

Torpédo a traktor inovování



Access Max 300/Access SP 300 Tomahawk

Technická data

ACCESS MAX 300/SP 300 TOMAHAWK	
motor	čtyřdobý kapalinou chlazený jednoválec OHC
objem	280,4 cm ³
výkon	14,2 kW (18k)/7500 ot./min.
kompresní poměr	11:1
loživý moment	neudán
startér	elektrický, ruční
karburátor	Mikuni BSR33
převodovka	variátor se zpátečkou, neutrálem a redukcí
brzdy	vzadu kotoučové, jednocipstkové třmeny, Ø 165 mm vzadu kotoučové, jednocipstkový třmen Ø 220 mm
světla výška	230 mm
hmotnost	243/211 kg (suchá)
nádrž	14,8 l
cena	Max 109 500 Kč Tomahawk 119 500 Kč

Access SP 300 Tomahawk

Verdikt	Ispit je pěšky da se s tím jezdit sluhy standard Ispit, než jsme čekali prostě super			
	S	UP	ER	R
motor	●	●	●	●
podvozek	●	●	●	●
ovladatelnost	●	●	●	●
město	●	●	●	●
vyžitelnost/ přístupnosti	●	●	●	●
sport	●	●	●	●
spoleželec	●	●	●	●
zpracování	●	●	●	●

Access Max 300

Verdikt	Ispit je pěšky da se s tím jezdit sluhy standard Ispit, než jsme čekali prostě super			
	S	UP	ER	R
motor	●	●	●	●
podvozek	●	●	●	●
ovladatelnost	●	●	●	●
město	●	●	●	●
vyžitelnost/ přístupnosti	●	●	●	●
sport	●	●	●	●
spoleželec	●	●	●	●
zpracování	●	●	●	●

Tchaj-wanské čtyřkolky Access si během hodně krátké doby vybudovaly na českém trhu celkem zajímavou pozici. Během roku se jich prodalo na našem území něco kolem šesti set, což se dá považovat za prodejní trhák. Důležité je, že se jejich dealerská a servisní síť stále rozšiřuje a nemalou měrou se výrobce stará i o modernizaci. Letošní stroje dostaly větší motory, Max má jiný podvozek a kromě jiných drobných změn je k dispozici velká řada nových barev.

text a foto: Obi-Van-Kuboni-Nic-Wung-Dong (jakub@bikes.cz)

Základní rám a několik dalších dílů mají užitkový Max a sportovní Tomahawk i nadále stejné. Stejný používají i motor, který je mimocho-

dem ten samý, jaký používá do své KXR 300 i tchaj-wansko-německé Kymco. Max navíc dostal novou zadní nápravu, zadní kola již nedrží kyvka, nýbrž čtyři „A“ ramena.

Dělník Max

Max se díky nové zadní nápravě hodně zvedl a hodně se zvětšila i jeho průchodnost terénem. Zadek už ve vyjetých kolejkách nedře kyvkou o zem, pérování je komfortnější a citlivější. Kromě toho vysoká záď působí mnohem lépe. O padesát kubiků větší motor je rozhodně silnější v kopcích, lépe táhne a znát je víc kroužáků především při jízdě ve dvou. Kromě většího válce má převodovka silnější variátor, ten tak netrpí, ani když řadíte někde v terénu.

Jinak vše ostatní zůstalo po staru. Max se dá řídit snadno, nemá ani přílišný syndrom vysoké konstrukce, což by znamenalo náchylnost k převrácení. Dobré stabilitě pomáhají i dost dlouhá kyvná ramena předního závě-

su. Na testované verzi byly tlumiče sériové, dalo se na nich štelovat předpětí pružiny, což se považuje za standard. Dají se ale přikoupit jiné, s expanzními nádobkami, ale ty fungují o poznání progresivněji a kdo bude sportovat, určitě je využije. Nožní brzda funguje na všechna kola, pravá ruční na zadek. Inovovaný je naviják, který již netrčí před maskou, ale je integrován v útrobách čtyřkolky a před maskou kouká jen hák a kousek lana. Přípravuje se i verze 4x4, ta ale snad až příští rok. Parádní jsou i nová litá paprsková kola, která svou pevností a nízkou hmotností zlepšují jízdní komfort oproti obyčejným plechovým. Kromě toho přibyla i moderní barevná kombinace „maskáč“.

Veselý Tomahawk

Méně změn bylo zatím provedeno na sportovním Tomahawku. Ten dostal jen silnější třikilo, na podzim by ovšem měla přibýt ještě dělená zadní náprava. Nožním pedálem brzdíte všechna kola (85 % předek), páčkou na levou ruku jako na skútru brzdíte zadní nápravu, na sportování docela dobré. Pravá ruční páčka chybí. Brzdy mají velmi slušný účinek.

Agregát jde poštelovat, výkon jde zvýšit asi o tři a půl koně jenom karburátorem, výfukem a přemapováním CDI. V terénu se vám bude líbit velmi dobrá a čitelná ovladatelnost, podvozek patří k vynikajícím, zvládá i velké skoky a nevdá mu ani větší jezdecké chyby. I s malým motorem

se hodně pobavíte. Komu by nestačila bílá a červená, může si vybrat z nových barevných verzí. Teď máte možnost zvolit barvu, na kterou si jen vzpomenete (třeba i oranžovou).

Malá cena, kvalitní zpracování

Oba stroje mají stejné palubní displeje, syté modře podsvícené, zobrazující rychlost, palivo, zapnuté blinkry, problém s mazáním, dálková světla, najeté kilometry, zařazenou rychlost a otáčky motoru. Řízení je zamykatelné mezi rameny přední nápravy, dobře přístupné, fajn je zástrčka na 12 V a nádrž asi na 15 litrů. To vše zůstalo stejné od loňska. Oba stroje mají také nadále ocelové brzdové hadice a oba mají společnou velkou škálu příslušenství a dobrou cenu. Zpracování je přítom na vynikající úrovni. Zanedlouho byste na Tomahawku měli vidat i kaskadéra Máru Matouška.



■ Dělená náprava u Maxe dovoluje, oproti starému modelu, mnohem větší nasazení v trialových sekcích

■ Tomahawk s větším motorem je ještě zábavnější

