



# MINI RACING



# West



Nr. 13 - marts/april 2008

Danmarks Digitale Miniracing-blad

CanAm i Odense!

DM-premiere i Hørning!

Vi bygger en 1:24 Hardbody  
- nyt bilbyggeprojekt!



**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

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,

Jeg vil gerne igen sige tak til alle som bidrager med diverse artikler til bladet.

Det er i alles interesse at så mange som muligt kommer med materiale, så bladet fremstår så alsidigt som muligt.

Vi mangler dog stadig nogle, som vil bidrage med referater fra de forskellige løb rundt omkring.

Det behøver ikke være store Pulitzer-vindende værker....enhver lille tekst med evt. billeder og en resultatliste vil være fint, og vi modtager også gerne fra små klubløb eller lokale serier. Så hold jer ikke tilbage!

hilsen

Redaktøren

**INDHOLD**

Side 3	DM 1 for S16D & X12 i Hørning
Side 5	Sådan bygges en Hardbody-bil
Side 12	DM 1 for Junior & CanAm
Side 15	DM 2 for Junior + 1:32/1:28
Side 16	Kalender

Forsidefoto: Henning Smed

White Point CanAm fik sin debut hos OMR.

# Gentlemen start your engines!

Sæsonen blev skudt igang med DMRU-løbet i Hørning for de gammelkendte klasser S16D og X12.

Tekst: Jan Juul

Fotos: Jan Juul & Mick Laursen



*Lars Nørkjær (t.v.) og Steen Michaelsen tog sig af top-placeringerne i begge klasser!*

Peter Broe havde fået shinet HMK's lokaler op og lagt sidste hånd på toiletfaciliteterne, fået forhandlerdisken op, rykket løbslederpuhlen, sat gardiner op og meget mere, så alt var flot og klart til første DM-løb i 2008 d. 2. februar.

18 tilmeldte kørere i klasse 1:24 S16D var et rigtigt flot fremmøde med bl.a. hele 4 kørere fra ELMC i Esbjerg.

Nogle havde ikke rigtigt fået læst reglementet og var ikke helt klar over den nye løbsafvikling, hvor hver kører har 2. runder heats/finaler og bedste resultat er tællende. Inddeling i heats/finaler sker efter foregående års resultat og evt. nye kørere inddeles sidst efter lodtrækning.

Lars Nørkjær var flyvende, men fik god modstand af Erik Noltensmejer med Peder Pedersen, Kim Aanundsen og Steen Michaelsen halsende lidt efter.



*Peter Broe havde fået en uges udsættelse af løbet for at gøre det nye løbsledelsesområde samt toilet klar.*

*Flot arbejde!*

*Birthe „diskede“ som sædvanligt op med et lækkert anrettet morgen-ta'-selv-bord!*



De fleste kørere forbedrer sig som regel en smule i 2. gennemkørsel, men for nogle var dette ikke tilfældet af forskellige årsager. Erik Noltensmejer var således involveret i et grimt uheld i stejlkurven, som betød farvel til ham med et skævt chassis. Ærgeligt da han og Lars på dette tidspunkt havde en uhyggelig spændende kamp som bølgede frem og tilbage hele tiden.

Jens Larsen måtte forlade banen med en knækket ledning på et tidspunkt hvor han ellers førte sit heat/finale....ærgeligt! Jan Juul måtte udgå da hans bil begyndte at gå betydeligt langsommere og udsende en fæl lugt. Den ene magnet havde løsnet sig, og så var det løb kørt.

Nogle syntes at de 2 gange 16 minutters kørsel var for lidt, men det tog alligevel ca. 4 timer at afvikle S16D-klassen, så man tør næsten ikke tænke på, hvor lang tid det ville have taget at køre tidtagning og finaler også.

#### 1:24 Production S16D

1. Lars Nørkjær	AMRK	205,05/204,85 omg.
2. Steen Michaelsen	KMK	193,55/204,00 omg.
3. Erik Noltensmejer	KMK	200,60/134,00 omg.
4. Kim Aanundsen	OMR	194,15/197,80 omg.
5. Peder Pedersen	HMK	194,85/196,75 omg.
6. Allan Mouritsen	KMK	173,30/186,40 omg.
7. Michael Petersen	AMRK	185,30/181,45 omg.
8. Jan Juul	HMK	184,55/80,00 omg.
9. Peter Broe	HMK	184,30/184,45 omg.
10. Casper Bonde	HMK	174,70/180,85 omg.
11. Jens Larsen	HMK	173,15/30,00 omg.
12. Christoffer Hartwig	HMK	158,50/171,45 omg.
13. Lasse Kristensen	ELMC	163,10/153,05 omg.
14. Svend Lauridsen	SPR	157,90/162,05 omg.
15. Lindy Kristensen	ELMC	153,15/158,15 omg.
16. Christian Lauridsen	SPR	148,65/156,05 omg.
17. Martin Kristensen	ELMC	141,05/141,45 omg.
18. Brian Skovsende	ELMC	135,50/139,05 omg.

Racet havde i løbet af dagen „prominent“ besøg, idet en af de gamle miniracing-kørere fra 70'erne-80'erne, Mogens Priess fra Randers, kom en tur forbi for at se, hvordan sådan et race tog sig ud ca. 25 år efter han selv var aktiv.

Det ville da være dejligt om Mogens fik lyst til lidt mere end blot at kigge på, så vi fremover igen fik Mogens at se på banerne.



Gammel minirace-kører fra 70'erne, Mogens Priess var på besøg i Hørning!

X12-klassen kunne have haft 10 deltagere, men undertegnede og Christoffer måtte desværre tage tidligt afsted p.g.a. andre forpligtelser i Ikast Motor Klub, så det blev kun til 8 deltagere, hvoraf Jens Larsen fra HMK var ny i klassen.

Lars Nørkjær var igen tændt og kørte i sin anden runde hele 235 omgange....hele 9 omg. ned til nærmeste konkurrent Steen Michaelsen. Sidste års Danmarks-mester, Kim Aanundsen måtte tage til takke med 3.-pladsen.

#### 1:24 Open X12

1. Lars Nørkjær	AMRK	228,35/235,05 omg.
2. Steen Michaelsen	KMK	223,20/226,20 omg.
3. Kim Aanundsen	OMR	219,55/209,05 omg.
4. Peder Pedersen	HMK	208,05/219,30 omg.
5. Erik Noltensmejer	KMK	206,05/216,05 omg.
6. Peter Broe	HMK	209,00/215,95 omg.
7. Michael Petersen	AMRK	209,05/152,00 omg.
8. Jens Larsen	HMK	202,50/22,00 omg.



Tekniske detaljer studeres og diskuteres! Her Lasse Kristensen (ELMC) og Allan „Buller“ Mouritsen (KMK).

# Vi bygger en 1:24 Hardbody!

Ny artikel om bilbygningens ædle kunst!

Tekst & fotos: Keld Høfler

Jeg vil i denne artikel følge op på Carsten Grønnemann's glimrende serie om bygning af en 1:24 S16D Production bil. Men denne gang beskriver jeg, hvordan man bygger en Hardbody 1:24 bil med metalchassis.

## Chassis

Der findes et utal af chassiser på markedet, og jeg kan godt forstå folk bliver i tvivl før de overhovedet er kommet i gang.

Mærker som Plafit, Momo, Metris, Schöler, M-Racing, PSN og mange flere, og desuden har hvert mærke mange modeller at vælge imellem.

Jeg vil ikke fortælle om, hvad der er bedst, for det er en smagssag og vil kun starte krige.

Men til dette projekt har jeg valgt et Plafit chassis model Excel pro, det er det chassis, der er det mest udbredte.

Desuden kan man med dette chassis både deltage i den Sjællandske GT serie og DM for GT biler, ligesom man kan deltage i Plafit-mesterskaberne, DM og EM samt lokale serier i Nordjylland og København for plafitbiler.



## Body

Jeg har af samme grund valgt en body som kan deltage i begge serier, jeg skal så blot udskifte motoren\* for at skifte serie, resten er ens.

*\*(GT bruger FoxII, Plafit benytter Bison)*

Body eller karrosseri kan i princippet komme fra mange forskellige ting, plastik byggesæt fra producenter som Tamiya, Revell, Fujimi med flere er mest udbredt, men også færdige plastik-biler i skala 1:24 bliver brugt, ligesom der er et marked med resin og glasfiber modeller af specielle biler.

Nu skal man ikke tro man ikke kan nøjes med et plastikbyggesæt, årsagen til der laves modeller i resin er oftest, at de ikke findes i plastik, eller er forkert dimensioneret. Resin-biler er faktisk tungere og kører dermed dårligere end plastik biler, glasfiber derimod kan man bygge i samme vægt som plastik, men man får et stærkere materiale, der hvis det er lavet rigtigt holder meget længere men også er meget dyrere og tager meget mere tid at bygge.

Karrosseriet, jeg laver her, er et Revell kit af Porsche 911 GT1 evo fra 1997, det fås til kr. 150,- og en byggevejledning kan ses på [www.plafit-racing.com](http://www.plafit-racing.com) der beskriver hvilke ting, der skal være til stede for at kunne deltage i plafit løb....i GT-serien er det mere frit.



Jeg starter med at tage alle stumperne ud af byggesættet, som jeg skal bruge, og kontrollerer en ekstra gang, at alt er til stede.

Det overskydende gemmer jeg indtil jeg er færdig med bilen, det er jo sket at jeg har glemt en lille stump og det er ikke til at finde igen ude på lossepladsen.



*De brugbare dele fra byggesættet er fundet frem!*

Fra bundpladen knækker jeg front og bagende (diffuser) af. Tingene limes nu sammen med en speciel plastik lim der ætser tingene sammen, processen her er vigtig, fordi det er essentielt at vores limning også holder når vi kører galt med bilen, for det gør vi jo.

Jeg limer tingene sammen og efter et minuts tid når limen har opløst plastikken trykker jeg det sammen igen og holder det samlet. Inden jeg sætter tingene sammen har jeg selvfølgelig kontrolleret om de nu også passer sammen, rensede kanterne med en skalpel og et lille stykke sandpapir.

Ligesom jeg altid bruger en saks eller bidetang når jeg tager delene ud af rammen det er støbt i for ikke at få revet kanterne i stykker.

Hvis man oplever at plastikkittet er skævt kan man rette det op med lidt varme, jeg bruger et fyrfadslys som jeg i få sekunder kan holde bilen over indtil plastikken har fået en temperatur der gør at jeg kan rette det ud, men PAS PÅ ikke for meget varme så er der uopretteligt hul i bilen. Forsøg evt. først på dele der ikke skal bruges, jeg holder i øvrigt altid fingrene ved siden af punktet jeg varmer op, for hvis jeg brænder dem er det med at få flyttet bilen.



*En skalpel, en lille saks og plastiklim er alt, der skal til for at samle en body!*

Delene limes nu sammen til en hel bil, og turen går ud i garagen hvor jeg med Dremelen fjerner det af bunden som ikke skal benyttes. Der skal være plads til guiden, men samtidigt efterlader jeg så meget som muligt for at gøre fronten stærkere, og da det er i bunden betyder ekstra vægt ingenting.

Ligeså bagpå, hvor diffuseren skæres ned men ikke mere end der stadig er noget af siden der er tilbage hvor den er limet fast.



*Fronten efter udfræsning til guiden!*



*Diffuseren set nedefra!*



Nu kan jeg samle det sidste af bodyen, og så skal den afvaskes, jeg bruger alm. opvaske-middel og en svamp med den grønne side som tager lidt mere fat. Det er jo sådan at plastik byggesæt er støbt og release midlet der bliver brugt i formene ikke er velegnet til at male på, så det skal lige fjernes.

Hvis man er mere modelbygger, vil man fortsætte med at slibe ujævnheder og spartle bilen ud for at lave en perfekt overflade, spartelmasse kan i øvrigt fås på sprayflaske, men det er arbejde der tager mange, mange timer, men også giver et meget flot resultat. Jeg mener dog at de fleste plastikbyggesæt er i en sådan stand, at man umiddelbart godt kan bruge dem uden spartelarbejde og har da også kun få gange benyttet mig af spartelarbejdet. Men derfor kan man godt gå modellen efter med korn 500-1000 og fjerne de værste genvordigheder.

Når modellen er samlet og er helt lige, det vil sige, står med alle kanter pænt jævnt på bordet. Er det tid til at montere chassiset, inden vi maler, påsætter decals og sætter vinduerne i.

### Chassis monteres

Chassiset er smartest at samle efter bodyen er lavet, eftersom vi skal justere bredde og akselafstand og dette kun kan gøres når vi har noget at måle efter.

Jeg har valgt et sæt PF9700GT der indeholder alt hvad der skal til for at komme ud og køre, selvfølgelig kan man bruge ekstra ting og mange vælge da også at forbedre nogle punkter, f.eks. tykkere ledninger, anden guide, slæbere mm.

Men sættet her er nok til at komme på banen, der er hjul med som er klar til brug, Scaleauto SC 2421p baghjul og SC2702p forhjul er en del af pakken og er også de eneste tilladte hjul til Plafit mesterskabsløb.

Selve chassiset er samlet delvist, så jeg starter med at lægge det op på en plan flade og se efter om det er lige, som med alt andet er det vigtigt at tingene er lige.

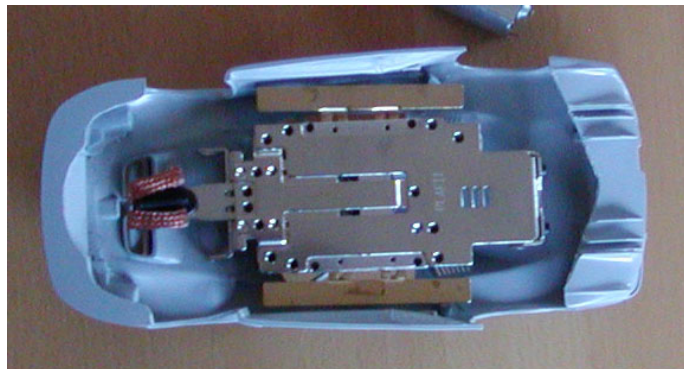
Jeg monterer løseligt aksler og hjul så jeg kan se hvor meget jeg skal justere for at finde aksel afstanden.

Hjulene skal monteres ordentligt på akslerne, således at de sidder korrekt og lige langt fra midten af chassiset.

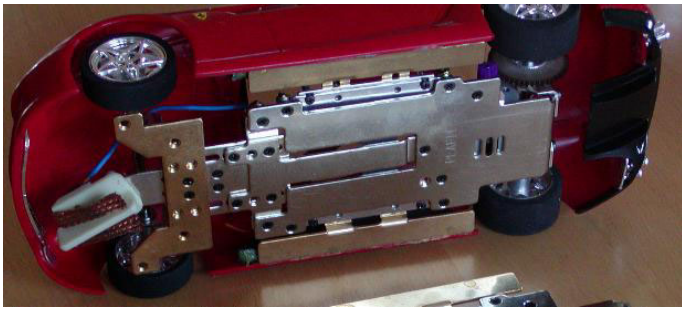


*Nederst chassiset, som det ser ud, når man købet det. Øverst er det monteret med hjul, Fox-motor, gear, en anden guide og vægtsættet. Desuden er det øverste chassis justeret ind til en Ferrari 599, der er lidt længere end den Porsche, vi bruger her til artiklen.*

Om bredden af bilen er korrekt lige nu, er ikke så væsentligt, bare de sidder ens. Når jeg har fundet denne justerer jeg chassiset ind i den rette længde, og begynder så at justere bredden ind på vingerne, messing vingerne i siderne er beregnet til at lime fast på karosseriet, og erfaringerne taler for at disse tunge klodser skal monteres så langt ude i siden af karossen som muligt, desuden skal de sidde i bunden og flugte med underkanten af bodyen.

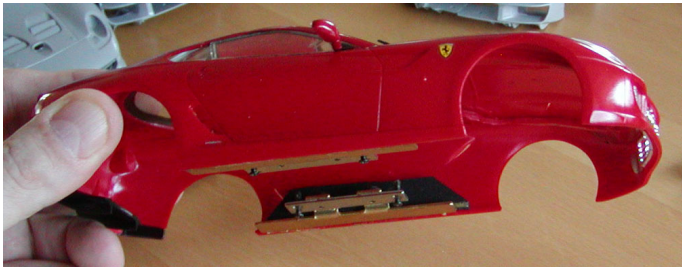


*Som det ses af billedet, er der plads til en stor breddejustering af vingerne!*



*Her ses karrosseri monteret på chassis. Messingvingerne er limet på en strimmel skumgummi, som igen er limet på karrosseriet!*

Til montering bruger jeg skumgummi der følger med i pakken, dette skærer jeg til diagonalt og limer med almindeligt kontaklim, vingerne renses lige med lidt fint sandpapir så jeg sikrer at limen kan få ordentligt fat.



*Messingvinderne monteret på karrosseri!*

Først limer jeg skumgummiet i karrosseriet, 1 mm fra underkanten og startende ved baghjuls udskæringen. Dette gøres på øjemål og skumgummiet monteres inden limen er helt tør så jeg kan rykke det på plads og finjustere lidt, da skumgummiet er porøst og kan ånde, skal det nok tørre ordentligt op.

Jeg smører så lim på vingerne og på undersiden af skumgummiet og holder bilen på hovedet, inden jeg lægger chassiset på, igen inden limen er helt tør, så jeg kan justere ind så hjulene sidder midt i hjulkassen og at de sidder nøjagtigt lige langt fra begge sider.

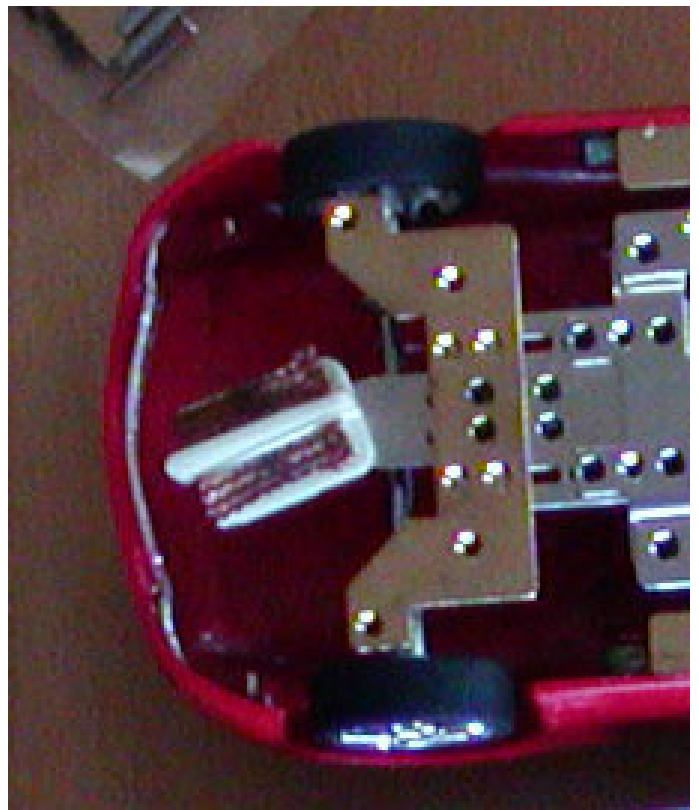
Tiden nu er den længste, vi skal sidde og holde og kontrollere at tingene sidder lige indtil limen er tør.

**Det er vigtigt at bruge kontaklim, da kontaklimen forbliver elastisk selv efter flere år, hvorimod epoxy, sekundlim og mange andre bliver hårde og dermed lettere knækker, så bodyen går løs fra chassiset.**

Når samlingen er korrekt og tør skal vi til at samle hele chassiset, vi skal prøvekøre bilen inden den kan sendes til maler, og vi skal kontrollere at der ikke skal slibes noget til, for når først bilen er malet, kan vi ikke slibe kanter mere.

Først monterer jeg vægkittet under fronten, til Plafit klassen er det et must da bilen ellers bliver for let, i GT klassen benytter jeg det dog oftest også.

Den monteres så langt fremme som muligt, og jeg skruer det fast i de midterste 2 huller som også går op igennem guidearmen, guidearmen får i øvrigt 2 ekstra skruer så den nu sidder med 4 og ikke kan forskubbe sig under løb.



*Vægkittet er monteret på chassiset med 4 skruer!*

Ligeledes monterer jeg 4 skruer i T-baren, der holder foraksel afsnittet, alt sammen for at sikre at bilen ikke kan blive slået skæv, samtidigt kontrollerer jeg at hele fronten sidder 100 % lige, den mindste skævhed vil resultere i at bilen bremses eller accelereres skævt, kører skævt i sporet og slider dækkene uens.

Kuglelejerne skal monteres i akselholderen, og disse er ofte lidt skæve, så de skal rettes lidt op, sæt kuglelejerne i holderen, sæt en aksel ind fra den ene side, hold chassiset så akslen er lodret og se om den vil ramme præcist i det



modsatte leje, buk evt. holderen lidt indtil akslen ramme præcist, gentag proceduren fra den anden side, og selvfølgelig også i den anden ende af bilen.

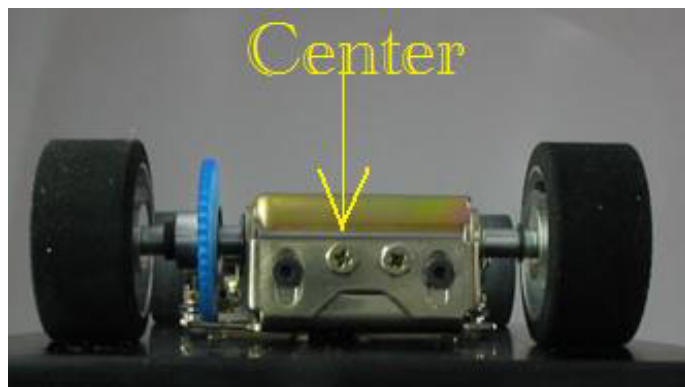
Hjul og afstands rør monteres på akslerne så vi opnår den størst mulige bredde som karosseriet og reglementet giver mulighed for, i Plafit er det 80 mm. i GT 83 mm.

Bredde målt på ydersiden af baghjulene.

Sørg for der er lidt slup i akslen, således at hjulene ikke spænder sammen, der skal være så meget slup at man kan mærke det og kun lige nok til man kan se det, dermed sikres at hjulene kan dreje frit rundt.

Bemærk at man foran bruger lige mange og ens rør i begge sider, hvorimod bagpå er det afhængigt af hvilket gear men benytter, til Plafit skal man benytte enten Sigma eller Scaleauto, men de er ikke lige brede, i GT må andre gear også benyttes og det mest solgte fra JP har en hel 3. bredde.

Set bagfra er der 2 huller i bagaksel holderen, det til venstre kan bruges som kontrolmålepunkt da det sidder i midten af chassiset.



*Her er der monteret lange skruer i hullerne til at støtte motoren ved påkørsel bagfra. DE sorte bolte er til at justere frihøjden på!*

Nu skal motoren monteres, den skal ikke spændes helt fast da det først skal gøres når frihøjden er justeret ind, men det kan vi ikke før motor vægten er monteret på chassiset.

Frihøjden bliver så justeret ind og dette gøres uden karosseri på, hvis bilen skal bruges til Plafit er frihøjden min. 1,2 bag ved bagakslen og mindst 1,0 mm. under resten af chassiset. I GT er det 1,0 mm over alt.

Tænk lige på at dækkene bliver trykket lidt sammen når der kommer 60-65 gram karosseri ovenpå så jeg lægger altid 0,05 til 0,10 mm. Oveni minimumsmålet så passer det når bilen samles.

Ved justering af frihøjde er det meget vigtigt at bruge øjnene i stedet for kun måleinstrumenter.

Jeg bruger søgerblade til at finde højden, eller et andet stykke metal jeg har målt til en given tykkelse.

Når bilen er sat op kontrollerer jeg med øjnene at den er lige høj i begge sider, den mindste skævhed kan ses på kørslen.

Gearinger på bilen afhænger af banen og af din personlige kørestil, men de ligger typisk for Bison motoren på ca. 12 - 15 tænder på pinion, og FoxII bruger 10-12 tænder på pinion.

Men dæk størrelsen betyder mere end 2 tænder på det store tandhjul, så der skal skiftes jævnlige hvis man vil bevare den bedste gearing til banen.

Motoren justeres ind så gearet og pinionen går sammen, der skal være lidt slup i frigangen som man let mærker ved at dreje lidt på akslen, kontroller hele vejen rundt da det kan forekomme at et gear eller en pinion er skæv og så enten går stramt eller for løst et andet sted.

Når det passer flyttes den lille bøjle hen så den støtter motoren bedst mulig.

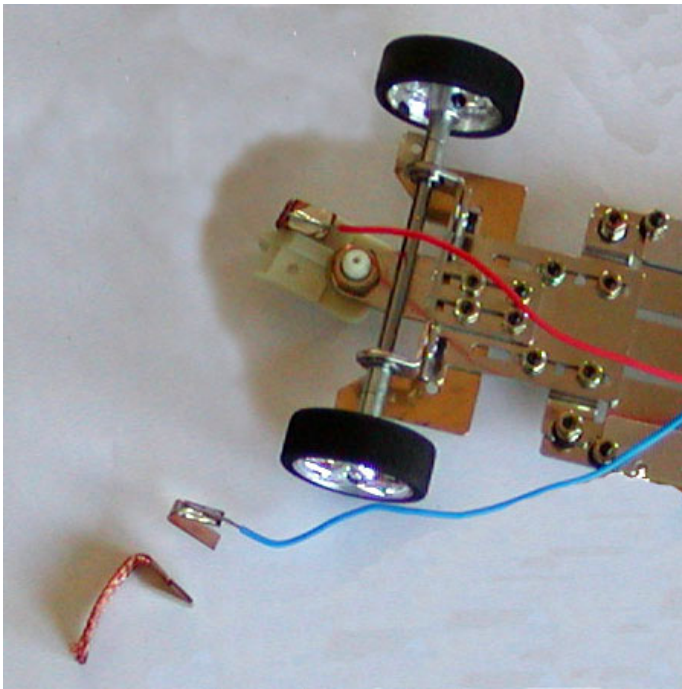
Ledninger loddes på motor før den monteres så man ikke rammer dækkene, ellers fjernes højre bagdæk inden lodning hvis man vil lodde imens motoren sidder i.

H-pladen der ligger øverst på chassiset og svæver frit, skal kontrolleres om den bevæger sig helt frit, hvis den går stramt eller ligefrem sidder fast i et af de 4 hjørner, skal dette rettes til, ofte er der tale om at en af boltene er overspændt, der sidder en skrue med en møtrik på, imellem sidder et messing / alu. Rør, og spænder man for hårdt kan røret bule ud på midten.

Alternativt kan man slibe ganske let i H-pladen, men ikke for meget for den må ikke kunne falde af.

Guide, guiden skal sidde så stramt at den ikke vipper fra side til side men den skal også sidde så løst at den kan dreje frit og blive rettet op automatisk af ledningerne.

Desuden skal den være vandret således at slæberne får den længste kontakt flade med braiden. En guide der vipper op i fronten optager kun strøm på slæbernes spidser, omvendt med en guide der vipper ned af. Ledninger til slæberne loddes på nogle separate loddeflige, således at slæberne kan udskiftes uden værktøj.



*Slæberne bukkes den længste vej rundt. Det giver blødeste bue og risikoen for at trådene knækker er lidt mindre!*

Inden vi kan køre skal motoren have en enkelt dråbe bronze leje olie i hver ende. Kuglelejerne er smurt i fedt fra fabrikkens side, det holder længe men er ikke specielt godt til at rotere hurtigt da det giver modstand. Så jeg renser altid mine kuglelejer i rensebenzin for at fjerne fedtet og smører dem i stedet med tynd olie, det kræver dog at man hver gang man skal køre husker at smøre igen for olien forbliver ikke i lejet.

Karosseriet monteres og jeg kontrollerer endnu engang at alle hjul kan dreje frit rundt.

Hvis testen forløber planmæssigt så starter efterspændingen. Alle mine skruer og møtrikker bliver forsynet med 'Locktite' et lak produkt der sikrer at skruer og møtrikker ikke rasler løse under kørslen. For hvor sjovt er det lige at rejse til den anden ende af landet og udgå fordi en møtrik gik løs.

### **Bemaling og dekoration.**

Bilen er nu køreklar, så kommer vi til bemalingen, jeg afrenser igen for fedt fingre med videre og giver en gang grund maling hvis ikke overfladen er god nok til den bemaling jeg vil have.

Hvis bilen skal være flerfarvet dækker jeg af med afdækningstape, de skarpe kanter skal afmærkes med speciel afdækningstape, de

store områder uden kanter bliver dækket af med plast og malertape.

Malingen bliver lagt på i flere tynde lag, uanset om jeg benytter airbrush eller sprayflaske er metoden den samme, mange tynde lag, spray aldrig i hele sekunder det samme sted, hvis det er en ny type maling eller du bare ikke er sikker så brug bunden fra bilen som prøveklud, afsæt god tid til bemaling, øv dig i hvor lang afstand du skal have fra spraydåsen til emnet og hvor mange sekunder du skal være om at passere hele bilen når du maler i en glidende bevægelse.

Når malingen er tør kan afdækning fjernes og gøres klar til næste farve.

Når bilen er færdig, kommer vi til decals monteringen. Hvis bilen har en glat fint overflade kan decals monteres, hvis ikke kan det godt svare sig at give en klar lak først, men med lak og maling sammen med decals kan vi ind imellem opleve at decals bobler op, det skyldes for det meste at man giver for meget lak på en gang, men der kan også være problemer med sammensætningen af de forskellige produkter, så indtil man kender de ting man arbejder med vil jeg anbefale man prøver på f.eks. bunden først.

Decals er rimelig enkelt at montere, man tager en tallerken med vand på og en lille spids saks, en pincet, en lille pensel og lidt køkkenrulle.

Først danner man sig et overblik over hvor decals skal sidde og om der er nogle der skal sidde ovenpå hinanden, man kan nemlig ikke sætte 2 decals ovenpå hinanden med mindre den første sidder ordentligt fast og er tør.

Man tager så og klipper den decals ud som man skal bruge, lægger den med billedet opad i vandet og venter nogle sekunder, afhængig af fabrikatet tager det fra 5 til 30 sekunder før den løsner sig, men du skal ikke lade den gå hel løs, inden den går hel løs skal du tage mærket op med pincetten.

Papiret holdes på kanterne med den ene hånds to fingre, og mærket glides forsigtigt over på bilen med en finger, jeg bruger aldrig pincet eller andet til dette da man kan få lavet rifter i mærket.





Forsigtigt holder jeg i hjørnet og med pensel glatter jeg mærket ud, køkkenrullen suger dråberne af vandt der er i overskud. Jeg fortsætter langsomt rundt på bilen hele tiden med tanke på ikke at komme til at røre der hvor jeg har sat decals på, og hele tiden kontrollerende at jeg ikke har fået flyttet en decals ved en fejl.

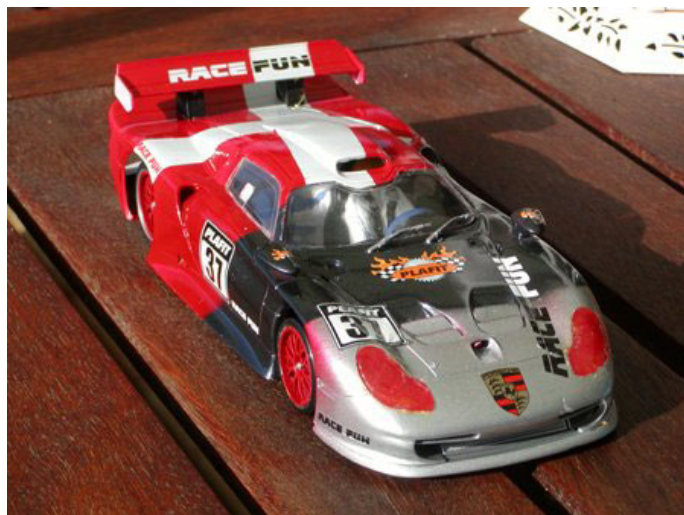
Hvis der er mærker der er tykke eller skal sidde et sted hvor der er skarpe kanter kan man med fordel bruge 'microsol' til at blødgøre mærket, mærket monteres som beskrevet, og man dypper penslen i microsol, der så smøres tykt ud på mærket, man skal ikke fortsætte men lade det tage den tid det tager uden at røre mærket, det er nemlig så blødt og næsten opløst at den mindste berøring ødelægger mærket. Når det er tørt kan processen gentages hvis det stadig ikke ligger helt tæt til underlaget. Også dagen efter kan man benytte microsol.

Når alle decals er sat på og tørret ordentligt op er det tid til klar lak, lakken påføres for at beskytte decals men også for at give glansen i bilen, igen gælder reglen, flere tynde lag lak, de første skal have tid til at tørre ordentligt således at decals ikke

bobler op, dernæst lægges flere lag lak på indtil bilen pludselig har glansen.

Efter bilen er lakeret skal vi lige have monteret ruder og lygteglas, vinduer er omtålelige og kan ikke lide lak, ligesom de ikke kan tåle sekund lim eller dampe derfra, så enten skal man være smart og montere dem i lakken før den tørrer eller bruge speciel vindues lim, jeg benytter en kontakt lim type der er helt klar og kan rulles af efter monteringen, de vil sige den man har smurt ved siden af kan let fjernes igen.

Til sidst skal interiøret sætte på plads, jeg klipper det ikke smallere end det faktisk kan hænge på skumgummiet i siderne af sig selv, men limer det altid fast med lidt kontakt lim så det sidder rigtigt.



**Odense Mini RACING**

# OMR 500

1:32

SCALEXTRIC USA

## NASCAR OVAL RACING

Tarup Skole  
Tarupgårdsvej 1  
5210 Odense NV

Se mere på [www.odensemimiracing.dk](http://www.odensemimiracing.dk)

# „Vildt“ ungt blod og nostalgi!

Juniorer og gamle CanAm-racere var mixturen i Odense!

Tekst: Henning Smed

Fotos: Henning Smed & Jan Juul

Odense Minirace Klub havde et dobbeltarrangement som deres første åbne løb i 2008. 2 DM-løb, men i så forskellige kategorier som S16D Junior og WhitePoint CanAm. Der var da heller ikke en eneste kører, som deltog i begge kategorier. Måske naturligt nok, da CanAm racerne nok ikke appellerer så meget til juniorerne. De ligner jo noget fra dengang deres far var dreng, hvilket netop er det, som tiltaler os ældre nostalgikere. Omvendt er der jo en solid, aldersmæssig hindring for at nogen af CanAm kørerne kunne snyde sig med hos juniorerne. Mon ikke gennemsnitsalderen i CanAm feltet var over 40? Således var der tale om to meget forskellige løbsserier - og løbsafviklingen skulle også vise sig at blive meget forskellig. Dog med en fælles ting: Det var tæt ræs, hvor der skulle kæmpes for hver eneste placering.

Først juniorerne, som lagde ud fra morgenstunden. 7 deltagere var der, hvilket lige akkurat var én for mange til den 6-sporede bane i Odense. Nå, men det blev let klaret med et round-robin system, så der hele tiden var én som sad udenfor. Heldigvis var juniorerne begunstiget af, at der allerede var ankommet en del af CanAm-kørerne, så der kunne mobiliseres tilstrækkeligt med påsættere.

Dem blev der brug for! Man må sige, at der bliver kæmpet med næb og kløer hos juniorerne og det var absolut ikke kedeligt at være påsætter for man var i sving næsten konstant.



Der gøres klar til starten på Juniorernes første race!

*Nicklas Nielsen vandt....men fik hård modstand af de øvrige!*



Juniorerne får i høj grad trænet deres evne til at ignorere forstyrrelser og blot køre deres eget løb og det var der helt klart nogen, som var bedre til end andre. Men bare fordi, man kunne abstrahere fra de andres kørsel, var man ikke sikker. De mange uheld øgede risikoen for skader på bilen og der lød af og til nogle gedigne brag når hele feltet lå i en stor klump i et sving eller en vildfarende bil blev torpederet på langsiden. Det var ikke alle, som slap uskadt igennem og det gik blandt andet ud over Frederik Jensen i første runde, hvor han måtte udgå fra en topplacering få minutter før afslutningen.

Han vendte dog tilbage i anden runde, hvor han kæmpede hårdt med Niklas Nielsen om at opnå dagens højeste omgangstal. Kun to omgange skilte de to til sidst, men det blev Niklas, som kom længst. Casper Bonde burde også have blandet sig her, men han havde også en dag, hvor bilen ikke helt ville hænge sammen og han måtte se sig slået af en godt kørende Christopher Hartwig, som havde en bundsolid bil, men af og til lod sig distrahere af uroen.

Kontrasten var slående, da CanAm racerne over middag indtog banen. 8 biler var blevet klart til dette første løb i serien og de summede næsten lydløst rundt på banen. Samtidigt stod det også meget hurtigt klart, at hvis man røg i barrieren, så røg man også ned i bunden af resultatlisten. Så de før så overbelastede påsættere skulle nu være glade, hvis de overhovedet kom i aktion i løbet af de 3 minutter, som hvert stint varede.





CanAm-feltet....alle var malet efter originalt forbillede!  
Meget flot felt!

Erfaringerne med WhitePoint biler på klubplan har været, at et felt af disse biler er utroligt ensartet. Omgang efter omgang kan man ligge side om side indtil nerverne slår klik - naturligvis altid hos konkurrenten. Sådan var det også her. Der var bare lige den lille detalje, at Peter Broe ikke fulgte ovenstående regel. Han kørte ALDRIG af! Nå ja, så næsten aldrig da, men det var i hvert fald yderst sjældent og da hans bil samtidig også kørte glimrende var han umuligt at have med at gøre.

I første runde var det Jørgen Rigtrup, der bedst kunne se bagenden af Peter Broe, men han gik lidt kold i anden runde, hvor det i stedet var Peder Pedersen og et langt stykke hen ad vejen undertegnede, som krampagtigt hang på. Jeg lærte så at mine bagdæk skal limes lidt bedre på fælgen næste gang, da jeg hen mod slutningen flere gange måtte i hold for at få det ene fedtet ordentligt på plads igen, og den slags sjusk er der bare ikke plads til!



Artiklens ophavsmand med sit hårdt tjente diplom!

Men studer iøvrigt lige de sekundære placeringer på resultatlisten lidt. 2-5 pladsen ligger imellem 148,13 og 147,05 omgange. Det er 7 sekunder - eller 0,05 sekund pr. omgang. Joh, målsætningen om tæt ræs med flotte, klassiske biler er blevet opnået.



Peter Broe får overrakt sejrbeviset af løbsleder Jørgen Erik Jørgensen fra OMR!

#### 1.afd. 1:24 S16D Junior

1. Nicklas Nielsen	HMK	194,40/204,35	omg.
2. Frederik Jensen	HMK	168,00/202,01	omg.
3. Christoffer Hartwig	HMK	183,43/176,05	omg.
4. Casper Bonde	HMK	104,00/178,35	omg.
5. Alexander Rasmussen	HMK	150,30/136,07	omg.
6. Caroline Jensen	HMK	144,00/137,44	omg.
7. Patrick Nielsen	HMK	125,45/136,20	omg.

#### 1.afd.1:24 White Point CanAm

1. Peter Broe	HMK	152,18/154,33	omg.
2. Peder Pedersen	HMK	141,09/148,13	omg.
3. Jørgen Rigtrup	HMC	148,11/145,48	omg.
4. Niels E. Christensen	Højfyn	145,23/147,44	omg.
5. Preben Rasmussen	Højfyn	145,27/147,05	omg.
6. Henning Smed	MMRK	146,23/124,00	omg.
7. Jan Juul	MMRK	144,43/141,14	omg.
8. Erik Mathiasen	OMK	128,50/129,34	omg.



**ODSHERREDS**  
**Slot Car Shop**

Odsherreds Slot Car Shop  
Tigervej 2  
DK-4581 Rørvig



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



**Stort udvalg i biler  
og reservedele!**



**Se vor net-butik på**

**www.oscs.dk**





# Nyt ungt blod i Aalborg!

Men ny sejr til Nicklas Nielsen i S16D-Junior.

Tekst & Fotos: Jan Juul

Allerede 3 uger efter 1. afdeling i Odense skulle S16D-Junior-kørerne atter i ilden.

Denne gang d. 23. februar hos AMRK i Aalborg, som for første gang i lang tid selv stillede med køreere til klassen.....endda hele 3 stk. som klarede sig rigtigt flot i det ellers erfarne selskab.

Hvis et af navne synes bekendt, ja så er det 2.generation Nørkjær, som er på vej.

Nicklas Nielsen sikrede sig sin anden sejr i træk, men fik igen hård kamp til strengen af både Frederik Jensen og Christoffer Hartwig, der byttede om på de indbyrdes placeringer fra Odense.....og med hele 5 afdelinger i år er intet afgjort endnu.

Kristoffer Fredberg var bedste lokale mand på en 4.plads. En meget flot placering, taget i betragtning at det var Kristoffers allerførste løb.

Vi håber vejen er banet for en større junior-afdeling hos AMRK.

Med kun 3 deltagere i 1:28 F1 valgte man kun at køre én runde. Det ser desværre ud til at klassen får svært ved at overleve, men mindre de, som har biler liggende får dem gjort færdige

og kommer ud at køre.



*Næste generation af Nørkjær-familien er på vej! Her ses en koncentreret Christian Nørkjær i sit debutløb!*



*Hele Junior-holdet med præmiehøsten fra Aalborg!*

I Juniorenes anden support-klasse 1:32 Open havde nogle af juniorerne fået stillet biler til rådighed, så der ialt var 6 deltagere. Ikke mange, når man ved at både køreerne og bilerne findes.

Lars Nørkjær var som ventet suveræn, mens Peter Broe og Jan Juul havde (som sædvanligt) en god kamp om de næste pladser.

Christoffer Hartwig var uheldig at forbinde sin håndspeeder forkert, hvilket resulterede i et smadret chassis på et tidspunkt, hvor det ellers gik rigtigt godt. Frederik Jensen var også flot med, mens søster Caroline aldrig rigtigt fik storformen frem.

## **2.afd. 1:24 S16D Junior**

1. Nicklas Nielsen	HMK	175,20/178,20	omg.
2. Christoffer Hartwig	HMK	170,00/172,88	omg.
3. Frederik Jensen	HMK	171,85/171,58	omg.
4. Kristoffer Fredberg	AMRK	150,45/161,59	omg.
5. Caroline Jensen	HMK	153,23/159,53	omg.
6. Christian Nørkjær	AMRK	141,00/147,88	omg.
7. Alexander Rasmussen	HMK	129,55/146,91	omg.
8. Casper Bonde	HMK	137,96/146,50	omg.
9. Patrick Nielsen	HMK	137,23/128,93	omg.
10. Gustav Osnes	AMRK	120,53/128,93	omg.

## **1.afd.1:32 Open**

1. Lars Nørkjær	AMRK	190,67/191,69	omg.
2. Peter Broe	HMK	179,56/178,34	omg.
3. Jan Juul	HMK	175,60/173,75	omg.
4. Frederik Jensen	HMK	156,68/159,73	omg.
5. Caroline Jensen	HMK	115,29/	omg.
6. Christoffer Hartwig	HMK	111,00/	omg.

## **1.afd.1:28 Formel 1**

1. Lars Nørkjær	AMRK	185,56	omg.
2. Peter Broe	HMK	168,32	omg.
3. Jan Juul	HMK	159,24	omg.



## MEDLEMSKLUBBER

KLUB	BY	KONTAKT	TELEFON	MAIL
AMRK	Aalborg	Lars Nørkjær	98182091	lars.noerkjaer@stofanet.dk
DSR	Allingåbro	Gert Egeberg	22221131	gertegeberg@get2net.dk
ELMC	Esbjerg	Lasse Kristensen		janelasse@mail.dk
HMC	Herlev	Jørgen Rigrtrup	21245543	jorgen.rigrtrup@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

# KALENDER



## Marts

- 13. JLMS 1:24 S16D, AMRK Aalborg
- 15. DM 1 Slot.It 1:32, KMRC Kolding
- 20. Thunder in The Desert 100 km, 1:24 WhitePoint CanAm, MMRK Ikast
- 21.-23. Swedish Masters, 1:24 Eurosport + Open12, Hjärup, Sverige
- 29. SLEMC Nord 6, 1:32, DMRK, Allingåbro
- 29. OMR 500, 1:32 Scalextric NASCAR Oval, OMR Odense

## April

- 5. DM 2 1:24 S16D + X12, AMRK, Aalborg
- 12. DM 2 1:24 White Point CanAm, Viking, Frederikssund
- 26. DM 2 1:32 Slot.It, OMR, Odense

## Maj

- 17. DM 3 1:24 White Point CanAm, RMRK Randers
- 24. DM 3 1:32 Slot.It, HMC Herlev
- 31. DM 3 1:24 S16D Junior + 1:32 Open + 1:28 Formel 1, BSCC Bløvsstrød

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