

Im Slot: Ninco fährt den Jaguar E-Type auf

Von Jens Riedel

Es gibt Modelle, die haben gleich diverse Hersteller im Programm, andere hingegen sind eher selten, auch wenn sie berühmt sind. Dabei spielen Lizenzvergaben keine unwesentliche Rolle. So ein Fall ist der Jaguar E-Type, der im vergangenen Jahr 50 Jahre alt wurde und zu den Ikonen der Automobilgeschichte gehört. Selbst Enzo Ferrari nannte ihn das schönste Auto der Welt. Auch in den Anfängen der Modellrennbahn gehörte er zu den bekanntesten Fahrzeugen auf der Plastikpiste. Ninco belebt diese Tradition wieder und bietet gleich drei verschiedene E-Type-Typen an, darunter auch eine zivile Version.

Der Jaguar E ist nicht nur im Original ein Klassiker, sondern als Slotcar von Ninco auch in klassischer Bauweise mit zwei Karosseriehalbschalen ausgeführt. Das hatte bei den ersten Modellen zu Beanstandungen geführt, da der untere Teil zu viel Spannung hatte und die obere Hälfte etwas auseinanderdrückte. Das Problem ist aber inzwischen behoben. So auch an dem Lightweight-Coupé in British Racing Green mit der Startnummer 7. Er wies im Auslieferungszustand allerdings ein aus der Achshalterung gerutschtes Vorderrad auf, ein kleiner Schönheitsfehler, der sich durch einfaches Zurückdrücken aber auch von Laien sofort beheben lässt.

Die mit vier Schrauben fixierte Karosserie ist liebevoll modelliert, weist viel Chrom und etliche Feinheiten wie die separat aufgesetzten Türgriffe, einen fotogätzten Kühlergrill und andere Details auf. Das Cockpit ist etwa zur Hälfte ausgeführt und mit einem Fahrer mit modernem Integralhelm bestückt. Ein Feuerlöscher und das Lenkrad sind farblich abgesetzt. Die Hinterräder sind breiter und laufen in Metallbuchsen, während vorne eine durchgehende Achse in den Plastikhaletrugen steckt.

Der Motor vom Typ Ninco Sparker ist kräftig und sorgt für hohes Tempo. Er weist zudem eine starke Bremsleistung auf. Dazu kommt ein Magnet mittlerer Stärke, der noch Drifts über die Randstreifen zulässt, aber bei schnellen Richtungswechseln auch die Gefahr des Abflugs von der Bahn birgt. Nach einigen Runden, wenn die Reifen warmgefahren sind, stellt sich rasch ein flüssiger und sicherer Fahrstil ein. Der Ninco bewegt sich dem

ersten Anschein nach in etwa auf dem Niveau des E-Type von Revell, so dass beide Fahrzeuge gut gemeinsam an den Start gehen können.

Das hohe Tempo wirkt aber letztendlich für den Klassiker ein wenig unnatürlich. Ganz ohne den vor der Hinterachse eingesetzten Magneten ist der Ninco E-Type wiederum etwas zu nervös, da das Inliner-Triebwerk weit vorne angebracht ist und das Heck ohne die Hafthilfe stark entlastet wird. Mit anderen Reifen oder etwas Bleitrimmung lässt sich hier aber rasch ein angenehmes Fahrverhalten hinbekommen, das gut zu dem Klassiker passt und mit dem man lange Freude an dem Modell hat. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:



Jaguar E-Type Lightweight von Ninco.



Jaguar E-Type Lightweight von Ninco.



Jaguar E-Type Lightweight von Ninco.



Jaguar E-Type Lightweight von Ninco.



Jaguar E-Type Lightweight von Ninco.



Jaguar E-Type Lightweight von Ninco.
Jaguar E-Type Lightweight von Ninco.



Jaguar E-Type Lightweight von Ninco.



Jaguar E-Type Lightweight von Ninco.

Jaguar E-Type Lightweight von Ninco.

