



# NEVĚŘÍM...

Čtyřkolky Access jsou u nás už několik let prodávány prý pro turistiku, a nejdříve pro rekreační sport. Proto mají světla, blinkry, prostě schválení na silnici. Nový model Warrior 450 je na tom stejně a jeho dovozce mi sdělil, že tyto čtyřkolky nejspíš nebudou vylepšovány doplňkovými díly pro účast v závodech, to že je doména jen dávno zavedených světových výrobců sportovních strojů. Jenže třístovky Access ve své třídě vloni zcela opanovaly trati českých seriálů, a když jsem nyní vyzkoušel Warrior 450, tak skromnost už vůbec není na místě, v pouhou turistiku nevěřím.





Jinde to asi není tak snadné, aby testoval kompletní redakční kolektiv. My jsme si ale Access Warrior 450 nemohli nechat ujít, jezdili jsme oba. Byl k tomu totiž dost dobrý důvod. Při testu tohoto stroje nás podvědomí nutilo mnohem víc srovnávat, než při testu jakéhokoli jiného. Jednalo se ale o srovnávání nikoli s konkurencí, nýbrž se slabším modelem stejné značky, Tomahawkem 300 Limited. Tu třístovku totiž máme dobře naježděnou, je už rok součástí naší redakční flotily. Navíc jsme měli tentokrát zapůjčený stroj s plným výkonem, který sice nesmí na veřejné komunikace, ale tam nás to pochopitelně netáhlo.

Honza mladší se v loňské sezóně s třístovkou Access zúčastnil i několika sportovních podniků, má ji tedy v ruce, a tak jsme si nakonec i vyměnili role kdo bude jezdit a kdo fotit.

Podvozky třístovky i čtyřistapadesátky jsou konstrukčně v zásadě shodné, jejich hlavní předností proti mnohým konkurenčním strojům je jejich šířka, a tedy vynikající stabilita i v extrémních situacích. Čtyřistapadesátka má ale pochopitelně některé partie podvozku zesílené, protože výkonnější motor zvyšuje namáhání šasi. Už třístovka má v provedení Limited proti základní verzi lepší odpružení, které je alfou a omegou mezi podstatnými komponenty pro sportovní jízdu. Čtyřistapadesátka má ale

odpružení zas o krok dál a její nastavitelné tlumiče s progresivními pružinami určitě nejen zajistí dobrou konkurenceschopnost proti jiným strojům při sportovních podnicích, ale také vám třeba jen srovnají hrbatou polní cestu, nebo vás ochrání před následky některých pochybení.

Přestože není Access Warrior 450 určen vyloženě pro závody, je vybaven dobře fungujícími komponenty, které mohou stejně posloužit při sportu, jako pro bezpečnost jezdce při amatérském používání. Kromě kvalitního odpružení to jsou bezpečné široké pneumatiky na lehkých, ▶▶







hliníkových discích a pevné hliníkové nášlapy, zabraňující poranění nohy, která sklouzla ze stupačky.

Proti třístovce nemá Warrior 450 automatickou převodovku, řadí se nohou jako na správné sportovní motorce, také brždění zadních kol se ovládá nožní pákou a na levé páčce řídítek tedy není brzda jako u třístovky, ale spojka. Pro vyproštění v terénu nebo z parkoviště má ale i Warrior 450 zpátečku, kterou po zastavení a odblokování zámku zpátečky lankem,

ovládaným páčkou ze řídítek, řadíte nohou pod jedničku.

Proti slabšímu modelu jsou sportovní řešení i homologační doplňky - blikáče nejsou vsazeny do blatníků, takže nejsou tolik „na ráně“, dají se ale také pro používání čtyřkolky mimo veřejné komunikace snadno beze zbytku demontovat. Podobně na tom je i pěkná malá palubka, která podá nezbytné provozní informace při jízdě na silnici, v terénu je ale méně zranitelná.

### Hrátky v terénu

Po nastartování se z leštěného nerezového výfuku ozve charakteristický accessácký baryton, který i u třístovky už patrně balancuje na hranici hlukových předpisů. Pořádný zvuk k pořádnému stroji ale patří a ani v tom ohledu Warrior 450 nezklame - už z jeho zvukového projevu je patrný příslib nekročeného výkonu.

Jednička, spojka a vpřed na trať! Nějak nám nasněžilo, vespod je bahnitá břevka, ale na nových pneumatikách není takový terén zdaleka tak kluzký, aby to mohlo







vadit. Vadí jen první sprcha bláta, a pak, když už je všechno jedno, si to člověk teprve užije. Warrior má proti třístovce pořádný kus výkonu navrch, jen se nesmí zapomínat řídit, ale to je jako na motorce, jde to samo. Do zatáčky se dá Access poslat trapem i na suchu, je dost široký, na dvě kola hned tak nejede a stačí vysednout na blatník, aby se průjezd zatáčkou pojistil. Na blátě a sněhu je to jednodušší, vrknete si v zatáčce plynem, výkonný motor v mžiku utrhne zadní kola do smyku, říditky kontra, jen maličko ubrat, aby byl průjezd bokem efektní na fotku...

Na závodech se samozřejmě jezdí čistěji, daremný smyk zdržuje, ukrájete zlomky vteřin, které pak mohou chybět. Ale nám to nedá, není kam spěchat a radost z ovladatelnosti při jízdě bočními koly dopředu nám nedá myslet na čistotu stylu. Stejně je to se skoky. V závodě má smysl skákat do dálky, do výšky je to špatně. Tady se ale Honza pokoušel skočit co nejvýš, než půjde odpružení na doraz... trvalo mu to několik pokusů, než potrápil podvozek a opět ocenil rozdíl od třístovky. Pravdou je ale také to,

že kdo nehledá limity obou strojů, asi by v pérech a tlumičích třístovky a čtyřstapadesátky rozdíl necítil.

Pro závody, když se opravdu bojuje o umístění, tak tam už je všechno trochu jinak. Pro sportovní podniky vyšší úrovně je poměrně běžná kompletní výměna odpružení a některých dalších komponentů za speciální. I tyto sady má dovozce čtyřkolek Access pro ČR, ASP Group s.r.o., v nabídce. Široký sortiment dílů pro sportovní úpravy čtyřkolek pocházejí od několika amerických výrobců. Nakupují je tu na vyladění čtyřkolek pro závody majitelé strojů známých světových značek. Že by se ale letos neobjevily v závodech čtyřstapadesátky Access Warrior, možná ještě s doplňkovými díly a sem – tam některý jejich jezdec nestál na bedně, tak tomu nevěřím. ■

Honza Čejchan, foto: autor a Jan Čejchan ml.



Access Warrior 450 Limited	
motor	448,8 cm <sup>3</sup> , 1v, DOHC
chlazení	kapalinou
výkon	38,5 kW při 6 500 ot/min
převodovka	5 + zpátečka
sekundární převod	řetězem
pohon	4x2
hmotnost	219 kg