

TECHSPEC: Access 250

Motor: Ensyndret 249 cc, væskekjølt, Mikuni BSR 33-forgasser
Effekt: 13 kW (18 hester)
Moment: Ikke oppgitt.
Start: Elstart- og snorstart!!!
Generator: Ikke oppgitt.
Girsystem: Automat
Overføring: Kjede
Drivsystem: 2x4, to gir forover, revers og park
Forstilling: Dobbelt a-arm, oljedempere og 100 mm fjæringsvei
Bakstilling: Stiv bakaksel, med oljedemper og 85 mm fjæringsvei
Bremser: Tre hydraulisk betjente skiver (to foran, en bak)
Hjul: 21x7-10 foran, 20x11-9 bak
Akselavstand: 1.290 mm
Tørrvekt: 190 kg
Bensintank: 15 liter
Lastekapasitet: 85 kilo (inkl passasjer)
Pris: 50.300 kroner på hvite skilt



ACCESS 250 IMPONERER MED ET veldimensjonert chassis og imponerende bred hjulavstand. Det i seg selv er nok til å ha forventninger til morsomme kjøreegenskaper. Men også oppsettet med solide doble A-ermer foran, og et så ryddig og riktig chassis/rammeoppsett, får oss til å entre salen med store forventninger. Førsteinstrykket av chassiset, når man bare står stille og gynger på sykkelen, er da også «Oi, denne sykkelen tåler juling». Men les mer om kjøreegenskapene etter motoravsnittet.

Trang fødsel

Access250 imponerer både på veien og til sporty kjøring med hopp og heftig kurving. Så hva er galt? Ingenting egentlig. Men sykkelen kan ikke være god på alt samtidig. Det er en grov overdrivelse å si at vi vet mye om det lille taiwanske firmaet Access Motor Co. Ltd. Det vi vet er at det er et forholdsvis ferskt og lite firma som har produsert en fin liten 50 (og 100) cc maskin en stund nå. Vi vet dessuten at de har hatt denne 250en under utvikling ganske lenge. Og at Morten Jordin Jensen fra

Fagerstrand rett sør for Oslo mer eller mindre har basert sitt ferske importfirma MotorScoop nettopp på Access sine lovende takter.

Voksen maskin

Mange av dem som var på den store MC- og ATV-messen på Lillestrøm i mars gikk og siklet på denne 250en, som Jordin Jensen allerede da kunne vise fram. Og en av Jordin Jensens største frustrasjoner har siden vært at sykkelen ikke har blitt tilgjengelig før nå. Så det skal de ha, Access, at de ikke slipper

VOKSENE kvalitetssykkel

Denne taiwanske 250'en imponerer først på avstand; Access både ser sprek ut og har voksne dimensjoner.

en sykkel på markedet før de er sikre på at den fungerer. Men nå er den her, og førsteintrykket er av en skikkelig voksen maskin. Ikke avskrekkende stor, men med riktig størrelse også til voksne skandinaver. Det er faktisk ikke akselavstanden på 1.290 millimeter og total lengde på 1.850 millimeter som gjør seg gjeldende. Ei heller bredden på nesten 1.200 millimeter. Nei, det som gjør susen er høyden, at sykkelens ruver litt i chassiset.

Kymco-utfordrer

Fra bildene kan du ganske tydelig se hvordan



«Spess» lavgir

Dette er en morsom maskin på mange områder. Den har nemlig en «lavgir»-utveksling også. Setter du automatgiret i posisjon 1, opplever du en langt hurtigere akselerasjon, i hvert fall opp til den treffer turtallssperren ved 68 km/t på speedometeret. Men siden du ikke uten videre kan gire over til drive mens du kjører, har det her strengt tatt ingen praktisk nytteverdi på landeveien. Annet enn til å gjøre det lettere å vifte med forhjulene i luften ut av trafikklys.

Skulle du prøve å ta deg fram i vanskelig terreng stiller selvsagt saken seg annerledes. Men igjen, dette er ingen terrengmaskin. Det er en veimaskin som du også kan leke deg med på grusen og på enklere crossbaner. Så på veldig trange grusbaner hvor farten ikke overstiger 60 km/t kan du nok ha nytte av 1. giret. Vårt stalltips er likevel at dette giret først og fremst er ment for en varslet arbeidsmaskin fra Access som helt sikkert får samme motoren.



en gjennomsnittlig nordmann på over 180 centimeter faktisk passer på Access 250. Når vi nevner dette eksplisitt, så er det fordi en stor del av utbudet av veiregistrerbare 250er i Norge størrelsesmessig passer bedre til 12-13-åringer enn til voksne. I salen på Access sitter du på en velpolstret pute. Knevin-kelen er meget anstendig, og det høye, brede og solide styret gir deg tiltro til at her kan du virkelig tørre å møte utfordringer. Nærmeste konkurrent av dem vi har kjørt det siste året blir dermed Kymco sin DXR250. Det er faktisk

veldig mye her som passer mot Kymcoen;

- ➔ Begge er sykler med voksne størrelser
- ➔ Begge syklene har det samme sportslike fritidsstuket
- ➔ Begge syklene har en ensylindret firetakter på 249 cc
- ➔ Begge er veskekjølte, og har automatgir
- ➔ Begge syklene koster rundt 50.000 kroner

Tøft chassis

Og som observante lesere vil huske fra en duell mot Derbis 250 for et lite år siden, kåret vi Kymcoen som vår klare favoritt i klassen. Men nå er vi ganske sikre på å ha funnet oss en ny favoritt.

Egenutviklet motor

For det er her vi går fram med litt varsomhet. Vi vet jo at dette kun er en 250-kubikker og med veilovlig ytelse - dvs. 18 hester. Selv om maskinen ser ut som en 450-racer, kan vi jo ikke forvente slike ytelser. Access 250 er finurlig nok utstyrt med både elstart og snortrekkstart! Hva skjedde

med gode gamle kick-alternativet? Det får oss til å spekulere i om denne motoren faktisk har opphav i andre «powersports»-produkter på sjøen eller snøen. Motoren har dessuten så ryddige utvendige linjer at det understøtter fornemmelsen av at denne like godt kunne stått i et Honda-produkt av noe slag. Åkke som - vi får oppgitt at Access har utviklet og produsert motoren selv. Men da er det ikke veldig god reklame at den på demosykkelen ikke virker å være skikkelig justert. Motoren

er i starten treg til å våkne til liv, og har en tendens til å daue når vi skifter gir. Men ok - sykkelen er så godt som ny fra kassen, og vi tilgir dette under forutsetning at sykler levert til kunder ikke kommer med samme symptomer.

«Feil» dekk

Den første negative opplevelsen med Access 250 er knyttet til dekkene. Rettere sagt; Maxxis Razr med svært åpent terrengmønster passer ganske enkelt ikke til veikjøring. På asfalt rister de hinsides hva som er akseptabelt. Vi har tidligere hatt gode opplevelser med terrengdekk til veikjøring, siden de gjerne demper litt av den overdrevent direkte styrefølelsen som brede veidekk gir. Maxxis-dekkene burde for det første vært avbalansert, men uansett virker det som om mønsteret i fordekkene er helt feil på asfalten. Gi oss derimot litt grov grusvei.

Grusmaskin

Jeg vet nøyaktig hvilke veier jeg ville oppsøkt dagelig dersom Accessen var min; Svingete og raske skogsveier med enkelte stipartier og en og annen kryssing av et bekkefar. Det som skjemmer Accessen, selv om jeg kvier meg for å si «skjemme» i denne sammenheng, er at den har et chassis som er kompetent til langt mer enn hva motoren yter. Det skulle ganske enkelt stått en sprek 450 i denne sykkelen. For sykkelen er satt opp til sikkert å tåle 10 meter lange hopp uten å le på et øyelokk. Den kjennes så solid og trygg ut at jeg ikke hadde nølt med å tatt den ut på crossbanen. Ulempen er jo imidlertid at den 1 - ikke akselererer godt nok til crossbanen, og 2 - blir i overkant stiv til mer enduroaktig kjøring.

De står et sett tilstrekkelig kompetente dempere på sykkelen, som kan justeres i forspenning (men ikke demping). Slaglengden er imidlertid oppgitt til forholdsvis korte 100 millimeter foran og 85 millimeter bak. Det forklarer litt av hvorfor sykkelen føles stutt og stiv over typiske vaskebrettseksjoner. I dette pris/utstyrsegmentet er det ganske enkelt ikke mulig å få både en stiv sladdemaskin



100 på flatmark

Ute på livets landevei, er opplevelsen straks friskere. Med automatgir kan du glemme giring og konsentrere deg om å styre dit du skal. CVT-koblingen fungerer greit, og gir den akselen du kan forvente av 18 hester på en 190 kilos maskin. Merk at dette er en ensylindret maskin, som er et fornuftig valg i denne motorstørrelsen. Det gir et godt og forutsigbart bunndrag, men betyr også at du ikke kan forvente samme livlighet på toppen av turtallsregisteret som tosylin-

drede maskiner gir. På flatmark butter Access først i turtallssperren på nøyaktig 100 km/t på speedometeret. Det er ved 8.200 omdreininger, og selv om turtelleren faktisk er gradert til 11.000, er det sannelig høyt nok på en ensylindret maskin. Men fartsangiveselen er nok mest psykologisk oppmuntrende, for vi nekter å tro at reell fart er høyere enn 85 km/t. Det er imidlertid helt greie ytelser til å funke i trafikken.



CrossStuk i massevis, skjermer med nydelig innbygde blinkers. Vakkert! Legg også merke til det helt spesielle lyset frem på fenderen.



og myk cruiser/enduromaskin i samme pakken. Løsningen er: Bruk dekk som passer til ditt formål; asfalt, grus eller terreng. Og bruk tid på å finne demperinnstillinger til din vekt og kjørestil. Og i den sammenhengen bør du definitivt ikke glemme å samtidig være nøye med lufttrykk i dekkene.

Vi mener

Så da er vi tilbake til utgangspunktet. Access 250 er en veiregistrerbar maskin. Den er myntet på dem som først og fremst skal bruke den til transportformål, men som samtidig

ser mulighetene til å utfolde seg litt småportslig med den. Og i det segmentet kan jeg ikke se at den har noen reelle konkurrenter i dag.

Access 250 er sterk, stor og mer komfortabel enn noen annen 250 vi har testet. Utfordringen er å ikke tro at du både kan ha det moro på crossbanen om kvelden og kjøre komfortabelt til jobb morgenen etter. Til det trenger du to forskjellige oppsett. Og da spør det om du ikke egentlig er blitt så avansert at du heller bør velge å ha to ATV'er - en til hvert formål. www.atvnordic.no



Også førermiljøet er crosspreget så det rekker.