

Mini-Racing

NYT

Nr.29

marts 2011



Mini-Racing NYT

Redaktion:

Jan Juul

juuljan@hotmail.com

Medarbejdere:

Henning Smed

Niels Elmholt Christensen

Christoffer Hartwig

DMRU's bestyrelse:

Jan Juul (formand)

Erik Noltensmejer

Jørgen Erik Jørgensen

Peter Broe

Stephen Wagstaffe

Sekretariat:

c/o Jørgen Erik Jørgensen

Bådvej 80

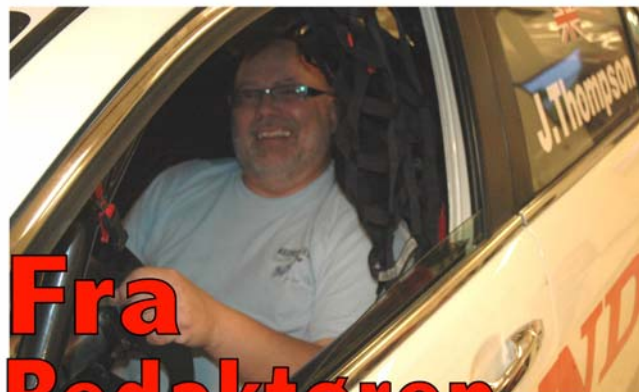
5240 Odense SØ

Udgiver:

**Neckcheese
Publishing**

I samarbejde med

**Dansk Mini
Racing Union**



Fra Redaktøren.....

Kære miniracing-entusiast,

Foråret er endeligt kommet og miniracesæsonen har længe været igang.

Nu kan du nyde beretningerne fra nogle af årets første løbsarrangementer i dette nummer af Mini-Racing Nyt.

God læselyst!

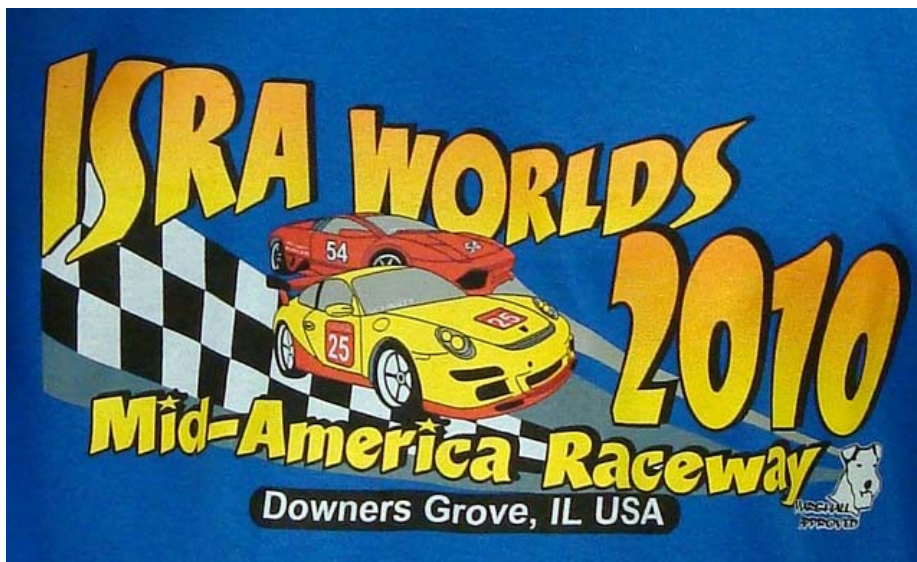
hilsen

Redaktøren

INDHOLD

Side 3	ISRA VM i USA
Side 5	DM 1 CanAm og Retro F1 hos HMRC
Side 8	ProSlot Euro Mk1 motor
Side 12	DM 1 S16D og Open32 hos AMRK
Side 14	Pit-Gossip
Side 16	Odens Open, 1:24 Hardbody LM-GT
Side 18	DM 2 CanAm og retro F1 hos MMRK

Forside: Minirace-sæson 2011 blev skudt igang hos HMRC i Skalbjerger d. 22. januar!
(foto: Jan Juul)



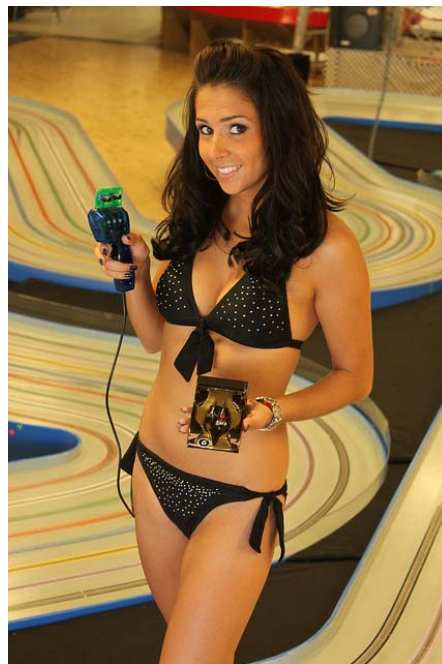
Tekst & Fotos:
Erik Noltensmejer



ISRA VM i Slotracing 2010 blev i år afholdt hos Mid-America Raceway i Chicago USA.

Som forventet, når det foregår i US, var det efter deisen „big is better“. Slotcenteret Mid America i Chicago havde, udover den flade bane (flattrack) løbet blev kørt på, også en King bane, en stor ottetals bane, samt en Drag Strip.

Herudover var der selvfølgelig en shop med alt hvad hjertet kunne begære, lige fra færdige skalabiler til stumper og karrosser til Retro-, Production- og Euro-sportracere.



I USA mangler der naturligvis intet... heller ikke pit-sild!

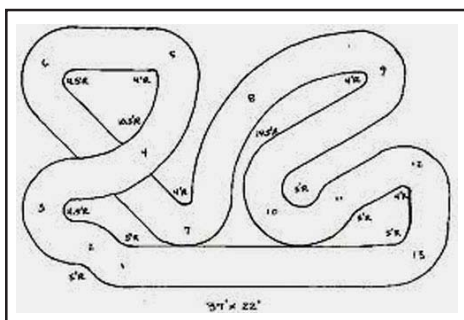
karrosseri. Det køres som et tomands teamrace over 8 x 5 minutter.

God forberedelse

I 1/32 Formel 1, 1/32 og 1/24 Eurosport køres med frit chassis og fri motor.

Med regler om fri motor i Eurosport klarer man sig ikke her, uden en motor med lavt tyngdepunkt, lav vægt og stærke magneter lavet af f.eks. samarium kobolt samt et anker med få vindinger og kraftig tråd tykkelse.

Da vi ikke kører med disse motorer i Danmark kræver det derfor nogen forberedelse og træning hjemmefra med at vurdere og afprøve mulige motorkombinationer, så man kan udnytte den sparsomme skemalagte træningstid bedst muligt, når man kommer frem.



VM-banen hos Mid-America Raceway, helt magen til banen hos RaceFun i København.

I 1/24 Production køres med production chassis, f.eks. Champion Turboflex, som vi kender det fra S16D klassen, men her med handout X12 motor og handout standardbil

VM strækker sig over otte dage og omfatter følgende fire klasser; 1/24 Production samt de hurtigste slotklasser der kører på flade baner; 1/32 Formel 1, 1/32 og 1/24 Eurosport.



Registrering og teknisk kontrol til VM.....bare stil op i køen!



Det blev til nogle lange dage da træning var delt op i 8 mandsgupper på skift, og var man ikke tilstede for at være påsætter, når man havde kørt, mistede man sin næste træningstid. Dette kunne tidsmæssigt have været bedre tilrettelagt med en opdeling af kørere i en A og B træningsgruppe.



Et blik ud over banen hos Mid-America Raceway!

Fra Danmark deltog Steen Michaelsen og Erik Noltensmejer.

Alle race blev kørt med utroligt tæt kørsel, der blev ikke givet ved dørene og ikke mange omgange skilte kørerne, når et race var slut.

I teamracet Production havde vi valgt at køre sammen med hver sin svenske makker Pigge og Bosse. Her placerede Steen og Pigge sig i den bedste halvdel som nr. 23 ud af 48 deltagere med 552 omgange mod vinderne Gilbert og Forsyths 615 omgange.



Steen Michaelsen foran indgangen til Mid-America Raceway!

I Formel 1 og 1/32 var både Steen og jeg udsat for nogle kedelige uheld.

I 1/32, efter et crash med efterfølgende flyvetur, hang min bil fast, med gearet kørt ind i en påsætters tykke løsthængende skjorte, og motoren gik løs.

I 1/24 Eurosport opnåede jeg en 32. plads ud af 100 deltagere, med 290 omgange mod vinderen af de indledende heat, Greg Gilberts 313 omgange, hvilket, det skrappe selskab taget i betragtning, var ok.

I 1/24 Eurosport finalen blev det dog ikke Gilbert, men Vladimir

Horky der i løbets sidste 50 sekunder tog føringen foran Antonin Voitik og vandt.

Dette skete efter, at en påsætters hånd uheldigvis havde ramt den førende Antonin Voitiks bil og væltet den af.



Klar til race.....Gentlemen, start your engines!



Top 3 i Eurosport-klassen ES24!

At deltage i VM er en stor oplevelse, sammen med de skrappeste kørere i verden, det foregår i en atmosfære hvor man ikke undgår intense følelsesladede situationer omkring regler og afgørelser, det giver en erfaring hvormed man bliver bedre til at tilrettelægge og få styr på sin deltagelse i et race, men det gælder også her, at en god portion held er en vigtig medspiller.



God start med pænt fremmøde!

DMRU's historiske klasser åbnede for 2011-sæsonen i Skalborg!

Tekst: Henning Smed
Fotos: Jan Juul, Niels Elmholt & Henning Smed

DMRU's CanAm og Retro F1-løb sluttede ikke af på allerbedste vis i 2010. Deltagerantallet til flere løb var meget små - især i F1 klassen - hvilket er en skam, da begge klasser er lettilgængelige og bilerne kræver ikke megen vedligehold, når først man har dem.

I vinterens løb blev der foretaget nogle justeringer i reglementet. Nogle af nød, idet chassiet til CanAm bilerne er ved at udgå af produktion. Derfor er der nu åbnet for at et par andre hjemmelavede chassier også kan bruges. Begge er meget lig det oprindelige WhitePoint chassis og målet var da også, at der køremæssigt ikke skulle være nogen forskel.



Artiklens forfatter er klar til race sammen med Kenneth, Christoffer og Finn!



Man kan ligefrem fornemme lugter af motoros, når Retro F1'erne liner op til start!

Den anden store ændring, som gælder for begge klasser, er, at dækkene er blevet givet fri. Blot skal de samme dimensioner som hidtil overholdes. Bilerne bliver således ikke anderledes at se på - men måske nok at køre med. Det skulle årets første løb i Skalborg vise.

Fremmødet var med de sidste løb i 2010 i baghovedet ganske OK. 12 kørere mødte op - og alle kørte både CanAm og F1, undertegnede dog første efter jeg fik lånt mig frem til en Eagle F1 hos Niels. Et passende antal til en sådan løbsdag rent tidsmæssigt, men alligevel meget lavt, når man ved, hvor mange af disse biler, der findes rundt omkring.

Det var F1'erne, som der skulle lægges ud med. Og for første gang kunne man køre med

Retro F1

Det var F1'erne, som der skulle lægges ud med. Og for første gang kunne man køre med andet end WhitePoints gummidæk, hvad en stor del af de startende havde valgt at gøre. Heatinddelingen var lagt efter DM-slutstillingen fra 2010 og det styrkeforhold blev der ikke ændret på. De 4 hurtigste i begge runder var nøjagtigt de samme - og oven i købet kom de også ind i samme rækkefølge begge gange.

På banen i Skalborg var det forventeligt, at Niels Elmholt ville være svær at have med at gøre og han skuffede da heller ikke. Bag ham var der et pænt hop ned til Preben Rasmussen, som havde lige så godt med luft ned til Jan Juul, der igen holdt Stephen Wagstaffe ud i strakt arm.

Ikke megen drama der - det var der så til gengæld i midterfeltet, hvor kørerne lå meget tættere, og hvor et par afkørsler let kunne flytte en kører flere place-ringer.

Hvad betød de nye dæk så? I praksis ikke så farlig meget. Langt de fleste havde valgt at køre på skumdæk, men hvis man sammenligner resultatet med den DM-afdeling, som blev kørt i Skalborg i 2010, så blev der i år kørt nøjagtigt det samme antal omgange af vinde-ren som sidste år.

Undertegnede kørte selv 0,4 omgang mindre på skumdæk i år, end jeg kørte sidste år på gummidæk så umiddelbart vil jeg ikke mene, at man absolut er nødt til at skifte.

Et af argumenterne for at åbne op for at kunne køre på skum-dæk var, at de er meget nem-mere at klargøre. Det er jo udmærket, men man kan godt slide sine gummidæk op først.

CanAm

Så gjaldt det Can-Am - men det ændrede nu ikke meget på førerfeltet. Faktisk slet ingen



Der kan godt være lidt trangt i HMRC Pit-lokale, når der er 12-14 kørere samlet til race!

ting, hvis man kun så på de 3 forreste - og igen var der stor spredning iblandt de 3 med Niels Elmholt langt foran Pre-ben Rasmussen, som igen var endnu længere foran Jan Juul. Men som nummer 4 var det denne gang Kenneth Pedersen, der - i modsætning til de foran-kørende - havde holdt ved gummidækkene.

Det hindrede ham nu ikke i at lægge Jan Juul under et særde-les seriøst pres og således

beviste han, at "gummibilerne" heller ikke er tabt af feltet blandt CanAm'erne.

Ganske atypisk var der en del mekaniske problemer for flere af CanAm kørerne. Således var der et enkelt heat, hvor Erik Mathiassen efter ganske få omgange var den eneste, som var tilbage på banen.

Alle vendte dog tilbage igen efter nogle minutter i pitten, så Erik slap for at køre over 100 omgange i ensom majestæt. Selv Niels Elmholt måtte se sit andet gennemløb afbrudt, da han tabte en skrue til motoren og derfor pludselig blev hold-ende på banen. Omgangstallet i første gennemløb var dog rigeligt til sejren.



Et CanAm-heat under afvikling med Per Jensen, Christoffer Hartwig, Torben Rasmussen og Kristian Visgaard!

Hvordan er bilerne så at køre med efter det nye reglement? Min personlige vurdering for F1'erne er, at de skal køres mere 'på kanten' med skum-dæk, end de skulle med gummi-dækkene.

På gummi var en F1'er godmogheden selv. Man kunne stille og roligt bygge et tempo op og begyndte det at gå for hurtigt,

så blev udskrid-ningerne bare for store og så var det nok bedst at sætte farten lidt ned.

Den advarsel får man ikke rigtig på skum. Kører man lidt for hurtigt, ja så må man af sporet, med mindre man er meget heldig.

Tempomæssigt virker det ikke til, at der er meget forskel på de to dæktyper.

Med CanAm'erne er der åbnet for endnu flere nye muligheder



2 Formel 1-racere i skarp duell!



CanAm-vognene er klar til start!

med de nye chassier. Det er svært at vurdere, om der er de store forskelle på chassierne, da langt de fleste stadig kører med WhitePoints, men umiddelbart virker der ikke til at være meget at hente her - hvilket jo heller ikke var meningen. Mht. dækkene, så virker det som om CanAm'erne tog bedre imod skumdækkene end F1'erne. Kenneth Pedersen var en god

målestok her, da han (på gummi) kørte nøjagtig samme distance som han kørte til DM-løbet i 2010.

Derimod kørte Niels Elmholt og Preben Rasmussen væsentligt længere end sidst og de havde begge skiftet til skumdæk. Det lugter af, at der er et udviklingspotentiale i skumdækkene, men ganske som F1'erne forsvinder lidt af den godmodighed, som har karakteriseret bilerne.

Nu er Skalbjergerne en træbane og det kan være, at tingene ser anderledes ud, når der skal køres på plasticbaner. Det finder vi snart ud af, for næste løb skal køres på MMRK's nyrenoverede Carrera-bane i marts.



1:24 WhitePoint CanAm 1.afd. HMRC, Skalbjergerne

1. Niels Elmholt	HMRC	126,39/107,58 omg.	McLaren M6B
2. Preben Rasmussen	HMRC	118,14/120,38 omg.	Matich
3. Jan Juul	MMRK	110,02/109,39 omg.	McLaren M6A
4. Kenneth Pedersen	KMRC	108,36/109,30 omg.	McLaren M6B
5. Stephen Wagstaffe	HMRC	107,10/105,25 omg.	McLaren M6B
6. Henning Smed	MMRK	104,64/74,33 omg.	McLaren M6B
7. Erik Mathiasen	OMBK	104,56/103,39 omg.	McLaren M6B
8. Finn Paulsen	KMRC	102,64/71,64 omg.	McLaren M12
9. Per Jensen	KMRC	100,09/101,08 omg.	McLaren M6B
10. Christoffer Hartwig	HMK	97,64/99,28 omg.	Lola T70
11. Torben Rasmussen	MMRK	96,64/94,40 omg.	King Cobra
12. Kristian Visgaard	MMRK	95,11/96,21 omg.	McLaren M6B



1:24 Retro Formel 1 1. afd. HMRC, Skalbjergerne

1. Niels Elmholt	HMRC	124,44/125,48 omg.	Ferrari 312
2. Preben Rasmussen	HMRC	120,39/120,46 omg.	Cooper T81
3. Jan Juul	MMRK	116,59/115,64 omg.	McLaren M7A
4. Stephen Wagstaffe	HMRC	113,08/111,46 omg.	McLaren M2B
5. Henning Smed	MMRK	104,28/110,08 omg.	Eagle Weslake
6. Christoffer Hartwig	HMK	106,19/109,49 omg.	McLaren M2A
7. Kenneth Pedersen	KMRC	104,33/108,52 omg.	Ferrari 312
8. Finn Paulsen	KMRC	106,52/108,32 omg.	Brabham BT20
9. Per Jensen	KMRC	102,26/69,00 omg.	Eagle Weslake
10. Kristian Visgaard	MMRK	98,63/101,57 omg.	BRM P83
11. Erik Mathiasen	OMBK	96,56/99,01 omg.	Eagle Weslake
12. Torben Rasmussen	MMRK	79,55/91,49 omg.	Cooper T81

ProSlot Euro MK1.....Engel eller Djævel!

Med baggrund i den seneste tids mange diskussioner om en erstatningsmotor for Fox-motoren, ser vi lidt nærmere på den vel nok mest diskuterede!

Tekst: Jan Juul

Fotos: Jan Juul, m.fl.

Da den i Scale-Racing meget benyttede Fox-motor i den seneste tid er blevet leveret i en meget varierende kvalitet, er der på diverse fora og ved arrangementer blevet diskuteret kraftigt, om en eventuel afløser for denne motor.

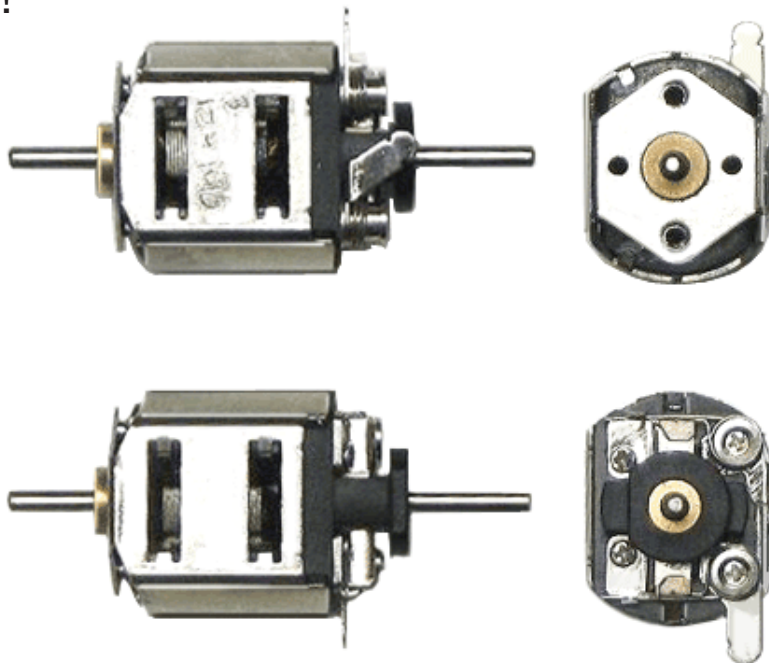
En af de mest omdiskuterede er uden tvivl ProSlots Euro MK1 motor.

Det amerikanske firma ProSlot (www.proslot.com), som ejes af Dan DeBella har i adskillige år produceret top professionelt miniracingudstyr og specielt motorer til 1:24 Slot Racing og vundet mange mesterskaber for Wing Cars og Eurosport.

Omkring 2005 begyndte ProSlot også at interessere sig for det vi i Danmark kalder Scale Racing, altså biler, som er mere skalaringtige i form og udseende til forskel fra Wing Cars og EuroSport m.v.

Her fandt man ud af, at der var et marked for en motor, der ikke nødvendigvis var hurtigere end de eksisterende motorer, men som havde bedre bundtræk og bremsekraft, og som samtidig var af en mere ensartet kvalitet end de motorer man ellers benyttede.

Resultatet blev ProSlot Euro Mk1.



Euro Mk1'eren er en såkaldt FC-130 type (Mabuchi type-betegnelse, også kaldet S-type) motor i lighed med f.eks. Plafit Rabbit, NSR Shark, Ninco NC-1 og andre i samme størrelse og med plastik endbell.

Alle delene i motoren er udviklet og designet af ProSlot med undtagelse af magneterne, som er udviklet i samarbejde med Mabuchi (en af verdens største producenter af el-motorer) i Japan.

Ankeret har en kinesisk produceret kommutator af samme kvalitet og type, som anvendes i ProSlot's C-can motorer.

I de fleste øvrige, p.t. anvendte motorer består kommutatoren ofte af en plastik kerne med tynde (folieagtige) plader til at lede strømmen, som lettere går løse og bevirker at kommutatoren ikke ved slid kan afrettes (renoveres).

Samtidig har disse motorer også indvendige „kul“, oftest blot bestående af en mikroskopisk carbonklat for enden af en bøjet messingstrip, hvorbøjningen udgør fjedervirkningen, hvilket gør, at timing og kultryk kan skifte konstant, mens man kører.

En motors timing er kommutatorens placering i forhold til ankerstacks (se tegning) og for en almindelig fabriksfremstillet motor vil den typisk være timet til 0 gr.

Men når kvalitetskontrollen svigter kan motorene let svinge 10-15 gr. i hver retning, og dermed vil man kunne se identiske motorer (samme fabrikat og type), hvor der vil være en vis procentdel, som er hurtigere og en anden som er langsommere.

Euro Mk1 motoren har udvendige kul og kulfjedre, som gør

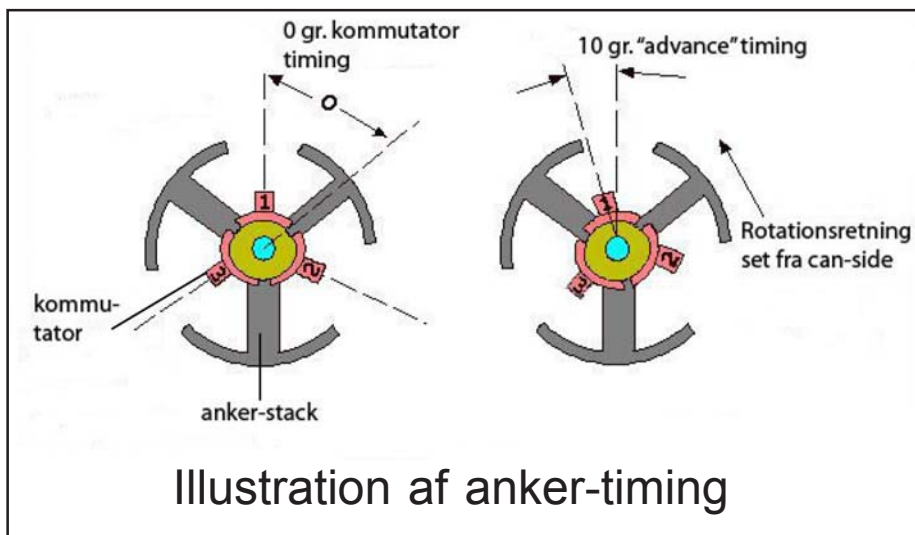


Illustration af anker-timing

det muligt at udskifte disse, når de bliver slidte eller måske prøve en anden type kulfuldstændig ligesom vi kender det S16D, C-can eller lignende motorer, som bruges i nogle af de rigtigt hurtige klasser.

Det er også muligt at skifte kulfjedrene og lege lidt med kultykket, ligesom man har mulighed for at kunne rette kulholderne helt til, så begge kul står nøjagtigt ens, hvilket man naturligvis ikke kan være sikker på fra fabrikken.

For mange traditionele og konservative kørere i Scale Racing er dette ofte det store „skræksenarie“.

Hvad kan der dog ikke gøres af „ulovligheder“, når man kan komme til at justere kullene?

Ja, hvis man vælger den forseglede udgave af ProSlots motor, så er der ikke så meget andet at lave end det ovenfor nævnte, men vælger man den uforsegledede gives der naturligvis også mulighed for at åbne motoren og komme til at line-up magnetterne og shimme disse.

Når man liner magnetter op, sørger man for, at ankeret passerer lige midt i magnetfeltet, således magnetterne

sidder lige ud for der, hvor ankerstackene roterer. Når man shimmer magnetterne lægger man tynde metalplader ind mellem magnetterne og motorhuset, således afstanden mellem magnetterne og ankerstackene ændres. Jo tættere magnetterne er på ankeret, jo stærkere magnetfelt.



Endbell og motorhus adskilt fra hinanden!

Så naturligvis er der mulighed for at gøre nogle ting med ProSlots motor for at få det absolut optimale ud af den, men kun de færreste gør det!

Hvis man som sagt bare vælger den forseglede udgave mindsker det i hvert fald mulighederne.

Prisen på Euro Mk1 er måske nok højere end hvad man har været vant til på markedet. Til gengæld får man også en motor af væsentlig bedre kvalitet, hvor vitale dele kan udskiftes og dermed give motoren en længere levetid.

Man får også en motor med bedre torque (drejningsmoment), hvilket blandt andet skyldes motorens kraftigere magnetter, og som giver en betydeligt forbedret bremseevne samt bundtræk i forhold til de p.t. anvendte motorer.

Så alt i alt en motor med god power (= summen af hastighed og torque).

Efter en længere testperiode har ProSlot nu gennem en årrække følgende 3 standardversioner på programmet; PS-4000, PS-4001 og PS-4002 (se skema).

Disse er alle prissat til USD 12.95 (= ca. DKK 80,- + evt. told og moms), hvilket i Danmark nok vil give en pris på godt Kr. 100,-

DMRU så allerede motorens potentiale i 2007, hvor man tog den hurtigste udgave PS-4002 med 47.000 omdr. og gjorde lovlig til 1:32 Production-klassen sideløbende med Parmas S16D motor og allerede i 2008 ændrede man klassen radikalt til frit chassis og udelukkende ProSlot PS-4002 motor og både



EURO MK1 STANDARDUDGAVER

TYPE	OMDR.	TORQUE	STRØMSTYRKE	KULFJEDRE
PS-4000	26.100 RPM	155 gcm	280 mA	45 gr.
PS-4001	37.000 RPM	160 gcm	300 mA	60 gr.
PS-4002	47.000 RPM	160 gcm	950 mA	90 gr.

forseglede og uforseglede udgaver er tilladte.

Dette banede vejen for nogle bedre biler, som kørte lige så hurtigt som med S16D-motor, men som handlede betydeligt bedre p.g.a. den langt mindre klodsede og lettere ProSlot-motor.

Dette har igen givet nogle langt bedre løb og Open32, som klassen hedder idag, har udviklet sig til en meget populær klasse, som sandsynligvis ikke har toppet endnu.

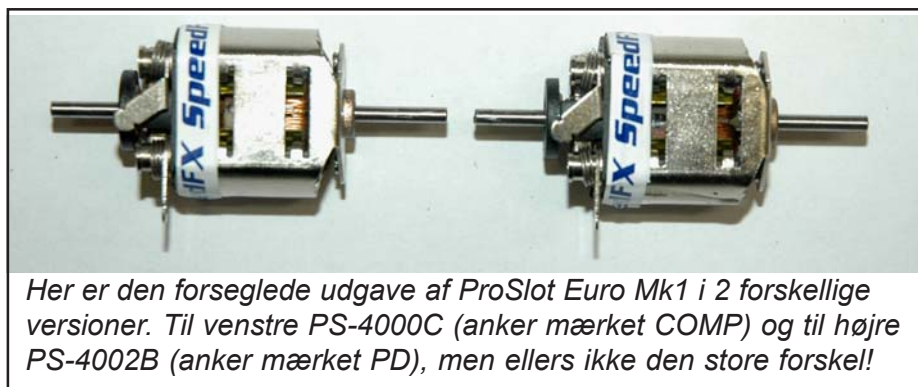
Der har naturligvis været kvalitetsforskel på de PS-4002'ere, som er kommet til landet til Open32, men det har dog været minimalt.

Blandt de vel langt over 100 motorer, som gennem årene er brugt i Open32, er det dog kun 4-5 stykker, som er set brænde sammen.

Så set i lyset af dette kan ProSlots kvalitetsmæssige kontinuitet vel kun siges at være OK!

Forskellige motortyper

FC-130		FK-180	
FK-130		SH-030	
FF-050		FF-030	
S16D		S36D	
A-can		B-can	
C-can		Peanut	
Black Box		U-Frame	



Her er den forseglede udgave af ProSlot Euro Mk1 i 2 forskellige versioner. Til venstre PS-4000C (anker mærket COMP) og til højre PS-4002B (anker mærket PD), men ellers ikke den store forskel!

ProSlot har på det seneste udvidet sortimentet af Euro Mk.1-motorer, således at man ud over de nævnte standard-versioner kan få en række special-udgaver først og fremmest udviklet til det amerikanske marked og de populære retro-klasser, som køres der.

Alle disse motorer er i den hurtige og noget dyrere (ca. Kr.

250,-) ende af skalaen og udviklet ud fra PS-4002 udgaven.

Den udgave af motoren, som specielt har været diskuteret er imidlertid en special udgave med betegnelsen PS-4000C (Competition) lavet til den europæiske OEPS-løbsserie, og dermed lavet ud fra PS-4000 versionen med ca. 26.000 omdr. Denne specialudgave findes p.t. ikke officielt i ProSlots sortiment og eventuelle, nærmere specifikationer kan derfor ikke ses på deres hjemmeside.

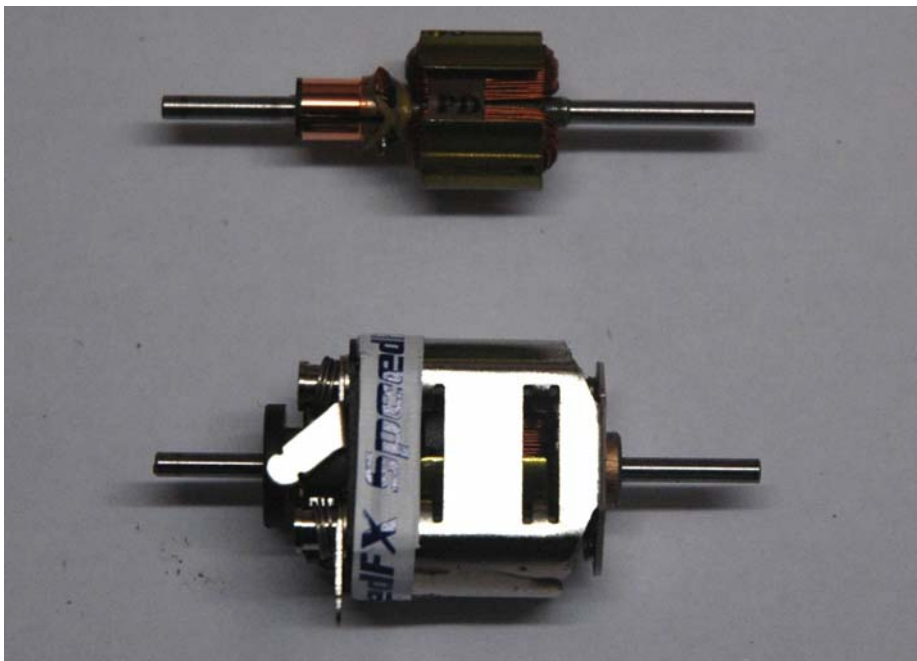
Vi har dog haft lejlighed til at



EURO MK1 SPECIALUDGAVER

TYPE

PS-4002B	Med „Puppy Dog“ anker
PS-4002C	Med „Big Dog“ anker
PS-4002-12	Med X12, 38 gr. anker
PS-4002-R	„Raptor“, med „Hawk“ anker



Der vil altid kunne tales for eller imod en bestemt motor. Modstanderne af ProSlots Euro Mk1 motor vil nok typisk være de kørere, for hvem bygningen af skala-rigtige modeller betyder mest, og som derfor blot gerne vil have dem „luftet“ lidt frem for, at de blot står til pynt derhjemme på hylden som standmodeller, og hvor det at køre race er en sekunder ting, og som er bange for at lukke den indre motormekanik ud.

Tilhængere er nok mere de kørere som primært vil køre race så optimalt som muligt, og derfor gerne vil have en fuld-blods racermotor frem for en „fabriksfremstillet“ industrimotorog så er der naturligvis alle dem midt imellem. Så for nogle som sendt fra Himlen, og for andre uhyret fra Helvede.....men for de fleste nok bare en rigtig god motor!

PS-4002B Puppy Dog motor og løst Puppy Dog anker øverst og PD mærkning tydeligt mellem de 2 ankerstacks. Denne motor vil blive testet for Open32-klassen i næste nummer af Mini Racing Nyt!

teste denne udgave, som lever helt op til forventningerne med hensyn til en motor med mere power.

Ankeret er til forskel fra standardudgaven specialafdrejet i lighed med PS-4002B Puppy Dog og lign.

Ankeret er ligeledes mærket „COMP“ ligesom Puppy Dog ankeret til eksempel er mærket „PD“ for identifikation, og fremstillet i en for Scale Racing (Hardbody) sjældent set kvalitet og finish.



Onkel Carsten .dk

Hobby og leg til store drenge og piger



Besøg butikken <http://onkelcarsten.dk>

Onkel Carsten

Roskildevej 352 a, 2630 Taastrup, tlf. 22908460, mail: carsten@onkelcarsten.dk
Med forbehold for fejl, prisændringer og udsolgte varer.

Lidt rodet start!

De lokale var rimeligt overlegne til 1. afdeling af DM for 1:24 S16D og 1:32 Open!

Tekst & fotos: Jan Juul

Siden 2010 har 1:24 S16D Production undergået en del forandringer, som bestemt på DMRU's delegeretforsamling i november.

Ændringerne gjalt udelukkende S16D Senior, idet Juniorklassen stadig var uforandret. Nyt var det, at man skulle køre med standardvognskarrosseri, som man gør det hos ISRA til VM-løbene og tidligere også har gjort ved enkelte lejligheder herhjemme, som f.eks. „Friday Night Touring Car Championship“ og „Junior/Senior Race“.

Nu skulle ændringerne stå sin prøve ved 1. afdeling af DM hos AMRK i Aalborg d. 13. februar. Reglerne var blevet publiceret lidt sent på DMRU's hjemmeside på grund af sygdom, udskiftning af webmaster m.v., så nogle var lidt usikre omkring disse, men de fleste havde dog fået lavet nogle lovlige biler, som



Forplejningen er helt i top hos AMRK!

kunne passere gennem teknisk kontrol.

Inden premieren på banen var det dog Juniorernes tur, da man først kørte Junior efterfulgt af Senior, og så en runde mere efterfulgt af 2(!) runder Open32.



Det meste af det store og flotte 1:32 Open felt, idet der mangler 2 biler på billedet!

Jo, der blev kørt 2 runder i 1:32 skønt der i reglementet ikke er foretaget ændringer på dette område i forbindelse med Delegeretforsamlingen, og der herskede en del forvirring blandt kørerne, da disse ikke var blevet orienteret i forvejen af løbsarrangørerne.

Naturligvis ønsker man som kører at køre så meget som muligt, men om man kører på den ene eller anden måde er ikke helt ligegyldigt for taktikken.

Nåh, tilbage til Juniorerne, hvor Danmarksmetsteren fra 2009, Frederik Jensen satser på at erobre titlen tilbage og var klasser bedre end de øvrige. Han sikrede sig en komfortabel sejr foran lokale Christian Nørkjær og klubkammeraten Nikolaj Kandborg.

Hos Seniorerne var det naturligvis Lars Nørkjær, der var længst fremme i skoene, og bortset fra Erik Noltensmejer, som fulgte Lars pænt til dørs, stod der ellers AMRK-folk på de efterfølgende 4 pladser. De er svære at have med at gø-

re på hjemmebane de Aalborg-folk!

En del problemer var der dog med de nye standardvognskarrosserier.

Vælger man en karrosse i for tyndt materiale, kan påsætterne dårligt få fat i den uden at krølle den lidt sammen, og dermed få bagenden ned omkring gear og baghjul. Det skete adskillige gange under løbet for rigtig mange kørere.

Derfor har DMRU's bestyrelse efterfølgende vedtaget, at det skal være tilladt at klippe bagenden bort, således at den får samme udseende som de tidlige anvendte LeMans-karrosserier.

Så forhåbentligt er problemerne ikke så store til løbet hos RaceFun, hvor næste afdeling finder sted.

I 1:32 Open var det dejligt at se et 14 mand stort felt med både Junior- og Senior-kørere. 7 ud af de 10 første var AMRK-kørere med Lars Nørkjær som suveræn vinder, mens Villy Jensen og Erik Noltensmejer havde en uhyggelig tæt kamp om 2. pladsen, som dog faldt ud til Villys fordel.

Denne klasse ser ud til at opnå større og større popularitet, og de små hurtige biler kører da også ekstremt godt og er ofte lettere at køre end en S16D-bil på de mindre baner. Desuden er konkurrencen altid tæt og intens i denne klasse.



Juniorerne hygger sig med frisklavet softice!



1:24 S16D Production Junior

1. afd. AMRK, Aalborg

1. Frederik Jensen	HMK	184,25/195,91 omg.
2. Christian Nørkjær	AMRK	176,92/185,68 omg.
3. Nikolaj Kandborg	HMK	181,05/181,41 omg.
4. Christoffer Hartwig	HMK	176,54/168,64 omg.
5. Patrick Jensen	HMK	170,53/168,95 omg.
6. Mikkel Søborg	HMK	141,85/164,60 omg.



1:32 Open

1. afd. AMRK, Aalborg

1. Lars Nørkjær	AMRK	199,91/205,69 omg.
2. Villy Jensen	AMRK	188,65/190,45 omg.
3. Erik Noltensmejer	RaceFun	189,65/190,09 omg.
4. Lars Emborg	AMRK	185,63/187,41 omg.
5. Lars Borup-Jensen	AMRK	182,52/184,23 omg.
6. Jan Juul	HMK	176,23/177,42 omg.
7. Christian Nørkjær	AMRK	171,51/162,33 omg.
8. Henrik Jensen	AMRK	168,79/169,07 omg.
9. Christoffer Hartwig	HMK	155,10/168,92 omg.
10. Klaus Nielsen	AMRK	168,75/167,28 omg.
11. Svend Lauridsen	SRW	164,73/164,60 omg.
12. Frederik Jensen	HMK	163,97/164,71 omg.
13. Patrick Jensen	HMK	156,70/161,30 omg.
14. Bent Andersen	HMK	140,88/135,69 omg.



1:24 S16D Production Senior

1. afd. AMRK, Aalborg

1. Lars Nørkjær	AMRK	194,43/65,00 omg.
2. Erik Noltensmejer	RaceFun	190,22/190,90 omg.
3. Lars Borup-Jensen	AMRK	188,53/190,07 omg.
4. Villy Jensen	AMRK	185,10/183,63 omg.
5. Klaus Nielsen	AMRK	147,87/174,14 omg.
6. Henrik Jensen	AMRK	163,64/131,80 omg.
7. Svend Lauridsen	SRW	144,60/153,90 omg.
8. Bent Andersen	HMK	114,89/149,94 omg.
9. Jan Juul	HMK	149,71/16,00 omg.



Stort og småt...Nyt og gammelt fra miniracing-sportens verden!

JEJ WP REPLICA CHASSIS.....

Da White Point som bekendt er holdt op med at producere flere biler, har det været vigtigt at finde alternativer for på sigt at kunne holde liv i CanAm-klassem i dens nuværende form, med nogle billige, ensartede og servicevenlige biler.

En afløser for WP-chassiset må ikke være bedre, men naturligvis lige så godt, og derfor helst opbygget efter samme princip. Neckcheese Racing er kommet med en støbt udgave og JEJ Products har lavet en udgave af profil-moduler.

Begge meget lovende udgaver, som med DMRU-godkendelse for 2011 nok skal blive testet i løbet af sæsonen og eventuelt videreudviklet.

Vi vil her se lidt nærmere på JEJ Products udgave.

Chassiset kommer med alle dele lige til at blive skruet sam-

men (skrues medfølger). 2 aluminiumssider skrues fast på en alu-motorbøjle samt en midtersektion, også af aluminium.

På midtersektionen fastskrues en styretapsholder.

Herefter skrues 2 plastikvinkler fast på hver side, og chassiset er færdigt.

Nu vel, det er måske lidt af en tilsnigelse. Når man skal montere karrosseri, er det nødvendigt at plastiksiderne til en smule, men under alle omstændigheder en meget nem og hurtig operation.



Har man lyst, kan man købe alle materialer i det lokale byggemarked, men med alle huller boret og gevind skåret, er JEJ-chassiset noget nemmere at gå til og meget let at samle.

Plastiksiderne skal som nævnt lige skæres til, når man vil montere karrosseriet, men ellers skal man bare bruge en skrue-trækker.

Da chassiset har alu-sider er det måske knapt så fleksibelt som det originale WP-chassis, men med nogle ordentligt af-

rettede hjul kører det ganske godt, og skal nok kunne begå sig.

Mere information og pris kan fås ved henvendelse til Jørgen Erik på jej@adr.dk

DM FOR 1:24 HARDBODY CLASSIC HOS RACEFUN.....

fandt sted d. 20. februar og havde tiltrukket hele 17 deltagere. Hardbody Classic har til 2011-sæsonen fået et kraftigt popularitets-boost, idet der i år skal køres hele 3 DM-afdelinger og KMRC i Kolding afholder ligeledes et Internationalt løb for klassen i stil med 5-liter Rennen i Neumünster....et løb som har været fuldt booket igennem længere tid af diverse tyske og udenlandske hold, her iblandt også danske.

1. afdeling af DM-serien stod som nævnt på RaceFuns for mange nye bane bane i Glostrup. Banen er den gamle VM-bane fra Lund i 2006, og for de fleste jyder var det første gang man stiftede bekendtskab med denne.....hvilket da også klart skulle fremgå af resultatlisten.



Som nævnt hele 17 deltagere, hvoraf 7 havde taget turen over Storebælt, var med til at gøre det til en god og hyggelig dag, hvor der blev snakket og skruet i pitten.

ODENSE MINI RACING SIGER TAK.....

til alle deltagerne i Odense Open 2011 – I 2012 vil 6 timers løbet for 1/24 LM-GT finde sted lørdag d. 4. februar

Dette løb vil efter al sandsynlighed komme til at indgå i et langdistancemesterskab.

NY BANE HOS AMRK??.....

Det forlyder at AMRK i Aalborg har rettet henvendelse til den svenske banebygger Hasse Nilsson med henblik på at få leveret en helt ny 8-spors bane til klubben.

Der er også plads til en ganske pæn og stor bane i klubbens forholdsvis nye lokaler, og det skal blive spændende at følge med i dette projekt.



Christian Høfler blev vinder tæt fulgt af en velkørende Søren Thomsen, mens Andreas Jacobsen og Keld Høfler besatte de næste pladser.

Næste afdeling for Classic finder sted d. 30. april hos KMRC i Kolding



ODENSE OPEN

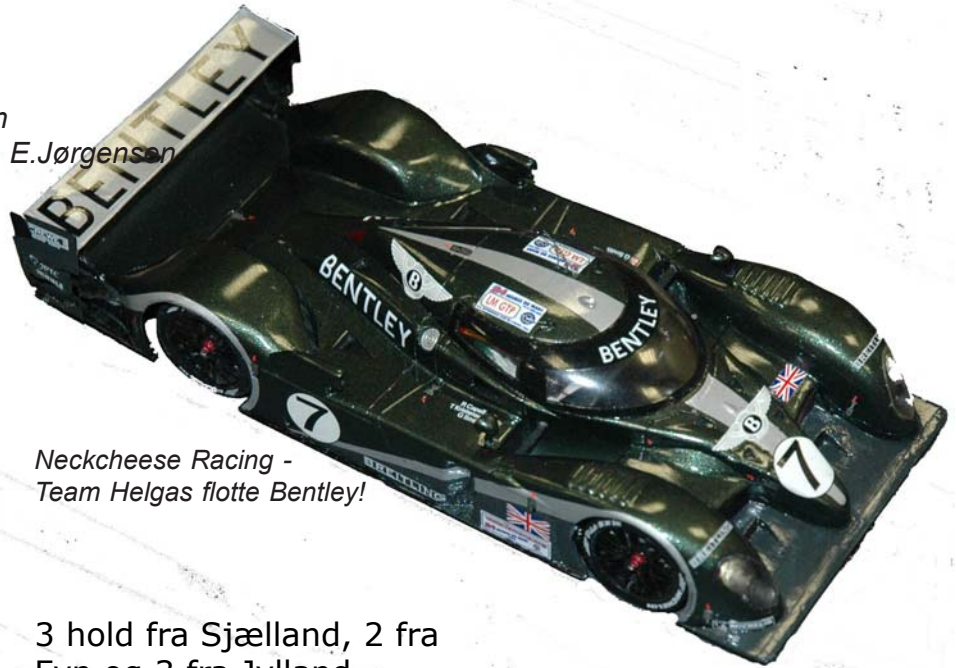
Det legendariske 6-timersløb fra 80'erne hos OMR genoplivet i ny form!

Tekst: Jørgen Erik Jørgensen
Fotos: John Christensen & J. E. Jørgensen

Lørdag d. 5. februar 2011 havde Odense Mini Racing inviteret til race – et 6 timers løb i klassen 1/24 Harbody LM-GT – Odense Open 2011

Odense Open „begrebet“ var op gennem 70'erne og 80'ern ensbetydende med knaldhårdt race, god atmosfære, fair race, god afvikling og masser af entusiastiske miniracing deltagere. Alle disse ting var det meningen at prøve at få genetableret og ud fra de tilbagemeldinger, der var indløbet på mailen kunne noget tyde på at det var lykkedes.

Invitationerne til dette løb, var på „gaden“ allerede i september 2010 – sådan ca. et halvt år før løbsstart – og vi må sige at interessen for deltagelse har været stort, men vi satte max. deltagerantallet til 8 – for med 8 deltagere ville den samlede løbstid således blive 8 timer på en 6 spors bane – afviklet som „round robin“.



Neckcheese Racing -
Team Helgas flotte Bentley!

3 hold fra Sjælland, 2 fra Fyn og 3 fra Jylland. For de fleste af deltagerne på de 3 sjællandske hold var OMR's bane en bane de ikke havde kendskab til, så derfor blev 3. afd. af JF løbet i starten af januar brugt som træning – derudover et enkelt besøg på en klubaften – og så var man klar med de rigtige opsætninger.

Og ja de var klar – men det var der også andre der var – det er lidt svært at drage direkte sammenligninger når der køres round robin – men efter første times race – her køres nemlig med heat/stints af en times varighed – lagde Neckcheese Racing Team Helga sig klart i

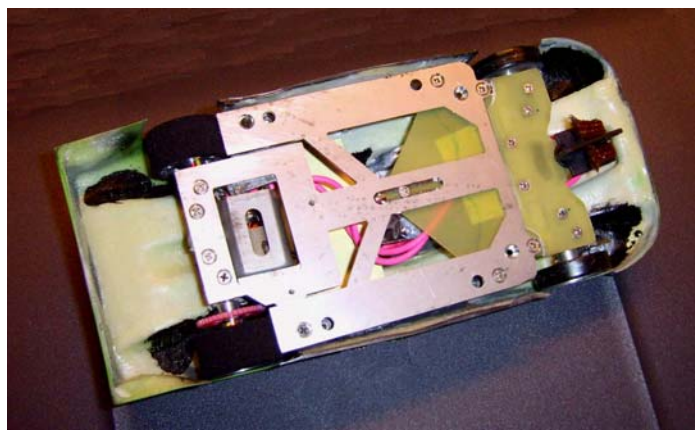
spidsen, det var Jan Juul der fik lov til at stå op den første time – samme team blev på løbsmorgen ramt af afbud fra Niels Elmholt – og det skulle senere vise sig at blive et „dyrt afbud“ for lige som to andre hold måtte sande, så er det optimale at stille med hold af 3 mands størrelse – 2 mand, så – der mangler en til at „skrue“.

Racing for Odder med Erik Mathiasen var også blevet „svigtet“ af sine holdkammerater, men her var der hjælp at hente fra Jan Vegenfeldt. Sjælland – men ligeledes kun 2 mand på holdet.

Team Jægermeister stillede ligeledes med 2 mand, men her var det planlagt fra begyndelsen.



De 6 første til start. Bane 1 Charlies Angels - Bane 2 Afterburner- Bane 3 Jægermeister - Bane 4 RRO OMR - Bane 5 Neckcheese Racing Team Helga - Bane 6 Racing for Odder, Oversiddere Team Hagbard - Team Woodslot



Chassis er Carsten Lau og Pål's Highway Star Mk. IID med egenfremstillet prototype-stumper i glasfiber på #17 bilen. Opsætningerne er med 10/42 gearing og 26,75 mm Ø baghjul, en masse bly ude i siderne under bodymounten, flex foran 4 mm og flex bag 2,5 mm. Vægten ligger lige over minimums grænsen og er på 194 gram.

Som skrevet Team Helga i spidsen den første time, efterfulgt af Woodslot, Jægermeister med lige mange omg. og ellers skarp kamp på resten af pladserne.

„Træerne“ vokser ikke ind i himlen, det er der mange der har måttet sande i lang distanceløb – således også Team Helga, der kunne holde deres føring til og med time 3, hvor de måtte dele føringen med Woodslot. Woodslot kiggede sig herefter ikke tilbage og formåede at holde føringen til løbet var slut. Woodslot var således også det eneste hold der ikke på en eller anden måde blev ramt af teknisk defekt.

Teknisk defekt er kostbar tid – tid der går fra køretiden, der dermed

betyder tabte omg. i forhold til de andre teams. Tabte omg. måtte Team Charlies Angels også sætte ind på kontoen, grundet en mere og mere sløv motor. Ny motor i, og aldrig før blev der kørt så hurtige omgangstider – stille og roligt blev der over de sidste to timer hentet den ene omg. efter den anden, men i sidste ende manglede der 4 min. køretid.

Kampen om 3. og 4. pladsen blev udkæmpet mellem Team Helga og Afterburner og stod på lige til sidste minut af racet. Hagbard kørte en solid 5. plads hjem, efterfulgt af Racing for Odder, Jægermeister tog 7. pladsen efter at have skruet det meste af 5.heat. På plads 8 kom klubsamarbejdet mellem RRO og OMR hvor yngste deltager Mathias gjorde en god figur.



Fra venstre Charlies Angels, Team Woodslot og Neckcheese Racing!

	TEAM	Deltagere	Heat		Heat		Heat		Heat		Total	Plac.		
			1	2	3	4	5	6						
1	Charlies Angels	Pål, Rasmus Mark	593	586	1179	589	1768	561	2329	612	2941	618	3559	2
2	Afterburner	Finn, Preben Jesper	538	599	1137	578	1715	592	2307	602	2909	584	3493	4
3	Jægermeister	Foss, Peter Tobak	597	594	1191	587	1778	508	2286	394	2680	588	3268	7
4	RRO OMR	Thomas, Mathias, Helge	575	572	1147	518	1665	486	2151	544	2695	531	3226	8
5	Helga	Jan Juul, Smed	612	602	1214	591	1805	564	2369	570	2939	565	3504	3
6	Racing Odder	Erik, Jan	515	554	1069	567	1636	545	2181	569	2750	582	3332	6
7	Hagbard	Rene, Michael, Benny	555	568	1123	581	1704	567	2271	558	2829	572	3401	5
8	Woodslot	Gorm, Søren, Martin	597	597	1194	611	1805	601	2406	600	3006	596	3602	1



Ny dobbelt-sejr til Niels E.!

DM-premiere på MMRK's „nye“ bane med 2. afdeling af CanAm og Retro Formel 1!

Tekst: Henning Smed
Fotos: Jan Juul, Niels Elmholt & Henning Smed

Det var MMRK's velkendte - men dog alligevel lidt nye - bane, som lagde plastic til anden afdeling af årets CanAm og Retro F1 mesterskab.

Banen har efterhånden eksisteret i 10 år og de fleste har derfor et ret godt kendskab til den, men denne gang var der alligevel lidt nyt at byde deltagerne på. I vinterens løb har MMRK fået nye lokaler og da banen skulle genopbygges her - og da det nye lokale var lidt større - benyttede man muligheden for at udvide lidt. Ændringen var ganske simpel, for banen er blot strukket lidt længere ud med nogle flere lige skinner i langsiden og et par andre steder. Svingene er derfor stadig de gammelkendte, men de lidt længere lige stræk har skabt et noget andet flow i banen, som ikke længere er så kringlet, og der var bred enighed om, at nyskabelsen har skabt en bedre bane at køre på. Ikke mindst for udefra kommende.

12 mand var klar i lkast. Det var samme antal som til første DM i



MMRK's nye og lyse lokaler, som har gjort en baneforlængelse muligt, så banen nu er 40,5 meter lang!

Skalbjerg, så det er nok mere eller mindre niveauet, deltagerantallet kommer til at ligge på.

Der blev lagt ud med F1, hvor Niels Elmholt og Jan Juul ganske enkelt lagde hele resten af feltet død. Der var der til gengæld tæt kamp, hvor blot et enkelt affald kunne betyde et ryk på ganske mange placeringer. Således endte de 4 fra 6. til 9. pladsen på samme omgang og indenfor blot 4 sektioner på banen og imellem nummer 4 og nummer 9 var der blot to omgange.

Niels Elmholt kørte længst fulgt af Jan Juul og derefter var det

Peter Broe, som nappede 3. pladsen. Christoffer Hartwig kørte med 78 omgange i første stint sig ind på en 4. plads. Med teknisk uheld i anden runde mistede han chancen for at forbedre sig, men der var ikke andre, som nåede over ham. Tættest på var Kristian Visgaard, som netop i kraft af en stærk anden runde kørte sig ind som nummer 5.

Samme Visgaard kunne desværre ikke blive og køre med i CanAm - noget, som han ellers havde forberedt sig intensivt på og med hans resultat i F1 in mente, kunne det have været spændende at se, hvad han

kunne have nået. Det må så vente til en anden gang.

Men de 11 øvrige tog en tur med deres CanAm racere og her var der noget mere konkurrence til de to forrest. Ja, for Niels og Jan gjorde deres bedste for at stikke af igen, men det ville Preben Rasmussen ikke bare være med til. Preben havde haft et svært F1-løb, hvor et dækeksperiment ikke faldt



Starten er flyttet op på broen!



Fire F1-kørere i fuld koncentration! Fra venstre Christoffer Hartwig, Finn Paulsen, Kristian Visgaard og Henning Smed!

godt ud. I CanAm holdt han sig til det kendte og det fungerede for ham! Især i andet gennemløb lå han meget længe og udfordrede Niels Elmholt om at køre længst, men til sidst gav Niels den en lille smule ekstra samtidig med at Preben - sikkert ufrivilligt - slækkede lidt og det betød, at han måtte nøjes med 3. pladsen, da Jan Juul havde et første gennemløb,

hvormed han akkurat kneb sig ind som nummer 2.

Herefter var der et lille spring ned til et midterfelt, hvor der igen var tæt kamp. Den slap Henning Smed bedst fra. Efter tekniske problemer i første gennemløb kørte han med i første heat, hvor der kun var 3 kørere. Det gav megen ro på banen og det kunne udnyttes til et stabilt løb med meget få afkørsler og det gav bonus, da kørerne i næste heat kæmpede mere intenst indbyrdes og derfor lige akkurat ikke nåede så langt.

Næste løb er programsat til Billunds træbane og dermed skal CanAm/F1 kørerne igen omstille sig til et helt anderledes underlag.



1:24 WhitePoint CanAm 2.afd. MMRK, Ikast

1. Niels Elmholt	KMRC	86,11/88,03 omg.	McLaren M6B
2. Jan Juul	MMRK	84,16/81,06 omg.	McLaren M6A
3. Preben Rasmussen	HMRC	84,02/84,11 omg.	Matich
4. Henning Smed	MMRK	51,16/80,13 omg.	McLaren M6B
5. Christoffer Hartwig	HMK	77,08/79,06 omg.	Lola T70
6. Finn Paulsen	KMRC	78,15/77,02 omg.	McLaren M12
7. Peter Broe	HMK	74,18/78,09 omg.	McLaren M1B
8. Bent Andersen	HMK	77,03/77,07 omg.	Lola T70
9. Stephen Wagstaffe	HMRC	74,15/59,01 omg.	McLaren M6B
10. Erik Mathiasen	OMBK	72,08/70,00 omg.	McLaren M6B
11. Jeffrey Mikkelsen	HMK	62,02/63,13 omg.	McLaren M6B



1:24 Retro Formel 1 1. afd. HMRC, Skalborg

1. Niels Elmholt	HMRC	87,14/84,18 omg.	Lotus 49B
2. Jan Juul	MMRK	85,05/81,06 omg.	McLaren M7A
3. Peter Broe	HMK	78,13/79,18 omg.	Ferrari 312
4. Christoffer Hartwig	HMK	78,04/55,09 omg.	McLaren M2A
5. Kristian Visgaard	MMRK	73,08/77,18 omg.	BRM P83
6. Erik Mathiasen	OMBK	76,07/73,05 omg.	McLaren M2B
7. Henning Smed	MMRK	73,10/76,06 omg.	McLaren M2A
8. Finn Paulsen	KMRC	75,16/76,05 omg.	Brabham BT20
9. Bent Andersen	HMK	73,14/76,04 omg.	Eagle Weslake
10. Preben Rasmussen	HMRC	72,00/73,02 omg.	Cooper T81
11. Stephen Wagstaffe	HMRC	71,14/70,00 omg.	McLaren M2B
12. Jeffrey Mikkelsen	HMK	61,04/67,09 omg.	Cooper T81



MEDLEMSKLUBBER

KLUB	BY	KONTAKT	TELEFON	MAIL
AMRK	Aalborg	Lars Nørkjær	61677804	lars.noerkjaer@stofanet.dk
ASCR	Århus	Morten Kofoged		kofoged@gmail.com
BSCC	Billund	Henrik Fredelykke	20292757	hbf-der@mail.dk
DSR	Allingåbro	Gert Egeberg	22221131	gertegeberg@get2net.dk
ELMC	Esbjerg	Lasse Kristensen		janelasse@mail.dk
GSCC		Carsten Lau		
HMC	Herlev	Jørgen Rigtrup	21245543	jorgen.rigtrup@glostrupnet.dk
HMRK	Holstebro	Leo Thorup	28586860	leothorup@hotmail.com
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	61703123	erik@odder-modelbilkklub.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
SRDK	Glostrup	Bo Frederiksen		info@x-speedracing.dk
SMRK	Ringsted	Brian Kristensen		info@smrk.dk
SuperSlot	Aalborg	Lars Jacobsen		lars@next-stay.eu
VSC	Frederikssund	Pål Hansson	26322933	paal@scaleracing.dk
ØMR	Ølstykke	Torben Olsen		info@team-oemr.dk

.....se mere om klubberne på www.dmrudk

Hold dig opdateret med Danmarks mest komplette løbskalender for 2011 på www.dmrudk

KALENDER

Maj	Søndag	1.	1:24 S16D/Jun.+32Open	DM 2	RaceFun	Glostrup
	Fredag	6.	1:24 S16D	Junior/Senior 2-Timers	HMK	Hørning
	Lørdag	14.	1:24 Hardbody	DM 2	OMR	Odense
	Søndag	29.	1:24 WP CanAm + F1	DM 3	BSCC	Billund
Juni	Fredag	3.	1:24 Hardbody	Deutsche Plafit Meisterschaft		Tyskland
	Lørdag	4.	1:24 Hardbody	Deutsche Plafit Meisterschaft		Tyskland
	Lørdag	4.	1:24 S16D + Open 32	DM 3	SRW	Sparkær
	Torsdag	30.	1:32 Open	Summer Night Nationals	KMRC	Kolding
August	Søndag	21.	1:24 S16D + Open 32	DM 4	HMK	Hørning
	Lørdag	27.	1:24 Hardbody Classic	5-liter Rennen von Neumünster		Tyskland
September	Lørdag	3.	1:24 CanAm + RetroF1	DM 4	KMRC	Kolding
	Fredag	16.	1:24 Hardbody	DKPM	RaceFun	Glostrup
	Lørdag	17.	1:24 Hardbody	DKPM	RaceFun	Glostrup
	Søndag	25.	1:24 Hardbody Classic	DM 3	HMK	Hørning