



# MINI RACING



# Net

Nr. 2 - maj 2006



Danmarks Digitale Miniracing-blad





## Redaktion:

Jan Juul

juuljan@hotmail.com

## Medarbejdere:

Henning Smed

Carsten Grønnemann

Pål Hanson

## DMRU's bestyrelse:

Jan Juul (formand)

Jørgen Erik Jørgensen

(sekretær/kasserer)

Carsten Grønnemann

Bjarne Godtfredsen

Erik Mathiasen

## Scale-udvalg:

Erik Mathiasen

René Schrøder

Per Dyrholm

## Sekretariat:

c/o Jørgen Erik Jørgensen

Bådvej 80

5240 Odense SØ

## Udgiver:

Dansk Mini

Racing Union



i samarbejde  
med

**Neckcheese  
Publishing**

Kære miniracing-entusiast,

Responser på vort nye blad har været meget positiv, og vi takker for de mange pæne ord, som er faldet i denne forbindelse.

Der er også flere, som har tilkendegivet, at de gerne vil bidrage med forskelligt, hvilket naturligvis er dejligt, og som dette nummer også bærer præg af.

Dels er der nemlig betydeligt flere sider i dette nummer end de 8, som vi til hvert nummer tager udgangspunkt i, dels udkommer dette nummer tidligere end beregnet, og der vil allerede komme endnu et nummer i slutningen af juni.

Men har DU lyst og mulighed for at bidrage med noget til bladet, så hold dig endelig ikke tilbage.. ....vi kan også bruge DIT bidrag!

hilsen

Redaktøren

**SLOT-CAR** 100% [www.slotcartrikart.com](http://www.slotcartrikart.com) by Bob Hardin



"Here comes the full-time corner marshal...  
and he's a-lookin' mighty serious."

## INDHOLD

- Side 3 2.afd. DM 1:24 Slot hos KMK
- Side 4 Carstens tekniske Corner
- Side 8 Junior/Senior i Aalborg
- Side 10 JLMS

Forsidefoto: Jan Juul

VM 1:24 i Lund, Sverige 2004

# Dobbeltsejr til Borch-Christensen!

Martin Borch-Christensen sikrede sig sejren i både Production S16D og Open X12 ved 2. afd. af DM hos KMK i København.

Tekst & Fotos: Jan Juul

Det var et uhyggeligt tyndt feltt KMK kunne mønstre til 2. afdeling af DM på den Københavnske bane søndag d. 19. marts.

De der ikke var tilstede gik imidlertid glip af et utroligt tæt og spændende løb. Specielt i S16D-klassen var der close race hele løbet igennem, og resultatet kunne falde ud til hvem som helst fordel.

Kun 9 deltagere stillede op i S16D, hvor KMK for bare 3 år siden kunne frembringe det største felt nogensinde set i denne klasse i Danmark med ialt 31 deltagere.

Hvor trist at klassen, der gerne skulle kunne hjælpe klubberne med at tiltrække og fastholde kørerne, ikke kunne lokke flere til start.

Top-qualifier blev Peter Rousing med en tid på 5.634.

På grund af det lave deltagerantal blev det besluttet at køre 2 finaler med henholdsvis 4 og 5 deltagere og så beregne det samlede resultat ud fra disse.

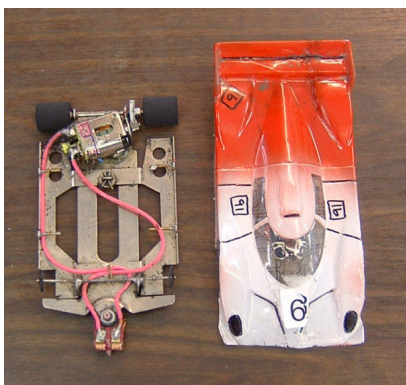
Trods en dårlig start for Martin Borch-Christensen, hvor han efter de første par heats i sin finale lå sidst, lykkedes det ham efter solid og stabil kørsel i de efterfølgende at komme op og blande sig i kampen for til sidst at køre over målstregen som vinder blot 1 omg. foran Peter Rousing.



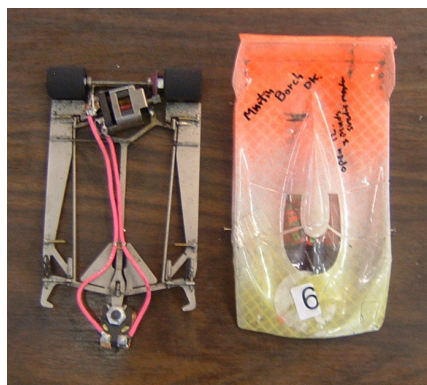
Dobbeltvinder hos KMK, Martin Borch-Christensen

I X12 klassen var der kun 6 deltagere, og man gik derfor direkte til finalen uden at køre tidtagning.

Også her blev det et forholdsvis tæt løb, specielt mellem de 3 første pladser.



Martins Production S16D bil.



Martins Open X12 bil.

## Production S16D

1. Martin Borch-Christensen	KMK	233 omg.
2. Peter Rousing	KMK	232 omg.
3. Erik Noltensmejer	KMK	231 omg.
4. Kai Bach Andersen	Herlev	230 omg.
5. Carsten Grønnemann	KMK	229 omg.
6. Henrik Hede	KMK	224 omg.
7. Jan Juul	HMK	218 omg.
8. Claus Kirk	HMK	213 omg.
9. Kevin Grønnemann	KMK	210 omg.

## Open X12

1. Martin Borch-Christensen	KMK	268 omg.
2. Erik Noltensmejer	KMK	264 omg.
3. Carsten Grønnemann	KMK	262 omg.
4. Peter Rousing	KMK	252 omg.
5. Henrik Hede	KMK	238 omg.
6. Jan Juul	HMK	219 omg.

# Carsten's *Tekniske* Corner



## Box-12 / Wingcars.

### ProSlot RTR-cars.

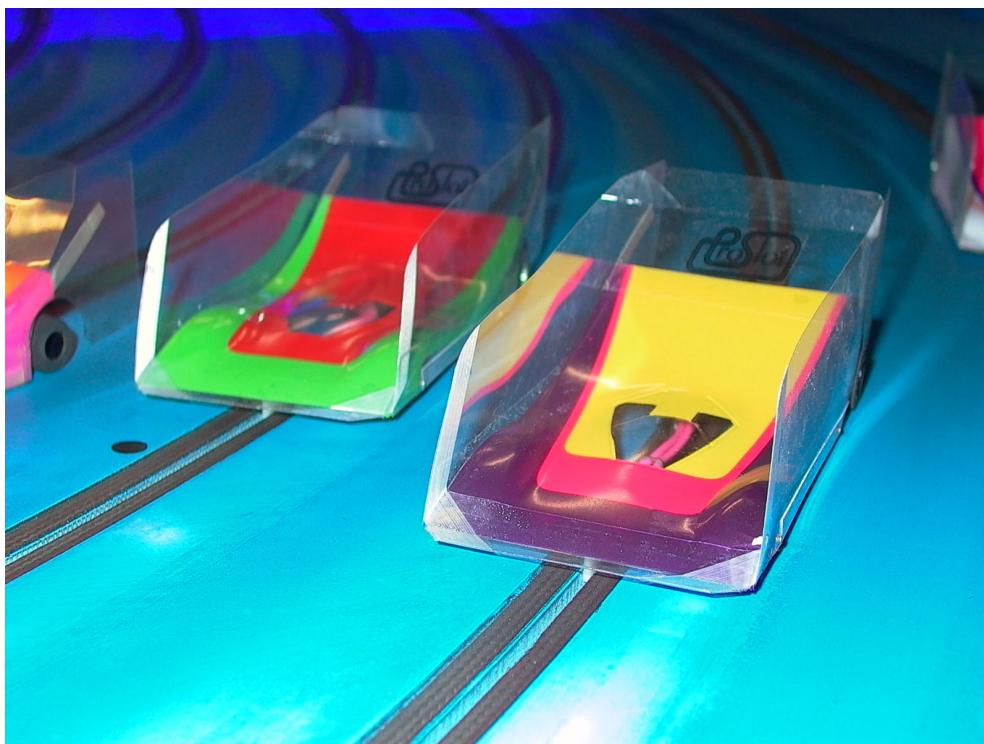
En ny klasse af biler er pludseligt dukket op i Danmark, og det må derfor være på sin plads at lave en lille gennemgang af disse.

Helt af sig selv er de nu ikke dukket op.

Det er derimod Henrik „2H“ Hasager, der som Pro-Slot importør fik den indskydelse at hjemtage 10 færdig byggede „Ready-To-Run“ cars med X/12 motor. Disse var udsolgt på rekordtid, og nu har Henrik så hjemtaget en sending mere som stort set også er solgt, samt diverse reservedele, så som karrosser, hjul, armaturer og hele motorer, både standard PS-723 og „blue-printed“ versioner.

Bilerne går for en rund 500-mand, og er blevet meget populære. Umiddelbart tror jeg det til dels skyldes at bilerne er færdigsamlet og lige til at køre ud af æsken. Det tiltaler måske især nye kørere, som endnu ikke har opnået den færdighed der skal til for at bygge en bil fra grunden. At bilerne så også kører med en så svimlende hastighed pga. deres vingekonstruktion, så selv garvede kører er imponerede, er så en anden sag.

I KMK kørte vi det sidste løb i forårssæsonen med disse biler. Derom har der været skrevet på [www.ScaleRace.dk](http://www.ScaleRace.dk).



### Hvad er så erfaringen med disse biler?

Det hedder sig, at det er „Ready-To-Run“, og det er da også muligt at sætte bilen på banen og straks køre rigtigt stærkt. Men der er alligevel et par irriterende småfejl, som man bør rette inden man for alvor giver sig til at bruge bilerne.

### Forbedring nummer 1.

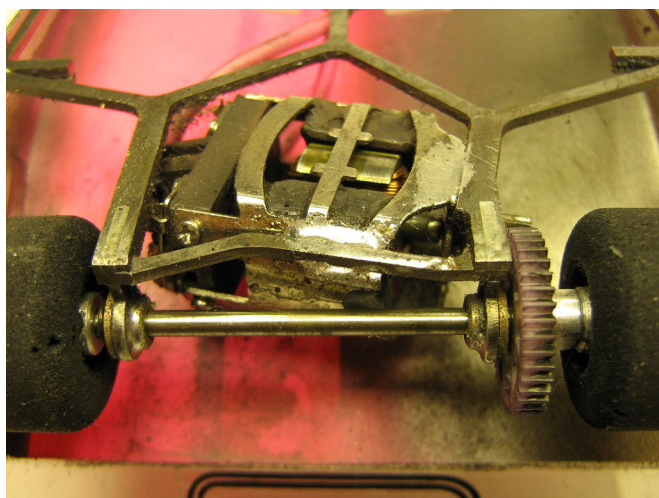
Motoren er en ProSlot PS-723, dvs, en X/12-motor med glidelejer.

Desværre er de tabs som skal holde magneterne ikke i orden. De er alt for små og sidder ikke det rigtige sted. Der er ingen fjedre til at holde magneterne, så derfor er de pre-limet ved levering. Dette har desværre vist sig at være for svagt. Magnetene løsner sig ved et

kraftigt sammenstød, for derefter at omklamre ankeret. Herefter kører motoren bestemt ikke mere, og en hovedreparation forestår. Det er derfor klogt, inden man kører, at lime magnet til can'en alle de steder man kan komme til med tynd cyanolim udefra. Mellem can og magnet, og ovenfra mellem magnet og den holder, som egentlig skulle holde magneten. Men spill ikke kræfter med at prøve at bøje magnet-holder-tabs ned. De virker simpelthen ikke. Endelig, så husk at det var magnet og can'en som skulle limes ikke armature og magnet, eller endnu værere....kulholdere og kul.

### Forbedring nummer 2:

Især på biler af anden sending ser det ud til at chassisudskæring til baghjulsljerne er alt for stor. I hvert fald er der alt for meget slup mellem lejer og chassis. Det er derfor nødvendigt at lodde eller lime lejerne til chassis inden man får kværnet gearhjulet. Husk tricket med 2 ens gearhjul på bagakslen og aksel i lejerne mens man lodder/limer. Gearhjulene giver den korrekte afstand til bunden af chassis, og akslen sørger for at lejerne sidder lige overfor hinanden.

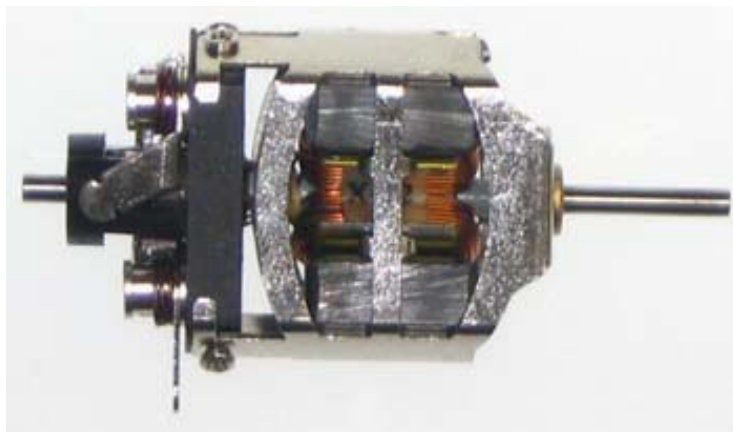


### Forbedring nummer 3:

På enkelte biler er i-lodning af motoren gået lige lovligt stærkt. Så check lige at din motor sidder i plan med bunden, og er loddet 2 steder. Først på chassis lige under gearhjulet, og dernæst til den bagerste chassisbøjle ud mod bagenden af bilen.

### Forbedring nummer 4:

Nu er man så egentlig klar til at køre, men alt afhængig af banen, er det en god ide at skifte guiden ud til en „Cut-down“ model, således at chassis og frontspoiler, den såkaldte diaplane,



kommer længere ned mod banen.

### Forbedring nummer 5:

Endelig er der så bagdækkene. Standarddækkene som leveres med er af en lidt hårdere type end vi normalt bruger. Dette er også godt og/eller nødvendigt, da bilen med sin meget høje kurvehastighed høvler dækkene i langt højere grad end vi er vant til. Men desværre er kvaliteten af dækkene noget svingende. Nogle er simpelthen ikke ordentlig runde, og alle har de en modbydelig skarp kant mellem vandret og lodret flade. Som minimum skal kanten rundes. Helst skal dækkene lige afrettes i en dækmaskine eller lignende.

### Så er vi klar !

Nu mangler der bare lige at rette slæberne, og smøre lejerne, og så er vi ellers i storform til at køre løb. Ja, dvs. hvis man ikke lige vælger at tilkøre motoren først ved lav spænding (3-5 volt) i 10 minutter. (En bedre metode er tilkøring under vand, men det må vi ta' en anden gang.)

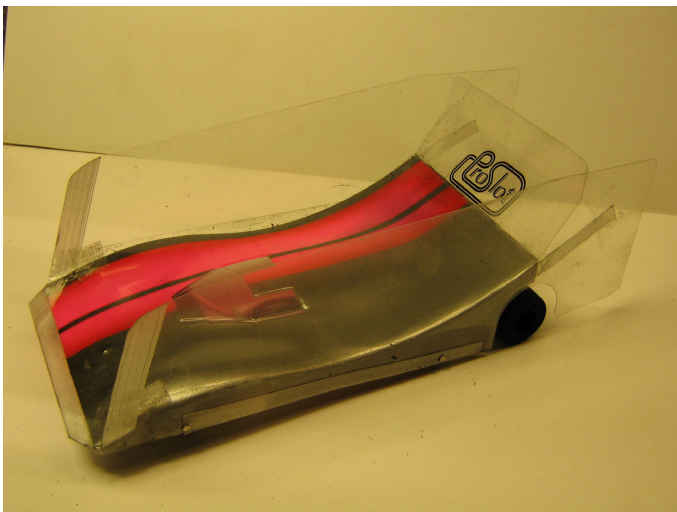
Nu går det stærkt. Har man ikke kørt en vingebil før, ja så går det endog rigtigt stærkt. Faktisk, jo hurtige man kører, jo større downforce, og så kan man køre endnu hurtigere i svingene. Men det kræver simpelthen lidt mod og mands'hjerte første gang man skal gå så hurtigt ind i et sving. Det føles ganske simpelt naturstridigt.

Men bilerne er også meget lette, og derfor sker der ikke nær så megen skade ved høj-hastighedsulykkerne, som man skulle tro. Faktisk er de utroligt holdbare. Erfaringen fra det første løb var også at det gik langt bedre end man først havde forestillet sig. Der var ikke nær så meget kaos på banen trods både erfarne og mindre erfarne kører kørte i samme løb.



## Aerodynamics

Nu kører vi normalt ikke med vinge-biler, så det er her at den helt store åbenlyse fordel ved de færdigtbyggede biler kommer. Karrosserne er færdigmalet, klippet og opsat med de nødvendige aerodynamiske hjælpemidler der skal til. Den aerodynamiske pakke består af 3 dele. Diaplane som er frontvingen, sidedams som er høje sidevægge af gennemsigtigt lexan, og en flexibel rear-spoiler med indbygget „Gurney“.



**Diaplanen** har til formål at dele luften foran bilen i en luftstrøm over bilen, og en luftstrøm under bilen. Får du for meget luft under bilen risikerer man at „flyve“.

**Side-dams** skal holde på den luft vi ønsker at arbejde med, så den ikke bare glider ud til siden af bilen. Den luft som er fanget mellem sidedams, løftes højt til vejrs af karrossens form og hækspoiler. Jo højere det løftes, des større hastighed opnår luftstrømmen og dermed skabes det undertryk under bilen som giver den ønskede downforce.

Så her kommer lige et sidste lille tip til dem der gider læse så langt som hertil. Hvis sidedams lægger sig ned, virker de ikke så godt. Så sæt et lille stykke tape mellem sidedams og forskærm, udvendigt på karossen. Det stiver af og hjælper til at holde sidedams lodrette.

Nogle spørger måske sig selv hvorfor der sidder tape på forkanten af sidedams. Det er simpelthen et spørgsmål om påsætternes sikkerhed. Uden denne tape, og med de hastigheder der køres med, kan en skarp lexan kant simpelthen skære dybe flænger i påsætternes fingre og arme.....Så derfor!

**RearSpoilerens** funktion er så dels at løfte det sidste stykke, men også at være flexibel og lægge sig ned når det går virkeligt stærkt så man får et bedre trade-off mellem downforce og drag. En „Gurney“ er den opadgående fold på rear-spoilerens bagkant. Den bruges til at justere rear-spoilerens faktiske højde og dermed downforcen. (Opkaldt efter racerfører og konstruktør Dan Gurney.)

## Konklusion:

Der er rigtig meget **FUN** og **Bang-for-the-Buck** i disse box-12 biler. Det er en klasse hvor begynderen hurtigt kan komme til at køre, men så sandelig også klassen hvor pro'en kan tune med de mange parametre. Trods den lange liste af nødvendige små forbedringer, så er det alt sammen noget der kan rettes på en halv time, med lidt hjælp fra en af de indfødte på racerbanen. Dog, hvis denne klasse skal have nogen berettigelse som DMRU-løbsserie, skal det være som BOX-12, det vil sige at de lovlige modifikationer skal holdes på et minimum. F.eks. vil jeg mene at vi skal holde os til PS-723 motoren, og ikke åbne for generisk X/12 og kuglelejer etc.

Begyndelsesomkostningerne for at starte med Box-12 er ikke store, men man må ikke være blind for at de løbende omkostninger til dæk, motor-kul og slæbere etc. er større end hvad vi er vant til.

See you on the track...  
Carsten Grønnemann.

# Carsten's *tekniske* Corner



## KULFIBERCHASSIS FRA CAHOZA.....

Den tjekkiske producent Cohoza markedsfører nu et 1:24 chassis for Wing-Cars, Eurosport eller lignende, fremstillet i kulfiber.

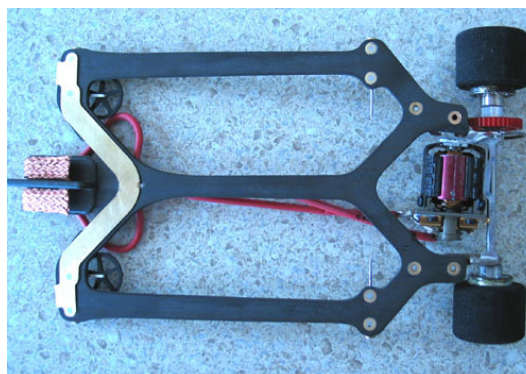
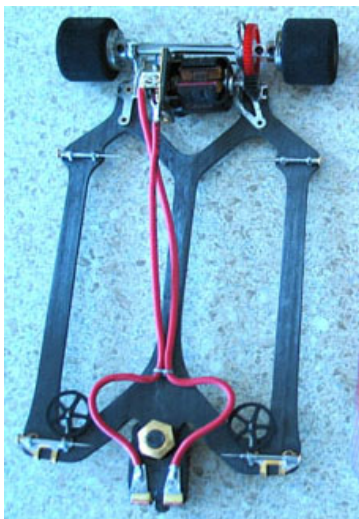
Chassiset er designet af Josef Hajek fra Cohoza og fremstillet i samarbejde med Michal Krejci fra det Australske firma 2KK.

Chassiset er blevet testet over en 2-årig periode og fundet mere holdbart, hurtigere og lettere end et chassis i aluminium.

Prisen er ca. \$ 200,-

Chassiset ligner egentlig lidt et gammeldags 1:12 chassis for fjernstyrede biler.

Det bliver spændende, om vi får dette chassis at se i Danmark.



## NYE MODELLER FRA NINCO OG SLOT.IT.....

Ninco og Slot.It er på vej med mange nye modeller. Et par af dem er Slot.It's Mercedes C9 Grp. C fra 1987 i Kouros-udgave, som John Nielsen kørte på Le Mans, og Nincos MoslerMT900.



# Junior/Senior race .....nu i Aalborg!

## Første Junior/Senior 2-timers race i Aalborg en succes!

Tekst & Fotos: Jan Juul

Junior/Senior Race er en løbsform „opfundet“ hos HMK i Hørning, hvor man har en rimelig stor ungdomsafdeling med kørere under 18 år.

Disse unge mennesker har en ubændig lyst til at køre race hele tiden, og for at holde dem lidt beskæftiget mellem DM-løb og klubmesterskabsløb fandt man på denne løbsform.

Løbene køres som 2-timersløb en fredag aften, og holdene består af 2 kørere, henholdsvis en junior-kører under 18 år og en senior-kører...laaangt over 18 år. På denne måde blandes ungdommeligt vovemod med erfaring til en sprængfarlig cocktail, og senior-kørerne får lejlighed til at lære lidt fra sig til den kommende generation.

Klassen man kører er naturligvis 1:24 Production S16D.

Første løb blev afviklet i november 2005 med ialt 8 deltagende hold.

Mange forældre og pårørende havde fundet vej til klubben for at yde poderne fuld støtte. Dette var med til at skabe en fantastisk stemning, hvor der blev trænet, spist pizza og snakket på hyggelig vis.



Hele holdet fra det første Junior/Senior-løb

Dette første løb blev så stor en succes at alle tilstedeværende krævede en hurtig gentagelse og allerede i februar blev næste løb afholdt med nu 10 deltagende hold, og løbet blev afviklet efter „Round Robin“ konceptet med 2 oversiddende hold af gangen.

Nu rykker Junior/Senior-konceptet imidlertid udenbys, idet AMRK i Aalborg, efter at Lars Nørkjær og klubbens eneste junior-kører Lars Loft Nedergaard havde deltaget i februar-løbet, gerne ville prøve at afvikle et løb.

Dette fandt sted fredag d. 31. marts.

På denne dato flyttede Junior/Senior-cirkusen så til AMRK's bane i Aalborg....eller i hvert fald en del af den....da forholdene på og omkring klubbens 4-sporede bane er noget mindre end i Hørning.

Derfor havde man valgt at reducere antallet af teams til maximum 6....1 fra Aalborg og 3 fra Hørning, 1 fra Hørning/Aalborg og 1 fra Hørning/Odder.

Skulle det lykkes for et af Hørning-holdene at slå det lokale favorit-hold, som ikke havde haft det store sportlige held i Hørning, eller var det tid for revance til de lokale?



AMRK's bane på Annebjergvej i Aalborg





Erik Mathiasen forklarer Emil om håndspeederens hemmeligheder, mens Claus Kirk leder efter „De Visers Sten“ under banen. Christoffer og Nicolai koncentrerer sig blot om træningen.



Hele holdet samlet!

Lad os bare gøre det klart med det samme!  
 ....de lokale fik revance!  
 Det lokale hold førte fra start til mål, mens de øvrige teams skiftede lidt mellem placeringerne indtil ca. 30 min. før slut, hvor alle ligesom faldt ind på sin plads.

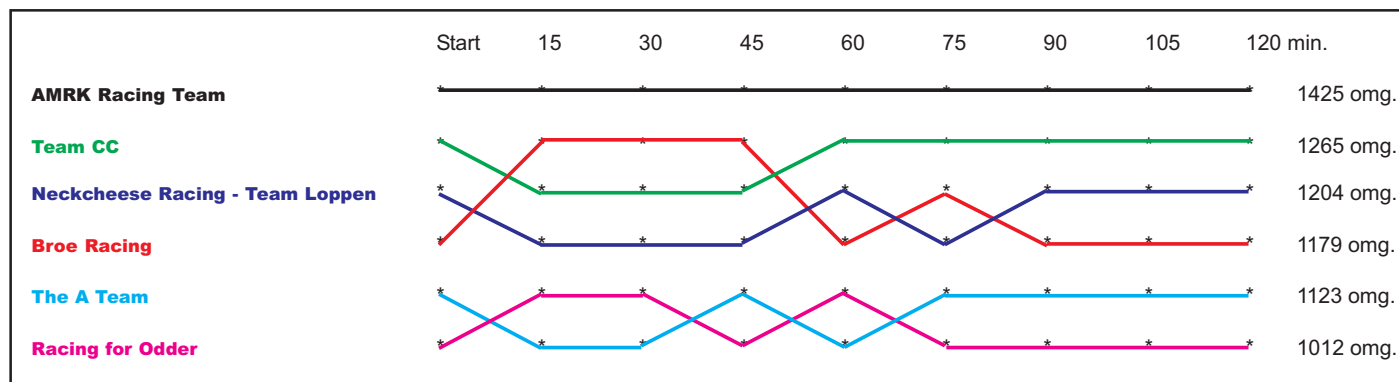
Et godt og hyggeligt race, som forhåbentligt ikke bliver det sidste Junior/Senior-race, som afholdet hos AMRK i Aalborg.

Herunder ses det endelige resultat.



Podiepladserne - fra venstre Team Loppen, AMRK Racing Team og Team CC

1.	AMRK Racing Team	Lars Loft Nedergaard	1425 omg.
2.	Team CC	Lars Nørkjær	1265 omg
3.	Neckcheese Racing - Team Loppen	Casper Bonde	1204 omg.
4.	Broe Racing	Claus Kirk	1179 omg.
5.	The A-Team	Christoffer Hartwig	1123 omg.
6.	Racing for Odder	Jan Juul	1012 omg.
		Alexander Laustsen	1179 omg.
		Peter Broe	1179 omg.
		Nicolai Laustsen	1123 omg.
		Jens H. Albertsen	1123 omg.
		Emil Frøstrup	1012 omg.
		Erik Mathiasen	1012 omg.



# JLMS 1:24 hos Blue Tornado

Carsten Christensen ligner mere og mere en sikker vinder af JLMS!

Tekst: Thorkild Hjorth

Arkivfotos: Jan Juul

Torsdag d. 6. april var det tid for næstsidste afdeling af JLMS 1/24, stedet var Kolt ved Århus, nærmere betegnet Finn Vilhelmsens garage, hjemsted for Blue Tornado, og deres teknisk svære 4 sporede bane på 19 meter.

Der var allerede varslet diverse afbud, men alligevel kunne der også denne aften mønstres et felt på 8 mand. Teknisk kontrol blev som sædvanligt, afviklet uden gnidninger, og Rene Vilhelmsen kunne som første mand til tidtagningen sætte niveauet med 3,663 sek. Næste mand, Peter Broe sænkede denne tid til 3,519, og så var der lagt op til den førende i JLMS24, Carsten Christensen, 3,351, men det var jo også hjemmebane!!! Henrik Brøndsted var næste, men 3,646 rakte ligesom ikke til at slå Carsten og Peter, men hvad med de øvrige??? Næste mand var Thorkild Hjorth med 3,550, og altså en foreløbig 3. plads, men så var det værtens tur, og ubeskedent klokke Finn Vilhelmsen 3,329, og dermed var det nu pludselig Finn som var besidder af Pole Position, Claus Kirk var næste med, men tydeligvis ikke helt dus med banen, så han måtte nøjes med 3,908, sidste mand Claus \*SnikSnak Hansen, som til sidste JLMS24 løb på hjemmebanen, tog sig af 2. bedste tid samt 2. pladsen samlet, kunne han gøre det efter på Blue Tornado????? Tiden 3,956, indikerede, at det nok ikke blev den aften.

For de som ikke kender JLMS løbene, kan berettes at ALLE kører i én segmenteret finale, så et godt resultat, eller det modsatte, tæller uanset hvilket segment, af finalen man kører i.

Finaleheat B1: Henrik Brøndsted, Rene Vilhelmsen, Claus Kirk og Claus Hansen. Claus Hansen var hurtigst ude af startblokkene, men efter 2 omgange måtte han overgive førin-



gen til Henrik, som dog hurtigt måtte overgive den til Rene, mens Claus K. tog Claus H. med en omgang.

Halvvejs havde Henrik tilbageerobret 1. pladsen, med Rene lige efter, og nu Claus H. 3. og Claus K. sidst. Rene lavede et godt heat på spor 3, og kunne derefter holde Henrik stangen resten af finaleheatet, mens Claus og Claus sloges indædt om 3. pladsen, som dog til sidst faldt til Klaus Kirk's side med 7 meters forspring til Claus Hansen.

Finaleheat A1: Finn Vilhelmsen, Carsten Christensen, Peter Broe og Thorkild Hjorth. Carsten lagde ud som lyn og torden, med Finn lige efter, og sådan fortsatte de resten af finalen, Peter og Thorkild fulgtes stort set ad, men et mindre godt heat på spor 4

for Peter blev afgørende, så han blev 4. med Thorkild foran.

Efter en kort pause, var det så tid for anden runde.

Finale heat B2: Rene Vilhelmsen, Henrik Brøndsted, Claus Kirk, Claus Hansen. Igen var Claus H. hurtigst ude at blokke, og igen blev han hurtigt hentet. Halvejs var Henrik i spidsen, især efter et godt spor 2, men Rene nærmere sig, mens Claus H. denne gang holdt Claus K. bag sig. Før sidste spor var det helt lige mellem Rene og Henrik, som dog havde dårligste odds på spor 4, hvilket Rene benyttede sig af til at sejre, mens Claus K. havde fået sig bragt foran Claus H. og holdt denne position resten af finaleheatet.

Finaleheat A2: Carsten Christensen, Finn Vilhelmsen, Thorkild Hjorth og Peter Broe. Carsten i spids fra start, mens de øvrige var på omgangshøjde efter de første 2 min.



Til venstre banejer Finn Vilhelmsen

Halvejs var Carsten stadig i spidsen, mens Finn havde fået lidt luft ned til de øvrige som var på omgangshøjde. Før sidste 2 min, havde Carsten stadig samme forspring ned til Finn, men Thorkild havde fået bragt sig nærmere, mens Peter tabte en omgang. I spor 4 havde Finn i starten nogle affald som sendte Thorkild forbi, men mod slutningen havde Thorkild et par affald, og så var det igen Finn som endte på 2. pladsen 1 meter foran Peter, mens Thorkild var 10 meter efter Peter, en tæt afgørelse på en god aften, der som altid hos Blue Tornado endte med rundhåndet uddeling af præmier.

Tak til alle for et, som sædvanligt godt, JLMS løb, afholdt i en god ånd.

Kører	Tidtagning		Race 1		Race2	Total	Placering			
Carsten Christensen	3,351	2	16	132,0750	50	134,05	1			
Finn Vilhelmsen	3,329	1	20	129,11	2	42	130,08	2		
Peter Broe	3,519	3	13	125,13	29	130,07	3	35	77	
Thorkild Hjorth	3,550	4	14	127,00	3	35	129,16	4	29	75
Rene Vilhelmsen	3,683	6	9	118,09	5	24	121,17	5	24	57
Henrik Brøndsted	3,646	5	10	117,02	6	20	119,00	6	20	50
Claus Kirk	3,908	7	8	107,09	7	17	114,08	7	17	42
Claus Hansen	3,956	8	7	107,02	8	15	113,08	8	15	37

# WWW...EBSIDER

Spændende internetsider, som er værd at besøge!

[www.slotcarillustrated.com](http://www.slotcarillustrated.com)

[www.slotcars.org](http://www.slotcars.org)

[www.slot32.de](http://www.slot32.de)

[www.car-on-line.de](http://www.car-on-line.de)

[www.white-point.de](http://www.white-point.de)

[www.gtslot.co.uk](http://www.gtslot.co.uk)

[www.monarchlines.co.uk](http://www.monarchlines.co.uk)

[www.slotcenter.net](http://www.slotcenter.net)

[www.slotcarworld.com](http://www.slotcarworld.com)

[www.autocourse.ca](http://www.autocourse.ca)

[www.holzenheim.webbyen.dk](http://www.holzenheim.webbyen.dk)

[www.cahoza.cz](http://www.cahoza.cz)

[www.grandprixmodels.com](http://www.grandprixmodels.com)

[www.modelcarracingmag.com](http://www.modelcarracingmag.com)

[www.cartrix-slot.com](http://www.cartrix-slot.com)

[www.slotcon.de](http://www.slotcon.de)

[www.mrrc.com](http://www.mrrc.com)

[www.pendleslotracing.co.uk](http://www.pendleslotracing.co.uk)

[www.slotracinglemans.com](http://www.slotracinglemans.com)

[www.beardogracing.com](http://www.beardogracing.com)

[www.racebaan.com](http://www.racebaan.com)

[www.lugnutsracing.com](http://www.lugnutsracing.com)

[www.vintageracecar.com](http://www.vintageracecar.com)

[www.scaleautoracing.com](http://www.scaleautoracing.com)

## Husk også

# [www.dmrudk.dk](http://www.dmrudk.dk)

# KALENDER

## Maj

- 6. Formandens 50-års Mandefrokost-buffet hos HMK i Hørning
- 7. JLMS-Finale - 1:24 + 1:32 S16D, Holzenheim Viby
- 13. DM 1:32 Scale Slot.It, HMK Hørning
- 11.-14. German Eurosport Masters, 1:24 Eurosport, Minden Tyskland
- 20. Syd-Cuppen 3 - 1:24 Production X12 og Eurosport, Hjärup Sverige

## Juni

- 17.-18. DMRU Special Event

## Juli

## August

- 19.-20. 12-Hours Endurance Challenge, 1:24 OpenX12, Hjärup Sverige
- 26. DM Team-Race, 2.afd. 1:24 Production X12, OMR Odense

## September

- 3. Syd-Cuppen 4 - 1:24 Production X12 og Eurosport, Önnköping Sverige
- 23. DM 3 afd. 1:24 Production S16D + Open X12, AMRK Aalborg

