

# ± Monster truck GENESIS 46



**VYRÁBÍ: CEN, ČLR**  
**DOVÁŽÍ: Astra, Suchá Loz**

V minulém roce začala firma Astra dovážet na náš trh nový model Monster Trucku v měřítku 1:8 s označením Genesis 46. Před Vánocemi jsem obdržel jeden exemplář v provedení Ready To Run (tedy včetně vysílače a kompletně osazený elektronikou) k vyzkoušení. Genesis 46 by měl zvýšit pomyslnou laťku co do výkonu, zdvihového objemu motoru, robustnosti pneumatik a dalších charakteristik.

Model je dodáván kompletně sestavený včetně nabarvené karoserie, kterou není nutné při tankování a spouštění motoru sundávat.

RC souprava pistolového typu s volantem je tříkanálová, s AM modulací 27 MHz. Jde o základní soupravu nižší třídy s reverzy serva a dvojitými výchylkami 1. a 2. kanálu. Servo řízení je desetikilogramové, plynu pětikilogramové s kovovými převody. Osobně bych doporučoval použít pro tak silné auto vysílače vyšší třídy, který znamená větší jistotu při řízení a lze u něj využít některé pokročilejší funkce, které u tohoto vysílače nejsou.

Pro zvýšení bezpečnosti je v modelu nainstalován modul Fail-Safe, jenž při výpadku signálu nebo při rušení nastaví servo plynu do předem naprogramované polohy. Před první jízdou jsem nastavil volnoběh sou-

časně s mírným tlakem na brzdy. Vše jsem si vyzkoušel bez spuštěného motoru. Nastavení modulu Fail-Safe je podrobně popsáno v českém návodu.

S ohledem na to, že model má hmotnost 8 kg a dokáže vyvinout rychlost až 70 km/h, je vybaven zdvojenou brzdou se čtyřmi kotouči.



Motor s označením NX76 o zdvihovém objemu 7,5 cm<sup>3</sup> je tříkanálový. Z výroby je hodně těsný, proto si při jeho spuštění můžeme pomoci tak, že lehce povolíme svíčku žhavení a po naskočení motoru ji dotáhneme. Při zabíhání motoru je nejlepší se držet českého návodu nebo si nechat motor zaběhnout u prodejce.

Model je vybaven třístupňovou převodovkou a zpátečkou. U automatické převodovky lze nastavit druhý a třetí převodový stupeň; postup je podrobně popsán v originálním i českém návodu. Já jsem zkoušel auto se základním nastavením, využít tuto možnost doporučuji jen zdatným modelářům.

Pozor na řazení zpátečky! Tato funkce bohužel není nijak jištěna. Pokud ji zařadíme za jízdy vpřed, může se poškodit celá pře-

vodovka. Dále doporučuji kontrolovat stav přijímače a zda nekmitá servo od řazení – i v tom případě může dojít k nechtěnému přehazení a následnému poškození převodu.

Model je dále vybaven středovým diferenciálem, jenž je uzavřen pro lepší prostupnost terénem. Já jsem tuto uzavěru vyjmul a nahradil klasickým diferenciálem, do nějž jsem nalil silikonový olej o hustotě 50 000 jednotek. Tento olej jsem nalil i do předního a zadního diferenciálu, jež jsou od výrobce jen lehce namazány vazelinou, což mne u tak robustního auta zaskočilo.

Konstrukce podvozku je z eloxované hliníkové slitiny. Nezávisle zavěšená ramena jsou odpružena deseti



tlumiči pérování s vyrovnávacími nadobkami a s velkým zdvihem. Tuhost odpružení se dá měnit podložením pružin příloženými klipsy nebo změnou hustoty oleje, popřípadě výměnou pružin za tvrdší.

Dále je model vybaven kompletní geometrií a osazen ložisky.



Před prvním vyjetím do terénu doporučuji zkontrolovat všechny spoje a popřípadě některé šrouby zalépit lepidlem na závity. Vyhnete se tak nepříjemným překvapením či v horším případě i poztrácení některých dílů v terénu.

Pro jízdny zkoušky modelu jsem využil motokrosu trati s několika sko-

ky, strmými sjezdy a 45–60° stoupáním nedaleko mého bydliště. Po spuštění a zahřátí motoru (teplota vzduchu +5 °C) na provozní teplotu jsem vyrazil.

Po objetí několika okruhů jsem přitvrdil odpružení podvozku podložením pružin klipsy, aby model lépe držel stopu a zlepšila se jeho stabilita při skocích. Pro zlepšení reakce na volant jsem nastavil mírnou rozběhavost.

Pak už probíhalo vše bez nejmenších problémů. Auto zdolávalo jeden skok za druhým, absolvovalo průjezd dlouhé rovinky se zařazením všech rychlostních stupňů i rychlé průjezdy zatáček. Motor fungoval bez problémů a dokazoval svůj vysoký výkon na každém metru brutální trati. Nebylo pro něj žádným problémem rozjet model do šestimetrového strmého stoupání a na vrcholu vyskočit do metrové výšky. Maraton překonávání nejrůznějších překážek trval asi tři hodiny nepřetržitě, aniž by se motor přehřál.

Po absolvování jízdny zkoušky byl model v dílně rozebrán a díl po dílu zkontrolovány. Na rozebraných součástkách jsem neshledal žádnou závadu ani viditelné opotřebení.

Model Genesis 46 je určitě příjemným zpestřením našeho trhu. Jeho nesporné plus je v tom, že je robustní, výkonný a lze s ním jezdit v opravdu těžkém terénu. I jeho rychlost a dostupnost náhradních dílů jsou příkladné. Doporučená cena modelu Genesis 46 v provedení RTR je 21 999 Kč.

*Rostislav Kohut*

#### Základní technická data:

Délka	587 mm
Šířka	467 mm
Rozvor	397 mm
Hmotnost	7700 g

Světlá výška podvozku	111,8 mm
Zdvih pružin	110 a 125 mm
Pneumatiky	190,5 mm
Disky	132,1 mm
Objem nádrže	220 cm <sup>3</sup>
Zdvihový objem motoru	7,5 cm <sup>3</sup>

*Dovozce, firma Astra, k tomuto textu neměl přimínek.*

