

## TEST TGB BLADE 550 IRS 4X4

Aj keď výrobcovia a predajcovia sa všemocne snažia presvedčiť o opaku, tak slovné spojenia ako priaznivá cena a kvalita, či nebudaj lacné a dobré väčšinou nejdú spolu dohromady. Najmä motocyklový trh je citlivý na pomer ceny a kvality. Treba však dodať, že aj tu existujú výnimky, ktoré dokážu za relatívne málo peňazí ponúknuť veľa muziky. Do tejto kategórie spadá aj športovo-úžitková štvorkolka TGB Blade 550 IRS 4x4, ktorú sme podrobili redakčnému testu.

# Veľa muziky za málo peňazí

TGB nepatrí medzi značky, ktoré automaticky pozná každý a stretávate sa s ňou na každom kroku. Na druhej strane Taiwan Golden Bee CO. nie je ani žiadnym nováčikom a patrí medzi najväčších výrobcov štvorkoliek a skútrov na Taiwane. Zároveň je aj popredným dodávateľom rôznych komponentov pre najväčšie svetové značky, čo svedčí o vysokom štandarde kvality výroby, ktorý TGB samozrejme prenáša aj na svoje vlastné vozidlá.

## Novinka pre rok 2009

Testovaná štvorkolka je tohtoročnou novinkou a rozširuje už aj tak bohatú ponuku športovo-úžitkovej modelovej rady Blade o ďalší model. Verzia s označením 550 RS pritom stojí na samom vrchole rady Blade a okrem výkonného jednovalca o objeme 500 ccm disponuje aj kvalitným podvozkom, ktorý zvláda aj najnáročnejší terén. Technicky vychádza z modelu Blade 525, no odlišuje sa

konštrukciou podvozku, ktorý je už vybavený nezávislým zavesením všetkých štyroch kolies. Práve nezávislé zavesené zadné kolesá sú najvýznamnejšou novinkou na novej štvorkolke. Blade 550 toho však ponúka oveľa viac. Moderný kvapalinou chladený štvortaktný jednovalec nedostatkom výkonu rozhodne netrpí, aj keď v sériovom prevedení je jeho výkon priškrtený na 14 kW (19 k), čo je hodnota, ktorú povoľuje súčasná legislatíva. V prípade, že svoju jazdu obmedzíte len do terénu, tak výkon sa ľahko dá zvýšiť až na hodnotu 30 kW (+40 k), čo už je celkom dosť. K motoru samozrejme patrí aj automatická prevodovka s plynulým prevodom (variátor) s dvomi prevodmi vpred a jedným dozadu. Predný náhon sa zaraďuje mechanicky pomocou páčky na ľavej strane riadidiel, no ide to veľmi jednoducho. Nezávislé zavesenie všetkých štyroch kolies som už spomínal, no netreba zabudnúť na vysoké zdvihy pruženia, vďaka čomu môžete bez obáv

vyraziť aj do najťažšieho terénu. V teréne sa môžete spoľahnúť aj na 12-palcové pneumatiky Maxxis Big Horn, ktoré svojím agresívnym profilom splňajú požiadavky na offroadové pneumatiky do najťažšieho terénu. Vpredu aj vzadu nechýbajú výkonné kotúčové brzdy. Blade ponúka dizajn pravého „dršňáka“, ktorý si poradí aj v najťažších podmienkach. Dizajn, ktorému nechýba množstvo športových prvkov sa môže vo verzii Limited Edition pochváliť aj karbónovými polepmi a bohatou doplnkovou výbavou, do ktorej patrí plne homologizované ťažné zariadenie, výkonný elektrický navigák vpredu a kompletne rámy vpredu aj vzadu.

## Najskôr zábava a potom práca

Dnešné športovo-úžitkové štvorkolky sa len ťažko dajú považovať za výlučne pracovné náradie a Blade nebol v tomto smere žiadnou výnimkou. Nie, že by sa štvorkolka nedala



● **Digitálna prístrojovka vám ponúka dostatok informácií. Pri ostrom svetle bola horšie čitateľná**



využívať na prácu, ale zábava im ide jednoducho oveľa lepšie. V tomto smere určite príde vhod výkon a v praxi to znamená, že čím viac výkonu máte k dispozícii, tým viac sa budete venovať zábave. Blade je v tomto smere veľmi dobre

vybavený (testovali sme otvorenú verziu) a na nedostatok výkonu sa sťažovať nebudete. Na druhej strane nemôžete počítať s prebytkami, ako v prípade veľkých dvojcvalcov, ale výkonu je určite dostatok. Motor vám to dá najavo ihneď po naštartovaní, keď sa z výfuku ozve zvuk, ktorý sa nápadne ponáša na zvuk ostrého offroadového štvortaktu, čo určite poteší. Športového ducha v sebe jednoducho nezaprie. Dostať štvorkolku do pohybu je len otázkou zaradenia správneho prevodového stupňa a môžete vyraziť. V podstate je jedno, ktorý z dvojice prevodových stupňov zvolíte, štvorkolka sa dá rýchlo do pohybu. Rýchly prevodový stupeň „H“ je určený najmä na rýchle presuny po rovnejších úsekoch, no ak chcete naplno využiť výkonový potenciál v teréne, tak

**Najväčším prínosom však bolo nezávislé zavesenie zadných kolies, ktoré umožňovalo relatívne komfortný prejazd aj cez väčšie prekážky**

jazda na „pomalom“ stupni „L“ vám dovolí oveľa efektívnejšie využiť výkonový potenciál motora a bez problémov môžete vyraziť aj do náročného terénu. Výkon máte k dispozícii už od najnižších otáčok a vďaka lineárnemu nárastu ho máte ľahko pod kontrolou. Spomeniem aj veľmi dobre fungujúci variátor, ktorý pomáha ľahko prenášať výkon na kolesá, vďaka tomu nie je problém presúvať sa aj náročným terénom, kde plynulý nárast výkonu príde vhod. Keď sa náhodou ocitnete v úzkych stačí aktivovať predný náhon. Na rozdiel od renomovanej konkurencie sa predný náhon na TGB aktivuje mechanicky, no nepredstavovalo to žiaden problém a predný náhon zakaždým „zaskočil“ bez vynaloženia najmenej námahy. Podvozok sa rovnako veľmi dobre cítil aj v tom najnáročnejšom teréne, vyššie zdvihy pruženia absorbovali aj väčšie nerovnosti. Najväčším prínosom však bolo nezávislé zavesenie zadných kolies, ktoré

umožňovalo relatívne komfortný prejazd aj cez väčšie prekážky. Pruženie svojím nastavením je namierené skôr na komfortnú jazdu a na motokrosovej trati plnej skokov sa určite nebude cítiť najlepšie, ale to ani nie je prostredie, pre ktoré bol Blade stvorený a oveľa lepšie sa cíti pri zdolávaní extrému. Tu naplno využijete výhody vysokého zdvihy pruženia, nezávislého zavesenia kolies a náhonu 4x4. V tomto prostredí dokáže príjemne prekvapiť svojimi jazdnými vlastnosťami. Jediným nedostatkom v tomto prípade môže byť dlhší previs čelnej časti štvorkolky, čo má za následok menšie nájazdové uhly, no dostať prednú časť do kontaktu zo zemou už vyžaduje dosť strmý kopec, na ktorý pri bežnom používaní len ťažko narazíte. Blade však dokáže byť svižným spoločníkom aj na rýchle presuny a pokiaľ nevyrazíte na spomínanú motokrosovú trať, tak uspokojí aj náročnejších jazdcov. Podvozok dokáže filtrovať väčšinu nerovností bez problémov. Dostať zadné kolesá do šmyku na tvrdšom povrchu je o čosi náročnejšie, no môže za to nezávislé zavesenie zadných kolies a čiastočne aj pneumatiky Maxxis Big Horn, ktoré svojím hrubým vzorom veľmi dobre odolávajú šmyku. Prijemným prekvapením sú brzdy, ktoré si so štvorkolkou bez problémov poradia a aj z vysokých rýchlostí dokážu ľahko Blade spomaliť.

**A čo práca?**

Tak táto „zákerá“ otázka dokáže vždy prekvapiť a pritom nemusí ísť len o štvorkolku. V prípade TGB Blade však môžete byť bez obáv, čaká na vás veľmi dobre pripravená štvorkolka. Práve testovaná verzia s označením 550 RS je vybavená všetkým potrebným, čo budete k práci potrebovať. Elektrický navijak, či homologizované ťažné zariadenie vzadu sú vítanými doplnkami úžitkových štvorkoliek. Dostatok ľahko kontrolovateľného výkonu je rovnako plusom, ktorý oceníte pri práci, ktorá vyžaduje plynulý a hladký rozbeh aj pri plnom zaťažení. Na prevoz aj väčšieho nákladu využijete dvojicu kovových nosičov na oboch koncoch.



● **Testovaná verzia bola vybavená elektrickým navijakom, ktorý potiahne až 1000 kg**



● **Nezávislé zavesené zadné kolesá sú najväčšou novinkou a citeľne zvyšujú komfort pri jazde v náročnom teréne**



● **Na ľavej strane je tých ovládačov na prvý pohľad až priveľa, no rýchlo si zvyknete**



## TGB Blade 550 IRS 4x4 v skratke

### 1 Motor

Moderný kvapalinou chladený štvortaktný jednovalec prekvapí svojim výkonom, ktorý využije aj skúsený jazdec. V otvorenej verzii presahuje výkon hranicu 40 k, čo zaručuje štvorkolke veľmi dobré dynamické vlastnosti. V náročnom teréne bolo potrebné jazdiť na pomalšom prevode, ktorý dovoľoval oveľa efektívnejšie využiť výkon, ktorý je k dispozícii. Moderný variátor pomáha ľahko a plynulo preniesť výkon na kolesá. Prednosťou variátora je aj systém brzdzenia motorom.

### 2 Podvozok

Blade 550 je tohtoročnou novinkou a najväčšie zmeny prináša práve podvozok. Odteraz sú všetky štyri kolesá zavesené nezávisle, vďaka čomu sa zvýšila nielen prejazdnosť ťažkým terénom, ale aj jazdecký komfort. Pruženie rovnako dokáže absorbovať aj väčšie nárazy a je nastavené viac na komfortnejšiu jazdu. Predný náhon sa aktivuje mechanicky, no jeho aktivácia je veľmi jednoduchá a páčkou na riadidlách ho aktivujete bez najmenej námahy. Pochvalu si určite zaslúžia výkonné kotúčové brzdy na oboch kolesách, ktoré dokážu veľmi rýchlo štvorkolku spomaliť.

### 3 Kolesá

Veľké 12-palcové kolesá na oboch koncoch sú „obuté“ do offroadových pneumatík Maxxis Big Horn, ktoré sa vynikajúco hodia do ťažkého terénu. Na suchom povrchu veľmi dobre odolávajú šmyku.

### 4 Dizajn

Silná stránka štvorkolky. Už na prvý pohľad máte pred sebou vydarené dielo, ktoré spíňa

najprísnejšie kritéria v oblasti dizajnu. Kompletne kovové rámy vpredu aj vzadu pomáhajú vytvárať imidž robustnej športovo-úžitkovej štvorkolky pripravenej na všetko.

### 5 Úžitkové vlastnosti

TGB Blade je nielen zdatným športovcom, ale má všetky predpoklady na to stať sa vynikajúcim spoločníkom pri práci. Bohatá výbava v podobe elektrického navijaka, alebo ťažného zariadenia sú vitálnymi doplnkami. Dvojica robustných kovových nosičov na oboch koncoch si poradí aj s väčším nákladom.

### 6 Komfort

V oblasti komfortu je Blade na tom veľmi dobre, široké sedlo ponúka dostatok komfortu a jazdec si nemá na čo sťažovať. Stúpačky kombinované so širokými plošinami ponúkajú dokonalú ochranu jazdcových nôh. V TGB mysleli aj na spolujazdca a okrem pohodlia v sedle je štvorkolka vybavená vyvýšenými plošinami, ktoré slúžia ako stúpačky pre spolujazdca.

### Sumár

Nový Blade len potvrdzuje to, čo som naznačil hneď v úvode a za veľmi prijateľnú cenu vám ponúkne veľa muziky. V porovnaní s renomovanou konkurenciou jej možno chýbajú sofistikované elektronické doplnky, no vyvažuje to priaznivou cenou a na druhej strane dokáže si poradiť aj v extrémnych situáciách, a vďaka kvalitnému podvozku a dostatočne výkonnému motoru nie je absencia elektronických doplnkov až tak citeľná. Plusom je aj množstvo príslušenstva, ktoré ponúka bez výrazného vplyvu na konečnú cenu.

## TGB Blade 550 IRS 4x4

### MOTOR

**Typ:** kvapalinou chladený 4-taktný jednovalec, rozvod SOHC  
**Vrtanie x zdvih:** 86 x 69,4 mm  
**Zdvihový objem:** 503 ccm  
**Kompresný pomer:** 9,2 : 1  
**Max. výkon:** 20 k pri 6 500 ot./min / +40 k (Offroad verzia)  
**Max. krúť. moment:** 25,5 Nm pri 4 000 ot./min  
**Príprava zmesi:** karburátor  
**Zapaľovanie:** CDI  
**Štartovanie:** elektrické / mechanické  
**Prevodovka:** automatická s plynulým prevodom CVT + spiatočka  
**Sekundárny prevod:** kardanový hriadeľ

### PODVOZOK

**Rám:** kolískový pozváraný z oceľových rúrok  
**Rozmery (D x Š x V):** 2 155 x 1 170 x 1 205 mm  
**Rázvor:** 1 300 mm  
**Výška sedla:** 918 mm  
**Objem palivovej nádrže:** 18 l  
**Pneu: vpredu:** 25 x 8-12, vzadu: 25 x 10-12  
**Pruženie: vpredu:** nezávislé zavesenie pomocou ramien, vzadu: nezávislé zavesenie pomocou ramien  
**Brzdy: vpredu:** 2 x kotúčová, vzadu: kotúčová  
**Hmotnosť:** 315 kg  
**Cena:** 6 290 € (189 492,54 Sk)

**+** - výkonný jednovalec ponúka ľahko kontrolovateľný výkon, brzdy, podvozok s nezávislými zavesenými kolesami, bohatá výbava verzie Limited

**-** dlhý previs prednej časti štvorkolky, ťažšie radenie jednotlivých prevodov, malá plocha stúpačky pre spolujazdca

**Motocykel na test zapožičal:**  
**ASP Group, s. r. o., Žebrák, CZ**