

TEST:

Skoro v každém Quadu, ale taky v ČMN, Motohousu a v Motoexpressu. Teda jestli se s testy nějaké značky poslední dobou roztrhnul pytel, tak je to určitě Access. Jak to tak vypadá, tak jeden novinář předními dveřmi přichází, druhý zadními odchází. Jenže co dělat, když přijde novinka, tak se přece o ní chcete dočíst. A Access nedostatkem novinek netrpí. Tou dnešní je nevyvymazlenější verze Tomahawku 300 - Tomahawk Limited.



NEJVYMAZLENĚJŠÍ TOMAHAWK

Už na první pohled vás upoutá svou velikostí. Ne že by Limited byl větší než základní Tomahawk, ale na třístovku je Tomahawk skutečně velká čtyřkolka. Dokonce bych řekl, že je to největší sportovní třístovka na trhu. Dobrá, dá se namítnout, že co je velké to je těžké a jestli tohle třeba není zbytečné. Ale prostě existuje nějaká velikost rozvoru a rozchodu, která v terénu funguje, a tím je velikost dána. Basta. Limited je už podle názvu limitovaná edice Tomahawku se spoustou fičur navíc oproti základnímu Tomahawku. Když bysme je měli vyjmenovat, tak jsou to:

Vylepšené přední pérování. Přední jednotky jsou složené ze dvou pružin různého vinutí a tuhosti místo pružiny z jednoho kusu o dvojím stoupání jako na základním modelu. Abyste na těch pérech neskákali jako kachny, o to starají nyní plně nastavitelné N2 tlumiče značky DNM se seřizováním útlumu nahoru i dolů. Ty fungují na nových pevnějších sportovních ramenech s možností seřizování odklonu kol. Pro závodění a sportovní jízdu jako když to najdete. Ramena (a vlastně úplně všechny otočné komponenty pérování) jsou uloženy na zakrytých jehlových ložiskách. Čepy na horních předních ramenech jsou vyměnitelné samostatně, takže už nemusíte kvůli jejich výměně měnit celé rameno.

- Brzdy. Na Limitedu najdete všude pancéřové brzdové hadičky, brzdy mají

nyní oddělené ovládání přední i zadní brzdy páčkami na řídicích. Vlevo je zadní brzda, vpravo přední, nožní brzda je samozřejmě na obě dvě (na přední ale víc, cca 85%).

- Motor. Motor je v zásadě stejný dvouventilový vodou chlazený jednoválec s karburátorem Mikuni jako na Tomahawku 300 nebo nma Kymcu KMX300, ale je osazen sportovnějším zapalováním a laděným spor-

ovním výfukem, což vám v homologované verzi vůbec nic nepřinese. Tam se přes 15 kW tak jako tak nemůžete dostat. Ale dokupte si pro závodní použití zapalko bez omezovače otáček a začnou se dít věci. Ne, Tomahawk vám ruce neutrhne, je to třístovka, ale budete si říkat: dobrá, fakt dobrá. Nebudete mít prostě pocit, že by někde motor nestačil. Také hluk výfuku bude o poznání ostřejší. Jen po otevření nesmíte Limiteda dojit na jedničku na 12 000 otáček. To by se pak ojnice na vás přišla podívat, kdo že jí to dává takovejhle kouř.

- Sedadlo. Sedadlo je potažené novým potahem s hrubým vzorkem. Jednak je na pohled hezčí (to podtrhují i nápisy Access na bocích sedadla) a jednak vás tenhle potah lépe drží za jízdy, protože tolik po sedadle nekloužete a líp vnímáte pohyby stroje pod vámi. Nevím jestli je to tím potahem, ale sedadlo vypadá že je tužší. Nové potahy sedadla ale nejsou záležitostí pouze Limitedů, v tomto případě jde o regulérní inovaci v rámci péče o produkt, kterou najdete i na Nelimitedech.

- Barvy. Mezi Tomahawky vtrhly díky Limitedu konečně barvy. Teď si tuhle potvoru co vypadá jako Vetřelec s blikajícími kusadly můžete vybrat v Kawi zelené, Hondí červené, dále oranžové, modré, žluté, černé a pozor - dokonce v bóží růžové. Ta je supová pro ženský nebo takhle můžete pro mě za mně dát světu najevo váš názor na sex. Barvy jsou fajn, ale ještě atraktivnější budou s nějakými polepy. Zatím si nálepky Castrol, Urinal, Lidl a Pirelli musíte obstarat sami. A propos k těm blikáčům. Přestože je to zatracená konstruktérská odvaha, ne-li sebevražda dát blikáče na takhle exponované místo, importér prý nezaznamenal jediný případ, že by se blikáče kvůli tomu

umístění odporučely. Laik žasne, odborník se diví.

Je toho hodně, co má Limited navíc. A to jsme ještě nemluvili o hliníkových nášlapech a hliníkových kolech už v základu (na Tomahawk 300 jdou také, ale za příplatek). A teď řekněte, nestojí tohle za mizerných deset táců navíc?

JÍZDA

Na Limitedu je znát, že jde o sportovní model. Je poměrně nízký, nižší než Tomahawk 4, jednak díky vlastní světlé výšce a jednak díky menším 12 palcovým kolům s nízkoprofilovými pneumatikami. Takže když uvidíte v hluboké koleji, že někdo před vámi tahal břicho o zem, tak to byl nejspíš Tomahawk Limited. Ale o to je zase lepší jeho chování na rovné trati. Je stabilnější při vyšších rychlostech, dobře drží směr a je čitelný v zatáčkách. A umí odpouštět. Když si porovnáte Limiteda a Tomahawk 4, který je o 4 centimetry kratší, tak zjistíte že Tomahawk 4 je hbitější a obratnější v terénu, ale zase ve štorcu ze zatáček se snadněji přetočí do hodin než Limited. Maximálka tříkila se pomalu blíží stovce. Převod rychloměru se dá ovšem snadno upravit, takže pokud by se chtěl někdo prsit že mu jako jeho Tomahawk „jede“ víc než ostatním, tak si může pomoci nastavením převodu jinak. Jen nevím co by z toho měl, chudáček. Změna převodu je proto, že když si dáte dozadu jinou rozetu nebo jiný kola s jiným průměrem pneumatik tak vám to rozhodí počítání kilometrů. Proto je vpravo vzadu na kyvce takový malý senzor, na rozetě je přišroubovaný takový malý magnet a na takové malé čitelné a přehledné digitální přístrojovce s hezkým modrým podsvi-



cením si nastavíte převod podle vašeho nového průměru.

Variátor. Pomiňme fakt, že čtyřkolka prezentovaná jako nabroušený sportovní model má přenos síly variátorem. Pokud tohle neřešíte, (a na jednu stranu to fakt usnadňuje ovládání - mozkou odpadá jedna z věcí kterými se musí, byť podvědomě, za jízdy zabývat a může se soustředit na to důležité - na ženský a chlast), tak variátor je celkem v pohodě. Kromě polohy D (Drive) má i napřímo zařaditelnou jedničku (poloha 1), neutrál a hlavně zpátečku. Variátor ale nemá funkci brzdění motorem, takže nemůžete počítat s brzdou silou motoru při jízdě z kopce. Vlastně jo, můžete, ale jen pokud má motor aspoň 3 500 otáček. Pak se variátor sepne a Tomahawk brzdí motorem. Ale pokud si jen tak přijedete nad kopec a chcete dolů, čtyřkolka se s vámi rozjede jak kolo s torpédem. Myslím jako s Torpédem, ne jako s torpédem, pochopitelně. Dá se na to ale velmi brzy zvyknout a k brzdění máte brzdy.

Bombové je zadní brzdové světlo z nabídky originálního příslušenství. Okamžitě si ho bez přemýšlení ihned dokoupit, to je prostě povinnost. Je moderní, ledkové a krásné, a kdybyste vzali Monstera od Ducati, tak do něj tvarově zapadne jako prdec na hrel. Čtyřkolku tohle ledkové světlo posílá do úplně jiné kategorie. Žárovka vzadu, to

je jako by se vám vzadu houpala karbidka. Když už jsme u těch doplňků - na Tomahawky už jsou k mání také hliníkové kryty ramen, hliníkové lyžiny pod rám, zadní nosič batohu, sportovnější zadní tlumič a tažné zařízení, což je super.

Access Tomahawk Limited je zase o něco dospělejší čtyřkolka. Je samozřejmě homologovaná, a to rovnou pro dva lidi. Když si vezmete, že Access Motors začaly svoje čtyřkolky na Taiwanu vyrábět teprve roku 2003, tak klobouk dolů. Být Yamahou a spol. tak si je hodně dobře hlídám. Potenciál Accessu je obrovský. Podle samotných českých dovozců, ASP Group, jen v letošním roce prodali v České republice přes 800 čtyřkolek! Šla do nich třeba i kapela Buty, konkrétně zpěvák s bubínkem. Je to dáno nejen atraktivitou čtyřkolek Access ale i tím, že jejich zastoupení tady funguje. To poznáte už podle toho, že Accessy mají všechny varovné štítky a nálepky v češtině, jak to má být. Profesionální práce, Ministerstvo dopravy, Česká obchodní inspekce i zákazník jásá. Bývalá bolest, náhradní díly, už je také dávno napravená, a to tak, že dneska garantují dodání každého

náhradního dílu do 48 hodin. K tomu si vezme i hustou servisní síť. V Čechách a na Moravě mají 46 dealerů a servisních center. Příští rok počítají, že rozjedou jejich Access Cup tak, aby přerostl v seriál pravidelných závodů.

Když jsme v úvodu napsali že Access nedostatkem novinek netrpí, a v testu byl jen Limited, nepřepsali jsme se. Na ty další novinky si ovšem musíte počkat zase do některého z dalších čísel.



Text: L. Post

Foto: Access Motor

Access Tomahawk 300 Limited

motor:	kapalinou chlazený čtyřdobý jednoválec SOHC, dva ventily
objem:	280 ccm
výkon:	20 k (14,2 kW) při 8 200 ot/min
točivý moment:	neudáno
plnění motoru:	karburátor Mikuni BSR33
převodovka:	variátor s jedničkou a zpátečkou
startér:	elektrický i ruční
brzdy vpředu/vzadu:	hydraulické kotoučové, 2x165 mm/ 1x220 mm
rozvor:	1270 mm
světlá výška:	230 mm
výška sedla:	800 mm
hmotnost:	211 kg
rozměry dxšxv: 1	825 x 1230 x 1140 mm
pneumatiky vpředu/vzadu:	21 x 7 - 10/ 20 x 11 - 9
objem nádrže:	14,8 l vč. rezervy

