



Access Tomahawk, Access Max

DVĚ ČTYŘKOLKY

Klíč k úspěchu není vždy jen v šíři nabízeného sortimentu

Čtyřkolky se dnes prodávají už skoro na každém nároží. Když jsem jednou sjel z dálnice Praha - Plzeň do města Žebrák, ani mě nepřekvapilo, že na náměstí vidím před prodejnou vystavené čtyřkolky. Protože jsem ale značku Access Motor ještě neznal, prohlédl jsem si je zblízka a překvapily mě detaily, které svědčily o tom, že se výrobce nesnaží ušetřit, ale že se snaží na trh prorazit kvalitou. Například zadní kyvné rameno, svařené z hliníkových odlitků a profilů, na levných strojích nepotkáte.

Po čem je na světě hlad, to vyrábí mnoho firem. Není tedy divu, že se u nás objevují čtyřkolky stále nových výrobců, kteří se předhánějí nejen v cenové nabídce, ale nyní i v kvalitě. Cesta k úspěchu už dávno nevede přes láci a ošizenou kvalitu. Šanci mají jen výkonné, spolehlivé stroje, pečlivě vyrobené z kvalitních materiálů, s moderním designem a s čistým zpracováním. Dobré parametry a spolehlivost jim pak dělají nejlepší reklamu.

Zastoupení taiwanské značky Access Motor pro Českou a Slovenskou republiku nejde cestou velké rozmanitosti modelové řady, nabízí zatím dva základní modely - pracovní Access Max a sportovní Access Tomahawk. K tomu ale veškeré příslušenství. Pro pracovní Access Max

to jsou hliníkové disky, naviják, přední rám, radlice na odklizení sněhu, sportovní CDI (elektronika řízení zapalování), objemné plastové kufry na převážení nákladu a tažné zařízení, schválené pro připojení vleku o váze 170 kilogramů.

Pro sportovní Access Tomahawk jsou připraveny hliníkové nášlapy, hliníkové disky, sportovní výfuk, sportovní tlumiče pérování a sportovní CDI. Ceny příslušenství jsou velmi zajímavé, stejně jako ceny náhradních dílů. Jen pro ilustraci ceny toho, co začátečník na čtyřkolce snadno poškodí: přední rameno

1900,- korun, kompletní přední plast Tomahawk 3300,- korun, kompletní přední plast Max 3700,- korun!

A co je velmi chvályhodné a u nás v některých jiných případech bohužel neobvyklé, že v zastoupení Access Motor se snaží mít stále všechny díly na skladě. Zatím se prý nestalo, že by se na něco muselo čekat. To je správná a seriózní obchodní politika - prodávat jen to, co jsem schopen také rychle opravit. Přitom levné a dostupné díly, to je určitě deviza, která může pozitivně ovlivnit kupce při rozhodování, jakou značku zvolit.

Asi se tedy není čemu divit, že se letos od ledna do konce května prodalo





už 280 čtyřkolek Access Motor, čtyřkolek od výrobce, o kterém kdekdo ještě vůbec neslyšel.

Pohonné jednotky, to jsou léta vyzkoušené a na Taiwanu v neuvěřitelných sériích vyráběné agregáty s jednoválcovým čtyřdobým kapalinou chlazeným motorem, se samočinnou odstředivou spojkou a s variátorovou převodovou automatikou. Jsou montovány do čtyřkolek více výrobců a pokud vím, nejsou s nimi problémy. Access Motor do svého sportovního šasi už montuje nejen dvěstěpadesátku, ale také třístovku.

Podvozky čtyřkolek Access Motor jsou robustní, konstrukčně zodpovědně zpracované a pro použití kvalitních materiálů i lehké. Přestože jsou čtyřkolky nabízeny za velmi přijatelné ceny, jsou podvozky vyrobeny tak, aby jejich životnost byla co nejvyšší. Proto jsou například kavná

ramena náprav uložena v jehlových ložiscích. Na některých čepech ale nejsou řešeny body pro tlakové mazání, což je vhodné napravit. Jinak může mít nedostatek maziva po projíždění brodů nebo v silně prašném prostředí za následek jejich rychlejší opotřebení.

Access Max, pracovní verze, patří rozměrově i váhově mezi velké čtyřkolky. 243 kilogramů těžký stroj ale projede všude. Pro hluboké brody má i vysoko vyvedené sání a odvětrání variátoru. Pro pracovní nasazení při nízké rychlosti (například odklizení sněhu radlicí), ale také při strmých výjezdech, lze předvolit pomalejší převod, a tím šetřit třecí obložení odstředivé spojky. V předvolbě převodů samozřejmě neschází zpátečka, a to ani u sportovního provedení.

Sportovní Access Tomahawk má shodnou světlou výšku, 230 milimetrů, sedlo

je ale jen 800 milimetrů nad zemí. Nezávislé zavěšení kol přední nápravy na páru ramen je shodné, zadní náprava není zavěšena na ocelovém svařenci, ale její rameno je tvořeno robustním hliníkovým odlitkem a profilem, ve kterém je řešeno napínání řetězu pohonu podobně, jako u sportovních čtyřkolek Suzuki.

Brzdy mají obě provedení kotoučové, hydraulické. Pro sportovní Tomahawk jsou pro výhradní off-road použití alternativně dodávány i plasty bez blikáčů.

Při domlouvání termínu testování mne napadlo, že by bylo zajímavé promluvit si s několika majiteli těchto strojů: jak se jim osvědčují, jaké jsou dlouhodobější zkušenosti? Majitel firmy prohlásil, že to není žádný problém a domluvil společnou vyjížďku, které se zúčastnilo pět čtyřkolek – tři sportovní a dvě pracovní. Všichni projevovali spokojenost s parametry i kvalitou čtyřkolek. Vyjížďka končila na úpatí bývalé skládky, kde se dalo dobře vyzkoušet chování čtyřkolek Access v terénu.

Zařídili jsme si tam až do úplného vyčerpání a stroje fungovaly bezvadně. Přestože motory byly pouhé dvěstěpadesátky a jen jedna třístovka, nebyl problém ani se strmými výjezdy, které bylo možné zdolat pěšky jen za pomoci rukou. I pracovní traktůrek Max projel všechno co sportovní Tomahawky, vyžadoval jen trochu uvážlivější zacházení.

V terénu s námi nelítal jen majitel naleštěné pracovní čtyřkolky Access Max, který se vyjížďky také zúčastnil. Má ji obutou na silničních pneumatikách, používá ji jako normální dopravní prostředek a je s ní velmi spokojen. Má proveden zásah do pohonné jednotky, takže se s maximální rychlostí dostal už těsně nad 100 kilometrů za hodinu. S namontovanou radlicí odklízel i v zimě sníh a velmi si všestrannost Maxe pochvaluje. ➔





My jsme si zas pochvalovali sportovní verze Access Tomahawk a snažili jsme se přijít na kloub tomu, o kolik je proti pevné zadní nápravě lepší nová dělená, se složitými rameny, torzním stabilizátorem a s poloosami s homokinetickými klouby. Byla namontována na prototypovém stroji, který jsme také měli k dispozici. Koncem letošního léta by měla přijít tato verze do prodeje. Jak se dalo očekávat, při pomalejších výjezdech se u nezávislého zavěšení kol zlepšila trakce, ale objektivní srovnání by bylo možné jen při obutí na totožných a nových, nebo zcela stejně ojetých pneumatikách.

Při rychlé jízdě terénem se obě verze chovaly velmi dobře. Pevné a lehké konstrukce podvozků s nízko položeným těžištěm a progresivní pružiny s dobrými tlumiči se postaraly o jistotu a komfort při jízdě.

Tomahawkům bych vytkl snad jen ovládání brzd. Zdůrazňuji ovládání, nikoli účinnost. Pro zjednodušení obsluhy není na pravé ruce obvyklá páčka přední brzdy, jen plyn. Na levé ruce je samostatná zadní brzda jako na skútrech. Ovládání brzd obou náprav je sdruženo do

pedálu pro pravou nohu. Když na Access Tomahawk přeseďte z motorky, tak chvíli trvá, než se naučíte, že se všechno brzdí jen nohou. Po chvíli ježdění jsme si ale zvykli i na tento systém brzd, který je jistě příjemný pro toho, kdo na čtyřkolku přestoupí ne z motorky, ale z auta. Každopádně je tento způsob jedním z řešení, jak maximálně zjednodušit ovládání brzd.

Variátor pro plynulou změnu převodu a automatická odstředivá spojka umožnily maximální zjednodušení ovládání - plyn na pravé ruce a všechny brzdy ovládané jedinou pákou nožní brzdy na pravé straně, nic víc nepotřebujete. Pokud ale jedete na pracovní čtyřkolce Access Max, tak je rozdíl v tom, že pro změnu schází páčka na levé straně řídicíků, zato je namontována vpravo a ovládá přední brzdu. Na takto

vybavené čtyřkolce se rychleji zabydlí ten, kdo je zvyklý jezdit na motorce.

Obě verze čtyřkolek Access Motor jsou schváleny pro provoz na veřejných komunikacích. ■

Honza Čejchan, foto: Jan Čejchan ml.

ACCESS TOMAHAWK

| | |
|---------------|--------------------------------|
| motor | 300 cm ³ , 1v, SOHC |
| chlazení | kapalinou |
| výkon | 14,7 kW při 8200 ot/min |
| max. rychlost | 90 km/h |
| hmotnost | 211 kg |

ACCESS MAX

| | |
|---------------|--------------------------------|
| motor | 250 cm ³ , 1v, SOHC |
| chlazení | kapalinou |
| výkon | 12,9 kW při 8200 ot/min |
| max. rychlost | 85 km/h |
| hmotnost | 243 kg |

► Tahle konstrukce zadní nápravy je nějak známá! Že by tu byla okopírovaná celá osvědčená kyvná vidlice sportovních čtyřkolek od jednoho z velkých japonských výrobců?

► Dělená zadní náprava byla pouze na zkušebním vzorku, ještě letos by už ale měly nové třístovky s nezávislým zavěšením zadních kol přijít do prodeje

