

Univerzální šplhátor

Tchajwanská Globální Bomba

Jen málokterá čtyřkolka vás dostane tak, jako TGB Target. Tahle prachatě se tváříci věc však nejde s žádným z hlavních čtyřkolkových proudů. Kráčí mezi nimi, vedle nich, nad nimi.

text: Láďazár, foto: David M. Bodlák



TGB Target 425

Variátorový Target je bezesporu významná novinka, a tak jsme chtěli přijít na všechny její slabiny a silné stránky, abyste si o ní mohli udělat představu. Pojďme na to od začátku. Target je nejčerstvější novinkou známé tchajwanské značky TGB, jednoho z významných hráčů na čtyřkolovém poli téhle zlobivé čínské provincie. TGB se u nás dobře zapsala už svým populárním Bladem 425. Vývoj Targeta probíhal ve spolupráci s Francouzi a výsledek dopadl tak, že Frantičíci pro sebe jen v tomto počátečním roce objednali rovnou přes 1000 Targetů.

Poctivá práce

Na první dojem je Target sebevědomá, zamračená a hlavně velká čtyřkolka. Ale jakmile se s ním rozjedete, smrskne se o jedno číslo, takže je z něj čtyřkolka zamračená a hodná. Není to závodník, na dráze by mu napráskal i Tomahawk 300, ale je to absolutní univerzál. Podvozek je převzatý z Blada, není to ovšem jen taková ta šup šup práce na způsob „vem užitkáče, okrájej mu blatníky a říkej tomu sportka“. V TGB odvedli trochu poctivější práci a kompletně změnili přední zavěšení s dvojitými A-rameny se dvěma dvojicemi tlumičů a plynule nastavitelným předpětím dvojitých pružin. Změnili také některé parametry rámu, uložení zadní kyvky a udělali spoustu dalších změn. Pérování je naladěné na tvrdší notu než na

Bladu, takže skákat ano, a když jedete v kolech za Bladem, krásně vidíte, jak to Bladem hází ze strany na stranu, kdežto Target si to valí naprosto suverénně.

Přední brzdy jsou uspořádány po lidsku, takže páčka vpravo brzdí předek, levou rukou ovládáte zadní brzdu a noha se opírá do zadních kol kombinovaně s předními. Systém je ale složitější, celým Targetem se prolíná motanice pancéřových hadiček. Za zadní brzdu, jejíž kotouč se před kameny schovává uprostřed kardanu, dostávají Tchajwanci za jedna. (Ta věc nad brzdou, co vy-

„Vyhrabe neuvěřitelné krpály a stačí mu, když se jen jedním drápkem zachytne“

padá jako futrál na plynovou masku, je výfuk, končíci dvěma vývody nad sebou). Na přední brzdu musíte být trochu zlí, ale když jsem na ni po návratu žaloval, ukázalo se, že anamnéza je jednoduchá a jmenuje se odvzdušnění. Také přední kotouče jsou před kameny kompletně schované v předních kolech a všechny brzdy mají jednopístkové třmeny.

Kam s ním?

Stáli jsme na dvoře u dovozce Targetu, firmy ASP Group v Žebráku a začali řešit, kam s ním

vyrazit na test. A věřte, nebylo to tentokrát jednoduché rozhodování. Najednou jsme honem nevěděli, čím začít nejdřív. Target je totiž ztělesněná všestrannost. Ráno s ním můžete odtáhnout půlku lesa na vozíku (koule je v základu, dokonce schválená na silnici na 200 kg), odpoledne můžete vyrazit na nějakou lehčí čtyřkolkovou trať, v zimě s ním odklidíte sněh (bude i radlice) nebo si na něj pořídíte sněžné pásy, můžete na něm jezdit jak pohodičku, tak i palbičku. My se rozhodli pro od všeho trochu a nejvíc od výletu, protože endurko po lesích a polích bude možná nejčastějším povoláním téhle novinky. Vyrazili jsme si tedy quadnout, já na Targetu, David s foťákem pro srovnání na Bladu 425, zjizveném mnohočetnými tržnými ranami a naplňující skutečný význam pojmu „čtyřkolka k neutahání“.

Test č. 1 – Silnice

Tenhle test jsme vyřídili během pěti minut po odjezdu ze Žebráku, při přesunu po silnici. Jako pravé novinářské hovado jsem vzal úplně syrový motor (měl najeto jen 140 kilometrů) řádně pod krkem. Nevystřelilo mě to dopředu tak, jak jsem předpokládal, jenže já těsně před testem Targeta týral závodního VYXe. Tak si tu korekci proveďte prosím sami. Nicméně Target zrychloval svižně a tachometr se zastavil na čísle 91,6 km/h. Tím se nechci udat, že trápím motory, koneckonců

stejný plnoplynový kouř dostává každý motor při finální kontrole na výrobní lince, ale chtěl jsem tím tady přispědít, že se dá čekat, že Target se po zjetí ještě porychlí. Co se už ale nezlepší, to je držení směru a stabilita při přímé jízdě za jakýchkoli rychlostí. A nezlepší se proto, že už teď byla naprosto bez chybičky, samozřejmě při jízdě na 2x4.

A sluší se ještě podotknout, že šlo o před sériový, nehomologovaný kus s plným výkonem. Až

bude Target na trhu (a bude koncem července za méně než 160 000 Kč), bude homologovaný pro dva. Sedadlo je na to dostatečně prostorné, jen o místo na nohy se musíte nějak podělit.

Test č. 2 – Šlapačky

Brali jsme první úvoz, abychom se dostali co nejdřív ze silnice. Takže tedy terén. Valíte si to mezi poli a zarostlými loukami, stojíte si ve stupačkách, rozhlížíte se a připadáte si jako nějaký kapitán torpé-

dového člunu. Přišlo stoupání a cíl byl jasný. Dostat se kam až to půjde, nejlépe až na ten skalnatý výběžek, který se mezi nízkými borovicemi koupal ve slunci. Stoupání se změnilo v příkré stoupání, příkré stoupání se změnilo v příkré stoupání zvětšené o třikrát plnou a končilo šlapačkovým výjezdem mezi stromy a skalami, kde se zadní náhon i přes zařazenou redukci konečně přestal chytat. A tady, v kopci, mezi těmi stromy, balvany a zařazenou 4x4 jsem poznal,

Driftování s Targetem, jedna z věcí, která vás jen tak neomrzí





Target mě nenechal ani chvíli v klidu

o čem Target vlastně je. Je to výletově-splňací nástroj, který vás dostane na neuvěřitelná místa a celkem peče na to, že má vzadu jen tuhou nápravu. Vyhrabe neuvěřitelné krpály a stačí mu, když se jen jedním drápkem zachytne. Mají na tom ovšem zásluhu i sériově montované špičkové pneumatiky nové generace Maxxis Razr 2, guma s pořádnými špunty a šesti plátny na skoro formulových hliníkových paprskových kolech. Rejd by mohl být o trochu větší, ale když tak můžete použít zpátečku. Přepínání 2x4 a 4x4 se děje mechanicky, je jednoduché a funguje naprosto

bezproblémově: zastavit, přehodit páčku na řídkách a mazat dál. Když k tomu navíc zařadíte redukci, změní se Target v kamzikoidní

„Stačí jen nohama hodit zadek stroje do strany a čtyřkolka tam už jde sama“

traktor. A pokud přece jen zůstanete někde viset, můžete využít naviják, na který má Target vepředu připravené místo, a který bude ve verzi Limited spolu se

spodními krycími plechy a dalšími nadstandardy sériově.

Test č. 3 – Voda

Test začal zkouškou nerozpustnosti dvou novinářů ČMN, schovávajících se v hustém lese před líjakem-bilbcem, a pokračoval testem znalostí sprostých výrazů, když jsme vyjeli do deště a zjistili, že ta bouřka je sice pořád nad námi, ale jen pár kroků na každou stranu a jinak je všude jasně modrá obloha. Tento test přímo nesouvisel s Targetem a přístě jej nejspíš vynecháme. Nicméně když už je řeč o vodě, zjistili jsme pro vás, jak to má Tar-

get s brodivostí. Jsme totiž přesvědčeni, že tohle se bude určitě spouště budoucích zákazníků hodit. Brodění je bohužel činnost, ale jen pokud víte, kam až můžete. Vězte tedy, že z obou sání, která musí v každém případě zůstat nad vodou (sání do motoru a vstup vzduchu do variátoru), je níže sání do motoru, které je celých 75 cm od země.

Test č. 4 – Jen blbni

Druhou oblastí, kde je Target doma, je šotolina a kus rovného placu na blbnutí. Vezměte sem Targeta a já vám garantuji, že vás

odsud dostane snad jen bližící se test č. 3. Ale do té doby nebudete chtít přestat malovat zadními koly do šterku nuly, osmičky a nekonečna. Jde to samo, stačí jen nohama hodit zadek stroje do strany a čtyřkolka tam už jde sama a vy si to jen kontrolujete říditky a plynem. Přitom oceníte lehkou páčku plynu, která je fakt na pohodu, citlivá a opravdu jemně chodící. A kdyby se vám přesto podařilo vyrobít hodiny, nic se neděje. Target sedí jako letadlová loď.

Ani první, ani poslední

Ještě je tady ta věc s podobností. Chlapci z Can-Amu se možná na TGB zlobí, možná že ne, protože podobnost stejně nakonec propaguje originál, který je navíc někde úplně jinde. Kdo to chce řešit, ať si to řeší, faktem ale je, že alespoň co do koncepce – sportovní čtyřkolka s připojitelným předkem na základě užitkáče – není Can-Am ani první, ani poslední. Daleko dříve měla tohle například Yamaha u svého Wolverina.

Mohli bychom tady rozebírat vlastnosti Targeta ještě dlouho, ale ve finále stejně dostane tohle TGB většinu zákazníků už jen tím, jak vypadá. A zbývající zákazníci do něj půjdou, až se na něm svezou. Ale ať kvůli designu nebo kvůli vlastnostem, Target vám dá ještě něco, co není v asijském čtyřkolkovém světě záležitostí úplně běžnou – pocit radosti z vlastnictví.

verdict

TGB Target 425

motor	★★★★★
podvozek	★★★★★
brzdy	★★★★★
ovladatelnost	★★★★★
terén	★★★★★
silnice	★★★
sport	★★★
spolujezdec	★★★
zpracování	★★★★★
využitelnost / příslušenství	★★★★★

techbox

TGB Target 425

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený jednoválec, SOHC
objem	403 cm ³
vtáání × zdvih	86 × 69,4 mm
plnění motoru	karburátor Keihin 33 mm (v otevřené verzi)
výkon	21 kW (28,5 kJ) / 7000 ot./min.
startér	elektrický, záložní ruční
převodovka	variátor L/R/N/R
pohon	2×4/4×4, kardanem
brzdy	vředu hydraulická kotoučové vzadu hydraulická kotoučové
výška sedla	918 mm
světla výška	305 mm
odpružení	vředu dvojitá A-ramena, zvojené tlumiče vzadu zvojená kyvná vidlice, dva tlumiče
hmotnost nádrž	280 kg (suchá) 15 l
cena	do 160 000 Kč (RZ v ceně)

Motor přivede k životu jak elektrický, tak i záložní ruční startér

Agresivní design, technika i schopnosti, vše se povedlo



Zadní brzda krotí přímo kardan