

# SVIŽNÍK S AUTOMATEM

TEMA K DOK: PŘEMEK VANĚK



Tomahawk byl předloni jedním ze dvou modelů, se kterými vyrazil Access Motor s kůží na český trh. V první evoluci byla v rámu dvěstěpadesátka, po pár měsících nastoupil stroj i jako třikilo a vedle verze s pevnou zadní osou se objevila možnost nezávislého zavěšení. Od začátku je možnost rekreačního sportáka osadit nejdříve doplňkem, ať už jde o sportovní tlumiče, výfuk nebo řídicí jednotku zapalování. Po vzoru hesla *To nejlepší nakonec* se jako poslední varianta objevila variátorová čtyřstovka a právě největší z rodiny Tomahawků se stal objektem našeho zkoumání.

Vztah značky ke sportu ukazuje třeba španělský značkový seriál nebo masivní účast Accessů v hobby závodech, kde variátorové třístovky ovládají svoji třídu. Při konstrukci podvozku se nechali Tchajwanci inspirovat ostrou japonskou technikou a pokud jde o rozměry, je čtyřstovka dospělá sportovní čtyřkolka. Trubkový rám je sázkou na jistotu, šířka předních ramen je pro sport akorát a zadní vidlice je hliníková, poctivě svařená ze dvou masivních odlišk. Plasty jsou stejné jako na variantách s menšími motory a tchajwanské zpracování vzbuzuje důvěru na první pohled. U verze Limited je na co koukat i díky originálním polepům, které jsou v ceně stejně jako lepší tlumiče, ráfky z hliníkového plechu a sportovní řídicí jednotka zapalování. Zatímco šasi a vzhled jsou jako by z oka vypadly třístovce a dvěstěpadesátce, pohonná jednotka je jasným krokem k zajímavým zážitkům. Důležitý je samozřejmě vyšší objem, ale ještě větší rozdíl představuje použití čtyřventilové hlavy válce s jednováčkovým rozvodem a sportovního variátoru FCC. V ceně čtyřstovky je registrační značka a podmínkou pro její získání bylo udržet výkon na hranici dvaceti koní. Zajímavější informací je, že ve verzi off-road je koní lehce přes třicet a ve spojení s novým variátorem je hned o zábavu postaráno.

### Bezhrzdáky akorát do rukou

S příchodem čtyřstovky by se dalo říct, že Tomahawk dostal to, co si jeho podvozek od začátku zasloužil. Ne že by dvěstěpadesátka nebo třístovka ve své třídě zaostávaly, ale tuhý rám a konstrukce zavěšení kol dávaly vždycky najevo, že by mohly krotit o hodně silnější agregát. Ten se konečně objevil v případě čtyřkila a první svezení okamžitě ukáže, zač je toho čtyřventil. Sladění živého jednoválce se sportovním variátorem si zaslouží pochvalu a i když s mašinou vletíte na motorkosovou trať, nemáte se za co stydět a svezete se parádně. Ze zatáček vytahuje motor čtyřkolku hned po stisknutí páčky a na rovinách motor točí až za roh. Když před zatáčkou Access utrhnete a hned mu přidáte, máte pocit, že jste zařadili nekonečný kvant a můžete letět bokem co bude zákruta dlouhá. Pérování s dělenými pružinami pro lineární průběh a seřiditelné tlumiče jsou sestavou naladěnou pro hobby použití a i když neodoláte skokům, pro pružení na doraz se nedočkáte. S brzdami si v terénu můžete hrát jedním dvěma prsty a do rukou vám továrna vkládá široká bezhrzdová řídítka, se kterými se Access řídí

jedna radost. Sedlo s neklouzavým potahem umožňuje příjemné posezení po celý den a miniaturní digitální přístrojovka má pěkně udělanou stupnici otáčkoměru.

### Nekonečný kvant

Spojení čtyřventilové čtyřstovky s variátorem je v českých poměrech výjimkou a náš test ukázal, že je to možná až škoda. Hlavně pro každého, kdo by si chtěl v terénu nebo na trati užít ostřejší svezení, ale nechce se věnovat spojení a řazení. Se čtyřstovkou máte jednoduše o starost méně, ale motor tahá dost na to, aby se amatér nesháněl po koních a měl pořádko co kočirovat. Hmotnost je oproti ostrým čtyřstapadesátkám o něco vyšší, ale i díky tomu stroj odpouští pilotovi spoustu chyb a místo vyhození ze sedla ho nechá držet variátor v zápahu. Pro kombinaci rekreačního ježdění ve sportovním duchu jde podle nás o zatím nejlepší dostupnou čtyřkolku, pocit nekonečného kvantu stojí za to zažít a je jedno, jestli mašinu vyrobili v Americe, Japonsku nebo na Tchajwanu.



lehká digitální palubka



vyrovnávací nádobka centrálu



přední tlumič s progresivním pružením



### Technické údaje Access Tomahawk 400 Limited

Motor	kapalinou chlazený jednoválec, OHC/4
Objem	359 ccm
Kompresní poměr	11:1
Výkon	14,6 kW(29,5k)/7500 ot./min. (32 k verze off-road)
Plnění motoru	karburátor Mikuni BSR
Převodovka	variátor F.C.C.
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Rozvor	1270 mm
Délka x šířka x výška	1825 x 1230 x 1140 mm
Světla výška	230 mm
Výška sedla	800 mm
Pohotovostní hmotnost	227 kg
Pneumatiky vpředu/vzadu	21 x 7-10/20 x 11-9
Objem nádrže	15 l
Cena	129 900 Kč



WWW.FOTO.PŘEMEK.VANĚK

# SPECIÁL

## Z DOMÁCÍCH ZDROJŮ



Jaroslav Bažant

## Access Motor 450 Warrior Racing

Zastoupení značky Access Motor se nesoustředí jen na čtyřkolky, ale dodává na český trh také kompletní sortiment sportovního a závodního příslušenství od značek, které se mohou chlubit původem Made in USA.

trovství republiky a zajímavější reklamu si značka udělat nemohla. První evoluce pro závody jezdila poprvé v loňské sezóně, ale plně nabitá strojevna se objevila až v letošním roce. Na dílnu přišla sériová čtyřtřicetipadesátka a postupně se na ní začaly jeden po druhém montovat závodní díly. Výhodou bylo, že všechny sedly jak zadek na hrnec a protože nebylo potřeba na Accessu nic upravovat, byla raketa hotová během pár dnů, a to i přesto, že svůj výtvar mateřská továrna už asi nepoznala. Přední ramena jsou značky Houser z lehké a pevnější slitiny, proti sériovým jsou delší a osazené lepšími klouby.

Když máte za prodejnu plně parkoviště čtyřkolek a ve skladu všude zakopáváte o krabice se závodními součástkami, málokoho by nenapadlo zkombinovat obě věci dohromady. Tím spíš, že se v jedné z kanceláří nachází i dost velký bezmозek na to, aby se nebal s kompletně osazenou čtyřpáde bojovat na závodních tratích. Pokud jde o pilota, řeč je o Jarově Bažantovi, který na Accesech začal závodit už v době, kdy továrna dělala jen variátorové čtvrtlitry a třikila. Když tchajwanská značka přišla se čtyřpáde, byl přechod do vyšší třídy jasná věc a jak začaly do skladu v Žebráku přicházet bedny z Ameriky, nikdo neváhal, čím Warriora osadit. Během krátké doby vznikl v dílnách Accessu první tchajwanský speciál pro mis-

**Nesmrtelné řízení**  
Zajímavostí speciálu ze Žebráku jsou vzduchové tlumiče FOX, na nich závodí snad celá Amerika a obrovskou výhodou je hmotnost. Každý tlumič váží kilo a půl a díky vzduchu je chod jak do peřiny. Nastavit se dá na co si vzpomenete, chod nahoru, dolů, rychlost v první třetině, ve zbytku zdvihu, tvrdost, prostě všechno. Vzduch se jednoduše přidává přibalenou pumpičkou, tlak se dá snadno



# SPECIÁL Z DOMÁCÍCH ZDROJŮ



změřit a tlumiče se dají přizpůsobovat i různé teplotě vzduchu. Tyč řízení je opět Houser z pevnější slitiny, uložení řídítek je uchycené na silentblocích a řídítka samotná jsou další specialitou v závodním poli.

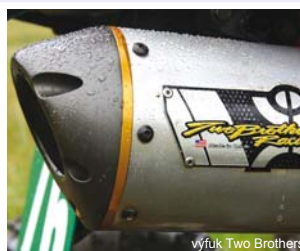
V rukou má Jarda Fasty s odpruženými konci, řídítka jsou složená ze třech částí, které jsou měnitelné. Při pádu se řídítka ve spojích jen ohnou, ale nikdy se nestane, že by se zlomila a to, že by Access nedojel kvůli poměrně běžné závadě, se prostě neděje. Při hodně velké ráně je akorát řídítka potřeba rozebrat, zase složit a všechno je zas v lati jako když střílí. Tvrdost odpružení řídítek se dá navíc ladit výměnou silentbloků a aby změn na řízení nebylo málo, používá Warrior ještě rotační tlumič. Motoru se montéři na dílně nějak výrazně nevěnovali a původní buchar je osazen lehčím pístem a válcem s kompozitovou vnitřní stěnou. Jde o díly, které jsou součástí kitu přímo od výrobce a nějaký kůň navíc se v Accessu ustájí

po zprůchodnění airboxu několika zásahy vřtačkou. Přesný výkon nikdo nezná, ale podle pilota je koni stoprocentně dost a s „těčkovým“ pístem se jednoválec snáz točí a reakce na plyn jsou rychlejší.

## Gumová konstrukce

K dobrou pohonné jednotky slouží i výfuk Two Brothers, který dělá takový rachot, že byste původ quadu nehádali, ani kdyby měl Jarda tchajwanskou vlajku přes celá záda. Jednoduše škoda neslyšet a když se poprvé Access řítí do kopce podél lesa, nebylo v tu chvíli nic lepšího než všeho nechat a poslouchat si závodní rachot. Při výměně originálních komponentů za závodní nemohl pozorost uniknout zadní tlumič a co je zajímavější, tak i kyvka. Místo sériové hliníkové najdete teď vřadu masivní svařencec Houser s vřztyhami na několika místech. Konstrukce z chrommolybdenové oceli je nezníčitel-

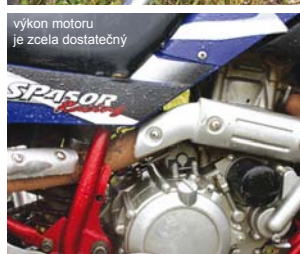
ná a o něco delší, tím se zlepšila reakce pérování a Access kopíruje díry s větší ochotou. V kyvce je uložena osa Dominator II, která ve Státech vyhrává testy pevnosti kde se dá. Osa je širší a přestože jde o kus materiálu, není ani těžší. Po úpravách se dostala širka stroje na 129 centimetrů, tedy přesně pod povolenou hranici a o dvanáct centimetrů víc než původně. Přední i zadní kola jsou ITP s vřztyžením, to zamkne gumu, která se potom nemůže i po průrazu svléknout. Pneumatiky přišly ze stejné továrny jako kola a konstrukce pneumatik je taková, aby guma fungovala jak má. Kvůli dopadům je vřzadu obutí s menším průměrem osmi palců, ale vyšším profilem pro lepší pohlcování nárazů. Co byl závodák v původním provedení úspěšně kryjí i ořezané plasty s pletivem místo světla a spojit tchajwanskou mašinu, americké díly a českého pilota se ukázalo jako nápad, který nemá chybu.



vřfuk Two Brothers



nerozbitná kyvná vidlice



vřkon motoru je zcela dostatečný

Účast speciálu s původem na Tchajwanu, navíc přímo někým od dovozce, se u nás nevidí a tak jsme se zeptali pilota, jak závodní čtyřipade vznikla a jak je na tom v porovnání se závodáky ze zbytku světa:

„Jezdím české mistrák a k tomu i hobby závody. K závodům jsem se dostal tak, že jsem nikdy nezavodil na ničem, ale když jsme začali vozit čtyřipadky, tak mě to dostalo. Začal jsem jezdit hobby s variátorem, ale trochu mi to snad jde a hlavně mě to baví, takže s jidlem rostla chuť a když přišla čtyřipade, nebyla jiná cesta. V republice jsem kolem desítky a z hobby závodů se mi podařilo vyhrát v Pacově. Je to samozřejmě o náhodě a o štěstí, Michalovi Prskavcovi přestala jet mašina, na startu se mi podařilo předjet Petra Fedka, kterej se za mnou držel až do konce, ale podařilo se mi dojet před ním. Když srovnám Warriora po naší úpravě se zbytkem startovního pole, tak čtyřipadka má výhodu i nevýhodu v tom, že je těžší. Výhoda je na mokru nebo když je naklouzáno, tak čtyřipadka je zabořená, dokáže přenést sílu motoru a táhne. Nevýhoda je na skocích, když je potřeba doletět někam daleko, ale pokud jde třeba o pérování nebo zavěšení, tak mašina je stoprocentně srovnatelná s Japoncema. Hlavně protože je osazená tím nejlepším, co se dělá, takže funguje, dá se na ní během závodu spolehnout.“