

Lustrovali jsme nejžhavější novinku Accessu, hustého Warriora 450. A jako nikoli malé a nikoli bezvýznamné plus bereme, že Quad je první časák, kterému se dostalo potěšení protáhnout tohoto drsného Bojovníka testem. Navíc v namakané, nehomologované verzi.



ACCESS WARRIOR 450

motor:	kapalinou chlazený čtyřdobý jednoválec DOHC, čtyři ventily
kompresní poměr:	11,8 : 1
objem:	449 ccm
výkon:	52,7k (37,3 kW) při 8500 ot/min
plnění motoru:	karburátor Mikuni BSR42
převodovka:	pětistupňová se zpátečkou
startér:	elektrický
brzdy vpředu/vzadu:	hydraulické kotoučové, 2x165/1x220 mm
rozvor:	1270 mm
světla výška:	zatím neznámo
výška sedla:	zatím neznámo
hmotnost:	zatím neznámo
rozměry dxšxv:	1825 x 1230 x 1140 mm
pneumatiky vpředu/vzadu:	Maxxis Razr 21 x 7 - 10/ 20 x 11 - 9
objem nádrže:	17 l vč. rezervy

DRSONĚ

KURA JIM NECHYBÍ

Dohnat a předejít. Soudruhům se to nepovedlo nikdy, Japoncům to trvalo nějakých 25 let a teď jdou tvrdě na věc Tchajwanci, v patách s Korejci a Číňany. Vždyť si to vezte sami: že vůbec existují nějaké asijské čtyřkolky jste zaregistrovali teprve před pár lety a už to fakt nebude trvat dlouho, a oni svět doženou. Nejlepší jsou na tom Tchajwanci, rozdíl v jejich kvalitě, materiálech, konstrukci a zpracování oproti zbytku Asie je znát. Už se tu jenom nekopíruje, už nastupuje vlastní vývoj. Tak se teda připravte, protože tyhle pilný Tchajwanečkové, ti se nezakecají - a jednoho dne to tu převálcují. Nejnověji se rozhodli válcovat svět sportovních čtyřkolek a dokonce rovnou vzali útokem kategorií nejprestižnější, baštu, okolo které i slavné továrny s velkou sportovní tradicí a na vysoké technologické úrovni chodí po špičkách - sportovní čtyřpády. Proč po špičkách? Protože sportovní 450 tvoří absolutní technologickou špičku dneška, 450 se dotýká hranic závodna, tady prostě začíná závodění. Co se vám tady snažíme naznačit je prostě to, že Access Warrior 450 už ťuká na vrata japonských továren. A tak snad chápete, že jsme si v žádném případě nemohli nechat ujít první test, i když ještě syrového prototypu tohoto namakance.



NIC PRO JASONĚ

Warrior 450 konstrukčně vychází z úspěšného Accessiho tříkila a jak už to bývá, nechal svůj vzor daleko za sebou. Je úplně jinde a popravdě - Warrior 450 je maso. Navíc vyloženě hezké maso. A pokud nemáte se čtyřkolkami už nějaké (velké) zkušenosti, umí být Warrior 450 i zlý, a dřív nebo později vás dostane. Někde to přeženete, pošlete to do trní a skončíte v bodlácích. Ovšem tomu, komu už čtyřkolky něco říkají, tomu se Warrior odmění neskutečnými zážitky. Rvavý, ostrý motor má dechu vždycky víc, než potřebujete, na zadní chodí i na dvojku a s trochou cviku by si dala říct i trojka. Maximálku jsme neměřili, ale je to super pocit takhle si po poli předjíždět auta, která to valí vedle po dálnici. V našem rychlotestu jsme stihli také poměřit síly s mocným Raptozem 660 od ladiček. Ve zrychlení teoreticky 450 samozřejmě oproti 660 šanci nemá, ale prakticky může být všechno úplně jinak. To když si Raptor díky své krátké kyvce při prvním zabrání ochotně postaví hlavu a po zadních vás vláčí někam směrem k Neumětelům. A když pak vezmete obě čtyřkoly na motokrosovou trať a vidíte, jak úzký, krátký Raptor za chvíli zmizí ve vašem prachu, jo, to jste ty svoje peníze dobře využili. Warrior je hodně široký a sedí tak, že vás podrží dokonce i ve chvílích, když už vás nadobro opustily síly, kdy už jste vzdali vyvažovat driftы tělem, kdy už dávno nejste pánem situace a jste rádi, že se v u b e c držíte řídicího. Nepřevrátí se.

SRDCE A PATEŘ BOJOVNÍKA

Čtyřventilový motor Warriora je velmi moderní koncepce. Jak by taky ne, když byl malovaný od úplně čistého listu papíru, respektive od úplně čistých počítačů. Je stavěný motocyklově, takže už nepřipomíná neotesaný ingot. Čtyřkolce vyloženě sluší a navíc je posunutý dozadu, což hází dozadu i těžiště. To s povděkem zaregistrujete na každém skoku, když se výborné předozadní vyvážení postará o to, že nechodíte na předek ani na zadek, ale kecnete si vždycky tak akorát. S novým motorem se také konečně přestěhoval řetěz po lidsku na levou stranu. K motoru jsme měli jen jedinou výhradu, a sice příliš citlivé řazení, takže hledání neutrálu vyžaduje větší než malé množství trpělivosti. Také řazení nahoru občas vypadávalo, ale možná to bylo tím, že řadicí páka byla přestavená hodně nahoru. Plasty jsou 1:1 převzaté ze tříkila, ale podívejte se sami, co udělají „blbě“ polepy - nakopnou čtyřkolku o třídu výš. Navíc když ty polepy nejsou blbě, ale fakt pěkné. Na tom se shodují všichni, Warrioru to sluší. Rám má sice stejné rozměry a stejnou geometrii jako tříkilo, ale je podstatně vyztuženější, aby se mohl lépe poprat s namáháním, které mu připravuje přes padesát kobyli výkonu motoru. O hodně lepší je i sportovně tvrdé pérování, přepracované přední i zadní jednotky jsou kompletně seřiditelné a dělají, co mají, přestože na tomhle předprodukčním stroji ještě nebyly ve finální specifikaci. Palivová nádrž je zvětšená, ale jinak všechny vypečenější fičury si Warrior ponechal ze třístovky - pancéřové brzdové hadice, stavitelné odklony, výborné brzdy. Neradi pochlebujeme, ale naprosto bombastický je výfuk. Hlavně tvarově, fakt to Warrioru sekne, ale i zvukem. Možná je zvuk bombastický až moc, myslivci takhle budou přesně vědět, kdo jim to jezdí revírem a kam mají mířit svými winchestrovkami, ale koneckonců tahle bestie je dělaná na uzavřené

tratě, tak co. Na výfuku vyrostl už i takový ten hi-tech nádor hned za kolenem, který vyrovnáváním tlaků v potrubí za válcem pomáhá zvednout výkon a snížit hluk (údajně až o dva decibely). V zadním světle je pořád jenom žárovka, ale LEDky (nehomologované) si dozadu můžete přilípnout z nabídky doplňků. My bychom to teda udělali hned. Další věcí, která se nám líbila, byl sytič na řídicích. Až na to, že to vůbec žádný sytič nebyl, je to zpátečka. Při normálním řazení řadíte „za jedna dolů“, ale když páčku podržíte, odblokuje se pod jedničkou ještě zpátečka. Další řešení na úrovni doby.

VAROVANI

Pokud někoho technika Warriora a jeho bílé brnění s válečnými barvami uhrane tak, jako nás, měl by ještě před jeho nákupem dobře zvážit, na co ho vlastně chce. Ono totiž jde i o to, jestli vy jste ti praví pro Warriora. Pokud s ním chcete honit vodu akorát na výletech po krásách českých, budete spokojenější s nějakou méně ostrou čtyřkolou. Když jsme u Accessu, tak třeba Tomahawk 300 je pro tenhle účel určitě lepší. Sportka s variátorem, která má kromě jiných plusů i dobráckou duši. Naprosto vyhoví všem, kdo do ní jdou jako do své první čtyřkolky. Dobře se na ní sveze každý: vy, kámoši, manželka, teta, děti a pořád v poho. A nezklame ani sportovně založené zkušené borce. Ono mimochodem vlastně není vůbec od věci i zvážit klasickou užitkovou čtyřkolku - žádné řazení, možnost připojit předek ve výjezdech a brodech, nesrovnatelně lepší ochrana proti sajrajtu, daleko příjemnější pérování, tichý výfuk a variátor, to je to, co se počítá, pánové. A pokud jde o rychlost, tak stíháte úplně stejně. Ale dost reklamy, to jsme trochu odbočili. Takže co bysme Warrioru vytknuli? To je vlastně zároveň obsahem našeho varování: Warrior totiž dramaticky zvyšuje nebezpečí vzniku závislosti na adrenalinu. Jo, a na náš trh má tahle potvora přijít v květnu.



Text: L. Záruba
Fotky: Dan Pejzl

