



● Pořádku drápek na
těch kolech posouvají
Maxe v terénu



Naladeno OD VÝROBCE

Access Max4 Limited



■ Access s třístovkou a nezávislým odpružením patří v této třídě mezi nejlepší nářadí a verze Max4 Limited je v podstatě sériová

verze vylepšená o řadu doplňků z originálního příslušenství. Kromě něj se rekreační užíták dělá i jako dvěstěpadesátka, obě objemové varianty můžete mít i s pevnou zadní osou, u ní je pérování samozřejmě o něco horší, ale cenově je pak mašina dost zajímavá na to, abyste částečně snížili komfortu překousli.

Nejvýraznější výhodou proti konkurentům je u Accessu nezávislé zadní odpružení, se kterým se setkáte téměř jen u velkých 4x4. Úplně první čtyřkolovou značku s nezávislým zadkem byl sportovní Tomahawk 300 a Max přináší toto řešení i do sportovně-užitkových mašin. Systém je u obou strojů stejný, z motoru jde na zadek letěd a ten přes ozubená kola uložená v ocelové konstrukci přenáší sílu na polosoxy. Z druhé strany konstrukce je brzdový kotouč, který svým průměrem převyšuje větší dvěstěpadesátka. U zadního zavěšení byla u Maxe i Tomahawku použita obdobná konstrukce jako u Polarisu Outlaw, a je tedy možné konstatovat, že Tchajwanci použili řešení, které funguje.

■ Rozměry dostatečné

U předních i zadních tlumičů jsou použity bílé progresivně vinuté pružiny, přední závěsy jsou obvyklá dvojitá ramena, a co do podvozku, má Max mezi stroji podobné cenové hladiny jeden z nejlepších.

Nastrojená verze Limited má v ceně také věci jako navigák, tažné zařízení,

přední i zadní rám, hliníková kola a řídicí jednotku zapalování pro zvýšení výkonu. V základu je těklo postavené na rámu dospělých rozměrů, v kokpitu se nemačkáte a dlouhý rozvor s dostatečnou šířkou mají na jízdě dobrou na silnici i v terénu. Na doplňkových kolech s drápkami Kendy je proti základní variantě zlepšená prostupnost terénu a za příplatek můžete mít Maxe v maskáčovém provedení s povrchovou úpravou odolnější proti poškrábání nebo oděni. Na obtížnější věci ve složitém terénu budete rádi za přítomnost redukce, s tou se z mašiny stane kamzík a s expanzí se zadním náhonem se toho dá víc asi předvést. Progresivně fungující tlumiče – na každé kolo jeden s expanzí a vzhledem ke hmotnosti předpětím – přenášejí tíklo přes díry kultivované a nový díl na tom nese i nepřehnaná hmotnost čtyřkolky.

■ První liga

Třístakubkový jednoválec je kompromisem mezi zátahem, spolehlivostí a přijatelnou cenou. Náklady na převodku obešel výrobce použitím jednoduchého vanátoru s plynulou zhmotnou převodů a vzhledem ke hmotnosti a náhonu jen na zadní kola je pohonná jednotka pro rekreačně pracovní mašinu tak akorát. Převodové ústrojí nabízí spolu s redukcí celkem tři odstupňování a vedle kamzícho převodu ještě krátký a dlouhý převod. První do středně těžkého terénu nebo s naloženým vlekem a maximálkou kolem 45 km/h a druhý pro rychlejší přesuny s nejvyšší rychlostí plus minus 75 kilometrů za hodinu. Aby se homologace nazrála a čtyřkolka zůstala celá, je výkon zastaven na dvaceti kobykách a možnosti poladit stroj součástkami

■ Kategorii, které se v naší kotline daří zjevně nejvíc, jsou homologované rekreačně pracovní dvěstěpadesátky nebo třístovky. Důvodů je několik, s mašinou můžete na výlet přírodou i po silnici, pár polínek na zátap odvezete, zajedíte si u dvou a cenově jde o nejdostupnější stroje v rozumné kvalitě. Jednoduchost dovoluje kutilům provádět servis svépomocí, což je u nás taky důležitá vlastnost, protože kdo nemůže, není Čech.



■ Nezávislé zadní zavěšení je u taiwanské třístovky exkluzivní záležitostí

Text a foto: Přemek Vaněk

z originálního příslušenství je škoda nevyužít. Ze sportovního zapalování a laďáku se spolehlivost nezhroutí, Accessu se dýchá znatelně líp a s otevřeným výfukem je to i jasně slyšet.

Jak bylo řečeno, mezi rekreačními dvěstěpadesátkami nebo třístovkami je konkurent našlapáno a není jednoduché si vybrat, zvláště když kvalitních mašin je k dispozici hned několik, a jaká vám bude sedět nejvíc, poznáte až na vlastní kůži. Ať tak nebo tak, u Accessu máte jistotu, že si vybíráte z toho nejlepšího a nesedíte na lep druhofadě Číně zaděněn už z výroby. Max má především dobře postavený rám, na svoji třídu vychytané závěsy a pérování a v případě verze Limited jde o sestavu, kterou s ohledem na poměry v dané třídě už těžko čím vylepšit. ■

Cetelem
A BNP PARIBAS company

Cena: 129 900 Kč*
přímá platba od 10%, exkl.
dátu splácení v měsíci: 12 990 Kč
splátkami: 2 177 Kč
hav. pojistná/měs. od: 662 Kč
RPSB od: 10,44 %

Hodnocení

nezávislé zadní odpružení, podvozek

pohon řetězem je náročnější na údržbu, litá kola nevhodná do terénu

Technická data

Motor:	čtyřdobý kapalinou chlazený jednoválec, 499 ccm	Rozvor:	1 448 mm
Výkon:	neudává se	Délka x šířka x výška:	2 362x1 219x1 219 mm
Tolčivý moment:	neudává se	Světlná výška:	279 mm
Příněti motoru:	vstřikování EFI 39 mm	Výška sedla:	864 mm
Převodovka:	vanátor PVT	Sučná hmotnost:	362 kg
Brzdý vpředu / vzadu:	hydraulické kotoučové	Pneho výfuk / vzadu:	25x8-12 / 25x11-12
		Objem nádrže:	22,7 l

*Produkt motorové: využitím jste majitelem motocyklu, hav.pojistění je povinné při výřku nad 300 000 Kč, je automaticky pověřen proti náhodám drazi, kompletně a snadno vyřídíte u vašeho prodejce, více také na: www.motoraj.cz, automoto@cetelem.cz