



MINI RACING



Net



Nr. 6 - februar 2007

Danmarks Digitale Miniracing-blad

ISRA VM 2006
i Italien!



„Spurvens“ sidste pip!



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

Lars Nørkjær

Scale-udvalg:

Erik Mathiasen

René Schrøder

Per Dyrholm

Sekretariat:

c/o Jørgen Erik Jørgensen

Bådvej 80

5240 Odense SØ

Udgiver:

Dansk Mini

Racing Union



I samarbejde
med

**Neckcheese
Publishing**

Kære miniracing-entusiast,

Så ta'r vi hul på MR-Nyts andet leveår.

De som endnu ikke har købt MR-Nyts

Års-CD 2006 med numrene 1-5 samt sjæl-

dent extramateriale fra „Det Gamle Arkiv“

og meget andet godt, kan stadig nå dette ved

henvendelse til radaktøren.

Prisen er kun DKK 30,- excl. evt. forsendelses-
omkostninger.

Ellers tegner 2007 til at blive et spændende år

med mange gode arrangementer (se også

MR-Nyts lækre kalender på foramtalte CD),

med det forestående DM for Scale i Hørning

som værende et af dem vi vil berette om i næ-

ste nummer.

Har du lyst til at skrive om et arrangement,

stort eller lille.....så send dit materiale til

redaktionen. Eventuelle billeder skal helst

sendes særskilt.

Det behøver ikke være store artikler, men små

notitser og kommentarer modtages også gerne.

Håber at høre fra jer!

hilsen

Redaktøren

INDHOLD

Side 3 „Spurvens“ Svanesang

Side 6 ISRA VM i Italien

Side 12 Carstens Tekniske Corner

Side 14 Tottenham Retro Cars - regler

Forsidefoto: Henning Smed

„Spurvens“ Svanesang!

En æra er slut i det midtjyske. En stjerneklar tirsdag aften blev det sidste løb kørt på Spurveringen i Randers.

Tekst: Henning Smed

Fotos: Henning Smed & Jan Juul

Spurveringen er ikke kendt på landsplan, men i lokalområdet er den næsten blevet en institution.

Det er ikke en klubbane, men Carsten Andersens privatbane, som dog ikke havde megen privatdimension over sig. For i modsætning til de fleste privatbaner, som er opstillet i et ledigt kælder- eller loftsrum, så råder Carsten over en gammel fabriksbygning i baghaven.

Bygningen er meget velindrettet med et mindre lokale, hvor Carsten bruger meget af sin tid på at male styrthjelme til 1:1

racerkørere så som bl. a. Tom Kristensen og Jan Magnussen, og så et meget større lokale, som er hjemsted for Spurveringen. En ca. 40 meter lang 4-sporet Scalextric-bane, som i det ene hjørne har et helt unikt særkende: En stejl stigning, som i løbet af 3 meter hæver banen over en meter i vejret op imod en hårnål, hvorefter man igen tumler ned ad bakke for via en 90 graders kurve at vende tilbage til den flade bane. En yderst krævende sekvens - især at afstemme sin opbremsning til 90-graderen for enden af bakken er uhyre vanskeligt.



Banen har været et fast ankerpunkt i den midt-nordjyske SLEMC, men er mest kendt for de mange 24-timers løb, der er blevet kørt. Inspirationen til 24-timers løbene var naturligvis den ægte vare på LeMans og hvert år i maj kunne Carstens grund også godt ligne en miniudgave af LeMans og omegn. Masser af telte på græsplænen - store motorhomes i indkørslen (og de VAR virkelig store) - og intenst ræs på banen, som blev overvåget af ikke så få tilskuere som kom dryssende forbi hen over hele døgnet. Ja der manglede faktisk kun det store pariserhjul - tænk at der ikke var nogen, som nåede at hitte på det.



DTC-kører, Casper Elgaard på besøg under 24-timersløbet på Spurveringen i 2003. I baggrunden DMRU-formand, Jan Juul klar til race!

24-timers løbene kulminerede i 2003 og 2004. TV2 Østjylland transmitterede direkte fra banen med parabol OB-vognen parkeret i indkørslen udenfor og Casper Elgaard var med - først som flagsvinger ved start og mål, men året efter også som deltager sammen med 3 andre DTC- og rallykørere! Joh, Spurveringen 24h var en BEGIVENHED - det man borte fra den jyske muld ville kalde et EVENT. Rent sportsligt var der også mange minder. Hvem af deltagerne vil nogensinde glemme 2002-udgaven, hvor lidt over 2 omgange (88 meter eller ca. 30 sekunder) skilte de to førende hold efter 24 timer? Da kunne man tale om en intens og fortættet stemning i de sidste timer.



Rigtig natstemning over 24-timersløbene på Spurveringen!

Så da rygterne begyndte at løbe om, at Carsten ville nedlægge Spurveringen for at få plads til det hastigt ekspanderende snublekyse-klatmaleri, begyndte snakken om et afskedsløb også. Og da Carsten ikke selv kunne få samlet sig til at stable noget på benene, var det oplagt at "Den Hemmelige Liga" måtte på banen. Nu er det tanken, at denne artikel skal handle om Spurveringen, men her må det være på sin plads lige at tage en lille afstikker og kort introducere "Den Hemmelige Liga", som er blevet et veletableret - omend ganske ukendt - begreb i det østjyske. Det er en ikke-eksisterende løbs-serie, som med irregulære mellemrum tropper op på tilfældige baner for at afvikle et godt ræs. Løbene annonceres ikke, hvorfor man aldrig ved hvem der kommer - alle kører under pseudonym, hvorfor man heller ikke bagefter ved, hvem der var der - og ofte forsvinder resultatlisten, så man heller ikke ved, hvem der vandt! Men to faste regler er der: Der køres med standard Whitepoint-biler fra dengang far var dreng, og de må ikke være bredere, end de kan passere hinanden på en Scalextric-bane. I bund og grund et bragende sundt koncept, som har leveret prægtigt ræs hver gang.



Nok om "Den Hemmelige Liga", som der i ligaens ånd ikke vil blive afsløret yderligere detaljer om her. "Den Hemmelige Liga" orienterede Carsten om, at man ville køre afskedsløb på Spurveringen tirsdag d. 16/1 og sådan blev det.

Carsten selv forventede en 7-8 hemmelige gæster, så stor var hans overraskelse da der blev ved med at strømme folk til og til sidst var der op mod 20 hemmelige kørere, som ville være med en sidste gang.

Bilerne var det sædvanlige sammensurium af Kadetter, Volvo 544, Escorter og andre herlige 60'er og 70'er modeller, men en nytilkommet skilte sig ud: Bumle fra filmen Cars. Godtnok var det ikke en Whitepoint lexan karosse, men i stedet en ombygget Bilka-model, men dispensation er til for at blive givet og Bumle viste sig at matche resten af feltet udmærket - både i tempo og især i stil, hvor han var helt i særklasse.



Bumle fra Disney-filmen „Cars“ var naturligvis også med til at markere lukningen af Spurveringen!

Løbet blev en værdig afslutning for Spurveringen. Midtvejs opdagede man, at computeren var ved at kløjs i de indviklede pseudonymer og ikke kunne kende forskel på flere af navnene, hvilket komplicerede resultatberegningen en del. Helt i Spurveringens ånd, for pludselig kunne alle huske det første 24-timers løb, hvor en vågen sjæl midt om natten opdagede at computeren var holdt op med at tælle omgange og en nærmere undersøgelse viste, at den havde været død i mindst halvanden time! Dengang blev problemet løst ved at sjusse sig frem til, hvordan det var gået og samme princip blev brugt denne gang - også helt efter "Den Hemmelige Ligas" regelsæt. For yderligere at vanskeliggøre løbsafviklingen blev det besluttet at strømmen på banen blev vendt til de sidste heats, hvilket flyttede noget rundt på styrkeforholdet.

Således lykkedes det efter nogle timers underholdende ræs at finde 4 kørere til den afsluttende finale på Spurveringen, hvor der skulle dystes om den store og ærefulde "Det var så det"-pokal. Naturligvis skulle der køres den "forkerte" vej rundt i finalen, som blev en spændende dyst - dog mest om de sekundære placeringer. Klapsalverne fulgte de 4 kørere i mål inden stilheden sænkede sig over Spurveringen, som om kort tid kun findes i den "Spurveringen Memorial Calendar 2007" som Carsten fik overrakt til evigt minde om sin racerbane.

Finaleresultat fra Spurveringens afskedsløb:

- 1: Wally Wombat - Ford Escort Mk. I
- 2: Hubert Wankelträumer - Lotus Europa
- 3: Jean-Claude le Bouef - Fiat 124 Spider
- 4: Willy Weber - Opel Manta A



Baneer Carsten Andersen (i Hemmelig Liga kredse kendt som Rudy Cardan) sammen med aftenens vinder Wally Wombat (alias Mogens Hejlesen).

PS: Der cirkulerer allerede rygter om, at der er planer om at bygge en Gærdesmutte - en mindre træbane - i et lille lokale ved siden af styrthjelmslakeringshallen. Et spændende initiativ, som vi vil følge op på, hvis der viser sig at være hold i det.

MINDEORD

Lørdag d. 2. december 2006 mistede miniracesporten en af sine gamle pionerer, idet Sven Sponholtz, i en alder af kun 63 år, døde efter forholdsvis kort tids sygdom.

Sven var med i mini-racing helt fra sportens barndom og var med til det første officielle DM i 1965. Han var aktivt medlem i Silkeborg og Omegns Mini Racing (SOMR), men var også bagmand ved opstarten af en klub i Herning, som dog kun fik en kort levetid, og det var ved denne lejlighed, at jeg selv lærte Sven at kende sidst i 60'erne.



Fra DM i 1965, Sven Sponholtz længst til højre med præmiehøsten!

På et tidspunkt var det dog interessen for pistolskydning, som træk meget, men senere vendte Sven tilbage til først R/C-racing, som han også havde dyrket en smule, da denne kom til Danmark omkring 1970. Senere blev det Karting-sporten og igen Mini-Racing som blev hovedinteresserne, bl.a. sammen med sønnen Michael hos Hørning Miniracing Klub.

Sven var en utrolig rar og behagelig person, som aldrig var bange for at hjælpe andre, ligesom han var kendetegnet ved et stort engagement og entusiasme omkring de ting som optog ham. Altid udadvendt og god for en hyggelig snak med andre mennesker.

Tak for mange gode minder.....du vil blive savnet af mange!

Jan Juul
DMRU-formand



Sven hos HMK i 2006!

ISRA VM 2006 i Italien



Lars Nørkjær fortæller om sin deltagelse og sine gode resultater i dette prestigefyldte event

ISRA VM er årets største Mini Racing begivenhed- hvis man altså er til træbanerace med mulighed for egen konstruktion af chassis og frit motorvalg.

VM foregår over 9 dage og der køres i 4 forskellige klasser, hvilket i sagens natur afholder en del fra at deltage i et VM, så de der deltager er enten meget entusiastiske, blandt de bedste i verden, eller også bor de meget tæt på selve stedet, hvor VM afholdes. Man skulle tro at 9 dage giver masser af tid til at få toptrimmet sine biler, men dagene går med forbedringer af bilerne, stå i kø for at komme til at køre, træne med bilen, forbedre bilen (chassis, dæk, motor), holde øje med hvornår det er ens tur til at træne, stå i kø, træne – dagene simpelthen flyver af sted.

I 2005 da VM afholdtes på Malta „glemte“ jeg at spise frokost og fik kun morgenmad samt sen aftensmad, hvilket resulterede i, at jeg tabte mig 3 kg!! Og de der kender mig ved, at jeg bestemt ikke behøver at tabe nogle kg. Derfor var det vigtigt for mig, at jeg denne gang fik lokaliseret den lokale købmand/supermarked, så der kunne handles frugt, brød, kiks m.m. Dette havde jeg talt med min Teamrace makker, Christer (Christer Helgesson fra Sverige, red.), om. Så da vi ankom til VM byen Soragna og havde tjekket ind på vores hotel,

Tekst & Fotos: Lars Nørkjær



Det skandinaviske pit-bord (Lars plus en hel masse svenskere!)

Stella d'Oro, gik vi på sightseeing i Soragna for at spotte diverse spisesteder og købmænd, så var der styr på det! Nu er det bare sådan, at alt lukker nogle timer midt på dagen i Italien, hvilket Christer og jeg brugte 4/5 dage til at finde ud af!!

Sidste år på Malta opnåede Christer og jeg en flot 7. plads i Teamracet OG vi var opsatte på at det ikke skulle fremstå, som om vi bare var heldige på Malta. Vi snakkede selvfølgelig en del taktik og var enige om, at en 10. plads eller bedre var acceptabel. Lørdag startede den frie træning og som træningen skred frem blev det klart for Christer og mig, at vi kørte nogle helt OK tider med vores Production bil. Samme aften sagde Christer, at top 8 i løbet nu var vores mål. Den var jeg med på – og hvis det lykkedes så skulle det fejres med en barbering hos barberen (ideen fik vi, da den lokale barber havde til huse lige overfor vores hotel).

Søndag fortsatte træningen, nu efter ranking, hvilket ikke var så stresset som lørdagens frie træning. Vores Production bil havde vi fået trimmet helt fantastisk, men jeg kunne derimod ikke rigtigt få fart i mine Open motorer, men det påvirkede mig nu ikke synderligt, da mit fokus lå på mandagens Production tidtagning og race. Mandag fik vi udleveret vores Production dæk og motor, så tiderne til træningen viste nu et reelt billede af de enkelte holds formåen – alle havde jo „ens“ motorer.

Tidtagningen i Teamrace er ikke tidtagning som vi kender den fra DMRU løb, men 2 x 30 sek.



Kø til teknisk kontrol!

og så er det den samlede distance, som teamet har tilbagelagt der bliver afgørende for indplacering i heat + at denne distance bliver lagt til selve løbets omgange! Efter tidtagning lå vi på en 4. plads – og blev indplaceret i Finaleheat A. Jo - Christer og jeg var i den grad tændt! Endelig, efter mange timers venten blev det tid til A-finalen i Teamrace – 8 x 7,5 min. Da det er ugens første finale og alle køreere stadig er friske og ved godt humør, var der vel 200 eller flere rundt omkring banen. Aftalen var, at jeg skulle starte, og Christer skulle slutte racet af.



Production-bilerne klar til tidtagning. Siddende ses den kendte chassiskonstruktør, Ernie Mossetti!



Finalen for 1:24 Production X12 Team

Det var en exceptionel god oplevelse, at stå der med controlleren i hånden imellem Horky, Gawronski, Saunders, Krcil, Santerelli, ... og se rundt på alle de mennesker der snakkede, tog billeder og bare ventede på at løbsleder Andy Wasserman satte løbet i gang. Det viste sig hurtigt, at det faktisk kun var det rent italienske hold med Castricone og Santerelli, som kørte hurtigere end os andre. Christer og jeg sloges om de næste placeringer med Gawronski/Chin, Horky/Korec samt Trigilio/Niccolai, som havde kørt i B finalen. Efter 5 heat lå vi på 3. pladsen 1 omgang efter Gawronski/Chin og 1 omgang foran Horky/Korec. Efter 6. heat var vi stadig på 3. pladsen, nu 3 omgange efter Gawronski/Chin og 3 foran Horky/Korec. Efter 7. heat overlod jeg bilen til Christer kun 1 omgang efter Gawronski/Chin, samtidig var Castricone/Santerelli løbet tør for kul (fjederen gik på kulholder – godt at vi havde sparet motoren til løbet). Nu var vi altså på 2. pladsen – kun 1 omgang efter Gawronski/Chin. Christer kunne ikke følge med Amerikanerne (vores bil havde fået en dækskade allerede i 3. heat, den begyndte nu at drille i samtlige højresving) så Christer kørte sit eget løb for at holde 2. pladsen.

Da 8. heat sluttede, var vi på omgangshøjde med Trigilio/Niccolai, men vores bil havde sammenlagt kørt en halv banelængde mere. Vi var nr. 2 i verden! Alle klappede, lykønskede,

tog billeder – det var helt vildt. Samme aften/nat tog vi på italiensk restaurant og bestilte den dyreste middag restauranten kunne tilbyde. Tirsdag morgen besøgte vi barberen i Soragna, vi var jo kommet i top 8!



Et par glade kørere efter racet - Lars og Christer!



Lars i aktion igen!.....dog her hos den lokale barber!

ISRA Worlds 2006 Production 24 - Team Race

Driver 1/Driver 2	Final	Final Qual	Total	ISRA points
1 Paul Gawronski Tracy Chin	A	546,26 8,8	555,06	50
2 Lars Noerkjaer/ Christer Helgesson	A	541,85 8,87	550,72	45
3 Paolo Trigilio Paolo Niccolai	B	541,67 8,5	550,17	40
4 Roberto Rotoni Gianluca Calvanelli	B	533,81 8,65	542,46	36
5 Vladimir Horky Josef Korec	A	532,42 8,87	541,29	32
6 Petr Krcil Jirka Karlik	A	526,1 8,94	535,04	29
7 Andris Podosinoviks Janis Rage-Ragis	A	525,22 8,79	534,01	26
8 Piero Castricone Guido Santarelli	A	521,29 9,46	530,75	24

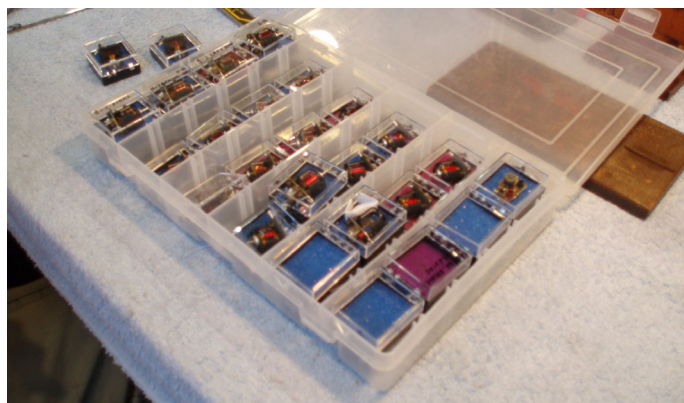
Nu fulgte 1/32 F1 og 1/32 Eurosport – det gik ikke så godt, på intet tidspunkt kørte jeg godt med nogle af de små biler. Men jeg havde derimod store forventninger til 1/24 Eurosport. I 1/32 Eurosport havde jeg bemærket, at dækkene hurtigt blev slidt ned, så jeg havde allieret mig med Lasse Åberg, som sagde, at han kunne skifte dæk på små 10 sek., så med Lasse Åberg som min Pitman og en nyindkøbt motor, var jeg ved godt humør. Alt gik da også fint. Lasse og jeg fulgte nøje mit dækslid og aftalte, at der skulle skiftes dæk i starten af 6. heat. Dæk blev skiftet, men bilen rørte sig ikke ud af stedet! Kronhjulet var ikke limet godt nok på akslen – jeg løb over til mit pitspace, monterede gear og dæk på en ny aksel, løb tilbage til Lasse som monterede det hele en gang mere... Men ak, jeg missede semifinalen med 8 omgange. Men VM havde nu været en succes, nr. 2 i Teamrace og en indplacering som nr. 25 på verdensranglisten.

ES-32

Pos.	Name	Qual.	Heats	Quarter	Semi.	Final
1.	Guido Santarelli	5.617	–251.18	–339.24	–420.45	
2.	Michael Landrud	5.284	–328.72	–	–	–419.89
3.	Vladimir Horky	5.285	–324.98	–	–	–413.53
4.	Jiri Karlik	5.736	–239.29	–332.32	–394.97	
5.	Paul Gawronski	5.335	–328.22	–	–	–384.32
6.	Milos Hojer	5.517	–241.24	–323.85	–383.34	
7.	Andris Podosinoviks	5.563	–243.18	–322.12	–373.33	
8.	Jiri Micek sen.	5.764	–234.88	–324.81	–360.08	

F1

Pos.	Name	Qual.	Heats	Quarter	Semi.	Final
1.	Paolo Trigilio	6.155	–299.41	–	–	–373.17
2.	Vladimir Horky	6.371	–283.31	–	–	–367.94
3.	Piero Castricone	6.422	–216.34	–287.44	–367.39	
4.	Michael Landrud	6.445	–214.42	–288.86	–363.88	
5.	Josef Korec	6.482	–215.46	–286.85	–356.32	
6.	Luiz Bernardino	6.536	–207.85	–284.94	–356.32	
7.	Paolo Niccolai	6.419	–281.88	–	–	–342.42
8.	Miroslav Vadlejch	6.606	–211.71	–286.91	–213.00	



Vladimir Horkys udvalg af Open motorer!

ES-24

Pos.	Name	Qual.	Heats	Quarter	Semi.	Final
1.	Paul Gawronski	4.649	–282.36	–385.65	–495.00	
2.	Piero Castricone	4.456	–386.28	–	–	–491.00
3.	Paolo Trigilio	4.648	–287.21	–396.73	–488.00	
4.	Petr Krcil	4.764	–285.45	–384.29	–482.00	
5.	Jiri Karlik	4.943	–267.91	–381.09	–480.00	
6.	Herman James	4.482	–378.71	–	–	–478.00
7.	Vladimir Horky	4.682	–287.61	–386.36	–473.00	
8.	Brian Saunders	4.575	–382.89	–	–	–450.00

Som afslutning på VM, afholdes der altid en VM banket, med præmieoverrækkelse. Her skal der lige nævnes, at før jeg tog til VM sagde min kone, at skulle jeg få en præmie med hjem, måtte den gerne stå i stuen (mine DMRU pokaler står i garagen). Det sagde hun faktisk også til mig i 2005, så da jeg kom hjem fra Malta med en 7. plads måtte der findes plads i reolen (pokalen fra Malta er en glasskulptur i farverne rød og hvid, lavet af en maltesisk glaskunstner – og den er vist acceptabel!). Tilbage til festbanketten 2006 og præmieoverrækkelsen. Det tog en evighed før vi fik vores pokaler. Italienerne skulle nemlig lige lykønske sig selv og hinanden med det veludførte VM, hvilket de gjorde over flere omgange. Endelig fik vi vores pokal. En sort full face styrthjelm med flag rundt langs kæbepartiet hvilende i 3 guldfarvet søjler stående på en marmorfod – den er flot! Den står i reolen inde i stuen, men tro om min kone synes den er flot? Men en aftale er jo en aftale!



Christer & Lars med pokalerne for den flotte 2.plads (foto Lasse Aaberg)



VM-banen i Soragna....læg mærke til at banen ikke er et 8-tal!



Brians Saunders og Graham Woodward's pit space!



Banen, som den så ud i Blegind syd for Århus!

NYE EJERE AF DEN GAMLE BLEGIND-BANE.....

Race Fun, det nye kommercielle miniracecenter i København, var forleden i Hørning for at afhente den tidligere Blegind-bane (24-timersløb i 1999), som var blevet erhvervet fra Peter Broe og nu skulle fragtes til København og opstilles i det nye racecenter.

Banen er ikke uvant med sådanne omgivelser, da den jo har en fortid som kommerciel bane i Århus Hallerne tilbage i 60'erne.

Det skal blive spændende at få banen op hos Race Fun, og der er sikkert mange, som ser frem til igen at komme til at køre på denne "mini-king" bane.



Den ene af bagmændene bag Race Fun, Gorm Nørgaard, under afhentningen af banen i Hørning!

HMK I NYE LOKALER.....

Da Hørning Kommune skulle overtage Hørning Minirace Klub's lokaler (faktisk hele bygningen), stod klubben pludselig med et akut lokaleproblem i slutningen af 2006.

Heldigvis lykkedes det for Peter Broe at få et nyt lokale i umiddelbar nærhed hos den samme udlejer, og i december blev banen flyttet.

Det nye lokale er dog en del mindre end det tidligere, hvilket har betydet at banen er blevet 4 meter kortere, og nu går under navnet "The HMK Short King".

Genopbygningen har stået på siden flytningen, således banen kan være klar til afholdelse af DM for 1:24 Scale d. 17.-18. februar.



Carsten's *Tekniske* Corner



RETRO-RACING POPULÆRT.....

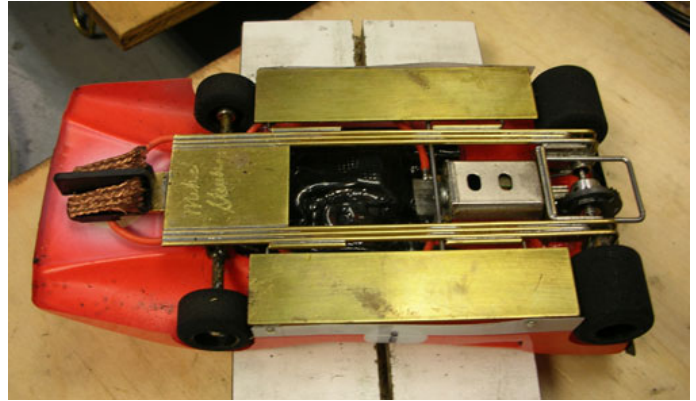
Den helt store dille i USA lader til at være det man under ét kan kalde Retro-Racing. Her kører man nemlig meget med 1:24 biler i stil med dem vi kørte med tilbage i begyndelsen af 70'erne.

Lignende klasser er også populære i England, hvor flere klubber kører en serie, bl.a. Tottenham klubben.

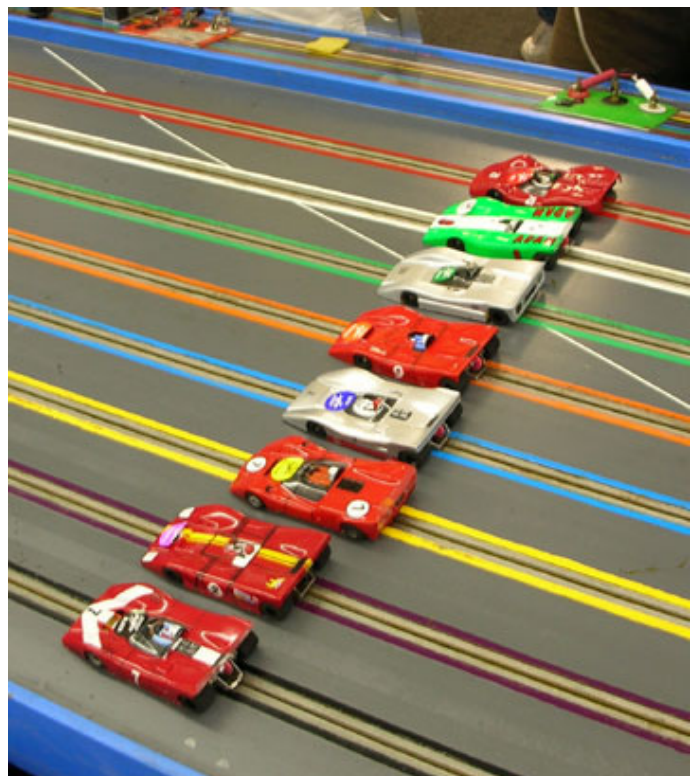
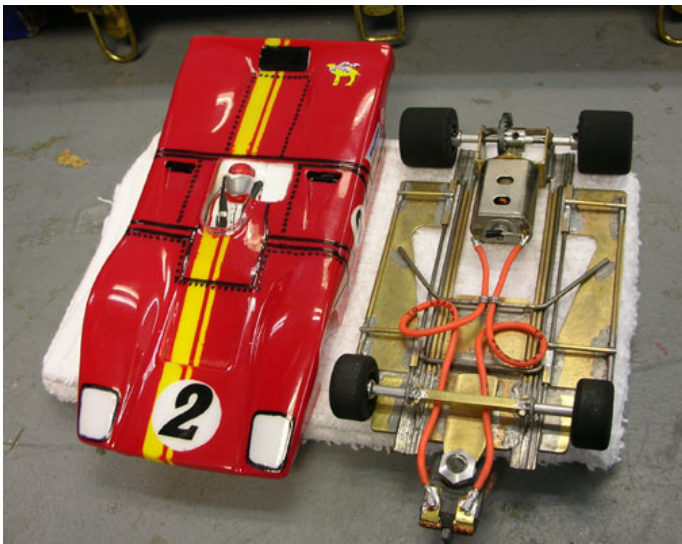
I USA er F1 og CanAm populære, og chassis-erne er bygget som In-Line med små motorer som f.eks. Fox, Little Ripper og lignende.

Det er svært at finde noget konkret omkring reglerne, men at dømme efter billedet af bilen med 2 motorer, er de vist rimeligt åbne. I hvert fald på dette område.

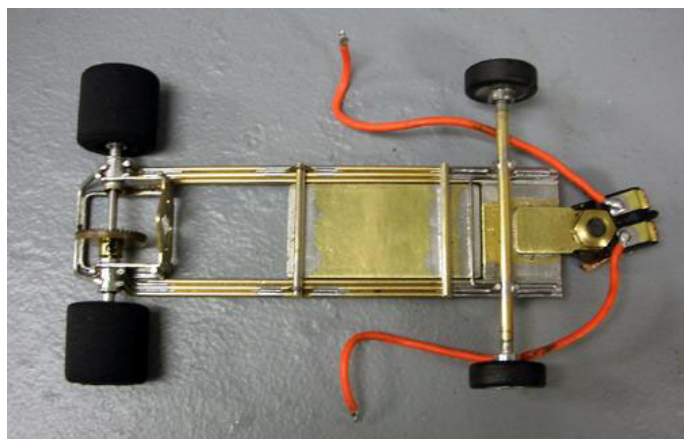
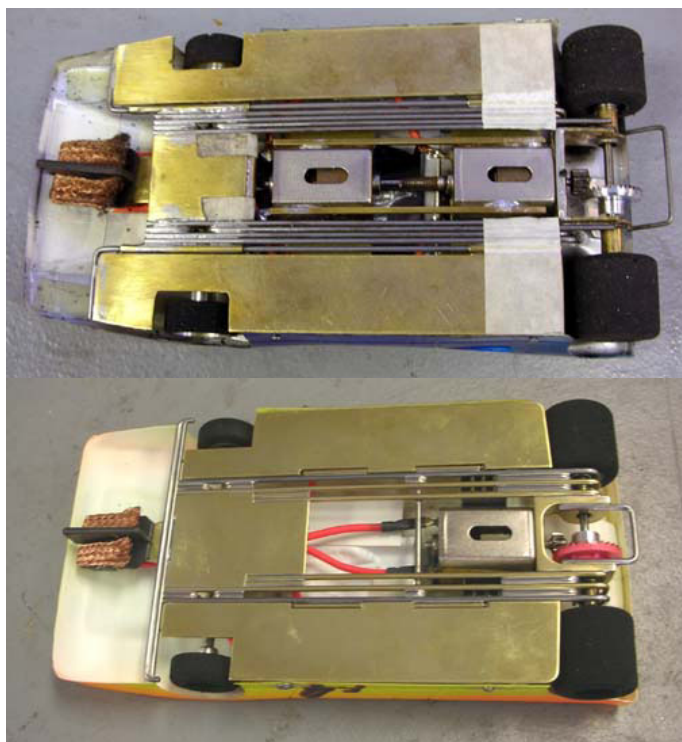
De engelske regler gengiver vi her i bladet, hvis nogle skulle have lyst til at arbejde videre med lignende klasser.



Flot eksemplar af John Surtees' LolaT160 fra CanAm-seriens storhedstid!



Startfelt af Retro-CanAm biler ved løb i USA!



Udviklingen i bl.a. dæk siden 70'erne, gør dog at disse nye retro-biler kører betydeligt bedre end deres forbilleder.

I USA køres klasserne også af mange „Retro-kørere“, da mange afdeltagerne er folk, der også har kørt race i 60'erne og 70'erne..... f.eks. Philippe de Lespinay.

Herunder billeder af „Retro-biler“ fra England, hvor man virkelig kan se, at der er stor variation af chassiser og motorer, som virkelig er nogle af de gode gamle, som er fundet frem af skuffen.....så her er det måske mest på sin plads at sammenligne med historisk race, og kalde det sådan.



Tottenham Retro Cars - The rules

This class came about because several North London members had raced these types of cars at places such as Tottenham, Hounslow and Nordic and several other raceways in the southeast, and the desire was to have another go, the intension is to use as many original parts as possible but replica chassis/cars can be made cheaply as the materials to build such cars are cheap and easy to obtain.

Car Regulations

Cars will be 1/24 scale, classe by body type in the following classes.

SPORT/GT CLASS

Models of real cars built to the end of year 1972, open or closed and having no more than two seats.

SALOON CLASS

Models of real cars built prior to the end of year 1972, closed cars only, having at least four seats.

SINGLE SEATER CLASS

F1/Indy Class for pre 1972 cars.

Specific Requirements for SPORT/GT and SALOON Classes.

Bodies

1. Bodies must be near exact replicas of actual cars.
2. Transparent windows and windscreens must be fitted in the all locations as on the real car.
3. Bodies must display at least two sets of racing numbers.
4. Bodies must be securely mounted to the chassis.
5. Closed wheel bodies must cover the tread of all tyres
6. Bodies must have a realistically positioned and painted driver figure with three dimensional helmet, shoulders, arms and steering wheel.
7. The chassis and motor must not be visible through the cockpit or cabin area.
8. Bodies must be fully painted and detailed, including all air vents, engine and mechanical detail where shown on the body shell.
9. The front wheel arches need not be cut out, but must then be left transparent so that the full front wheel is visible.
10. Air Control Devices On Sports/GT cars only, the following are permitted. All must be firmly secured to the body or chassis. Spoilers (Rear of Car)
 - A) One spoiler maximum.
 - B) Spoiler must not lengthen the car by more than 1/8 in. (3mm).
 - C) Spoiler must not be taller than 1/2 in (13mm) above the local height of the body shell.
 - D) Overall height of the car must not exceed 1 1/2 in. (38mm) from the track surface.
 - E) Spoiler must not extend beyond the widest part of the moulded body shell.

Side Dam Spoilers

- A) Dams on the end of the spoiler may not extend further forward than a point 1 in. (25mm) from the centre line of the back axle. Dams shall not

exceed the height of the spoiler and shall taper uniformly so that they are level with the body shell at their forward edge. Diaplanes (Front of Car) 1.

One diplane maximum.

B) Diplane must not lengthen the car by more than 1/2 in. (13mm).

C) Diplane must not extend beyond the widest part of the moulded body shell.

Trim Tabs

A) One trim tab is permitted in the centre of the body (in front of the windscreen), or alternatively one trim tab is permitted on each of the two front wheel arches, maximum size for 2 tabs is 13 m/m [1/2 "] square each or 26m/m [1"] long and 13m/m [1/2"] high for single tab

11. To remain within the spirit of this class of racing, the body should be cut out close to the marked cut line on commercially available body shells. On all closed wheel cars, the minimum height of the tallest part of the shell directly above each front wheel shall be 25/32 in. (20mm) from the track surface. All add on air devices are to be in clear materials.

Chassis

12. Any chassis actually built in 1972 or earlier will be accepted provided there is reasonable evidence to support date claims. This will normally by comparison with known chassis styles from a range of period documentation.

13. Any more recent hand built or partly hand built chassis shall be in the style of 1972 or earlier slot car chassis designs. Again this will normally by comparison with known chassis styles from a range of period documentation.

1. Spring steel sheet shall not be used unless it can be shown that the chassis actually dates from 1972 or earlier. 'Flexi-boards' and other later type design features shall not be used.

2. On anglewinder and sidewinder chassis, full front and rear axles shall be fitted between the wheels, straight and able to rotate fully.

3. No track skids shall be fitted. 14. As an

alternative, a chassis complying with the current BSCRA 1/24 Production class may be used, with wheel dimensions and ground clearance as per rules.

Motors

15. The following motors and parts only are permitted.

1. Any motor intended for slot racing and sold in 1972 or earlier.
2. Any 'C' can motor with a Mura or Champion can of .030 in. material and of a type without lightening around the endbell mountings. The can must be standard length and magnets must be one piece type.
3. Any 16D type motor. The can must be standard length and magnets must be one piece type.
4. Any type of bearings, brushes and brush springs may be used.
5. The minimum armature diameter is .500 in. (12.7mm). The minimum armature stack length is .425 in. (10.8mm) for armatures up to .530 in (13.5mm) diameter. The only exception to this is that standard Mura G12 armatures may be used.

Guide and Pickups

16. Only one slot guide is permitted per car.
17. The guide must be a commercially available type from any period.
18. The guide must not be visible from above the car unless the body extends less than 1 1/4 in. (32mm) forward from the centre of the front axle. In that case no part of the guide or pickups shall be more than 1 1/4 in. (32mm) in front of the centre of the front axle.

Axles

19. Axles may not extend beyond the outside rim of any wheel. They shall be made of steel. Hollow axles are not permitted. Wheels and Tyres
20. All four wheels shall touch and roll on level track surface at all times.
21. The dimension limits are Front - Minimum 5/8 in (15.9mm) diameter. Note: 3/4 in is preferred. Minimum 3/16 in. (4.8mm) width. Rear - Minimum 3/4 in. (19mm) diameter. Maximum 3/4 in. (19mm) width. Any tyre material is permitted for the driven wheels. Non-driven tyres must be plastic or rubber and coloured black.
22. All wheels must be fully visible in the wheel arches. Other Car Dimensions
23. Maximum overall width of any part of the car is 3-1/4 in. (83mm).
24. The minimum track clearance is .047 in. (1.2mm) at the front of the car, .062 in. (1.6mm) at the rear axle. No intermediate part shall be lower than the front limit. The only projections below these limits shall be the wheels, tyres and slot guide.
25. A minimum weight of 120 grams for angle and sidewinder cars complete or a minimum weight of

2100 grams for scratch built in line cars complete. For pre 1972 commercially built cars, if reasonably original, there will be no weight limit. For post 1972 production chassis the minimum weight is 130 grams (140 gms for the 2002 & 2003 Oaklands meeting).

Specific requirements for the SINGLE SEATER Class.

Bodies:

Any non side tanked pre 1972 F1 or Indy cars can be used [cigar shape], they must be painted in the original colours as per the prototype and carry race numbers in the correct position as the original, a well detailed 3 dimensional painted interior [as period as possible] to be fitted. Any weird and wonderful odd-ball original cars that would have raced up to that date regardless of what chassis configuration will be eligible, but must proven to be original.

Chassis:

[A] Any commercially available 1/24 pre 1972 inline chassis

[B] Any original scratch built 1/24 pre 1972 inline chassis

[C] Any scratch built copy of a 1/24 inline chassis of a type and design that might have run pre 1972 of brass or stainless steel and wire [no spring steel except for guide tabs] in its construction and must use a „U“ bracket on the drive end [twin motors are OK as are 4WD]. The chassis will have a Max width of 40 mm along its full length, bearings free choice.

Motor:

Any original pre 1972 [or made up of original parts] motor or up to a modern S16D, bearing free choice

Wheels:

FRONTS Min diameter is 3/4" Min width is 1/4" — REARS Min diameter 3/4 Max width is 3/4"

Clearances:

Max overall with is 83 mm, max chassis width is 40mm [excluding body fixings] and ground clearance is .062" [1.2mm] under the complete chassis except for guide shoe.

Others:

[A] No part of the chassis or guide must be visible when viewed from above

[B] Any wings that are fitted to the model must be in proportion and in the correct position as per the original prototype.

[C] Any axle type or size can be used, free choice.



Ville du købe en brugt bil af denne mand?

Check.....

www.dmr.dk

....for de samlede resultater!

KALENDER

Februar

- 17.-18. DM 2007 1:24 Scale, HMK, Hørning
- 24. SLEMC 5.afd. Nord 1:32, Djursland Miniracing Klub, Allingåbro

Marts

- 3. 1.afd. DM 1:24 S16D Junior, 1:32 Production, 1:32 Slot.It, OMK, Odder
- 15. JLMS 1:24 S16D Production, AMRK, Aalborg
- 24. SLEMC 6.afd., Nord 1:32, Spurveringen, Randers
- 31. OMR 500 1:32 Scalextric NASCAR, OMR, Odense

April

- 1. SLEMC/Euroscale 8, RaceFun, København
- 5. Thunder In The Desert, 1:24 WhitePoint CanAm Race, NNSR, Ikast
- 12. JLMS 1:24 S16D Production, Sparkær (Viborg)
- 21. 2.afd. DM 1:24 S16D, 1:24 Open X12, KMK, København
- 28. Le Mans 1971 Rebirth 1:32, Ring Tarps, Tarps
- 29. JLMS 1:24 + 1:32 S16D Production, Holzenheim, Viby

Maj

- 26. 2.afd. DM 1:24 S16D Junior, 1:32 Production, 1:28 F1, AMRK, Aalborg