

Torpédo a traktor



Access SP 250 Tomahawk, Access Max 250

Proč traktor? Protože užitečná čtyřkule, která proleze tam, kde vy po dvou ne, je prostě traktor. A proč torpédo? Poněvadž tahle hračka je neuvěřitelně hbitá, mrštná, rychlá a k tomu ještě pohodlná a věru i krásná. Kdo nevěří, ať tam běží.

text: Kuba (Jakub@bikes.cz), foto: Honzís Rameš



Max patří k těm bytelnějším strojům

U nás doposud celkem neznámá tchajwanská firma Access vozi už nějaký čas své čtyřkolky do větší části Evropy. Před půl rokem si partička chláčků otevřela krámk v Žebráku u Berouna a začala Accessy (čti: eksesy) dovážet, prodávat a servisovat. Access není žádné béčko, kvalitou zpracování je tahle značka bez přimhouřeného oka srovnatelná s Japonci a je zřejmě jen otázkou času, kdy se dostane do stejného povědomí jako třeba před pár lety málo známé Kymco.

Max, nikoli Biaggi

Vyzkoušeli jsme dvě čtyřkolky se stejným motorem o objemu 250 cm³ a variátorem: čistě sportovní Tomahawk a pracovní Max přezdívaný „traktor“. Obě s homologací na silnici.

S Maxem jsou přejezdové po asfaltce bez problémů, mašina se dá řídit snadno, není náchylná k převracení. Brání tomu široká konstrukce, geometrie podvozku a nízké těžiště. Stabilitu pomáhají i dlouhá kyvná ramena předního závěsu. Na předních tlumičích se dá štelovat

| Verdikt | Access Max 250 | | |
|---------------|----------------|----|------|
| | S | SP | UPER |
| motor | ● | ● | ● |
| podvozok | ● | ● | ● |
| brzdy | ● | ● | ● |
| ovladatelnost | ● | ● | ● |
| výška | ● | ● | ● |
| rychlost | ● | ● | ● |
| spolehlivost | ● | ● | ● |
| zpracování | ● | ● | ● |

předpětí pružiny, což se považuje u této kategorie za standard. Zadní kola nese společná kyvačka, tedy sportovní řešení, nápravu žene řetěz. Centrální držák zadek nahoře přes pákovi a pružina má progresivní vinutí i seřiditelné předpětí. Nožní brzda funguje na všechna kola, pravá ruční na

zadek.

V terénu se Max vyznačuje velmi dobrou a čitelnou ovladatelností, podvozek zvládá i velké skoky a nevadí mu ani větší jezdecké chyby. Na mokré trávě a šterku se chová neutrálně, není ani nedotáčivý, ani přetáčivý. Pohodlný trůn ocení jezdec i spolujezdec, oba mají dostatek místa na nohy a mírně vyvýšené sedlo má dobrý tvar. Námi testovaný Max měl příplatkovou výbavu: navigák, tažné zařízení a nosiče. Uzamykatelné boxy vpředu jsou již v sérii. Prostě praktický užitek.

Pera dvou barev

Jakmile přesednete na docela nízký sportovní Tomahawk, ztratíte všechny zábrany. Zatímco u Maxe je velmi efektivně skloubena užžitná hodnota a jízdní vlastnosti, sporfáček „Tomik“ je čistě na vyřázení. Nerad bych sem vnášel nějaká superlativa, svezl jsem se už na ledascem a stojím pevně na zemi, nicméně Tomahawk mě okouznil a sežral, jak se říká, i s chlupama. Podvozek a ovladatelnost jsou excelentní, stavba je hodně široká, těžiště sedí opravdu nízko a ani k rozložení hmotnosti na přední a zadní nápravu nemám výtku. Čtyřkolka je dost velká, úplně bez problémů se na ni vejde člověk s více než sto osmdesáti centfáky. Pohybu, kterého na čtyřkolce máte víc než na krosce, nic nebrání, nic nikde nečouhá, sedlo je optimálně zakulacené, takže při vysedání netlačí. Zatímco na užžitkácích sedíte víc vzadu, na sportovních mašinách se celé těžiště posouvá k přední nápravě, takže máte (jako na krosce) perfektní přehled nad předními koly.

Vynikající jsou jízdní vlastnosti, opět velmi vyvážené a čitelné.

I když přeletíte příčné nerovnosti nebo podélné koleje jakkoli zešikma, nebo padnete do díry jen jedním předním kolem, nemusíte se bát, že by vám řídítka utekla z ruky. Velkou zásluhu na tom ovšem mají dodatečně montované, plně seřiditelné jednotky se dvěma pružinami (zároveň s nimi se montují i nastavitelná ramena). Kratší, měkčí, žlutě zbarvené chytají jemné nerovnosti, ty spodní dlouhé pořizují skoky a jámy velkých kalibrů. Zadek je tuhý, kyvka masivní duralová. Při jízdě na asfaltu se zase projevila lehoučká hliníková kola, která snižují gyroskopický efekt a zlepšují ovladatelnost. Zatímco čtyřkolky na asfaltu bývají nervózní, trochu si neví rady, rády malinko kličkují, Tomik se chová skoro jako motorka.

Jako v rallye

Dvěapůla, stejná jako v Maxovi, zde byla nepatrně poladěná otevřeným výfukem a s lehčí konstrukcí hýbala velmi svižně. Variátory obou kousků zabírají jemně, měkce, není cítit, kdy tření rozjezdové spojky převezme variátor. Při ubrání plynu motor parádně blaže. Stejně jako na Maxovi máte k dispozici ruční řadící páku s volbami R (zpátečka), N (neutrál), D (jízdá) a 1 (uzavření variátoru do nejpomalejšího převodu). K dobrému motoru patří dobré brzdy. Nožním pedálem brzdíte všechna kola (asi 85 % předek), hadičky jsou překvapivě gumové, na Maxovi opletené. Páčkou na levou ruku jako na skútru brzdíte zadní nápravu, pravá ruční páčka chybí. Brzdy mají velmi slušný účinek. Jízda je zábavná: například v plné rychlosti na rozbahněné louce stačí cuknout řídítka, zašlápnout kola do úplného zastavení, v klouzavém šikmosmyku nalétnout do ostré ukouzlané vracečky, brzdu pustit a pod plným plynem ve smyku s řídítka stočenými hodně kontra vracečku opustit. Připadáte si jak ve WRC.

Technická data

| ACCESS MAX 250/SP 250 TOMAHAWK | |
|--------------------------------|--|
| motor | čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, OHC2 |
| objem | 249 cm ³ |
| výkon | 12,5 kW (18 kV/200 ot/min) |
| komprese poměr | 11:1 |
| plnění motora | karburátor Mikuni BSR33 |
| startér | elektrický, ruční |
| převodovka | variátor se zpátečkou, neutrálem a řadící |
| brzdy | vpředu 2 kotouče Ø 160 mm, jednoblokové tlumení vzadu kotouč Ø 220 mm, jednoblokové tlumení |
| rozvor | 1270/1290 mm |
| výška sedla | 990/800 mm |
| světla | 230 mm |
| hmotnost | 243/211 kg |
| nádrž | 14,8/15,1 |
| cesta | 100 Kč/50 Kč (cesta) 1000 Kč/500 Kč (cesta) |

Cenový králevic

Základ obou čtyřkolek je prakticky stejný, jen „vršek“ se liší. Motor využívá nahoru vytažené dýchání variátoru i sání, takže nevádí utopení stroje zhruba po sedlo. Agregát lze poladit, výkon jde zvýšit asi o tři a půl koně jenom karburátorem, výfukem a přemapováním CDI. Také šasi je stejné a už v základu jsou přední ramena uložena na jehlových ložiskách. Největší rozdíl je asi v kyvce, tu má Tomahawk sportovní hliníkovou.

Oba stroje mají stejné, syté modře podsvícené displeje zobrazující rychlost, palivo, blinkry, mazání, dálková světla, najeté kilometry, zařazenou rychlost a otáčky motoru. Řízení je uzamykatelné mezi rameny přední nápravy, dobře přístupné, fajn je i zástrčka na 12V a velké nádrže.

Největší síla Accessu spočívá v ceně. A připomínám, že to není žádná Čína, ale Tchaj-wan. Za základní provedení v obou případech zaplatíte kolem sta tisíc, s pořádně vytuněnou kočkou se dostáváte zhruba o pětatisíc tisíc výš. A to je prostě paráda.

Access SP 250 TOMAHAWK

| Verdikt | Access SP 250 TOMAHAWK | | |
|---------------|------------------------|----|------|
| | S | SP | UPER |
| motor | ● | ● | ● |
| podvozok | ● | ● | ● |
| brzdy | ● | ● | ● |
| ovladatelnost | ● | ● | ● |
| výška | ● | ● | ● |
| rychlost | ● | ● | ● |
| spolehlivost | ● | ● | ● |
| zpracování | ● | ● | ● |



Tomahawk je za ty peníze hodně kvalitní nářadí