



# **MINI RACING**

# *Net*



**Nr. 9 - juli 2007**

**Danmarks Digitale Miniracing-blad**

**Le Mans 1970 Rebirth**

- for sidst gang på Ring Taps!

**2. afdeling af DM for  
1:24 Junior i Aalborg!**



## **Redaktion:**

**Jan Juul**

[juuljan@hotmail.com](mailto:juuljan@hotmail.com)

## **Medarbejdere:**

**Henning Smed**

**Carsten Grønnemann**

**Pål Hanson**

## **DMRU's bestyrelse:**

**Jan Juul** (formand)

**Jørgen Erik Jørgensen**

(sekretær/kasserer)

**Carsten Grønnemann**

**Bjarne Godtfredsen**

**Lars Nørkjær**

## **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,

Sommeren står for døren, og de færreste af os beskæftiger os ikke så meget med mini-racing i de næste par måneder.

Netop derfor er det vel på sin plads at vi sender dette nummer af MR-Nyt på gaden inden ferien, så du kan tage bladet med til stranden, i haven, på charterrejsen....eller hvor du nu skal tilbringe sommerdagene.

Vi ser frem til at møde jer alle igen efter ferien, friske og kampklare til efterårets racer-arrangementer.

Fortsat tak til alle de, der støtter og bidrager til bladets alsidighed, enten i form af artikler, referater eller annoncering.

GOD SOMMER!

hilsen  
Redaktøren

## **INDHOLD**

Side 3	2. afd. DM 1:24 i Hørning
Side 4	Sådan bygger man en 1:24 S16D bil - 2. del
Side 7	Pit-Gossip
Side 8	WingCar VM, Buena Park
Side 9	2. afd. Junior-DM i Aalborg
Side 11	Le Mans 1970 Rebirth - final edition
Side 16	Kalender

Forsidefoto: AMRK's bane i Aalborg, vært ved 2. afd. af DM for junior-kørerne. (foto: Jan Juul)

# Igen, igen.....i Hørning!

Det var igen Nørkjær, Aanundsen og Noltensmejer, dog iblandet lidt Grønnemann i S16D, som slog tonen an i Hørning!

Efter Scale-kørenes DM i februar var det den 22. april Slot-kørernes tur til at prøve den „nye“ King i Hørning, da 2. afdeling af DM skulle afvikles.

Afdelingen skulle oprindeligt have været afviklet hos KMK i København, men grundet forskellige omstændigheder var dette ikke muligt, og KMK byttede derfor dato med HMK.

Der var et pænt fremmøde i 1:24 S16D

Production med ialt 15 købere, heriblandt en enkelt „rookie“ fra Esbjerg Le Mans Club,

Lasse Kristensen, som kun havde kørt ganske få meter tidligere med denne type biler.

Lasse gjorde dog en rigtig god figur, og vi håber naturligvis at se meget mere til ham, og måske andre fra ELMC i fremtiden.



*Der blev skruet en del!.....her et blik fra en del af pitområdet!*

Lars Nørkjær var hurtigst med tiden 4,363 foran baneejer Peter Broe med 4,544 og Erik Noltensmejer med 4,584.

I finalen var Lars ligeledes godt kørende, men nede i feltet var der hård og tæt kamp.

Carsten Grønnemann, som lige havde bygget ny bil (se artikel andetsteds i bladet), satte sig dog på andenpladsen.

Tekst & Fotos: Jan Juul

I OpenX12 var Lars ikke overraskende igen hurtigst med 3,714 foran Kim Aanundsen med 3,800.

Der var ialt 8 deltagere i X12, så man gik direkte til finalen.

Lars trak også her fra konkurrenterne, og havde i det hele taget en rigtig god dag i Hørning, denne gang med Kim Aanundsen og Noltensmejer på de næste pladser.



*Finale-bilerne i 1:24 OpenX12!*

Klubkammeraterne Peter Broe og Jan Juul har i tidens løb haft mange tætte dueller, og det var ligeledes tilfældet her, hvor de hele løbet igennem klæbedesig til hinanden, som en våd T-shirt til bar hud. Resultatet i næste kolonne taler vist for sig selv!.....så kan det næsten ikke gøres tættere!

## **1:24 Production S16D**

1. Lars Nørkjær	AMRK	301,60 omg.
2. Carsten Grønnemann	KMK	289,90 omg.
3. Erik Noltensmejer	KMK	287,05 omg.
4. Kim Aanundsen	OMR	286,05 omg.
5. Peter Broe	HMK	284,65 omg.
6. Kevin Grønnemann	KMK	282,60 omg.
7. Jan Juul	HMK	277,05 omg.
8. Klaus Godtfredsen	OMR	266,50 omg.

## **1:24 Open X12**

1. Lars Nørkjær	AMRK	441,30 omg.
2. Kim Aanundsen	OMR	424,25 omg.
3. Erik Noltensmejer	KMK	402,25 omg.
4. Jan Juul	HMK	394,50 omg.
5. Peter Broe	HMK	394,45 omg.
6. Michael Kaastrup	KMK	364,00 omg.
7. John Kaastrup	KMK	337,60 omg.
8. Michael „Switch“ Petersen	AMRK	200,00 omg.

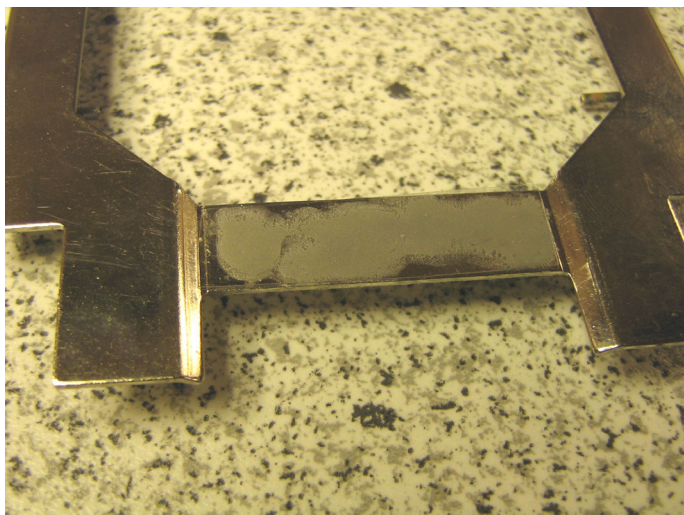
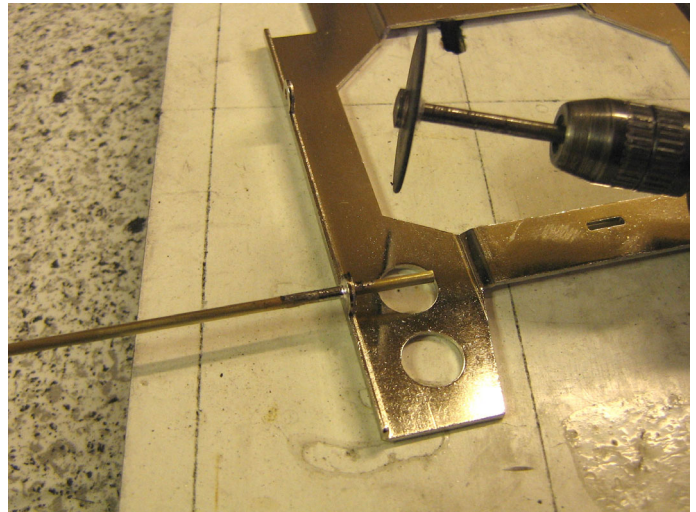
# Carsten's *Tekniske* Corner



## Vi bygger en 1:24 S16D bil - 2. del

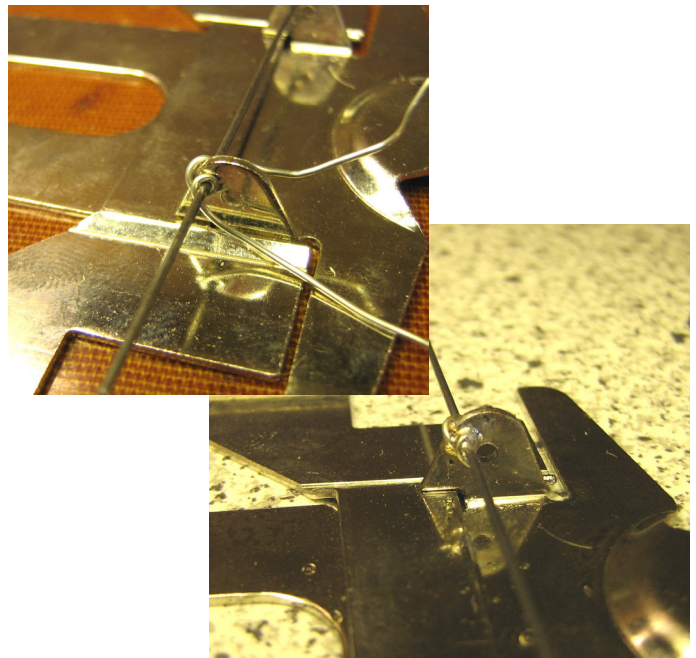
### ***Glide stykke og nålerør***

Mens vi venter på at lejerne tørrer, kan vi passende gå videre med et par småting på pan'en (den anden chassishalvdel.) Når bilen er samlet, er der erfaring for at pan'en rent faktisk hænger en smule under niveau af centersektionen. Derfor limer vi en lille stribe af tynd plastic (f.eks. et bid af bagstykket på karrossen der ikke skal bruges.) på den forreste „bro“, for at hæve pan's i forhold til centersektion, men stadig så pan's kan „flyde“ i forhold til centersektion, som det oprindeligt var tænkt.



### ***Montering af foraksel og forhjul***

Lad det være sagt med det samme. Vi skal ikke bruge forhjulene på en S16D racer. Faktisk må de under ingen omstændigheder røre banen. Den eneste grund til at vi har dem, er fordi reglerne i et forsøg på at få det til at ligne rigtige biler, foreskriver at de skal være der. Vi må derfor nærlæse reglementet for at finde ud af hvor lidt vi kan „slippe afsted med.“



Vi skal også have monteret nålerør. Oprindeligt er chassiset designet til at anvende body-clips, men det er almindeligvis lettere at arbejde med knappenåle. Vi skal derfor lodde ca. 10 mm af et nålerør i hvert bodyclips hul. Det letteste er at indsætte hele røret, lodde, og derefter skære af med Dremel-skiven. Så har man meget bedre styr på røret under loddeprocessen. Efter limen til bagakslen er tør, samles de 2 chassisdele og splitten sættes i igen. Vi er nu klar til at gå videre med forhjulene.

Jeg har derfor valgt forhjul af typen Slick-7, som så skal monteres på en 1 mm aksel. D.v.s. et 80 mm langt stykke af en 1 mm piano wire.

Akslen indsættes i det øverste sæt af huller til foraksel. Så er hjulene nemlig løftet fri af banen.

Men hvis vi lodder akslen fast uden videre, så ville den uværgeligt gå løs under kørslen.

Loddearealet er for lille til at holde. Derfor tyer vi til mit universalmiddel, en stump stiv monterings tråd. Altså en 0.8 mm fortinnet kobber tråd, også kaldet stiv telefonkabel. Ståltråd kunne måske også gøre det. Med den laver vi en løkke omkring akslen på den ene side, rundt om forhjulsstaget og en løkke på den anden side. Så lodder vi det hele sammen. Nu er der meget mere areal at holde på, så nu skal det nok holde.

Hjulene monteres på samme måde ved at lave en lille løkke med monteringsstråden, og så lodde den fast på akslen. På den måde laver vi både et indre og et ydre stop, der hvor vi ønsker hjulet skal sidde på akslen.

Det der stikker ud skærer vi så af med Dremel'en, så man ikke river sig, hvis man skal sætte bilen på.



## Motor

Fra 2007 er det blevet tilladt at bruge ProSlot PS2003 motoren foruden den velkendte Parma #502.

ProSlot motoren ser bedre ud især i kulholder- og kulfjedre-delene. Den vejer også kun 30,3 gram mod Parma'ens 35,1 altså hele 4,8 gram lettere. Vi vælger derfor i dette projekt ProSlot frem for Parma motoren. Når det er sagt, skal det også siges at der er mange Parma motorer i omløb som går rigtigt godt, og det kan ikke siges at ProSlot motoren altid er bedre end Parma. Men til et nyt projekt er den ny og

spændende.

Motor tuning som sådan kan vi komme tilbage til i en anden artikel. Der er ikke så meget man lovligt kan gøre ved en S16D motor. Det er straks mere spændende med en X/12 motor hvad det angår.



Men der er et par ting vi er nød til at se på. Kullene i motoren har det velkendte kryds, så det ser ud som om det er ProSlot Golddust kul.

**Men det er det ikke.** Det er desværre en betydelig dårligere kvalitet, som vi også har stiftet bekendtskab med i ProSlots billigste X/12 motor i de Ready-To-Run Wingcars vi tidlige har leget med. Det største problem er at de er meget bløde og bliver slidt utroligt hurtigt. Da jeg ved en fejl fik monteret sådanne kul i en hidsig X/12 motor, forsvandt 4 mm kul på kun 20 omgange!

Så altså ud med dem og direkte i skraldespanden, og i med nogle ægte ProSlot Golddust kul.

Desuden skal motoren altså **tilkøres**. Formålet er at slide kullene så meget til at de passer perfekt til kommutatorens runding, og derfor kan overføre maksimal strøm til ankeret.

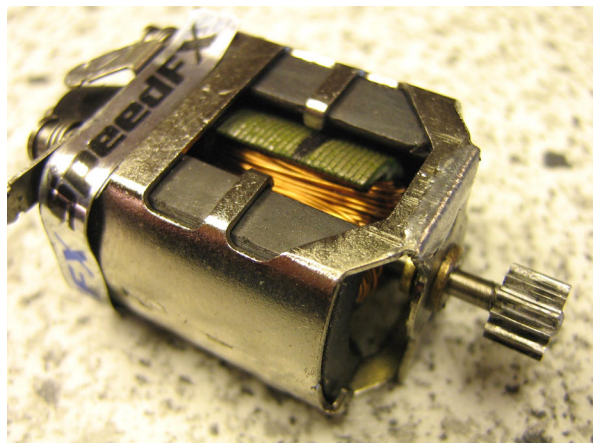
Tilkøring foregår ved lav spænding (3 til 5 volt). Enten under vand (~15 til 30 sekunder), eller i fri luft over en 20-30 minutter.

Husk at smøre motor lejer før og efter tilkøring.

**TIP:** Hvis der tilkøres under vand, så pas på med Parma kul. Stop øjeblikkeligt når vandet begynder at få farve (5-10 sekunder.) Et sæt Parma kul kan forsvinde på 20-30 sekunder!

Efter tilkørsel under vand sprøjtes der lidt tændvæske på kommutatoren og der tilkøres yderlige et minut. Herefter renses og tørres motoren (Uden at skille den ad, vel at mærke.)

**P.S:** Når tilkørslen er foretaget, må kullene ikke tages ud af motoren. Gør du det skal den tilkøres på ny.



### **Pinion**

Vi skal naturligvis også have en pinion på. (Pinionen er det lille gearhjul monteret på motoren.)

Nu findes der både Press-on og Solder-on pinions. Brug aldrig Press-on. De sidder simpelthen ikke godt nok fast, og hvis du forsøger at lodde en Press-on pinion, ja så er fanden løs. Du kan sandsynligvis hverken få den af eller på. Så inden vi begynder at lodde, test lige at pinionen går fint på akslen uden at binde, altså at det er en Solder-on.

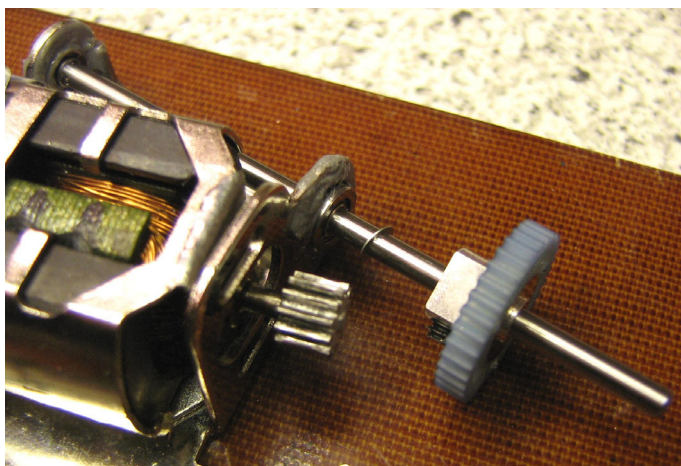
Dernæst fortinnes akslen med loddevand og tin. Læg pinionen på et lille stykke træ der kan tåle varmen. Kom en lille dråbe loddevand indvendigt i pinionen. Sæt loddespidsen på og når den er varm, fortin pinionen indvendigt. Når pinionen er kold, så sæt den på akslen med fingeren som det nu kan lade sig gøre. Varm pinionen med loddekolben og når tinnets flyder skubbes pinionen med loddekolben ind over akslen, indtil akslen lige når igennem. Viola..

Det er næsten umuligt ikke at få tin imellem pinionens tænder. Det fjernes nu forholdsvis simpelt. Du skal bruge en strømforsyning på ca. 5 volt. En PC power supply fra en gammel skrottet stationær PC er meget anvendelig til dette formål. Proceduren er, at du tilslutter motor uden at der er strøm på. Varm pinionen op til tinnets flyder, og sæt så strøm til motoren. Centrifugal kraften fjerner nu alt tinnets fra hvor det ikke skulle være.

**Advarsel:** Tænk over hvor det gloende tin lander. **Pas især på øjnene i denne forbindelse.**

### **Tilpasning af motor til chassis**

Vi har valgt at montere gearhjulet med skruen indad. Derfor skal pinionen også sidde yderst på motor akslen. Hvis vi monterede gearet med skruen udad ville vi kunne have pinionen inderst på akslen (og afkorte akslen med en Dremel). Dette ville give mindre belastning på motor lejet og ville være bedre. Men motoren er for bred, og vi skal skære alt for meget ud for at få det til at passe på den led. Så derfor vælger vi at montere gearet med skruen indad, og pinionen i ydre position.

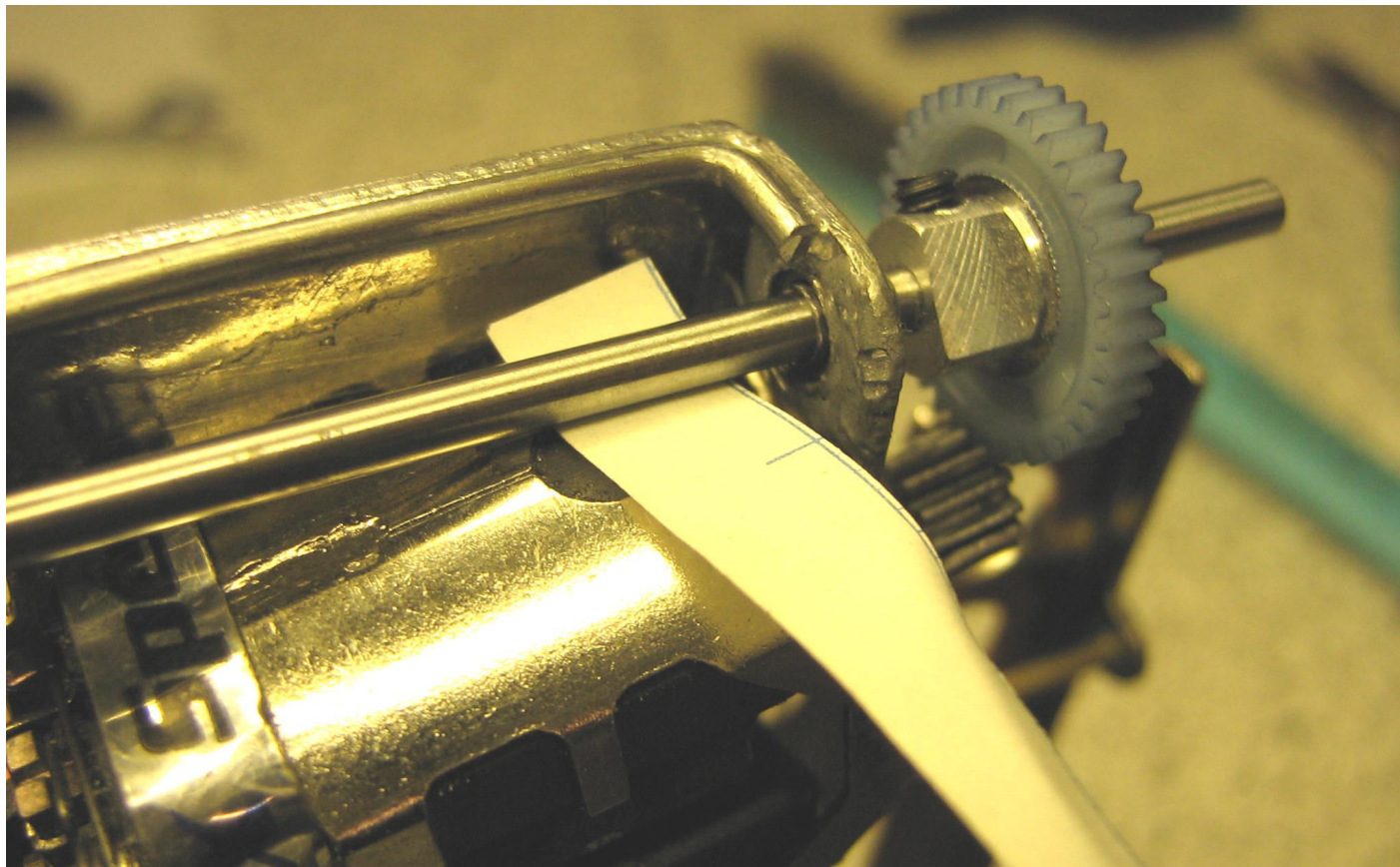


**Bemærk:** Når du nu samler bagakslen, så husk den lille skive med lille diameter mellem kugleleje og gearhjul. Hvis gearet vendte den anden vej var det lige meget for så er den „indbygget“ i gearet. Men skal det vende som her, er skiven meget vigtig. Ellers vil hele gearhjulets aluminiumskrave køre på siden af kuglelejet med stor friktion til følge. Den yderste del af kuglelejet er jo stationær. Det er kun den inderste del der roterer med aksel/gear.



Vi skal nu have skåret lidt ud i motoren, således at den kan komme tæt nok på gear til at have et ordentligt indgreb, men så akslen stadig kan dreje frit. Da vi helst ikke vil have magnetiske metalspånere i motoren pakker vi den godt ind i malertape før denne operation.

Når motoren er placeret korrekt med det rette gear indgreb, skal der være fri rum mellem motor og aksel. Check evt. med et stykke papir.



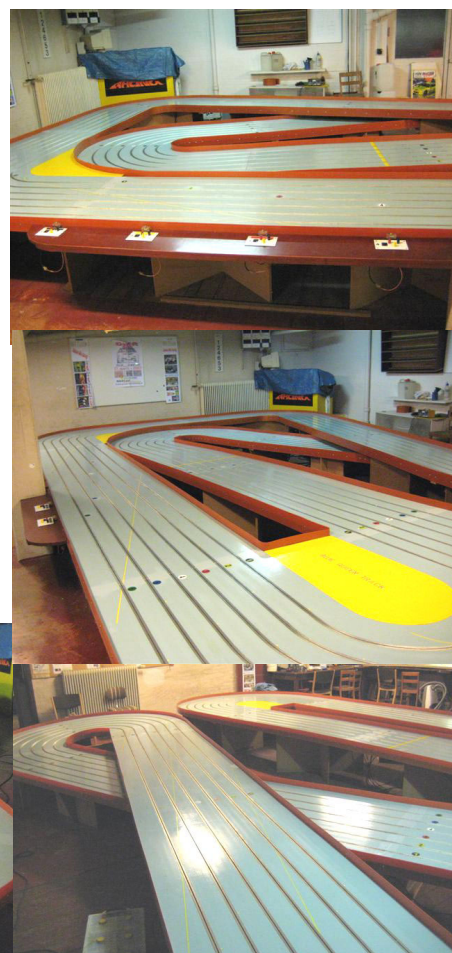
3. del af artiklen bringes i næste nummer!



- hørt eller set siden sidst!

Så har OMR i Odense færdigjort den renovering af deres „Blue Queen“ bane, som blev omtalt i sidste nummer, og vi har modtaget disse billeder af den nyrenoverede bane .....flot arbejde, må man sige!

Den gamle flet er udskiftet, nye bananstik m.v., samt nye bänder er kommet til, og baneoverfladen er rensat helt i bund, så al skidt og snavs er fjernet. Så det ser næsten ud til at det er en helt ny bane. Der venter DM-deltagerne en helt ny oplevelse, når de gæster OMR næste gang d. 27. oktober.





Verdensmesterskaberne for 1:24 WingCars er i 2007 blevet afholdt i Buena Park, Californien, 12.- 20. maj.  
Her er resultaterne fra Group 7 og Group 27 samt lidt stemningbilleder.



Podiet i Group 27; fra venstre Vladimir Horky (2), Verdensmester Mikael Silen og Gugu Bernardino (3)



Podiet i Group 7; fra venstre Sedric Johnson (2), Verdensmester Beuf Pedersen og Carlos Aloise (3)

Group 7	Navn	Land	Omgange	Kval.	Set-Up	Anker	Chassis	Dæk	Pinion	Kronhjul	Karros	Håndtag
1.	Beuf Pedersen	USA	1193 omg.	1,426	KF/Beuf	Koford	KF Beuf Ultra	TKF/Jet	Koford	KF/GT-1	Koford	Ruddock
2.	Sedric Johnson	USA	1191 omg.	1,527	Camen/KF	Koford	Red Fox	Thunder	GT-1	Red Fox	O/S Vipor	DiFalco
3.	Carlos Aloise	USA	1176 omg.	1,631	ACE	KF/PK	ACE/RS	ACE/RS	GT-1	GT-1	Fast Ones	DiFalco
4.	Mikael Silen	Sverige	1173 omg.	1,510	Koford	Koford	Koford	Koford	Koford	Koford	O/S Vipor	DiFalco
5.	Vlado Okali	Slovakiet	1108 omg.	1,519	Voki	PK	Koford	Thunder	GT-1	Slick-7	Koford	DiFalco
6.	Marcelo Serra	Brasilien	1102 omg.	1,510	Voki	KF/PK	B-52	B-52	GT-1	Voki	228/PRI	DiFalco
7.	Gugu Bernardino	Brasilien	1037 omg.	1,579	Voki	PK	Red Fox	Thunder	Cahoza	Red Fox	Red Fox	DiFalco
8.	Bill Skinner	USA	924 omg.	1,567	Koford	Koford	Koford	Thunder	GT-1	GT-1	Koford	DiFalco
Group 27	Navn	Land	Omgange	Kval.	Set-Up	Anker	Chassis	Dæk	Pinion	Kronhjul	Karros	Håndtag
1.	Mikael Silen	Sverige	896 omg.	1,865	KF/RL	KF/RL	Slick-7	Thunder	GT-1	Red Fox	KF	DiFalco
2.	Vladimir Horky	Tjekkiet	893 omg.	1,683	Horky	KF	Koford	Thunder	GT-1	Slick-7	Parma	DiFalco
3.	Gugu Bernardino	Brasilien	884 omg.	1,768	Voki	KF	Red Fox	Thunder	GT-1	Red Fox	Barracuda	DiFalco
4.	Frank Sarkela	USA	883 omg.	1,687	Koford	KF	Koford	Koford	Koford	Koford	O/S Vipor	Ruddock
5.	Bill Skinner	USA	868 omg.	1,685	Koford	KF	Red Fox	Thunder	GT-1	GT-1	Fox Tail	DiFalco
6.	Vlado Okali	Slovakiet	850 omg.	1,735	Voki	KF	SMF	Koford	Camen	Slick-7	Parma	Ruddock
7.	Jim Lange	USA	826 omg.	1,725	Koford	KF	Koford	Koford	KF/Red Fox	Koford	Coram/GTO	Ruddock
8.	Reggie Coram	USA	795 omg.	1,765	Slick-7	KF	Slick-7	TWP	GT-1	GT-1	Supra	DiFalco



# Spændingen intakt hos Junior-kørerne!

Vinderen af 1. afd. i Odder, Nicklas Nielsen, havde en lidt uheldig dag, som dog betød at alt afgøres ved sidste afdeling i Odense!

Tekst & Fotos: Jan Juul

Den 26. maj rykkede Junior-kørerne (under 18 år) til Aalborg, hvor AMRK var vært ved 2. afdeling af DM 2007. Der havde ved 1. afd. i Odder kun været 5 deltagere, og med ialt 7 i Aalborg, er det desværre stadig alt for lidt i forhold til tidligere års deltagertal med op til over dobbelt så mange.

Alle Junior-kørerne kommer ligeledes fra HMK i Hørning, og det ville være dejligt om andre klubber kunne udvikle en „ungdomsafdeling“.

Det er naturligvis et stort arbejde, men vi skulle jo gerne have nogle til at føre vore minirace-traditioner videre i fremtiden!

Sidste års mester, Casper Bonde var ikke tilstede i Aalborg, så runner-up og mester i 2005, Nicklas Nielsen, som også havde vundet i Odder, var opsat på at afgøre mesterskabet allerede nu.

Han var flyvende i tidtagningen og satte hurtigste tid med 4,926 foran Christoffer Hartwig med 5,180 og Frederik Jensen med 5,456.

I Kvalifikationen var Nicklas ligeldes hurtigst og med 159 omg. i 1. runde kunne han bekvemt spinge anden gennemkørsel over, mens de øvrige ingen chancer tog og kørte begge runder.

Efter kvalifikationsrunder var følgende klar til finalen;

Nicklas Nielsen	159 omg.
Frederik Jensen	154 omg.
Christoffer Hartwig	148 omg.
Caroline Jensen	143 omg.

Nicklas tog straks føringen i finale, dog skart forfulgt af Frederik med Christoffer og Caroline lidt halsende bagefter, men i andet heat be-



Juniorholdet i Aalborg, fra venstre; Christoffer, Frederik, Alexander, Daniel, Caroline, Patrick og Nicklas.

gyndte Nicklas' motor pludselig at gå langsommere, og til sidst måtte Peter Broe hurtigt sætte en ny motor i bilen.

Men på dette tidspunkt havde Frederik sikret sig et pænt forspring, og da han samtidig kørte et fejlfrit løb resten af finalen, kunne Nicklas ikke indhente det tabte om måtte nøjes med andenpladsen foran Christoffer og Caroline. Det betød dog samtidig, at der inden sidste afdeling reelt findes 4 kørere som har mulighed for at vinde DM 2007 for Juniorkørere, alt efter de indbyrdes placering ved sidste afdeling i Odense.



Peter Broe havde en travl dag med at holde alle bilerne kørende!

Juniorenes support-klasse, 1:32 Production, havde kun 3 kørere, så det var ikke den helt store forrestilling, og man gik direkte over til en finale uden tidtagning.

Mange vil betegne denne 1:32-klasse, som værende død og uinteressant, men klassen ER faktisk en god support-klasse for Juniorerne, men måske kræver klassen nogle reglements-mæssige fornyelser for at gøre den mere tiltrækkende for kørerne.

Indførelse af den lille ProSlot-motor i klassen i år har i hvert fald betydet, at det er blevet meget lettere at få bilen sat ordentligt op, og motoren kører ikke meget langsommere end en S16D, så på en kort bane som f.eks Aalborg har det ingen betydning og både Peter Broe og Lars Nørkjær kørte med denne motor, mens Jan Juul kørte med Parmas S16D.



Debut til Formel 1'erne, bagerst Jens Albertsen, Jan Juul, Peter Broe og Lars Nørkjær!

Der var i Aalborg også debut til den nye 1:28 Formel 1 klasse, men selvom mange har investeret i biler til denne klasse, var fremmødet desværre meget magert.

Kun 4 havde fået biler klar, og selvom det strengt taget ikke var nødvendigt, så blev der i rigtig F1-ånd kørt en kvalifikationstid, hvor resultatet blev;

Lars Nørkjær	4.741 sek.
Jens H. Albertsen	5.016 sek.
Peter Broe	5.019 sek.
Jan Juul	5.116 sek.

Peter Broe havde et mega-stunt i et af finale-heatene, og der blev i hele finalen kørt virkeligt tæt, med godt og spændende race. De der ikke havde fået bilerne klar snød virkelig sig selv for en god og sjov oplevelse.



Raske påsættere overvåger racet, fra venstre Nicklas, Christoffer og Alexander!

#### 1:24 Junior Production S16D

1. Frederik Jensen	HMK	248 omg.
2. Nicklas Nielsen	HMK	238 omg.
3. Christoffer Hartwig	HMK	228 omg.
4. Caroline Jensen	HMK	204 omg.
5. Patrick Nielsen	HMK	132 omg.
6. Alexander Rasmussen	HMK	121 omg.
7. Daniel Sadeghalghol	HMK	119 omg.

#### 1:32 Production

1. Lars Nørkjær	AMRK	271,06 omg.
2. Peter Broe	HMK	254,08 omg.
3. Jan Juul	HMK	247,14 omg.

#### 1:28 Formel 1

1. Lars Nørkjær	AMRK	286 omg.
2. Jens H. Albertsen	AMRK	269 omg.
3. Jan Juul	HMK	260 omg.
4. Peter Broe	HMK	208 omg.

**HUSK!**

**2. afdeling**

**DM<sup>1:32</sup> Slot.it.**

**27. oktober**

hos

**Odense Mini**

**RACING**

Tilmelding på [www.odenseminiracing.dk](http://www.odenseminiracing.dk)

# Le Mans 1970 Rebirth!

For 5. og sidste gang inviterede Holger „Slash“ Thor til historisk race på Ring Taps!

Tekst & Fotos: René Christensen

Lørdag d. 28. april var Le Mans-dag, i hvert fald i Taps i Sønderjylland, og igen blev det igen en ren Porsche-Ferrari kamp!

Undertegnede (Vialli) og „High Tower“ tog endnu engang turen fra Sjælland til Jylland for at repræsentere Slotrace.dk, men denne gang skulle det blive et meget spændende race for de 2 herrer! Reglerne for Rebirth-racet var som tidligere FLY Classic-biler fra Le Mans 1970 out-of-box,

men uden magnet og max. 10 gr. extra vægt... ..og naturligvis regelmæssige besøg i Holgers DC-bar!

I hvert heat skal hvert team have 2 pitstops af 2 minutters varighed, eller 1 pitstop på 5 min. og begge køre skal køre i hvert heat.

Vi ankom sent fredag aften for at være klar til starten lørdag morgen kl. 10.00, og undertegnede gik i seng kl. 1, mens HighTower og Holger snakkede hele natten og kun fik nogle få timers søvn

De teams, som skulle køre i dette års race var;

**#11 Ferrari 512 S Cuda Lunga - Jan & Gebrüder**

**#12 Ferrari 512 S Cuda Lunga - Tobak & John C**

**#20 Porsche 917 K - Vialli & High Tower**

**#21 Porsche 917 K - JJ & Smeden**

**#24 Porsche 917 K - Fætter Søren & Holger**

**#27 Porsche 908 Flunder LH - Grandpa & Hans H**



*The Race Pack - to Ferrari 512S CLs og tre Porsche 917Ks og en enkelt Porsche 908 LH!*

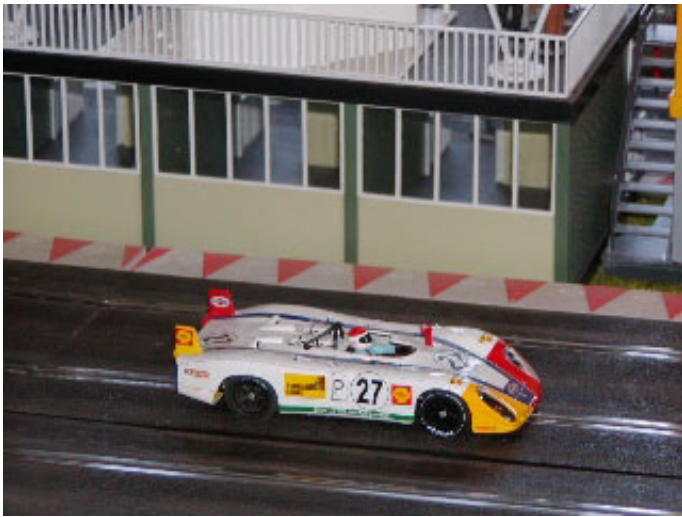
Første heat startede kl. 10:00 med bilerne #24, #11, #12 og #20 og på trods af at #20 havde et af ydersporene, vandt de det første heat med 72,7 omgange foran #12 som kørte 70,2 omg., så det var en rigtig god start for os dette år! Efter at første halvdel af løbet var kørt stod det klart at vinderen skulle findes mellem #12, #20 and #21, da #12 havde kørt 296,2 omg. og kun havde en lille føring ned til #20 (295,2) og 13,4 omg. foran #21 (282,8).....derefter kom #11 (269,9), #27 (252,8) and #24 (226,4).



*Træningssession for High Tower, Holger og John C*



*En rigtig Le Mans 1970 start i det første heat!*



#27 på langsiden bag pitområdet!



#11 efter „hårnålen“

Så var det tid til frokost, som blev serveret af Marianne, samt en tur i DC-baren, hvor Maria serverede kolde øl og andre gode sager til ganen.

Kl. 14.00 var det tilbage til racet, og det stod klart, at pausen havde gjort godt for #21, der kørte 82,3 omg. på rødt spor for derefter at opdage, at den ene slæbesko kun bestod af 2 tråde, og måtte køre i pit til et længere stop, hvilket betød at racet nu stod mellem #12 og 20!



#21 i et laaangt pitstop med kun én slæber!

Men den gule Ferrari trak væk fra #20 og sluttede med en sejr til Ferrari 512S Coda Lunga #12.

Trods alle havde en rigtig god og festlig dag, var det alligevel en sorgens dag, da Holger har besluttet at flytte den legendariske og lidt ujævne Ring Taps, og det derfor var absolut sidste race på denne bane.....den vil blive savnet!

Rygter vil dog vide at Holger vil gå over til Digital-race - på en mindre bane - og at Kolding Mini Race Club vil overtage de legendariske Rebirth-løb, men ikke med out-of-box biler!



Lunch is served!



#24 på vej op over broen!

#### 1:32 Le Mans Rebirth 1970 V Edition

- |  |            |
|--|------------|
| 1. #12 Ferrari 512S Coda Lunga<br>Peter „Tobak“ & John Christensen | 613,6 omg. |
| 2. #20 Porsche 917K<br>Vialli & HighTower                          | 606,6 omg. |
| 3. #21 Porsche 917K<br>Jan Juul & Henning Smed                     | 572,1 omg. |
| 4. #11 Ferrari 512S Coda Lunga<br>Jan & Gebrüder                   | 564,7 omg. |
| 5. #24 Porsche 917K<br>Fætter Søren & Holger                       | 473,3 omg. |
| 6. #27 Porsche 908 Flunder LH<br>Grandpa & Hans H.                 | 451,9 omg. |



1.plads & vindere: John C og Peter „Tobak“  
#12 Ferrari 512 S Coda Lunga



2.plads og de første tabere: „High Tower“ & „Vialli“  
#20 Porsche 917 K



3.plads: JJ og „Smeden“  
#21 Porsche 917 K

**8-TIMERS**  
**Internationalt**  
**TEAM**  
**Mesterskab**  
for **1:24**  
X12 Production

**Lørdag**  
**d. 8. september**  
**2007**

hos  
HMK i Hørning



Mere information  
og tilmelding hos  
[juuljan@hotmail.com](mailto:juuljan@hotmail.com)

# DEN ÆDLE KUNST AT VÆRE EN GOD PÅSÆTTER!

Tekst & Fotos: Jan Juul



„Påsætter, påsætter...!“, hvor mange gange har man ikke hørt dette ord udråbt ved mange store som små løbsarrangementer? Når man tænker lidt nærmere efter, hvor mange gange har man så ikke selv råbt dette ord?

Uden tvivl er det vel det mest anvendte ord ....sammen med ordet „Track“ .....på enhver bane rundt omkring.

Du har sikkert selv råbt dette ord.....det er kun en naturlig ting. I en brøkdelen af et sekund, er det påsætterens opmærksomhed og hurtighed som forhindrer dig i at falde fra første- til sidstepladsen. I det „split second“ har man glemt alt om, at det var en selv, der fik bilen til at ryge af sporet, og nu forventer man, at påsætterne udfører den ene akrobatiske øvelse efter den anden for at give dig vejkontakt igen inden konkurrenterne stryger forbi.

Livets realiteter er imidlertid, at det ikke er påsætterens ansvar at gøre andet end at få din bil tilbage i racet på samme sted, hvor du kørte galt.

Det kan nogle gange være svært at acceptere, at det ikke er påsætterens opgave også at reparere din bil. Man må dog huske på, at påsætterne er der ligeså meget for dine konkurrenters skyld som for din egen, og at det som nævnt i langt de fleste tilfælde er din egen skyld, at du falder af.

Men hvad skal en påsætter egentlig? Først og fremmest skal en påsætter være påsætter i ordets bogstaveligste forstand. Hvis du forventer andre kørere skal være påsætter for dig, må du naturligvis være parat og villig til at yde gengæld på samme måde. Det nytter således ikke at snige sig tilbage i pitten efter et race, fordi du er oprørt over dine egne uheld, eller fordi du simpelt hen er for „cool“ til at være påsætter.

Hvis du vil have, at andre skal være påsætter for dig, må du selv være en god påsætter for andre.



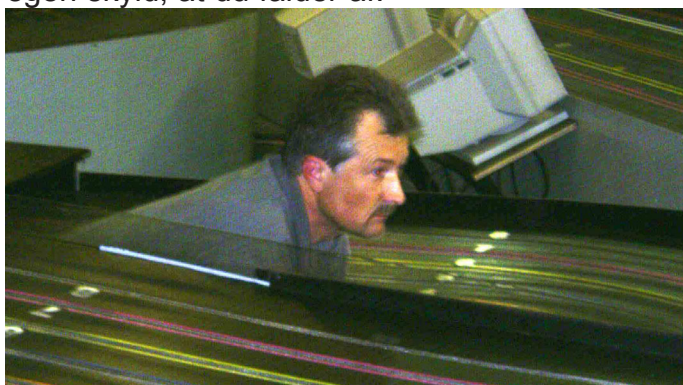
Naturligvis kan der være forskel på at være påsætter til et stort løbsarrangement og til et lokalt klubløb.

Ved mindre løb kan det således være helt OK, at en påsætter også lige retter lidt til på bilen, mens dette ikke nødvendigvis er tilfældet ved et stort løb.

Der er naturligvis ting, som aldrig er OK, hvad enten det er et stort eller et lille race.

At skrue på en bil, mens andre ligger på hovedet er helt klart „bad news“, ligesom at stå og snakke med andre under påsætningen heller ikke ligefrem vil få dig indstillet til nogen guldmedalje.

Kunsten at være en god påsætter er i virkeligheden kun et spørgsmål om sund fornuft.



Til slut nogle enkle hovedregler for hvordan en god påsætter opfører sig.

1)  
Gå altid til din påsætterposition efter dit eget race, ligemeget resultatet.  
At udgå i racet er ikke nogen undskyldning for ikke at påsætte.  
Hvis det af en eller anden grund er helt umuligt for dig, må du selv finde en afløser.

2)  
Stil dig i en position, så du ikke blokerer for en eller flere køreres udsyn til steder på banen.

3)  
Hav kun øje for den del af banen, som er „dit område“.  
En af de største fejl en påsætter kan gøre, er at følge de førende biler, mens der ligger en på hovedet lige for „fødderne“ af ham.

4)  
Hav altid hænderne frie når du påsætter.  
Du har sikkert selv set typen med en Coke i den ene hånd og en burger i den anden komme slentrende for at påsætte...med hvad?

5)  
Udfør aldrig reparationer på biler, som er gået istykker, medmindre løbslederen har givet sin tilladelse.



*Hvorfor har vi aldrig den slags påsættere i Danmark?*

6)  
Når der falder flere af på én gang, så sæt så vidt muligt den bil på først, som faldt først af. Med mindre denne har været skyld i at andre faldt af.  
Det kan være svært i farten, når det går rigtig stærkt, men forsøg.

7)  
Træn dig selv op til at bruge begge hænder, når der falder flere biler af på én gang. Således du kan sætte 2 biler på synkront. Det kan godt lade sig gøre!

8)  
Ingen hyggesnakken med andre påsættere eller andre iøvrigt under udførelsen af dit hverv.  
At være påsætter kræver fuld opmærksomhed på banen.

9)  
Lad dig ikke påvirke af kørernes eventuelle råben efter dig, selv om det nogle gange kan være svært.  
Er køreren en god sportsmand, undskylder han sikkert også overfor dig bagefter, hvis han har råbt lidt for højt.  
Som regel mener kørerne det jo ikke så slemt, som det nogle gange lyder, og når blot du ved med dig selv, at du gør det bedst muligt, kan du jo ikke gøre mere.

Der kan sikkert nævnes andre gode punkter, men ovenstående skulle være nogle af de vigtigste. Men husk, at den bedste måde at undgå dårlige påsætterepå er ved simpelt hen ikke at køre galt.



## MEDLEMSKLUBBER

KLUB	BY	KONTAKT	TELEFON	MAIL
AMRK	Aalborg	Lars Nørkjær	98182091	lars.noerkjaer@stofanet.dk
ELMC	Esbjerg	Lasse Kristensen		janelasse@mail.dk
HMK	Hørning	Peter Broe	87680775	319@mail.tele.dk
HMRC	Vissenbjerg	Thomas Ludvigsen	65977383	borch@email.dk
KMK	København	Martin Borch	43528013	campen@mail1.stofanet.dk
KMRC	Kolding	René Schrøder		mosgaard@nymail.dk
MMRK	Ikast	Dan Mosgaard	97154343	has@stofanet.dk
MRCH	Viby	Henrik Brøndsted	86145301	erik@oddermodelbilklub.dk
OMK	Odder	Erik Mathiasen	86560707	jej@adr.dk
OMR	Odense	Jørgen E. Jørgensen	66103120	moghej@bd.dk
RMC	Randers	Mogens Hejlesen	86432309	rro@sport.dk
RRO	Odense	John Christensen		paal@scaleracing.dk
VSC	Frederikssund	Pål Hansson	26322933	

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

# KALENDER

## September

- 8. 1:24 X12 Production 8-timers International Team Race, Hørning
- 29. 3.afd. DM 1:24 S16D, 1:24 Open X12, AMRK Aalborg

## Oktober

- 6.-13. ISRA Worlds, Slovakiet
- 27. 2.afd. DM 1:32 Slot.It + 3. afd. 1:32 Production, 1:24 S16D Junior, OMR Odense

## November

- 2.-4. IMCA Worlds 1:24, Mechelen, Belgien
- 11. 4. afd. DM 1:24 S16D, OpenX12, KMK, København