

Lodka do terénních vln



TGB BLADE 600 LT

Text: Jana Koláčková
Foto: Ivan „Scoob“ Bezděk

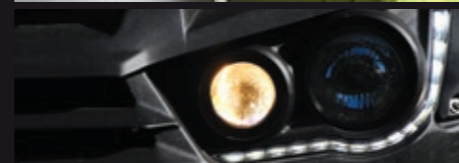
Pro další z testů, v současnosti bohužel trochu opomíjené střední třídy ATV, jsme vybrali model z produkce taiwanské společnosti TGB - Blade 600 LT. Na podzim 2018 dorazily první modely na sklad, takže jsme se samozřejmě museli hned svěřit.



s matnou hnědou metalízou samotného stroje. Celkový dojem je tedy opravdu sofistikovaný a elegantní, snad za to může prodloužená verze stroje, nevymáje ani detaily, například designově uhlazené provedení blasterů. O osvětlení se stará čtveřice hlavních světlometů a led proužek podsvícení z každé strany. Vzadu jsou dva kulaté světlometry plus směrovky, které jsou za mě poněkud málo výrazné, což jediné, co bych mohla Blade 600 vytknout. Výfuk je umístěn vzadu pod strojem a zespoda je podvozek částečně opatřen krytkami, stejně tak i vpředu nárazník končí kovovými chrániči, aby stroj byl co nejvíce chráněn před nečistotami. V základu je dodávána zadní sedačka pro spolujezdce s opěrkou, ve chvíli, kdy si pořídíte navíc i kufr (který je vidět na fotkách na testovaném kousku), opěrka se samozřejmě musí odmontovat. Na blatnících najdeme malé uzamykatelné postranní schránky na drobnosti.

Blade 600 LT je poháněn motorem o objemu 561 ccm. Motor je hodně silný a výkonný, současně však má vysoce kultivovaný a hladký projev. Jízdně je Blade skvělý. Je to taková lodka, houpavá a příjemná, ale ve chvíli, kdy potřebujete

přidat, se ochotně žene za plynem. Brzdy jsou vpředu dvě kotoučové, vzadu je jeden kotouč a spolu se důstojně starají o zastavení čtyřkolky. Překvapila mě i téměř úplná absence rázů do řídítek. U tlumičů je i při terénní jízdě velká rezerva, stroj s sebou zběsile neškube, naopak je plynulý a stabilní, což mě osobně dost vyhovuje



a usnadní to i přepravu například sypkého materiálu ve vozíku za vámi. Svezení je komfortní a stroj je skvěle ovladatelný. Poloměr otáčení je standardní. Pocitově mi chybí brzdová páčka na pravém řídítku, zadní brzdu totiž obsluhujete jen nožním pedálem, takže jsem zpočátku tápala. Ale zvyknete si. Řazení je na první pohled jinak, než jsem u většiny čtyřkolek zvyklá – protože je na pravé straně nádrže a ne z boku, ale seshora a připomíná spíš řazení automatické převodovky v autech, kdy řadíte pomocí zmáčknutí páky a tlačítka na páce, přeřazujete si v jedné linii a pouze zastavíte na požadované poloze. Nechybí ani parkovací brzda. Na levém řídítku je tlačítko override, které vám umožní couvat bez omezovače. Ruční parkovací brzda je na pravém řídítku, stejně tak jako přepínače pohonu 4x4.

LCD displej se přepíná pomocí tlačítek mod a set, což není nic neobvyklého. Zajímavá funkce je možnost třístupňového nastavení účinnosti posilovače řízení – minimální/maximální/žádná. A tady je posilovač řízení opravdu znatelný – rozdíl mezi vypnutým EPS a jeho maximálním úrovní je markantní. Při maximálním stupni EPS řídíte celou čtyřkolku de facto dvěma prsty a palcem na plynu. Tak lehce to jde, nepotřebujete vyvinout žádnou sílu. Za mě se dá říct, že je to nejúčinnější posilovač, s kterým jsem zatím řídila. Tak lehce jsem žádnou jinou čtyřkolku ještě nevedla. Po hodně dlouhé době mě nějaký stroj v tolika směrech překvapil. Bylo to osvěžující.



TECH. SPECIFIKACE

MOTOR	
Typ	kapalinou chlazený čtyřdobý dvouválec SOHC
Zdvihový objem	561 ccm
Vrtání x zdvih	95 mm x 79,2 mm
Maximální výkon	43 HP (offroad verze)
PŘEVODY	
Převodovka	automatická CVT
PODVOZEK	
Přední odpružení	nezávislá dvojitá A-ramena, hydraulické tlumiče + 5ti polohové nastavení předpětí pružin
Zadní odpružení	nezávislá dvojitá A-ramena, hydraulické tlumiče + 5ti polohové nastavení předpětí pružin
Brzda vpředu	2x hydraulická kotoučová
Brzda vzadu	1x hydraulická kotoučová
Pneumatiky P/Z	AT25 x 8-12 / AT25 x 10-12
ROZMĚRY A HMOTNOST	
Délka	2 280 mm
Šířka	1 250 mm
Výška	1 420 mm
Rozvor	1 450 mm
Světlá výška	320 mm
Hmotnost	438 kg pohotovostní
Objem nádrže	18 l
CENA	od 174 990,- Kč

Testovací kousek byl i s příplatkovou výbavou, kterou tvoří velký zadní kufr. Vejde se do něj víc než jen dvě helmy a disponuje velice zajímavými krytkami na ruce pro spolujezdce, plus madly na pohodlné držení. Takže i když nemá druhý pasažér rukavice, nemusí se bát, že by si poškrábal při jízdě prsty. Měkké plochy pro spolujezdcova záda a madla na ruce u doplňkového jsou zajímavými detaily, kdy, ani s kufrem navíc, druhá osoba nepřijde o své pohodlí, čemuž dávám jednoznačně palec nahoru.

