

Exklusiv: Im Slot – Lass den Lotus los

Von Jens Riedel

Nachdem Ninco vor einiger Zeit den Exige auf den Markt gebracht hat, kommt mit dem Evora ein weiterer Lotus auf die Schlitzpiste. Er stammt von Scalextric und liegt in zwei Varianten vor. Sowohl das rot-weiße (No. 48) als auch das schwarz-goldene Fahrzeug (No. 49) wurden von Lotus Sport im vergangenen Jahr in der britischen GT-Serie eingesetzt.

Mit dem in den typischen Lotus-Rennfarben lackierten Evora fuhren Marco Attard und Alistair Mackinnon zwei Rennen gemeinsam mit Sailesh Bolisetti und Phil Glew im rot-weißen Evora No. 48. Das erste Rennen im Oulton Park wurde mit Platz 20 und 24 beendet. Am Rockingham Motor Speedway konnten Attard und Mackinnon das Rennen jedoch nicht beenden. Dem Misserfolg auf der Rennstrecke muss auf der Slotbahn keinerlei Beachtung geschenkt werden. Hier zählen nicht Sieg oder Niederlage des Vorbilds, sondern der optische Auftritt und das Fahrverhalten.

Das Erscheinungsbild der Miniatur überzeugt auf allen Ebenen. Neben der klassischen Lotus-Lackierung tragen die filigrane Beschriftung und die ausreichende Detaillierung des Modells einschließlich Fensteröffnungen, Schriftzug am Heck und abgesetzten Tankdeckeln zum positiven Eindruck bei. Formgebung und Maßstabstreue sind gut, gespart wurde aber beispielsweise an der Kühlergrillgestaltung. Hier muss auf ein fotogeätztes Metallstück verzichtet werden. Brems scheibenattrappen und Farbakzente im Cockpit schenkt sich Scalextric ebenfalls, was im Fahrbetrieb jedoch keine Rolle spielt. Lobenswert sind die recht bruchresistenten Außenspiegel.

Ausgestattet ist der Scalextric-Lotus mit LED-Front- und Rücklicht. Unser Testmodell zeigte sich von Hause aus gut geölt und absolvierte auf Anhieb problemlos eine ersten Runden. Dabei erweist sich der Evora nicht als übermotorisiert, aber ausreichend flott. Das weiche Ansprechverhalten des Sidewinder-Triebwerks weiß zu gefallen. Insbesondere auf den Sportschienen von Scalextric neigt der Lotus zum kontrollierbaren Driften. Ausgeliefert wird das Slotcar, das sich auch problemlos mit einem Digitalchip

nachrüsten lässt, mit einem mittig platzierten Magneten. Er lässt sich alternativ auch direkt über der Hinterachse anbringen. Das erfordert allerdings den Ausbau von Motor und Achse sowie etwas Vorsicht, denn ganz einfach ist das Einklinken der Fahrhilfe nicht, und es besteht die Gefahr, dass eine der beiden Klammern abbricht.

Ganz ohne Hafthilfe fährt sich der Lotus leider nicht ganz so gut. Das Heck ist dann doch zu nervös. Was auf den alten Classic-Schienen mit ihrer rauheren Oberfläche mit vielen Drifts noch so einigermaßen funktioniert, klappt auf den aktuellen Sportschienen kaum noch: Ein flüssiger Fahrstil ist wegen des in Kurven tänzelnden Hinterwagens so gut wie nicht möglich. Besser haftende Reifen oder etwas Bleitrimmung sind hier wohl unumgänglich.

Fazit: Scalextric ist mit der Wahl des Vorbilds beim Evora eine echte Überraschung gelungen. Optisch macht das Slotcar viel her und ist auch von Anfängern auf Anhieb gut beherrschbar. Wer Magneten verpönt, kommt um etwas Feintuning aber nicht herum.
(ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Lotus Evra No. 49 von Scalextric.



Lotus Evora No. 49 von Scalextric.



Lotus Evora No. 49 von Scalextric.



Lotus Evora No. 49 von Scalextric.



Lotus Evora No. 49 von Scalextric.



Lotus Evora No. 49 von Scalextric.



Lotus Evora No. 49 von Scalextric.



Lotus Evora No. 49 von Scalextric.
