



WWW.FOTO.PŘEMEK.VANĚK

# SPECIÁL

## Z DOMÁCÍCH ZDROJŮ



Jaroslav Bažant

## Access Motor 450 Warrior Racing

Zastoupení značky Access Motor se nesoustředí jen na čtyřkolky, ale dodává na český trh také kompletní sortiment sportovního a závodního příslušenství od značek, které se mohou chlubit původem Made in USA.

trovství republiky a zajímavější reklamu si značka udělat nemohla. První evoluce pro závody jezdila poprvé v loňské sezóně, ale plně nabitá strojevna se objevila až v letošním roce. Na dílnu přišla sériová čtyřtřicetipadesátka a postupně se na ní začaly jeden po druhém montovat závodní díly. Výhodou bylo, že všechny sedly jak zadek na hrnec a protože nebylo potřeba na Accessu nic upravovat, byla raketa hotová během pár dnů, a to i přesto, že svůj výtvar mateřská továrna už asi nepoznala. Přední ramena jsou značky Houser z lehké a pevnější slitiny, proti sériovým jsou delší a osazené lepšími klouby.

Když máte za prodejnu plně parkoviště čtyřkolek a ve skladu všude zakopáváte o krabice se závodními součástkami, málokoho by nenapadlo zkombinovat obě věci dohromady. Tím spíš, že se v jedné z kanceláří nachází i dost velký bezmозek na to, aby se nebal s kompletně osazenou čtyřpáde bojovat na závodních tratích. Pokud jde o pilota, řeč je o Jarově Bažantovi, který na Accesech začal závodit už v době, kdy továrna dělala jen variátorové čtvrtlitry a třikila. Když tchajwanská značka přišla se čtyřpáde, byl přechod do vyšší třídy jasná věc a jak začaly do skladu v Žebráku přicházet bedny z Ameriky, nikdo neváhal, čím Warriora osadit. Během krátké doby vznikl v dílnách Accessu první tchajwanský speciál pro mis-

**Nesmrtelné řízení**  
Zajímavostí speciálu ze Žebráku jsou vzduchové tlumiče FOX, na nich závodí snad celá Amerika a obrovskou výhodou je hmotnost. Každý tlumič váží kilo a půl a díky vzduchu je chod jak do peřiny. Nastavit se dá na co si vzpomenete, chod nahoru, dolů, rychlost v první třetině, ve zbytku zdvihu, tvrdost, prostě všechno. Vzduch se jednoduše přidává přibalenou pumpičkou, tlak se dá snadno



# SPECIÁL Z DOMÁCÍCH ZDROJŮ



změřit a tlumiče se dají přizpůsobovat i různé teplotě vzduchu. Tyč řízení je opět Houser z pevnější slitiny, uložení řidítek je uchycené na silentblocích a řidítka samotná jsou další specialitou v závodním poli.

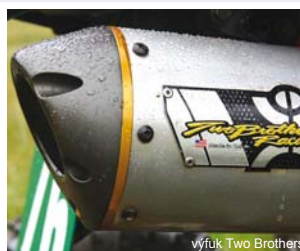
V rukou má Jarda Fasty s odpruženými konci, řidítka jsou složená ze třech částí, které jsou měnitelné. Při pádu se řidítka ve spojích jen ohnou, ale nikdy se nestane, že by se zlomila a to, že by Access nedojel kvůli poměrně běžné závadě, se prostě neděje. Při hodně velké ráně je akorát řidítka potřeba rozebrat, zase složit a všechno je zas v lati jako když stěří. Tvrdost odpružení řidítek se dá navíc ladit výměnou silentbloků a aby změna na řízení nebylo málo, používá Warrior ještě rotační tlumič. Motoru se montéři na dílně nějak výrazně nevěnovali a původní buchar je osazen lehčím pístem a válcem s kompozitovou vnitřní stěnou. Jde o díly, které jsou součástí kitu přímo od výrobce a nějaký kůň navíc se v Accessu ustájí

po zprůchodnění airboxu několika zásahy vřtačkou. Přesný výkon nikdo nezná, ale podle pilota je koni stoprocentně dost a s „těčkovým“ pístem se jednoválec snáz točí a reakce na plyn jsou rychlejší.

## Gumová konstrukce

K dobrou pohonné jednotky slouží i výfuk Two Brothers, který dělá takový rachot, že byste původ quadu neřádali, ani kdyby měl Jarda tchajwanskou vlajku přes celá záda. Jednoduše škoda neslyšet a když se poprvé Access řítí do kopce podél lesa, nebylo v tu chvíli nic lepšího než všeho nechat a poslouchat si závodní rachot. Při výměně originálních komponentů za závodní nemohl pozorosti uniknout zadní tlumič a co je zajímavější, tak i kyvka. Místo sériové hliníkové najdete teď vřadu masivní svařencec Houser s vřztyhami na několika místech. Konstrukce z chrommolybdenové oceli je nezníčitel-

ná a o něco delší, tím se zlepšila reakce pérování a Access kopíruje díry s větší ochotou. V kyvce je uložena osa Dominator II, která ve Státech vyhrává testy pevnosti kde se dá. Osa je širší a přestože jde o kus materiálu, není ani těžší. Po úpravách se dostala širka stroje na 129 centimetrů, tedy přesně pod povolenou hranici a o dvanáct centimetrů víc než původně. Přední i zadní kola jsou ITP s vyztužením, to zamkne gumu, která se potom nemůže i po průrazu svléknout. Pneumatiky přišly ze stejné továrny jako kola a konstrukce pneumatik je taková, aby guma fungovala jak má. Kvůli dopadům je vřadu obutí s menším průměrem osmi palců, ale vyšším profilem pro lepší pohlcování nárazů. Co byl závodák v původním provedení úspěšně kryjí i ořezané plasty s pletivem místo světla a spojit tchajwanskou mašinu, americké díly a českého pilota se ukázalo jako nápad, který nemá chybu.



Účast speciálu s původem na Tchajwanu, navíc přímo někým od dovozce, se u nás nevidí a tak jsme se zeptali pilota, jak závodní čtyřpáde vznikla a jak je na tom v porovnání se závodáky ze zbytku světa:

„Jezdím české mistrák a k tomu i hobby závody. K závodům jsem se dostal tak, že jsem nikdy nezavodil na ničem, ale když jsme začali vozit čtyřpádky, tak mě to dostalo. Začal jsem jezdit hobby s variátorem, ale trochu mi to snad jde a hlavně mě to baví, takže s jídelm rostla chuť a když přišla čtyřpáde, nebyla jiná cesta. V republice jsem kolem desítky a z hobby závodů se mi podařilo vyhrát v Pacově. Je to samozřejmě o náhodě a o štěstí, Michalovi Prskavcovi přestala jet mašina, na startu se mi podařilo předjet Petra Fedka, kterej se za mnou držel až do konce, ale podařilo se mi dojet před ním. Když srovnám Warriora po naší úpravě se zbytkem startovního pole, tak čtyřpádky má výhodu i nevýhodu v tom, že je těžší. Výhoda je na mokru nebo když je naklouzáno, tak čtyřpádky je zabořená, dokáže přenést sílu motoru a táhne. Nevýhoda je na skocích, když je potřeba doletět někam daleko, ale pokud jde třeba o pérování nebo zavěšení, tak mašina je stoprocentně srovnatelná s Japoncema. Hlavně protože je osazená tím nejlepším, co se dělá, takže funguje, dá se na ní během závodu spolehnout.“