



MINI RACING



Metris



Nr. 4 - oktober 2006

Danmarks Digitale Miniracing-blad

Reportage:
VM 1:24 Scale i Barcelona!
1. del



Metris

- nyt 1:24 scale-chassis!



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,

Så er vi vel alle ved at være tilbage efter en god og dejlig sommerferie, hvor der i det dejlige vejr sikkert ikke er tænkt så meget på miniracing.

Men nu er vi som sagt tilbage med fornyede kræfter og klar til at gå igang med det kommende efterårs mange aktiviteter.

Vi har i dette nummer 1. del af en interessant artikel om nyt 1:24 scale-chassis. Anden og sidste del bringer vi i næste nummer.

En artikel, som kan give gode tips og inspiration til denne klasse, i hvilken der køres DM i 2007 på Blue King-banen hos HMK i Hørning. Ligeledes 1. del af en interessant reportage fra IMCA-VM i Barcelona.

God fornøjelse med læsningen!

Jeg vil gerne her have lov til at sige mange tak for de mange dejlige hilsener både i forbindelse med min 50-års fødselsdag samt vort bryllup (også på Bittens vegne).....TAK!

hilsen

Redaktøren



INDHOLD

Side 3	2.afd. DM 1:24 Team-Race i Odense
Side 4	Nyt Vidunderchassis
Side 7	The Eternal Third - IMCA VM
Side 10	Carstens Tekniske Corner

Forsidefoto: Claus Kirk

Tæt på hjemmesejr i 2.afd. af Team-DM!

Det blev dog det kombinerede hold fra AMRK og HMK, som til slut trak det længste strå.

Tekst & Fotos: Jan Juul



Team Spirit lagde sig straks overlegent i spidsen, med løb ind i småproblemer, således OMR allerede i 2. heat kom i front.

Team OMR havde selv problemer og der blev vekslet pænt. Selv Neckcheese var på et tidspunkt ved at hente ind på Team OMR, men løb også ind i de allerstødestednærværende problemer for til sidst at udgå med løse magneter, som satte en brat stopper for videre fremdrift.

Tillykke til Team Spirit med mesterskabet.

Kun 3 hold havde tilmeldt sig 2. og sidste afdeling af DM for Teams 1:24 X12 Production, som blev afholdt hos OMR i Odense d. 26. august. Den ringe deltagerinteresse betyder sikkert at klassens overlevelsesmuligheder i 2007 vil være ganske svage med mindre nogle kan trække en kanin op af hatten.

De 3 hold var naturligvis det lokale Team OMR bestående af brødrene Godtfredsen samt Kim Aanundsen, som på hjemmebane altid er nogle farlige kombatanter.

Derudover var det Team Spirit med Lars Nørkjær (AMRK) og Peder Pedersen (HMK), som efter sejr i 1. afdeling var indstillet på at gentage succesen.

Sidste hold var Neckcheese Racing-Team Flaming Asshole Gang med Jan Juul og Henning Smed bag speederne og med den absolut pæneste bil.



Den pæneste bil!



Kim Aanundsen, Henning Smed & Peder Pedersen udkæmper en drabelig kamp!

Resultat 2. afd. Team-DM 1:24 X12

1. Team Spirit	2857 omg.
Lars Nørkjær AMRK	
Peder Pedersen HMK	
2. Team OMR	2839 omg.
Bjarne Godtfredsen	
Klaus Godtfredsen	
Kim Aanundsen	
3. Neckcheese Racing-Team Flaming Asshole Gang	2192 omg.
Jan Juul	
Henning Smed	

Slutstilling DM

1. Team Spirit	AMRK/HMK	90 point
2. Team OMR	OMR	73 point
3. Team Neckcheese	HMK	70 point
4. Team HMK	HMK	40 point
5. Team De Gamle	KMK	36 point

Nyt vidunder-chassis for 1:24 Scale?

Pål Hanson fra Frederikssund bygger og tester det nyeste skud på 1:24 scale-stammen. Vi bringer her første del af artiklen.

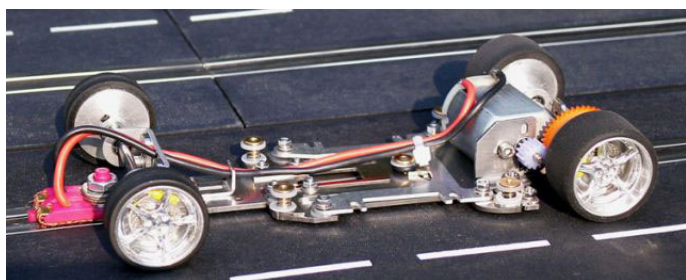
Tekst & Fotos: Pål Hanson

I 1/24 modelbils-racing findes der efterhånden en hel horde af gode chassis'er! Her i Danmark har især PlaFit og Slotvision stået for sejrene på de forskellige modelbils-baner i både classic-klasserne og i Le Mans langdistance-løbene. Til det nyligt afholdte Danmarksmesterskab var der PlaFit chassis'er på de tre første pladser, og så kom en af nykommerne, det østrigske Metris chassis ind på en fjerde plads.

Da modelbils-race (Scale) holdt sit indtog for tre år siden var det Motor Modern som stod for over 90% af de biler der deltog.

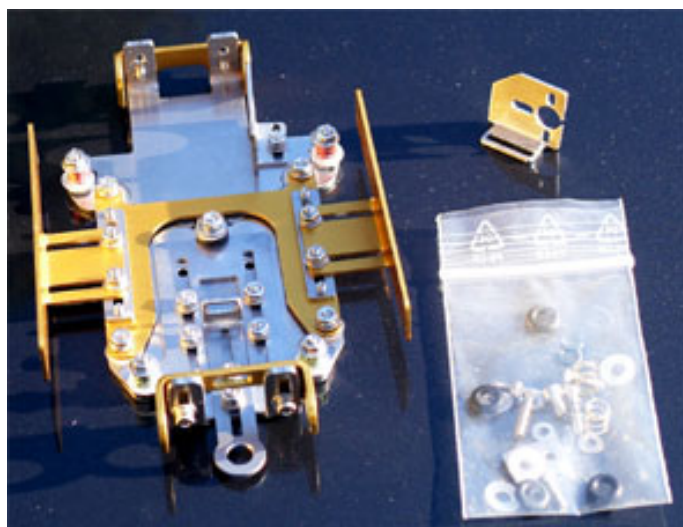
I dag er der PlaFit, Motor Modern, Metris, Slotvision og Schöler! Har vi overhovedet brug for flere chassis'er??

Tja, det kan vel diskuteres, men et faktum er det i alle fald, at der fortsat kommer nye producenter til, og den seneste er M-Racing fra det sydlige Tyskland.



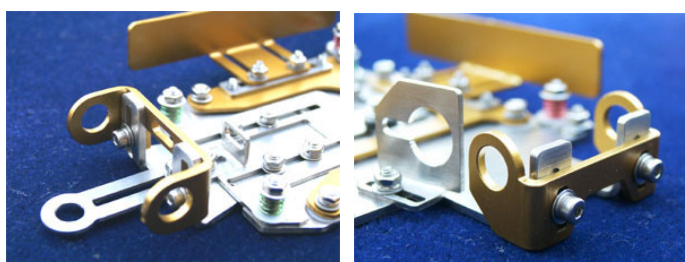
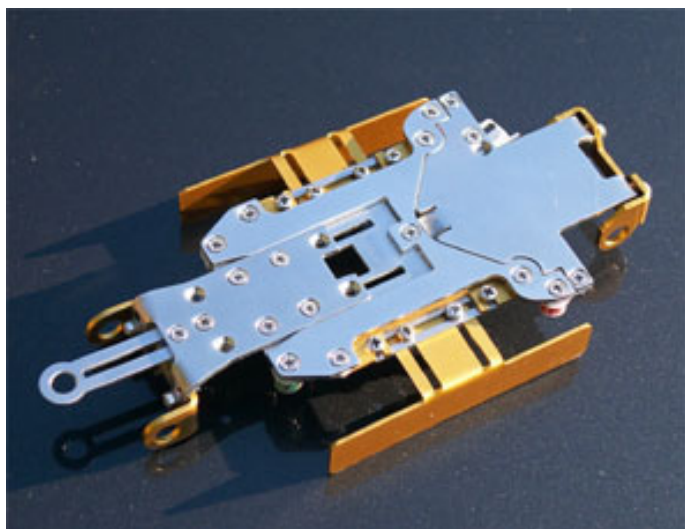
Konstruktion og teori bag C1 chassiset

Hvis man som jeg altid leder efter „The Unfair Advantage“, så er svaret JA! M-Racing fra Tyskland er en helt ny producent af et yderst spændende chassis, som har flere tuningsmuligheder end noget andet chassis jeg hidtil har set. C1-chassiset har fire fjederpunkter, hvor de fleste andre chassis kun har to. Der er et forreste T-stykke, som er trepunkts ophængt og en motor-pod som nærmest kan betegnes som et Y-stykke.



Det geniale, i mine øjne, er at man dermed kan justere for- og bagvogn uafhængig af hinanden. Det betyder også at man kan mindske karrosseri-flexet, som dybest set er en uønsket form for flex, da den ikke er styret.

Fjedersystemet og konstruktionen af chassiset minder meget om det man ser i RC-biler, og netop affjedringen virker meget mere som på en rigtig 1:1 bil. Bevares, der er ingen støddæmpere, men blot en fjeder, som vi kan skifte ud med forskellige hårdheder, men det er muligt at styre forvognen og bagvognens affjedring.



Standard leveres chassiset med en mellemfjeder monteret i alle fire fjederpunkter, og min test har jeg valgt at udføre med standard-opsætningen som den kommer fra fabrikken. Men chassiset leveres med fire forskellige fjedre, så man kan montere en hårdere eller blødere fjeder.

Der er selvfølgelig også motorholder med til både Bison- og Fox-type motorer. Dermed kan den nye ProSlot Euro motor også monteres uden problemer.

Prisen for et M-Racing C1 chassis er 650,00 kroner for et komplet færdigbygget chassis. Men der er ikke aksler og kuglelejer med i denne pris. Rygter vil dog vide at der kommer et komplet kit med stål aksler, fire kuglelejer og guide til 695,00

Fit og finish

Den generelle byggekvalitet på chassiset er rigtig fin, pasformen imellem de enkelte dele er også rigtig god, intet går stramt eller hænger fast i de bevægelige dele.

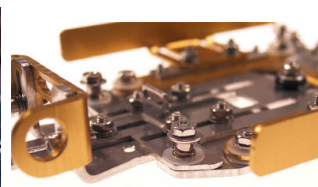
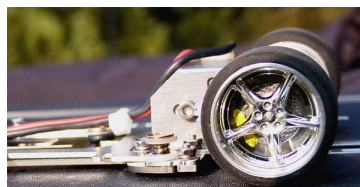
Når det er sagt så er jeg ikke helt tilfreds med akselholderne. Hullerne til kuglelejerne er for små, meget lidt for små, men kuglelejerne skal presses på plads og derefter skal man kæmpe for at line akslen op, så aksel og kuglelejer løber på den måde det skal. Når det er gjort, kan man til gengæld være helt sikker på at lejerne aldrig løsner sig igen. (Denne fejl er rettet, og på de nyeste M-Racing chassiser passer lejer og holder perfekt sammen.)

Et andet problem er, at forakselholderen er lavet af aluminium, og der er gevind til justering af aksel højden i denne alu-akselholder....Det er dømt til at gå galt!! For strammer man skruen bare en lille bitte smule for meget,...vupti, så er der ikke mere gevind! Men trøsten er at finde i en rustfri stål-forakselholder som kan købes som tune-up del.

Resten af chassis-samlearbejdet er gjort let af umbrako-skruer, samme størrelse som PlaFit bruger og stjerneskrue. Der er mange møtrikker, men alle er udstyret med låseskiver, og det virker umiddelbart fint. Jeg vil nok skifte en del af møtrikkerne ud med låsemøtrikker, bare for at være på den sikre side, men indtil videre har intet løsnet sig.

Motorholderne er konstrueret sådan, at man ikke bare kan montere pinionen og så sætte motoren fast i holderen,...nej, man skal først sætte motoren fast i holderne og så montere pinionen, endnu et ankepunkt, men selvfølgelig ikke noget, som ikke kan løses.

Alt i alt giver samlekvantiteten og materialevalget et meget solidt og holdbart indtryk.

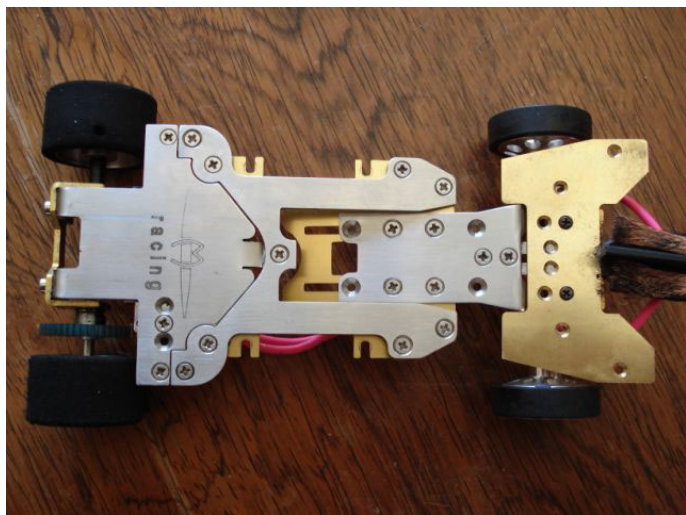


Bilerne

Jeg har valgt at bygge to forskellige biler,en GT-bil efter DMCA's DM-regler. Det vil sige at den er monteret med en Fox motor med en 12/43 gearing, og en Gr. C bil som er lavet til vores egen interne Gr. C løbsserie, hvor vi kører med Bison motor og en 12/43 gearing.

Baghjulene på begge biler er Scaleauto og har en yder diameter på 27 mm og er 16 mm bredde. Det er et skum dæk, som kommer færdigmonteret og afdrejet på en fin aluminiumsfælg, der er monteret med korrekte hjul-indsatse.

Begge chassiser og karrosserier er monteret med de standard monteringsvinkler der medfølger. Jeg har efterfølgende pålimet godt 5 gram under hver monteringsvinkel, ekstra vægt som flugter med underkanten af karrosseriet. Jeg har monteret en kulfiberaksel foran og en titaniumaksel bag. Begge dele for at spare vægt, det giver ca. 6 grams besparelse, ikke helt uvæsentligt. Så kan man nemlig lege med vægtfordelingen, og helt i salige Colin Chapmans ånd, som jo sværgede til „at lettere er bedre“..... selvom det måske ind imellem kan kompromittere holdbarheden.



DMCA GT bilen

Karrosseriet jeg har monteret på GT-bilen er et Wiesel resin, Porsche 996 GT3. Ikke verdens letteste, men med lexan-vinduer og en special fremstillet lexan-kørerindsats, har man sparet over 15 gram.

Dernæst har jeg brugt min Dremel til at fjerne resin på indersiden af karrosseriet, så der ikke er for meget overflødig vægt.



Alt i alt har denne slankekur gjort at karrosseriet er kommet ned på en brugbar vægt, og det overholder reglernes krav om en minimums vægt på 60 gram. Frihøjde under bilen er sat til 1,2 mm. Sporvidden foran er 76,5 mm, sporvidden bag er 81 mm, og akselafstanden er 102,5 mm, total vægten for den køreklare bil 192 gram. Chassiset havde jeg ikke gjort noget ved, det var standard opsætning som leveret af fabrik. Der blev dog under bane testen monteret et i alt 10 grams front vægt kit som giver ca. 5 gram under forakslen.



Gr. C Raceren

Her har jeg brugt en Hasegawa Jaguar XJR-9, som både er tynd og let når den er færdigbygget. Frihøjden under chassiset er 1,2 mm. Sporvidden foran er 75 mm og bag er sporvidden „kun“ 80 mm. Akselafstanden er 115 mm. Den komplette bil vejer 200 gram.

På chassis-siden havde jeg her modificeret en del og ændret i grund opsætningen. Ud over front vægt kit på 10 gram, har jeg her sat de sølvfarvede hårdere fjedre i de bagerste fjedertårne. Foran har jeg bibeholdt de bløde hvide fjedre. Yderligere har jeg fjernet noget materiale fra den forreste T-plade således hele forvognen kan vippe nedad. (mere om dette trick i en senere artikel.)



THE ETERNAL THIRD!



1.del af en reportage fra VM 2006 1:24 Scale i Barcelona.

Tekst & Fotos: Pål Hanson

Dette års IMCA Worlds har stået i kaosets tegn!

Francesc Reyes som skulle være arrangør, lovede for et år siden, at han kunne skaffe sponsorer for • 125.000,00, få tre nationale TV selskaber til at vise indslag fra løbene, få Barcelonas borgmester til at stille en af de tidligere OL pavilloner til rådighed til banerne, der skulle køres på,og her taler vi om en nybygget Blue King plus en træbane af mærket Concept Track fra MRRC/CricCrac. Da „Push came to Shove“ som de siger „over there“, kunne Hr. Reyes absolut intet skaffe. Det vil sige....det er jo løgn, for der var en 6-spors Carrerabane på en nedlagt kasserne 50 km fra Barcelona!

Og det er her historien egentlig starter.....

Barcelona sidst i august er en stor varm by, som efter sigende har en masse kultur at byde på, ud over de store lange sandstrande og den dejlige spanske mad og vin!! Jeg elsker for eksempel skaldyrs Tapas.

Hvis man som jeg, var deltager ved dette års IMCA Worlds, oplevede man absolut INTET af dette!!

Barcelona for mig, er indersiden af en ældre spansk militærkasserne, en barak uden aircon, 40-45 grader INDENDØRS, en 6-spors Carrerabane, og et par timer hver nat på et dejligt køligt hotelværelse på 3,5 x 3,5 meter et stenkast fra Circuit de Catalunya, hvor jeg og Henrik Hasager ialt over 4 døgn opholdt os i samlet 10 timer!

Ingen kultur, ingen Tapas, ingen Rioja, ingen Sangria, ingen Paella!! Absolut ingen badestrand eller kølige longdrinks. Kun 48 svedige, for de flestes vedkommende lettere overvægtige, mænd med deres 1/24 model biler!!!

Som det måske fremgår af min indledning, ja så var forventningerne ikke store. Jeg selv havde meldt fra til IMCA Worlds for noget tid siden, mens Henrik først havde meldt fra i juli. Men efter opringninger fra Jean Pierre Van Rossem og Tamar Nelwan fik vi lavet en sponsor aftale med mit firma Neuco A/S, og så blev der bestilt flybilletter og hotel! I Barcelona blev vi hentet af Francesc Reyes, som hele vejen ud til banen fortalte om alle de sponsorer og aftaler, han havde haft på plads, men som alle faldt igennem i sidste øjeblik. Francesc Reyes er en flink og rar fyr, men en drømmer – det er noget vi andre også skal huske på, når vi skal arrangere IMCA Euronats 2007 – lad være med at love for meget!

Selve banen var en 41 meter 6-spors Carrerabane, på godt og ondt, mest en ulempe for USA-kørerne, vi Europæere er mere vant til den slags. Banen havde et godt og neutralt udlæg, som var let at lære.

Jeg havde bygget to biler, en Porsche 996 GT3 til Endurance-delen og en Nissan R34GT til selve Worlds. Begge biler med M-Racing C1 chassis. Jeg havde brugt en grund opsætning, som fungerer fint på Vikings Scaleracing Clubs bane, som jo også er en Carrerabane, og begge biler virkede fint. Under den indledende træning kørte jeg fjerde hurtigst tid med Porschen og Nissanen lå også pænt med gode tider.

Til Endurance-løbene skulle vi køre med tre mand på hver bil, og vi stillede med et Inter-Skandinavisk hold.

(Red.: nærmere Nordisk, da Finland ikke hører til Skandinavien!)

Porschen skulle køres af Marko Salomaa, Arttu Salomaa og mig selv. Marko og Arttu (Far og søn.) er habile og dygtige scale-kørere, men dette var deres første forsøg ud i modelbils racing, og de havde meget svært ved at finde en rytme med bilen, som jeg selv kunne køre omkring 1 sekund hurtigere med end de to Finner!

På Henriks Masserati MC12 skulle Kai Kivekas, Henrik og jeg selv køre.



Her kørte vi alle tre top 5 tider under træningen, og det så ud til at vi kunne få en god placering.

Så med det in mente gik vi i krig med Franco Gianotti Cuppen.

Franco Gianotti Cup

Her fik det Inter-skandinaviske hold sig en rigtig dukkert. Jeg selv kørte både Masserati og Porschen, så bane tid fik jeg nok af. På Masserati havde vi problemer med at finde en god rytme. Bilen kørte hurtigt nok, men for Kai var det uvant at køre med en PlaFit bund, især en planke – altså et chassis helt uden affjedring – så vi endte helt nede på en 11 plads.

Med Porschen gik det ikke meget bedre. Jeg kørte selv spor 1 og 2 og her satte jeg gode og hurtige tider, og faktisk førte jeg på et tidspunkt løbet for GT2 biler. Men det holdt ikke. De to finner Marko og Arttuu kørte for første gang i deres liv en Modelbil, og deres håndtag var justeret til Eurosport-biler, dermed var de for aggressive, og Porschen skulle virkelig KØRES for at man fik tiderne ud af den. Sidst blev vi ikke men det var tæt på med en 15.-plads!

5th BNL RACE FESTIVAL

1. C. Kremer/Ph. Kremer/R. Seif	D	Saleen S7R	200	GT1
2. M. Niemas/P v Rossem/Y v Rossem	B	Maserati MC12	199	GT1
3. B. Saunders/G. Heymann/Paterson	COM	Aston Ma DBR9	192	GT1
4. F. Reyes/J. Torres/D. Gonzalez	E	Maserati MC12	189	GT1
5. N.de Wachter/T.Nelwan/G.Inäbnit	NL	Aston Ma DBR9	187	GT1
6. M. Oosterling/H.Van Gool/G.Klinge	NL	Ferrari F430	183	GT2
7. Ph. Kremer/Y. v Rossem/M.Niemas	D	Porsche GT3	179*	GT2
8. A. Vidal/J. Giral/A. Sarrabia	E	Ferrari F430	173	GT2
9. G.Bernardino/F. Hood/C.Radisich	AM	Aston Ma DBR9	172	GT1
10. G. Montiglio/"Paco"/J. Miskolci	I	Aston Ma DBR9	170	GT1
11. K.Kivekäs/H.Hasager/P.Hanson	SCN	Maserati MC12	165	GT1
12.B.Justice/J. Emmons/Garcia sr	AM	Ferrari F430	165	GT2
13. S.Mazzarella/Ortega sr/Saini	I	Ferrari F430	163	GT2
14. t.Ooms/P. Garcia/Ortega jr	COM	Ferrari F430	161	GT2
15. Salomaa sr/Salomaa jr/P. Hanson	SCN	Porsche GT3	155	GT2
16. G Mertens/M.Philippaerts/Cuppens	B	Ferrari F430	118	GT2

I det næste løb gik det meget bedre for Maseratien.

Kai havde fået styr på kørestilen, og vi havde igennem hele løbet en heftig kamp med Commonwealth Aston Martinen, som blandt andet blev kørt af Brian Saunders. Også den Italinske Aston måtte vi kæmpe hårdt med, men til sidst blev det til en 6-plads. Med GT2 Porschen gik det til gengæld ikke bedre, men vi kørte stabilt og endte med nøjagtig lige så mange omgange som i det første løb! Og det blev til en 15 plads igen.

Så skulle der køres European Model Car Championship, og her skulle jeg køre sammen med Arttuu, og Henrik skulle køre med Kai.

For at forberede sig til de individuelle mesterskaber aftalte jeg med Arttuu at han kørte 4 spor, mens jeg selv kun kørte to spor 1 og 6. Arttuu havde justeret sin kørestil, så den ikke var så aggressiv, men lige lidt hjalp det. Der var alt for mange afkørsler, og vi endte på en absolut sidsteplads!

6th IMCA's RACE OF THE CHAMPIONS

1. C. Kremer/Ph. Kremer/R. Seif	D	Saleen S7R	197	GT1
2. N.de Wachter/T.Nelwan/G.Inäbnit	NL	Aston Ma DBR9	193	GT1
3. F. Reyes/J. Torres/D. Gonzalez	E	Maserati MC12	192	GT1
4. G Mertens/M.Philippaerts/Cuppens	B	Ferrari F430	191	GT2
5. B. Saunders/G. Heymann/Paterson	COM	Aston Ma DBR9	184	GT1
6. K.Kivekäs/H.Hasager/P.Hanson	SCN	Maserati MC12	183	GT1
7. G. Montiglio/"Paco"/J. Miskolci	I	Aston Ma DBR9	181	GT1
8. M. Niemas/P v Rossem/Y v Rossem	B	Maserati MC12	178*	GT1
9. M. Oosterling/H.Van Gool/G.Klinge	NL	Ferrari F430	177	GT2
10. A. Vidal/J. Giraldo/A. Sarrabia	E	Ferrari F430	173	GT2
11. G.Bernardino/F. Hood/C.Radisich	AM	Aston Ma DBR9	173	GT1
12. S.Mazzarella/Ortega sr/Saini	I	Ferrari F430	171	GT2
13. Ph. Kremer/Y. v Rossem/M.Niemas	D	Porsche GT3	164	GT2
14. B. Justice/J. Emmons/Garcia sr	AM	Ferrari F430	160	GT2
15. Salomaa sr/Salomaa jr/P. Hanson	SCN	Porsche GT3	155	GT2
16. T.Ooms/P. Garcia/Ortega jr	COM	Ferrari F430	148	GT2



Henrik og Kai gik det lidt bedre for, selvom Henrik måtte sande, at det var svært at være både deltager og løbsleder, og det stressede ham, så hans stints var alt for dårlige i forhold til Kai.

Længe lå de oppe på en anden-/ tredjeplads, men især Henrik mistede en del omgange i sine sidste stints, så det blev kun til en 8 plads.

Efter dette løb var der en pause hvor vi fik udleveret bilerne og havde en halv time til at finjustere og ændre opsætninger.

Reportagen fortsættes i næste nummer!

14th EUROPEAN MODEL CAR CHAMPIONSHIP

1. Brian Saunders/Gustav Heymann	COM	Aston Ma DBR9	191	GT1
2. Christoph Kremer/Ralf Seif	D	Saleen S7R	190	GT1
3. Tamar Nelwan/Gabriel Inäbnit	NL	Aston Ma DBR9	189	GT1
4. "Piki" van Rossem/Geert Mertens	B	Maserati MC12	188	GT1
5. Nick de Wachter/Marcl Oosterling	NL	Ferrari F430	186	GT2
6. Francesc Reyes/Juanma Torres	E	Maserati MC12	186	GT1
7. Daniel Gonzalez/Pol Garcia	E	Ferrari F430	182	GT2
8. Kai Kivekäs/Henrik Hasager	SC	Maserati MC12	179	GT1
9. Philip Kremer/Youri van Rossem	D	Porsche GT3	179	GT2
10. Giovanni Montiglio/Jozef Miskolci	I	Aston Ma DBR9	178	GT1
11. Robby Cuppens/Mich Philippaerts	B	Ferrari F430	178	GT2
12. "Gugu" Bernardino/Benny Justice	AM	Aston Ma DBR9	175	GT1
13. John Emmons/Chris Radisich	AM	Ferrari F430	167	GT2
14.T.Ooms/Al Paterson	COM	Ferrari F430	163	GT2
15. "Paco" Ballotta/X. Saini	I	Ferrari F430	159	GT2
16.Pal Hanson/Salomaa jr	SF	Porsche GT3	145	GT2



Carsten's *Tekniske* Corner



ANGLEWINDER FRA SLOT.IT.....

Nogle af de nye modeller fra Slot.It vil have motoren monteret som angle-winder. Angle-winderholder vil også kunne monteres i enkelte af Slot.It's eksisterende modeller.



Ny Verdensrekord på Kingen.....

På den nye Gary Gerding Blue King hos Buena Park Raceway er der blevet sat ny verdensrekord i sammenlagte omgange for et G7 race. Mike Graversen kørte 1183 omgange på 8 x 5 min. Dette er et snit på 147,857 omgange pr heat. Flest antal omgange i et heat blev 155.



FERRARI 250 GTO FRA FLY.....

Den nye Fly Ferrari 250 GTO er en af firmaets bedste med fine detaljer og lækker finish, og kan godt sammenlignes med Revells gamle klassiker.

Fly's model er virkelig godt detaljeret. Her er et par fotos til sammenligning.



JUBILÆUMSMODEL.....

Tidligere på året fyldte formanden (Jan Juul) som bekendt 50 år. Dette indbragte bl.a. nedenstående model fra folk i miniracing-kredse.

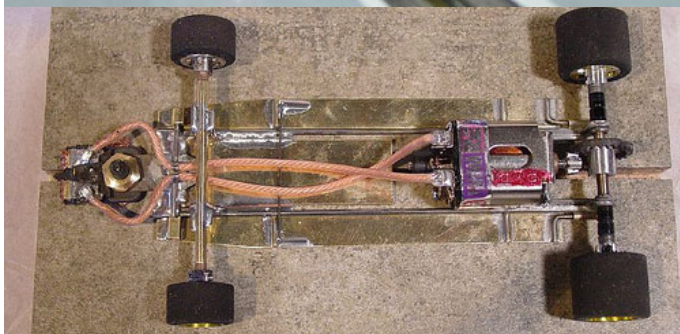


....samt denne eksklusive Ferrari 330P4 med RIKO-chassis.....en ægte klassiker!



1:24 VINTAGE F1.....

I USA køres på klubplan med 1:24 Vintage F1 biler (se nedenstående fotos). Klassen ser også ud til så småt at have udbredt sig til Norge, hvor man i Asker prøver at starte klassen op på klubplan. Måske det var en idé for Danmark også?



NY BANE OG KLUB.....

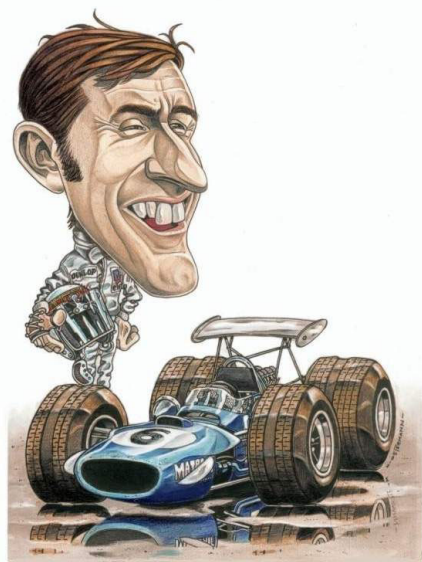
D. 25 Juli, 2006 åbnede Blavstrød Slotcar Racing Club officielt dørene til en ny bane i Nordsjælland.

Banen, der er godt 21 meter lang og med 4 spor, er specielt velegnet til S16D og Scalerace biler.

I første omgang skal den bruges til at forkorte den lange sommerferie, som ellers er rådende på Sjælland, Men der er allerede også ved at opstå en klub af lokale unge mennesker, nye folk som vi rigtig gerne ser komme ind i vores hobby.

Nyd billederne fra en god dag i solen, med grill på terrassen, og masser af race i garagen.





Check.....

www.dmrु.dk

....for de samlede resultater!

KALENDER

September

- 3. Syd-Cuppen 4 - 1:24 Production X12 og Eurosport, Öneköp Sverige
- 9. SLEMC 1, 1:32 Slot.It, Smederingen, Holstebro
- 14. JLMS 1 2006/07, 1:24 S16D, HMK, Hørning
- 23. DM 3 afd. 1:24 Production S16D + Open X12, AMRK Aalborg

Oktober

- 7. DM 3. afd. 1:24 S16D Junior + 1:32 S16D, OMR Odense
- 7.-14. ISRA 1:24 + 1:32 Verdensmesterskab, Italien
- 12. JLMS 1 2006/07, 1:32 S16D, Blue Tornado, Kolt
- 14. SLEMC 2, 1:32 Slot.It, Euroscale, Aalborg

November

- 4. OMR 500 1:32 Scalextric NASCAR Oval-Race, OMR Odense
- 11. DM 4. afd. 1:24 S16D + Open12, HMK Hørning
- 16. JLMS 2 2006/07, 1:24 S16D, Holzenheim, Viby
- 18. SLEMC 3, 1:32 Slot.It, Haslund, Randers
- 26. DMRU Delegeretforsamling i Hørning

December

- 7. JLMS 2 2006/07, 1:32 S16D, AMRK, Aalborg