



# Die grüne Kraft

Es wird behauptet, dass Größe zählt und in diesem Fall trifft das auch einmal zu. Der Axial .32 ist ein echtes Monster-Triebwerk in Sachen (Hubraum-)Größe

Es gibt wohl keinen einfacheren Weg die Leistung eines RC-Cars zu erhöhen, als einen stärkeren Motor einzubauen. Wenn wir uns nun den Axial .32 anschauen, dann wird schnell klar, dass dieser Motor Stärke pur versprechen sollte. Acht Kanäle, ein gigantisches Drehmoment und trotzdem eine angegebene Spitzendrehzahl von 34.000 U/min proklamieren atemberaubenden Vorwärtsdrang. Das alles versteckt sich in einem Big-Block-Gehäuse mit Standardabmessungen, weshalb sich der .32 in jedem Monster unterbringen lassen sollte, das für Big-Block-Motoren konstruiert (oder umgebaut) wurde. Wir wählten – da gerade in der Redaktion verfügbar – einen Losi LST und einen HPI Savage.

## JETZT WIRD'S TECHNISCH

Wie nahezu alle Hi-Performance-Motoren verfügt auch der Axial .32 über eine ABC-Laufgarnitur. Diese sorgt konstruktionsbedingt für das bekannte "Klemmen" des Motors im kalten bzw. noch nicht vollständig eingelaufenen Zustand. Das Pleul ist zweifach gleitgelagert und der Kühlkopf ist wahlweise Grün oder Grau eloxiert. Der Vergaser mit 9mm-Öffnung kann wahlweise auch mit 8mm oder 8,5mm-Venturi-Einsätzen verkleinert werden, um die Charakteristik des Motors an die Bedürfnisse von Fahrer oder Fahrzeug anpassen zu können. Grundsätzlich ist der Motor mit kleinerem Vergaser etwas zahmer und ökonomischer, wohingegen er in der "offenen" Variante seine höchste Leistung entwickelt. Der Vergaser aus temeperatur unempfindlichen Verbundkunststoff hat drei Nadeln, was die Einstellung für Einsteiger zunächst etwas komplexer macht, wer sich aber einmal bei der Abstimmung vergaloppiert, der kann sehr einfach die Werksabstimmung wieder herstellen, indem er einfach alle Nadeln in eine bündige Position mit dem Gehäuse

bringt, und somit wieder die Standardeinstellung vornimmt, in der der Motor auf jeden Fall zum Laufen zu bringen sein sollte. Als Glühkerzen kommen die Standardausführungen zum Einsatz, ein so genannter Turbo-Einsatz für den Brennraum (bei Benutzung entsprechender Kerzen) ist aber als Zubehör erhältlich.

## LASST DEN SPASS BEGINNEN

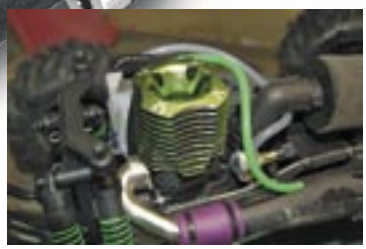
Für den notwendigen Einlaufprozess verfrachteten wir den Axial .32 zunächst in das Savage Quad mit dem serienmäßigen HPI-Verbundkunststoff-Resorohr. Für den gesamten Test verwendeten wir Powerglow Treibstoff mit 25% Nitromethananteil. Bedingt durch die ABC-Laufgarnitur klemmt der Motor zunächst recht stark und auch die Kompression des Axial ist gewaltig, sodass es eine gute Idee ist, die Glühkerze etwas eine

1/8 Umdrehung zu lockern, um die Kompression zu verringern und das Starten zu erleichtern. Mit der üblichen Vorbereitung (Auspuffstutzen mit dem Finger verschließen, ohne aufgesetzten Glühkerzenstecker den Anreißstarter drei, vier mal gefühlvoll durchreißen, dann Gasservo zu 1/5 aufdrehen, Kerzenglüher aufsetzen und dann nochmals gefühlvoll anreißen) erwachte der Motor beim zweiten Zug am Seilzug zum Leben. Werksmäßig ist der Vergaser sehr fett eingestellt, sodass die Temperatur

an der Kerze während des ersten gelaufenen Tanks nur bei etwas 65 bis 80 Grad lag. Das ist sehr wenig, für die ersten beiden Tankfüllungen und unter der Maßgabe das Fahrzeug nicht zu bewegen aber genau richtig. Würde der Motor bei derart niedrigen Temperaturen gefahren, funktioniert der Einlaufvorgang nicht richtig und der Motor kann in höheren Drehzahlen möglicherweise sogar "viertakten", was sich in einem schlagartigen Leistungsverlust bei höheren Drehzahlen verbunden mit einem



Falsche Anschluss-Seite...? Schraube raus, Vergaser drehen – fertig...!



Der Mach .26 und der Axial .32 beim Größenvergleich



dumpferen Laufgeräusch bemerkbar macht. Sollte ein Motor in dieses Stadium kommen, auf keinen Fall mit der geforderten Leistung weiter fahren, sondern die Drosselstellung, sprich den Weg am Gashebel, reduzieren und noch einige Tanks mit geringerer Drehzahl fahren. Bei zu "kaltem" Einlaufen kann der Schmierfilm im Motor abreißen, was zu schweren Schäden führt. Das gilt im Übrigen für alle Verbrennungsmotoren, vor allem jedoch für solche mit (löblicherweise) extrem großen Kühlköpfen, wie eben auch dem Axial .32. Nimmt man sich jedoch ein bisschen Zeit für die Einstellung und auch den Einlaufvorgang im Besonderen, dann wird man gar nicht in die Situation kommen, mit einem viertaktenden Motor konfrontiert zu werden.

Auffällig während des Einlaufvorganges war das enorme Drehmoment, das bereits bei relativ geringen Drehzahlen zur Verfügung stand und das im Verhältnis zu den hochdrehenden 3,5ccm-Motoren angenehme Laufgeräusch.

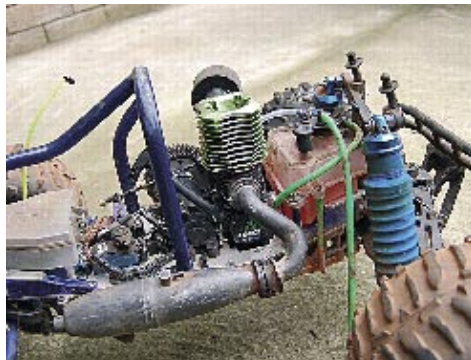
### SEITENWECHSEL

Serienmäßig ist der Vergaseranschluss auf der "verkehrten" Seite für unsere beiden Testmodelle Losi LST und HPI Savage. Das macht aber nichts, müssen doch nur eine kleine Schraube und ein Bolzen auf der Rückseite des Vergasers gelockert und der Vergaser vorsichtig gedreht werden. Es ist besser den Vergaser etwas aus dem Kurbelgehäuse herauszuziehen, um genügend Platz für den "Drehvorgang" zu haben. Vor dem Festschrauben der Befestigungsbolzen sollte der Vergaser wieder komplett in das Kurbelgehäuse eingeschoben werden, um zu verhindern, dass der Motor an irgendeiner Stelle Falschlufzt zieht.

Je nach Truck muss auch der Gestängeanschluss noch in die richtige Richtung gedreht werden, was nach dem Lösen einer Madenschraube schnell möglich ist. Der Kugelkopfanschluss kann um 360 Grad gedreht werden, um allen Einbaulagen gerecht zu werden.

### PROBLEMLOS

Für den Test wählten wir zwei der wohl zur Zeit beliebtesten Monster-Trucks: den Team Losi LST und den HPI Savage. In beiden findet der .32 Axial gut Platz, wobei im Savage etwas weniger Raum für den Seilzugstarter vorhanden und der Platz zwischen Starter und Tank begrenzt ist. Die SG-Welle des Axial erlaubt es, auf



Und hier der HPI S-25 im Vergleich zum Axial .32

die serienmäßigen Kupplungen und Schwungräder der Serienmotoren beider Fahrzeuge zu vertrauen – alles passt ohne Probleme. Mit den Standarduntersetzungen ist mehr als genug "Boost" vorhanden, da sie – zumindest im Fall des HPI Savage – eigentlich eher für die etwas hubraum-schwächeren, dafür höher drehenden Baukastenmotoren gedacht ist. Man kann bedenkenlos noch zwei Zähne "draufpacken", ohne dass der Motor eingeschnürt wird. Das ist allerdings nur eine grobe Marschrichtung und auch stark vom verwendeten Reifendurchmesser und dem Einsatzzweck abhängig. Wer nur etwas "Bashen" möchte, der kann durchaus bei der Standarduntersetzung bleiben. "Racer" hingegen werden sicherlich eine längere Untersetzung mit einer größeren Kupplungsglocke wählen, schon auch um die Wheelie-Fähigkeit ein wenig einzuschränken, die zwar sehr spektakulär ist und jeden Show-Freak begeistern wird, der reine

Rennfahrer jedoch wird sich freuen, die Power auf den Boden zu bringen und vielleicht auch einen etwas geöffneten Slipper in Erwägung ziehen.

Die Durchsetzungsfähigkeit beider Trucks sowohl mit kurzer wie auch langer Untersetzung ist auf jeden Fall gigantisch. Hohes Gras, tiefer Sand – das alles ist kein Hindernis und beide Modelle ließen sich in ihrem Vorwärtsdrang durch nichts stoppen. Drehzahleinbrüche konnten nicht festgestellt werden. Das Ganze war wie Fahren mit einem Tempomaten und noch dazu – großer Hubraum sei Dank – mit einer angenehm röhrenden Geräuschkulisse verbunden, die durch andere Resoröhre noch weiter gedämpft werden kann.

Der Dampf des Axial .32 ist wohl nur mit sehr wenigen Motoren vergleichbar, weshalb der Antriebsstrang des Zielobjektes, sprich Trucks, mit haltbaren Komponenten bestückt sein sollte. Savage und LST zeigten sich hier unbeeindruckt

und machten alle Spielereien ohne Schaden mit...!

### BLING, BLING...!

Klar gibt es viele großartige Big-Block-Motoren, die man in seinen Monster-Truck schrauben kann, aber kaum einer ist so groß, furcht einflößend und ansehnlich wie der Axial .32. Wenn also das nächste Mal jemand nach der Motorengröße Ihres Trucks fragt, dann schauen Sie in sein Gesicht, wenn Sie sagen: "Es ist ein Axial .32...!"

### KONTAKT

Robitronic Electronic  
Guntherstrasse 11  
1150 Wien  
Österreich

Tel: 0043 1982 0920  
Fax: 0043 1982 0921

E-mail: [service@axialracing.com](mailto:service@axialracing.com)  
[info@robitronic.com](mailto:info@robitronic.com)

Website: [www.axialracing.com](http://www.axialracing.com)  
[www.robitronic.com](http://www.robitronic.com)

## TECHNIK – DATEN

### AXIAL .32

Hubraum	5,2ccm (.32ci)
Drehzahl	34.000 U/min
Bohrung	19,5mm
Hub	17,5mm
Leistung	nicht angegeben
Laufgarnitur	ABC
Kühlkopf	Aluminium (wahlweise Grün oder Grau eloxiert)
Vergaser	9,0mm Verbundkunststoff/Schiebevergaser
Einstellungen	Dreinal
Laufbuchse	Achtkanal
Starter	Seilzug
Glühkerze	Standard
UPE	219,00 Euro

### MACH .26 (LOSI LST)

Hubraum	4,26ccm (.26ci)
Drehzahl	30.000 U/min
Bohrung	18mm
Hub	16,75mm
Leistung	2,75PS
Laufgarnitur	ABC
Kühlkopf	Aluminium Blau eloxiert
Vergaser	7,5 mm Verbundkunststoff/Schiebevergaser
Einstellung	Zweinal
Laufbuchse	Siebenkanal
Starter	Team Losi Elektrostart
Glühkerze	Standard

### HPI S-25 (HPI SAVAGE)

Size	4,1ccm (.25ci)
Drehzahl	38.000 U/min
Bohrung	17,9mm
Hub	16,20mm
Leistung	2,5PS
Laufgarnitur	ABC
Kühlkopf	Aluminium Purple eloxiert
Vergaser	7,0mm Verbundkunststoff/Schiebevergaser
Einstellung	Zweinal
Laufbuchse	Fünfkanaal
Starter	HPI Roto-Start
Glühkerze	Standard

Anmerkung: Die oben angegebenen Leistungsdaten sollen keinen Vergleich der einzelnen Motore darstellen, sondern dienen der Orientierung und Zuordnung der einzelnen Parameter. (Leistungsdaten laut Hersteller – keine einheitliche Norm)