen, som dermed fik lidt af et come-back i denne klasse....og en til Juniorkøreren Christoffer Hartwig.

Lokale Klaus Godtfredsen, som altid er hurtig på hjemmebanen i Odense, lagde hårdt ud med Jan lige efter.

Christoffer kørte et rigtigt godt løb og lå på et tidspunkt på 3.pladsen, men trætheden efter en lang dag meldte sig og koncentrationen kunne ikke holdes.

Løbet udviklede sig til en hård kamp mellem Klaus og Jan, som hele vejen igennem kun var ca. 1 omgang efter Klaus. I sidste heat slap Jan dog tøjlerne og koncentrerede sig mere om at holde sin 2.plads, som jo var nødvendig for at slå Peter Broe i den samlede stilling.

3.pladsen blev taget af Niels som efterhånden fik kørt et godt forspring ind til de øvrige, som blev Helge Christoffersen, Erik Mathiasen og Christoffer Hartwig.

4 ud af de 6 biler kørte iøvrigt med den lille ProSlot PS-4002 motor, som har vist sig yderst velegnet og konkurrencedygtig i denne klasse.



1:32 Production, fra venstre; Jan Juul (2), Klaus Godtfredsen (1) og Niels Elmholt Christensen (3).

Efter den efterfølgende præmieoverrækkelse, kunne alle endelig omkring kl. 20.30 vende snuden hjemad efter „A Hard Day At The Races“.....og gøre klar til 2008-sæsonen, hvor der skal køres 5 afdelinger i henholdsvis Junior og Slot.It og hvor 1:32 Production bliver til 1:32 Open og „degraderes“ fra DM til Danmarksserie i 4 afdelinger.



DM-podiet 1:24 S16D Junior, fra venstre Frederik Jensen (2) og Danmarksmester Casper Bonde. Nicklas Nielsen der blev 3'er var ikke tilstede.



Sekretær i DMRU, Jørgen Erik Jørgensen overrækker Jan Juul Præmien for 2.pladsen i DM. Danmarksmester Lars Nørkjær og 3'er Peter Broe var ikke tilstede.



DM-podiet 1:32 Slot.It, fra venstre; Peter Hansen (2), Danmarksmester Thomas Ludvigsen og Leif Christensen (3)

#### 1:24 Junior Production S16D

1. Casper Bonde	HMK	259 omg.
2. Frederik Jensen	HMK	237 omg.
3. Christoffer Hartwig	HMK	231 omg.
4. Caroline Jensen	HMK	209 omg.
5. Lasse Larsen	HMK	190 omg.
6. Alexander Rasmussen	HMK	166 omg.

#### 1:32 Slot.It

1. Peter Rasmussen	KMRC	102 omg.
2. René Schrøder	KMRC	99 omg.
3. John Christensen	RRO	98 omg.
4. Leif Christensen	MMRK	97 omg.
5. Henning Smed	MMRK	95 omg.
6. Peter Hansen	RRO	93 omg.

#### 1:32 Production

1. Klaus Godtfredsen	OMR	257 omg.
2. Jan Juul	HMK	252 omg.
3. Niels Elmholt Christensen	Højfyn	238 omg.
4. Helge Christoffersen	OMR	222 omg.
5. Erik Mathiasen	OMK	218 omg.
6. Christoffer Hartwig	HMK	213 omg.

# DM-afslutning 2007 hos KMK!

Spændende afslutning på S16D og X12 klasserne.

Tekst & fotos: Carsten Grønnemann

Den 11 November blev der kørt 4' og sidste afdeling af DM for S16D og Open/12 i Københavns Miniracing Klub i Ishøj.

Med 12 deltagere i Open/12, og 14 i S16D samt en masse spændende race var det nu ikke så ringe endda.

Der blev ved denne lejlighed lagt ud med Open/12 klassen. Favorit var Lars Nørkjær som lå øverst i point tabellen, med en først, en anden og en 4 plads. Men også Kim Aanunsens havde en første og anden plads. Kim havde dog ikke deltaget i Aalborg, og var med kun 2 tællende



Danmarks-  
mesterskabet med  
den mindst mulige  
marginal. Egentlig  
en ganske  
spændende  
afslutning på  
sæson'en.

I S16D var der dog  
ikke nogen der  
kunne true Lars, idet  
han allerede  
hjemmefra havde  
sikret sig maximum  
point med 3 sejre.  
Den fjerde kom da  
også i hus i KMK, og  
dermed blev Lars

løb noget længere nede af listen.

Det skulle dog vise sig at blive meget mere  
interessant end som så. Som dagen gik, var det  
ikke noget helt vellykkedes Open/12 løb for  
Lars. Lars havde svært ved at finde den rette  
mængde greb i banen, og i finalen endte det  
„kun“ med en 6 plads og 32 point. Dermed  
Lars's dårligste resultat for året, og en fortsat  
slutstilling på 119 point.

Men der skulle vise sig lidt mere i ærmet. Det  
lykkedes nemlig Kim at erobre 4' pladsen og  
dermed 34 point på kontoen. Dermed opstod  
der så den situation at begge kører sluttede på  
119 tællende point. DMRU's regler siger så at  
tie-break sker ved bedste resultat i sidste  
afdeling, og da Kim sluttede foran Lars på  
dagen, ja så lykkedes det Kim at fravriste Lars  
Danmarks-mesterskabet med den mindst  
mulige marginal. Egentlig en ganske  
spændende afslutning på sæson'en.

suveren vinder med fuldt hus, selvom altså kun  
3 sejre tæller i resultatet.

Anden pladsen gik til Erik Noltensmeier som  
har ligget godt til i hele sæsonen, og  
mindsanten om ikke det også lykkes Kim  
Aanunsen at komme på skamlen i S16D.  
Dermed er person aleriet jo præsis det samme i  
begge klasser, om end ingen af dem har den  
samme placering.



DM-podiet 1:24 S16D Production, fra venstre; Erik  
Noltensmeier (2), Danmarks-mester Lars Nørkjær og  
Kim Aanunsen (3).



Startfeltet i finalen til 1:24 S16D!



DM-podiet 1:24 X12, fra venstre Lars Nørkjær (2),  
Danmarks-mester Kim Aanunsen og Erik Noltensmeier  
(3).

# TYSK



# MESTERSKAB

Tekst & Fotos: Keld Høfler

Efter at have afholdt det første Danske Plafit Mesterskab (DKPM) for hold midt i september, skulle vi til det Tyske mesterskab (DPM) den sidste weekend i september.

Christian, Gorm og jeg havde været dernede sidste år og syntes, det var så godt, at vi ville afsted igen. Derfor havde vi taget et par af vores venner med, da løbet er et holdløb for 3-mandshold, som foregår med samme chassis, dæk, motor og helt klare regler om, hvad der skal være på bilen, og hvad der ikke må. Altså nogle regler der gør det lettere at være stillet lige. Men det holder jo alligevel ikke.

Allerede i marts måned havde vi tilmeldt os. 2 hold havde vi fået med, Martin Borch, Christian Høfler og undertegnede på det ene, det andet med Jostein Vandaas fra Norge, Robert Castella og Gorm Nørgaard.

Løbet har stor tiltrækningskraft, tilmeldingen åbnede 1. april kl. 00.00.01 og da Kurt Petri (arrangøren) åbnede sin mail kl. 07.00 samme morgen, lå der 150 hold tilmeldinger, men der er kun plads til 48 hold altså, og fristen varede måneden ud. Hvor mange flere der kom i løbet af måneden vides ikke, men en del har jeg da kendskab til.

Nå, men det er ikke først til mølle. Plafit inviterer selvfølgelig toppen fra sidst, dernæst bliver de forskellige lande tildelt pladser, så der kommer så mange forskellige lande med som muligt, og til sidst bliver der trukket lod. Selvfølgelig er der wildcard-pladser til arrangørerne af de 2 andre Plafit-løb og fabriksteamet fra Japan.

En 14 dages tid inden afrejsen dukkede programmet op, med præcise klokkeslæt på, hvornår vi skulle køre og træne og i hvilke spor. Hvilket nr. bilen skulle have vidste vi allerede i maj måned, intet er overladt til tilfældighederne, .....“Ordnung muss sein“

Dagen kom, hvor vi skulle afsted, og vi havde aftalt at Gorm i sin kones Multipla skulle hente Robert lidt i 8 og så køre til Martin, hvor vi 3 så ventede til afgang kl. 8.10, Jostein skulle samles op i lufthavnen i Frankfurt kl. 16.25 Da kl. var 8.30 ringede Gorm og sagde, de kørte fra Robert nu....allerede forsinket, men vi blev da samlet op og kom afsted mod „Dozenland“. Ved Rødby færge lavede vi første glansnummer. Jeg er fordelskunde på færgen, og vi ankom, da båden var i gang med at blive læsset, viste mit kort og fik besked på at køre frem i bane 2. Da vagten for enden så, vi kom derop af, stoppede han alle de øvrige biler der var i gang med at køre ombord på færgen, og vi smuttede foran i køen.

Oppe på færgen gav kortet også gratis kaffe og sodavand, morgenbrødet måtte vi dog betale for.

Ned gennem Tyskland fulgte vi gps'en og tiden der beskrev, hvornår vi ville være fremme. Vi halede langsomt ind på tiden indtil Kassel, eller „Karsel“, som Gorm udtalte navnet.

Bakkerne her viste deres styrke modsat Fiat'ens med 5 store fyre i. Martin viste sine evner bag et rat med hurtige gearskift, der sikrede os ikke at blive overhalet af lastbilerne. Fiat'en havde problemer med motorstyringen.



Efter Kassel kom problemerne,.....der var kø, (verdamt), tysk vejarbejde og millioner af biler. Klokken gik og vi kunne regne ud at vi ikke kunne nå til lufthavnen i Frankfurt til aftalt tid,..... i det samme kom en SMS på min mobil, der stod:

*„Der må finnes en gud. ;-)*

*Gjemte passet, måtte kjøre og hente kom en time for sent, men flyet er 1,5t forsinket, sitter på flyet nå.“*

Næste dag startede tidligt med morgenmad, hvor vi hilste på mange af de andre udlændinge, der havde valgt samme hotel, og vi tog til banen, tjekkede ind og pakkede ud.

Vi gik rundt og kiggede på banen og de andre, og valgte at Martin kørte 1,2 og 3, Christian 4,5 og 6 og jeg skulle køre 7 og 8.

Christian og jeg havde 4 uger inden været i Hamborg og køre og havde sat farvekoder på



Jostein var altså også forsinket, og vi blev enige om at mit hold ville vinde over Gorm og Jostein, da de havde opbrugt al deres held !

Vi ankom således til lufthavnen 25 min før Jostein, så det var fint nok. Det viste sig at alle fly i Frankfurt var 1 time forsinkede.

Vi begav os de sidste kilometer til Darmstadt lige syd for Frankfurt og indfandt os på hotellet, hvor vi fik os en ordentlig bøf.....og en svalende pils.

vores kontrollere, så det passede til det tyske system, men da vi havde træningstid...de fastlagte 5 min i hvert spor.....og det blev Christians tur, virkede det ikke. Han kunne ikke køre og vi prøvede at skifte stik, men intet liv, banen sprang sikring i 1. forsøg, tiden var gået inden der kom en banemand med en ny sikring, og Christian gik videre til næste spor.....bang, ny sikring. Martin gav Christian sit håndtag, så han kunne få kørt lidt, men Martin havde ødelagt sin bremse dagen før, så det var også skidt.

Min tur, bang sikringen røg, tiden gik, nyt spor, jeg prøvede så med Martins controller, men den var umulig for mig at køre med. Så hele første træning var stort set spildt, Martin fik trænet ordenligt, hvorimod jeg ingen følelse havde af hverken bane eller bil.

Inden næste træning fik vi sat strøm på carrera banen ude i ankomst hallen og fik testet hvordan strømmen var, det var standard, hvorimod vi havde farvet vores controllere efter systemet i Hamborg som åbenbart er helt anderledes.

2. træning vi skulle nu køre os ind på banen og Martin stod for beslutningerne om hvordan bilen skulle ændres vi havde ligesom ikke prøvet med vores egne controllere og havde ingen idé om noget.

Christian og Martin havde gode tider på 7,7 og 7,8 de bedste kørte 7,5 en par superomgange på 7,3 og 7,4 men vi vidste jo ikke om det var biler i korrekt vægt mm.

Martin mente vi skulle forsøge flere ting inden sidste træning for at finde de sidste 10'endedele, og som sagt så gjort, sidste træning og der skulle vi teste flere ting af, og lave lidt så ændringer undervejs hvilket gjorde træningen lidt kaotisk. Bilen var ikke blevet hurtigere, så der blev rettet flere ting til inden vi skulle til teknisk kontrol, til tk skulle vi også montere ny motor og dæk, og havde således ikke mulighed for at få testet det af.

Der var så sidste frie træning, med bilerne i løbstrim, nu kunne vi måske se hvad den kunne, men f\*\*k den kørte bare skidt for mig, det ene af Christians stint skruede vi hele tiden, og i mit sidste stint i spor 8 kom bilen slet ikke på banen, vi skruede og skruede og var først færdige med at få bilen klar da tiden var gået og bilerne blev i park ferme og gik til sidste endelige kontrol.

Skodtræning, jeg havde kørt 1 stint i spor 8 med min egen controller 3 i spor 7 og en gang med Martins controller.

Altså 20 min på banen

Christian og Martin havde jo 3 spor hver og havde trænet noget mere, Martin næsten 1 time og Christian ca. 45-50 min.

Der skulle så trækkes lod om sporet til kvalifikationen, og det gik på spor 8, damn lige det der blev trænet allermindst i. hvor dårligt kunne det være.

Det andet hold havde haft mere træning fået bedre styr på bilen tidligt og virkede bedre kørende.

Kvalifikation startede og højeste nummer lagde ud, Da det blev Gorms tur kørte han 8,094 en 22. plads

Jeg kom til senere men kunne slet ikke få gang i bilen og rytmen, banens sværeste spor havde jeg bare for lidt træning i. 8,486 og en beskeden plads 40

Vi slap akkurat lige for at starte i dårligste heat, og missede fuldstændigt at vi skulle være påsættere i første løb, så vi tog skuffede hjem og sov længe, ved morgenmaden snakkede jeg med nogle andre der fortalte at de sidste år havde overset at de skulle være påsættere i første løb, og klokken ringede inde i mit hoved, Gorm, Jostein og Robert havde været tidligt oppe og se F1 kvalifikation, og rendte rundt uden for og ventede, da Martin og Christian kom ned til morgenbordet måtte jeg jo fortælle vi skulle være påsættere for 5 min. Siden så vi nok blev nød til at køre til banen, i stedet for som planlagt at besøge Plafit distributørens butik. Op til banen og undskyldte, takke personen der sad på min plads og tage over.

Lidt over 11 blev det så vores tur til race, Martin lagde ud i spor 2 med 88 runder, fortsatte i spor 1 med 88 og i spor 3 med 87, uden at vi kunne se det samlede resultat nogen steder følte vi at det gik rigtigt godt, Martin satte også vores bedste tid i forsøget på at holde de hurtigste stangen, 7,8177 inden det gik galt og vi smadrede ind i banden og mistede noget af fronten, Jeg fik fat i kontrollen og fik undersøgt om det skulle på igen, og snakken gik med Kurt Petri som besluttede at stykket akkurat var lille nok til at blive og ikke skulle sættes på igen. (2x4 cm. ramme det kunne lige være indenfor)

Christian tog over i spor 5 og kørte 86, stadig godt, jeg fik bilen og skulle køre i spor 7, et møg spor i mine øjne, og jeg var ikke klar, ikke frisk og kunne ikke koncentrere mig, jeg tabte hurtigt 3 omgange og fik stoppet og lige rensset dækkene, jeg følte der var for meget greb til det skarpe knæk inden langsiden hvor jeg kørte af konstant selv med laveste fart.

rensningen virkede og de næste 30 omgange holdt jeg trit med de andre inden en del track call fik mig ud af rytmen igen, og Carsteen controlleren viste sig fra sin eneste dårlige side, track call var lig med fuld bremse

hvergang, de andre rullede op til 10 meter - fuck - det skal laves om.  
sølle 79 omgange fik jeg kørt det klart dårligste nordiske resultat i år

Spor 8, jeg havde fået luft og besluttede at fjerne bremsen så jeg ikke blev stoppet hele tiden, jeg måtte prøve noget andet og ikke blive pist af alle de track call, hvorfor skulle vi også køre med de dårlige, hmm nå ja jeg var selv dårlig og havde lavet kvaltiden som alle andre kunne gå rundt i.

Jeg lagde ud i fuld koncentration og ved 9 runder kom der track call. Jeg kiggede på skærmen og jeg førte sq. og bilen rullede, flere gange undervejs var der track call. Og omkring efter ca. 35 runder lå jeg stadig på 3. pladsen, ikke ringe i det langsomme spor, jeg fik hevet en på 83'er hjem og humøret steg for første gang i dagevis

Christian tog over i spor 6. og kørte 84 runder det var lige i underkanten, og skulle så slutte af i spor 4 som blev til 86 omgange.

undervejs havde vi så også tabt forlygteglas, forlygte hus, sidespejl, og altså fronten, jeg fik vejet tingene inden løbet sluttede og der var mindre gram end vi var overvægtige fra start så ingen panik.

681,16 omgange og 7,8177 som bedste tid. Det virkede ok på os og vi var enige om at det andet hold skulle stramme balderne hvis de skulle slå os.

Efter lidt frokost blev det tid til Robert, han lagde pænt ud i spor 6 og kørte 86, 2 mere end Christian

Martin og jeg sad og kiggede lidt misfornøjet på hinanden, sku vi ha bank nu?

Jostein tog over og kørte meget stabilt, næsten lige så sikkert som Robert, men tog en chance og fulgte med en hurtigere bil, bang der var banden, nå ned i fart igen. 86 runder lige som Christian. Stadig 2 bagud.

Jostein fortsatte i spor 2 og fik kun hevet 84 hjem her, 4 mindre end Martin, nu var vi foran med 2

Gorm tog over og med lidt tumult i heatet blev Gorm nervøs og fik kun hakket 81 runder ind på kontoen, det var generelle dårlige omgangstider og i modsætning til Martins 88 runder var det dyrt, vi førte nu med 9.

spor 3 Jostein på triggeren og 87 runder, bilen kunne altså stadig, helt lige med Martin + 9 stadig

spor 5 Robert, han kørte helt sikkert igen, stort set ingen fejl, men kun lidt langsommere end Christian som jo røg af hele tiden kørte Robert samme antal omgange som Christian nemlig 86, status q i stillingen inden mit fadæse spor.

Gorm havde fået styr på nerverne og kørte flotte 85 runder i spor 7, hele 6 mere end jeg havde præsteret, og pludselig var vi kun 3 omgange foran

Vi blev noget nervøse og måtte tælle efter et par gange inden vi kunne konstatere at Gorm skulle overgå sig selv i spor 8 hvis han skulle 86,16 runder hjem der.

Gorm kørte dog godt men fik 82 en mindre end mig og vi kunne skrive b-team på Robert og Jostein's navne sedler

Efter endelig kontrol og stillingsopdatering kunne vi sammen gå ud i baren og fejre det med fadbamser (store og flere af dem)

vi fik hevet vores stole hen til banen så vi kunne følge finalen, og vores høje humør blev der lagt mærke til blandt de andre, ligesom tilskuerne omkring banen kiggede meget på vores ens dresscode.

Jeg vil lige nævne at vi selvfølgelig i alle heat havde Martin og jeg selv som back up mekanikere til b-teamets bil, vi var stadig et hold der tog af sted og delte alle informationer vi kunne trække fra de andre.

Efter finalen var der show på scenen med de tyske mestre i synkron hår vask efterfulgt at noget sang halløj, inden vi fik en overdådig middag (efter midnat) og vi listede stille hjem på hotellet 500 m nede af gaden.

Turen hjem gik fint med fuld opbakning, og efter vi havde læsset Jostein af i lufthavnen ramte dækkene stort set ikke skærmkasserne mere.

Alt i alt en hyggelig tur der skal gentages til næste år hvis det passer i kalenderen, da løbet er flyttet til maj måned.



## MEDLEMSKLUBBER

KLUB	BY	KONTAKT	TELEFON	MAIL
AMRK	Aalborg	Lars Nørkjær	98182091	lars.noerkjaer@stofanet.dk
BSCC	Blovstrød	Carsten Grønnemann	22870240	groennemann@post.cybercity.dk
DSR	Allingåbro	Gert Egeberg	22221131	gertegeberg@get2net.dk
ELMC	Esbjerg	Lasse Kristensen		janelasse@mail.dk
HMC	Herlev	Jørgen Rigtrup	21245543	jorgen.rigstrup@a.cirque.tv
HMK	Hørning	Peter Broe	87680775	
HMRK	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@oddermodelbilkklub.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
VSC	Frederikssund	Pål Hansson	26322933	paal@scaleracing.dk
ØMR	Ølstykke	Torben Olsen		info@team-oemr.dk

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

# KALENDER

## December

- 6. Hemmelig Liga 1:24 White Point Classic Touring Cars, Allingåbro
- 8. AMRK Julefrokostarrangement, Aalborg
- 9. KMK Juleløb 1:24 S16D, København
- 12. 1:32 Fly Classic Modified, HMRK, Vissenbjerg (Skalbjerg)
- 27. "Trælastens" Juleløb 1:32 Touring (invitationsløb), ASCC Hørning

## Januar

- 5. SLEMC Nord 4, 1:32, ASCC Hørning
- 26. DM 1, 1:24 S16D + X12, HMK Hørning

## Februar

- 9. DM 1, 1:24 S16D Junior + WhitePoint CanAm, OMR Odense
- 16. SLEMC Nord 5, 1:32, SuperSlot Aalborg
- 23. DM 2, 1:24 S16D Junior + Danmarkserie 1 1:32 Open/1:28 F1, AMRK Aalborg

## Marts

- 1.-2. Plafit EM 1:24 Hardbody, RaceFun Rødovre
- 15. DM 1 Slot.It 1:32, KMRC Kolding
- 20. Thunder in The Desert 100 km, 1:24 WhitePoint CanAm, MMRK Ikast
- 29. SLEMC Nord 6, 1:32, DMRK, Allingåbro
- 29. OMR 500, 1:32 Scalextric NASCAR Oval, OMR Odense