



Zajímavý je zadeklování vrchních brejlí plastovým krytem

stačí nejen na popojíždění po městě, ale také na nějaké ty kratší výlety.

A přesně tak je celý X-Motion také stavěn – leží přesně uprostřed mezi malými městskými přibližovadly a cestovními maxiskútry. Při prvním usednutí na velké, pohodlné a měkké křeslo máte pocit dostatečného komfortu, ale zároveň netrpíte pocitem, že se chystáte řídit zájezdní autobus. Velkou zásluhu na tomto pocitu mají rozměry kol, u TGB zvolili přední 14" a zadní 13", což je optimální jak pro proplétání se mezi kanálovými výky, tak i pro dálkoplavbu. V pohodě si připadáte i jako spolujezdec, sedlo je rozměrné, dobře oddělené od řidičova, vyklápěcí stupečky jsou prostorné a třešničkou na dortu jsou skvěle umístěná madla.

Designový facelift

Ty tam jsou doby, kdy byly produkty jihoasijských států pouhými kopiemi evropského nebo japonského designu. Na X-Motionu je vidět osobitost. Po lehkém faceliftu si zachoval specificky vypouklou dvojici předních světel. Novinkou je pak umístění předních blinkrů, které se ze zrcátek přestěhovaly na kapotáž. V městském provozu přece jen občas dojde k nějakému tomu ťukanci a takhle jsou líp chráněny.

Zadní podsedlová část sice působí celkem subtilně, o to víc jsem ale překvapen, když v ní najdu 45litrový zavazadlový prostor, do kterého se pohodlně vejdu dvě přílby. Navíc je doplněn odklápěcí schránkou mezi kolny řidiče, vhodnou na převoz dokumentů nebo i menšího notebooku.

A jak se X-Motion chová na silnici? S jeho předchůdcem jsem něco najezdil, ale přesto mě opět mile překvapil. Podvozek je jistý a přesný, na dobrém asfaltu se ho nebojím označit za perfektní. I v porovnání s konkurencí musím říct, že náklony nebyly zrovna malé. Na rozbitém povrchu je chování nervóznější, to se ale dá vyřešit pootevřením zadních tlumičů. Brzdy jsou tak akorát, žádné děšivé flekování (ovšem když pořádně vezmete za zadní, smyk vyvoláte), ale na tu hmotnost to bohatě stačí. Pozitivní je možnost zablokování brzdové páčky, což funguje jako ruční brzda. Nemusíte tak skútr stavět v každém mírném kopečku na hlavní stojan.

Stručně

Dobře zpracovaný, nepůsobí levným dojmem a přitom za něj nedáte jevulant. K tomu si přičtete skvělý podvozek a příjemné svěží motor a máte skvělý kauf. Taiwan už je kvalitou dávno úplně jinde než Čína a tento skútr patří mezi to nejlepší, co můžete v této provincii koupit. Ne nadarmo jde o jeden z nejoblíbenějších skútrů například ve Francii.

UNIVERZÁLNÍ VOJÁK

Oblíbenost kategorie středně velkých skútrů se pomalu dostává ze západní Evropy také k nám a nechytají se jí jen největší výrobci. Svoje želízko v ohni má také taiwanské TGB s modelem X-Motion 300 EFI.

text a foto: Jan Somerauer

X-Motion není na českém trhu žádnou novinkou, předchůdce testované třístovky se u nás úspěšně prodával několik let. Ale jelikož Taiwan rozhodně není Čína a funguje zde vývoj, dočkali jsme se letos jeho inovace. Tou nejdůležitější změnou je nárůst objemu a s ním využitelnější křivka výkonu. Označení číslem 300 je trochu matoucí, ve skutečnosti se vodou chlazený jednoválec se čtyřmi ventily může pochlubit 264 cm³ a velmi slušnými 31,8 koně. V realu to znamená, že 160 kilogramů suché

hmotnosti dokáže rovnoměrně zrychlovat až k hranici sta kilometrů za hodinu, přičemž maximálka se pohybuje lehce nad hranicí 140 km/h. A to už

TGB X-MOTION
300 EFI

| | |
|---------------------|-------------------------------------|
| Motor: | vodou chlazený čtyřtákní jednoválec |
| Objem: | 264 cm ³ |
| Výkon: | 31,8 koní @ 8000 ot./min. |
| Přední/zadní brzda: | kotoučová/kotoučová |
| Pneu přední: | 120/70 ZR-14 |
| Pneu zadní: | 140/60 ZR-13 |
| Délka: | 2130 mm |
| Suchá hmotnost: | 160 kg |
| Cena: | 91 900 Kč |