

## Im Slot: Scalextric sagt der Mini Challenge ade

Von Jens Riedel

**Jahrelang gehörte der Mini in der Rennversion der Challenge zum festen Programmteil von Scalextric. Mit dem Aus der Motorsportserie ist auch das Schicksal der entsprechenden Miniaturen für die Modellrennbahn besiegelt. Als letztes Auto legte der britische Slotcar-Hersteller den Wagen eines Deutschen auf, den Mini Cooper S von Erwin Piro mit der Startnummer 20. Der Fahrer des Teams Arden Racing war im vergangenen Jahr und der letzten Challenge-Saison überhaupt Zehnter der Gesamtwertung. Ob die Nachfolgeserie Mini Trophy ähnlich erfolgreich wird und möglicherweise auch das eine oder andere Fahrzeug für die Modellautorenbahn nach sich zieht bleibt abzuwarten.**

Mit der Wahl seines letzten Challenge-Modells hat sich Scalextric für ein buntes, und damit besonders attraktives Vorbild entschieden. Bedruckung und Detailwiedergabe sind auf bekannt hohem Niveau. Das Interieur ist mit vollständiger Fahrerfigur, Feuerlöcher im Fußraum der linken Seite und Überrollkäfig sowie dem nachgebildeten Armaturenbrett ebenfalls fein herausgearbeitet. Lediglich die Fondsitze sind wegen des darunter liegenden und unmittelbar vor der Hinterachse liegenden Heckmotors unnatürlich hoch angesetzt. Das Inlet ist nicht angeklebt, sondern erfreulicherweise nur an zwei Laschen eingeklinkt, so dass es sich relativ problemlos herausnehmen lässt.

Die hohe Qualität des englischen Slotbahn-Pioniers zeigt sich nicht zuletzt auch darin, dass die Frontscheinwerfer an keiner Stelle der Karosserie durchschimmern. Gleiches gilt für die ebenfalls erfreulich hell leuchtenden Rücklichter, die leider nicht über Bremslichtfunktion verfügen. Standard bei Scalextric und eine Ausnahme im Slotangebot ist dagegen das serienmäßige Fach im Unterboden zur nachträglichen und einfachen Aufrüstung mit einem Digitalchip.

Aus der Box heraus surrt der Mini mit angenehm niedrigen Geräuschpegel über die Plastikpiste. Die zu erzielende Top Speed ist recht hoch. Lediglich bei raschen Richtungswechsel kegelt der Mini bei hohem Tempo aus der Bahn. Die serienmäßig vor der Hinterachse montierte Hafthilfe lässt sich in einer zweiten Halterung auch weiter

vorne platzieren. Dann zeigt die Scalextric-Miniatur eine deutlichere Tendenz zum gutmütigen Driften und reagiert auch etwa gelassener auf schnelle Wechselfassagen. Bei zu viel Gas ist aber auch hier in Kurvenkombinationen der Abflug unvermeidlich, wobei der Mini gerne auf der Seite landet.

Das Versetzen des Magneten ist leider recht mühsam und erfordert auch das Aushaken des Motors. Vorsicht ist zudem geboten, um nicht versehentlich ein Kabel für das Rücklicht abzureißen. Auch auf die beiden Auspuffendrohre sollte beim Abnehmen der Karosserie geachtet werden. Sie sind aufgesteckt (!) und können rasch verlorengehen, andererseits lassen sich aber eben auch vorher leicht entfernen. Ganz ohne künstliche Fahrhilfe mag der Mini nicht so gerne seine Runen drehen sein. Die Originalreifen bauen nur wenig Grip auf, so dass sich der kleine Flitzer in magnetlosem Zustand recht nervös durch den Schlitz bewegt. Hier sind Blei oder andere Reifen gefragt.

Mit dem Piro-Mini ist Scalextric ein würdiger Abschied von der Mini Challenge gelungen, der optisch besonders farbenfroh ausfällt und vor allem deutsche Slot-Fans freuen dürfte. Ein Trostpflaster: Für dieses Jahr ist als neues Modellneueheit der Mini WRC für die Schlitzpiste angekündigt. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:



Mini Cooper „E. Piro“ von Scalextric.



Mini Cooper „E. Piro“ von Scalextric.



Mini Cooper „E. Piro“ von Scalextric.



Mini Copper „E. Piro“ von Scalextric.

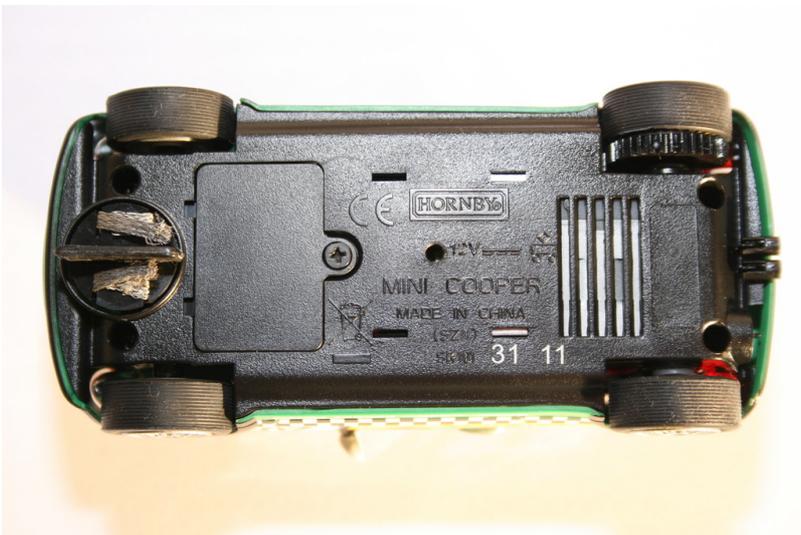


Mini Copper „E. Piro“ von Scalextric.

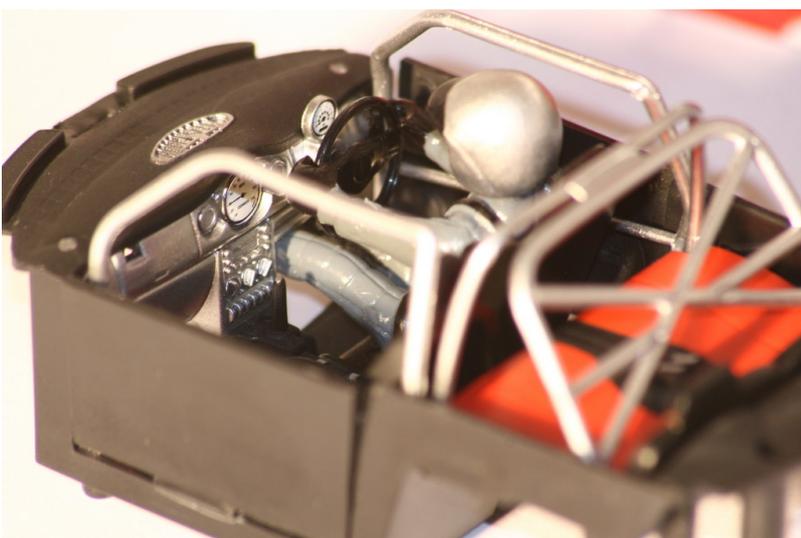


Mini Copper „E. Piro“ von Scalextric.

Mini Copper „E. Piro“ von Scalextric.



Mini Copper „E. Piro“ von Scalextric.  
Mini Copper „E. Piro“ von Scalextric.



Mini Copper „E. Piro“ von Scalextric.

