



WWW.DANISHSUPERCARLEAGUE.DK

DANSK MOTORSPORT APS - BENT@SUPERCARLEAGUE.DK - TLF.: 22753415



RACING IS OUR **DNA**



ATTRAKTIVE RACE
WEEKENDER MED
DE HØJESTE ANTAL
TILSKUERE



MULIGHED FOR
SPONSORTUR



STORT BØRNEOMRÅDE



DE BEDSTE
RACERKØRERE OG -
SERIER SOM
DANMARK TILBYDER



LIVE STREAM
AF ALLE LØB



GOD UNDERHOLDNING
I FAN ZONE



FANTASTISKE
MULIGHEDER FOR VIP
ARRANGEMENTER
DIREKTE PÅ BANEN



MØD KØRERNE OG
FÅ AUTOGRAFER



UNDERHOLDENDE
WEEKENDER, HVOR
HELE FAMILIEN KAN
VÆRE MED



DE VILDESTE
RACERBILER

DANISH SUPERCAR LEAGUE

SUPERLIGAEN I DANSK *MOTORSPORT*



Tak for den fantastiske modtagelse!

Sidste år så Danish Supercar League dagens lys, og det har været en fantastisk modtagelse, vi har fået. Hvad enten det har været fra fans og sponsorer eller fra kørere og teams.

Tak skal I have! Vi fik samlet de bedste klasser med de største profiler i dansk bilsport til seks stærke løbsweekender, der var fyldt med oplevelser.

Hvad enten det var i de tætte løb på banerne, i det unikke møde mellem kørere og fans i ryttergården eller mange af de andre aktiviteter, der var på FDM Jyllandsringen, Padborg Park eller Ring Djursland. I 2026 fortsætter vi udviklingen.

Stadig med racet i fokus, men fortsat med totaloplevelsen i centrum.

TOTALOPLEVELSE



Danish Supercar League bliver seks løbsweekender, der er tætpakket med oplevelser. Uanset om det gælder løb på FDM Jyllandsringen, Padborg Park eller Ring Djursland, så bliver oplevelsen den samme.

Det er ikke kun deltagerne i Danish Supercar League, som underholder bag rattet af deres biler.

Dagen er fyldt med masser af spændende og overraskende indslag. For en stund kan asfalten blive overtaget af et orkester eller DSL's fantastiske cheerleaders.

Mens den blå himmel bliver brudt af en flot flyopvisning.

En totaloplevelse. Lige fra hvor du ankommer til du forlader racerbanen, vil vi underholde dig.

Det er med race i de klasser, som indgår i Danish Supercar League, men også med de mange aktiviteter, som foregår på og omkring banen ved løbsweekenderne.



UNDERHOLDNING



GRIDSHOWET

Først på eftermiddagen ved løbsweekenderne ved Danish Supercar League kan du opleve et gridshow på racerbanen. Racerbilerne fra en række af klasserne rulles ud på banen. Og kørerne følger efter.

Så er det tid for at få skudt selfier og få en autograf til samlingen. Og tage billeder.

Men under gridshowet kan du også gå på opdagelser på og omkring racerbanen. Du kan tage et nærmere kig på de curbs, som racerførerne skærer i jagten på den sidste tiendedel, og du kan – uden for racersporet – starte din egen samling af de gummirester, som triller af racerdækkene.

Store som små. Så bliver Danish Supercar League en fest for alle.
Når de yngste bliver trætte af at se de farvestrålende
racerbiler, er der andre tilbud til dem.

Løbsdagen byder på mange ting.
Det er en totaloplevelse. Før. Under. Og efter løbene.



EN FEST FOR ALLE

UDSTILLINGER



Ryttergården er altid et besøg værd. At komme tæt på de racerbiler,
som kort forinden og lidt senere skal køre på racerbanen.
Men den gemmer også på overraskelser.

Udstillinger af specialbiler, du aldrig før har set.

Selvfølgelig er skærm-mod-skærm-kampene og bremseduellerne for enden af langsiderne noget af det essentielle under en weekend i Danish Supercar League.

Men racerbanernes asfalt skal bruges til meget andet end det.



MERE END BARE RACE

VINDERNE HYLDES

Når det ternede flag er blevet svunget, stopper festen ikke. Så er det først nu, at vinderne og de andre stjernerne kommer helt frem i rampelyset.

Der bliver sat fuld damp på præmieoverrækkelserne ved Danish Super League-weekenderne.

Centralt i ryttergården findes vores fan zone med den store DSL-scene. Her kommer de bedste på podiet, hvor de modtager deres pokaler, hyldes af publikum og til sidst sprøjter med champagne.



MOTORSPORT MED FULD FORPLEJNING

Få en helt unik oplevelse under Danish Supercar Leagues løbsweekender. Bliv VIP-gæst og få en hel dag fyldt med intense oplevelser.

Ved ankomst til banen bydes du velkommen af vores værter, der udleverer dit adgangskort, som giver adgang til banen, tilskuerpladsen, tribunen og ikke mindst Danish Supercar Leagues VIP-telt i centrum af ryttergården.

VIP-teltet bliver din base på løbsdagen, hvor vi bl.a. serverer vores frokostbuffet. Og du kommer ikke til at glip af noget. På storskærmen i VIP-teltet kan du hele tiden følge med i, hvad der sker ude på racerbanen.



FORPEJNING

I løbet af dagen vil der blive serveret en indbydende og lækker frokostbuffet med et varieret udvalg, så der er noget for enhver smag. Der vil desuden være fri forplejning af drikkevarer hele dagen, så man frit kan forsyne sig med både kolde og varme drikke.



GUIDET TUR

Som VIP-gæst har du mulighed for at deltage i en guidet tur. Vores guide tager dig rundt i paddocken, hvor du bl.a. kommer bag kulissen hos et team, kikker mekanikerne over skuldrene og her oplever de sidste forberedelser, inden det for alvor går løs.



HIGHSPEED-TUR (tilkøbes)

Vil du ikke bare nøjes med at kigge på fra sidelinjen? Så har du nu muligheden for at købe en plads i passagersædet i en ægte Super GT-racerbil og opleve suset helt tæt på. Her får du to omgange med fuld fart på racerbanen, hvor adrenalinen for alvor kan mærkes.

Men i VIP-teltet vil du også opleve en speciel gæst. Det kan være en kører, en teamchef eller en anden personlighed fra sporten, der fortæller om dagens løb.

Gennem hele dagen er der i VIP-teltet fri adgang til mad og drikke, indtil vinderne sprøjter med champagne på DSL-scenen, og vi siger tak for i dag.

POWERED BY  **DEKRA**

★ VIP LOUNGE ★

Hvem er det egentlig, som er tilskuerne ved løbsweekenderne i Danish Supercar League?

Ja, det er selvfølgelig danskere med interesse for motorsportens mange facetter, hvad enten det er farten, spændingen eller teknikken. Men rent faktisk adskiller tilskuerne sig på en række punkter fra den gennemsnitlige dansker

(kilde: Kantar Gallup, egne undersøgelser).

GOD ADGANG TIL BILER

Mere end 90 % af tilskuerne ankommer til løbene i bil, og godt 70 % af tilskuerne kommer til racerbanen i en bil, som husstanden selv råder over. 46 % af motorsportstilskuerne har adgang til mere end én bil i husstanden, mens det kun er godt 10 % af befolkningen, der har det.

KØBESTÆRK GRUPPE

Den motorsportsinteresserede dansker er generelt mere købestærk end den gennemsnitlige dansker. 30,1 % af de motorsportsinteresserede har en personlig indkomst over 400.000 kroner mod 18,7 % af befolkningen. 42,6 % af dem indgår i en husstand med samlet indkomst over 600.000 kroner mod 29,5 % af befolkningen.

MÆND MED ERHVERVSUDDANNELSE

Det overrasker næppe, at godt 72 % af tilskuerne på de danske baner er mænd. Men disse mænd er kendetegnet ved at have en erhvervsfaglig uddannelse. 42,6 % af dem følger motorsporten, selv om det kun er hver tredje dansker, der har en erhvervsfaglig uddannelse.

ETABLEREDE FAMILIER

Motorsportstilskueren er familiemenneske. 68,3 % af de motorsportsinteresserede er enten gifte eller samboende mod 59,6 % af de voksne danskere. Samtidig bor 73,7 % af de motorsportsinteresserede i hus mod 66,4 % af hele befolkningen.

TILSKUERNE

DANSK MOTORSPORT LIVE

I 2020 blev Dansk Motorsport Live lanceret. En YouTube-kanal, der lige fra sin start har levet op til sit navn. Den har sendt live, og så er det udelukkende dansk motorsport der vises. Race på de danske racerbaner med de danske klasser og de danske kørere.

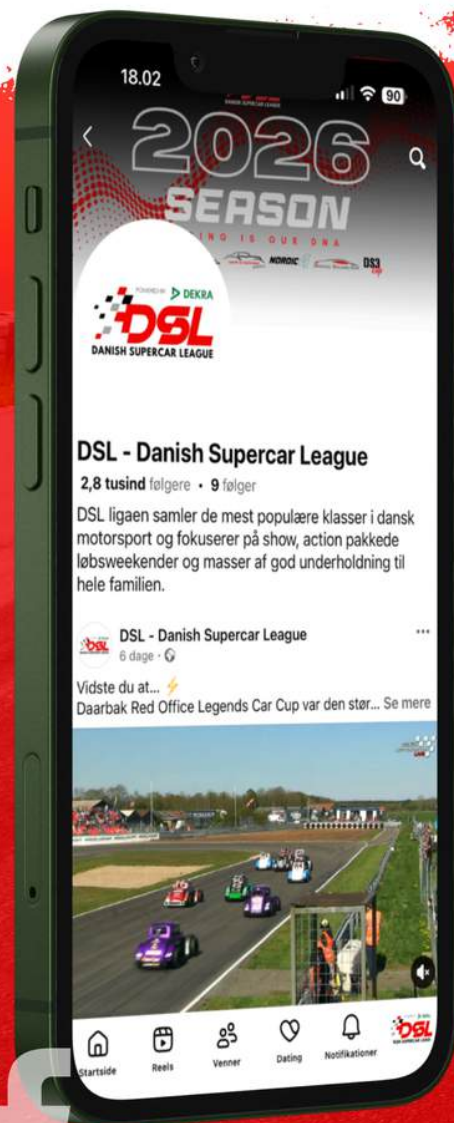
I 2026 vil alle klasserne i Danish Supercar League kunne opleves på Dansk Motorsport Live.

Seks søndage hen over sommerhalvåret vil der være otte timers live action fra først på formiddagen til sidst på eftermiddagen.

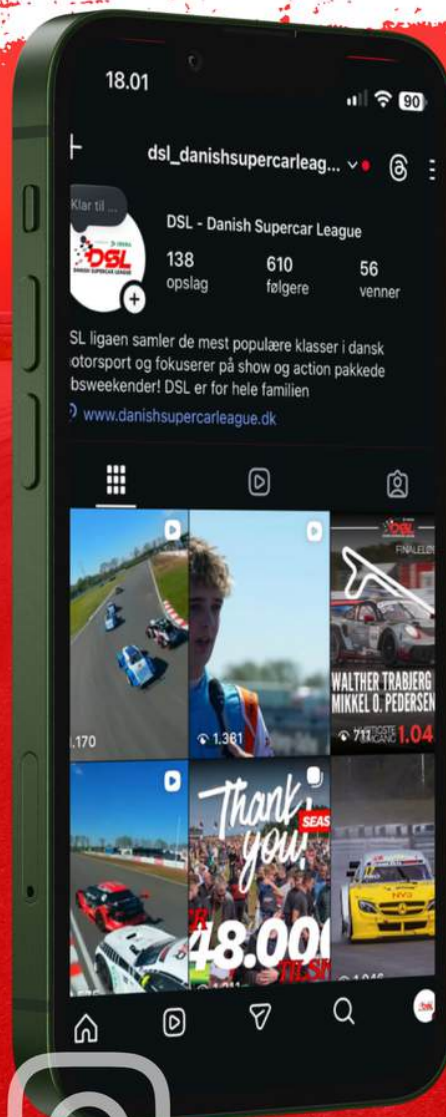
Med 9.000 faste abonnenter er det gennem tiden blevet til over 1.500.000 visninger, hvilket har gjort Dansk Motorsport Live til den mest populære streamingkanal indenfor dansk motorsport.

www.youtube.com/@DanskMotorsportLive

STÆRK DIGITAL PROFILERING



@dsl_danishsupercarleague



@dsl_danishsupercarleague_

Selv om Danish Super League er koncentreret omkring seks løbsweekender på de danske racerbaner, kan du hele tiden tjekke op med løbsserien og klasserne. Døgnet rundt. Året rundt.

Danish Super League får en stærk digital profilering, dels på webben, dels på de sociale medier. Vi bygger videre på vores erfaringer fra løbsserier som Super GT og Legend Car Cuppen, hvor vi på kort tid har skabt stærke digitale profiler. Webben bliver vores videns- og faktabase.



www.danishsupercarleague.dk

Det bliver her, at du kan finde de informationer, som du søger. Hvad enten det er fakta om de enkelte klasser eller tidsplanen for den kommende løbsweekend i Danish Super League, som du søger. Facebook og Instagram er stederne, hvor du kan opleve seneste nyt om løbsweekenderne, klasserne og deltagerne, mens også se billeder, videoer og andet spændende nærmest mens tingene sker.

KOMPROMISLØST RACE

Super GT-klassen blev lanceret herhjemme i 2015. Gennem årene har klassen udviklet sig. I de første år var det således fir cylindrede turbomotorer, som drev racerbilerne. Siden blev de erstattet af V6-motorer, og i 2025 kommer klassen med et nyt teknisk setup.

Atter er det fir cylindrede motorer – dog uden turbo – som driver racerbilerne frem, hvor klassen kommer til at præsentere sit største felt med 25 biler på startgridden på de danske baner.

Super GT-klassen blev lanceret herhjemme i 2015. Gennem årene har klassen udviklet sig. I 2025 tog klassen sit seneste skridt med et helt nyt teknisk setup med nye 4-cylindrede motorer, som sammen med felter på op mod 25 biler på startgridden bød på masser af tæt race. Hvad enten det gjaldt kampen om føringen. Eller dysten om at undgå sidstepladsen.

Det er kompromisløst race, du kan opleve i Super GT-klassen. Sportsrekvisitten er nemlig hverken modificerede standard- eller sportsvogne. Det er i stedet racerbiler, der fra start er bygget som – racerbiler. Udgangspunktet er en nøgleklar racerbil fra den franske producent Mitjet. Racerbilen er bygget op omkring et rørrammechassis, som dels udgør et sikkerhedsbur for racerkøreren, dels huser den tunede racermotor, gearkassen og bagtøjet.

Der er små forskelle i karrossierne, men racerbilerne er identiske. Derfor er det menneskene i og omkring dem, som bliver afgørende for udfaldet af løbene. Mekanikerne og ingeniørerne skal i ryttergården være dygtige til at finjustere hjulvinkler og krængningsstabilisatorer, så racerdækkene fungerer optimalt. Og racerkørerne skal på racerbanen yde deres bedste, når de skal indsætte overhalingsforsøget på det rigtige tidspunkt og gå i front

KØREREN BAG RATTET ER AFGØRENDE

Det er kørerne bag rattet af raceren, som er afgørende i DS3 Cuppen. Bilerne er nemlig helt identiske, så derfor er det marginalerne, som bliver afgørende.

Der kæmpes om tiendedele af et sekund i tidtagningerne, og når feltet bliver sluppet løs på landets asfaltbaner, er der budt op til kamp. Skærm mod skærm. Det handler om at udnytte konkurrenternes fejl og bruge sine egne styrker i den tætte kamp gennem svingene.

DS3 Cuppen er klassen, hvor dels unge kartingkørere tager det første skridt ind i standardvognsracing, dels modne racerførere hygger sig med tæt race til overkommelige penge.

Turbomotoren i DS3-raceren yder 200 hestekræfter, som overføres til forhjulene, men undervognen er bygget op med rørbærearmer i samme stil, som man kender det fra andre touring car-klasser. Gennem årene har flere unge køreere brugt DS3 Cuppen som første skridt videre mod en karriere i større klasser i ind- og udland. Det gælder eksempelvis Kevin Brandsborg og brødreparret Silas og Milan Rytter.

PUBLIKUMSFAVORITTERNE

Racerbilerne er ikke de hurtigste på banerne. De har hverken turbomotor eller avanceret elektronik. Men alligevel er bilerne i Legend Car Cuppen trods deres lidenhed de allerstørste publikumsfavoritter.

Man kan nemlig kun blive i godt humør, når et felt på 40 biler indtager racerbanerne. De er nemlig små og sjove. I ingen anden racerklasse kan man opleve tre biler køre side om side igennem svingene eller for den sags skyld se fire biler gøre det samme, når der skal bremses og kæmpes om placeringerne for enden af langsiden.

Racerbilerne i Legend Car Cuppen er bygget op til race med en rørramme og et karrosseri, der er femottendedels kopier af Ford- og Chevrolet-modeller fra 30'ernes USA.

Legend Car Cuppen får i 2026 et nyt afviklingsformat. Det store felt deles i to grupper. På førstedagen afvikler hver gruppe en tidtagning og et kvalifikationsheat.

Og det er de bedste kørere, som på andendagen stiller til start i prefinalen, hvor de 20 bedste i øvrigt starter i omvendt rækkefølge. Sidst på dagen gælder det så den afgørende finale...

I Legend Car Cuppen kæmper alle mod alle om den generelle titel, men derudover er der to interne kampe. De modne chauffører over 40 år kæmper mod hinanden i Masters-klassen, mens divisionen for racerbilerne med de ældre fir cylindrede motorer er en god indgang for mange til klassen.

NY DANSK RACERBIL FÅR PREMIERE

I år skrives der et nyt kapitel i dansk bilsportshistorie, når Nordic 4-klassen indtager racerbanerne. For nu er der atter en danskproduceret formelbil i aktion i klassen. Aquila Racing Cars har udviklet en helt ny bil – den såkaldte Nova-model – til brug i Nordic 4-klassen.

En kompakt rørramme-konstruktion med indbygget HANS forsynet med en højtydende trecylindret Yamaha MT09 på 900 cm³ med tilhørende 6-trinsgearkasse, som køreren betjener med et paddleshift indbygget i rattet.

Aquila Nova kommer til at deltage i et felt med de hidtidige Formel 4-racere fra Mygale i Frankrig og de Formel 5-racere, som gennem en årrække har udgjort rygraden i dansk formelsport.

Det er i dette Nordic 4-miljø, at flere af dansk bilsports nuværende tophavne har kørt deres første løb. Tænk bare på Malthe Jakobsen, som i 2025 blev fabrikskører i Peugeots Hypercar.

Christian Rasmussen, som har vundet titler i tre forskellige amerikanske løbsserier. Christian Lundgaard, som blev den første danske løbsvinder i IndyCar, og Frederik Vesti, som i 2023 blev vicemester i Formel 2 og reservekører for Mercedes i Formel 1.

NORDIC 4

LE MANS-LØB PÅ DANSK

2026 bliver den 21. sæson for Danish Endurance Championship. Indtil klassen opstod, fandtes der herhjemme ikke noget mesterskab indenfor langdistancedisciplinen. Der blev i stedet i ny og næ afviklet årlige langdistanceløb med køerskifte i forbindelse med sæsonfinalerne.

Løbsweekenderne i Danish Endurance Championship består af to løb af mellem 50 og 60 minutters varighed, og et helt centralt element i disse løb er de obligatoriske pitstops. Midt i løbet er der et såkaldt pitvindue på 10 minutter, hvor de deltagende biler skal i pit for at skifte chauffør.

Og hvis der er en kører, som har valgt at køre hele løbet alene, skal vedkommende stadig i pit, løsne selen, stige ud af bilen, lukke døren, åbne den, sætte sig tilbage i bilen og blive spændt fast, inden der køres tilbage på racerbanen.

Pitstoppene giver derfor et ekstra element til løbene, hvor mekanikerne og hjælperne i pitten får en betydning, når der skal sikres et godt pitstop med et smidigt køerskifte.

Et ekstra tidsforbrug på 20 sekunder i pitten kan være svært at køre ind igen, hvis man på racerbanen kun er et halvt sekund hurtigere end konkurrenterne...

Bilerne i Danish Endurance Championship-feltet er inddelt i fem forskellige divisioner – fra 1 til 5 – efter deres hurtighed.

Gennem det nye årtusinde har deltagerne i klassen løbende ændret fokus og tilgang. Der er stadig kørere, for hvem den største glæde består i at bygge deres helt egen racerbil op fra grunden med stumper fra andre bilmodeller, men hovedvægten af deltagerne i feltet vælger at starte i nøglefærdige prototyper og GT-biler.

Og det giver altid et sus, når en LMP3-racer stryger ned ad langsiden, mens kørere bag rattet af sportsvogne fra Ferrari, Lamborghini og Porsche kæmper skærm mod skærm gennem svingene.

Bilerne i Special Saloon Car-feltet er inddelt i fire forskellige divisioner – fra 1 til 4 – efter deres hurtighed.

GT-BILER VERSUS HJEMMEBYG

Dette er den ældste bilklasse på de danske asfaltbaner, og den har mere end 50 år på bagen. Men der er sket meget, siden det allerførste løb på Special Saloon Car blev kørt på Ring Djursland i 1974.

Klassen opstod, fordi tidens tunede standardvogne var for dyre at købe, bygge og holde kørende. Her var Special Saloon Car et frisk og godt alternativ for fritænkerne og fribyggerne, som ikke gik af vejen for at proppe en Rover V8-motor ned i en Ford Escort.

Racerbanen ved Resenbro øst for Silkeborg betegnes som dansk bilsports nationalstadion, for selvom det ikke er landets ældste asfaltbane, har banen været i aktiv brug hvert eneste år siden åbningen den 15. maj 1966.

Det hele startede med et banelayout, hvor man nærmest havde forsøgt at presse flest mulige sving ind på det mindste mulige areal, og allerede i banens andet leveår anlagde man så det, der i dag kendes som publikumslangsiden.

Den store udvidelse kom dog i 2003. Siden 1990 havde FDM rådet over et køreteknisk anlæg med et ovalt forløb, og det blev ført sammen med det oprindelige baneløb, så det nuværende godt 2,3 kmlange baneforløb blev skabt.

Racerbanen der ligger tæt ved den dansk-tyske grænse er ikke bare dansk bilsports nyeste asfaltbane, men det er også den hurtigste. Arbejdet med at anlægge banen foregik i stor diskretion, men den 25. maj 2003 kunne den senere Kong Frederik klippe snoren.

At Padborg Park er landets hurtigste, skyldes primært dens hovedlangside. Med sine 630 meter er den godt 200 meter længere end langsiderne på landets andre baner, og derfor kan man for enden af langsiden opleve utallige dueller, når der skal bremses fra høj fart.

Siden 2015 har man afviklet en sand nyklassiker i dansk banesport. Det er Night Race, som foregår om aftenen på en septemberlørdag, hvor solen støt og roligt går ned og skaber en utrolig racerstemning, når racerkørerne skal kæmpe i projektørlys med rødglødende bremses.

Racerbanen ved landsbyen Pederstrup er Danmarks ældste, men den er også Danmarks sværeste. Det er således ikke uden grund, at den danske racerlegende Kurt Thiim betegner den som Mini-Nürburgring med henvisning til den tyske klassiker. Det, som primært gør Ring Djursland til en udfordring for racerkørerne, er højdeforskellene og de blinde sving.

På enkelte steder oplever man pludseligt fald på 10 meter, alt imens man som racerkører skal gå ind i et sving og sigte efter et punkt, som man ikke kan se.

Banen er i dag den korteste i Danmark, men den er alligevel kendt for at skille fårene fra bukkene, hvor det ofte gælder om at bremse i sidste øjeblik for enden af langsiden og vælge den rigtige linje ind i det efterfølgende sving i forhold til konkurrenterne. Alt sammen lige foran tilskuerpladserne.

LØBSKALENDER

2026

PADBORG PARK



ÅBNINGSLØBET 25.-26. APRIL

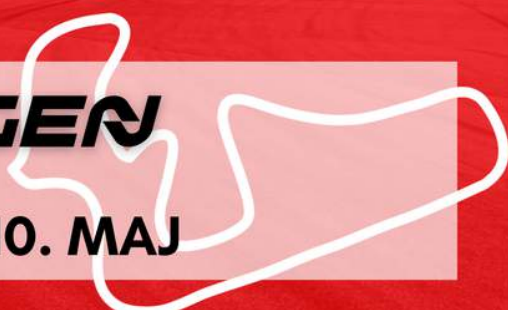


FDM JYLLANDSRINGEN



Jyllandsringen

FORÅRSLØBET 9.-10. MAJ



RING DJURSLAND



SOMMERLØBET 20.-21. JUNI



LØBSKALENDER

2026

FDM JYLLANDSRINGEN



Jyllandsringen

GP DANMARK 21.-23. AUGUST



PADBORG PARK



NIGHT RACE

4.-5. SEPTEMBER



PADBORG PARK



FINALELØBET

3.-4. OKTOBER

