

## SLP-Cup 2009 Technisches

### Einleitung . . .

( unvermeidliches  
Gedubber ! )

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 ist zumindest für die „West“ Fraktion eine Rennserie auf Moosgummibereifung überwiegend Neuland. Dementsprechend 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 einerseits noch nicht allzu viele Informationen / Erfahrungen zum Bau der SLP-Cup Fahrzeuge vorliegen und dass andererseits (wie so häufig) viele Weg zum Ziel führen . . .

### „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 = lang (3,87g)



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 !?**

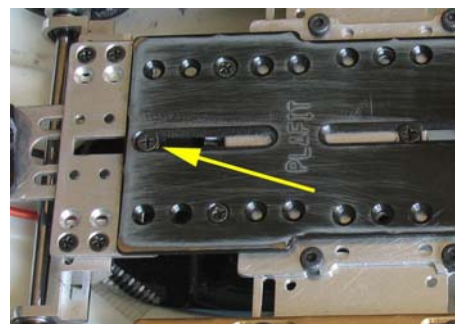
Freiheit ist etwas Herrliches - Bodenfreiheit auch; denn damit lässt sich die technische Abnahme wunderbar passieren ☺  
 Zum Start des Rennens gibt das Reglement eine Bodenfreiheit von zumindest 1,0mm vor. Ausgehend von der neueren Ausführung des Plafit S24 SLP Chassis (ab Herbst 2007) ist eine Realisierung 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 der Messing Plättchen in 0,16mm Stärke (PF3304E) 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 feinfühlicher 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.

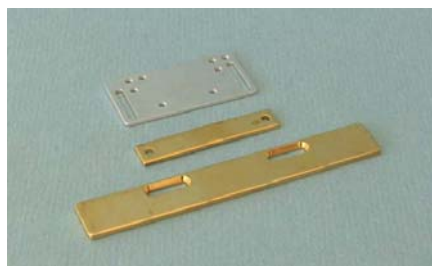
Bislang haben sich zwei grundsätzliche Bauweisen heraus kristallisiert:

- nur MS-Karosseriehalterplatte plus einreihige MS-Distanz
- doppelte Karosseriehalterplatten (Schwarz und MS)

**Achtung:** Unzulässig ist das verbauen von vier schwarzen Karosseriehalterplatten !!

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:

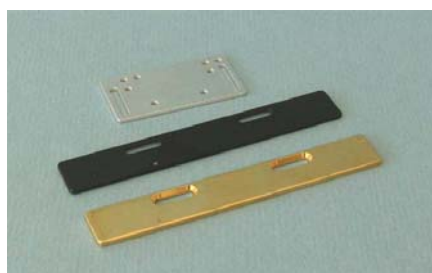
<u>Aufbau</u>	<u>eine Seite</u>	<u>beide Seiten</u>
einfache MS-Platte, Muttern	11,70g	23,40g
einfache MS-Platte, Gewindeplatte Alu	12,26g	24,52g
einfache MS-Platte, Gewindeplatte MS	14,37g	28,74g



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



<u>Aufbau</u>	<u>eine Seite</u>	<u>beide Seiten</u>
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 . . .

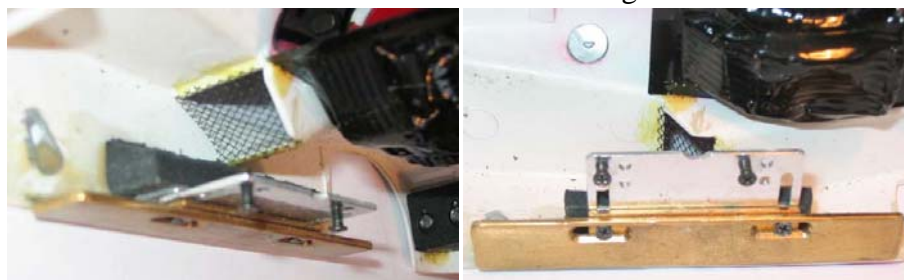
Wohin aber die Karosseriehalterplatten montieren (nur bei doppelt installierten Platten kann man schließlich nachträglich noch die Balance verschieben) !? Zumindest hier soll eine (mit Vorsicht zu genießende) Empfehlung ausgesprochen werden:

- 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**.

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**

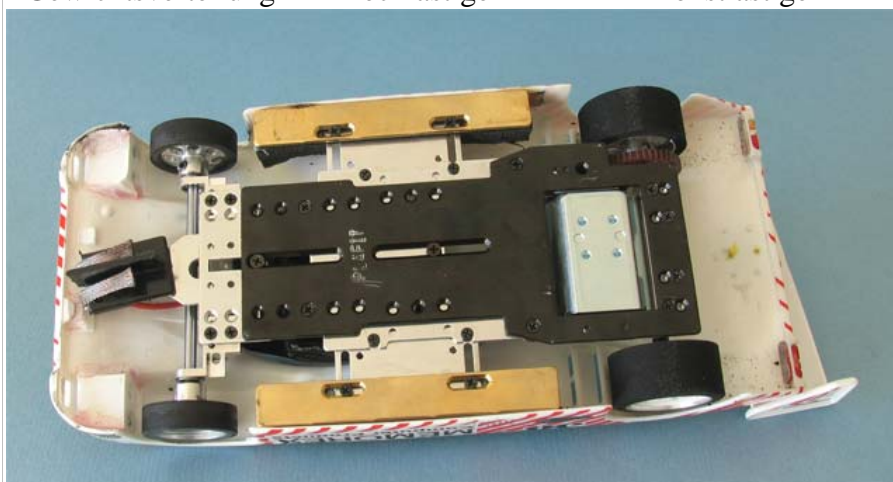
**Zu wenig** Grip ist bei Moosgummibereifung i.d.R. nicht das Problem - auch oder erst recht nicht im Rennverlauf. Zwar weist eine Bahn zu Beginn des Trainings oft noch nicht ausreichenden Grip auf. Dieser steigt allerdings im Verlauf des Trainings an - teilweise sogar noch während des Rennens.

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	schmäler
- 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.

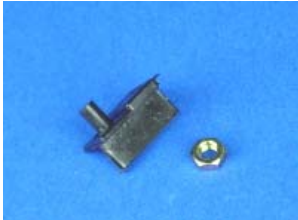

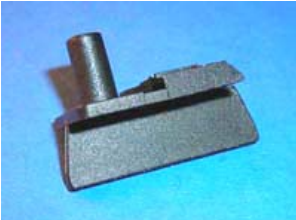


Jetzt aber endlich etwas Ein-Eindeutiges ☺: Der **Raddurchmesser**

sollte anfänglich SLP-typisch bei gut 27mm gewählt werden. Viel mehr Durchmesser verträgt der 962C nicht - und bei 26mm ist dann qua Reglement schon wieder Ende . . .

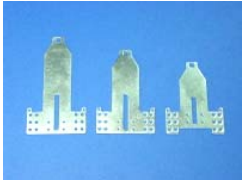

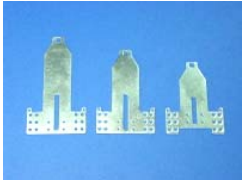

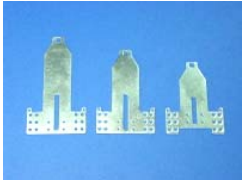

Der **Verschleiß** der Moosgummiräder hält sich übrigens in Grenzen. Er dürfte je nach Strecke und Bahnspannung höchstens bei 0,1-0,2mm pro Stunde Fahrzeit liegen. Mit einem ca. 27mm großen Radsatz sollten folglich in etwa drei Trainings und Rennen des SLP-Cup zu bestreiten sein . . .




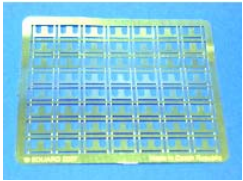
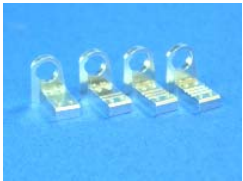

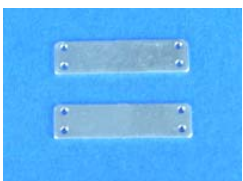
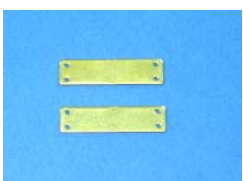

Wichtig (speziell für westliche Cracks): Die Moosgummireifen bitte **nicht** (wie von den DOW her gewohnt) an den Kanten mehr oder weniger kräftig runden !! Das SLP-Cup Fahrzeug wird unweigerlich kip-

	<p>pen. Ein kurzes Abziehen / Anphasen der Reifenkante reicht für den Anfang völlig aus . . .</p> <p>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 . . .</p> <p>Nach ca. 50 Runden Einfahren sollte ein Moosgummirad dann volle Leistung bringen . . .</p> <p>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 . . .</p>
<p><b>Felgen . . .</b> <b>Begriffsdefinition</b></p>	<p>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 . . 😊😊</p> <p>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 . . .</p> <p>Es dürfen an der Vorderachse also durchaus Felgen z.B. der Hersteller Sigma oder SSH gefahren werden . . .</p>
<p><b>Leitkiel und Schleifer . . .</b></p>	<p>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.</p> <p>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 <b>auf den Vorderrädern</b> - ein Druck auf die Leitkielspitze hebt das Slotcar hinten an (was eine Tod-sünde auf Plastik wäre) . . .</p> <p>Wie hoch genau der Leitkiel über Grund (sprich der Fahrbahn) angeordnet werden muss, hängt von der Holzbahn ab. Leider gibt es bahnspezifisch unterschiedliche Ausprägungen in der Anordnung der Litze im Vergleich zur Fahrbahnoberfläche: Höher, eben oder auch tiefer . . .</p> <p>Auch die Tiefe des Slots ist auf Holz i.d.R. (im Gegensatz zu Plastik) kein Problem. Dementsprechend wird hier ein <b>Leitkiel mit möglichst langem Schwert</b> verbaut . . .</p> <p>Das auf der Plastikschiene beliebte Runden des Leitkielschwerte kann ebenfalls entfallen. Es gibt halt keine Schienenübergänge auf der Holzbahn . . . 😊</p> <p>Nachfolgend ein paar geeignete Exemplare für die Holzbahn, wobei das Schwert bei den ersten zwei Varianten am längsten ist:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div> <p><b>Plafit Racing (PF8611)</b>   <b>Scaleauto (SC1601)</b>   <b>„The Guide“ uncut (Slottec)</b></p>

	<p>Kurz noch zu den Schleifern: I.d.R. wird auf Holz etwas <b>weicherer Material</b> 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 . . .</p> <p>Tipp zum weichen Material: Die Länge der Schleifer auf ca. 2/3 kürzen. Das reduziert die Gefahr des Verdrehens derselben bei einem Abflug . . .</p> <p>Keine Produktempfehlung, aber ein Hinweis 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) . . .</p>
<p><b>Motorpower . . .</b></p>	<p><u>Obacht</u>: Die Bison Motoren werden ausgegeben und sind fest mit 15er MS-Ritzeln versehen. Je nach Streckenlayout sollten die dazu passenden Achszahnräder im Gepäck sein . . . !!</p> <p>Noch einmal <u>Obacht</u>: Für die Befestigung des Motors muss der Originalschraubentyp von Plafit verwendet werden!! Hierbei handelt es sich um eine Kreuzschlitzschraube in der Größe M2,5 . . .</p> <p>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 . . .</p> <p>(Wer mag und die passenden Bauteile zur Hand hat, darf die Kabelsätze selbstredend auch in Eigenregie fertigen . . .)</p>
<p><b>Bodywork . . .</b> <b>wie lese ich ein Reglement !?</b></p>	<p>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 . . . !!</p> <p>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 . . .</p> <p>Dass aus lackier-technischen Gründen die Rohkarosserie kurz angeschliffen werden muss, ist einsichtig. Die Betonung liegt hier allerdings auf „kurz“ und „an“ . . . ☺</p> <p>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 . . . !!</p>
<p><b>Durchblick . . .</b> <b>Licht ins Dunkle</b></p>	<p>Wer eine Fertigarosserie einsetzt, mag hier getrost zum nächsten Abschnitt weiter gehen. Die Erbauer einer Rohkarosserie mögen aber bitte nachfolgend „am Ball bleiben“ !!</p> <p>Die Montage der Scheinwerferabdeckgläser, welche den Karosseriebausätzen beige packt sind, hat selbst erfahrene Modellbauer an den Rand der Verzweiflung getrieben. Irgendwie passen sie nicht wirklich in die Aussparungen des Bodys - bzw. sind nur unter Anwendung äu-</p>

	<p>berster Gewalt dort einzubauen. Sollte der Einbau hingegen dennoch gelingen, kommt allerdings die Karosserie arg unter Druck - und droht bei heftigen Einschlägen zu reißen . . . !!</p> <p>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 !!</p>  <p style="text-align: center;"><b>Der Widerspenstigen Zähmung !!</b></p> <p>Für die Fixierung der Abdeckgläser hat sich übrigens der transparente, lösungsmittelfreie Pattex Haushaltskleber bestens bewährt . . .</p>
<p><b>Verstärkung . . . tut Not</b></p>	<p>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 . . .</p> <p>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 . . .</p> <p>2K-Kleber sind hierfür keine wirklich gute Wahl, da sie recht spröde sind und bei heftigen Einschlägen brechen bzw. abreißen können . . .</p>   <p style="text-align: center;"><b>Die Verstärkung der Scheinwerfereinheiten mittels Pat-on-Resine hebt sich leicht rötlich ab . . .</b></p> <p>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 . . . ☺</p> <p><b>Obacht:</b> Nicht nur <u>beide</u> Außenspiegel, sondern auch der Scheibenwischer zählen zur Startausrüstung eines jeden SLP-Cup Fahrzeugs !!</p>
<p><b>Flügelwerk . . . gegen ein Fliegen der Flügel</b></p>	<p>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 . . . ☺☺</p> <p>Da im SLP-Cup ein verloren gegangener Heckflügel während des</p>

	<p>Rennens wieder zu befestigen ist, sollte eine elastische Aufhängung mittels Moosgummi oder Gummi gewählt werden. Dies ist vom Reglement her erlaubt.</p> <p>Slottec bietet übrigens für die beiden Karosserie Varianten A und B passgenaue, flexible Heckflügelhalter aus Gummi an.</p> <p><u>Wichtig:</u> Die Originalanordnung des Heckflügel bezüglich Höhe und Ausrichtung über/hinter der Karosserie muss bei einer flexiblen Befestigung des Heckflügels erhalten bleiben . . . !!</p>						
<p><b>Ersatzteile BRM . . .</b></p> <p><b>im Set verfügbar</b></p>	<p>Und sollte dennoch einmal ein Bauteil zur Karosserie verschütt gehen, war lange Zeit guter Rat teuer. Mittlerweile ist auch die Ersatzteilversorgung durch BRM geklärt.</p> <p>Lieferbar sind zwei Ersatzteil Sets, die sämtliche Bauteile mit Ausnahme von Karosserie und Heckspoiler (jeweils Weiß bzw. transparent und unbemalt) beinhalten:</p> <table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p><b>BR0S002B</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abschleppöse, Front</li> <li>- Scheibenwischer</li> <li>- Sockel für Außenspiegel, Links</li> <li>- Sockel für Außenspiegel, Rechts</li> <li>- Tankstutzen, 2 Stück</li> <li>- Frontspoiler Flip, Links</li> <li>- Frontspoiler Flip, Rechts</li> <li>- Auspuff Einsatz, 2 Stück</li> </ul> </td> <td style="vertical-align: top; padding-left: 20px;"> <p><b>BR0S002C</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Scheinwerferabdeckglas, Links</li> <li>- Scheinwerferabdeckglas, Rechts</li> <li>- Scheinwerferlinse, 4 Stück</li> <li>- Rückleuchten, 2 Stück</li> </ul> </td> </tr> </table> <p>Darüber hinaus ist für die Außenspiegel die Verwendung einer von Slottec angebotene Ersatzlösung (Außenspiegel Variante Nr. 3) zulässig - und beim Scheibenwischer wird aktuell der Griff ins persönliche Ersatzteillager toleriert . . .</p> <p>Grundsätzlich lohnt immer die Nachfrage bei den regionalen Serienchefs, die eigentlich alle Bauteile als Ersatz vorhalten . . .</p>	<p><b>BR0S002B</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abschleppöse, Front</li> <li>- Scheibenwischer</li> <li>- Sockel für Außenspiegel, Links</li> <li>- Sockel für Außenspiegel, Rechts</li> <li>- Tankstutzen, 2 Stück</li> <li>- Frontspoiler Flip, Links</li> <li>- Frontspoiler Flip, Rechts</li> <li>- Auspuff Einsatz, 2 Stück</li> </ul>	<p><b>BR0S002C</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Scheinwerferabdeckglas, Links</li> <li>- Scheinwerferabdeckglas, Rechts</li> <li>- Scheinwerferlinse, 4 Stück</li> <li>- Rückleuchten, 2 Stück</li> </ul>				
<p><b>BR0S002B</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abschleppöse, Front</li> <li>- Scheibenwischer</li> <li>- Sockel für Außenspiegel, Links</li> <li>- Sockel für Außenspiegel, Rechts</li> <li>- Tankstutzen, 2 Stück</li> <li>- Frontspoiler Flip, Links</li> <li>- Frontspoiler Flip, Rechts</li> <li>- Auspuff Einsatz, 2 Stück</li> </ul>	<p><b>BR0S002C</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Scheinwerferabdeckglas, Links</li> <li>- Scheinwerferabdeckglas, Rechts</li> <li>- Scheinwerferlinse, 4 Stück</li> <li>- Rückleuchten, 2 Stück</li> </ul>						
<p><b>Ersatzteile Part II. . . .</b></p> <p><b>die Plafit Seite</b></p>	<p>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 !! )</p> <p>Nachfolgend eine Liste der gängigen, im SLP-Cup zugelassenen Bauteile und ihrer Plafit Bestell-Nummer.</p> <table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>Fahrwerksmittelträger 60x39mm</p> </td> <td style="vertical-align: top; padding-left: 20px;"> <p>PF1705B</p> </td> <td style="vertical-align: middle; text-align: center;">  </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top; padding-top: 20px;"> <p>Leitkielhalter kurz</p> </td> <td style="vertical-align: top; padding-left: 20px; padding-top: 20px;"> <p>PF1703</p> </td> <td style="vertical-align: middle; text-align: center; padding-top: 20px;">  </td> </tr> </table>	<p>Fahrwerksmittelträger 60x39mm</p>	<p>PF1705B</p>		<p>Leitkielhalter kurz</p>	<p>PF1703</p>	
<p>Fahrwerksmittelträger 60x39mm</p>	<p>PF1705B</p>						
<p>Leitkielhalter kurz</p>	<p>PF1703</p>						

	Leitkielhalter lang	PF1703B	
	Achshalter vorne	PF1702	
	Achsträger vorne 5,5mm hoch Achsträger vorne 6,0mm hoch	PF1704 PF1704B	
	Achsträger-Tieferlegung vorne 0,16mm	PF3304E oder PF3304E2 (FastFit)	
	Achshalter hinten, 13,8mm (nur sinnvoll auf Plastikschiene bei kleinen Raddurchmessern und erhöhter Bodenfreiheit)	PF1709C	
	Karosserie-Trägergrundplatte 49mm Karosserie-Trägergrundplatte 55mm Karosserie-Trägergrundplatte 61mm	PF1710 PF1710B PF1710C	
	Karosserie-Halterdistanz 2fach 1,2mm (Aluminium)	PF1707B2	
	Karosserie-Halterdistanz 2fach (Mes- sing)	PF1707RC T	
	Fahrwerksfedern weich Fahrwerksfedern mittel Fahrwerksfedern hart	PF1320, PF1320A PF1320B	

	Fahrwerks-Schrauben/Montageteileset PF1712	
	Achs-/Fahrwerks-Distanzenset für ø2mm (Metall + Kunststoff) PF 8223	
	Motorhalter und Fixierbügel PF1708SB	
	Motor Bison „homologated“ PF8896H	
<b>Infos . . .</b>	SLP-Cup: <a href="http://slp-info.de">slp-info.de</a>	E-Mail: <a href="mailto:cup@slp-info.de">cup@slp-info.de</a>