

# TOMAHAWK POSILOVAL

- + PROVĚŘENÁ TECHNIKA, VYPADÁ DOBŘE
- V TŘÍDĚ 300 CCM SI NEZAJEZDÍTE



Nejrozšířenější sportkou s obsahem do 300 ccm je bez debat čtyřkolka roku Access Tomahawk. Je na trhu už pár let a zatím si ho koupilo už kolem patnácti set zákazníků, navíc je Access už druhým rokem nejprodávanější značkou na trhu. Svoje kvality předvádí prakticky ve všech hobby závodech, kde skoro na jinou malou sportku nenarazíte.



» Se čtyřstovkou je kopec zábavy jako s menším bráchou



není žádný extrémní silák, ale to od třídecky ani čekat nemůžete. A možná zrovna tohle byl důvod, proč se výrobce rozhodl zastavět do prověřeného rámu o něco větší motor. Rám i podvozek na to mají, tak by to nemusel být tak špatný nápad. Podařilo se – Access SP 400 R měl svou českou premiéru na jarním Motocyklu a hned pár dní na to už jsem si na něm zajezdil.

### KUBÍKY I KONĚ NAVÍC

Jestli teď čekáte, že si tu přečtete, jak nová čtyřstovka je úplně jiná než staré tříkilo a že jede jako voheň a trhá dlažební kostky z náměstí, tak jste vedle jako jedle. Ono se totiž za čtyřstovkovým objemem skrývá nějakých 360 kubíků a to je sice proti 280 u třístovky o dost víc, ale ne revoluce. A víc je tam i koníků – místo dvaceti jich tam je třicet (verze bez spz), ovšem ten rozdíl není nijak nebetyčný. Citelnější je posun krouťáku, 80 kubíků navrch se tam projevit muselo, a tak motor teď víc nakládá od středních otáček a má logicky i silnější vršek. Odspodu to takový rozdíl není, protože kromě většího vrtání a zdvihu dostal jednoválec i úplně novou čtyřventilovou hlavu, a jak známo, čtyři ventily způsobují lepší vršek, na spodek jsou lepší staré dobré dva. To ale u variátoru zas tak moc nevádí, protože tady na nízké točky moc nejezdíte a taky záleží na nastavení variátoru. Access nenechal nic náhodě a kromě toho, že změnil motor, tak zesílil i součástky za ním, jiný variátor od F.C.C. má odlišné nastavení, silnější řemen a jinak vypadají i převody v převodovce. Takže suma sumárum, čtyřkilo vypadá skoro stejně, ale uvnitř je toho dost jinak.

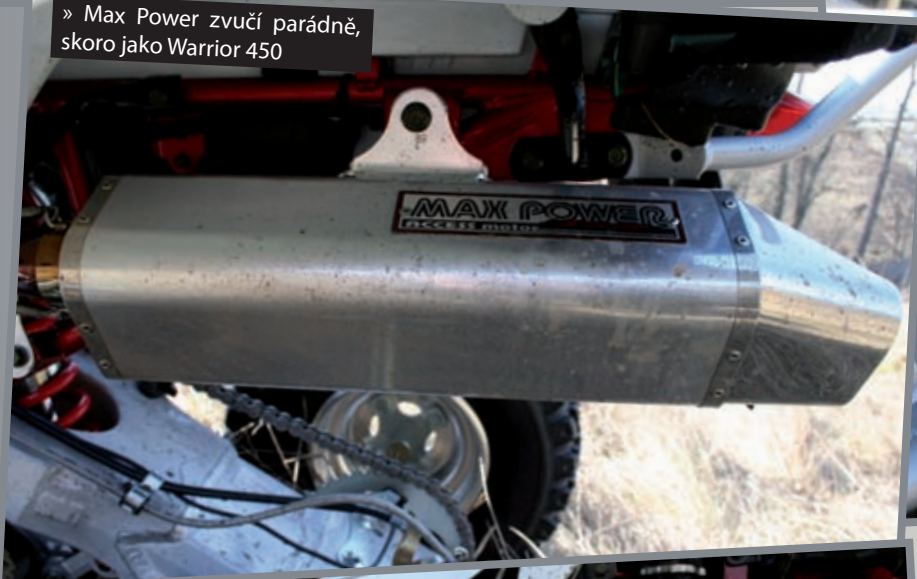
### 450 NEČEKEJTE

Konec března provázelo vysloveně aprílové počasí, a tak se zdálo jako zázrak, že zrovna na focení svítilo pár minut sluníčko a vznikly tyhle fotky. Pár minut na to na nás zase nachumelilo...

K jízdě na Tomahawku už za ty roky, co je na trhu, vyšly stohy testů, jenom v Quadu jich už pár bylo. Ve všech vycházel tenhle quad celkem pozitivně. Spousta lidí si myslí, že když odjede z krámu na Tomahawkovi, tak si právě koupili závodní mašinu, se kterou budou skákat lavice s prstem v nose a mašina z toho bude radost bez sebe. Tak takhle to úplně není. Access je sice hned z quadshopu slušně vybavený, ale tahle sestava vám bude fungovat na lehčí tratě, případně cross-country nebo prostě na normální ježdění a výlety. Potom všechno pracuje tak, jak očekáváte, a tak jak má. Hydropneumatické tlumiče jsou od výroby nastavené celkem na tuho, tak není od věci je o něco povolit tak, aby podvozek pobíral víc nerovností a vůbec si pohrát s nastavením, protože když už se to štelovat dá, tak by bylo škoda to nevyužít. Relativně malá mašina má tak akorát široký předek, jestli budete častěji jezdit po trati, tak si ho určitě rozšíříte, jinak to stačí. Brzdy pracují s citlivým nástupem a i na nezajeté mašině už fungovaly normálně, takže ani tady problém nebude. Masivní kyvka celkem budí důvěru. Že je čtyřstovka víc sportka než menší tchajwanská tříkila dokládá i použití minimálního panýlku s displejem, který dává jen základní informace a je tam jen pro formu, protože s tímhle quadem stejně budete víc řídit mimo cesty, než že byste ladili formu na asfaltu. Pro cestu na focení jsme s sebou vzali ještě ostrého Warriora 450, abychom se neteplili na jedné mašině a tak trochu i pro srovnání. Asi je třeba připomenout, že Tomahawk 400 nerovná se o trochu míň Warrior 450. Čtyřkilo je prostě hobícká záležitost pro široké davy quaderů, kterým třeba už nestačí jejich 250 a třístovky, ale ještě nechtějí jít do něčeho ostřejšího. Navíc má variátor, takže si na něm zajezdí opravdu kde kdo. Porovnávat výkony 400 a 450 je tedy nesmysl, nedá se to, má totiž mnohem blíž k původní SP 300, a tak je potřeba na něj nahlížet, a to i co se týká podvozku. Solidní fungující technika, pěkný

Vděčí za to v první řadě solidním cenám, za které se dá nová mašina koupit, ale i dobrému zázemí importéra a rozšířené prodejní síti. Nad to je tu velmi pěkný design a solidní technika. Na třístovku je totiž Tomahawk celkem dost široký s nízkým těžištěm. Motor

» Max Power zvučí parádně, skoro jako Warrior 450



» Motor i kartery vypadají podobně, ale uvnitř se změnilo hodně



» Stejný panel má i Warrior



» Řadit netřeba, variátor to zařídí



kukuč, ale výkonem vás nijak nepřekvapí, i když jede znatelně víc než třístovka. Je to dobře, třicet koní s variátorem pracuje nezáluďně a rozhodně vás nikde neskopne ze sedla. Co opravdu potěší, je parádní zvuk z koncovky Max Power, který je skoro stejně hustý jako u Warriora.

### MIMO OBLÍBENOU TRÍDU

Nový SP 400 R přichází ještě s dalšími vylepšeními proti třístovce. Na první pohled je od sebe odlišíte podle toho, že čtyřkilo má červeně lakovaný rám nebo že blinkry se přestěhovaly z okrajů předních blatníků na tykadla, tak jak to má 450, pak má hliníková řídítka a páčky a LED displej jako 450. S plnou náloží ve verzi Limited (výfuk, nárazník, tlumiče, disky, nášlapy, polepy) za něj dáte 139 900 Kč, ostrá 450 ovšem stojí jen o deset víc... Nakonec si ale neodpustím jednu výtku, a to docela zásadní – se čtyřstovkovým objemem totiž už můžete zapomenout na to, že byste s Accessem jezdili v závodech třídy 300 ccm, která vlastně vznikla kvůli Tomahawkovi. Na tratích se tak budete muset popasovat s ostřejšími stroji a to bude docela překérka...



Text: Dan Pejzl

Fotky: Dan Pejzl

### Access SP400R

<b>Motor</b>	čtyřdobý kapalinou chlazený jednoválec
<b>Rozvod</b>	DOHC/4
<b>Zdvihový objem</b>	360 ccm
<b>Max. výkon</b>	30 k (23 kW)
<b>Max. točivý moment</b>	neudán
<b>Plnění motoru</b>	karburátor Mikuni
<b>Převodovka</b>	CVT
<b>Pohon</b>	2WD
<b>Brzdy vpředu/vzadu</b>	hydraulické kotoučové
<b>Pneumatiky vpředu/vzadu</b>	21x7-10 / 20x11-9
<b>Rozměry dxšxv</b>	1825 x 1230 x 1140 mm
<b>Výška sedla</b>	800 mm
<b>Rozvor</b>	1270 mm
<b>Pohotovostní hmotnost</b>	211 kg
<b>Nádrž</b>	15 l
<b>Cena</b>	139 900 Kč (Limited)