

# Sila, obratnosť, agilita

40

TGB Blade 1000i LT



● *Sila, istota, sebavedomie...*

● *Podvozok s nastaviteľným pružením*

● *Všetko potrebné okamžite v dosahu*



## Tá sila je neskutočná

Výrobca označuje motor V-Twin 1000 EFI, čo hovorí o dvojvalci s elektronickým vstrekovaním postavenom do „V“, pričom sila je prenášaná prostredníctvom zosilneného 2-stupňového CVT variátora. Ikonka prepojených štyroch kolies na palubnej doske signalizuje navolenie samostatnej uzávierky diferenciálu vpred, vzadu, a cez kardan vpred i vzadu sa výkon konečne dostane na kolesá. Každé koleso má samostatný brzdový kotúč a predné i zadné kolesá sú zavesené na dvojítych „A“ ramenách. Brzdíť môžete až troma páčkami, pričom pravá páčka disponuje blokovacím zariadením páčky pre parkovanie a nezabudnime, že hadičky sú pancierované. Testovaný model má k dispozícii EPS, čo je posilňovač riadenia

nastaviteľný dokonca v troch silových režimoch MIN, MAX a FAIL, pričom to posledné znamená vypnutý. O pohodlie posádky sa stará štvorica tlmičov EVO s mechanicky nastaviteľným predpätím pružín. Finálny kontakt s cestou majú na starosti značkové a hlavne veľmi osvedčené pneumatiky MAXXIS BIGHORN s rozumným vzorom na použitie v teréne ale i na jazdu po asfalte.

## Na pohľad množstvo exkluzivity

Tou ihneď prvou je metalizovaná farba, ktorú som ešte na žiadnej atv nevidel, pričom v tej istej farbe sú i hliníkové 8-lúčové disky kolies, čím sa celok dokonale dizajnovo uzatvára. V sérii dostávate navyše so silou 3000 lbs ovládaný elektronicky

z riadiel, ochránený masívnym oceľovým nárazníkom v kombinácii s krycím plastom. Hneď nad ním sa môžete potešiť pohľadom na výkonné, duálne svetlomety doplnené o denné LED svietenie. LED-ky potom nájdete i vzadu, kde budete na pohľad prekvapení vysokým zdvihom podvozku a v strede umiestnenou zaujímavou tvarovanou koncovkou výfuku. Z pohľadu vodiča sa vám určite budú páčiť celozakrytované riadidlá s ochranou rúkaví. Tieto plasty na rukovätiach ale nemajú pod sebou oceľovú ochranu a plnia skôr charakter ochrany proti počasiu, či blatu ako nárazu. Masívne, pohodlné dvojsedadlo poskytuje priestor pre dvojčlennú posádku, pričom obaja pasažieri docenia i priestor pre nohy. Zatiaľ čo spolujazdec môže pevne zvierat masívne oceľové

T  
S  
H  
L

*Tento stroj bol novinkou pre rok 2015, ale oplatí sa ho otestovať v hoc akej dobe. Je to krásna mašina, veľká, strašne silná, bezpečná, a pretechnizovaná skrz na skrz. Do rúk sa nám dostal už jazdený stroj, čo je pre nás ďaleko väčšia výhoda, ako testovať „fungláč“. Zabehnutý motor a podvozok vždy ukážu ďaleko lepšiu pravdu o stave techniky. Tých 83 (odblokovaných) koní pre offroad je šokujúcich a pre neskúseného možno i nebezpečných, a preto i ja k stroju pristupujem s rešpektom.*



Fotogaléria na [motocykel.sk](http://motocykel.sk)



● Radiaca páka ide trošku ztuha



● Z každého pohľadu je stroj uprataný po všetkých stranách

madlá, obalené príjemnou penou, tak jazdec ocení riadne offroad rukoväťe s množstvom tlačidiel dookola. Prístrojový panel je pekne offroadového tvaru a disponuje veľkánym množstvom údajov. Pre vás tie najdôležitejšie sú pozícia uzávierok, posilňovača riadenia a množstvo paliva. Denné počítadlo je zdvojené, displeju dominuje ukazovateľ rýchlosti. Motor sa skrýva pod plastami, ktoré veľmi slušne lícuju, vpredu nad kolenami ako jazdec mám k dispozícii na predných blatníkoch na oboch stranách uzamykateľné skrinky, pričom v pravej sa nachádza 12V zásuvka. Druhá 12V zásuvka sa nachádza zvonku na kapote. Vpravo vidím i zámok na uzamykanie riadenia a pod sedlom nachádzam i malý priestor na drobnosti, lekárničku či nejaké kľúče.

### Jazda je pekne ostrá

Ovládacie prvky, tak ako vyzerajú i skvele posádke slúžia. Motor naskakuje bez výhrad, radiaca páka s možnosťami P, R, N, H, L ide dosť ztuha. Už manévrovanie s Bladom na dvore firmy ASP ma celkom prekvapuje, ten „rajd“ (polomer otáčania je skoro ako na „medveďoch“), čo mi umožňuje veľmi rýchle a pre mňa prekvapivé otočenie stroja na malom priestore. Neváham teda okamžite voliť „H“, čiže rýchlejší prevod, pretože „L“ je určené na ťažnú silu a táto „Čepel“ doslova extrémne vyráža dopredu. Hohohó, nie tak rýchlo, nie som pretekár, Blade si okamžite silou vybral na mne svoju daň, pretože tak razantný štart som nečakal. Ako druhý emociálny efekt, ktorý vo vás okamžite zanechá stopu, je pri vysokej rýchlosti ubratie plynu.

Poviem vám, tá štvorkolka tak brzdí motorom, že som skoro preletel cez riadidlá. Takto pekne vyškolený, zatiaľ iba ovládaním plynu, sa presúvam asfaltkou do neďalekého lesa, pričom Bighorny ihneď potvrdili svoju povest o nízkej hlučnosti a príjemného gripu i na asfalte. Motor na asfaltovej ceste dostal Blade rýchlo cez 100 km/h a aj toto mi prišlo dosť neočakávané a zároveň ako zvest, že aká zverina toto bude na poľnačke. Predtým ale nasleduje rozbitá, kamenistá cesta. Blade má vysokú stabilitu vďaka správne rozčapnému podvozku a pri svetlosti 295 mm, zároveň vysokú priechodnosť ťažkým terénom. Podvozok reaguje na nerovnosti doslova odborne, nedostávam strely do riadidiel, ani ma zo sedačky nevystreľuje. Stroj je sám o sebe dosť ťažký, pruženie je tomu

**Obrovský výber moto oblečenia, prilieb, obuvi, doplnkov...****Speedy Cars - ATV Moto shop**

Nitrianska 29, 917 01 Trnava, MOB: 0911 391 398

[www.ATV-SHOP.sk](http://www.ATV-SHOP.sk)

prispôsobené. Tu doceňujem výbornú prácu posilňovača riadenia. Nie, neotáčam riadidlami malíčkom na mieste, ale naopak, riadenie je príslušne skôr tvrdšie ako mäkkšie, ale natoľko, že sa moje ruky nenarobia a zároveň riadidlá kladú správny odpor voči prekážkam. Nemám rád na ATV ľahko lietajúce riadidlá, pri ktorých neviem čo som práve prekonal. To, čo držím v rukách má pôsobiť rozumne a dávať odozvu toho čo sa deje na zemi do rúk a nezľahčovať až prebytočne prácu rúk. Odozva podvozku musí byť pre jazdca čitateľná od ňôh, sedačky a hlavne od riadidiel. Pomyselný gyroskop v hlave jazdca potom vyhodnocuje informácie a jazdec musí na ne reagovať pokynmi, či už na páčky plynu, brzd, ale i prenosom ťažiska tela v rôznych pasážach prejazdu terénom. A u Blade sa toto deje úplne geniálne, pýta si za riadidlami jazdca, ktorý vie spracovať poskytnuté informácie a využiť ich vo prospech stroja i seba. Ak sa pýtate, či jazda z Blade je jednoduchá, tak poviem, že ak chcete riadne jazdiť, tak nie a ak nemáte pud sebazáchovy, voľte radšej menšiu kubatúru. Toto je proste zverina.

**V extrémnej jazde**

Toto sa bratom Hříčovcom z ASP nebude páčiť. Blade je predsa úžitkový stroj na vysokú ťažnú a

prechodovú prácu, nie je to pretekár, lenže s týmto motorom je to riadny športovec. Bez zopnutých diferenciálov vie pekne povystrájať, zapnúť zadnú uzávierku znamená drift o drift, na štrku, sene, zemine, asfalte vďaka rovnomernému výkonu na oboch zadných kolesách. Podvozok vyžaruje obrovskou odolnosťou a zároveň výbornou manévrovateľnosťou v prudkých nájazdoch, či výjazdoch a to aj na sypkom podloží. V momente, keď obe zadné kolesá kľúžu pod plynom v tiahlom drifte, vedenie smeru preberá predok, ktorý aj s naopak vytočenými kolesami nasmeruje Blade do vašej pomysľnej stopy s minimálnymi odchýlkami. Hlavnú kartu drží v ruke výkon motora, pričom s páčkou ovládania plynu viete stroj krásne ovládať vrátane brzdenia motorom. Je jedno v akej pasáži jazdy ste, ak dotlačíte plynovú páčku, vždy dôjde k silnej odozve, tak preto z plynom opatrne a hlavne s citom. Všetko ide tak plynule a rýchlo, že nemám čas na budíky ani pozeráť. Ak treba brzdiť extrémne, môžete oboma páčkami na riadidlách a pridať do toho i tretiu - nožnú páku, ak teda stíhate. Pohon „L“ je trochu iná káva, stroj razantne spomalí, ale znásobuje ťažnú silu ale i priechodnosť mimoriadne ťažkým terénom. Zatačanie stroja je na povel presné, každá akcia akoby bola

dopredu vymyslená. Obsluha spínania a vypínania uzávierky diferenciálu je jednoduchá, pomocou prepínačov na pravej rukoväti, v podstate okrem cvaknutia a zasvietenia kontrolky ani neviete, že sa to už stalo. Ako samozrejmosť považujem na ľavej rukoväti tlačidlo s nápisom „Override“, teda ponuka plného výkonu pri cúvaní.

**Neskutočná ťažná sila**

Áno tento stroj má povolených 30 kg na prednom + 50 kg na zadnom nosiči, plus posádka a 200 kg zároveň môže ťahať na guli. Tieto papierové informácie sú určené na základe bezpečnostných kritérií, stroj si s nimi hravo poradí ale dimenzovaný je na viac. Robustná konštrukcia rámu a kvalitný podvozok vám dovolí jazdu na limite možností jazdca. Nemyslím tým skákanie lavíc, ale prechod extrémne ťažkým terénom, alebo ťažkú prácu. Už len ako sa stroj pohybuje, aký zvuk vydáva vás presvedčí, že sedíte na riadnom pracantovi, ktorý sa v podstate zľakne iba toho, čoho sa zľakne jeho jazdec. Určite by som sa nebál dať dopredu radlicu a odhríňať si sneh, aby som si s vozíkom na guli plného dreva toto doviezol na chatu, či do domu a to všetko naraz. Je tak mocný a rýchly, že ako budúci majiteľ by som zvažoval, či ho vôbec takto silný potrebujem. Je na vrchole výkonovej ponuky výrobcu a tým je samozrejme i najdrahší. Cena ale obsahuje spomínanú technickú výbavu a evidenčné číslo.

● Podvozok vysielá rozumné signály

**► TGB Blade 1000i  
LT EPS 4x4****Cena:** 9 349 Eur**Motor:** 997 ccm, 8 ventilov, SOHC, V2**Výkon:** 83 k pri 7 000 ot./min. (verzia off road)**Prevodovka:** automat s plynulým prevodom, kardanový hriadeľ**Pohon:** 2x4, 4x4, elektricky prepínateľný**Rozmery: (D x Š x V):** 2 330 x 1 200 x 1 290 mm**Rám:** kolískový, pozváraný z ocelových rúrok**Hmotnosť:** 430 kg**Objem pal. nádrže:** 23 l**Pneu: vpredu:** 25 x 8-12, **vzadu:** 25 x 10-12**Homologizácia:** áno**ATV na test zapožičal:****ASP Group s.r.o., Žebrák (CZ)**