

TGB Xmotion 300EFi

**Bez
zaváhania**

46



Skúter TGB??? Značka TGB, ktorá sa u nás za posledné roky výrazne presadila na štvorkolkovom trhu má aj skútre? Ale má a skoro s neuveriteľnou históriou.

V skratke: taiwanská firma TGB (Taiwan Golden Bee Co. Ltd) vznikla v r. 1978 ako vedľajšia firma spoločnosti Taiwan Vespa. Takže toto je spoločnosť, ktorá vyrábala a vyrába rôzne diely práve pre Vespu, či Piaggio. Preto skútre od TGB nemôžu byť žiadne nedorobené pokusy a jeden z prvých, ktorý sme vôbec od TGB testovali je model Xmotion 300EFi.

Prvý pohľad

Nie je škaredý, ale ani strhujúci, nie je supermoderný, ale ani 100 rokov za opicami. Zodpovedne povedané, v dizajne ho radím do strednej triedy, ale mnohí budú mať možno iný názor. To, čo ale prvý pohľad odhaľuje tiež, je u mňa prvoradá bezpečnosť a tou sú veľkoplošné

svetlomety vpred, neprehliadnuteľný, veľmi dobre pre okolie čitateľný zadný svetlo, viac ako dobré krytie posádky, priestrané sedadlo pre pasažierov, bezpečné výklopné oceľové stúpačky pre spolujazdca, triezvy prístrojový panel, hlavný i bočný stojan.

Odhaľme ešte viac

V ďalšom podrobnejšom skúmaní ma zaujali päťlúčové kolesá - vpred 14-tka, vzadu 13-ka ráfik, kotúčové brzdy na oboch kolesách a striekačka motor s výkonom 23,4 koní. Pod sedadlom sa nachádza 45 l priestor pre dve prilby, pred kolenami uzamykateľná, ale menšia skrinka bez výstelky. Skúter je skutočne veľký a evokuje k diaľkovej jazde. A teraz sa pozrime na to, čo je na každom vozidle najhlavnejšie - jazda, bezpečnosť, ovládanie, pocity. Posed je skutočne prirodzený a doslova odpočinkový. Plošinové stúpačky jazdca sú mierne naklonené, a tak si pri dlhšej jazde mením uhol kolien posúvaním chodidiel po plošine. Tlačidlá a ovládanie padlo do ruky ako na hociktorom Japoncovi, a všetko ostatné je úplne v norme. Až na červený prepínač na pravej rukoväti, s ktorým som vždy vypínal podvedome motor, ale tento slúži na spustenie výstražných smeroviek, pričom motor sa vypína kľúčom zapalovania.

Vagabund, ostrý chlapík, ale aj pod papučou...

Studený štart prebehol na prvý krát - bez zaváhania. Nezhadol, pekne drží otáčky, ponúkam mu moju 90-kilovú spoločnosť a Xmotion sa nijako nebráni. Hneď prvé metre ukazujú nastavenie variátora do akčnej jazdy hneď v začiatku. Nejak mi to je divné, že maximálny výkon dosahuje až pri 8 000 ot./min., pretože u motoriek s prevodovkou sa tomu hovorí „Ide odspodu“. To znamená na križovatke rýchlu a presnú reakciu motora na rukoväť. Akčný rozbeh neskončí po pár metroch a skúter pekne drží dych aj vo vyšších rýchlostiach.



● Pracovisko vodiča dopĺňa prehľadný a dobre čitateľný panel s údajmi



● **Xmotion má dar spoľahlivej manévrovateľnosti**

Prvá pokuta je na mieste keď mám po pár metroch na budíkoch 80-tku v obci - až som sa zľakol, že som o tom nevedel. Radšej uberám a pekne to rozbaľujem za obcou na rovinke. 100-vka je tu skoro hneď a rýchlostné limity idem radšej skúšať na blízke letisko. Tu sa bez klamstva odhaľuje charakter motora a je to takto: Do 50 km/h je to **športový vagabund**, ktorý neberie ohľad na povolenú rýchlosť a letí a letí. Nad 50 km sa mierne mení na uprataného, ale stále **ostrého chlapíka**, ktorý síce berie kompromisy, ale moc si nedá rozkazovať a drží rýchlo naberajúci kurz.

Chlap pod papučou - to je nad 100 km/h, kedy motor evidentne slabne a zrýchľovanie považuje za menej dôležité. Prehnal som ho letiskom hore dolu, proti i po vetre: maximálka proti vetru: 126, po vetre 133 km/h, a tak to priemerujem na cca 129 km/h. Slušné nie?

Brzdy, zákruty, okolo nohy...

Spomínaný šprint a následné prudké brzdenie odhalilo vcelku presné brzdy a dobré predné i zadné pruženie. Aj po viacnásobnom prudkom brzdení a pridávaní skúter drží pekne stopu a „neodhúpava“ predok, ale pekne robí to, čo mu prikazujem. Tancujem na letisku pomedzi prerušovanú čiaru a skúter sa pekne prehupkáva zo strany na stranu, a to celkom ľahko. Pri vysokých rýchlostiach ho potrebujem položiť do zákruty a musím tlačiť trochu viac, aby poslúchol. Keď ho ale položíť v zákrute drží pekne stopu, smer a nestrečkuje. Vysoké rýchlosti sa mu páčia a tu podvozok odhaľuje pravdu, ktorá sa mi opäť páči. Citím bezpečie, istotu a kľud vo



● **Je dospelý a postavený pre Európanov**

vedení stroja. Brzdne páčky nie sú ťažkopádne, ani tvrdé a v rôznych pasážach pracujú tak ako by som od dospelého skútra očakával - správne, presne, a to pocitovo i reálne vzhľadom na jazdu a prostredie v ktorom jazdím. V obci otáčam stroj po parkovisku, keď sa zrazu ocitám pri vrtkách osmičkách so spodnou kapotou skoro na asfalte. Teda obratnosť v krokovej jazde je nadmerná a technicky zvládnuteľná - okolo nohy, skoro ako na motarde (teda len skoro, ale ťahá to k tomu štýlu - pozrite si video na motocykel.sk).

Xmotion má plusové emócie

Aj keď začiatok testu nevyznel práve „NAJ“, veci sa pravdivo majú tak, že motoricky je skúter vynikajúci a podľa mňa nastavený správne, nesklame ani športovejších jazdcov. Nezaznamenal som žiaden prejav straty, či diery vo výkone a hladkosti záberu. Poslúchne na slovo príkazy vodiča a neštrajkuje. Podvozkom je dospelý, obratný a pruženie v sólo jazde je opäť správne, v tandeme som nemal možnosť skúšky, ale keďže i v kritických udalostiach podvozok nezaváhal, dovoľm si tvrdiť, že nebude mať problém ani tandem. Dokonca som skúsil krátko poľnú rozbitú cestu, kde som myslel, že chytím spodok. Svetlosť bola vyššia ako som odhadol, prejazd bol bezproblémový, pričom priaznivo hodnotím ťažisko stroja. Je nad mieru dobre ovládateľný v krokových rýchlostiach a vo vysokých rýchlostiach dodá sebavedomie a správa sa bezpečne. Ponúka triezvy pohľad na prístrojový panel, netreba ťažkopádne pátrať po údajoch. Má veľkorysý priestor pod sedadlom,



● **Nebojí sa rýchlosti nad 100 km, stále poskytuje pocit istoty**

dokonca s bočnými prepážkami. Dobre kryje posádku, ponúka pohodovú jazdeckú polohu. Nevyžaduje špeciálne návyky, je proste nastavený európsky, a to je dôležité. A cena, tá je priaznivá 3 800 Eur (91 900 Kč - NBS, 24,174 Kč / 1 Eur - 21. 4. 2011)

Mínusy má tiež

To tlačidlo výstražných svetiel - stále som sa mýlil, proste, nepatrí tam. Výklopné oceľové stúpačky spolujazdca sú plus, ale nelícovali s motorkou v zaklopenom stave, mierne odstávali a mám zato, že sa na nich unavili pružiny. Predná skrinka nie je nič, len otvor, bez výstelky a prepážok, všetko čo tam dám musí byť v igelitke a treba to tam pribuchnúť. Dizajn: je to síce elegán, ale supermoderný frajer to nie je. Nevieť čím to je, keď išiel oproti mne, mýlil som si ho s veľkou motorkou.

TGB Xmotion 300Efi

Cena: 3 800 Eur

Motor: 4-takt, 264 ccm, 2 ventily OHC, vodník

Výkon: 23,4 k pri 8 000 ot./min.

Prevodovka: automatická s plynulým prevodom, remeň

Rozmery (D x Š x V): 2 130 x 840 x 1 380 mm

Rám: jednoduchý pozváraný z oceľových rúrok

Hmotnosť: 160 kg (suchá)

Farby: biela, čierna, **objem pal. nádrže:** 11 l

Pneu: vpredu: 120/70-14, **vzadu:** 140/60-13

Skúter na test zapožičal:

ASP Group s.r.o. Žebrák



● **Zadné svetlá sú výborne viditeľné pre okolitú premávku**



● **Nie je síce hypermoderný, ale ani 100 rokov za opicami - taký stred**



● **45 litrov priestoru a bočné prepážky vezmú veľký náklad**