

..TEST: TGB BLADE 550I LT IRS

# ORANŽOVÉ OSTŘÍ V ROCE 12

Co se změní na Bladovi, když mu za označení 550 přibude i? Skoro nic, asi byste to nepoznali ani při prvním projetí a někdo třeba nikdy. Přitom se pod plastem odehrála taková malá revoluce a Blade se přiblížil svým soupeřům, kteří se vstříkováním chlubí už dávno.







» Blade je hodná mašina, která vás může naučit zacházení se čtyřkolkou

**B**ladovi se toho stalo už hodně. Modernizoval se poctivě a průběžně a k pozici české jedničky až dvojky (pravidelně se přetahují s Gladiatorem) se pracoval postupně – přes čtyřstovkovou minulost, tuhou zadní osu, manuální připínání předku atd. Pro rok 2012 přišla zatím poslední zásadní úprava, o které jste si mohli přečíst už v minulém čísle. TGB Blade 550 konečně dostal vstříkovaní značky Siemens a třeba i lehce přitvrdil na výkonu. Mimo to pak přišly drobné změny na odpružení nebo přepínači 4x4 ale cenově zůstal na cenách za karburátorovou verzi a navíc výrobce přidal originální navigák TGB 3000 zdarma jako zaváděcí akci!

Možná vám to nepřijde jako ten správný důvod, proč psát test na tisíckrát popsanou pětistovku, ale zas na druhou stranu, proč se nesvézt. Blade není jednou z nejoblíbenějších čtyřkolek na našem trhu jen tak pro nic za nic. Je to totiž přesně ta mašina, která má

co nabídnout jak úplným zelenáčům, tak potěší i ty větrem více ošlehané. Pro ty první jde totiž o relativně hodnou čtyřkolkou, která se nechá vodit bez strachu z toho, že by se najednou při nechtěném přidání splašila a zahodila greenhorna do jetelu. Nastavení variátoru je hodně hodně do pozvolna, a tak to skoro vypadá, že Blade nemá zas tolik síly. Jenže jde jenom o zdání z hodného nástupu. Když pak dojde na lámání chleba, jede ve stoupání pětistovka pořád a pořád, i když už máte stažené půlky, že už už by to asi mělo umřít. Variátor na Bladovi tak nebude snem závodníka, ale spíš cestovatele, na práci taky ok. Může se taky pochlubit slušně funkční brzdící funkcí, která pracuje až do nejnižších otáček.

Ok, řeknete si, zase zaplacená reklama, bla, bla... Ba ne. Kdo Blada nejezdil, nemůže soudit. TGB se třeba během let vývoje povedlo přijít na takovou kombinaci jednotlivých úhlů v řízení, že Blade skoro ukázkově předvádí, jak by měla čtyřkolkou právě v tomhle směru



» Nezáladný podvozek a lehké řízení jsou jeho hlavní přednosti

**MAXIMA RACING OILS**



**MARTIN LIŠKA**  
TROJNÁSOBNÝ MISTR  
ČESKÉ REPUBLIKY  
V QUAD CROSS



**RICKY CARMICHAEL**  
MULTI-TIME MXON  
CHAMPION  
MAKITA SUZUKI



RACINGOVÉ OLEJE MAXIMA POUŽÍVAJÍ TYTO TÝMY

**MONSTER ENERGY**  
Kawasaki  
FACTORY RACING

**ROCKSTAR ENERGY DRINK**  
SUZUKI

**MONSTER ENERGY**  
PRO CIRCUIT  
Kawasaki



**WWW.ASPGROUP.CZ**

ASP Group s.r.o. autorizovaný dovozce amerických olejů a maziv MAXIMA do ČR a SR

Adresa dovozce: Náměstí 13, 267 53 Žebrák, ČR  
TEL.: +420 311577222 E-MAIL: info@aspgroup.cz





» Vstřikování je jedno, jestli je zima nebo horko, postará se o to...

MOTOR	10
BRZDY	10
ŘAZENÍ	10
PODVOZEK	10
OVLÁDÁNÍ	10
ZPRACOVÁNÍ	10
CELKOVĚ	7,3

jedné vyjížďky. I když nám šejkové statečně zatápní, Blade EFI vám udrží náklady hodně nízko, během celoodpoledního ježdění spotřeboval tři čárky z nádrže, takže snadno s mašinou budete jezdit celý den na jedno naplnění. Zatím tedy samá pozitiva. Když ale budete chtít prodejce pozlobit, vytáhněte na něj kontra – jako že Blade už nemá startovací šňůru, takže s baterkou bez štávy je vymalováno...

Testovaný Blade LT (LT značí dlouhou verzi – o 20 cm delší než krátká) potěšil i doplňkovým velkokapacitním kufrem. Ten v případě varianty LT mimo dodatečný prostor navíc ideálně doplňuje standardní madla šroubovaná k rámu – má totiž integrovaná vlastní a ta na rozdíl od těch standardních vůbec netrpí na vibrace.

Text: Dan Pejzl

Foto: Pan Dejzl

fungovat, aby řízení nebylo moc uskákané a ostré a neunavovalo řidiče neustálým udržováním pozornosti, jestli se náhodou pod koly místo dvou kamínků nenachází taky klacík navíc. Ve srovnání s litrovým Thundercatem na společné projížďce byl právě Blade tím hodným strejdu, co vám leccos odpustí. Podvozkově je Blade vyloženě cestovní případ, nové tlumiče tomu jen napomáhají. Měnit se dá plynule tuhost pružin. Není to žádný tvrdák, ale spíš si vás pohýčká. Na to uslyší jak nováčci, tak i ti, kdo už něco odjeli.

rozdíl, že jedete na stříkačce, museli byste přeseďat z jedné mašiny na druhou a pak byste asi něco zaregistrovali. To kouzlo je jinde. Při testu sice panovalo v české kotlině objednané luxusní azuro a teploměr vytlačil skoro dvacítku - v takových podmínkách je vám prakticky jedno, jestli válec mezi nohama plní karbík nebo EFI, protože snadnější podmínky motoru už asi nepřipravíte. Jenže EFI se ke slovu dostane ve chvíli, kdy se v zatáčkách lámou psi a ptáci chodí pěšky, v tu chvíli totiž odpadá laborování se sytičem a jeho udržování do zahřátí. Případně taky, když pojedete na Everest, tak TGB poběží i až úplně nahoře... Dalším argumentem je cena benzínu, tedy cena



## NEŽERE

Jak už jsem napsal, při jízdě nepoznáte

TGB Blade 550i LT IRS	
Motor	vodou chlazený jednoválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	503 ccm
Vrtání x zdvih	92 x 75,6 mm
Kompresní poměr	10,2:1
Max. výkon	20/43 k (14,8/31,4 kW)/7000 ot./min.
Max. točivý moment	neudán
Plnění motoru	vstřikování Siemens
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	26x8-14/26x10-14
Rozměry dxšxv	2360 x 1235 x 1250 mm
Rozvor	1450 mm
Světla výška	305 mm
Zdvih kol vpředu/vzadu	203/229 mm
Suchá hmotnost	352 kg
Nádrž	18l
Cena	169 900 Kč

