

MODEL RACER



Vol.2

December 2011



Gerard Jan Fens

MAZDA 767B



Henk Visser

GUNNAR PORSCHE 966



Erik Stroop

LANCIA LC2

Van de redactie

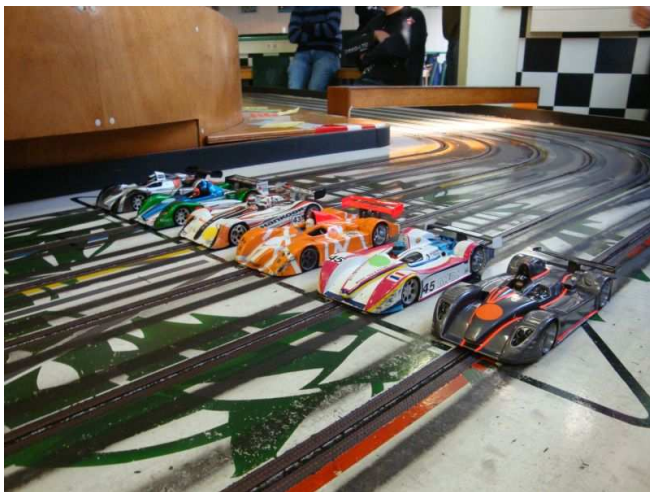
Heb je wel eens blaren op je vingers gehad van het vele knippen in een regelaar of controller? Nou ik wel afgelopen weekend.

Een week voor dat weekend gaat plotseling m'n mobiel, Jacco Uylenberg, of ik zin heb om mee te doen aan de 6-uurs wedstrijd. Zeg maar de vervanger van de fameuze 12 uren die vroeger vaak tussen kerst en oud&nieuw verreden werd. Tjsa, als die vraag zo plotseling gesteld wordt moet de agenda natuurlijk wel even geraadpleegd worden, en gelukkig de zaterdag was nog helemaal leeg! Mee doen dus.

Jacco had z'n Courage optimaal voorbereid, de kap subliem strak gespoten en Joey was in de weer geweest om toch wat kleur aan te brengen in de vorm van felle strepen. Beter voor de zichtbaarheid op de baan, en bovendien gelijk goed voor de teamnaam: Stripe Racing.

Daar sta je dan ineens weer stints van 15 minuten te draaien. Tsja, en daar kunnen de vingertjes dan nog niet helemaal tegen. Zelfs niet als je een orthopedisch rubbertje van Ronald Schouten op de trekker hebt zitten. Maar goed, ik was niet de enige naar horen zeggen. Bovendien was het een enorm gezellige dag waar weer veel oude bekenden in ons pand aan de Rivierdijk aanwezig waren. Wel twee teams uit de Zaanstreek, en een vierkoppige equipe uit Diepenbeek. De drie teams uit Hardinxveld maakten het startveld vol. Ons team werd ondanks of mede door mij (vul zelf maar in hoe je er over denkt) derde, goed gedaan jongens!

De nieuwe baan staat nog steeds in delen te wachten op verdere werkzaamheden. In het nieuwe jaar hopen we op korte termijn een keer zaterdag aan de slag te gaan met de stroomgeleiding op de baan. Daarnaast zijn er nog andere klussen zat om beet te pakken.



In dit blad staat weer genoeg te lezen, tussen kerst en oud&nieuw ben je dus verzekerd van leesvoer. Henk Visser en Bart Sluimer bedankt voor jullie bijdragen.

Bart is een modelracer uit Leiden en is bijna z'n leven lang al geobserveerd door alles wat op een circuit rijdt, en slotracen in het bijzonder. Met een hart voor franse auto's is hij geïnspireerd geraakt om een hele collectie Citroen slotracers te maken. Hopelijk kunnen we deze in een later blad laten zien, echt bijzonder. Overigens zijn ook Bugatti's zeer welkom bij Bart, die heeft hij dus ook netjes in de rij staan. Leuk om te zien, geeft weer inspiratie aan anderen om aan projecten te beginnen.

Als je ook inspiratie wil hebben, surf dan de komende tijd eens rond op internet. Slotracers over heel de wereld maken de mooiste/gekste bolides en banen. Arie Jr attendeerde me ooit op www.oldslotracer.com Een site waar je echt de mooiste home-made tracks kunt vinden, bovendien met veel tips om zelf ook aan de slag te gaan. Als je dat allemaal ziet, beginnen de handen vanzelf te jeuken, het brein te bruisen en de pen te vloeien.....

Vanaf deze plek wens ik jullie prettige feestdagen en heel voorspoedig 2012 toe!

Jullie redacteur, Huib de Jong

Inhoudsopgave

Headlines/nieuws in het kort	3
Tussenstanden seizoen 2011-2012	4
De nieuwe Group-C klasse	6
Een oude bekende (Jose de Boer)	10
Audi pits 2001 door Bart Sluimer	11
Gunnar Porsche 966 project	15
Slotrace dromen	20
Classic news	23
Vondsten + vooruitblik nieuw blad	24

Headlines/nieuws in het kort

We hebben op de club iets te vieren, nieuwe leden (3 stuks wel!) Van harte welkom Remco van Waaij, Johan Malaihollo en Bart Sluimer. In totaal heeft de club nu 29 leden, waarvan 7 donateurs.

Er is nog meer feest: Arie en Wendy van Wijngaarden werden 3 maanden geleden vader en moeder van hun eerste kindje, namelijk dochter Feline. Gefeliciteerd!

Daarnaast ook de felicitaties natuurlijk voor Arthur en Adri de Kok, ook zij werden vader en moeder, nl van Sophie.

Het clubblad is sinds dit seizoen afgedrukt op het handzame A5 formaat. Als jullie lezers het handig vinden dat er nietjes in zitten, dan gaan we die er in de toekomst in doen. Om de bladen bij elkaar te houden doen we ons best om verzamelbanden te vinden waar enkele jaargangen in bewaard kunnen worden.

Tijdens de 24 uur van Le Mans 2012 zal in het voorprogramma gereden worden met Group-C bolides! Zie hieronder het nieuwsbericht, of check www.groupcracing.com

Heb je net als ik ook moeite om een geschikte regelaar cq controller te vinden, dan is er nu op de club een mooie oplossing. Tot nu had je de keus uit een standaard Parma regelaar zonder instelmogelijkheden uit de clubwinkel, of een mega dure elektronische regelaar uit het buitenland, moeilijk te verkrijgen en met een prijskaartje die menig Sinterklaasbudget overstijgt. Ronald Schouten maakt op bestelling instelbare regelaars, desgewenst ergonomisch aangepast voor een nette vanaf prijs van € 100,-

Group C/GTP

Group C heads back to Le Mans

Historic series gets 2012 24 Hours support slot as new teams look to run cars

THE GROUP C/GTP RACING SERIES will provide the historic support for the Le Mans 24 Hours next year.

The resurgent series will take one of the two support-race slots scheduled for Saturday morning prior to the start of the French enduro. It will be the third time in five editions that Group C/GTP has been chosen to join the bill.

Group C/GTP series manager Zoe Copas said: "It is always an honour to be asked to take our cars back to their spiritual home and we are sure that our

members will respond. The grid at Le Mans is limited by paddock space to 30 cars and we are expecting to be oversubscribed."

Copas explained that interest in the series is continuing to grow.

"We're expecting an upsurge in entries next year," she said. "A total of 22 new people are talking to us about next year and 12 have already bought cars."

New entries are expected to include the March-Chevrolet 84G recently purchased by Rollcentre boss Martin

Short (see AUTOSPORT, September 22) and two cars - a Ford C100 and Ford Probe GTP - from Zakspeed. Another team planning to join the series is British GT Championship race winner Scuderia Vittoria.

Vittoria team manager Piers Masarati said: "Group C/GTP looks to be in good health and it is something we would like to get involved in. We have a customer who has a car and is very interested in doing the series, especially now Le Mans is back."



TUSSENSTANDEN



Helaas zijn de tussenstanden niet op tijd bij de redactie gearriveerd.....
Waarschijnlijk is de postduif ergens anders neergestreken.

DE GROUP-C KLASSE

door Henk Visser

Herbeleving

Vrijdag 18 november zijn we dit seizoen voor het eerst bij elkaar om een uniek stukje autosporthistorie in het klein her te beleven. Geweldig dat jullie allemaal meedoen aan deze bijzondere slotcarserie: de Group-C.

De meesten van ons kennen het van Eurosport TV, een kleiner aantal van de Group C classic op Le Mans, of als het voorprogramma van de 24 uren in 2007 en 2010. Een nog kleiner percentage mannen heeft deze onsterfelijke periode nog 'LIVE' meegemaakt. Direkt na de finish bij de winnende auto hebben gestaan. Of de bolides op het lange rechte stuk (zonder chicanes) met 400 km/u voorbij hebben horen fluiten (want je zag ze echt niet) In francorchamps zijn geweest, of de Nürburgring, of Silverstone.

Of het je nu puur om Slotracen gaat, of je hebt iets met de gloriejaren van de Group-C, de Speed 74 brengt allen met hun nieuwe raceklasse samen. We bieden alle gleufridders méér. Ben je namelijk echt geïnteresseerd in de roemrijke historie van deze klasse, of heb je het nog meebeleefd, we hebben de experts aan boord.

Voor alle vragen over modelkits van Groep C auto's, Arie jr en Huib de Jong zijn jullie aanspreekpunt. Zij kunnen je vertellen welk type in 1/24 is uitgebracht, of het nog te koop is, welke decals je kunt kopen voor welke auto. En dat zijn er echt heel veel. Als het om 1/24 Groep C auto's gaat, Arie en Huib zijn onze experts.

Wil je meer weten over de WSPC (world sportscar prototype championship) en de IMSA GTP? Hoe het toen was en ging. De veteraan die de eerste en de laatste Group-C auto's heeft gezien is Henk Visser. Hij heeft de hele periode van begin tot eind van nabij en via de media gevolgd en alles bewaard.

Henk heeft een onschatbare hoeveelheid documentatie over de Group-C periode. Vanaf het begin (1982) tot het eind. Alles

verzameld in boeken, tijdschriften en losse publicaties. Over Groep C1, C2, IMSA GTP. Met heel veel fotomateriaal van elke auto. Documentatie verzameld uit: *Rally Racing (DU)*, *Sport Auto (DU)*, *Motor Sport Aktuell (DU)*, *Grand Prix international (GB)*, *Autosport (GB)*, *Autovisie (NL)* *XJR Magazine (GB)*, *Le Mans official program*, *Le Mans yearbook (Autosport, GB)*, *official programs van francorchamps, Nürburgring, de bekende Le Mans jaarboeken, veel Jaguar boeken van Ken Wells en de ultieme vraagbaak over IMSA gtp, het boek 'Prototypes' van auteurs Martin & Wells. Daarbij ook nog veel eigen foto's (hv, rb, el, rp).*

Extra service

Beste slotracevrienden en Groep C fans, het is een stukje extra service dat we via deze raceklasse aan jullie willen bieden. Want met welk type auto je ook raced, er zit een verhaal achter. En dat maakt de Speed 74 Groep C klasse 2011/2012 meer dan alleen een slotrace evenement. Het is een totale herbeleving. Of kennismaking met. Omdat er bouwdozen genoeg beschikbaar zijn voor deze nieuwe klasse is het mogelijk een heel kleurrijk startveld aan auto's op de baan te brengen. De organisatie wil alle deelnemers dan ook oproepen eens extra aandacht te besteden aan het uiterlijk en innerlijk (interieurs) van de auto's. Niet alleen om zelf goed voor de dag te komen, maar ook vanwege de wervende functie voor de rookies die deel zullen nemen aan de 4 races die georganiseerd zullen worden.

Voor deze rookies zullen clubauto's klaar staan die voorzien zijn van stevige lexan bodies. Het zijn stuk voor stuk Porsche 962's gespoten in de originele Group-C kleuren van eind jaren tachtig.

De bedoeling is natuurlijk dat enthousiaste deelnemers zich zo welkom voelen aan de baan dat ze ook een lidmaatschap bij Speed'74 zullen gaan overwegen.

RACEVERSLAG 18 NOVEMBER

door Huib de Jong

De aftrap

Een aantal weken geleden was het dan zover, de eerste wedstrijd van de nieuwe Group-C klasse werd verreden. Van te voren was behoorlijk promotie gemaakt door middel van een stukje in het clubblad, mini-posters en allerlei Group-C materiaal wat in ons clubgebouw aan de Rivierdijk werd opgehangen. Daarnaast is Arie Jr erg actief geweest in het benaderen van slotracers via het internet en de mail. Door deze promotie werd ook een aardige opkomst verwacht, Arie dacht tussen de 40 en 50 slotracers.....

Oei dat is wel even aanpassen geblazen als je normaal gesproken met niet meer dan 12 man aan een clubwedstrijd gaat beginnen. Met Wilco eerst maar eens doorgesproken in welke vorm we dat moesten gaan gieten, ook omdat er Rookies mee zouden doen die op een aangepaste spanning zouden rijden.

Goed, afgesproken werd dat het gebouw al vanaf 17.00 uur open zou zijn, en bovendien dat de frituur ook gelijk zou worden opgestookt om nog een maaltijd te kunnen aanbieden voor de meest fanatieke slotracers. Inschrijfformulieren werden gemaakt, tafels als extra pitruimte neergezet, enzovoorts. Alles bij elkaar een behoorlijke voorbereiding, als de mensen dan toch maar wel zouden komen opdagen.



En dat deden ze! Geweldig om weer eens zoveel enthousiastelingen bij elkaar te zien in ons clubhuis. Leuk ook al die

verhalen van slotracers over hun model, en hun bouwplannen voor de toekomst. De clubwinkel werd soort van geplunderd, zoveel nieuwe chassis en bouwdozen gingen er over de toonbank. Dat belooft wat voor de volgende race!

Keuring

Alle deelnemers moesten zich tegen een kleine vergoeding inschrijven voor de wedstrijd. De Rookies iets meer omdat deze gebruik maken van de speciaal voor hen geprepareerde clubauto's. De profi's kwamen zelfs 2 keuringsstations tegen, eerst Huib die de algemene staat van de auto's opnam, en daarna Wilco voor de technische keuring. Niet echt veel gekke dingen boven water gekomen gelukkig, het gaat in deze klasse tenslotte om de gezelligheid! Naast wat klachten over de rijhoogte viel ook op dat enkele bolides wel erg zwaar waren.....

Meteen viel op dat er toch wel een paar bijzonder fraaie creaties zouden meerijden deze avond. Neem nou de speciale Gunnar Porsche 966 GTP van Henk Visser, had ik nog nooit van gehoord! En ook de felgele Lancia LC2 van Erik Stroop, of de heel erg mooie Mazda 767B van Gerard Fens (zie foto's). Iedereen had z'n best gedaan om toch met een echte volwaardige Group-C aan de start te kunnen verschijnen. Ook de kappen van de Rookie-bolides zijn zeer goed geslaagd. Bedankt Ronald en Arie, zo horen ze eruit te zien! Als je dan toch het goede voorbeeld moet geven: perfect!

Om nog maar eens echt duidelijk te maken met welke auto's gereden zou worden, werden er continue beelden van LeMans geprojecteerd op het scherm achter de bar. Enorm goed voor de sfeer, en in menig opzicht ook uniek om al die oude beelden weer eens te zien.

Kwalificatie

Eerst de kwalificatie dan maar, de 15 Rookies als eerste, en wel op 9 Volt. Gevolgt door 21 profi's die hun geluk

mochten beproeven op 12 Volt. Het verschil werd al gauw duidelijk. Die profi's draaien toch bijna een halve seconde sneller de baan rond. Toch is het voor iedereen net zo spannend, een race op zich eigenlijk. In een straf tempo moet iedereen z'n halve minuut zo hard mogelijk rijden, en dat terwijl iedereen staat toe te kijken hoe je het er van af brengt. Het leuke van zo'n kwalificatie is wel dat je ingedeelt wordt met ongeveer even snelle rijders, zodoende zijn de heats elke keer best spannend en heeft iedereen strijd.

Wedstrijd

En die sportieve strijd is toch wel de reden waarom iedereen graag mee wil doen. Volle startvelden zorgen voor kleinere onderlinge verschillen. Dit kwam helemaal tot uitdrukking bij de Rookies. Mannen die nog nooit eerder met een knop in de handen hadden gestaan reden alsof hun leven ervan afhing. Wat een spanning! De snelste drie mannen bij de Rookies waren Arné v/d Wiel, Joost Jansen en Bart Sluimer. Alledrie hadden ze al eens kennis gemaakt met het slotracer, Arné jaren geleden als lid van Speed'74, Joost als nieuw lid van de club in Oosterhout en Bart als herintreder die wel even snel zelf een auto gebouwd had. Deze mannen waren echt aan elkaar gewaagd, ze zaten de wedstrijd lang niet meer dan een ronde van elkaar verwijderd.

Bij het wegtikken van de klok tijdens de laatste twee minuten wisselden Joost en Bart nog een keer of 2 van positie. Toen de stroom van de baan afging reden beide bolides net op het rechte stuk na start/finish. Joost had een kleine voorsprong, maar de iets zwaardere auto van Bart rolde lekker door op z'n soepele kogellagers. Het verschil was minimaal, Joost echter werd met 15 cm verschil de echte winnaar van de eerste Group-C Rookie wedstrijd!

Na de rookies was het natuurlijk tijd voor de profi's. Eerst de spanning naar 12 Volt, en daarna weer hard doorwerken om iedereen zijn 6x 2 'minutes of fame' te verschaffen. Zoals gezegd werd door de kwalificatie al uitgemaakt dat de echt snelle mannen bij elkaar in de 'finale' oftewel snelste heat zouden komen. De overige heats waren echter niet minder interessant. Iedereen had strijd omdat er echt 'close racing' aanwezig was. En in dat opzicht is eigenlijk iedereen een winnaar, want je wint pas echt als je een reuze gezellige avond hebt gehad.

Winnaar bij de profi's werd onze snelle limburgse Harry van Avezaath met zijn haastig geprepareerde Jaguar, met 2 ronden voorsprong op John Minheere met daar weer slechts 14 baanvakjes tussen, Arthur de Kok.



Wedstrijddata

18 november 2011
10 februari 2012
9 maart 2012
1 juni 2012

Schrijf ze nu in je agenda!

Naast het beeldverslag op de volgende pagina, kan je ook foto's bekijken op de website van de club: www.speed74.nl

UITSLAG RACE 18 NOVEMBER

overall		aantal		overall		rookie	aantal
positie	naam	ronden		positie	naam	positie	ronden
1	Harry v Avezaath	153,40		20	Joost Jansen	1	112,33
2	John Minheere	151,64		21	Bart Sluimer	2	112,31
3	Arthur de Kok	151,50		22	Wesley v Beelen	3	111,42
4	Paul Uylenberg	150,89		23	Aschwin Ligterink	4	111,09
5	Desmond Dekker	150,58		24	Rob Smaardijk	5	110,04
6	Ronald Schouten	147,62		25	Johan Malaihollo	6	107,42
7	Arie sr	147,48		26	Arne vd Wiel	7	107,27
8	Hugo Dekker	147,36		27	John Jak	8	100,11
9	Gerard Fens	138,28		28	Gose de Boer	9	97,00
10	Bert Hochstenbach	132,74		30	Siem de Boer	10	91,68
11	Joey vd Bree	132,33		31	Marcel v Beelen	11	88,24
12	Huib de Jong	131,36		32	Thijs de Boer	12	76,48
13	Arno de Looper	129,50		33	Gert Voorberg	13	70,10
14	Rob Brussel	129,10		34	Jaap v Wingerden	14	69,98
15	Bas Zuiver	128,78		35	F Bruinsma	15	66,83
16	Henk Visser	127,34					
17	Fred de Bruijn	126,41					
18	Erik Stoop	116,20					
19	Edwin Boerwinkel	114,49					
29	Stefan Neelen	95,32					
36	Jacco Uylenberg	17,00					



De Porsche 962C clubauto's voor de Rookies

BEELDVERSLAG 18 NOVEMBER



Close finish bij de rookies



Wedstrijdleader Wilco had het druk



Bas en Henk, geheel in Group-C stijl!



Aan Jaguars geen gebrek deze avond

EEN OUDE BEKENDE

Een paar weken voor de eerste Group-C wedstrijd vertelde Arie Jr dat hij via het internet een oud lid van MTRC zo ver heeft weten te krijgen dat hij "met zijn 2 zoons" mee komt doen de eerste ronde van ons nieuwe kampioenschap!! Voor de jongens van MTRC een oude bekende, voor ons een enthousiasteling die met zijn zoons graag een leuke avond wilde beleven. Zijn naam? Gose de Boer, wonende in Terwispel (net onder Drachten). Hij nam de moeite om helemaal naar Hardinxveld af te reizen om zijn zoons te laten zien welke hobby hij vroeger beoefende. Heel leuk dat ze alledrie aan de wedstrijd meededen en een portie Friese gezelligheid mee wilde nemen.

Gose is zoals gezegd een oude bekende van de jongens uit Noord Holland. De beste man heeft een korte maar krachtige MTRC clubhistorie die wat bekende namen verbindt. Zo werd hij in 1981 MTRC Formule 1 kampioen met een HFS Ferrari 312T4 (7 wins uit 8 races) voor Erik Stroop (Williams FW07B). In 1982 werd hij opnieuw kampioen, nu met een HFS Ferrari 126C (5 wins uit 10 races).

De modellen waren door Henk (HFS) verbouwde 1/32 polistil F1 auto's. In 1982 werd Gose ook MTRC GT kampioen met een door Erik geprepareerde Fleischmann

BMW M1, omgebouwd tot Procar versie. Eenzelfde auto reed ook Rob Brussel, die 2de werd.

Het was een hele leuke tijd in onze clubgeschiedenis. Modelbouw kwam steeds meer in opmars. En de 4 mannen: Gose, Erik, Henk en Rob beconcureerden elkaar op de meest sportieve wijze. Nooit een valse noot gezongen. Goede vrienden geworden, en gebleven.

Bijgevoegd een foto waarop de HFS Polistil Ferrari 312T4 van Gose staat. Ongeveer de helft van de in totaal 50 HFS Polistil F.1's zijn bewaard gebleven. En een hele leuke foto uit die tijd staat hieronder, 3 generaties slotrace auto's.



Een standaard Fleischmann Alfa Romeo, de Martini Lancia LC2 op Fleischmann chassis (gemaakt door Erik) en ook op hetzelfde chassis: een Parma Porsche 956.



AUDI PITS 2001 IN SCHAAL 1/43

Tijdens het weekeinde 24 uren Le Mans 2004, sta ik gefascineerd met mijn neus tegen de etalage van M6 Interactions (een mega uitgever van o.a. alle tijdschriften verzamelobjecten en producent van TV programma's uit Frankrijk) aangedrukt, ik aanschouw een maquette van Audi Joest Racing deelname 2001 in schaal 1:43. Licht verdoofd van geluk trad ik het winkeltje binnen, en het oog viel op de gehele tijdschrift serie bouwdelen van 40 nummers welke op de markt werd gebracht.

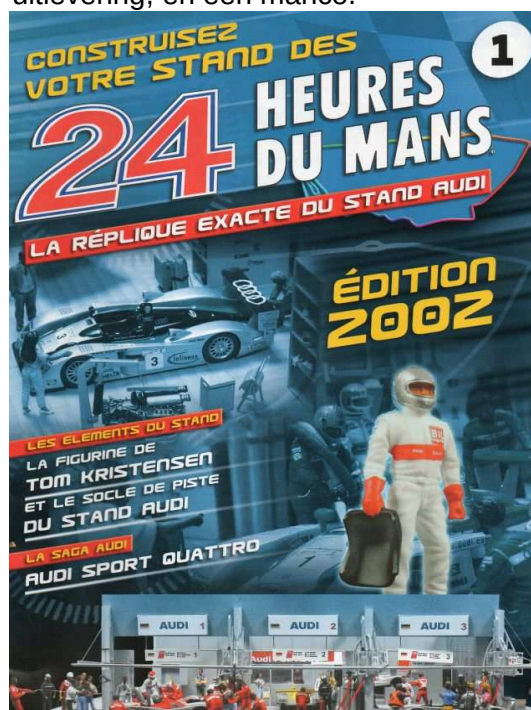
Ik graaide in enkele minuten de gehele serie van de plank leeg met alle bouwonderdelen om dit spektakel in Le Mans miniaturen mij eigen te maken. In een soort overwinning roes was ik klaar om deze jachtbuit af te rekenen met de firma M6, maar..... Ik had de gehele promotie serie van de firma van de plank gegrist, wat verassend ongebruikelijk was voor deze uitgever. Een cool "non, non, impossible" van de verkoper, was de anticlimax op deze kortstondige gelukzaligheid in het Mekka van de autosport, een simpel kaartje werd overhandigd om een abonnement aan te gaan met de firma, welke als je in België en Frankrijk woonachtig zou zijn, wordt toegezonden. Toch wat terug geplaatst met 2 benen op moeder aarde, verliet ik het winkeltje met het kartonnen kaartje van "hoe krijg ik de verzameling compleet van deze fel begeerde Le Mans pit complex Le Mans 2001". M6 gaf de voorkeur aan levering binnen Franstalige landen, de serie was uitsluitend leverbaar in Frankrijk en België.

De oplossing werd gevonden in een Franse schoonzus Liliane te Angers. Liliane verzorgde voor mij al eerder de Altaya serie 24 heures du Mans sport en prototype 1:43 modellen, en zo per 3-4 maanden mocht ik een zending ontvangen, of als een van mijn 3 dochters hun tante en oma bezochten in La douche France.

door Bart Sluimer

Het abonnement

De bouwdelen van het abonnement worden met een tijdschriftje vergezeld, waar met foto's de montage handelingen worden aangegeven, in het blad zijn actuele Le Mans wetenswaardigheden beschreven, maar ook historische wapenfeiten van de roemruchte automobielen en winnaars., fraaie nimmer eerder gepubliceerde foto's en soms tekeningen geven de serie een mooi compleet geheel. Met horten en stoten werden de afleveringen verzonden, ook wel eens een foutieve zending, dubbele uitlevering, en een manco.



Het reclameren was een lastige klus, de moloch M6 Interactions levert de gehele tijdschriften modellen series (o.a. Altaya, Michel Vaillant en Series Atlas) en overige verzamel objecten, zoals tinnen figuren, poppenkast meubelen, schepen, vliegtuigen, klassieke film, Rc bestuurd modellen, houten scheepsmodellen en ga zo maar door. Het completeren van de aluminium vakwerk constructie, hangende boven de pitlane voor persluchtslangen en wagen - pitnummer, werd dan ook met plastic profielen uit de modelbouwers speciaal zaak verder afgewerkt.

De ontwikkeling van deze maquette

De Franse firma LeMans Miniatures mocht de opdracht ontvangen voor de gehele ontwikkeling van deze maquette, exclusief voor M6 in de schaal 1:43, Overige Audi -Joest Racing pit delen en decoratie is bij LeMans miniatures ook wel te vinden in schaal 1:32 en 1:24, maar een simpele aanvulling op specifiek deze maquette is niet simpel te bestellen bij LeMans miniatures. Figuren en alle toebehoren voor deze maquette zijn met precisie gemaakt, en ook de laptops, poetspapierrol op standaard, gereedschapkasten, reserve helmen en oliespuitjes ontbreken dan ook niet

Zaagwerk in Minichamps modellen

De M6 Interactions serie leverde maar 1 set neus en motorkap – body parts van de Audi R8, voor opvulling van de lege delen in de pitbox opslagruimtes. In werkelijkheid heeft een Le Mans team soms wel een 3 tal complete body kits als spare parts om allerlei mogelijke schades acuut te kunnen repareren. De oplossing werd gevonden op de Duitse eBay veilingen, enige Minichamps Audi R8 modellen mint and boxed werden gewonnen voor het 1 euro startbod uit de fameuze oplage van 1399 modellen exclusief van dit model!, en bij aankomst direct de zaag erin voor het aanvullen van de voorraad met reserve neuzen, motorkappen en wielen van de ander Audi's met startnummer 2 en 3.

Mercedes Benz 1938 Renntransporter

Aanvullende decoratie, zoals de Race trailers met Mercedes trekkers type 1938, trailers, de quad en enige figuren werden op de beurs in Houten gevonden

Ik had wel bij Joest Racing de diverse merken renntransporters gezien, MAN, Scania en Mercedes trekkers, maar vond geen enkele foto in mijn documentatie, Audi motorsport boeken of Le Mans films om het merk en type trekker te kunnen achterhalen welke tijdens Le Mans 2001 was gebruikt.

Ook het zien van de DVD's met race verslagen per jaar met Audi fabrieks



deelname, gaven geen uitkomst, in tegenstelling tot de prachtige kleuren film beelden van Le Mans in de 50 er jaren, waar de beroemde blauwe Mercedes Rennbunker te zien is, of de latere Ecurie Ecosse trailer voor de D Type Jaguars.

Een briefje naar Reinhold Joest gaf antwoord, de Mercedes 1938 !!!, op Houten werden deze gevonden in een model van Lion Cars.

Figuren

De serie levert wel een reeks natuurgetrouwe figuren aan, maar in werkelijkheid is er een enorme hoeveelheid mensen op de been in en rond de pits op Le Mans, en de standaard uitvoering van deze pit maquette zou wat kaal en 'onderbemand' zijn, dus het speuren op de beurs naar extra manschappen was soms succesvol, in Houten zakjes met figuren mogen vinden, Overige aanvullingen werden ook weer van o.a. Norev, Preiser en Schuco aangeschaft en gevonden op internetveilingen in Duitsland. Engeland en Nederland, de white metal figuren uit Engeland beschilderd en voorzien van enige kenmerken Audi Sport - Joest Racing.

De stickers

Het vinden van bruikbare stickers voor de racetrailers en monteurs overalls, of een grafisch bedrijf welke dat voor een schappelijk prijs zou kunnen maken was een vraagstuk.

Het vinden van transparant inktjet zelfklevend folie in de computer supply winkel gaf de oplossing.

Na enige scanwerk op de huiscomputer, werd vlot een goed resultaat verkregen voor het drukken van de transparante stickers voor decoratie van de race trailers en monteurs overalls met Audi Sport - Team Joest.

Het enige nadeel van dit stickermateriaal vind ik de gomlaag welke bij bepaalde lichtinval, een licht mat vlak aan de decoratie geeft, en niet de mooie afwerking van een waterslide decal heeft.

Matchbox quad

Voor het transport van wielen en banden is er op Le Mans een vloot quads met aanhangertje aan het pendelen vanuit de pits naar de enorme banden paviljoens /werkplaatsen van Michelin, Dunlop en Bridgestone welke wat verder rechts - achter het rennerskwartier zijn gelegen.

In de 80 er jaren de dagen van de Porsche 956 en 962 fabrieks auto's, was het mogelijk wel eens een corpulente Porsche monteur bij een der brasseriën in de 'village' aan te treffen, welke tijdens een banden wissel ritje van

Dunlop naar de Porsche pits een biertje ging drinken, nadat de uitbaters van het café deze vaste klant uit Stuttgart uitbundig hadden verwelkomt, 'leuk Helmut dat je er dit jaar ook weer bent' ! Een set BBS wielen en heel erg brede Dunlop Denlock slicks werden dan voor het buffet en tussen de sta tafeltjes geparkeerd !

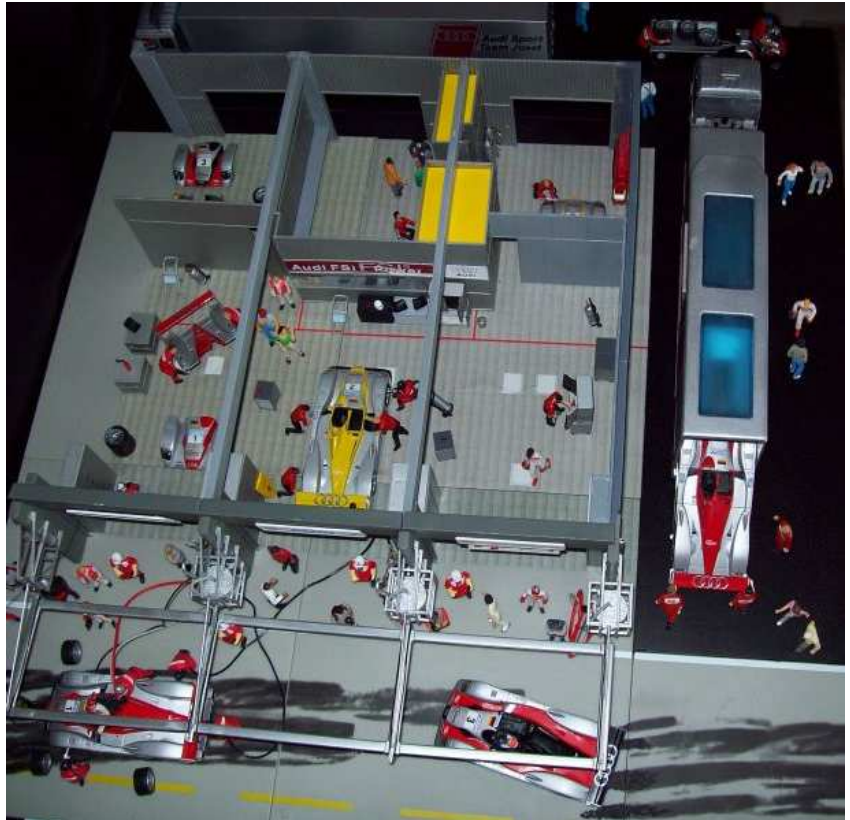
Een quad schaal 1:43 was niet direct voorhanden in de handel, Starter had zoiets in het verleden uitgebracht in een kit met 2 Porsche's 962 of Jaguars XJR 9's, In houten werd een quad gevonden van Matchbox in een schaal 1:38, na demontage werden enige onderdelen enigszins van overbodig materiaal ontdaan, de body werd op enige delen versmald en aangepast,

Spoorbreedte ook iets minder, en het begon op een passende quad te lijken welke voor het banden transport ingezet zou kunnen worden.

De afwerking

Een gemis is het model van de V8 motor in een motorbok, welke niet is ontvangen vanuit de serie, ik denk dat ik deze nog wel eens zal tegenkomen, een veiling of in een miniatuur 1:43, wellicht dat er nog een model zal worden uitgebracht met af te nemen motorkap en/of neus, dit zou een meer realistisch beeld geven aan het geheel. Maar dit alles maakt de speurtocht op de beurzen in Houten nog spannender... Voor eventuele vragen mag u mij een e-mail zenden : bartsluimer@msn.com





Gunnar Porsche 966 project

door Henk Visser

Sommige slotracevrienden onder ons kennen die drang. De uitdaging iets te maken dat nog niemand heeft. De creatieve spirit viert hier hoogtij. Het zijn de mannen die ons verrassen met de zeldzaamste creaties die de gleuf mogen doorklieven. En vertellen zelden over alle problemen die ze hebben moeten overwinnen. O.a. Wilco en Ronald hebben die spirit, iets verder van HG doet Henk Visser al 35 jaar hetzelfde. Zijn scheppingsdrang begon al in 1974 met het verbouwen van Fleischmann 1/32 Lotus T40 modellen. Spoilers vóór en achter.

In totaal 50 Polistil based formule 1 bolides heeft hij gemaakt waarvan ongeveer de helft bewaard is gebleven (driekwart van de modellen zijn aan clubleden verkocht). Dankzij de inline opstelling van het 1/32 chassis kon hij de venturitunnels die toendertijd mode waren in de F.1 groundeffect cars, mooi verwerken in zijn creaties. Henk woont in Krommenie en daar zat vroeger de Tamiya importeur. Decalvelletjes halen was dus geen moeite. Wat Reijne & zn. niet had, werd zelf gemaakt. Met de kwast en wat Rotring tekenpennen. Als ras autosportfan moest hij altijd zo snel mogelijk de meest actuele raceauto's op de baan brengen.

En zo mag de MTRC SC club zich beroepen op het feit dat zij als eersten in Nederland met Groep C auto's actief waren. In 1982, het jaar waarin de Porsche 956, Ford C100 en in de USA de IMSA Jaguar XJR5 verschenen.

Basismodel: géén. Alles 'scratchbuilt'. Men begint dus letterlijk met een paar plaatjes plastik. Ruiten van lexan, koplampen van papier.

Twee jaar geleden begon Henk aan zijn 71^{ste} (!) SC body project: de 1/24 IMSA GTP Gunnar Porsche 966. De veteraan stond toen op de drempel weer wat aan slotraces te gaan doen, na een 14 jarige sabbatical. Het was niet de bedoeling met de auto ooit te gaan racen. En de Speed 74 Group C serie zou pas later in beeld komen. In dit licht gezien is soms gekozen voor materialen en ideeën die, nu de auto

in competities meerijdt, verkeerd zijn. Desondanks is het een mooi voorbeeld van wat creativiteit, ervaring en geduld tweeweg kunnen brengen.

Dit is een verslag van Henk's ombouwproject.

Een goede start: ik heb nog een Hasegawa Porsche 962 in de kast. Ooit eens gewonnen met een concours in HG. Dat spaart al kosten. Veel belangrijker: het krijgt eindelijk een bestemming. Gebouwd en wel als mijn favoriete Prototype Porsche. Ik had verder eigenlijk geen bedoeling met de auto. Gewoon wat ideeën uitproberen. Het is een absolute luxe dat we tegenwoordig PC's met Internet hebben. Vroeger was het zoeken in boeken en magazines voor foto's. En dan nog moest je sommige dingen aan de auto gokken. Nu sleep je alle plaatjes binnen die je vinden kunt. Vergroot de foto's totdat je ogen vierkant worden en dat ene detail nog niet ziet. Maar het is wel de basis om mee te beginnen. Zoveel mogelijk foto's,

technische data en als je er een vindt: een profieltekening.

Wat is zo bijzonder aan de Gunnar 966? Eind jaren 80, begin 90 reden er heel veel Porsches rond in het FIA WSPC (World Sports Prototype Championship) en in de IMSA (International Motor Sport Association). De 962 was voor het merk uit Stuttgart een groot commercieel succes. Het overtrof de verkoopcijfers van de legendarische 935. Dus enige 'Kudenteams' (klantenteams) zochten naar oplossingen de suprematie van het officiële Porsche fabrieksteam (Rothmans, Shell/Dunlop) te doorbreken.

Dat kon alleen bereikt worden met een andere bodyvorm. Want voor chassis en motor had Porsche een zgn. 'Kundenbetreungsdienst'. Klantenservice dus. Wie zelf hieraan begon te 'klooien' viel uit de boot. O.a. Walter Brun en Joest Racing bleven de dynastie trouw. Maar de Brit Richard Lloyd zocht de aanval in een radicale bodyverandering. En won daar ook mee.

De bekende Liqui Moly en Pink Porsche 962 GTI.

In de USA had Kevin Jeannette een andere reden om de oer 956/962 te verbouwen. Als puber opgegroeid in een Porsche garage in California was zijn leven voor altijd geketend aan het Duitse merk. Op nog jonge leeftijd startte hij zijn eigen bedrijf: Gunnar Racing. Het jaar: 1978. Jeannette, ook een Formule 1 fan, vernoemde zijn onderneming naar de kort daarvoor aan kanker overleden Zweedse F1 coureur Gunnar Nilsson. (winner GP van België 1977 als teamgenoot van Mario Andretti in een JPS Lotus 78)

Ook zijn oudste zoon draagt deze naam. Even bij stilstaan lezers ... Het is toch het mooiste eerbetoon als je zo triest, zo vroeg afscheid moet nemen van het leven. Je naam blijft voortleven in de sport die je zo dierbaar was.

Kevin nam de groep 6 Porsche 936 uit 1976 als voorbeeld (de 1^{ste} versie zonder luchthapper)

Maar scheidde wel de achternvleugel van de body. De 'sidepods' werden verlaagd. Een 'aerodivice' achter de voorwielen werd ingebouwd. Het cockpitdak werd afgezaagd (als de 936). En in een tweede versie werd de complete motorkap achter de Rollbar weggelaten. Deze versie heb ik gekozen omwille van de aerodynamica. Een nog aanwezige motorkap zou als een enorme luchthapper (dus belemmering op een SC auto) gewerkt hebben. Jeannette's 966 debuteerde in 1991 op Daytona. Precies in de tijd van de 1^{ste} Irak oorlog. In maagdelijk wit met Amerikaanse en Engelse vlaggen over de horizontale flanken, trok de auto al veel aandacht. Na de race mochten fans hun handtekening op de bolide zetten. En dat gaf Kevin Jeannette de commerciële aandacht die hij nodig had. Want sponsors waren er niet. De bolide heeft tot het eind van de IMSA GTP serie in 1993 in vele kleuren rondgereden. Met wisselende coureurs waaronder Derek en Justin Bell en de reeds overleden acteur Paul Newman.

Van de Hasegawa Porsche 962 werd eerst de achternvleugel verwijderd en de 'Heckpartie', achterkant waar de achterlichten zitten, aangepast. Een simpel klusje dat met een scherpe scalpel

al te doen is. Daarna natuurlijk de snijwonden mooi gladschuren en napolijsten.

Hiervoor gebruik je eerst medium grof en daarna polijst schuurpapier. Droog.

Ga na het schuren even met je vinger over de behandelde wond en voel of er nog een randje zit of niet. Glad is goed. Randjes niet. Daarna kwam de grootste ingreep: het elimineren van de motorkap. Ik begin lekker grof. Pak de Dremel met een slijpschijf en amputeer de massa plastic zo'n 2 mm boven het punt waar ik eigenlijk wil zijn. Daarbij was voorzichtigheid geboden. Dus nog even de fles Whisky in de koelkast laten. Er blijven aan weerskanten van de Rollbar twee verlopen over die reiken tot boven de achteras. Daar smelten ze over in de horizontale body. Althans, wat er nog van over is. Want nu gaapt er een groot gat waar eens de motorkap zat. Daarvoor werd een plaat polystyreen van een millimeter dik op maat gesneden om de bovenkant dicht te maken. Met putty de naadjes dichtmaken en gladschuren. Alles wat je van de originele kap kunt gebruiken proberen te bewaren in je model. Goed voor de stevigheid. De exacte vorm maak je na het Dremelen met een half ronde vijl en afwerken met schuurpapier. Wel eerst op de body aftekenen tot waar je wilt wegvijlen.

En tijdens het werk blijven meten of links en rechts van de Rollbar wel gelijk zijn.

Als dit klaar is blijft er een schuin stukje (ex) motorkap over van een millimeter dik. Leuk, maar niet wat we willen. In de originele auto is dit dikker en zitten er koelroosters in.

Dus heb ik van 0,2 mm plastic strookjes uitgesneden in de juiste vorm en deze tegen het restant van de motorkap gelijmd. Ik heb in die sectie een paar 'ribben' van plastic gemaakt voor de stevigheid. Want 0,2 mm is natuurlijk niet veel.

Maak voor dit soort onderdelen eerst een mal van papier of dun karton. Snij het uit op de gewenste maat en ga dit eerst passen op je model. Blijf het bijsnijden tot het de juiste vorm heeft. Pas dan gebruik je de mal om dit op plastic over te zetten. En dan nog eerst passen voordat je het gaat lijmen.

Een van de belangrijkste grondregels voor het zelf maken van body delen is: geen bier, geen whisky, geen vrouwen. Maar rust en geduld. Drie keer passen en meten totdat je zeker weet dat de contouren ook exact kloppen. Want vergeet niet: onderdelen lijmen het best als de ruimte ertussen zo klein mogelijk is. Als het geheel gelijmd is even de lijmnaden afwerken met fijn schuurpapier. Eventuele kieren en gaten dichtmaken met putty en nogmaals polijsten.

De zijflanken van een 966 zijn veel lager dan bij de originele 962. Aan de hand van de foto's, en let hierbij als reverentiepunt op de naden van deuren en naden in de body, teken je op de body af wat geëlimineerd moet worden. Elimineren! Hey, modelbouw zou een goeie hobby zijn voor chirurgen.

Lekker wat wegnemen zonder bloed. Cool. Ook hier maak je eerst een mal in de gewenste vorm. Op internet zijn blueprints te vinden van de 956/962. Als je die uitprint in de juiste schaal heb je de afmetingen van de auto al goed.

En kun je de nieuwe vormen nog preciezer uittekenen.

Vergeet de slijpschijf. Pak hiervoor de slijpsteen (in een dremel b.v.) Maar niet op te hoge toeren. Dat smelt het plastik in no time. Weer wegwerken tot ongeveer een millimeter boven de aftekening. De rest doe je met de vijl of schuurpapier. Let op: Links en rechts van de cockpit moeten precies gelijk zijn. Dus weer een malletje maken of veel meten met de schuifmaat. Tijdens dit proces kom je tot de ontdekking dat je een deel van de horizontale flanken langs de cockpit kwijt bent. En dat maken we dus mooi van plastik in de juiste vorm. Het is te overwegen op deze raakpunten (verticale zijkanten en horizontale vlakken) aan de binnenkant van de body wat versteviging aan te brengen. Componentenlijm, een vierkant plastik profieltje, een paar ribben. Whatever.

Achter de voorwielen zit een soort inham. De body is daar in een holling naar binnen gebogen. Die vorm tekenen we eerst weer af op een mal. En zetten we daarna over op de kap.

Weer eerst grof met de schijf wegslijpen en de rest met de halfronde en ronde vijl. Dit stukje aërodynamica krijgt niks te

verduren. Wordt ook niet belast. En maken we dus van 0,3 mm plastik dat makkelijk te buigen is. De vorm kun je niet klakkeloos van mal op polystyreen overzetten. Iets wat hol of bol staat heeft een groter oppervlak. Een malletje van papier is nog het best te gebruiken. Lekker buigzaam. Blijven mallen maken, knippen en passen. Totdat de juiste 3D vorm is bereikt. Je kunt het onderdeel vóór buigen. Maar het zal altijd weer in z'n oorspronkelijke situatie willen terugkeren. Plat dus. De inham is in de zijflanken uitgeslepen. Aan de binnenkant heb ik wat steunstukjes geplakt van een paar mm plastik, zeg een halve mm van de rand. Dit om het 'terugveren' van het gemaakte holle deel tegen te gaan. Dat eerst aanbrengen en laten drogen.

Dan de aëro holling achter de voorwielen monteren. Nog wat vijlen en schuren tot het nieuwe bodydeel naadloos in het bestaande overgaat.



En toen was er koffie. Ja, was het maar waar. Ik had met vrienden afgesproken uit eten te gaan. De vrouwen wilden eens Japans. Sushi bar. Oh boy, ik haat Japanners. Walvismoordenaars. Rouwe vis op mijn zwakke maag? Maar jullie kennen het vast wel, wat de vrouwen willen is vaak wet. En je wilt geen spelbreker zijn. Ik hoopte het niet mee te maken, maar ergens verkneukelde ik mezelf al bij de gedachte zo'n platborst, zwartharige, knijpoog bedienster onderuit te zien gaan op wat visjes die toch maar liever de vloer kozen dan mijn maag. Zover kwam het gelukkig niet. Natuurlijk het verwijt: je eet niet. Je bent niet gezellig.

Tja, zwakke maag. Wat had ik anders moeten zeggen? "Ik eet geen radioactief

Fukujima food?, Rauwe vis is voor Gollem?”.

Ik ben heel gezellig uit eten. Echt. Maar Japans! Een drama. En een week ruzie.

Dus kon ik weer lekker verder met m'n Gunnar 966.

De rollbar loopt naast het interieur in een ronding over in de body. Dus ook dat deeltje voor links en rechts gemaakt. We schieten al op. Nu de voorkant nog. De 966 heeft een ander neusprofiel dan de 962. Wat hoekig. De aan te brengen delen zijn heel dun en lopen in een extreem spitse punt tot naast de cockpit. Plastik is hier niet bruikbaar. Het zou te snel scheuren of breken. Dus heb ik gekozen voor 0,2mm lexan en gelijmd met superglue.



Voorop de neus zit een verhoging. En ook dit deel is van lexan. Aan de verticale zijplaatjes heb ik een lip uitgesneden. Die steekt in een klein gleufje in de body. Zo kan dit onderdeel niet afbreken.

Voilà, een non GFK Gunnar Porsche is geboren. Nog wat gaten opvullen met plastik plaat. Wat extra verstevigingen in de body. En hier beste lezers, had ik dus allang moeten weten wat met de auto te gaan doen. Want als SC body is het ding te zwaar geworden. Hier en daar had dunner materiaal gebruikt moeten worden. De verstevigingen anders en wat minder. Natuurlijk kun je achteraf altijd nog wat wegslijpen. Maar als de kap eenmaal in de verf zit doe je dit liever niet. Het wordt er niet mooier op.

Ik heb gekozen voor de 3 tinten blauwe Norwegian Cruise Line versie. Mooi kleurenpatroon.

Eerst de body in de primer. Toen Tamiya TS 15 'Sunoco blue' erop. De lichtblauwe vlakken heb ik met folie gedaan. Evenals de dunne strepen. Bij wijze van proef. Decals voor deze auto bestaan niet, voor zover ik weet. Dus dat alles opgemaakt met de PC en geprint. Je moet toch wat.

Maar natuurlijk veel te zwaar op een SC racer. Was er dan nog wat waarmee ik de auto toch iets positiefs kon meegeven? Ai, said I.

Lexan plaatjes zijn lekker licht als achtervleugel. Maar ze zitten er voor de sier. Het is niet voor niks dat echte raceauto's een spoiler hebben in de vorm van een vleugelprofiel. Een relatief dikke ronde voorkant, spits oplopend naar achteren. Om downforce te creëren.

Werkt dat op een slotracer? Nou en of. Zet je auto maar eens in een miniatuur windtunnel.

De vleugel op de 966 is ... eeuuh, wat groot. En dik. En toch van lexan. Van 0,15 mm plaat uit één stuk, opgevuld met maatgesneden piepschuim. Het gewicht verklap ik niet. Maar voor zo'n grote picknicktafel bijzonder weinig. Het effect is des te groter.



Al met al een leerzaam project. Niet beslist de mooiste, wel heel bijzonder. Ik kon op internet geen plastik 1/24 Gunnar Porsche 966 vinden. In GFK bestaat deze auto wel. De Duitser Gerd van de Wiel maakt ze. Helaas niet in de juiste kleuren. Maar hey, dat maakt mijn model wel weer uniek.

En die visjes op de auto? Weet je nog? Die Sushibar!

Bijgevoegd wat foto's. Gemaakt in verschillende bouwfases.

Technische data:

Breed: 83 mm

Lengte: 200 mm

Hoog: 47 mm (spoiler), 38 mm rollbar

Wielbasis: 112 mm

Raceready gewicht: 201 gram

Produktietijd: 5 weken

Een fijne jaarwisseling!

Henk



SLOTRACE-DROMEN – PART 1

door Huib de Jong

Al tijden ben ik aan het nadenken over hoe ik mijn stoutste slotrace-dromen zou kunnen waarmaken. Deze dromen variëren overigens nogal eens en worden vooral geïnspireerd door mijn vlucht in de autoboeke over roemruchte autoraces uit het verleden en het enthousiasme van modelbouwers annex slotracers die ik op het internet tegenkom. Nu Arie (Jr) mij confronteerde met een directe vraag over het opstarten van een nieuwe Group-C klasse leek me geen excuus meer mogelijk, en daarom ben ik maar eens begonnen met het opschrijven van mijn hersenspinsels.

Ik kan tenslotte wel blijven dromen, maar dat is iets wat je in je eentje doet en bovendien weinig oplevert. Het waarmaken van je dromen met gelijkgestemde dromers is iets wat, hoewel slechts tijdelijk en aards, enorm veel plezier kan geven in je leven.

Ontstaan van een passie

Als kleine jongen ben ik geïnfecteerd geraakt met een virus, een modelrace-virus wel te verstaan. Door dit virus komt er nog bijna dagelijks iets door het brein geracet wat te maken heeft met slotraces of modelbouw. Hoe dit virus zich zo onverzettelijk in mijn genen kon trekken heb ik me al vele malen afgevraagd. Feit is echter toen ik als 3 of 4 jarige knul voor het eerst bewust aan een heuse racebaan stond, dit mij enorm pakte. Tijdens mijn jeugd kwam ik tijdens rommelmarkten in de kerk voor het eerst oog in oog te staan met een echte Fleischmann racebaan. Omdat ik op die jonge leeftijd nog niet aan het spelletje mocht deelnemen, was het verlangen om dat wel te doen enorm groot. Toen ik dus een aantal jaren later wel voor een gulden in die regelaar mocht knippen, was er al een tijd van verlangen vooraf gegaan.

Het moment waarop dat serieuze knippen plaatsvond was op de braderie in het centrum van beneden-Hardinxveld, ik gok dat ik 6 of 7 jaar oud was.

Natuurlijk duurden die 2 minuten veel te kort, maar na nog een aansluitende heat, mocht ik echt niet nog een keer van mijn

vader die met zijn camera stond toe te kijken. Ontroostbaar als ik was kreeg ik van een vriendelijke meneer met een donkere snor een mooi stickervel met allerlei autostickers die ik thuis vervolgens netjes opborg. Ik vond het zonde om zulke mooie stickers op mijn gewone autootjes te plakken. Na die ervaring stond er echter wel elk jaar stevast een Fleischmann racebaan op mijn verjaardagsverlanglijst. Ik had op die leeftijd al lang door dat je geen racebaan voor twee tientjes moest hebben. Die stonden wel elk jaar in de Bart Smit folder met Sinterklaas, maar alle vriendjes uit de buurt die zo'n baan hadden waren meestal na een paar weken weer uitgespeeld.



Natuurlijk kreeg ik die Fleischmann racebaan niet gelijk, nog jaren moest ik wachten. Maar vooral dat wachten zorgde ervoor dat ik er alleen maar meer naar ging verlangen. In die tijd waren er maar 2 momenten in het jaar waarop ik kon racen. Dat was natuurlijk weer op de braderie, maar dat was best duur. Echter tijdens de jaarlijkse Speel-In stond diezelfde rode racebaan ook in sporthal de Wielewaal. Als je geluk had en op tijd terug was van vakantie kon je dan 5 hele dagen racen! Daarnaast was er ook een plek waar je modelvliegtuigen in elkaar mocht zetten, iets wat ik thuis ook altijd heel graag deed. Zowel mijn vader als mijn ooms waren echte modelbouwers, voornamelijk van militaire kits, dus ging ik die ook bouwen. Toen ik elf jaar werd, gebeurde er iets heel bijzonders. Ik mocht een cadeau uitpakken wat eindelijk wel het juiste formaat had. Natuurlijk geloofde ik het nog steeds niet,

maar na het wegscheuren van het cadeaupapier kwam er toch een echte Fleischmann racebaan te voorschijn. Wel een tweedehands, en het was maar een achtje, maar toch, een hele echte! Ik kon mijn geluk niet op, vertelde iedereen op school die het maar horen wilde. En het werd nog mooier, want toen mijn vader 's avonds uit zijn werk thuis kwam haalde hij nog wat pakketjes uit de kast. Daarin zaten extra baanstukken, zoals wissels, een brug en een echte kuipbocht! Het mooiste was echter nog die extra auto die er bij zat, een gele Cooper Maserati formule 1 met een enorme verchroomde achterelevleugel.



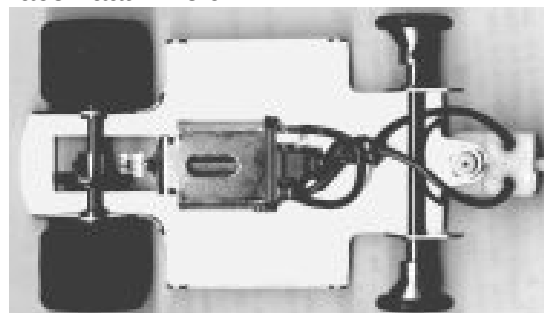
Tijdens de Speel-in van datzelfde jaar ging ik bijna elke dag met mijn neef Christiaan naar de sporthal. Racen op die rode racebaan en een vliegtuig bouwen natuurlijk, compleet in een mooi opgetuigde diorama, want daar kon je tenslotte een prijs mee winnen.

Met slotracen overigens ook, maar ik was er wel achter gekomen dat je op die rode racebaan echt geluk nodig had. Je moest de goeie baan krijgen, de juiste auto en niet door iedereen eraf geramd worden. Lukte je dat, dan kon je een prijs winnen en werd je uitgenodigd voor een race bij de Speed'74. Helaas lukte mij dat niet, maar mijn neef Chris wel, de mazzelaar. Ik had mijn kansen echter op het modelbouwen gezet, en won prompt de tweede prijs. Een bouwdoos van een boerderij.....zucht.

Maar verrek, daar stond die man met die snor weer, en die zag mijn beteuterde blik, maar ook mijn diorama. En je gelooft het of niet, die man zei gewoon dat ik samen met mijn neef naar de Speed mocht komen!

Winnen deed ik niet tijdens die introductierace in het witte gebouwtje aan het eind van de Buitendijk. Nee ik geloof dat ik ver in de achterhoede eindigde. Maar ik kreeg wel een folder en inschrijfformulier mee die ik aan mijn ouders liet zien. Die hoefden al niets meer te vragen want ze zagen het gewoon aan me. Ik wilde maar 1 ding, en dat was lid worden van Speed'74. Ik heb nog steeds een kopie van dat formulier, met de inschrijfdatum 09-09-1989.

Vele jaren van fanatiek slotracen volgden, vooral met de Womp Womp in de juniorenklasse. Op de vrijdagavond moest alles wijken, dat was mijn raceavond. Feestjes van klasgenoten sloeg ik over, zo fanatiek was ik. Mijn vrienden snapten niet wat ik er aan vond, maar dit was gewoon helemaal mijn ding. Ik kreeg op de club natuurlijk ook nieuwe vrienden, en een racemaat: Arie Jr.



Jaren gingen voorbij, totdat het bestuur van de club aankondigde dat de club zou gaan verhuizen. Het voormalige pand van de Duckdalf aan de Rivierdijk 804 kwam beschikbaar, en met alle leden werd ervoor gekozen om de schouders eronder te zetten en dit uitgewoende schoolgebouw op te gaan knappen. Ik was 14 of 15 en had in mijn mond een heuse blokjesbeugel toen dit verhuizen plaats vond.

Een heel jaar werd er niet geracet, maar geklust. Ik was (en ben nog steeds) niet de handigste op dat gebied, maar opruimen en verven kon ik wel. Ik weet nog dat ik met Jr. alle kozijnen van de begane grond tijdens een zomervakantie opgeschilderd heb.

Een grote groep jongens waar ik mee racete in het oude gebouw aan de Buitendijk haakten in dat jaar af, misschien ook wel omdat de meesten de

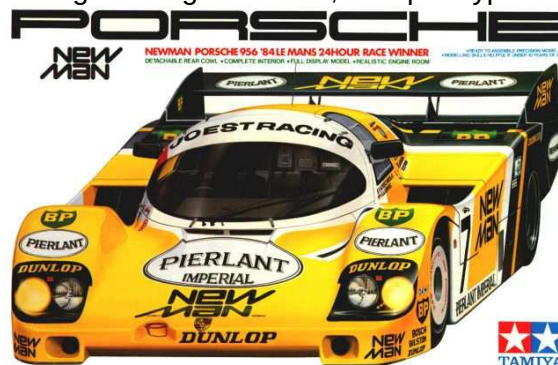
leeftijd van Junior ontgroeid waren. Maar na het opstarten van de competitie in het nieuwe pand kwam een nieuwe groep jongens in aanraking met de hobby en groeiden de startvelden weer tot behoorlijke proporties.

Toen de leeftijd aanbrak waarop ik met de Senioren moest gaan meerijden, kwam ik er achter dat sommige leden de hobby toch wel op een hele andere manier beleefden. Winnen was voor sommigen belangrijker dan gezelligheid. Gelukkig kwam er in die tijd meer oog voor de echte modelbouwklassen. Dankzij de NASCAR races van het WK dat ook Hardinxveld aandeed waren er veel zogenaamde Plafit-chassis in omloop geraakt. Deze vormden de basis van vele modelraces die op de club georganiseerd zouden worden. Ook het zogenaamde classic racen trok mijn aandacht. Het nabootsen van oude races met de sportwagens van welleer deden ook mijn hart sneller kloppen. Wat mij bij de meeste van die oude mannen van het classic racen opviel was dat sommige absoluut niet meededen om te winnen. Gewoon het mee doen en plezier hebben was voor hen genoeg. Bovendien was het ook belangrijk om met een mooie racewagen op de baan te verschijnen en dat modelbouwen was mij toevallig met de paplepel ingegoten.

Verzameling

Toen ik lid werd van de Speed had net Jan Lammers het jaar ervoor (1988) LeMans gewonnen. Mijn Womp Womp die ik kocht bij het lid worden, was voorzien van een groene Jaguar XJR-9. Hoewel ik dat op dat moment nog helemaal niet besepte, was dat wel de auto waarmee Lammers LeMans gewonnen had. Toen dit door de wedstrijdleader tijdens een race verteld werd, was de interesse gewekt. Eenmaal de wedstrijd zelf op Eurosport gezien hebbende was het voor mij wel duidelijk dat dit 'de' raceauto's waren. Her en der ging ik lezen over de vele historische verhalen van deze beroemde race en zo ontstond een liefhebberij waar ik me nog steeds mee bezig hou. De geschiedenis van de Endurance-racerij boeit me namelijk nog steeds enorm en zodoende staan er heel wat boeken in de kast.

Het verzamelen van bouwdozen ontstond eigenlijk toen ik samen met Arie Jr een Tamiya Porsche 956 in de 'Newman' kleuren won. Dit was tijdens een zelfbouwrace met 1/32 glassfiber kappen. Na deze Porsche volgden eerst een Hasegawa Jaguar XJR-8, de Sprinttype.



Net in deze periode begon ik bijbaantjes te krijgen en hielden veel speelgoedwinkels op met het verkopen van plastic bouwdozen. In de aanbiedingen die daaruit voortkwamen sloeg ik vaak mijn slag. Later kon ik nog enkele verzamelingen van mensen overnemen die er zelf geen heil meer in zagen. In de loop der jaren is er links en rechts best nog wat bijgekomen, en zodoende heb ik inmiddels bijna alle uitgegeven Group-C bouwdozen. Dubbel wel te verstaan, want als je er ooit 1 bouwt, dan moet je ook nog een originele in doos hebben, of niet soms? Nu Jr met het idee op de proppen kwam om te starten met een Group-C klasse, had hij me voor ik het zelf in de gaten had weer helemaal terug aan de baan! En je ziet wat voor enthousiasme er dan weer los komt. Een clubblad maken is toch ook wel mijn ding, dus als ik dan toch weer tijd ga steken in slotracen, dan toch ook maar weer een clubblad.

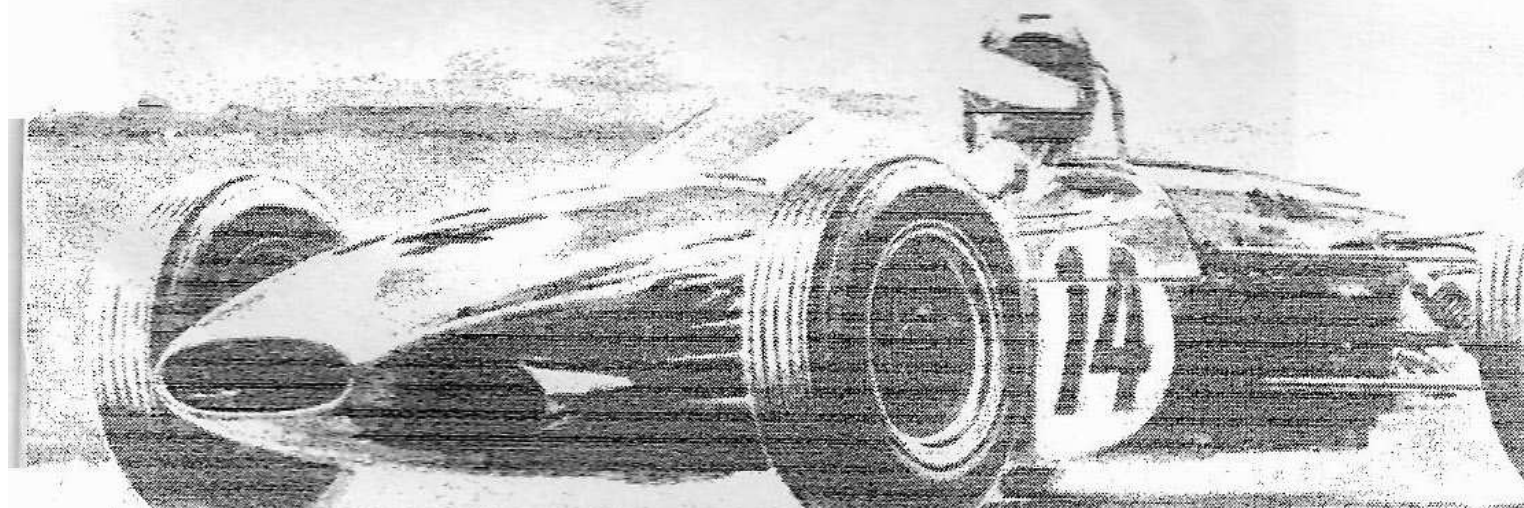
In het volgende deel van deze rubriek "slotrace-dromen" wil ik meer vertellen over wat ik allemaal nog meer mee maakte in mijn jeugd als lid van Speed'74. Maar ook, en dat is eigenlijk waar ik deze rubriek voor bedoeld had, te vertellen over de dromen die ik heb als slotracer regelmatig in mijn brein voel opborrelen. Hopelijk zijn er nog meer van die dromers die net als ik zo lang als het kan met modelracen bezig willen zijn.

Klassement van het Classic Miniracing na 1 wedstrijdavond. Diegenen die al meerder malen meegedaan hebben in de Classic Competitie weten dat er 1 resultaat 'geschrapt' mag worden. Deze competitie is dus nog geheel open.

De volgende wedstrijdavond is op Vrijdagavond 13 Januari 2012. Zorg dat je erbij bent. Zie op de site van Speed'74 het Classic reglement. Voor vragen en uitleg mag er natuurlijk altijd gebeld worden met Arie Sr of Arie Jr.

Uitslag 7 Oktober 2011.

1: Ron Prins	20 pnt.125,28	ronden	B comp 20 pnt,	Mc Laren Can-Am
2: Hugo Dekker	18 pnt.125,22	ronden	B comp 18 pnt,	Porsche
3: Ron van Os	16 pnt.118,67	ronden	B comp 16 pnt,	Porsche 917-10
4: Eric Stroop	15 pnt.115,90	ronden	B comp 15 pnt,	Ferrari 512 S
5: Bas Zuiver	20 pnt.112,88	ronden	C comp 20 pnt,	Ferrari 250 SWB
6: Ronald Schouten	18 pnt.108,32	ronden	C comp 18 pnt,	AC Cobra
7: Joop Brand	20 pnt.107,96	ronden	D comp 20 pnt,	Renault 5 RS
8: Fred de Bruin	14 pnt.103,31	ronden	B comp 14 pnt,	Ferrari 512 S
9: Arie Sr	20 pnt.102,42	ronden	A comp 20 pnt,	Jaguar D-Type /54
10: Jan Kiewiet	16 pnt. 90,45	ronden	C comp 16 pnt,	Ferrari 250 GTO



Zoals U ziet in het Totaal klassement is de strijd nog maar amper begonnen. Voor een ieder ligt de strijd nog geheel open. Zo zien we bijvoorbeeld dat de man die 10e geworden is, gewoon op een keurige 3e plek is geëindigd. Vergaard daarmee 16 pnt, gewoon vanwege het feit dat Jan Kiewiet ervoor gekozen heeft om te starten met een Ferrari 250 GTO, een auto in de GT / Toerwagens van 1950 tm 1964. U begrijpt, zo'n 'ietwat smalle' wagen zou het altijd verliezen van een snelle 'bredere' Porsche 917-10 van Ron van Os. En dat blijkt ook wel, echter door uit te komen in een andere klasse, blijven wel de kansen om te winnen in het Overall Klassement aanwezig. Mooi toch, anders krijgen we alleen maar 'brede snelle monsters' en laten we wel zijn, op Le Mans zien we ook alle soorten van SportsCars naast en door elkaar heen racen. Iedere wagen en elke rijder in 'zijn eigen klasse'. Op die manier kan men rijden wat men mooi vindt, en daar is het om te doen. Lekker racen tegen elkaar met de wagen waar je wat mee hebt, of hij nou 'uit je jeugd' is, of je vindt het gewoon een mooi model, op deze manier heb je zelf de keus. En bouw die wagen mooi, want op de laatste racedag telt ook het Concour mee voor maar liefst een kwart van de punten. Voor diegenen die Le Mans de 'Sports-Car-Race' van het jaar vinden en daar graag naar toe gaan voor een ontspannen 'weekje' AutoSport zal het dit jaar moeilijk krijgen. Le Mans raced dit jaar voor de 80ste keer en men kan een keuze maken tussen het Snelle geweld of naar de Classic races gaan

SUCCES.

Vondsten

Deze keer in de rubriek vondsten ook weer hele mooie modellen, gevonden door Arie Jr, en wel bij ons nieuwe lid Bart Sluimer. Bart bouwde enkele jaren geleden een hele mooie verzameling statische modellen van TWR Jaguars op in de schaal 1/24. De meeste gebaseerd op de Hasegawa bouwdozen, maar sommige exotische modellen werden in resin opgebouwd. Al met al een hele mooie serie auto's. Ze waren al te bewonderen tijdens de eerste Group-C race op 18 november, wellicht dat Arie ze bij de volgende race weer wil showen.



Vooruitblik nieuw blad

Het volgende clubblad komt ongeveer rond april uit, hierin kun je lezen over:

- Hoe moet je lamineren
- Deelname clubgenoten aan de OEPS
- Slotrace-dromen part 2

Oproep

Iedereen die leuke artikelen tegenkomt of zelf schrijft wil ik vragen deze per mail in te sturen zodat we met z'n allen het volgende clubblad weer vol kunnen krijgen. Mailen kan je doen naar: huib_de_jong@hotmail.com (lage streepjes/underscore's gebruiken)

Ook als je een bedrijf kent dat met een advertentie in het clubblad wil staan en zo de club wil sponsoren, geef gerust door. Ze zijn van harte welkom!