

..TEST: ACCESS MAX 5

MAXI STŘÍKÉÉÉÉJ!



Nestává se tak často, že na tak malých mašinách najdete vstříkování. Teda často, nestává se to prakticky vůbec... Takže Access tím vlastně ukazuje cestu dalším značkám, i když ruku na srdce, lidem čtyřkolového světa v hi-tech inovacích určitě není...



MOTOR
BRZDY
ŘÁZENÍ
PODVOZEK
OVLÁDÁNÍ
ZPRACOVÁNÍ
CELKOVĚ



vyhlazení křivky točivého momentu (protože ani sebelepší karbec úplně nesmaže přechody mezi jednotlivými režimy), bezproblémovější startování (což se hodí zejména u čtyřkolky, protože, když jí třeba otočíte přes budku, tak se vám vyleje plováková komora a karbík je na suchu) a pak to bývá znát na spotřebě,

Access Max byl typickým příkladem staré školy malých pracovních čtyřkolek – malý nenáročný motor, subtilní lehká stavba, pohon sekundáru řetězem a tuhá zadní náprava pro maximální jednoduchost konstrukce. Jenže i on podlehl trendům doby a místo osy už mu mezi zadními koly pracuje modifikovaná lichoběžníková náprava (modifikovaná proto, že spodek tvoří sice klasický trojúhelník, nahoře je tu z něj ale jen jedno rameno), motor už je taky větší, jen řetězový pohon dražší kardan dosud nenahradil.

Místo toho nahradilo vstřikování dřívější karburátor Mikuni a posunulo tak Maxe do lepší společnosti mašin, kde je sytič sprosté slovo a změny počasí nebo tlaku budí jenom sebevědomý úšklebek. Často padá otázka, jestli s náhradou karburátoru systémem EFI dochází taky k navýšení stádečka koní v motoru. Odpověď prodejců bývá často vyhýbavá, něco v tom smyslu, že určitě, protože je to znát při jízdě. Pravdou je, že smyslem vstřikování u těchto motorů není nárůst výkonu, ale spíš



» Access je uživatelsky nenáročná mašina, která těží ze své nízké hmotnosti

:::ATV:::

inzerce



ZÁBAVA



již od: **209 900 Kč**
včetně DPH

WWW.AC-USA.CZ



i když třeba u tříkila to pravděpodobně ani moc nepoznáte. Prostě, ve vstřikování je budoucnost. Max je přesně ten typ čtyřkolky, který si celá řada z vás pořídila jako svůj první stroj, než jste se odhodlali pro něco většího, ale nezřídka u něj zůstávají čtyřkolkaři léta, protože zjistí, že vlastně ani nic většího nepotřebují. Jestliže od mašiny očekáváte jednoduchost ovládání a maximální technickou nenáročnost, tak jste na správné adrese – Max toho skutečně moc nepotřebuje a všechno je tu dobře přístupné. Jestliže něčím při údržbě ztrácí, tak je to řetěz zadního náhonu, kde je třeba klasicky mazat. Jinak je to jenom o benzínu a oleji pro motor.

LEHKOU NOHOU

Jezdecky je to dost stejné jako s technikou – maximální jednoduchost ovládání. Oproštěné od momentů vznikajících v pohonu je řízení Maxe krásně lehoučké a v řídkách cítíte velmi přesně zpětnou vazbu od podvozku. Řídky jsou na můj vkus dost úzké, je to ale dané tím, že prostě k tak lehkému ovládání širší nejsou

potřeba. Otočíte s nimi čtyřkolku doslova na místě, s rozvorem 1270 mm to není žádná věda. Podvozkově se Max velkým mašinám nevyrovná, odpružení odpovídá dosahovaným rychlostem, určitě výrobce nespočítal tlumiče pro skákání a další vylomeniny. Pracovat tu můžete s nastavením tuhosti pružiny, hodně udělá i nahuštění gum.

Třístovka je v první řadě malý pracák, to dává na srozuměnou jak už zmíněný podvozek, tak i motor. Papírových 20 koní sice znamená, že se Max rozmotá na slušnou maximálku, ale běžně se budete pohybovat někde kolem šedesátky. Kde pocítíte výkon asi nejvíc, jsou výjezdy. Tam už je dobře nehrát si na hrdinu a pod kopcem zařadit v kulise jedničku (tady to značí redukcii), pak má stroj o poznání větší chuť poprat se se stoupáním a uveze vás klidně i dva, což u takového prcka moc nečekáte. Samozřejmě, že primárně tu pro dva pasažéry není místa na rozdávání a je to hodně o tulení... Max taky hodně těží ze své lehkonohosti, kdy při váze 243 kilo je tak o metrák lehčí i než běžná pětistovka.



Takové kratochvíle jako je jízda po dvou, pak tím pádem u něj jdou jedna radost.

Access myslel i na to, že s sebou často potřebujete něco odvézt – sice nemá místo pod sedlem, ale v předních blatnících jsou dvě uzamykatelné schránky na drobnosti. Když na to přijde, má Max 5 EFI v základu bohaté rámoví, kam toho pak složíte ještě mnohem víc.

Dobrou zprávou je, že EFI se neodrazilo na výsledné ceně Maxe a tak modernější mašina pořád vychází za hodně slušnou cenu 99 900 Kč.

Text: Dan Pejzl
Foto: Pan Dejzl

Access Max5

Motor	vodou chlazený jednoválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	359 ccm
Max. výkon	20/31 k (15/23 kW)/7500 ot./min.
Max. točivý moment	21 Nm/3500 ot./min.
Plnění motoru	vstřikování
Převodovka	CVT
Pohon	2WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-12/25x10-12
Rozměry dxšxv	2060 x 1215 x 1210 mm
Rozvor	1270 mm
Světla výška	230 mm
Výška sedla	990 mm
Pohotovostní hmotnost	243 kg
Nádrž	15 l
Cena	99 900 Kč

