

ACCESS ATV 6.46

LIMITED T3B



Access 6.46 är inte helt okänd för er som hänger med i tidningen. Men någon provkörning av oss har inte gjorts förrän nu!

TEXT STEFAN SUND | FOTO ANN-SOFIE SUND

Maskinen som testas är av Limited-modell och registrerad som T3b. Det betyder att den går i 50 knyck. Strypningen verkar till största del sitta i gashandtaget då man endast kan gasa vad som känns som en halv centimeter. Den har en stor enstånka på 608 kubik försedd med insprutning och den ger i det här läget ifrån sig 28,8 hästar.

FULLSTOR

Den här maskinen är vad man kan kalla för fullstor och fotbrädorna rymmer faktiskt ett par skor från en passagerare. Även markfrigången är väl tilltagen då vi uppmätte

31 centimeter luft under maskinen. Trots sin storlek mätte vi också upp en hygglig svängradie på 4,15 meter. Tittar man utrustningsmässigt på denna LTD-maskin så får man snygga aluminiumfälgar med grymma Maxxis-däck och det mesta annat man vill ha i utrustningsväg, då speciellt EPS. Servot är dessutom riktigt bra avstämt och hjälper till precis så mycket man önskar och avtar helt uppe i hög fart när man hellre vill ha en stabil maskin med känsla i styrningen.

Det är även lätt att trivas bakom det ganska höga styret och dynan smalnar av bra fram

mot "tanken", dessutom har dynan ett greppvänligt material. Händerna är väl skyddade mot fartvind och kvistar tack var handtagsskydden. Vinschen sitter på plats där fram och dragkulan bak. Förvaring hittar man både här och där. Det enda man kan sakna i utrustningsväg är en hasplåt antingen i plast eller aluminium, som det är nu är den helt naken undertill, även på A-armarna. En bra sak med de främre A-armarna är att de nedre är böjda så att man får en större yta som går fri under maskinen. Att starta maskinen tar någon sekund extra första gången då man placerat tändningslåset på höger framskärm.



Hela 31 cm i markfrigång plus de böjda nedre A-armarna fram ger goda terrägegenskaper.



Tanklocket sitter gömt under ett lock framför dynan. Lite krångligt om man vill använda trätt.



Fjädringen var behaglig och då fanns det flera lösare lägen kvar på förspänningen.



Benen har gott om plats, frågan är varför man har plats för passagerarens fötter på fotstegen men inget ryggstöd?



Även fram på "huven" hittar vi ett litet förvaringsfack där småprylar får plats.



Det sitter ett drag bak och det är även endast här det finns ett lastrack.



Växelväljaren löper i en kulisss med fasta lägen och det finns inget P-läge att tillgå.



Man får jobba lite hårdare när man kör stora fyrhjulingar men Accessen bjuder på underhållning trots sin strypning.

Vi slog dock aldrig i knät i nyckeln under körningen som vi befarade från början.

KÖRNINGEN

Med strypningen tar det en liten stund att nå de 50 km/h som den får gå. Dessutom går den inte som bäst vid de varvtal som man strypt den till, jag menar att motorn vibrerar lite mer just där. Men i det stora hela fungerar det här ganska så bra efter grus- och asfaltsvägarna upp till test-området. Vid inbromsningar inför kurvor och korsningar får man perfekt hjälp av motorbromsen och man kan även förlita sig på de fyra hydrauliska skivbromsarna med hålborrade skivor för att få stopp på maskinen. Fjädringen är behaglig på väg och den sväljer de större potthålen på ett utmärkt sätt. Även servostyrningen är som vi nämnde bra avstämd vid högre fart längs vägen.

Vår testbana bjuder på långa svepande kurvor och mjukt underlag men även gupp och hopp. Här känns det att den är fullstor och man får brottas lite med den för att det ska gå precis som man vill. Men det är ändå inte onödigt stora krängningar vid kurvtagning utan den känns stabil och tillförlitlig. Ute bland stock och sten så överraskar den med att vara smidigare än vi kanske trodde, och här får man den hjälp man behöver av

servot. Här blir det också tydligt hur mycket luft som finns under maskinen då vi aldrig skrapade i något. En annan egenhet är att den, precis som en Polaris vi kört tidigare, piper så fort man ställer sig upp och inte har P-bromsen ilagd, alltså även när man kör! En avbitare borde nog kunna lösa denna otroligt störande säkerhetsfunktion... Någon tycker alltså att det är säkrare om man aldrig ställer sig upp på en ATV? Ja ja, regler är regler. Knepet blir till slut att man så gott som alltid ser till att ha åtminstone ett knä på dynan för att det ska sluta pipa.

UPP OCH NER

Skogsslingan bjuder på ordentliga upp- och nedförsbackar och med rätt hjuldrift tar man sig enkelt både upp och ner för dessa. Här känns dock motorbromsen lite svag och de fina bromsarna får hjälpa till ibland. Även här är fjädringen följsam trots att den faktiskt står i mitten av förspänningen. Har man äntligen lärt sig att vi vill ha en mjukare fjädrings-setup kanske? Under hela provkörningen upplevde vi också att den digitala displayen kunde ha varit bättre, vilket möjligen berodde på den skyddsplast som satt kvar på maskinen. Den vanliga analoga mätaren var dock tydlig så det räckte.

När det gäller att växla med Accessen hade





Fram hittar man LED-lysen, frontbåge och ett lastrack i plast.



Den digitala displayen ligger väldigt platt men går bra att läsa av ändå.



Fotstegen har även plats för en passagerare och ger bättre grepp än avrinning.



Det är en snygg design med fyra dubbelekrar på de stora aluminiumhjul. Samt slitstarka bra däck!



Terränegenskaperna är lysande med god markfrigång och gott om fäste i däck.

vi inga problem att hitta rätt och fördelen med växelskiften är att man inte växlar förbi önskad växel lika lätt. Reglagen till hjuldriften är av den runda typen som du kan se på bilderna och bara man vet hur den fungerar är det inga problem att få rätt drift framåt. De fina Maxxis Bighorn-däcken är både stryktåliga och ger gott om fäste i skog och mark.

SUMMERING

En mycket bra och väl utrustad fyrhjuling med stark motor som klarar det mesta man kan tänkas hitta på. Självklart håller stryprövet tillbaka Accessens prestanda

och vi är övertygade om att den skulle kunna vara ännu trevligare som terrängregistrerad med full effekt i motorn. Sedan kanske vissa saknar ett lastrack fram, personligen föredrar jag allt som oftast en snygg fyrhjuling då jag ändå nästan aldrig lastar fram på fyrhjulingen. Registrerad som traktor passar denna maskin både på väg och i terräng, antingen som arbetsredskap eller till persontransport. Med sitt fina pris är detta helt klart en hård nöt att knäcka för många konkurrenter.

Motor

Typ:	4-takt, vätskekyld, 1 cylinder.
Volym cm ³ :	608
Borrning/slag mm:	104x92
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Våtsump
Generator:	20 A
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	21,5kW/19Hk (strypt)@-
Uppg. vrid/varv:	-@-
Transmission:	Automatisk
Växellåda:	Hög, Låg, Neutral, Back
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	Kardan, 2/4-hjulsdrift, diff fram/bak
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Dubbla hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:-	
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:-	
Hjulbas mm:	1260
Sitthöjd mm:	900
Markfrigång mm:	300 (310)
LxBxH mm:	1270x1200x1253
Däck fram:	25x8-14 Maxxis Bighorn
Däck bak:	25x10-14 Maxxis Bighorn
Uppg. vikt torr kg:	332
Tankvolym liter:	-
Svängradie m:	4,15

Att äga

Pris:	79.900:-
Färg:	Vit, Svart, Röd
Generalagent:	KGK MOTOR AB, www.accessmotor.se

Registreringsform

Traktor / Terräng (Access 650)

Utrustning

Servo:	✓
2wd / 4wd:	✓ / ✓
Diffiås:	✓
Start El / Manuell:	✓ / -
Växellåda Aut. / Man:	✓ / -
Insprutning:	✓
Dragkrok:	✓
Vinsch fram / bak:	✓ / -
12V-uttag:	✓
Instrumentering Analog / Digital:	✓ / ✓
Fälgar stål / alu:	✓ / -
Skyddsbåge fram / bak:	✓ / -
Lastrack fram / bak:	- / ✓
Hasplåt plast / alu:	- / -
A-armsskydd fram / bak:	- / -
Handskydd:	✓
Skärmbreddare:	-
Förvaringsfack:	✓
Styrlås / startspärr:	- / -
Passagerare:	-
Ryggstöd:	-
Handtagsvärme:	-
Lastflak:	-
Säkerhetsbälte:	-
Dörrar:	-
Vindruta:	-
Tak:	-
Skyddsnät:	-

