

VYRÁBÍ: Avioracing
DODÁVÁ: Astra, Suchá Loz

Buggy GT 21 na náš trh dodává moravská firma Astra, jež do ČR dováží i modely aut značky CEN. S těmi jsme se už v RC revue setkali v podobě silničního (On-Road) podvozku v měřítku 1:10.

Podvozek Off-Road buggy 1:8 GT 21 je dodáván v rozměrné krabici, jež obsahuje kompletně se-

RC buggy 1:8 GT 21

stavený model s nainstalovaným čtyřkanálovým motorem Delta o zdvihovém objemu 3,5 cm³.

Do modelu, který jsem obdrželi k vyzkoušení od dovozce, zbývalo nainstalovat RC vybavení a zaběhnout motor. K modelu je dodáván velice obsáhlý český návod. Celkem jde o dvanáct stran A4, z čehož sedm stran je věnováno výhradně motoru; jsou zde obsaženy veškeré podrobné informace o jeho funkci, záběhu, provozování i údržbě. Je zde i tabulka nejčastějších pro-

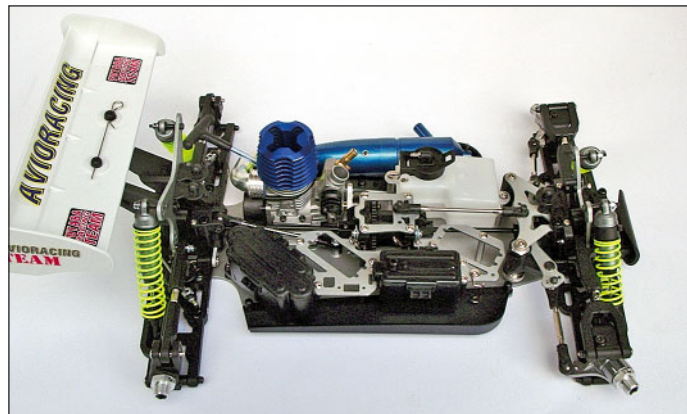


blémů, které mohou nastat v provozu, a možnosti jejich odstranění.

Co se dá českému návodu vytknout, jsou dvě zavádějící informace: V bodu 16 se dočteme, že máme s modelem jezdit na rovných, čistých a suchých površích, jako například na závodních okruzích pro RC auta. Jde však o model buggy a závodní okruhy pro buggy nejsou rovné, ani čisté a mnohdy ani suché. V bodu 17 se uvádí, že pokud chceme využívat maximální schopnosti modelu a jezdit na maximální rychlost, bude se motor přehřívat. Inu, nějaké zkušenosti se závoděním mám, ovšem i když se snažím využívat maximální výkon, tak motor nepřehřívám! Motory pro automodely jsou konstruovány tak, aby největší výkon podávaly při optimální teplotě (v tomto případě 105 °C).

Na podvozku je na první pohled zřetelné, že se firma Avioracing nesaží kopírovat ostatní modely, nýbrž jde svou vlastní cestou.

Nejvíce je to znát na konstrukci přední nápravy, uložení serv a domečků mezikolových diferenciálů. Domečky jsou děleny ve své podélné rovině, což oceníme při demontáži diferenciálů, protože k ní není nutná demontáž celé nápravy.



Deska serv je vyrobena ze slitiny hliníku, stejně jako ostatní kovové díly, ponechané v „přírodní“ barvě.

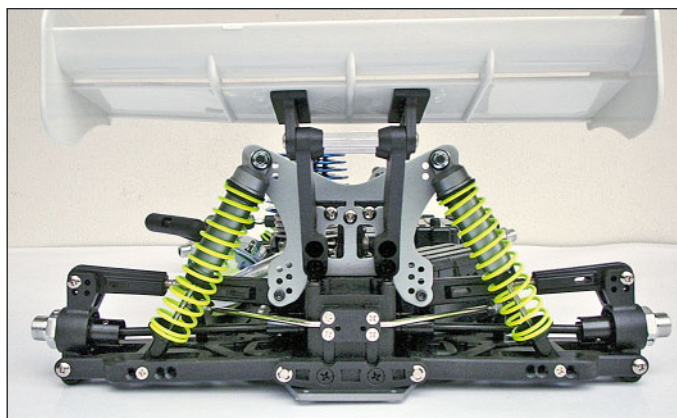
Nezvykle uložená serva jsou situována šikmo k podélné rovině auta. Mezi nimi jsou umístěny boxy – zvlášť na přijímač a zvlášť na baterii.

Já jsem model osadil servy Sanwa ERGVX a to na řízení i na plyn spolu s brzdou. Montáž nečiní žádné problémy. Ty jsem si ale způsobil právě volbou serva řízení, jehož přírodní kabel byl krátký a nedosáhl do boxu pro přijímač. Použil jsem krátký prodlužovací kabel, ale nepovažuji to za dobré řešení, protože může být zdrojem poruch ve zhoršených podmínkách (vlhko, prach). Jistější bude výměna serva nebo přímé připojení delšího kablíku.

Montáž táhel s příloženou bižuterií je bezproblémová podle „explosivního“ obrázku v originálním návodu. Při montáži je třeba si dát po-

zor na křížení táhla brzdy a plynu a tato táhla případně zkrátit, tak, aby do sebe nenarážela.

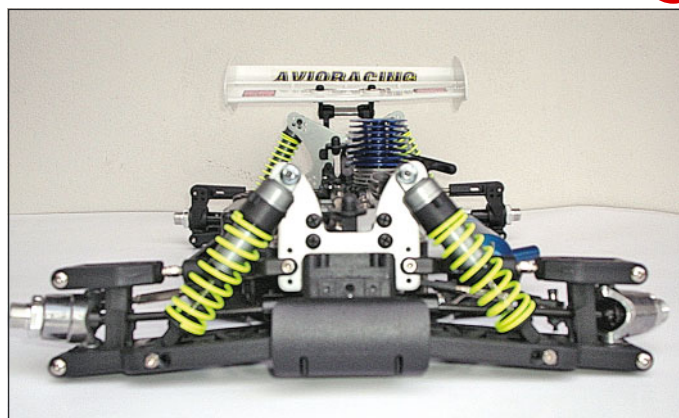
Podvozek s náhonem 4x4 (4WD) má nezávisle zavěšená kola odpružena vinutými pružinami. O tlumení se starají kovové hydraulické tlumiče, k nimž jsou dodávány ochranné návleky, které chrání pístnici proti prachu. Ten může zavinit znehodnocení těsnicího O-kroužku uvnitř tlumiče a tím vytékání jeho náplně. Jediná úprava, kterou jsem udělal, byla výměna náplně v předních tlumičích, protože její hustota se mi zdála nevyhovující. Po této změně se vý-



razně zlepšil útlum při propérování předních kol. Samozřejmostí jsou velké možnosti v nastavení geometrie podvozku.

Zadní náprava je sériově vybavena zkrutnou tyčí (stabilizátorem), která zlepšuje jízdní vlastnosti modelu. Toto vylepšení by si zasloužila i přední náprava, ale ani v katalogu, ani v nabídce tuningových dílů, které jsou k modelu nabízeny, jsem nezjistil, jestli je možné ji dokoupit.

Podvozek je navíc vyztužen dvojicí vzpěr, které pevně spojují přední a zadní nápravu se středovým domečkem. V něm je na kulíkových ložiskách uložen středový diferenciál s ocelovým ozubeným kolem stálého převodu a dvojitá mechanická kotoučová brzda s ocelovými disky. Její účinnost je nastavitelná táhlem zvlášť pro přední a zvlášť pro zadní nápravu. Páky brzdy jsou doplněny o vratné pružinky, které



Motor jsem zabíhal na volnoběžné otáčky s hodně bohatou směsí za stálé kontroly teploty, která nepřesáhla 65 °C. Nedoporučuji tento postup v uzavřeném prostoru!

S přestávkami jsem tímto způsobem nechal motor běžet na dvě nádrže. Na další nádrž jsem s modelem kroužil na asfaltové silnici před domem se snahou motor netočit do vysokých otáček.

Ostré zkoušky proběhly za silně nepříznivých podmínek, ale na chování modelu to nebylo příliš znát. Má již v základním nastavení velice uspokojivé jízdní vlastnosti. Překvapila mě jeho dobrá ovladatelnost při překonávání skoků.

Jedinou „mimořádnou událostí“ bylo rozlomení přitlačného křídla a předního nárazníku při nechtěném nárazu do obrubníku. Ale i to k ježdění s terénním autem patří. Křídlo se roztříštilo na několik kusů, ale nechci to přisuzovat špatné kvalitě použitého plastu, neboť teplota pod bodem mrazu mohla způsobit jeho zkřehnutí a následnou destrukci. Až na tuto drobnost všechno včetně motoru fungovalo zcela bez problémů.

Doporučená prodejní cena modelu buggy 1:8 GT 21 je 11 999 Kč. Model je možné koupit i s kompletní RC soupravou (včetně vysílače – verze RTR), v tom případě je doporučená prodejní cena 14 799 Kč.

Petr Žák

Dovozce, firma Astra, k tomuto textu neměl připomínky.

pomáhají vracet páky do neutrálního stavu.

Motor je osazen odstředivou spojkou s plastovými čelistmi, vyztuženými uhlíkovými vlákny.

Pneumatiky dodávané k modelu je nutné na disky nalepit. K tomu se osvědčilo řídké kyanoakralátové lepidlo a injekční stříkačka s jehlou. Vzor pneumatik má jemné bodliny, které se hodí na travnaté povrchy.

Lexanová karoserie je dodávána nalakovaná a s efektním polepem. Na zkušeném modelu byla na několika místech fólie částečně odlepená, ale to považuji za nepodstatné.

Návod doporučuje pro motor kvalitní palivo s obsahem 10–20% nitrometanu. Já jsem pro záběh i pozdější zkoušky použil palivo Tornado s 16% nitra. I když je nový motor relativně „tuhý“, je jeho spuštění tahovým spouštěčem bezproblémové.

