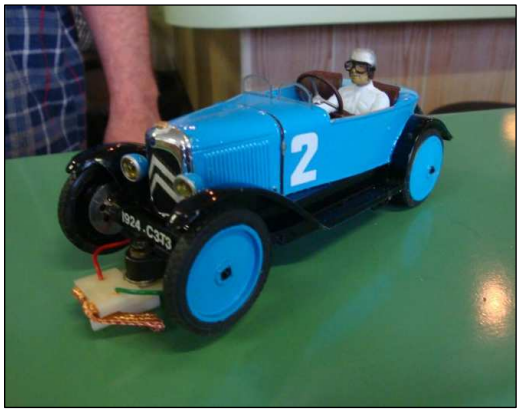
MODELRACER

Vol.3 *Augustus 2012*

DE PORSCHE 956/962C STORY

GROENE HEL MOET MERK IMAGO REDDEN: LEXUS LF-A



CLASSIC MINI RACING BIJ SPEED'74

Van de redactie

Nieuwe media noemen ze het: allerlei vormen om je doen en laten op het internet te publiceren. Leuk voor de jeugd denken veel “oudere jongeren”. Ook ik geloofde het wel, tot we dit seizoen met het Group-C kampioenschap begonnen. Arie Jr nodigt veel slotracers uit het land via Facebook uit om mee te doen, en de volle startvelden laten zien hoe effectief deze directe promotie werkt. Tijdens de laatste twee wedstrijden werd trouwens een camerawagen gebruikt om enkele Youtube-filmpjes te schieten. Ook weer zo’n digitaal uithangbord, maar wel heel leuk om je hobby met allerlei mensen wereldwijd te delen.

Tegelijkertijd is het goed te begrijpen dat veel ouderen de ontwikkelingen van ‘nieuwe media’ met argusogen volgen. Wat is nu de waarde van een vriendschap als je iemand alleen nog maar via digitale berichten spreekt bijvoorbeeld. Als echte ontmoetingen uitblijven, dan valt het niet mee om een echte band met iemand op te bouwen. Als iedereen maar achter het internet blijft hangten, dan zal het bouwen van onze nieuwe baan niet echt opschieten.
Nu we het er toch over hebben, Wilco en Marcel zijn goed bezig, ze zijn vrijwel elke woensdag bezig met de nieuwe baan en het plakken van de stroomgeleiding (litzen) gaat gestadig verder. Ze plakken twee baanstukken per woensdag-avond, de bochten zijn allemaal al gedaan! Met het omvouwen en vastnieten is ook al begonnen zodat er zelfs al sprake is van een bepaalde werkvolgorde. Iedereen is welkom om mee te doen. Als van te voren duidelijk is wie er komen kan er ook een plan bedacht worden voor het verdelen van de verschillende klussen, de boarding rond de baan is weer een van de volgende werkzaamheden.

In de week van Hemelvaartsdag mocht ik genieten van het Mille Miglia evenement in Italië. Ook weer zoiets wat je wel kan volgen via het internet, maar het bijwonen van dit spectakel is zoveel mooier: zien, voelen, ruiken van zoveel mooie auto’s, er deden er meer dan 400 mee ! Ik heb ze niet eens allemaal gezien, zo druk was het, een krioelende mensenmassa in de smalle straatjes van Brescia. En later in Verona bij een ondergaande zon al die ronkende bolides over het plein zien rijden de nacht tegemoet, volop Italiaans, volop genieten! LeMans komt er weer aan, ook de classic variant in juli, ga er gewoon eens kijken, dat inspireerd je hobby enorm.
Dit blad is enkele maanden later uitgekomen dan de bedoeling was, sorry daarvoor. Maar blijf alsjeblieft kopij verzamelen voor nieuwe edities, dan komt het volgende blad vanzelf weer uit!

Jullie redacteur, Huib de Jong

Inhoudsopgave

Headlines/nieuws in het kort	3
Tussenstanden seizoen 2011-2012	5
De Camera Car	6
Tussenstand Group-C	7
Deelname OEPS clubleden	8
Lexus in de ‘Groene Hel’	9
The Porsche 956/962C story	13
Slotrace dromen – deel 2	19
Classic Slotracing	21
Vondsten	24

HEADLINES/NIEUWS IN HET KORT

Je kan er tegenwoordig niet meer onderuit, ook onze club staat tegenwoordig op facebook! Je kan de pagina vinden onder deze naam: “MACS SLOTCAR”
(dit staat voor “miniatuur auto club Speed’74” natuurlijk)

Find us on Facebook

Er wordt weer vollop geklust aan de nieuwe baan! Elke woensdagavond is een vaste groep bezig met het plakken van de litzen en andere zaken rond de nieuwe baan. Heb je woensdagavond niks te doen, kom gerust helpen. Er is genoeg te doen, al was het alleen maar opruimen.

We hebben weer een nieuw lid in ons midden. Niemand minder dan MTRC strijder Erik Stroop is een donateurschap aangegaan. Of dit iets te maken heeft met de korting in de clubwinkel laten we nog even in het midden. Welkom is hij net zo goed! Z’n eerste race heeft hij inmiddels ook op z’n naam geschreven. Tijdens de classic slotrace wedstrijden op zaterdag 31 maart ging Erik er vandoor met een overwinning in de Sport/prototypes, met zijn mooie Sunoco Ferrari 512M.

Nieuws van het bestuur: Gerard Fens heeft besloten te stoppen als algemeen bestuurslid en tevens zijn werkzaamheden optrend de website van de club over te dragen. Hij wil graag weer gewoon gaan slotracen zonder veel tijd kwijt te zijn aan allerlei andere zaken. Vanaf deze plek bedanken we Gerard voor zijn inzet de afgelopen jaren. Met name door zijn inspanningen kreeg de website van de club een volwassen uiterlijk. Op dit moment zijn er dus twee vacatures binnen het bestuur. Hugo Dekker is penning-meester, Wilco van de Bree secretaris, Arie van Wijgaarden Jr algemeen bestuurslid. Voel je een roeping, meldt je dan aan bij deze mannen.

NIEUWS UIT DE CLUBWINKEL

door Arie van Wijngaarden Jr

Nieuw in dit blad is het nieuws uit de clubwinkel. Arie Jr laat hier bij elke editie voortaan zien wat er nieuw is, maar ook als er speciale aanbiedingen zijn, spullen gevraagd worden, etc.

De kortingskaart is terug van weg geweest. Al u aankopen worden op deze kaart vermeld, de bedragen opgeteld. Bij een volle kaart krijgt u **10%** van het totaalbedrag vrij te besteden bij u volgende aankoop.

Let op!!!! als u nog geen kaart heeft en u bent lid of rustend lid van de club vraag er dan om in de slotrace shop.

Van het merk ***Scaleauto*** zijn een aantal nieuwe GT body's uitgekomen. Een deel is al te verkrijgen in de slotrace shop. Anderen volgen snel, bestellen kan natuurlijk ook. Vraag Arie even over de mogelijkheden.

SC-7501 Porsche 911 RSR (997)

SC-7503 BMW M3 GT2 (al in de clubwinkel)

SC-7504 Jaguar XKR GT2 (ook al in de clubwinkel aanwezig)

SC-7505 Mercedes SLS AMG GT3

SC-7506 Audi R8 LMS

SC-7507 BMW Z4 GT3

Nu er zoveel body's als plastic model verkrijgbaar zijn, is het helemaal niet ondenkbaar dat in de toekomst de GT klasse een meer standaardklasse wordt waarbij GFK body's alleen nog bij de LMP's worden toegelaten. Het bestuur moet hierin nog een beslissing maken, wellicht dat hierover op de ledenvergadering door gesproken kan worden.

Ook voor de ***Classic*** rijders is er goed nieuws. We hebben nieuw in het assortiment: Hard rubber banden !! Deze zijn per paar te verkrijgen in veel verschillende maten.

11mm - 21mm - 15mm
11mm - 24mm - 20mm
12mm - 27mm - 10mm
12mm - 27mm - 15mm
14mm - 25mm - 20mm
15mm - 27mm - 10mm
15mm - 27mm - 15mm

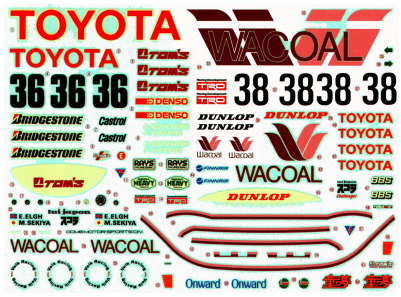
(velgmaat/buitenmaat/breedte)

15mm - 27mm - 20mm
15mm - 28mm - 10mm
17mm - 27mm - 10mm
17mm - 27mm - 15mm
17mm - 28mm - 10mm
20mm - 29mm - 10mm

(velgmaat/buitenmaat/breedte)

Oproep: **Te koop gevraagd:**
Heeft u plafit spullen waar u niks mee doet, of een regelaar die niet meer gebruikt wordt bied het dan aan in de slotrace shop.
Dit maakt tevens de opstap voor een nieuw lid kleiner..

Heeft u bouwdozen, body's, decals of iets anders wat u niet meer gebruikt breng het mee naar de slotrace shop.. Deze kunt u te koop zetten in de shop, vraag in de slotrace shop naar de voorwaarden!!



door Desmond Dekker

EINDSTAND COMPETITIE 2011-2012

GT (einduitslag na 12 races)

1.	Desmond Dekker	169
2.	John Minheere	137
3.	Ronald Schouten	134
4.	Hugo Dekker	125
5.	Wilco van de Bree	119
6.	Jacco Uylenberg	108
7.	Gerard Fens	90
8.	Remco van Waaij	77
9.	Joey van de Bree	39
10.	Weslie van Beelen	38
11.	Marcel van Beelen	23
12.	Arthur de Kok	12
13.	Johan Malaihollo	10
14.	Paul Uylenberg	8
15.	Dirk Jan de Vos	6
16.	Arie van Wijngaarden	4
17.	Bart Sluimer	4

LMP (einduitslag na 13 races)

1.	Desmond Dekker	334
2.	Wilco van de Bree	246
3.	Jacco Uylenberg	242
4.	Hugo Dekker	226
5.	John Minheere	218
6.	Gerard Fens	204
7.	Joey van de Bree	174
8.	Ronald Schouten	172
9.	Weslie van Beelen	151
10.	Remco van Waaij	139
11.	Marcel van Beelen	84
12.	Arthur de Kok	73
13.	Fred de Bruin	55
14.	Johan Malaihollo	20
15.	Arie van Wijngaarden	11

Slotracer van het jaar

		Punten GT	Punten LMP	Punten 6-uurs	Totaal
1.	John Minheere	18	14	18	50
	Wilco van de Bree	14	18	18	50
3.	Ronald Schouten	16	11	20	47
4.	Jacco Uylenberg	13	16	16	45
5.	Gerard Fens	12	13	18	43
6.	Desmond Dekker	20	20	0	40
7.	Joey van de Bree	10	12	16	38
8.	Hugo Dekker	15	15	0	30
9.	Fred de Bruin	0	6	20	26
10.	Dirk-Jan de Vos	4	0	20	24
11.	Remco van Waaij	11	9	0	20
12.	Weslie van Beelen	9	10	0	19
13.	Huib de Jong	0	0	16	16
	Marcel van Beelen	8	8	0	16
15.	Arthur de Kok	7	7	0	14
16.	Johan Malaihollo	6	5	0	11
17.	Arie van Wijngaarden	3	4	0	7
18.	Paul Uylenberg	5	0	0	5
19.	Bart Sluimer	2	0	0	2

DE CAMERA CAR

door Huib de Jong

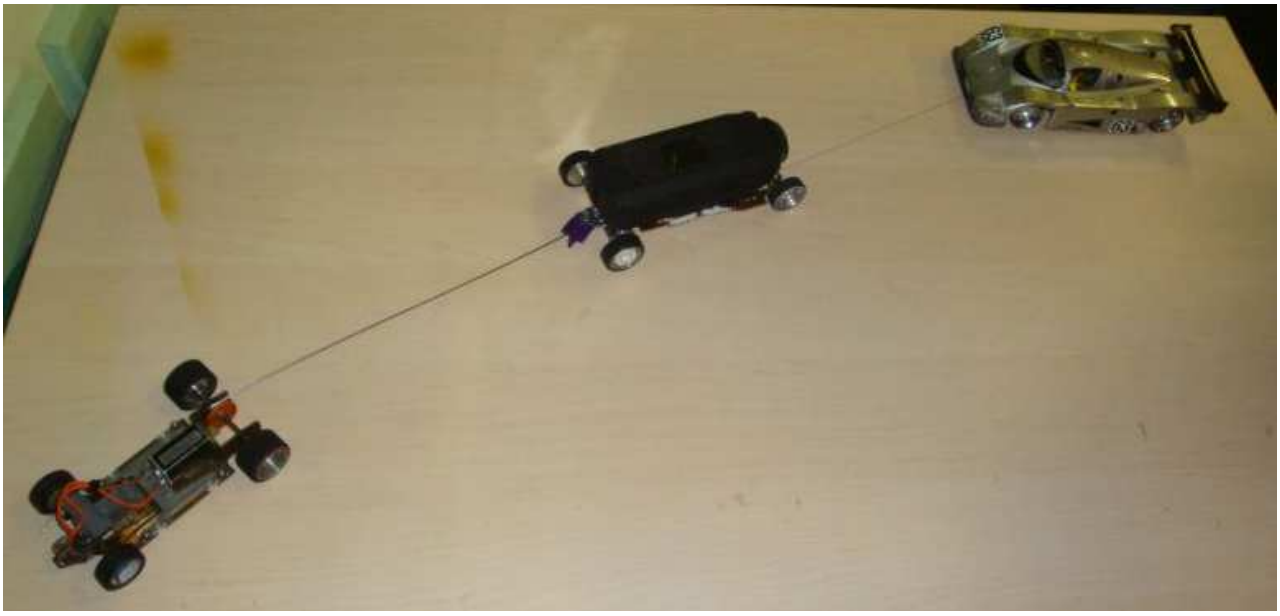
Net echt
Jullie zijn als het goed is allemaal op de hoogte gebracht van de twee Group-C filmpjes die op Youtube zijn gezet. Mocht je ze nog niet gezien hebben, type dan maar even de zoektermen Speed74 of Group-c Slotracing in.

De filmbeelden zijn geschoten met een zogenaamde helmcamera die veel door motorrijders wordt gebruikt. Die dingen heb je tegenwoordig al in een heel klein formaat, met toch HD filmkwaliteit.

Steve McQueen
Camerawagens zijn niet iets nieuws. Al in 1970 liet Steve McQueen een Porsche ombouwen om tijdens de 24 uurs van LeMans dat jaar zoveel mogelijk film-beelden te verzamelen van de wedstrijd.

De Porsche bleef heel en kon dus 24 uur aan filmmateriaal verzamelen. Hij kwam zelfs als negende algemeen over de finish. Alleen stond de crew wel vaak in de pitstraat, niet vanwege malheur aan de auto, maar om film te wisselen, van digitale HD camera's hadden ze toen nog niet gehoord.

Sauber in de achtervolging
Om de filmbeelden van de achtervolgende Sauber Mercedes C9 mogelijk te maken was een hele set aan chassis nodig. In de onderstaande foto zie je de hele trein.



Wedstrijddata Group-C 2012/2013 ***Schrijf ze nu in je agenda!***
28 september 2012
23 november 2012
12 april 2013
11 mei 2013 (zaterdag)

Meer foto's kan je bekijken op de website van de club: www.speed74.nl

EINDSTAND GROUP-C

ROOKIES

	Naam			race 1	race 2	race 3	race 4	totaal	schrap	totaal
1	Bart		Sluimer	18	20	14	20	72	14	58
2	Joost		Jansen	20	16	11		47		47
3	John		Jak	11	13	13		37		37
4	Edwin	van	Kouwen			20	15	35		35
5	Bart		Verwey			18	16	34		34
6	Arné	van de	Wiel	12	18			30		30
7	Marius		Timmer		15	15		30		30
8	Jessica		Wubben			16	14	30		30
9	Marcel		Beelen	8	11	7		26		26
10	Jan	de	Jong			5	13	18		18
11	Edwin	v	Boerwinkel				18	18		18
12	Wesley		Beelen	16	over stap Profi			16		16
13	Aschwin		Ligterink	15				15		15
14	Rob		Smaardijk	14	over stap Profi			14		14
15	Roy		Penders		14			14		14
16	Johan		Malaihollo	13				13		13
17	Kevin		Penders		12			12		12
18	Henk		Huisman		8	4		12		12
19	piet		Blauw			12		12		12
20	Gose	de	Boer	10				10		10
21	Dennis		Huisman		10			10		10
22	Nico		Braas			10		10		10
23	Siem	de	Boer	9				9		9
24	Wouter		Timmer		9			9		9
25	Arjen		Albertsma			9		9		9
26	Pe		Hoogland			8		8		8
27	Thijs	de	Boer	7				7		7
28	Gert		Voorberg	6				6		6
29	Joshua		Albertsma			6		6		6
30	Jaap	van	Wingerden	5				5		5
31	F		Bruinsma	4				4		4
32	Wilbert		Diepenhorst			3		3		3

PROFI'S

1	Arthur	de	Kok	16	***20***		14	50		50
2	Desmond		Dekker	14	14	18	18	64	14	50
3	Paul		Uylenberg	15	18	15	10	58	10	48
4	Jacco		Uylenberg	1	16	16	15	48	1	47
5	Dennis		Vogel		8	20	16	44		44
6	John		Minheere	18	1		20	39		39
7	Arie sr	van	Wijngaarden	12	13	12	13	50	12	38
8	Hugo		Dekker	11	15	10	11	47	10	37
9	Ronald		Schouten	13	12	11	12	48	11	37
10	Harry	van	Avenzaad	20		13		33		33
11	Gerard		Fens	10	10	9		29		29
12	Joop		Brand		9	7	8	24		24
13	Bas		Zuiver	4	11	8	1	24	1	23
14	Huib	de	Jong	7	7	6	5	25	5	20
15	Joey	van	Bree	8	5	1	2	16	1	15
16	Ron		Prins		2	4	9	15		15
17	Rudi		Munten			14		14		14
18	Fred	de	Bruin	2	6	1	6	15	1	14
19	Remco	van den	Berg		4	2	7	13		13
20	Bert		Hochstenbach	9		3		12		12
21	Rob		Brussel	5	3			8		8
22	Arno	de	lopper	6	1	1	1	9	1	8
23	Wesley		Beelen		1	5	1	7		7
24	Eric		stroop	1	1	1	4	7	1	6
25	Henk		Visser	3	1			4		4
26	Stefan		Neelen	1	1	1	1	4		4
27	Ben	den	Hartog			1	3	4		4
28	Edwin		Boerwinkel	1	1	1		3		3
29	Andre	van	Zandbergen		1	1	1	3		3
30	Otto		Bikker		1	1	1	3		3
31	Rob		Smaardijk		1	1		2		2
32	Edwin	van	Kouwen		1			1		1

INTERNATIONALE DEELNAME CLUBLEDEN

Dit seizoen zullen twee van onze clubgenoten, Ronald Schouten en Dirk Jan de Vos deelnemen aan de internationale OEPS Slotrace competitie.

Dit is zeg maar de formule 1 van het 1/24 modelracen. De chassis zijn vrij, veel zijn eigenbouw, de body's allemaal van GFK (*Glasfaserverstärkter Kunststoff = glass-fiber reinforced plastic).*

In eerste instantie had ik gedacht een stukje te schrijven over hoe deze nieuwe techniek in zijn werk gaat. Ronald is echter zo druk met de voorbereidingen, dat ik dit maar naar een later blad moet doorschuiven.

Als je de foto's van deze slotrace serie op het internet bekijkt, dan valt je op hoe veel mooie auto's ingeschreven worden. Alle deelnemers zijn dan ook verplicht een LMP auto uit de afgelopen vijf jaar zo realistisch mogelijk na te maken, daarbij wordt op de kleinste details gelet.

Ronald zou Ronald niet zijn om ook in deze felbevochten serie al een concours overwinning te scoren. Vorig jaar deed hij aan twee races mee om de sfeer te proeven en zijn eigen chassis uit te testen.

Dit seizoen moet het gaan gebeuren, serieuze resultaten en bekers om op de club te showen. We wensen Ronald en Dirk Jan veel succes, maak er wat van mannen!

Groene hel moet merkimago redden

Door Henk Visser

Als een automerk haar nieuwste product presenteert, draait alles om één factor: het 'WOW' effect. Vooral als de fabrikant met haar jongste telg een nieuwe weg wil inslaan. Een nieuwe *Look for the future* imago wil opbouwen. Op het gebied van hybride technologie is de Toyota Motor Group al toonaangevend op de markt.
Maar die nieuwe uitstraling! Waar komt die echt vandaan?
De Corporate bosses van Lexus zwijgen erover, de internationale automedia heeft het nog niet gezien. Uw Automotive reporter van de MTRC wél.

Sinds de oprichting van Lexus Cars in 1989 heeft het merk gestaag gewerkt aan een reputatie als ultiem betrouwbaar en duurzaam. De opgedane kennis vloeide door naar moederbedrijf Toyota dat al vele jaren het internationaal erkende zegel 'meest betrouwbaar, minste panne' mocht ontvangen. In een nieuw millennium, waarin vrijwel elke auto aan hoge eisen moet voldoen, dus ook een Skoda of Dacia, wordt méér gevraagd. Al naar gelang budget is de aankoop van een auto een emotionele zaak. Vooral in het topechelon van de markt. Want in contradictie tot de globale crisis en stijgende olieprijzen, floreert de luxe auto verkoop ongekend. En met een moordende concurrentie moet men vooral één predikaat zien te voorkomen: saai. Waar Audi en Chrysler, om maar twee voorbeelden te noemen, consequent elk type een duidelijke merk herkenbaarheid meegeven, bleef Lexus de afgelopen jaren kampen met het imago van een oubollige auto. Zonder echt karakteristiek eigen 'smoel'. En juist die eerste uitstraling, het 'WOW' effect, bepaald de emotie bij een potentiële koper.

Oudere generaties autoliefhebbers kunnen straks met een gerust hart afscheid nemen. Zij hebben een tijdperk meegemaakt waarin CW waarden (luchtweerstand coëfficiënt) en benzineprijzen nog geen rol speelden.
Een tijdperk waarin dikke 6 liter V8 motoren standaard was op elke *Musclecar.* Waarin de technologische ontwikkelingen zich in rakettempo opvolgden en zo inspiratie was voor de creatieve vrijheid van de ontwerpers. Denk maar aan de oude Chevy's, Fords en Chryslers uit de jaren 50 van de vorige eeuw, met hun overdimensionale vleugels en uitlaten in de vorm van *afterburners.* Het straaljet tijdperk. Of een auto ontworpen vóór WW2 die dankzij de emotionele ziel van een hele generatie hippies en flower power kids tot meest verkochte mobiel aller tijden werd (Herbie!).

Vroeger was automotive design een ware kunst. De expres-sionistische vrijheid van de ontwerper werd alleen begrensd door de merk CEO's die ook de financiële kant van het project bewaakten.
Tegenwoordig komen alle nieuwe modellen uit een computer. Daarin zijn voorwaarden opge-nomen waaraan het model moet voldoen. Luchtweerstand gunstig, dus minder verbruik. *Component interchange*, zoveel mogelijk onderdelen voor meerdere modellen. Dus koplamp A past ook op type B, C en E. Kosten efficiënt heet dat.
In dat kader is de algemene vorm-geving van de hedendaagse auto tot eenheidsworst geworden. Het lijkt bijna allemaal hetzelfde, afgezien van het merkembleem. In deze context is het voor elke designer een uitdaging het gouden ei te vinden. Of de Jackpot aan het eind van de regenboog. Lexus begon zich in 2008 te beseffen dat het iets bijzonders nodig had om ook een fonkelende ster te worden in het auto universum. Ver weg van het 'ouwe rijke lullen' imago.

Lexus LFA op de Ring, 2011

Het merk had enige successen geboekt met de 1ste generatie SC Coupé (90er jaren), en de 2de generatie GS sedan (midden jaren 90 tot 2005)

Toen kwam de LFA. Een super sportieve auto. Al enige jaren daarvoor werden de eerste schetsen gemaakt door ontwerpers die vrije hand kregen.
Het resulteerde in een aardig, maar niet bijzonder spetterend product. Typisch aziatisch. Wat geknutseld, onsamenhangend, een snufje dit, een beetje van dat. Vooral de voorkant voldeed aan deze manco's. De 2de versie werd een uitgesproken radicaal model dat haast futuristische uitstraling had. En kon zomaar figureren in een SF film. Zonder het te weten hadden de ontwerpers van Lexus hiermee de basis geschapen voor een nieuwe image look.
Visuele fantasie is een gave dat een topfotograaf moet hebben. Maar ook een auto ontwerper. Daarbij wordt altijd teruggegrepen naar voorbeelden. Inspiratie. Slechts weinig mensen in onze lange historie hadden de gave iets uit niets te bedenken. Archimedes en Leonardo de Vinci waren zulke onsterfelijke uitvinders. Ook in de muziek wordt altijd geput uit 'loopjes' en riedeltjes dat een culturele collega al lang heeft bedacht.
De kunst bestaat hieruit diverse vormgevingen te combineren tot een nieuw concept dat het publiek een 'WOW' reactie ontlokt. Daarbij zo veel mogelijk te verhullen waar de inspiratie vandaan komt.

In mei 2010 kreeg Calty Automotive Design in California de, niet geringe, opdracht een nieuwe *look* voor het gehele Lexus pakket (alle nieuwe modellen) te bedenken en in een concept car om te zetten. Calty is al sinds 1973 actief als ontwerpstudio en heeft aan de basis gestaan van de 1978 Celica, de 1991 SC400, de 2006 Toyota Cruiser en de 2012 Lexus GS. Voor de nieuwe opgave moest Calty zich concentreren op het vóór aanzicht, de *spindle grille,* hoofdmoot in het ontwerp. Dit moet het nieuwe gezicht worden voor de toekomstige Lexus modellen. Zoals Bently, Audi, BMW en Mercedes dat al vele jaren hebben. Met die uitdaging werden diverse concepten samengevoegd. De hybride technologie (brandstofmotor en elektro in één), een sportscoupé model en hoogstaande automobiel technologie. Twee van de drie onderdelen waren al ruim beschikbaar binnen de Toyota group. De 3de was vrij recent en eigenlijk nog niet optimaal geëxploiteerd: de LFA. Geproduceerd in een beperkte oplage van 200 exemplaren.

Wil men als autofabrikant een nieuw gezicht creëren voor de toekomst, is een middenklasser ongeschikt. Alleen in het topsegment van de auto-

branche, de (peperdure) super sportauto klasse kan men tonen welke techniek en innovatieve kennis men in huis heeft. Dus werd de LFA als basis gekozen. Op dat moment het paradepaardje van Lexus. Ėn, met partner Gazoo Racing, actief in de autosport. Vooral in de Duitse VLN *Langstrecken pokal,* waaronder ook de legendarische 24 uursrace op de Nürburgring valt. Ook wel bekent als *Die grüne Hölle.* De groene hel.

Uitkomend in de klasse SP8, wat zoveel inhoud als bijna standaard, was de Gazoo LFA zeer succesvol. Klasse winnaar en regelmatig zeer concurrerend met snellere bolides in hogere klassen als de Porsche GT3 en Ferrari 458. Het Japanse tuningsteam hield gelijke tred met het uiterlijk van de LFA. In 2009 nog rommelig wit/zwart. Een jaar later al kleurstilistisch veel beter afgestemd op de bodyvorm van de dooront-wikkelde LFA.
In mei 2010 was de Nürburgring versie al volop onderhevig aan tests en proefritten. Exact dezelfde maand dat in California begonnen werd met de *future look* van Lexus.
Toyota Motor Corporation, Lexus Cars, Tom's Toyota, Toyota Bushuko facility, Calty Design Researsch, het is allemaal familie van elkaar.

In maart 2012 werd op de Detroit Automobile Show het eindproduct van de ontwerpers uit California gepresenteerd. Als hybride concept car. Met een 50/50 kans op productie. En die halve kans ligt niet aan het ontwerp, maar meer aan de vooruitzichten deze auto als hybride commercieel verkoopbaar te maken. Het kan dus zomaar gebeuren dat de LF-LC met een conventionele benzinemotor wordt uitgebracht.
Lexus presenteerde de auto, hoewel in rood, als groen. Met hybride motor; milieuvriendelijk. Met veel natuurlijk gevormde invloeden als blaadjes, bloempjes, stroompjes, etc. Gecombineerd met moderne strakke vormgeving. Dat laatste klopt zeker.

En het merendeel van de media was ook onderhevig aan het 'WOW' effect. Dit is ook het beste product dat Lexus tot op heden heeft gemaakt.
Maar de essentie van de nieuwe Lexus look, de *Spindle Grill,* komt van de 2010 Gazoo Nürburgring LFA. Zoals de kopfoto bewijst.(2011 versie, een negatief van de 2010 auto) Wat bestickering omzetten in 3D vorm en voilà. Waar een raceauto het imago van een merk moet redden.

Bewijst toch maar weer hoeveel invloed autoracen kan hebben op de strategische planning van een merk.
Research op het internet naar enige links betreffend vormgeving van de nieuwe LF-LC en de Gazoo Race LFA levert niets op.
Het lijkt alsof het nog niemand is opgevallen. Heb gemaild met Ian Cartabiano, Studio Design Manager van Caltry. Die hield vast aan de officiële persmelding. "geïnspireerd door natuurlijke, organische vormen''.
Whatever.....

De Porsche 956 en 962C story

door Huib de Jong

Alle Rookies die deelnemen aan het open Group-C kampioenschap bij Speed'74 rijden, of ze het willen of niet, met een Porsche 962C. Deze zijn allemaal uitgevoerd in één van de vele kleuren van de Porsche-klantenteams uit de jaren tachtig. Niet alleen in het kampioenschap bij onze club vormen deze Group-C bolides de meerderheid van het startveld, ook in het echte Group-C kampioenschap van de jaren tachtig vormden deze Porsches de 'backbone' van de endurance racerij.

Het onstaan van een Group-c gigant

Dit jaar is het exact 30 jaar geleden dat Porsche zijn eerste Group-C racer lanceerde. Voor het seizoen van 1982 had namelijk de internationale autosport federatie (toen nog FISA) tot een verandering van de klasse-indelingen besloten. De oude groepen 1 tot en met 6 maakten plaats voor de groepen A, B en C. De groepen A en B waren bestemd voor toerwagens en rallyauto's die van normale productieversies waren afgeleid. Group-C was de categorie voor sportprototypes in de lange-afstandraces. In die klasse golden geen restricties voor wat betreft de motoren, de enige eis was een minimumgewicht van 800 kg en een maximum benzineverbruik van 600 liter voor een 1000-km race en 2500 liter voor de 24 uur van LeMans. Deze regel zorgde voor het grote succes van de Group-C klasse. Verschillende constructeurs hadden gelegenheid om met hun eigen typische motoren (V8, V12, flat 6, rotatie, al dan niet met turbo) aan de bak, waarmee ze tegelijk de voordelen van hun configuratie konden tonen in de sales- en marketingstrategieën van het merk.

De nieuwe indeling was er de oorzaak van dat er ook bij Porsche een nieuwe auto moest worden ontwikkeld, als opvolger van de 936 waarmee het fabrieksteam met Jacky Ickx en Derek Bell in 1981 nog de 24 uur van LeMans had gewonnen. Ook wilde Porsche, in 1982 voor het eerst gesponsord door Rothmans, weer met een eigen fabrieksteam deelnemen aan het WK voor fabriekanten, met de 24 uur van LeMans als belangrijkste race. De ontwikkelingstaak werd toebedeeld aan ingenieur Norbert Singer (zeg maar de Dr. Ullrich van 30 jaar geleden). In een interview met Autovisie van een paar maanden geleden verteld de Duitser over zijn herinneringen.

Monocoque structuur

"Met de 956, de eerste Group-C bolide van Porsche konden we eindelijk afstappen van het buizenframe, waaraan we bij Porsche met al de verschillende Prototype sportcars eigenlijk veel te lang hadden vastgehouden". Dat concept was technisch in feite al lang achterhaald, maar we scoorden er nog steeds goed mee, en bovendien was er, buiten de Formule 1, tot 1982 ook geen serie waarin we met onze auto's zonder buizenframe konden rijden. Bij de komst van de Group-C kozen we voor een monocoque-structuur van aluminium. Daarbij moesten we wel veel leren: welke materialen, welke popnagels, welke soorten lijm, etc... We hebben destijds behoorlijk veel

informatie gezocht in de luchtvaartbranche, want daar werd al eerder met kunststoffen en aluminium gewerkt. We gingen aan het werk met aluminiumplaat en maakten een stijve doosconstructie, die gelijmd en gepopt werd. De bodem was niet vlak, maar was aan de voorzijde voorzien van een omgekeerd vleugelprofiel (grondeffect).

De carrosserie was van kunststof gemaakt en verscheen in een korte en lange uitvoering die bedoeld was voor Le Mans. De motor was weer de vertrouwde 'flat-six'boxer uit de 936 (een doorontwikkeling van de gewone 911 boxer), deels veranderd aan het uitlaatsysteem en de turbo's. Het injectiesysteem was in het begin nog mechanisch maar al snel deed de Bosch DME elektronische inspuiting en ontsteking zijn intrede. De versnellingsbak en de wielophangingen werden compleet nieuw ontworpen en ontwikkeld. Het remsysteem was ook een eigen ontwikkeling en heden ten dagen heeft Porsche zijn serieproducten voorzien van kenmerken van deze ontwikkelingen.

Korte ontwikkelingstijd

De voorbereidingen voor de nieuwe race-Porsche begonnen in de zomer van 1981, zonder dat de precieze details van het nieuwe regelement bekend waren. Al met al heeft de ontwikkeling van de 956, van ontwerpfase tot aan de eerste race, slechts negen maanden geduurd. Dat is iets waarop met bij de raceafdeling ook vandaag de dag nog trots op mag zijn. Er zijn maar weinigen die dat zo snel kunnen, ook nu niet. Sterker nog, bij Porsche kan men dan nu ook niet meer zo snel, daarvoor is de hele structuur binnen de organisatie te zwaar, te complex geworden. Porsche kondigde in 2011 aan weer te gaan nemen aan LeMans in de LMP1, maar pas in 2014, oftewel men meent nu een voorbereiding van drie jaar nodig te hebben!

De eerste grote test met de Porsche 956 vond in maart 1982 plaats op het circuit van Paul Ricard in Zuid-Frankrijk. Tot de rijders behoorde de Brit Derek Bell, die destijds al twee keer LeMans had gewonnen en voorbestemd was om één van de fabrieks-956's te gaan besturen. Ook Bell is bij het interview van Autovisie betrokken: "Ik had de auto voor de test zelfs nog niet eens gezien bij de sportafdeling van Porsche in Weissach, dus dat was echt de eerste kennismaking. Wat me het meest verbaasde, was de enorme grip, wat te danken was aan het 'ground effect'. Dat was voor mij iets heel nieuws, het was destijds een nieuw fenomeen, dus ik kon het ook met niks vergelijken. De manier waarop die auto aan het wegdek kleefde was gewoon fenomenaal!" Je mag wel zeggen dat er bij de 956 sprake was van een reuzesprong voorwaarts, zeker in vergelijking met de 935 waarmee Bell ook in 1981 nog wedstrijden reed. Dankzij het 'ground effect' was de 956 ook perfect geschikt voor de turbotechnologie van het merk. Als de turbo erin kwam, kreeg je echt een klap. Bij een auto met minder grip had dat een veel zwaarder effect op de wegligging, dat was soms zelfs

gevaarlijk, maar met de 956 ging dat prima. De enige plek waar de 956 niet prettig was om te rijden, was op de Nürburgring. Dat was een grote terleurstelling voor Bell. “Doordat de Nordschleife zoveel oneffenheden heeft, was de auto heel onrustig. Het ‘ground effect’ werkte daar nauwelijks. Daar boezemde de auto gewoon angst in!”. Toch zou enkele jaren later de Stefan Bellof in de opvolger van de 956, de 962C het ultieme ronderecord op ‘de Ring’ zetten, een record dat nog steeds staat.

De 956 was niet alleen vanwege de keuze voor een monocoque innovatief, ook op het gebied van aerodynamica werden nieuwe wegen bewandeld. Voor het eerst kreeg men te maken met het ‘ground effect’, oftewel neerwaartse druk vanwege een soort vacuüm dat onder de auto ontstond. We wisten wel dat zoiets bestond uit de Formule 1, maar we hadden daarmee nog geen enkele ervaring, en het eerste wat we leerden was dat die techniek heel anders werkt dan bij een F1-auto, aldus Norbert Singer. Een sportwagen is immers zwaarder en qua vorm heel anders. Toch kwam het goed, wat blijkt uit het chassis, dat is bij de 956 eigenlijk het onderdeel is dat het langst onveranderd is gebleven. Hoe goed dat ‘ground effect’ is, wordt fraai in beeld gebracht in het Porsche museum in Stuttgart, waar een omgekeerde 956 is opgehangen: vanaf een snelheid van 321 km/h genereert de auto zoveel neerwaartse druk, dat hij tegen het dak zou kunnen rijden!

Na de succesvolle test op Paul Ricard volgt op 16 mei 1982 de eerste race voor de 956, de 6-uur van Silverstone. Jacky Ickx en Derek Bell eindigen als tweede. Een maand later staat de 24 uur van LeMans op het programma. Norbert Singer zegt: “Daar stelde natuurlijk iedereen vragen: wat verwachten jullie, wat zijn jullie kansen, is het niet te vroeg... Ik zei op een gegeven moment: laten we nu eerst maar eens 18 uur gaan rijden, en dan zien we wel verder, wie er dan nog in de race is. Liggen we eruit, dan speelt al dat gepraat sowieso geen rol meer, en rijden we nog, dan zien we wel hoe het loopt. Natuurlijk hadden we ook wel problemen, lekke banden en nog wel wat dingen, maar niks wat we niet konden oplossen. En uiteindelijk bleven onze drie auto’s over en eindigden op de eerste drie plaatsen, waarbij ze ook nog eens in volgorde van de startnummers geklasseerd werden, 1-2-3! Dat was fantastisch, bijna ongelooflijk! Ickx/Bell wonnen, Mass/Schuppan eindigden als tweede en Barth/Haywood/Holbert werden als derde geklasseerd. Een volledig podium voor de 956, en er zouden nog diverse zeges volgen. Porsche werd dat jaar wereldkampioen Group-C bij de merken. Ickx won de rijderstitel, op 1 punt welliswaar, maar toch een terrechte winnaar.

Klantenteams

Voor het seizoen van 1983 kwam de 956 ook beschikbaar voor de klantenteams van onder meer Reinhold Joest, Hans Obermaier, de gebroeders Kremer en de Britse combi Fitzpatrick/Lloyd. Voor het team van Lloyd reed onder meer Jan Lammers met de 956 in de kleuren van Canon. Ook in 1983 was het fabrieksteam echter onverslaanbaar op LeMans, ditmaal met een dubbelzege. Beter nog eigenlijk, negen van de eerste tien Porsches. De negende plaats was een

BMW. "Nobody Is Perfect" was de slogan van Porsche op de reclame affiches na afloop van de race. Porsche en Ickx wonnen opnieuw de wereldtitels.

In 1984 lanceerde Porsche de 962C als opvolger van de succesvolle 956. Deze had een twaalf cm langere wielbasis waardoor de pedalen niet meer voor de vooras stonden. Deze ontwikkeling had voornamelijk plaatsgevonden op verzoek van Amerikaanse klantenteams, omdat de reglementen van de Amerikaanse IMSA-series dit vereisten. Het fabrieksteam deed LeMans in 1984 niet aan. Gerommel met de verbruikslimiet door de organisatie deed de firma dat jaar besluiten tot een boycot. Gelukkig waren er genoeg privéteams over om de klus te klaren. Een Joest 956 in de bekende geel/wit/zwarte Newman kleuren won de race, bestuurd door Klaus Ludwig en de veteraan Henri Pescarolo. Opnieuw was het wereldkampioenschap voor Porsche, de titel voor de rijders ging ditmaal naar de jonge Duitser Stefan Bellof.

Meer veiligheid

Diezelfde Bellof was het ook die in 1985 het leven liet in een 956 van het team van Walter Brun, tijdens de 1000 km van Spa-Francorchamps. Een aanrijding met Jacky Ickx in de fabrieks 962C werd Bellof noodlottig. Drie weken eerder was een andere Duitser, Manfred Winkelhock, dodelijk verongelukt met een 962C op het circuit in het Canadese Mosport. Natuurlijk zorgden de dodelijke ongevallen van Bellof en Winkelhock in 1985 voor veel discussie, ook bij Porsche intern. Veel was echter te wijten aan de erbarmelijk slechte veiligheidsomstandigheden op de circuits. Porsche heeft in die tijd publiek gepleit voor meer veiligheid op de circuits, en heeft daarbij zelf ook een actieve bijdrage geleverd. Het fabrieksteam was in 1985 weer terug op LeMans, voor het eerst nu met de 962C. In de kwalificatie reed Hans-Joachim Stuck meteen de snelste ronde op LeMans ooit. Voor het eerst sinds de 917 werd het gemiddelde van 250 km/h gebroken. Met 3:14,8 reed Stuck 251,815 gemiddeld. Tijdens de race moesten de superbolides van de fabriek toezien hoe de verouderde 956's van het team van Reinhold Joest hen op achterstand reden. Na een paar pitstops kwamen fabrieks-engineers bezorgd aankloppen bij de pits van Joest. Wat was hier aan de hand? Joest haalde zijn schouders op, deed alsof hij van niets wist. Maar vanbinnen jubelde de ervaren privateer. Hij was namelijk aan de slag gegaan met een ander motormanagement systeem. Het systeem van Porsche was hem te duur en bovendien kregen de 'Kunden' maar twee verschillende chips met inspuitafstellingen, een voor de kwalificatie en een voor de race.

Achterop hinken voor te veel geld was niet de stijl van Reinhold. Zijn moeizaam ontwikkelde motormanagement bleek nu beter dan dat van de fabriek. En de wagen, dezelfde auto die in 1984 de race gewonnen had, kende niet één probleem. De oude 956 van Joest versloeg de nieuwere 962C's van de fabriek en werd zo de tweede auto die de 24 uur tweemaal won (een Gulf

GT40 had de race eind jaren zestig ook tweemaal gewonnen). Een prestatie van formaat! Een troost voor de fabriek: het bleef een Porsche.

In 1986 en 1987 won het fabrieksteam wel met de 962C in de bekende Rothmans kleuren. Ook waren er titels in het WK en de Amerikaanse IMSA-serie. In 1988 deed het fabrieksteam niet meer mee aan het WK, alleen drie fabrieks 962C's werden ingezet op LeMans. Ditmaal in de geel/rood/zwarte kleuren van sponsor Shell. Na een harde strijd die 24 uur lang duurde kwam de Jaguar XJR-9 van Jan Lammers met een voorsprong van minder dan een halve ronde als winnaar over de streep. Als Klaus Ludwig niet met te weinig benzine eerder die race was doorgereden (hij moest de halve baan stotterend, en op de startmotor voltooien) dan had de equipe Bell, Stuck, Ludwig zeker kunnen winnen. Het Engelse publiek snakte echter al jaren naar een overwinning van Jaguar, de ontlading na de finish was dan ook bijzonder heftig. Na vele jaren van heggemonie op LeMans werd Porsche van de bovenste trede verdrongen.

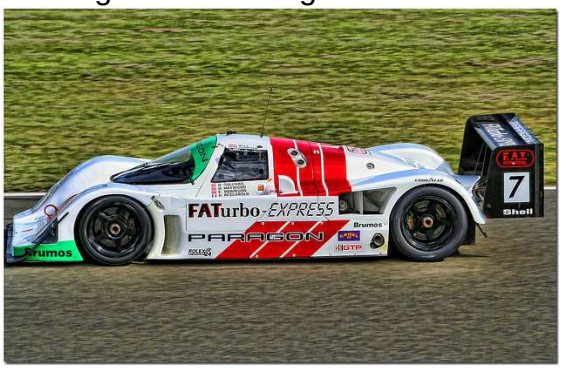
Verbondenheid

De 956 en zijn evolutie, de 962C zijn de meest succesvolle Porsche prototypen gebleken. Tussen 1982 en 1987 wonnen zij 36 van de 45 races om het Sportcarskampioenschap. In totaal zegevierde ze dus ook 5 maal op rij op Lemans met deze bolides. Veel fabrieksmedewerkers kijken met weemoed terug op deze periode 956-962. Er bestond toen echte kameraadschap die je nu op LeMans en waar dan ook, niet meer ziet. De coureurs waren veel meer verbonden met de hele groep. Mannen als Mass, Bell, Stuck, Schuppan en Bellof vormden een echt team, ookal reden ze in de race tegen elkaar. Ze vormden een eenheid, ook met de monteurs en technici, voor hen gingen die mannen door het vuur, deden meer dan gebruikelijk. Die verbondenheid die gevormt werd tijdens de actieve race periode van de fabriek heeft het concern resultaten gebracht die nog steeds niet evenaart zijn.

Hoewel de fabriek stopte, gingen vele privateers verder met hun ontwikkeling van de 962C. Teams als die van Joest, Kremer, Brun en Lloyd verbeterden de wagen allen op hun eigen manier. Hoge klaseringen zaten er echter niet meer in, alhoewel het soms niet veel scheelde. Zo verloor het team van Walter Brun in 1989 tijdens de op 1 na laatste ronden de kans op een superklassering toen de motor vlak voor het eind de geest gaf. Het verschil met een fabrieksteam? Ditzelfde gebeurde ook met de 956 van Holbert, Haywood en Schuppan in 1983. Een van de zes cilinders liep tijdens het laatste half uur niet meer mee. Monteurs schakelden de zuiger uit en vertelden Holbert om uiterst voorzichtig verder te rijden. Ze haalden de finisch op hun tenen, een ronde voor het einde terwijl ze over het rechte stuk van start/finish reden kwam er een grote rookpluim onder de auto vandaan. De monteurs beten de nagels van hun vingers, en de wagen haalde ook de laatste ronde. Honderd meter na de finish liep het blok in elkaar.....

Doorontwikkeling

Joest ontwikkelde nog wel het meest door aan de 962, een dubbele spoiler binnenin de neus, een korte achterkant met ‘formule-1’vleugel en natuurlijk diverse aanpassingen aan het motormanagement en de turbo’s. Succes was er voor hen op Sebring, Daytona en diverse IMSA-races. De IMSA 962 van Joest uit 1993 is één van de meest extreem verbouwde varianten, deze mocht echter alleen in de Amerikaanse competitie meedoen, vanwege de IMSA regelementen.



De Duitser Jochen Dauer ontwikkelde begin jaren negentig een 962 die voldeed aan de keuringseisen voor op de weg, en zodoende van kentekens kon worden voorzien. Deze ‘streetlegal’ versie gaf Porsche de mogelijkheid om nog één keer de 962 in te schrijven op LeMans. De inschrijving vond plaats onder de naam Dauer-Porsche, maar in feite was het niets minder dan een verkapte fabrieksinschrijving. De auto was een tot super-GT omgebouwde prototype. Toch won deze auto wel de 24 uren van LeMans en dat is en blijft een prestatie van formaat.

Modelbouw

Zowel van de 956 als de 962C zijn in de schaal 1/24 redelijk wat bouwdozen uitgegeven. De 956 is er van Tamiya en Protar. De kit van Tamiya is een zogenaamde ‘Langheck’ en zeer volledig uitgevoerd, inclusief alle motordelen. De bouwdoos van Protar is de korte versie, is welliswaar wat groffer en minder volledig, maar heeft wel als detail de spoiler op de voorzijde die veel teams in 1983 tot 1985 gebruikten.

De 962C is door een aantal fabrikanten uitgegeven: Hasegawa, Tamiya en Revell. Alle versies zijn echter de korte sprintversie. De LeMans uitvoering met een lange staart moet zelf gefabriceerd worden, bijvoorbeeld door een 956 staart passend te maken.

Leuk is dat de verschillen tussen de 956 en 962C op schaal ook terug te vinden zijn. De neus van een 956 is langer, koplamp covers langer, wielen afwijkend qua maatvoering, etc.

Omdat de 956/962C in zoveel verschillende uitvoeringen heeft deelgenomen aan de races van het Group-C tijdperk, is er voor de modelbouwer dus ook uitdaging genoeg om een aparte versie voor jezelf te bouwen. Mooie clubauto’s ook. De rookies rijden dus met een echte Group-C winnaar rond !!!!!!

SLOTRACE-DROMEN – PART 2

door Huib de Jong

In het vorige blad vertelde ik hoe ik in aanraking ben gekomen met het slotracen, en ook hoe deze hobby mijn jeugd vulde. Het was niet alleen het rijden op een race-baan op zich dat boeide, maar juist ook alle dingen er omheen.
Het wekelijks in contact komen met jongens die ook helemaal autosportmaf zijn, evenementen bezoeken, foto's en ander materiaal laten zien, dat maakt het nog net wat interesanter. Ik kan me nog goed herinneren dat ik voor het eerst met Arie Sr en Jr naar Zandvoort ging, Italia op Zandvoort. Man, ik had nog maar zelden een Ferrari gezien in het echt, en daar stonden ze gewoon in de rij! En niet zomaar de minste, nee echt race-Daytona's, GTO's, Testarossa's en vooral de droomauto uit mijn jeugd: de F40!
Tijdens de demorondjes vloog die wagen door het veld, niet normaal hoe die hard hij over het rechte stuk bij start-finish werd gejaagd. Als jonge knul wordt het dan toch echt helemaal rood voor de ogen en denk je nog maar aan 1 merk.....FERRARI

Tsja, als je dan ouder wordt, meer evenementen gaat bezoeken, boeken gaat lezen, dan kom je er achter dat die 'oude Enzo' toch ook wel zo zijn streken had. Dat er bovendien nog veel meer interessante sportwagens zijn (geweest).
Leuk was ook toen we weer op Zandvoort waren en daar Arie Luyendijk tegen-kwamen. Of we even op de foto mochten, natuurlijk geen probleem! En zo had je er weer een held bij.

Modelracen

Het slotracen bij de Speed begon allemaal met de Womp Womp van Parma. Mijn tweede chassis wat ik ook in bezit kreeg (van St Nicolaas, hij snapte het helemaal) was echter een K&B 1/24. De combinatie van de racebaan met het bouwen van modelauto's was gemaakt. De classic races kwamen van de grond, en vele modellen werden gemaakt. Het K&B chassis heeft vele body's mogen dragen. Het begon met Mercedes 190, niet echt een classic, maar goed die bouwdoos had ik toen ik 12 was. Toen een Porsche Carrera 6 die ik vond op de rommelmarkt als pushcar, bleek een echte Strombecker te zijn. Er zat helaas geen dak meer bij, toch wel een manco want zonder was hij lang zo mooi niet.
Een ander project was een pink metallic Chevy Bel Air '57. Met hulp van mijn oom kwam deze op het tot het laatste gaatje verlengde chasis terrecht. En met succes want ik won er gelijk een prijs mee op het classic concours!
Toen kwamen de Ferrari's echter, eerst een GTO (had racemaatje Arie ook, kon ook niet anders na dat bezoek aan Zandvoort), en later een 250 GT SWB.

Later kwamen de Plafit chassis, de ideale basis voor verdere modelrace competities. Na het Nascar avontuur van JPvR werd bij ons op de club een DTM competitie opgezet waarbij het Plafit chassis werd voorzien van een lexaankap. Winnaars werden met strafgewicht telkens zwaarder gemaakt zodat iedereen een kans had om te winnen, echt verschrikkelijk spannend waren die races. Gezellig bovendien want er waren ook clubauto's waar alle vrienden die geen lid waren mee konden doen. Deze avonden waren standaard altijd later dan middernacht afgelopen, zo lang duurde het gewoon voordat iedereen zijn

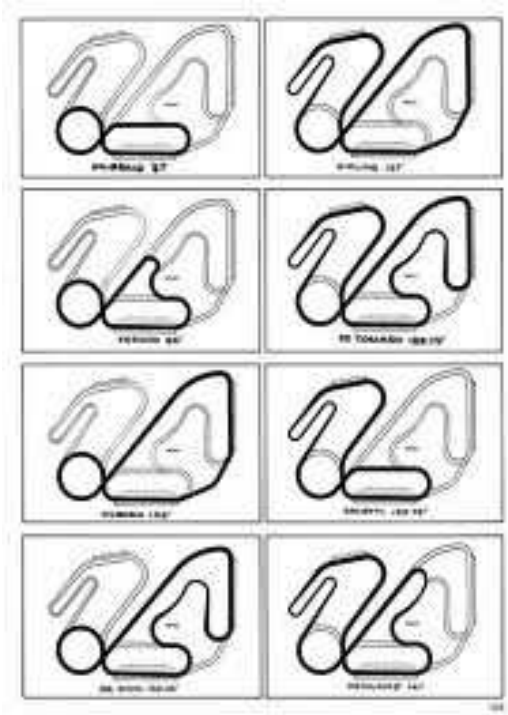
rit gereden had. Dit trok ook nieuwe jeugdleden, in die tijd waren er wel 15 jongens van onder de 18 jaar te vinden op de vrijdagavonden.

Nieuwe racebaan

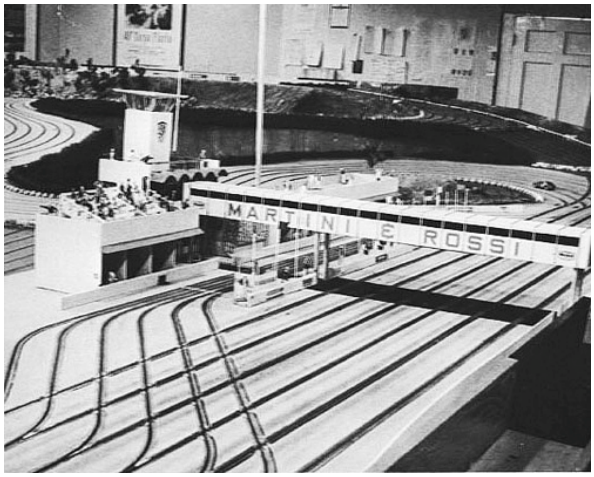
In het vorige blad vertelde ik over de rode demonstratiebaan die de club gebruikte op braderie's en tijdens de Speel-in. In het jaar dat Speed'74 verhuisde naar het pand aan de Rivierdijk werd zelfs de 'White Spirit' wedstrijdbaan tijdelijk op de Speel-in ingezet. Dat zo'n baan indruk maakt op kleine jongens mag duidelijk zijn. Moet je voorstellen hoeveel publiciteit we kunnen maken als onze nieuwe baan af is, met een recht stuk dat bijna twee keer zo lang is als het huidige! In mijn dromen heb ik al een soort evenement bedacht voor de opening.
Wat nou als de baan in 2013 af zou zijn..... Dat is dan precies 25 jaar na de LeMans overwinning van Jan Lammers. En die reed toen in 1988 met een Jaguar XJR9 Group-C. Wat nou als we proberen het hele veld van 1988 na te bouwen, we nodigen alle modelracers die we kennen uit, en vragen Jan Lammers zelf om het eerste rondje te rijden. Moeten we nog wel even doorwerken, het pand ook een beetje toonbaarder maken, maar het moet kunnen. Bovendien als in 2014 de club 40 jaar bestaat dan is dat ook wel reden voor een feestje, kunnen we ook weer iets dergelijks voor verzinnen.
Jullie merken het wel, het brein zit vol ideeën, opgebouwd in vele jaren, geinspireerd door verhalen, foto's, films en evenementen die werden bezocht.

Club droom

Nu hoor ik jullie denken, natuurlijk, hij wel.. Toch denk ik dat je als vereniging bepaalde doelen steld er heel veel mogelijk is. Een mooi voorbeeld is de MESAC slotraceclub uit Californië. Deze bouwde in de jaren zestig een slotracebaan die nu nog steeds op allerlei internetfora besproken wordt, over fascinatie geproken. Deze zes-sporen baan kon door middel van passtroken en wissels in acht verschillende layouts bereden worden.



Alles werd door de clubleden zelf gemaakt, en bovendien aangekleed als een echte modelracebaan.



Dat lijkt mij nu echt te gek om nog eens te doen op de bovenverdieping die we aan de Rivierdijk tot onze beschikking hebben. Een echte modelracebaan bouwen rond bergpartijen, haarspeld-bochten, etc. Je kan het zo mooi maken als je wilt. Zeg maar de Mille Miglia, LeMans, Targa Florio, 1000 km van Francorchamps, Daytona en Sebring, en dat alles gecombineerd in één modelracebaan. Kijk daar kan ik nou echt van liggen dromen....

Dromen jullie mee, teken eens voor de gein jouw ultieme slotracetrack, dan kan ik in een volgend blad hier mee aan de slag!

CLASSIC SLOTRACING

door Arie van Wijngaarden Sr

Beste deelnemers aan de Classic races van dit seizoen. Allereerst bedankt voor jullie komst, want zonder dat zijn er geen deelnemers en dus geen wedstrijd.

Zoals je hebt kunnen meemaken, beleefd een ieder het classic slotracen op zijn eigen manier. Dat kan ook niet anders, want we zijn allemaal vanuit een ander ‘bouwjaar’ , met andere jeugdherinneringen en dus andere ‘uitgangspunten’. Om het nou voor iedereen zoveel mogelijk te laten passioneren is het natuurlijk het leukst dat een ieder zijn eigen fantasie erop los kan laten. Maar ja, zie dat maar eens aan elkaar te koppelen, zodat een ieder met zijn favouriete ‘racebolide’ die hij voor de wedstrijd heeft geprepareerd kan rijden zonder het gevoel te krijgen dat hij met het een of ander totaal geen kans maakt. Vandaar de Classic regels zoals ze door de jaren tot stand gekomen zijn.

Het is kleinschalig begonnen met een GT avond en een Sportscar avond. Al prompt werd daar een Miniklasse bij geboren. Nou toen de Front/engine klasse) wat in mijn ogen eigenlijk de meest competatieve is ivm de nagenoeg gelijkheid van wagens. De rearengine-klasse er nog bij en het spul was compleet. Dat gaf gelijk de mogelijkheid om de GT 2 keer te rijden in de totale competite en ook de Sportscars klasse 2 keer. Dat geeft totaal 4 wedstrijden waaruit de beste 3 resultaten worden geteld.

Het is ook bedacht voor diegene die maar 1 auto heeft. Stel je hebt een prachtige snelle GT auto, bijv een Cobra Daytona met een super chassis en dito motor. Daar rij je de 2 avonden mee en de zaterdagrace. Dan heb je al 3 resultaten, dus in theorie de kans om te winnen. Heb je daarnaast nog een snelle Front-engine, of rear-engine of mini, dus 1 van de 2 en je Daytona is de mooiste van het concour. Het bouwen van de wagen wordt namelijk ook beloond. Het Concour ‘d Elegance op zich bepaald 25% van de punten in het Totaal Klassement.

Welnu, dan weet je dus kampioen te worden met slechts 1 GT en 1 ander racewagentje. Of je weet een snelle MINI in te zetten in zowel de 3 GT wedstrijden, als de Mini als ook het concour. Dan haal je het ´bakkie´ uit met maar 1 autootje. Dat is wel gokken op het mooiste paard, maar, ja , het kan wel. Zodoende is het goedkoop en puur miniracen. De GT is dan ook op zaterdagmorgen en de Sports aan het eind van die zaterdag, als snelste klasse . Gewoon bedoeld voor diegene die slechts 1 chassis heeft van bijv K&B en daar de ene keer GT mee rijdt en de andere keer Sports. Op de Zaterdag is er dan tijd tussen de races door om de wagen om te bouwen van GT naar Sports. Zodoende weer bedoeld voor diegene die mee wilt doen maar niet in het bezit is van meerdere exclusieve , vaak dure verzamelobjecten.

Dat is in de dop het uitgangspunt van onze Classic formule. Gewoon, passie voor oude racewagens verpakt in een betaalbaar verhaal, om het simpel en gezellig te houden. Nou, je hebt aan jezelf

en de rest van de deelnemers het enthousiasme gemerkt. Geen gezeur en gezanik , maar gewoon een ieder zijn plezier gunnen en een gezellige dag hebben met elkaar. En bovenal, je kunt veel rijden op zo´n dag met van alles en nog wat en je komt altijd je tegenstander tegen, of je nu snel of langzaam bent.

Dan wordt ook nog eens het bouwen van de wagens beloond, mensen kunnen zelf drie keuzes maken, nou, laten we nog eens terug kijken, ik denk dat de juiste keuze wel gemaakt is door de deelnemers.

Dan uiteindelijk een leuke lekkere ontspannen prijsuitreiking met hier en daar een kwinkslag en iedereen dezelfde prijs, als herinnering, gewoon omdat een ieder op zijn niveau zijn best weer gedaan heeft.

Ik werd met een handdruk door die jonge Wesley bedankt, helemaal super, hij had zijn ronden verdiend in de Sportscar zonder 1 uitvlieger. Gewoon door heel netjes en iets ingehouden te racen, hij had absoluut zichzelf overwonnen, en daar heb je vaak het meeste lef voor nodig.

Prachtig toch, een teken dat het weer een leuk seizoen is geweest. Het 19e jaar is voorbij hiermee. Volgend jaar moeten we iets speciaals doen bij het 20eseizoen, ik weet nog niet helemaal wat, maar dat komt nog wel.

CLASSIC EINDSTAND

Plts.	naam	1=SPORT	2=GT	3=and.Klasse	4=Concours	totaal
1	Joop Brand	20	12	20	16	68
2	Arie v Wijngaarden sr	15	20	14	14	63
3	Ron Prins	18	15	18	11	62
4	Hugo Dekker	16	16	15	14	61
5	Ron van Os	12	13	20	12	57
6	Fred de Bruyn	10	5	18	20	53
7	Hans van Maarle	9	11	20	11	51
8	Bart Sluimer	13		15	18	46
9	Rob Smaardijk	6	9	16	11	42
10	Andre Zandbergen	11	7		15	33
11	Ben den Hartog	3	1	16	11	31
12	Erik Stroop	14			14	28
13	Stefan Neelen		10	11	6	27
14	Ronald Schouten		18			18
15	Wilco de Bree		4		11	15
16	Bas Zuiver		14			14
17	Wesley van Beelen	1	3		6	10
18	Jan Kiewiet		8			8
18	Jacco Uijlenberg	8				8
20	Rudi Munten	7				7
21	Paul Uijlenberg		6			6
22	Bert Hochstenbach	5				5
23	Edwin Boerwinkel	4				4
24	Joey v/d Bree		2			2
24	Huib de Jong	2				2

BRAND RACING TEAM, winnaar van de classic miniracing competitie 2011-2012

Vondsten

Deze keer in de rubriek vondsten een bouwdoos die ik tegenkwam tijdens de classic zaterdag op 31 maart. Rob Smaardijk had een hele stapel bouwdozen uit zijn collectie te koop gezet. Ik vond daarbij een oude Alfa Romeo Grand Sport van 1931 in 1/24 van Union, nog nooit eerder gezien. Bij mijn bezoek aan de Mille Miglia kon ik hem gelijk in het echt zien!

Kijk eens op **www.heerensferen.nl** **->** mooie bouwdozen voor zachte prijsjes