SLPCUP
SLOTRACING CHANCENGLEICH

TECHNISCHES

Einleitung . . .

(unvermeidliches Geblubber !)

Der SLP-Cup schreibt eine Einheitskarosserie sowie ein Einheitschassis vor. Damit sollte der Aufbau eines solchen Fahrzeugs doch ganz „easy“ sein . . . !? !?

Das Plafit S24 SLP Chassis soll aus den Serienteilen des Kits gebaut werden, um den technischen und finanziellen Aufwand in Grenzen zu halten. Aus Reglement und Ausschreibung haben sich einige technische Fragen ergeben, welche nachfolgend in schriftlicher Form abgehandelt werden sollen. Ferner sollen ein paar Hinweise zum Aufbau und Betrieb des Chassis gegeben bzw. auf einige Besonderheit eingegangen werden.

Die nachfolgenden Ausführungen geraten teilweise erfrischend unkonkret ☺☺ Das ist nicht auf bösen Willen zurück zu führen, sondern darauf, dass bezüglich des Baus der SLP-Cup Fahrzeuge (wie so häufig) mehrere Wege zum Ziel führen . . .

Plafit S24 SLP . . .

im Wandel der Zeit

Die Ursprünge dieses Dokumentes gehen auf die Gründung des SLP-Cup im Jahr 2008 zurück. Seitdem hat der Hersteller Plafit das Chassis bzw. besser dessen Lieferumfang zumindest zwei Mal geringfügig angepasst.

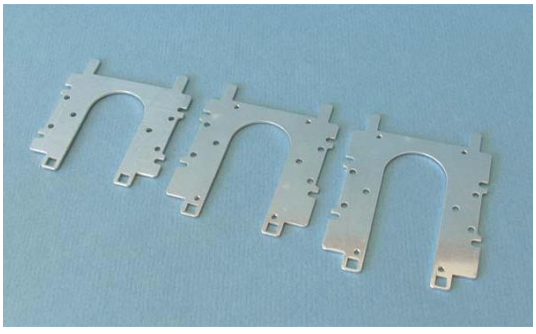
Die erste Modifikation (noch in 2007) umfasste die Höhe der Vorderachsträger und die Länge des „U“. In 2009 wurde die Materialstärke von Fahrwerksmittelträger („T-Bar“) und „U“ zu Gunsten der Solidität leicht erhöht. Im folgenden Text kann das nicht immer angepasst werden – sondern nur durch die Aufmerksamkeit des Lesers kompensiert!

„U“. . .

lang, mittel oder kurz

Wahlfrei ist beim S24 SLP die Verwendung des sog. „U“. Hier stehen drei verschiedene Längen zur Verfügung:

- 49mm = kurz (3,41g)
- 55mm = mittel (3,45g)
- 61mm/1,0mm („CT“ - 3,87g)
- 61mm/1,2mm („C“ - 4,68g)



Bezüglich der richtigen Auslegung sind sich die SLP-Cup Fahrer bislang nicht wirklich einig. Theoretisch bringt die längere Ausführung etwas mehr Ruhe in die Karosserie . . .

Inkompatibilität: „Kurz“ und „mittel“ haben identisch angeordnete Befestigungen für die Karosserie; „lang“ hat hingegen andere Befestigungslöcher !!

Achtung: Das Super 24 SLP der aktuellen Auflage wird mit langem „U“ (61mm) ausgeliefert. Bis Herbst 2007 war hingegen die kurze Variante (49mm) serienmäßig im Lieferumfang dieses Chassis.

(Boden)Freiheit . .

oder - wie hoch ist hoch !?

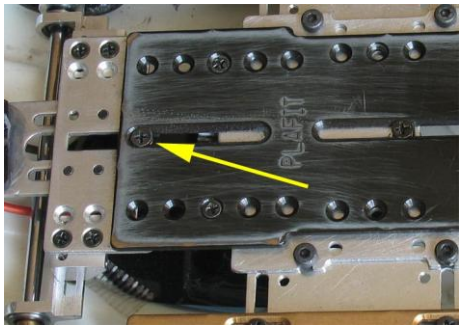
Freiheit ist etwas Herrliches - Bodenfreiheit auch; denn damit lässt sich die technische Abnahme wunderbar passieren ☺
Zum Start des Rennens gibt das Reglement eine Bodenfreiheit von zumindest 1,0mm vor. Ausgehend von der neueren Ausführung des Plafit S24 SLP Chassis (ab Herbst 2007) ist eine Realisierung dieses Wertes an der vorderen Grundplatte kein Problem; liegen doch dem Kit serienmäßig 5,5mm hohe Achshalter sowie Platten zum Unterlegen bei. Die Detailarbeit lässt sich mittels diverser Plättchen in 0,16mm (PF-1704E, PF3304E, Messing) oder 0,2 bis 0,4mm Stärke (PF1704S02-S04, Kunststoff) zur „Achsträger-Tieferlegung“ bewerkstelligen . . .

Greift man jedoch auf die alte Ausführung des S24 SLP Chassis zurück, kommen vorne 6,0mm hohe Achsträger ins Spiel - und zusammen mit Vorderrädern, welche einen Durchmesser nahe an der vom Reglement vorgegebenen Mindestgrenze von 23,0mm aufweisen, haben wir eine „knappe Kiste“ hinsichtlich der erforderlichen Bodenfreiheit von 1,0mm!! Um hier nicht mit den Regelwächtern aneinander zu geraten, empfiehlt sich entweder die Anfertigung von Vorderrädern mit einem leicht größeren Durchmesser oder die Verwendung besagter, niedrigerer Achsträger (PF1704) . . .

Federn . . .

Experimente mit der Dämpfung

Auf der Suche nach dem richtigen Grip, wird man zwangsläufig irgendwann mit der Federung des Chassis experimentieren. Kommen die Federungsalternativen „weich“ oder „mittel“ ins Spiel und setzt man den Body auf das Chassis . . . besteht latent die Gefahr, dass die Grundplatte des Chassis durchhängt.
Was tun gegen **Durchhängen** (beim Chassis !☺) ?? Denn die Bodenfreiheit soll ja reglementkonform ausfallen . . .



Grundsätzlich sollte das vordere „Federbein“ soweit als möglich Richtung Leitkiel verschoben werden (vgl. Pfeil auf dem Foto). Je weiter die Federpunkte auseinander liegen, umso feinfühliger wird die Federung reagieren und ebenso der Effekt des Durchhängens reduziert.
Hilft diese Maßnahme nicht, kann die Federhärte mittels unterlegter Teflonscheiben (gibt es von Plafit in 0,13mm, 0,26mm und 0,5mm Stärke) noch ein wenig angepasst werden . . .

Grundsätzlich dürfen übrigens einzelne Federn weggelassen werden, d.h. nur mit Hülsen und ungedämpften, frei beweglichen Alu Teilen gearbeitet werden.
Faustformel für Einsteiger: Aus dem **Weglassen** der hinteren Feder in der „Federplatte“ (offizielle Bezeichnung: „Fahrwerks-Mittelträger“) kann - je nach Bahn - weniger Grip aber mehr Fahrsicherheit resultieren. Ohne Federn im „U“ wird u.U. der Grenzbereich ein wenig nach Außen verschoben - allerdings gleichzeitig auch geringer . . .
Grundsätzlich sollte beachtet werden, dass SLP-Cup Rennen über eine Stunde Fahrzeit gehen - und ein gutmütiges Fahrverhalten deutlich wichtiger ist als das letzte Hundertstel an Speed . . . ☺☺

Karosserie . . .

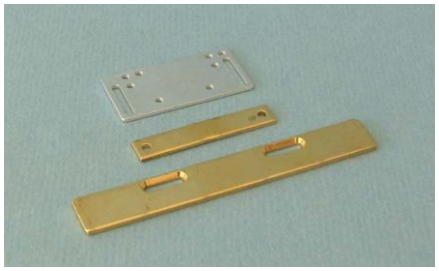
Halter und Gewicht

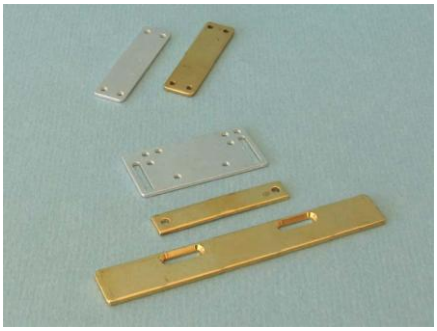
Die serienmäßig im Lieferumfang befindlichen Bauteile des S24 SLP lassen verschiedene Kombinationen bei der Installation der seitlichen Karosseriehalter zu. Daraus resultieren dann höchst unterschiedliche Karosseriegewichte.
Bislang haben sich zwei grundsätzliche Bauweisen herauskristallisiert:
- nur MS-Karosseriehalterplatte plus einreihige MS-Distanz
- doppelte Karosseriehalterplatten (Schwarz und MS - bzw. 1,25mm und 1,5mm dick)

Achtung: Unzulässig ist das verbauen von vier schwarzen Karosseriehalterplatten - bzw. von vier Platten mit 1,25mm!!

Werfen wir einen Blick auf die einzelnen Varianten und die daraus resultierenden Gewichte Gewichtsangaben ohne Schrauben). Das Grundgewicht der fertigen Karosserie inkl. Fahrereinsatz beträgt übrigens ca. 37,5g bis 39,5g:

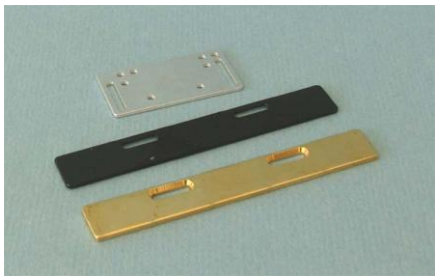
Aufbau	eine Seite	beide Seiten
einfache MS-Platte, Muttern	11,70g	23,40g
einfache MS-Platte, Gewindeplatte Alu	12,26g	24,52g
einfache MS-Platte, Gewindeplatte MS	14,37g	28,74g





einfache MS-Platte, befestigt über Muttern oder Gewindeplatten . . .

Aufbau	eine Seite	beide Seiten
doppelte MS-Platte, Muttern	16,36g	32,72g
doppelte MS-Platte, Gewindeplatte Alu	16,92g	33,84g
doppelte MS-Platte, Gewindeplatte MS	19,03g	38,06g



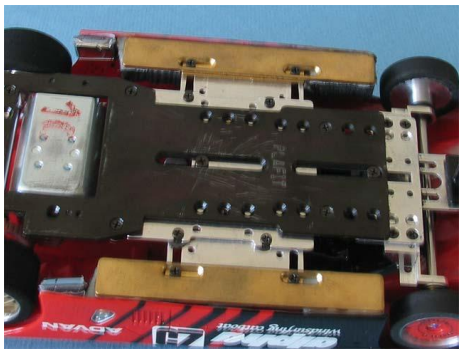
doppelte MS-Platten, befestigt über Muttern oder Gewindeplatten . . .

Beim Gewicht des „Rolling Chassis“ sollte der Einfachheit halber von etwa 130g ausgegangen werden. Somit verbleiben bei der ersten Alternative (einfache Karosseriehalterplatten) noch einige Gramm ungenutzt, welche in Karosserie oder Chassis in Form von Blei zur Trimmung verwendet werden können . . .
Bei Alternative II. (doppelte Karosseriehalterplatten) wird man das Idealgewicht von 200g zumindest übersteigen.
Wichtig: In den o.a. Gewichtswerten fehlen Schrauben, Moosgummi zum Einkleben sowie der Klebstoff !!

Ein weiterer Vorteil der Alternative II: Die untere Karosseriehalterplatte kann zur Verlagerung der Gewichtsverteilung verschoben werden. Wobei fairerweise anzumerken ist, dass man in der Anordnung des Trimmbleis bei Alternative I natürlich auch wahlfrei ist . . .
Ärgerlich: Es gibt keine Empfehlung !! Beide Alternativen scheinen nach bisherigen Erkenntnissen wunderbar zu funktionieren ☺☺
Allerdings erscheint die Verwendung der MS-Gewindeplatte nicht wirklich zielführend zu sein; die zusätzlichen gut 4g kann man sicherlich an anderen Stellen sinnvoller zurüsten . . .

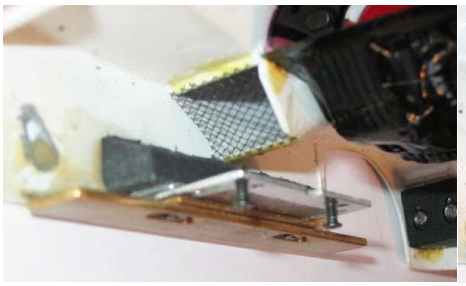
Wohin aber die Karosseriehalterplatten montieren (nur bei doppelt installierten Platten kann man schließlich nachträglich noch die Balance verschieben) !? Zumindest hier soll eine (mit Vorsicht zu genießende) Empfehlung ausgesprochen werden:

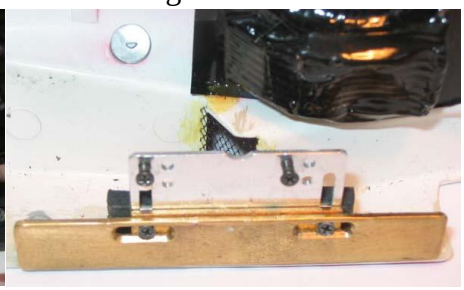
- einfach: bis vorn an den Radlauf heranschieben
- doppelt: obere Platte eher mittig anordnen



Die einfache Karosseriehalterplatte reicht in etwa bis an den vorderen Radlauf heran . . .

Joachim Welsch hat übrigens eine Lösung ausgetüftelt, die einerseits mit nur einer Karosseriehalterplatte pro Seite auskommt, andererseits aber dennoch die Verschiebbarkeit dieser Platte gewährleistet:





Allerdings ist bei dieser Lösung die Verklebung der Karosserie nur in dem relativ schmalen Mittelbereich oberhalb der Karosserie-Halterdistanz aus Aluminium möglich . . .

Einkleben . . .

breit oder schmal - hoch oder niedrig

Und schon kommt's zur nächsten Kardinalfrage. Wie soll die Karosserie eingeklebt werden !? Eher hoch unter Ausnutzung der vollen Spurbreite oder eher niedrig und dafür mit schmalerer Spur!? Bzw. gibt's eventuell auch noch Zwischenlösungen . . . !?
Auf die Gefahr hin, dass nun Unruhe entsteht. Auch zu dieser Fragestellung gibt es bisher keine „Patentlösung" !!

Schauen wir uns die Pro und Con zu den Lösungen an: Bei „tief und schmal" (vgl. Foto oben) muss sehr exakt gearbeitet werden. Die Lösung birgt die Gefahr des Schleifens der Räder im/am Radkasten bzw. den Lüfterkästen - und diese dürfen nicht bearbeitet werden !!
Vorteilhaft ist, dass man ausgehend von tief und schmal die Karosserie beliebig anheben kann, um auf andere Varianten zu gelangen.

Eindeutig „tief und schmal“ . . .

Für die Lösung „hoch und breit“ gilt im wesentlichen der Umkehrschluss: Deutlich breitere Spur vorn und hinten, aber auch ca. 3,5mm mehr Höhe in der Karosserie und somit bei der Schwerpunktbildung.
Ärgerlich: Einmal hoch eingeklebt, geht’s nur mehr schwerlich herunter - eventuell fügt man zusätzliche Distanzen oberhalb der Karosseriehalterplatte ein . . .
Und „Zwischenlösungen“ !? Wurden auch schon gesichtet - und (was Wunder !) scheinen ebenfalls zu funktionieren . . . ☺☺

Befestigung . . .

fest oder ganz fest

Für die Befestigung der Karosserie am Karosserieträger ist beim Original eine sehr leichte Kreuzschlitzschraube mit kleinem Kopf vorgesehen.
Die praktische Erprobung in der ersten SLP-Cup Saison hat ergeben, dass man dem **Anzugsmoment** dieser Schrauben ausreichend Aufmerksamkeit widmen sollte. Ab und an gingen diese Schrauben nämlich während des Rennens verlustig. Diese Aussage gilt speziell für den Betrieb auf der - i.d.R. deutlich welligeren - Plastikschiene !!

Wer nun auf Nummer Sicher gehen möchte, montiert die im Lieferumfang des Plafit S24 SLP befindlichen kurzen Schrauben mit einem **Innensechskant Kopf**.
Dann muss jedoch ggf. das „U“ ein wenig unterlegt werden, weil ansonsten die Bodenfreiheit nicht gegeben ist . . .
Diese Lösung ist laut Reglement zulässig und führt einerseits zu einer größeren Auflagefläche des Schraubenkopfes - andererseits lässt sich diese Schraube dosierter anziehen (aber Obacht: nach ganz fest kommt ganz . . . ☺☺).

Bereifung . . .

Grip oder nicht Grip

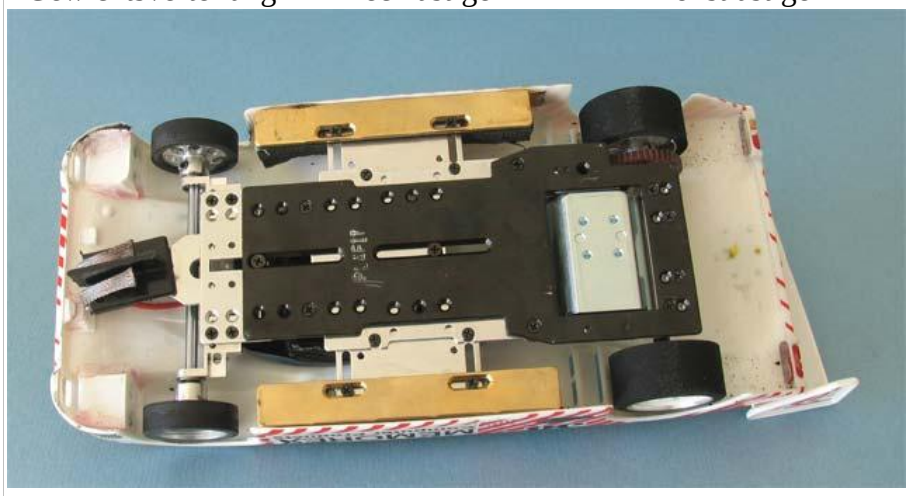
Zu wenig Grip ist bei Moosgummibereifung i.d.R. nicht das Problem - auch oder erst recht nicht im Rennverlauf. Zwar weist eine Bahn zu Beginn des Trainings oft noch nicht ausreichenden Grip auf. Dieser steigt allerdings im Verlauf des Trainings an – in Ausnahmefällen sogar noch während des Rennens. Wobei die SLP-Cup Veranstalter um die Herstellung möglichst konstanter Verhältnisse bemüht sind !!
Das im SLP-Cup zwingend vorgeschriebene Chassis vom Typ Plafit Super 24 SLP kommt mit schlechten Gripverhältnissen i.d.R. gut klar; bei hohem Gripniveau ist die Bilanz dieses Chassis nicht immer so ansprechend. Das Slotcar bleibt zwar anfangs i.d.R. gutmütig und beherrschbar, bricht von den Rundenzeiten her jedoch signifikant ein.

Steigt der Grip weiter, geht's auch gern in den Kurven geradeaus. Folglich besteht die große Herausforderung im SLP-Cup, das Chassis angemessen auf das im Rennen zu erwartende Gripniveau anzupassen.

Grundsätzlich wird ein SLP Slotcar (oder anderes Metallchassis für Moosgummibereifung) etwas frontlastiger abgestimmt, als ein vergleichbares Slotcar mit PU-Bereifung (i.e. mit DOW-Reifen). Als Faustformel sollte von einer 2,5-4% mehr frontlastigen Auslegung ausgegangen werden !!

Welche Faktoren beeinflussen nun den Grip eines Fahrzeugs !?

Faktor führt zu . . .	mehr Grip	weniger Grip
- Reifenbreite	breiter	schmaler
- Reifenschliff	Kanten runder	Kanten eckiger
- Federung	weicher	härter
- Gewichtsverteilung	hecklastiger	fronstlastiger



Welche Erkenntnisse leiten sich daraus für dem SLP-Cup ab !? Wie üblich keine zu 100%-Wasserdichten . . .

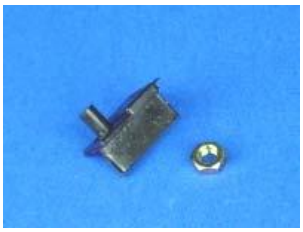
Die **Reifenbreite** und **Reifentyp** sind ab 2009 kein Thema mehr, da durch das Reglement zwingend das Komplettrad vom Typ Scaleauto ProComp-3 (SC2421P; vgl. nebenstehendes Foto) vorgegeben wird, welches von der DPM bestens bekannt sein dürfte.

Jetzt aber endlich etwas Ein-Eindeutiges ☺: Der **Raddurchmesser** sollte anfänglich SLP-typisch bei gut 27mm gewählt werden. Viel mehr Durchmesser verträgt der 962 nicht - und bei 26mm ist dann qua Reglement schon wieder Ende . . .

Der **Verschleiß** der Moosgummiräder hält sich übrigens in Grenzen. Er dürfte je nach Strecke und Bahnspannung höchstens bei 0,1-0,3mm pro Stunde Fahrzeit liegen. Mit einem ca. 27mm großen Radsatz sollten folglich in etwa drei Trainings und Rennen des SLP-Cup zu bestreiten sein . . .

Wichtig (speziell für westliche Cracks): Die Moosgummireifen bitte **nicht** (wie von den DOW her gewohnt) an den Kanten mehr oder we-

	niger kräftig runden !! Das SLP-Cup Fahrzeug wird unweigerlich kippen. Ein kurzes Abziehen / Anphasen der Reifenkante reicht für den Anfang völlig aus . . . Auch sind die Begriff „Konus“ und „Polieren“ bei den Fahrern von Moosgummireifen gänzlich unbekannt !! Das Moosgummirad ist immer gerade - und keinesfalls konisch geschliffen oder gar in irgendeiner Form im Feinstschliff poliert . . . Nach ca. 50 Runden Einfahren sollte ein Moosgummirad dann volle Leistung bringen . . . Noch’n Exkurs: Nachlassender Grip ist (im Unterschied zu DOW) bei Moosgummibereifung im Normalfall ebenfalls überhaupt kein Thema. Selbst nach mehreren Stunden Fahrzeit lässt der Grip des Reifens nicht wesentlich nach - das Gripniveau der Bahn steigt eher an . . .
Räder . . . **Begriffsdefinition**	Die Ausrichter des SLP-Cup möchten gern erkennen können, dass ein Teilnehmer tatsächlich mit den vorgeschriebenen Rädern Scaleauto ProComp-3 (SC2421P) unterwegs ist. Hierfür ist der Aufdruck auf der Reifenflanke das einzige Mittel . . . Nun entschwindet leider die auf den Reifenflanken aufgedruckte Beschriftung im Laufe der Zeit. Fettige Finger, ein Schleifen der Räder sowie der Betrieb des Rades kommen dafür als Ursache in Betracht. Für die technische Abnahme gilt dennoch: Die Flankenbeschriftung muss noch in Teilen erkennbar sein !! Ist dies nicht der Fall, kann ein Radsatz nur noch während des Trainings verwendet werden . . . Hinweis: Ggf. hilft die Anwendung von ein wenig Klarlack oder speziellen Mitteln zur Fixierung von Decals, um die Beschriftung länger sichtbar zu halten. Und auch ein etwas weniger vehementes und häufiges Anfassen der Reifenflanken wirkt Wunder . . . ☺☺
Felgen . . . **Begriffsdefinition**	Das SLP-Cup Reglement hat (zumindest im Westen) zu einigen Nachfragen geführt: Der Begriff „herkömmliche Töpfchenfelge“ erscheint im Westen anders belegt als in der Region Mitte . . ☺☺ Lest bitte den Begriff „Töpfchenfelge“ einfach als „Nicht-Designfelge“ (i.e. Produkte von RPM oder Sakatsu) !! Wir möchten lediglich die Kosten für die Fahrzeuge in Grenzen halten . . . Es dürfen an der Vorderachse also durchaus Felgen z.B. der Hersteller Sigma oder SSH gefahren werden . . . Apropos Kosten: Die Testabteilung versichert glaubhaft, dass sich der Betrieb von FAB Produkten an der Vorderachse nicht in Rundenzeiten, sondern nur beim eigenen Ego bemerkbar macht . . . !☺☺
Leitkiel und Schleifer . . .	Die gängige Lehre für die Anordnung von Leitkiel und Schleifern, wie sie für die Carrera Schiene Gültigkeit hat, ist nicht immer der rechte Weg für die Holzbahn. Läuft auf Plastik das Slotcar mehr auf den Schleifern als auf den Vorderrädern, ist dieser Effekt auf der Holzbahn i.d.R. nicht erwünscht. Hier läuft das Slotcar in jedem Fall **auf den Vorderrädern** - ein Druck auf die Leitkielspitze hebt das Slotcar hinten an (was eine Todsünde auf Plastik wäre) . . . Wie hoch genau der Leitkiel über Grund (sprich der Fahrbahn) angeordnet werden muss, hängt von der Holzbahn ab. Leider gibt es bahn-

	spezifisch unterschiedliche Ausprägungen in der Anordnung der Litze im Vergleich zur Fahrbahnoberfläche: Höher, eben oder auch tiefer . . . Auch die Tiefe des Slots ist auf Holz i.d.R. (im Gegensatz zu Plastik) kein Problem. Dementsprechend wird hier ein **Leitkiel mit möglichst langem Schwert** verbaut . . . Das auf der Plastikschiene beliebte Runden des Leitkielschwerte kann ebenfalls entfallen. Es gibt halt keine Schienenübergänge auf der Holzbahn . . . ☺ Nachfolgend ein paar geeignete Exemplare für die Holzbahn, wobei das Schwert bei den ersten zwei Varianten am längsten ist:  **Plafit Racing (PF8611)** **Scaleauto (SC1601)** **„The Guide“ uncut (Slottec)** Kurz noch zu den Schleifern: I.d.R. wird auf Holz etwas **weicheres Material** gefahren als auf Plastik. Zum Einen spielt die Reibung auf der Litze eine deutlich wichtigere Rolle und zum anderen wird das Slotcar auf der Holzbahn in den seltensten Fällen von der Bande zurück geschleudert (sondern rutscht i.d.R. an ihr entlang), sodass die Gefahr verdrehter Schleifer vergleichsweise gering ist . . . Tipp zum weichen Material: Die Länge der Schleifer auf ca. 2/3 kürzen. Das reduziert die Gefahr des Verdrehens derselben bei einem Abflug . . . Keine Produktempfehlung, aber ein Hinweise auf bewährte Komponenten: Für die Holzbahn hat sich als Leitkiel der Plafit Racing Leitkiel bewährt (PF8611) und als Schleifer die „soft“ Ausführung desselben Herstellers (PF8602) . . .
Motorpower . . .	Obacht: Die Bison Motoren werden ausgegeben und sind fest mit 15er MS-Ritzeln versehen. Je nach Streckenlayout sollten die dazu passenden Achszahnräder im Gepäck sein . . . !! Noch einmal Obacht: Für die Befestigung des Motors muss der Originalschraubentyp von Plafit verwendet werden!! Hierbei handelt es sich um eine **Kreuzschlitzschraube** in der Größe M2,5 . . . Alternativ kann für Neuwagen (gebaut ab 2024) eine Innensechskantschraube aus Stahl mit identischen Abmessungen verbaut werden. Auch die Kabelsätze zum Anschluss der Motoren sind (inkl. der Steckverbinder) genormt und dürfen nicht verändert werden. Wer sein Fahrzeug bereits im Vorfeld entsprechend ausrüsten möchte, möge bitte entweder die Steckverbinder oder komplette Kabelsätze bei den Serienbetreibern anfordern . . . (Wer mag und die passenden Bauteile zur Hand hat, darf die Kabelsätze selbstredend auch in Eigenregie fertigen . . .)

Power, die Zweite . . .

speziell für Ehrgeizige !!

Bei den ausgegebenen Bison „homologated“ Motoren handelt es sich um herkömmliche silberne Bison Motoren – das „homologated“ besagt lediglich, dass sie aus einer Produktionscharge stammen !!

Wir möchten niemand daran hindern, im Training goldene Bison Motoren zu fahren – oder gar einen Bison II. Auch darf gern das mit Abstand beste Triebwerk aus dem eigenen Bestand im Training verbaut werden. Das hilft in jedem Fall bei der eigenen Motivation für das Rennen . . . ☺☺

Nur möge sich bitte niemand wundern, wenn die ausgegebenen Triebwerke im Rennen nicht die Leistung der eigenen, im Training verwendeten „zauberhaften“ Aggregate erreichen !!
18D Motoren (zu denen zählt auch der silberne Bison) werden i.d.R. mit zunehmender Betriebszeit besser. Die im SLP-Cup ausgegebenen Motoren haben eine durchschnittliche Laufzeit von maximal 3 Stunden pro Jahr. Das ist nicht viel für einen 18D Motor . . .

Die ausgegebenen Motoren werden vor jedem Rennen durchgemessen und kontrolliert, ihr Lebenszyklus (inkl. aller Messwerte und Einsätze) ist umfassend dokumentiert. Jedwede Art von Reklamation führt zu einer sorgfältigen Überprüfung des betreffenden Motors. Ferner werden zu jedem Rennen zueinander passende Triebwerke für die Ausgabe zusammengestellt.

Die o.a. Ausführungen sollen die Teilnehmer nicht an einer Reklamation eines ausgegebenen Treibwerkes hindern – aber vielleicht zu einer realistischeren Grundhaltung bezüglich der für alle ausgegebenen Motoren führen . . .

Bodywork . . .

wie lese ich ein Reglement !?

Das Reglement sagt aus, die Rohkarosserie müsse „*mit Farbe und Klarlack lackiert sein*“. Und da Prozentrechnung nicht Jedermanns Sache ist - gemeint sind satte 100% der Karosserie, welche mit Lack bzw. Klarlack zu bedecken sind . . . !!
Es möge also niemand auf die Idee kommen, bei einer zweifarbigen Schalke-Lackierung die Farbe Weiß einzusparen . . . !! Und beim Thema 100% sollte auch an ein wenig Kolorierung auf dem Heckflügel gedacht werden . . .
Dass aus lackier-technischen Gründen die Rohkarosserie kurz angeschliffen werden muss, ist einsichtig. Die Betonung liegt hier allerdings auf „*kurz*“ und „*an*“ . . . ☺

Alles „Kopfsache“ meint der erfahrene Slotracer ☺ Es ist zu beachten, dass ein Fahrerkopf verbaut werden muss, welcher „*aus Hartplastik / Resine*“ bestehen muss und „*nicht erleichtert werden*“ darf . . . !!

Durchblick . . .

Licht ins Dunkle

Wer eine Fertigkarosserie einsetzt, mag hier getrost zum nächsten Abschnitt weiter gehen. Die Erbauer einer Rohkarosserie mögen aber bitte nachfolgend „am Ball bleiben“ !!

Die Montage der Scheinwerferabdeckgläser, welche den Karosseriebausätzen beigepackt sind, hat selbst erfahrene Modellbauer an den Rand der Verzweifelung getrieben. Irgendwie passen sie nicht wirklich in die Aussparungen des Bodys - bzw. sind nur unter Anwendung äußerster Gewalt dort einzubauen. Sollte der Einbau hingegen dennoch gelingen, kommt allerdings die Karosserie arg unter Druck - und droht bei heftigen Einschlägen zu reißen . . . !!

Folglich ist eine sorgfältige Bearbeitung der arg widerspenstigen Scheinwerferabdeckgläser angesagt: Der Teil, welcher oben hinten eingepasst wird, muss gekürzt werden - alle anderen Kanten entgratet und i.d.R. ebenfalls leicht nachgearbeitet. Erst, wenn das Abdeckglas unter nur noch leichtem Druck in den Sitz rutscht, sollte die Bearbeitung für beendet erklärt werden !!

Der Widerspenstigen Zähmung !!

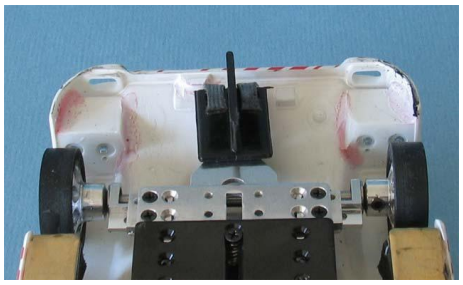
Für die Fixierung der Abdeckgläser hat sich übrigens der transparente, lösungsmittelfreie Pattex Haushaltskleber bestens bewährt . . .

Verstärkung . . .

tut Not

Es erscheint sinnvoll, einige Bauteile der Porsche 962 C Karosserie zusätzlich gegen Abhandenkommen zu sichern. Schon ein Streifen Tesafilm wirkt hier manchmal Wunder - speziell bei den Scheinwerfergläsern . . .

Zu etwas stärkeren Mitteln sollte bei den von hinten in den vorderen Radlauf eingesetzten Scheinwerfereinheiten gegriffen werden: Diese Teile müssen mittels Magic Glue (vgl. nebenstehendes Foto), Pattex Extreme Repair oder anderen flexiblen Hafthilfen zusätzlich und solide befestigt werden . . .
2K-Kleber sind hierfür keine wirklich gute Wahl, da sie recht spröde sind und bei heftigen Einschlägen brechen bzw. abreißen können . . .



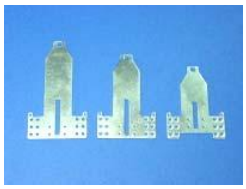
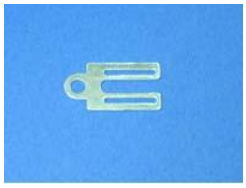
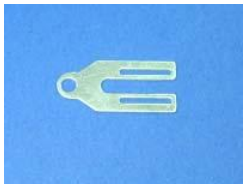
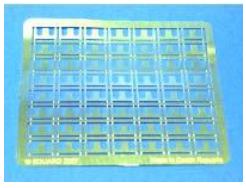
Die Verstärkung der Scheinwerfereinheiten mittels Pat-on-Resine hebt sich leicht rötlich ab . . .

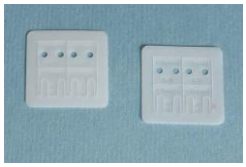
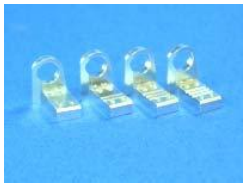
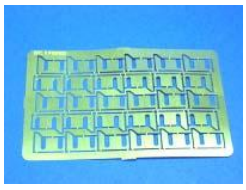
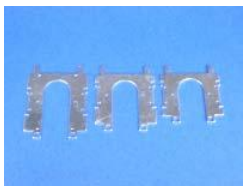
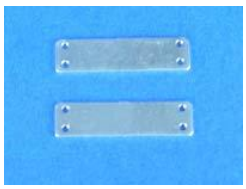
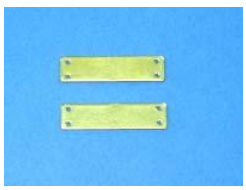
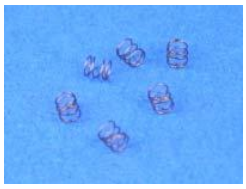
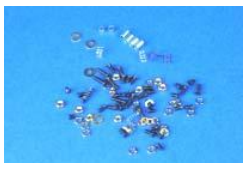
Ferner sollten die Außenspiegel entweder mittels eingeschobenem Draht oder Gummi flexibel befestigt werden. Sonst dürften sie rasch weg sein - und man benötigt sie zumindest zum Start . . . ☺

Obacht: Nicht nur beide Außenspiegel, sondern auch der Scheibenwischer zählen zur Startausrüstung eines jeden SLP-Cup Fahrzeugs !!

Flügelwerk . . . **gegen ein Fliegen der Flügel**	Der Heckflügel sitzt bei beiden Karosserievarianten außerhalb der Fahrzeugkonturen und somit recht exponiert. Insbesondere ein ausschwenkendes Heck in Bandennähe dürfte dem Flügelwerk rasch zu schaffen machen und zum „Abflug“ führen . . . ☺☺ Da im SLP-Cup ein verloren gegangener Heckflügel während des Rennens wieder zu befestigen ist, sollte eine elastische Aufhängung mittels Moosgummi oder Gummi gewählt werden. Dies ist vom Reglement her erlaubt. Slottec bietet übrigens für die beiden Karosserie Varianten A und B passgenaue, flexible Heckflügelhalter aus Gummi an. Wichtig: Die Originalanordnung des Heckflügel bezüglich Höhe und Ausrichtung über/hinter der Karosserie muss bei einer flexiblen Befestigung des Heckflügels erhalten bleiben . . . !!
Verlust von Teilen im Rennen . . . **bleiben wir noch ein wenig beim Fliegen**	Das Reglement sagt zum Verlust von Teilen folgendes: „*Es müssen alle Teile der Karosserie außer Spiegel, Scheibenwischer, Lampengläser und Antenne(n) während des gesamten Rennens am Fahrzeug an der richtigen Position vorhanden sein und daher auch repariert werden.*“ In der Praxis wird sich auch niemand aufregen, wenn im Verlauf des Rennens ein Rücklicht oder ein Tankdeckel entschwindet . . . Jedoch sollte jeder „Bruchpilot“ bitte folgendes berücksichtigen: Nach dem Rennen gehen **alle** Fahrzeuge in die Nachkontrolle. Dort werden zumindest Bodenfreiheit und Gewicht überprüft. Wer mit exakt 200g Fahrzeuggewicht an den Start rollt – und auch nur ein kleines Bauteil verliert, muss mit einer Bestrafung durch Rundenabzug rechnen. Denn 200g Fahrzeuggewicht sind auch nach dem Rennen erforderlich . . . !! Ergo sollten Kollegen, die gern einmal Teile abwerfen, entweder das Fahrzeug nicht allzu nah am Mindestgewicht gebaut haben – oder verlustig gegangene Teile während des Rennens sicherheitshalber wieder anbringen . . . !!
Ersatzteile BRM . . . **im Set verfügbar**	Und sollte dennoch einmal ein Bauteil zur Karosserie verschütt gehen, war lange Zeit guter Rat teuer. Mittlerweile ist auch die Ersatzteilversorgung durch BRM geklärt. Lieferbar sind zwei Ersatzteil Sets, die sämtliche Bauteile mit Ausnahme von Karosserie und Heckspoiler (jeweils Weiß bzw. transparent und unbemalt) beinhalten: **BR0S002B** - Abschleppöse, Front - Scheibenwischer - Sockel für Außenspiegel, Links - Sockel für Außenspiegel, Rechts - Tankstutzen, 2 Stück - Frontspoiler Flip, Links - Frontspoiler Flip, Rechts - Auspuff Einsatz, 2 Stück **BR0S002C** - Scheinwerferabdeckglas, Links - Scheinwerferabdeckglas, Rechts - Scheinwerferlinse, 4 Stück - Rückleuchten, 2 Stück Darüber hinaus ist für die Außenspiegel die Verwendung von Jim Summer Racing (JS-ZB-SP-12) und Slottec (Außenspiegel Variante

	Nr. 3) angebotenen Ersatzlösungen zulässig - und beim Scheibenwischer wird aktuell der Griff ins persönliche Ersatzteillager oder zur Variante von Jim Summer Racing (JS-ZB-SW-01) und ebenfalls von Slottec (Doppelarm 27mm) toleriert . . . Grundsätzlich lohnt immer die Nachfrage bei den regionalen Serienchefs, die eigentlich alle Bauteile als Ersatz vorhalten . . .
Ersatzteile Part II. . . . **die Plafit Seite**	Alles im Lot bei Plafit, was die Ersatzteilversorgung betrifft. Sämtliche Teile sollten im gut sortierten Fachhandel entweder ab Lager lieferbar sein - oder zumindest binnen weniger Tage zu beschaffen. (Nicht als Ersatzteil ist übrigens die Chassisgrundplatte des S24 SLP verfügbar !!) Nachfolgend eine Liste der gängigen, im SLP-Cup zugelassenen Bauteile und ihrer Plafit Bestell-Nummer.

Fahrwerksmitteltäger 60x39mm	PF1705B	
Leitkielhalter kurz	PF1703	
Leitkielhalter lang	PF1703B	
Achshalter vorne	PF1702	
Achsträger vorne 5,5mm hoch Achsträger vorne 6,0mm hoch	PF1704 PF1704B	
Achsträger-Tieferlegung vorne, Messing - 0,16mm	PF1704E	
Achsträger-Tieferlegung vorne, Messing - 0,16mm (nicht mehr produziert)	PF3304E oder PF3304E2 (FastFit)	

Achsträger-Tieferlegung vorne, Kunststoff 0,2mm 0,3mm 0,4mm	 PF1704S02 PF1704S03 PF1704S04	
Achshalter hinten, 13,8mm (nur sinnvoll auf Plastikschiene bei kleinen Raddurchmessern und erhöhter Bodenfreiheit)	PF1709C	
Achsträger-Tieferlegung hinten, Messing - 0,16mm (nicht mehr produziert)	PF1709E oder PF1709E2 (FastFit)	
Achsträger-Tieferlegung hinten, Kunststoff 0,2mm 0,3mm 0,4mm 0,5mm	 PF1709S02 PF1709S03 PF1709S04 PF1709S05	
Karosserie-Trägergrundplatte 49mm Karosserie-Trägergrundplatte 55mm Karosserie-Trägergpl. 61mm - 1,2mm Karosserie-Trägergpl. 61mm - ?,?mm Karosserie-Trägergpl. 61mm - 1,0mm	PF1710 PF1710B PF1710C PF1710CS PF1710CT	
Karosserie-Halterdistanz 2fach 1,2mm (Aluminium)	PF1707B2	
Karosserie-Halterdistanz 2fach (Messing)	PF1707RCT	
Fahrwerksfedern weich Fahrwerksfedern mittel Fahrwerksfedern hart	PF1320, PF1320A PF1320B	
Schrauben- und Montageteileset für Super24	PF1712	

	Distanzhülsenset A für ø2mm Metall	PF8222A	
	Distanzhülsenset B für ø2mm Metall	PF8222B	
	Achs-/Fahrwerks-Distanzenset für ø2mm (Metall + Kunststoff)	PF8223	
	Motorhalter und Fixierbügel	PF1708SB	
	Motor Bison „homologated“ (im Training kann selbstredend auch der “normale” silberne Bison Motor #PF8896 gefahren werden !!)	PF8896H	
Infos . . .	SLP-Cup: **slp-info.de** E-Mail: **cup@slp-info.de**		