

# Prémiová zábava za ľudovú cenu

## Najskôr šport a potom práca

Minuloročné zvezenie s krátkou verziou Maxa bolo celkom adrenalínovým zážitkom a vďaka kombinácii výkonného motora, krátkeho rázvoru a ľahkého ovládania som sa viac venoval zábave v podobe dlhých kontrolovaných driftov a rýchlych prejazdov úzkymi lesnými cestami, ako riešiť úžitkové vlastnosti tohto divoča, ktoré sú mimochodom veľmi dobré. Jednoducho Max ma neustále lákal k veciam, ktoré sa s označením „pracant“ nezlučujú. Už vtedy ma napadlo, že dlhšia verzia by mohla priniesť pokoj a rozvahu, ktorú k práci potrebujete.

Značka Access s predstavením výkonného úžitkového modelu Max 700 urobila v minulom roku poriadny skok vpred a zaradila sa medzi ďalšie renomované značky, ktoré disponujú veľkoobjemovým jednovalcom. Krátka a výkonná štvorkolka nadchla svojím športovým prejavom a ochotou púšťať sa aj do toho najnáročnejšieho terénu. Je tu však rok 2014 a s ním prichádza ďalšia dobrá správa v podobe predĺženej verzie tohto modelu s označením Max 700i Long 4x4.

Access Max 700i Long 4x4

## Extra centimetre navyše

Pri zbežnom pohľade na predĺženú verziu modelu Max bez doplnkovej výbavy vôbec nemáte pocit prehnane veľkej a robustnej štvorkolky. Konštruktéri myslím že odvedli výbornú prácu, keď aj predĺžený Max si zachováva dynamickú a športovú siluetu krátkej verzie. Na druhej strane, rázvor narástol o 180 mm na konečných 1 440 mm. V kombinácii so zadným boxom Kimpex vzniká veľké a pohodlné kreslo stvorené na jazdu vo dvojici. No a ako sme sa presvedčili v teste, ponúka naozaj dostatok miesta pre dve dospelé osoby. Spolu s rázvorom samozrejme narástla aj dĺžka, ktorá sa zväčšila o 160 mm na konečných 2 220 mm. Táto dĺžka však ešte stále ponúka dostatok priestoru na manévrovanie aj v tesnejšom teréne a Access určite patrí medzi najobratnejšie predĺžené štvorkolky na trhu.



## Bohatá výbava už v sérii

Predĺžený Max vás bude hýčkať aj bohatou výbavou doplnkov, ktoré na vás čakajú už v sériovom prevedení. Základ tvorí už spomínaný zadný box Kimpex vybavený robustnými madlami, ktorý je doplnený opierkou a vyvýšeným podsedákom pre spolujazdca. Na prvý pohľad to nie je to najluxusnejšie, čo sme v oblasti starostlivosti o spolujazdca videli, no zdanie v tomto prípade klame a posed je skutočne komfortný. Plusom je samozrejme aj možnosť rýchlej demontáže a štvorkolka sa premení na jednomiestnu v priebehu pár minút. Ďalším prvkom výbavy je čelná kapotáž, ktorá okrem ochrany, prináša aj extra odkladacie priestory a jednu 12V zásuvku a USB konektor určený na nabíjanie zariadení vybavených takouto zásuvkou. Max má okrem toho ešte jednu 12V zásuvku, ktorá je umiestnená na pravom blatníku. Možnosť pripojenia rôznych elektrických zariadení je tak bezkonkurenčná. Z ďalšej výbavy spomeniem ešte výkonný elektrický naviják, hliníkové ráfy, kovové nosiče, ochranný rám vpred, kryt podvozku a homologované ťažné zariadenie.



## Výkonný jednovalec

Už počas minuloročného testu zanechal moderný jednovalec o objeme 686 ccm výborný dojem a na nedostatok výkonu sa sťažovať nebudete. Platí to aj v prípade predĺženej verzie a 50 k výkonu a 55 Nm krútiaceho momentu si hravo poradí s extra 50 kg hmotnosti navyše. V praxi to znamenalo zaradenie rýchleho prevodu „H“ a potom už len nechať motor spracovať. Pomalé presuny náročným terénom alebo rýchla akcelerácia nerobia motoru žiaden problém. Ak radi jazdíte v teréne na istotu je tu potom aj pomalý prevod „L“, ktorý však okrem extra sily prináša aj celkom slušnú maximálku a v teréne si často vystačíte aj s týmto prevodom. K motoru snáď len jedna výtka, ktorá sa týka radenia jednotlivých prevodov, ktoré zapadali trochu sťažka, no išlo prakticky o úplne novú a surovú štvorkolku, preto je viac ako pravdepodobné, že sa to postupne zlepší.

## Maximálna prejazdnosť

Keď sa pridávajú podvozku centimetre navyše, tak to má vždy svoje pre a proti. V prípade predĺženého Maxa mám však pocit, že klady vysoko prevažujú prípadné nedostatky. Spomínaných 180 mm extra rázvoru prinieslo stabilitu navyše, ktorá je citeľná v náročnom a strmom teréne, kde krátka verzia vyžadovala aktívnejšiu prácu jazdca. Predĺženým podvozkom neutpela ani svetlá výška a prejazd veľkými nerovnosťami stále zvláda s istotou. Samozrejme, mierne utpela obratnosť štvorkolky, no výkonný motor dokáže extra centimetre kompenzovať. Riadenie tak v drvinej väčšine situácií zostáva ľahké a jedine pri zapnutom náhone 4x4 v kombinácii s aktivovanou uzávierkou pociťujete zvýšený odpor. Prémiová a podstatne drahšia konkurencia to rieši pomocou posilňovača riadenia, ktorý na Accesse zatiaľ nenájdete, no pri pohľade na jeho výbornú cenu tento doplnok s radosťou oželiem.

## Záver

Modelová rada Access Max 700 je pre mňa príjemným prekvapením a za cenu, ktorá je podstatne priaznivejšia sa výkonom a jazdnými vlastnosťami približuje prémiovej konkurencii. Osobne ma oslovila práve predĺžená verzia, ktorá pomohla zvýrazniť úžitkové vlastnosti štvorkolky bez toho, aby príliš utpeli športové jazdné vlastnosti.

### Access Max 700i Long 4x4

**Cena:** 6 545 Eur

**Motor:** 686 ccm, 4 ventily, SOHC, R1

**Výkon:** 50 k pti 5 000 ot./min.

**Krúť. moment:** 55 Nm

**Prevodovka:** automatická s plynulým prevodom CVT, kardanový hriadeľ

**Rozmery (D x Š x V):** 2 040 x 1 200 x 1 252 mm

**Rám:** kolískový, pozváraný z ocele. rúrok

**Hmotnosť:** 305 kg, **rázvor:** 1 260 mm

**Výška sedla:** 800 mm

**Objem pal. nádrže:** 21 l

**Pneu:** vpred: 25x8-12, vzadu: 25x10-12

**Homologizácia:** áno

**ATV na test zapožičal:**

**ASP Group, s. r.o., Žebrák (CZ)**

# TGB



**TGB**  
**BLADE 550i IRS**  
**FACE LIFT**



**+ NAVIJÁK**  
**TGB 3000**  
**ZDARMA**

**WWW.TGBMOTOR.CZ**

**Cena TGB Blade 550i Face Lift:**

**5 850 EUR** včetně DPH a SPZ

Cena se může měnit v závislosti na kurzu CZK vůči EURO.



**ASP Group**  
DISTRIBUTING

**ASP Group s.r.o.**

Autorizovaný dovozce TGB do SR a ČR

**www.aspgroup.cz**

**Tel.: +420 311 577 222**

**HLEDÁME NOVÉ PRODEJCE**

# Chceš GUĽKU?

Značka TGB v očiach našinca väčšinou evokuje obľúbené ATV, ale u nás sa predáva aj šesť modelov praktických a celkom lacných skútrov tejto značky. TGB Bullet 125 RS nie len tak obyčajný skútrík, ktorý by len plnil miesto medzi konkurenciou. Testovaný model nesie označenie RS a tým je dané, kam smeruje a koho chce osloviť. Teda športovcov a užívateľov, ktorým slovo racing je blízke.

## Bullet z pohľadu techniky a spracovania

125 kubikov a 9,1 koňa v štvortaktnom motore má svoje čaro. Nehľadajte tu síce vstrekovanie, ale spoľahlivý motor za dobrú cenu. Motor aj keď športovo ladený je v prvom rade úsporný, a hlavne akčný rovno zospodu. A to šport potrebuje. Vzadu je síce iba jeden klasický skútrový tlmíč, ale zadné koleso je neštandardne pri tejto veľkosti skútra uchytené na oboch stranách, zľava na variátore, sprava na peknej odlievanej hliníkovej vidlici. Razom získavate pridanú hodnotu stability stroja pri vyšších rýchlostiach, či na nerovnostiach vozovky. Samozrejmosťou je elektrický i nožný štart a dva stojany – hlavný a bočný. Pozor! bočný je „samovracač“, a tak sa môže rýchlo stať, že motorku pri parkovaní položíte, alebo vám nejaký tínedžer zo záujmu chytí riadidlá a motorka padne na neho. Toto som už videl na vlastné oči. Na hlavný stojan ho dá ale i slabšia dievčina a skúšal som ho nakopnúť nožnou pákou a chytil na prvýkrát bez zaváhania. Pod sedlom skrýva Bullet miesto na integrálu a ešte jedno super prekvapenie - zásuvku na 12V.

TGB Bullet 125 RS



## Čo znamená RS v dizajne modelu Bullet?

Význam tohto slova je podtrhnutý na každom detaile tohto skútra. Slovo racing nájdete úplne všade. Pekne odznieva na zlatých predných teleskopoch, bočnej kapotáži alebo na sedle vpredu, ktoré je mimochodom lemované červenou nitkou. Hliníkové 13" disky v titánovej farbe sú lemované športovým typom nápisu a palubný prístroj má na pravej hornej strane kontrolku, ktorá evokuje kontrolku obmedzovača ako na okruhových strojoch. Vrátim sa k diskom a oceňujem nízko profilové obutie určené práve na vyvádzanie v športovom štýle. Slovo šport by nemalo význam, keby skúter nebrzdili dva zlaté brzdiče, ktoré zvierajú tvarované športové kotúče. A pozor – mini krídlo za sedačkou je ako z F1 a navyše predný blatník a čelo sedadla je v imitácii karbónu a to sa počíta! Tóóóľko radosti len v pohľade za 1 672 Eur. No super? Nenájdem nič negatívne? Toto: koncovka výfuku, tá jediná tu dostáva odo mňa mínus, lebo racingový výfuk dnes aj na skútroch vyzerá inak.



### ➤ TGB Bullet 125 RS

**Cena:** 1 672 Eur

**Motor / výkon:** 124,6 ccm, 4T/ 9,1 k pri 7 000 ot./min.

**Max. nameraná rýchlosť:** 101 km/h

**Brzdy vpredu / vzadu:** kotúčové

**Rozmery (D x Š x V):** 1 896 x 670 x 1 155 mm

**Hmotnosť / nádrž:** 118 kg / 6,8 litrov

**Pneu: vpredu / vzadu:** 120/70-12

Skútre na test zapožičal dovozca: ASP Group s.r.o., Žebrák

## Jazda, posed, brzdy...

Keď športový, tak po všetkých stránkach. Skúter má síce vyššiu svetlosť, ale to v meste alebo dedine vďačne oceníte. Už pri nasadnutí všetko smrdí športom, oceňujem rukoväť s výborným gripom a možnosť vystrčiť chodidlá cez výkroje v kapotách na podlahe. Moja výška 180 cm je presne nastavená na polohu kolien, vyšší jazdec už by mal s týmto problém. Prípadný spolujazdec potom ocení výklopné oceľové stúpačky. Motor má pekný zvuk, ale žiaľ nie racingový, koncovka je ale vec, ktorá sa dá ľahko vymeniť. Všimol som si, že na ceste má skúter vďaka agresívnemu dizajnu rešpekt okolitej premávky. Motor má silu ihneď zospodu, to je to, čo v meste potrebujem. Nárast je plynulý až do rýchlosti cca 80 km/h, potom je zrýchlenie pomalšie a rudička na rovne mimo mesto sa mi zastavuje presne na číslici 101 km/h. Obutie a podvozok znesie prudký náklon, ktorý je limitovaný nožičkami hlavného stojanu. Podvozok nie je húpavý, viac tvrdší ako mäkký, čo je výborné pri vyšších rýchlostiach. Brzdy sú vynikajúce a dosť presné, podvozok aj vďaka obojstranne ukotvenému zadnému kolesu je skúter mimoriadne presný a stabilný. Dovolím si malé racingové vyvádzanie a napr. niekoľko metrov dlhý úmyselný šmyk spôsobený zadnou brzdou si skúter vychutnáva a správa sa predvídavo a zároveň mám pocit, že mám všetko pod kontrolou. Dobrá, spoľahlivá technika s dobrou odozvou pre jazdca bez nepredvídaných anomálií. Takže po všetkých chválach teraz mínusy: chýbajú mi moderné LED diódy vo svetlách, samovraciaci bočný stojan je katastrofa, nešportová koncovka výfuku narušuje koncept „Racing“. Bum a to je všetko. Hodnotenie: za tie prachy sa určite oplatí.