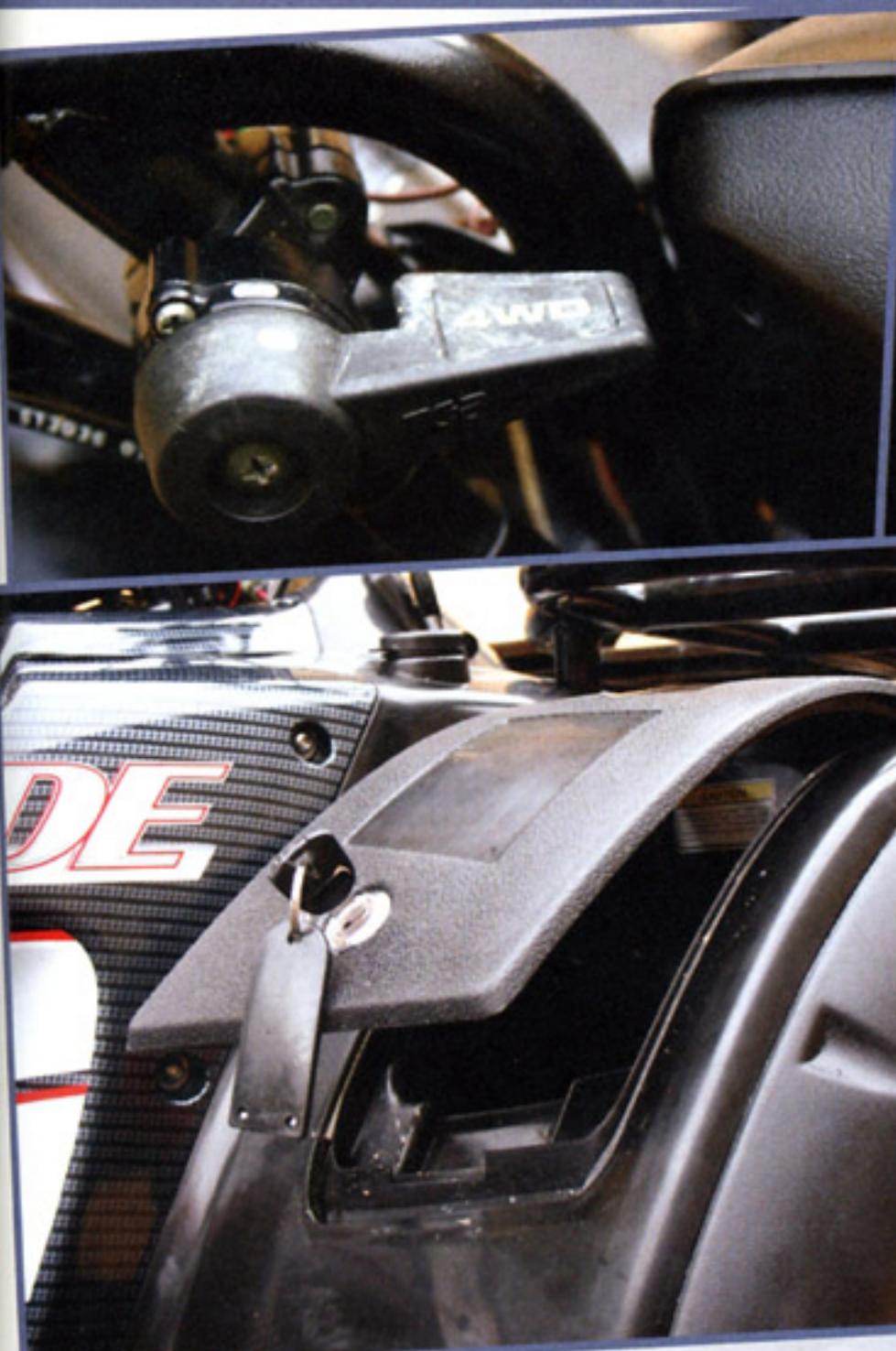


Když byste se před padesáti, šedesáti lety mezi kamarády chlubili japonským autem (na západ od našich hranic) nebo rádiem, tak by se vám leda tak vysmáli. Tamní válkou poznamenaný průmysl se teprve nadechoval k divokému boomu, který zanedlouho z ostrovního státu udělal světovou velmoc. Podobně to možná platilo ještě v době před nějakými třiceti lety o Tchaj-wanu. Ostrov uprostřed Jihočínského moře na jihovýchodě platil stejně jako další asijské se vypracoval až v mocného na oficiálním žebříčku vyspělosti

Asie ovlivněný několika kulturami, který dříve státy za levnou „montovnu“ všeho možného, průmyslového tygra a v dnešní době se států pohybuje v první třetince.



TGB KONEČNĚ I U NÁS



To tedy znamená, že i když se na tchajwanské výrobky někdy díváme skrz prsty, tak spíš Tchajwanci by mohli ohrnovat nos nad škodovkami... A na rozdíl od Tchaj-wanu, kde se ve velkém vyvíjí a konstruuje, tak z Čech se pomalu stala ta „montovna“ (levných aut), kterou ostrovní státeček kdysi začínal. To všechno píšu proto, že hlavně na českém trhu stále Tchaj-wan pro velkou část zákazníků pořád zavání Činou a jsou lidi, co si myslí, že je to jedno a to samé. Tak tedy jednou pro vždy - není.

KARBON HLINÍKACE VZAKLADU

Mezi solidními značkami, které mají hlavní stan právě na Tchaj-wanu, už pěknou řádku let (založeno v roce 1978 na licencované technologii od Piaggia) funguje TGB (Taiwan Golden Bee Co.) vyrábějící podobně jako další producenti čtyřkolek i skútry a malé motorky, ale navíc tady funguje vlastní výzkum a vývoj motorů a variátorů. A to docela úspěšně - mezi zákazníky používající CVT od TGB najdeme i Polaris, Piaggio, Rotax nebo Peugeot.

Na českém trhu se už pár modelů TGB objevilo, ale oficiální zastoupení přichází až teď, a to za pomoci západočeské společ-

nosti ASP Group z Žebráku, kterou už znáte jako autorizované zastoupení Accessu. Ovšem TGB je ve světě natolik známou značkou, že se ani u nás nebude nijak přejmenovávat a bude se prodávat pod vlastním jménem. Jako první od února přichází střední kalibr v podání užitkáče pojmenovaného Blade – tedy ostrý nebo čepel. Těžko říct, kdo z fabriky pojmenování vymyslel, ale zas tak ostrá tahle mašinka není. Je to zlatá střední cesta mezi prcky ve valném množství bez pohonu všech kol a velkými propracovanými užitkáči nad 600 ccm.

Když se na něj poprvé podíváte, tak určitě silnou stránkou Blada bude design – čtyři oči vepředu, čtyři vzadu, karbonové polipy na nádrži a frajerina v podobě dvou konkovek mezi zadními koly. Sundat z toho trubkový program, tak vypadá skoro sportovně třeba jako Renegady, no to asi přeháním. Myslím, že hodně dobrou zprávou je to, že importér ani nebude do Čech dovážet nějaké oholenější „ekonomické“ verze – Blade k nám půjde s plnou palbou a i tak bude jeho cena na nějakých 159 tisících. A budou v tom i ty parádní hliníkové disky, co vidíte na fotkách včetně obutí Maxxis Bighorn.

POWER BY FRANCO MORINI

Technika ukrytá pod stylovým pláštěm zapadá do své třídy. Dopředu i dozadu žene blejda vodou chlazený jednoválec se čtyřventilovou technikou a obsahem čtyři deci. Ten pro zajimavost Tchajwanci vyvinuli společně s italskými specialisty z motorárny Franco Morini, takže o technické úrovni nemůže být debata. Motor osazený karburací od Mikuni dává obligátních 30 koní a přiměřeně kroutáku, fabrika ale už teď pracuje na větších agregátech, menší z nich bude také jednovál a to pětikilo, větší osmistovka pak už dostane dva pisty.

Z motoru síla putuje přes variátor buď jen na zadní kola, nebo na všechna (přední náprava se připojuje otočnou páčkou na levém řídítku – v jednoduchosti je krása a funguje to dobře). Uzávěrku TGB nemá, ale zadní diferák má omezenou svornost.

Podvozek má stejně jako menší užitkáče vzadu tuhou nápravu z bytelných profilů odpruženou dvojicí jednotek a stejně jako vpředu si i tam můžete nastavit tuhost pružiny. Brzdy má Blade všude kotoučové, ovládat se dají jak na řídítkách, tak i pravou nohou. Parkovačka před pravým heftem pak zajišťuje tradičně zadní nápravu.

TGB BLADE 425

TEST



DATA

Motor	čtyřdobý kapalinou chlazený jednoválec
Zdvihový objem	403 ccm
Rozvod	OHC
Vrtání x zdvih	86x69,4 mm
Max. výkon	cca 30 k
Max. točivý moment	26 Nm
Plnění motoru	karburátor Mikuni 32
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-12 / 25x10-12
Rozvor	1300 mm
Světlá výška	198 mm
Rozměry dxšxv	2160 x 1150 x 1210 mm
Suchá hmotnost	315 kg
Nádrž	18 l
Max. rychlosť	92 km/h

HENA

STŘEDNÍ TŘÍDA

Standardně se TGB startuje čudlíkem, ale v nejhorším se dá oživit i šňůrou. Dvě nerezové koncovky statečně zdolávají ozvěny detonací a to, že je Blade na živu, poznáte s hlavou v helmu jen podle čárek na digitálním otáčkoměru. Ten na displeji zabírá polovinu obvodu a končí číslicí 11. Pod ním se pak dočtete o tom, jak jedete rychle, kolik jste toho už ujeli a kolik máte ještě v bandasce naturalu. Přepnutím čudlíku se pak dá vyvolat i průměrná rychlosť nebo čas. Cigára a peněženka se před jízdou dají schovat do uzamykatelných kapes na předních blatnících, jestli toho máte po kapsách víc, tak na přední rošt můžete složit 45 kilo, dozadu ještě o pětatřicet víc.

Řazení automatu máte blíž než jinde - mezi nohamu po pravé ruce, takže odpadá natahování se dopředu před koleno, řadička má navíc pojíšťovací západku proti nechtěnému zařazení za jízdy. Dynamicky zapadne TGB do průměru stejně obdařených strojů. Na silnici jsme ve dvou a s vozíkem lehce naloženým bordelem dali asi 60 km/h. Dva chlapi jsme se tam poskládali, ale se slečnou



by to bylo o dost příjemnější. Po vysednutí dvounohé zátěže a odpojení dvoukoláku se Blade citelně rozdováděl asi na 90 a z poslušného meze-ka se stal zábavný společník do terénu. Tam se při zapnuté čtyřkolce dají jezdit i zajímavé trialy a při svojí šířce je Blade i dostatečně stabilní v rychlejších partiích.

Tah čtyřkila se hodně projevuje v nízkých rychlostech, maximálka padá do průměru. Na střední ráži působí Blade na řidiče vcelku mohutným dojmem, ne že by byl největší, ale prcek to rozhodně není. Každý, kdo na stroji jezdil, si pochvaloval hodně solidní brzdy a příjemný podvozek.

PŘÍPAJBA A DALŠÍ VĚCI

Jestli se pro TGB Blade 425 rozhodnete, tak určitě nemusí zůstat jen u základu, dá se dokoupit celá řada doplňků včetně chráničů spodku, plastového boxu na zadní nosič nebo plexi pro cestovatele. Na výběr bude ze čtyř barevných kombinací: bílá, černá, oranžová a maskáč, vše doplněné o karbonový polep nádrže a dvoubarevné sedlo. Na dovážené variantě nebudou chybět ani blasterky nebo světlo v otočné kapličce. Samozřejmostí je homologace pro provoz na pozemních komunikacích. Pro sadaře, zahrádkáře a početnější rodiny si z Žebráku můžete rovnou odtáhnout vyfocený dvoukolák.



Text a fotky: Dan Pejzl

