

Black & White

Hodně dobrou whisky propagují na etiketě černý a bílý skotský teriér a stejné barvy měly i hodně dobré skútry, které jsme dostali k testu. Nejsou od sebe nejdál jen na paletě barev, ale v paletě sortimentu taiwanského výrobce TGB také i obsahem motoru a cenou.





Skútry značky TGB (Taiwan Golden Bee) jezdí i po Evropě přes třicet let. Více než deset let předtím se na Taiwanu už vyráběly díly pro skútry Vespa na základě italské licence a dnes je TGB nejen jedním z největších světových výrobců skútrů a čtyřkolek, ale i dodavatelem především variátorů pro firmy Piaggio, Rotax, Peugeot, Minarelli, Morini, Polaris a SYM.

S dovozcem čtyřkolek a skútrů TGB, firmou ASP v Žebráku, jsme se dohodli, že skútry TGB vezmeme do testu tak nějak jedním vrzem – ze škály dovážených padesátek Bullet, Hook, Tapo, Express, stopěťadvacítek Bullet, Hook, Tapo, Express a třístovky Xmotion jsme testovali modely s nejmenším a největším motorem, stopěťadvacítku jsme zatím vynechali. Dostal jsem k tomu povinně i nový model skútrové helmy LS2, dovážené firmou ASP a mohu říci, že mě příjemně překvapily nejen skútry, ale i helma. Ta jako by byla ulitá na moji hlavu a v letním dni se také náramně hodila sluneční clona – kolik skútrových helem ji má?

Třístovka Xmotion

Na skútrech jezdím často a mám zažité, že od dvěstěpadesátky nahoru se většinou titulují jako maxiskútr. V garáži mi stojí Burgman 250, jezdím s ním rád po městě i kousek dál a ten titul mu sluší, je poněkud rozměrný. Řídítka má jako od stavebního kolečka, délka skútru je za půldruhé motorky, ale člověk si zvykne. Má už pěkných pár let za sebou a slouží dobře.

Třístovka TGB mi proto na první pohled přišla nějaká umrněná, od sedla k řídítkům blízko, řídítka krátká, čekal jsem, jaké to bude. Podvozek ale není žádný pokus o menší skútr s větším motorem. On ten skútr zdaleka není malý, jen nepatří ke zbytečným extrémům. Především ale když se s ním rozjedete, stává se z něho příjemně ovladatelná hračka – žádné kolíbadlo, které byste honili po silnici pravá levá. Také stabilita ve vyšších rychlostech je výtečná. Krátká řídítka proto k dobrému pocitu bezpečného ovládání bohatě stačí a skútr se tak ve městě všude protáhne. Je tedy jasné, že třístovka

nemusí být velká jako autobus, Xmotion je jasným krokem vpřed a za starého Burgmana bych měnil všemi deseti.

Fotili jsme na volné silnici, kde bylo možné využít celý potenciál výkonu motoru, kvalitních brzd i výtečného podvozku. Xmotion je především velmi pohodlný, ale když z něho člověk ždíme co se dá, zapomene na čem sedí. Jezdil jsem chvíli kolem objektivu takovou táhlou zatáčkou do mírného kopečka a na tachometru 130! Abych se pak rychle vrátil na další snímek, trápil jsem brzdy, a to bylo také zajímavé. Kotouč pochopitelně i vzadu a citlivost jako u sportovní motorčky. Hrál jsem si s brzdami až k hranici blokování obou kol z plné rychlosti a po chvíli jsem si uvědomil, že co provádím je trochu nepatřičné, vždyť přece jezdím na skútru! Při častém otáčení jsem opět ocenil výtečnou stabilitu i při ▶▶

TGB X-motion 300 EFI	
motor	264 cm ³ , 1v, OHC
chlazení	kapalinou
výkon	23,4 kW při 8 000 ot/min
hmotnost	160 kg



manévrování a velký rejď. Není divu, že mnoha lidem stačí podobný skútr nejen do města, ale i místo motorky. Postačující rychlost k nutným pojižděčkám i výletům, nízké pořizovací i provozní náklady a velká univerzálnost dělají z tohoto skútru dobrého společníka.

Horizontálně uložený válec motoru umožnil vytvoření obrovského prostoru pod sedlem (45 litrů), který pobere dvě helmy, nebo náklad o podobném objemu. Postranní madla vzadu podle sedla jsou pevná z hliníkových odlitků, skútr je vybaven pohotovostním i hlavním stojanem a bezpečnými vyklápěcími stupačkami pro spolujezdce. Nic tedy neschází, a kdyby přece, je ke skútru Xmotion 300 k dispozici originální příslušenství - nosič, vyšší štítek, nižší sedlo, opěrka pro spolujezdce a další prvky.

Tak to bychom snad měli vše podstatné a je načase se trochu vysmát méně podstatnému. Nedám si vyvrátit názor, že na skútru s automatickou převodovkou i spojkou, kde je v pohonné jednotce režim jízdy přednastaven pružinkami a závažími, stačí přístrojovka s tachometrem, palivoměrem a několika kontrolkami. Jak se ale světoví

výrobci předhánějí v nabídce, musí dnes mít zbytečný otáčkoměr i vozidlo, u kterého nemáte možnost zásahu do převodového poměru. Protože na přehnaně rozsáhlé palubní desce i tak ještě zbylo místo na obvodu levého kruhového přístroje, zobrazuje se tu na LCD displeji analogově druhý tachometr, v podobě přibývajících čárek kolem stupnice. Ten malý biograf navíc ale už nějak patří ke koloritu dnešní doby.

Padesátka Tapo

Zase ta řídítka - jak mi na třístovce připadala úzká, tak na padesátce Tapo na první usednutí jako když držím řídítka od endura. Jenže ono to opět není špatně. Tapo je zábavný skútr lehce sportovního ražení, stačí se svézt a člověk zakrátko pochopí, že řídítka si s charakterem podvozku dobře rozumí. Opět žádný výstřel





do tmy. Dávno pryč jsou časy, kdy se taiwanští výrobci učili od zaběhnutých světových firem. Dnes TGB mezi největší výrobce skútrů dávno patří, a to nikoli jen masovostí produkce, ale i vlastním vývojem nových modelů podle požadavků celosvětového trhu.

Po pár prvních akceleracích mě napadlo, že ta padesátka nějak moc jede. Sedmdesát po rovině, přes šedesát

ve stoupání...? Dvoudobý motůrek lze ale už v sérii snadněji vyladit na vyšší výkon než čtyřtakt, a tak je tu v elegantním a dobře fungujícím podvozku v nepřídušené verzi k mání za 29 900 korun šest a půl koně. Je tedy vidět, že dvoutaktům ještě zdaleka neodzvoni. V padesátkách určitě. V provozu žádná starost o rozvody a o výměny oleje, ten se jen občas doplňuje do

nádržky. Také případné opravy jednoduchého motoru jsou levnější.

Na silnici se Tapo chová jako ryba ve vodě, marně jsem hledal co mu vytknout. Našel jsem jedinou slabinu – méně účinnou zadní brzdu, ale je těžké srovnávat parametry padesátky, určené pro nízké rychlosti, s předchozími pocity z excellentního velkého a rychlého skútru.

Také mě potěšilo dobré tvarování lavicového sedla, pod které se vejde i integrální helma. Protože na sedle není výrazný hrb, je možné se na něm při jízdě bez spolujezdce posunout dozadu a protáhnout si nohy. Dobrý je i pevný ocelový nosič, pro oko s plastovým překrytím, vyklápěcí stupačky pro spolujezdce, přístup k hrdlu nádrže bez zvedání sedla nebo dalšího krytu a nakonec i nožní startovací páka, která pomůže při slabé baterii. ■

Honza Čejchan, foto: Jan Čejchan ml.

TGB TAP0 50	
motor	49,3 cm ³ , 2T
chlazení	vzduchem
výkon	4,9 kW při 7 000 ot/min
hmotnost	94 kg

— inzerce —



TGB TAP0 50

Nízké náklady, vysoký komfort

Jako novinku letošního roku jsme pro vás připravili nový levnější model skútru určeného nejen pro začínající jezdce. Pro výběr tohoto modelu hovoří hned několik zásadních vlastností. Především je zde moderní úhledný design, který neurazí žádný věk ani životní styl. Díky skvěle umístěnému těžišti se snadno ovládá, a to i ve vyšších rychlostech. Tradičně kvalitní dílenské zpracování, malá spotřeba a především nízká pořizovací cena dělá z tohoto modelu nejlepší volbu ve své kategorii.

NOVINKA 2010

VÝHODNÁ CENA

29 900 Kč (včetně DPH a SPZ)





ASP Group s.r.o. - Akreditovaný dovozce značkových taiwanských skútrů TGB do České a Slovenské republiky. Tradice této taiwanské firmy sahá až do roku 1978. TGB se specializuje zejména na výrobu skútrů, čtyřkolek, motorů a CVT. Spolupracuje s mnoha světovými výrobci motorů.

Adresa: Náměstí 13, 267 53 Žebrák, tel.: +420 311 577 223 e-mail: info@aspgroup.cz e-shop: www.aspsshop.cz web: www.aspgroup.cz

WWW.TGB-MOTOR.CZ

EXPRESS 50



46 900 Kč
(včetně DPH a SPZ)

HAWK 50



37 900 Kč
(včetně DPH a SPZ)

BULLET 50/125



od: **45 900 Kč**
(včetně DPH a SPZ)

Xmotion 300 EFI



91 900 Kč
(včetně DPH a SPZ)

Více než 70 prodejců po celé ČR a SR.