

# VĚTŠÍ NEŽ



Když co chvíli sedíte na nějaké čtyřkolce, postupně už tušíte, jak bývají které typy mašin velké. Max do zmíněného systému nezapadá, přesto, že máte pod sebou dvěpade s variátorem, rozkládá se kolem vás hromada materiálu připomínající spíš něco výrazně většího.

**M**ax je jediným užitkově zaměřeným modelem této značky a i když rozměry připomínají větší stroje, konstrukce se drží spíš při zemi. Poháněná jsou pouze zadní kola, osa je pevná a newtonmetry jsou přenášeny na kola řetězem. Ve spojení s malým motorem nemůžete čekat, že by stroj přežil nasazení na opravdu těžkou práci, ale druhou stranou této mince je cena. Ta je taková, že byste si za ní techniku těžkých pracáků nezasloužili ani ve snu. Úplný lempl ale Max taky není, na kouli přeci jen něco utáhne a když chcete, necháte jí osadit navijákem Come Up. V příslušenství najdete i radlici a chodník před barákem s dvěpade uhrabete. Motor je stejný jako v případě Tomahawku a převody mají kromě zpátečk, neutrálu a směru dopředného režimu





# OBVYKLE



v zásobě i superkrátký převod použitelný například pro strmé výjezdy. Vpředu i vzadu jsou trubkové nosiče a nějakou tu drobnost můžete uložit do uzamykatelných schránek v předním plastu. Palubka obsahující palivoměr je digitální a pocit dobře zpracovaného kokpitu dotváří i letecký uzávěr nádrže.

## BEZ DORAZU

Při jízdě jsou velkou výhodou rozměry stroje, v podstatě dospělá stavba a široká řídítka dovolují pohodlně sedět a krosit s plynem na dorazu. Tu u dvěstěpadesátky není problém většinu času kdy je stroj v pohybu a velkou pochvalu sklídilo pérování. Hlavně

v momentech, kdy se Max ocitl ve vzduchu a i když stroj letěl tak metr a půl nad povrchem, přistání se vždy obešlo bez dorazů. Na skákání užitekče samozřejmě nikdo nestavěl, ale zkusit by se mělo všechno a fakt, že se ani po takových letech nedostal podvozek na hranice možností taky o něčem vypovídají. Popravdě neznám taiwanskou dvěstěpadesátku, která by podobný let ustála tak v pohodě jako Max.

Mimoto jsem se mezi srovnatelnými stroji nesetkal ani s ničím podobných rozměrů a označení Max má evidentně svoje opodstatnění. Stejně jako v případě Tomahawku, i tady by se bez problémů

uplatnil objemnější motor. Díky jednoduché konstrukci není i přes rozměry hmotnost na úrovni menšího tanku a se nechá řídit lehce a sviženě. Acces Max není užitekčem v pravém slova smyslu, ale když vezmete v úvahu jeho cenu, těžko sehnat něco, co by pza tyhle peníze pérovalo líp a dosahovalo podobných rozměrů a kvality zpracování.



Text a fotky:  
Přemek Vaněk

## ACCES MAX

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený jednoválec
objem	249 ccm
kompresní poměr	11:1
výkon	12 kW (17,5k)/8200 ot./min.
točivý moment	neudává se
plnění motoru	karburátor Mikuni BSR33
převodovka	variátor
startér	elektrický i manuální
brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
rozvor	1270 mm
světla výška	230 mm
suchá hmotnost	234 kg
rozměry d*š*v	2060x1270x1250 mm
pneumatiky vpředu/vzadu	25x8 - 12/25x10 - 12
objem nádrže	14,8l

**CENA: OD 109 900 Kč**







Pomalou se stává pravidlem, že co další číslo, to nějaká nová značka. Vyjímkou se nestalo ani toto vydání a podíváme se na dvě dvěstěpadesátky, na kterých je jasně vidět, že Taiwan není Čína.

#### ACCESS TOMAHAWK

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený jednoválec
objem	249 ccm
kompresní poměr	11:1
výkon	12,9 kW (17,5k)/8200 ot./min.
točivý moment	neudává se
plnění motoru	karburátor Mikuni BSR33
převodovka	variátor
startér	elektrický a manuální
brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
rozvor	1270 mm
světla výška	230 mm
výška sedadla	800 mm
pohotovostní hmotnost	211 kg
rozměry d*š*v	1825×1270×1140 mm
pneumatiky vpředu/vzadu	21x7,00 - 10/20x11,00 - 9
objem nádrže	15l

**CENA: 99 900 KC (104 900 KC S NASLAPY A AL DISKY)**

Prvním ze strojů u nás prodávaných pod značkou Acces je sportovní dvěpade označené podle vrhací sekery amerických domorodců. 250 kubiků byl donedávna nejvyšší objem, jaký Taiwanec z továrny vypustil a před krátkou dobou začal vyrábět i třístovky. Padesát kubiků není zrovna moc, ale znáte to, nemusí pršet, stačí když kape... Jestliže se u nás stroje

Acces teprve zabydlují, v Evropě na nich řadí ne jeden pilot a například ve Španělsku se na nich učí závodit malé děti, které jedou svůj pohár.

Při konstrukci Tomahawku se Taiwanci očividně nechali inspirovat Japonskými sportovci a třeba přední světlo připomíná Hondu TRX. Sportovce ale nepřipomínají jen design, ale také rozměry a dalo by se říct, že v případě Tomahawku jde o malý motor v dospělém rámu (s přivřenými očima). Čtyřlitrový jednoválec je hodně podobný s těmi, které používají ostatní Taiwanci nejde o agregát, který by měl šanci svým výkonem pilota jakkoli zaskočit. Co alespoň potěší je zvuk s namontovaným ladákem, který dával na objem zapomenout.

#### SNESLA BY VÍC

Motor hřidel nepřetrhne, ale rám, závěsy a pérování mají k zábavě vyloženě talent. Na to, že máte pod sebou dvěpade z Taiwanu je mašina neobvykle široká, zatáčející a pėrující. Čtyřkolka byla do testu osazena předními doplňkovými tlumiči s expanzními nádobami, progresivními pružinami a možností nastavení útlumu. Jednotky si vedly výborně a odpružení zadku nebylo o nic horší. Centrál se napojuje na masivní hliníkovou kyvku, kterou byste u podobného stroje nečekali a v sérii má Tomahawk i letecký uzávěr nádrže,

motokrosově gummy Maxxis Razr a v příslušenství seřiditelná horní ramena, hliníkové disky a náslapy. Kotoučové brzdy mají srovnatelnou sílu jako ostatní dvěpade a co na trati chybí nejvíc jsou koně. Nejde o to, že by v tomhle případě byl čtvrtlitr slabší než u ostatních, ale Tomahawk je postavený tak, že by výkonu unesl dvakrát tolik a pořád by zvládal. S dobře odpruženou sériovkou se dá letět pořád s plynem nadoraz a hodně času v sedle strávíte přemýšlením, jak z jednoválce dostat víc.

Tomahawk jednoduše překvapil a jak cenou, tak rozměry a jízdními vlastnostmi ostatním dvěstěpadesátkám asi zle zatopí.

**Text: Přemek Vaněk,  
Fotky: archiv, Přemek Vaněk**

