

# SVIŽNÍK S AUTOMATEM

TEMA KOLY: PŘEMEK VANĚK



Tomahawk byl předloni jedním ze dvou modelů, se kterými vyrazil Access Motor s křídly na český trh. V první evoluci byla v rámu dvacetipadesátka, po pár měsících nastoupil stroj i jako třikilový a vedle verze s pevnou zadní osou se objevila možnost nezávislého zavěšení. Od začátku je možná rekreace nebo sportovní zážitky osadit nejedním doplňkem, a 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 nejvtípuší z rodiny Tomahawk se stal objektem našeho zkoumání.

Vztah značky ke sportu ukazuje třeba španělský značkový seriál nebo masivní ústřední Access v hobby závodech, kde variátorové čtyřstovky ovládají svojí třídu. Při konstrukci podvozku se nechali Tchajwanci inspirovat ostrou japonskou technikou a pokud jde o rozměry, je čtyřstovka dostalá 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 odliťků. Plasty jsou stejné jako na variantách s menšími motory a tchajwanské zpracování vzbuzuje dojem první pohled. U verze Limited je na co koukat i díky originálnímu polepu, které jsou v ceně stejné jako lepší tlumiče, ráfky z hliníkového plechu a sportovní řídicí jednotka zapalování. Zatímco šasi a vzhled jsou jako by z oka vypadly čtyřstovce a dvacetipadesátce, pohonná jednotka je jasným krokem k zajímavým zážitkům. Důležitý je samozřejmě vyšší objem, ale ještě větší rozdíl představuje použití čtyřventilové hlavy válce s jednoválcovým rozvodem a sportovního variátoru FCC. V ceně čtyřstovky je registrace značka a podmínkou pro její získání bylo udržet výkon na hranici dvaceti koní. Zajímavější informací je, že ve verzi off-road je koní lehce přesícet a ve spojení s novým variátorem je hned o zábavu postaráno.

**Bezhranice akorát do rukou**  
Společodem čtyřstovky by se dalo říci, že Tomahawk dostal to, co si jeho podvozek od začátku zasloužil. Ne že by dvacetipadesátka nebo čtyřstovka 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 podobě čtyřkilového první svezení okamžitě ukáže, že je toho čtyřventil. Sladnější živého jednoválce se sportovním variátorem si zaslouží pochvalu a i když s mašinou vletíte na motokosovovou trať, nemáte se za co stydět a svezete se parádně. Ze začátku vytahuje motor čtyřkolku hned po stisknutí páky a na rovinkách motor to i až za roh. Když před zatáčkou Access utrhnete a hned mu přidáte, máte pocit, že jste za adili nekonečný kvant a můžete letět bokem co bude zákrta dlouhá. Pérování s dlouhými pružinami pro lineární průběh a seřiditelné tlumiče jsou sestavou nalaďnou pro hobby použití a i když neodoláte skokům, pro pružení na doraz se nedokážete. S brzdami si v terénu můžete hrát jedním dvěma prsty a do rukou vám továrna vkládá široká bezhraniceová odliťka, se kterými se Access řídí

jedna radost. Sedlo s neklouzavým potahem umožňuje příjemné posezení po celý den a miniaturní digitální přístrojovka má pro každou lanou stupnici otáček.

**Nekonečný kvant**  
Spojení čtyřventilové čtyřstovky s variátorem je v českých podmínkách 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 v novat spojování a sazení. Se čtyřstovkou máte jednoduše o starost méně, ale motor tahá dost na to, aby se amatér nesháněl po koních a mohl poád kořovat. Hmotnost je oproti ostrým čtyřstovkám o něco vyšší, ale i díky tomu stroj odpouští pilotovi spoustu chyb a místo vyhození ze sedla ho nechá držet variátor v zápalu. Pro kombinaci rekreace a jízdy 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 Tchajvanu.



### 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 vpřed/vzadu	hydraulické kotoučové
Rozvor	1270 mm
Délka x šířka x výška	1825 x 1230 x 1140 mm
Sv tlá výška	230 mm
Výška sedla	800 mm
Pohotovostní hmotnost	227 kg
Pneumatiky vpřed/vzadu	21 x 7-10/20 x 11-9
Objem nádrže	15 l
Cena	129 900 Kč



# SPECIÁL Z DOMÁCÍCH ZDROJŮ



zmít a tlumi se a dají i zpravením sobovat i různé teploty vzduchu. Ty řízení je opřeno o Houser z pevnější slitiny, uložení vidlítek je uchytené na silentbloccích a vidítka samotná jsou další specialitou v závodním poli.

V rukou má Jarda Fasty s odpruženými konci, vidítka jsou složená ze tří částí, které jsou velmi nitelné. Při pádu se vidítka ve spojích jen ohnou, ale nikdy se nestane, že by se zlomila a to, že by Access nedojel kvůli poměrně těžké závadě, se prostě neděje. Při hodně velké ráně je akorát vidítka potřeba rozebrat, zase složit a všechno je zase vlati jako když stělí. Tvrdost odpružení vidítek se dá navíc ladit výměnou silentblov a aby změna na řízení nebylo málo, používá Warrior ještě rotační tlumič. Motoru se montuje i na dílně jak výrazně novovější a vodní buchar je osazen lehčím pístem a válcem s kompozitovou vnitřní stěnou. Jde o díly, které jsou součástí kitu přímo od výrobce a jinak by se v Accessu ustálily

po zpravení airboxu a kolika zásahy vrtačkou. Při vysokém výkonu nikdo nezná, ale podle pilota je konkrétně sto procent dost a s „těžkým“ pístem se jednoválec snaží o řízení a reakce na plyn jsou rychlejší.

## Gumová konstrukce

K dobrou pohonnou jednotku slouží i výfuk Two Brothers, který dává takový rachot, že byste při vodě quadu neřádali, ani kdyby měl Jarda Tchajwanskou vlajku přes celou záda. Jednoduše škoda neslyšet a když se poprvé Access vřel 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 tlumiči a co je zajímavější, tak i kyvka. Místo sériové hliníkové najdete teprve vzadu masivní svařecí Houser s vřutkami na několika místech. Konstrukce z chrommolybdenové oceli je nezničitelná

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 šířka stroje na 129 centimetrů, tedy při vysokém výkonu pod povolenou hranici a o dvaáct centimetrů víc než při vodě. Přední i zadní kola jsou ITP s vřutkami, to zamkne gumu, která se potom nemůže i po přetáčení slyšknout. Pneumatiky přišly ze stejné továrny jako kola a konstrukce pneumatik je taková, aby guma fungovala jak má. Kvůli dopadu při vřadu obutí s menším průměrem osmi palců, ale vyšším profilem pro lepší pohlcování nárazů. Co byl závodník v provedení úspěšný i o zanechané plasty s pleťovým místem svatla a spojil Tchajwanskou mašinu, americké díly českého pilota se ukázalo jako nápad, který nemá chybu.



Účast speciálu s vodou na Tchajwanu, navíc přímo od dovozce, se u nás nevidí a tak jsme se zeptali pilota, jak závodní týp ide vznikla a jak je na tom v porovnání se závodníky ze zbytku světa:

„Jezdím české mistráky a k tomu i hobby závody. K závodům jsem se dostal tak, že jsem nikdy nezavodil na ničem, ale když jsme začali vozit čtyřkolky, tak mě to dostalo. Začal jsem jezdit hobby s variátorem, ale trochu mi to snad jde a hlavně mě to baví, takže s jízdu rostla chuť a když přišla čtyřpáde, 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 čtyřkolka má výhodu i nevýhodu v tom, že je těžší. Výhoda je na mokru nebo když je naklouzáno, tak čtyřkolka 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 sto procentně srovnatelná s Japoncema. Hlavně protože je osazená tím nejlepším, co se dělá, takže funguje, dá se na ní během závodu spolehnout.“