

*lako za to nemaju nikakvog razloga, TGB-ovi konstruktori kao da su se sramili činjenice da njihovog prvijenca pokreće agregat zapremine «svega» 250 ccm, pa su oko njega razvili impozantan četverocikl koji je svojim dimenzijama i dizajnom zagazio u područje za koje smo mislili da je rezervirano samo za terenske automobile. Takav je pristup neminovno rezultirao i povećom težinom, no nakupljeni kilogrami nisu uspjeli otupjeti oštricu Bladeu, koji s obzirom na klasu kojoj pripada nudi odlične performanse i kvalitetnu završnu obradu*

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ  
FOTO: MARKO GUZINA



# Što, veće to bolje

Multifunkcionalna ploča s instrumentima zaslužuje čistu peticu s obzirom na količinu pruženih informacija, a ukupni dojam kviri samo izrazito neprecizan brojčac okretaja

**K**ada kao jedan od posljednjih pokušavate ući na veliko tržište na kojem su već etablirani glavni igrači, potrebno vam je nešto što će istovremeno privući pozornost kupaca i upozoriti konkurenciju na vaš dolazak. Budući najveći broj četverocikala, uz sve dužno poštovanje i ljubav koju gajimo prema njima, nisu ništa drugo nego zabavne igračke za veliku djecu koja nikad neće odrasti, potencijalno je žrtve najlakše uloviti agresivnim izgledom koji sugerira sportske performanse i pregršt zabave. No, nije zlato sve što sija i prije nego li se prigrlji takvo shvaćanje stvari valja imati na umu da na tržištu već postoji pregršt umjerenih sportskih četverocikala slične zapremine, kao i to da je za razvoj i proizvodnju istinskog, a ne kvazi-sportaša potrebno bogato iskustvo i primjenjivanje najsuvremenijih i skupocjenih tehničkih rješenja. Ne čudi stoga što su se u TGB-u odlučili na nešto drugačiji pristup.

Drugim riječima, umjesto da kao polazišnu osnovu za svoj četverocikl prvijenac uzmu "nabrušeni" sportski izgled koji često nije popraćen adekvatnim performansama, Tajvanci su pod motom "veće je bolje" stvorili vozilo koje ispod svog smirenog, gotovo automobilskog dizajna i pozamašne siluete krije vrlo dobre performanse kojima će posramiti najveći dio četverocikala slične zapremine. Slučajno ili namjerno, time se automatski odriču pažnje kupaca izraženih sportskih svjetonazora, koji su ionako rastrgani između mnoštva sličnih modela, te bacaju svoju mrežu na smirenije kupce, koji su dosad o možebitnoj kupnji razmišljali gotovo isključivo u terminima radnih četverocikala.

## Kad narastem bit ću SUV

Na temelju svega dosad napisanog lako je zaključiti da TGB Blade 250 ne predstavlja nikakvu revoluciju, no svojim prenaplašenim dimenzijama i upečatljivim dizajnom, o kojem bi se moglo štošta napisati, svejedno izaziva veliku pozornost gdje god se pojavi. I inače kod radnih četverocikala uočavamo tendenciju da što više sliče terenskim automobilima, no to je u slučaju Bladea na izvjestan način odvedeno i korak dalje, tako da nije teško zamisliti kako pojedini njegovi elementi u blago modificiranom obliku svoj mir pronalaze na karoseriji nekog od korejskih SUV-ova.

U tom SUV duhu prednjim krajem četverocikla dominiraju četiri okrugla reflektora, koji ne samo da dobro izgledaju, već i odašilju impresivan snop svjetla s kakvim se još nismo susretali kod ove vrste vozila. Od okruglog oblika ne odstupaju ni prednji pokazivači smjera smješteni u veliki prednji odbojnik, koji se vizualno proteže od «haube» sve do donjih elemenata prednjeg ovjesa, s time da je donji dio odbojnika ipak malo previše isturen i kao takav može doći u kontakt s terenom prilikom napada oštrijih uspona ili vožnje zahtjevnim gudurama.

Dobar dio onoga što smo rekli za prednjicu TGB-a vrijedi i za njegovu stražnjicu. Tako i tu nalazimo okrugla svijetla i isto takve pokazivače pravca, kao i visoko podignute blatobrane, koji u kombinaciji s gumama terenskog profila jasno sugeriraju da se Blade ne boji upotrebe na marginama civilizacije. Posebnu draž stražnjem kraju daju i dva velika čelična ispušna lonca, koji svojim oblikom i smještajem čuvaju simetriju, a određeni nedostatak te simetrije vidljiv je tek pri pogledu s boka, pri čemu ćete možda trebati određeno privikavanje, budući je jako naglašen i izvučen prednji dio četverocikla u maloj disproporciji sa vitkim i visoko podignutim stražnjim krajem.

Kada se svemu viđenom pridodaju vanjske dimenzije po kojima je ovaj Blade rame uz rame s puno razvikanijim japanskim i američkim radnim četverociklima zapremine reda veličine 700 ccm, lako bi se moglo zaključiti da se ispod (figurativno rečeno) poklopca motora nalazi agregat puno ozbiljnije zapremine od deklariranih 250 ccm. Dojam masivnosti i robusnosti bi vjerojatno bio još i izraženiji da je testni četverocikl bio opremljen prednjim i stražnjim nosačima prtljage, koji su dio dodatne opreme, a za koje već postoji odgovarajuća priprema na plastičnim oplatom.

No, to što se ne može pohvaliti nosačima prtljage ne znači da Blade nije bogato opremljen. Naprotiv,





Bogata oprema je uz atraktivan izgled, vrlo dobru kvalitetu izrade i solidne performanse jedan od glavnih TGB-ovih aduta. Kočnice su dovoljno snažne, no stražnji su kotači pretjerano skloni blokiranju. S obzirom na zapreminu od 250 ccm Blade je očekivano opremljen s pogonom samo na stražnje kotače, no uskoro se očekuje i verzija zapremine 425 ccm, koja bi trebala imati pogon na sva 4 kotača



popis serijske opreme je podugačak, a uključuje čak dvije utičnice za struju, od kojih je jedna smještena u posebnom pretincu koji se nalazi s vanjske strane desnog blatobrana. U lijevom blatobranu se nalazi još jedan takav pretinac, u kojem se, istina, ne nalazi utičnica za struju, ali se zato također otvara putem bravice i time osigurava da spremljene sitnice budu na sigurnom i onda kada je Blade izvan vašeg vidokruga. Treba pohvaliti i to da sigurnosti cijelog četverocikla pridonosi i mogućnost zaključavanja upravljača, iako se ta radnja baš i nije pokazala pretjerano praktičnom. Za sva se ta silna otključavanja i zaključavanja koristi jedan jedini ključ, koji će - kada ga okrenete u kontakt bravi - aktivirati bogatu digitalnu ploču s instrumentima, a na njoj ćete uz uobičajene informacije koje odnose na trenutnu brzinu, prijedeni broj kilometara i količinu goriva u spremniku moći pregledati još nekoliko podataka koji vam vjerojatno nikada neće trebati. Ukupnom vizualnom dojmu ploče s instrumentima doprinosi i veliki obrtomjer, koji se osim svojim sportskim duhom odlikuje i kroničnom nepreciznošću, zbog koje vam već nakon nekoliko desetaka prijedjenih metara njegova digitalna skala počinje pogrešno signalizirati da ste ušli u crveno područje rada pogonskog agregata. Svejedno cijeni-mo dobru namjeru, a valja napomenuti da nepre-

ciznost obrtomjera ionako ne mijenja bitno na stvari, budući je ovaj četverocikl opremljen automatskim CVT mjenjačem, tako da trenutni broj okretaja ionako samo predstavlja zgodan podatak, a nikako neku pretjerano korisnu informaciju.

Usmjerimo stoga našu pozornost na neke puno korisnije i bolje izvedene elemente ovog četverocikla, poput malo prije spomenutog CVT mjenjača, čija se poluga nalazi s gornje strane spremnika goriva, te se uz zgodan smještaj odlikuje i lakoćom uporabe. U neutral se stavlja samo laganim pomicanjem poluge, dok je prilikom stavljanja u hod unaprijed ili hod unazad potrebno pritisnuti mali prekidač koji se nalazi neposredno ispod vrha poluge mjenjača. Jednostavno i praktično rješenje kojem se nema što zamjeriti. Isto se može reći i za polugu ručne kočnice koja se nalazi u neposrednoj blizini ručice gasa, a koja je - atipično za jedan ATV - riješena klasično motociklistički. To znači da za povećanje broja okretaja nećete trebati palcem ruke pritisnuti posebnu polugu već ćete jednostavno odvrnuti ručicu gasa i krenuti s mjesta.

### Jednostavnost, agilnost i pristupačnost

Uz jednostavnu uporabu, vozač može računati i na kvalitetno izvedenu ergonomiju. Sve je nadohvat ruke i za sve ekstremitete ima dovoljno mjes-



Dvostruki ispušni lonci čuvaju simetriju i pridonose masivnosti stražnjeg kraja četverocikla. Zbog poprilične težine Bladeov ovjes pri ekstremnoj primjeni lako dolazi do kraja svog hoda.

ta, a jedinu zamjerku možemo uputiti klizavom materijalu iz kojeg je izvedeno sjedalo, koje stoga prilikom brze vožnje po cesti ne pruža kvalitetno uporište stražnjici vozača.

Jasno, vožnja po asfaltnoj podlozi predstavlja samo jedan manje zanimljiv segment uporabe ovog četverocikla, dok se onaj uzbudljiviji dio, kao i kod svakog iole vrijednog četverocikla, odnosi na terensku primjenu u kojoj će moći zadovoljiti prohtjeve svih manje iskusnih i ne pretjerano zahtjevnih vozača, ali ne i samo njih. S obzirom na evidentan jaz koji postoji između zapremine agregata i težine vozila, svatko tko se razumije u ovu vrstu vozila mogao bi posumnjati u istinitost prethodne rečenice, no Blade 250 nas je doista ugodno iznenadio gotovo svaki puta kada smo odvrnuli ručicu gasa.

Naime, jedan od najvećih bisera ovog četverocikla je njegov pogonski agregat, kojeg bez puno razmišljanja možemo staviti u red ponajboljih u ovoj klasi. Ne znamo u čemu je tajna, no njegovih punokrvnih 20 KS koje razvija pri 6.500 okretaja nije uspjelo ugušiti ni 243 kg suhe težine, kojima još treba pribrojiti i teret što ga sa sobom nose sve potrebne tekućine i sâm vozač. Tekućinom hlađenih jednocilindraš svojim je deklariranim vrijednostima na samoj granici onoga što zakonodavac dopušta za



registraciju četverocikala, a istovremeno je spreman pružiti performanse koje su rijetko videne i kod sportskih četverocikala iste zapremine. U skladnoj vezi s automatskim CVT mjenjačem pogonski agregat omogućuje solidna ubrzanja i vrlo dobru maksimalnu brzinu od realnih 90 km/h, koja vam pruža mogućnost da ravnopravno sudjelujete u svakodnevnom prometu i da se pritom bez puno rizika upustite u pretjecanje sporijih vozila.

Zahvaljujući širokom tragu kotača, ali i dobro izvedenom ovjesu, TGB i pri maksimalnoj brzini odlično drži pravac, tako da ga je čak i na oštećenom asfaltu teško izbaciti iz zadane putanje. Ukupnoj sigurnosti prilikom vožnje na cesti trebale bi pridonijeti i snažne kočnice, no mrlju na njihovu izvedbu baca činjenica da su stražnji kotači pretjerano skloni blokiranju, tako da prilikom jačih kočenja četverocikl može nakratko izgubiti pravac. Ipak, oni koji u sebi nose barem mrvicu spretnosti i talenta za upravljanje ovom vrstom vozila moći će taj ples stražnjeg kraja lako kompenzirati odgovarajućim pomicanjem tijela i zakretanjem upravljača.

Sasvim očekivano ta je karakteristika još izraženija prilikom vožnje terenom, a uz to svakako računajte i na povremenu neposlušnost prednjeg kraja, koji kod ulaska u zavoj voli produžiti još koji metar ravno. Ipak, određena tromost prednjeg kraja ne može se posebno zamjeriti jednom radnom četverociklu i sasvim je logična posljedica velike težine s kojom se mora nositi nos ovog ATV-a. Svemu tome treba pri-

dati da je ovjes relativno mekan i ne pretjerano dugačkog hoda, te kao takav lagano dolazi do svojih limita već pri izvođenju manjih skokova i sličnih vratolomija koje ne spadaju u primarno područje djelovanja radnog četverocikla. Dakle s ovim TGB možete računati na ugodnu zabavu, a ako vam je na pameti raskalašeno ludovanje, onda ionako ne spadate u krug kupaca ovakvih četverocikala i svoju ćete sreću morati potražiti u naručju nekog agresivnijeg modela. No, bez obzira na to što se jedno ovakvo vozilo zadovoljstvima koje pruža ne može mjeriti s jednako kvalitetno izvedenim sportskim četverociklima, moramo reći da smo ostali ugodno iznenađeni količinom fun faktora kojeg TGB može ponuditi svakom onome tko je za njega spreman izdvojiti 35.990 kuna.

Brojka je to koja se na prvi pogled možda i ne čini naročito povoljnom, no usporedimo li je sa cijenom u pravilu skupljih neposrednih konkurenata, dolazimo do spoznaje da bi TGB Blade 250 s obzirom na primjerenu kvalitetu izrade, pružene performanse i bogatstvo serijske opreme lako mogao postati best-buy modelom u klasi radnih četverocikala ove zapremine. Sve u svemu, u TGB-u su već u prvom pokušaju uspjeli stvoriti iznimno konkurentan četverocikl i toplo se nadamo da će se jednog dana na temelju stečenih iskustava i ohrabreni svojim prvim uratkom odlučiti i na proizvodnju jednako kvalitetnog sportskog modela, kod kojeg bi još više trebale doći do izražaja odlične karakteristike pogonskog agregata. ■

**Pruženi performansama Blade 250 može posramiti i velik broj sportskih četverocikala te zapremine**

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni, jedna bregasta osovine i 2 ventila
<b>Promjer x hod:</b> 71 x 63 mm
<b>Obujam:</b> 249,4 ccm
<b>Hlađenje:</b> vodeno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT, hod unazad
<b>Ovjes:</b> naprijed dvostruka poprečna ramena, straga klasična vilica s krutom osovinom i monoamortizerom
<b>Gume:</b> prednje 22x7-10, stražnje 22x10-10
<b>Kočnice:</b> naprijed dva diska, straga jedan disk
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.155 mm, širina 1.170, visina 1.175, visina sjedala od tla 840, međuosovinski razmak 1.300, težina 243 kg
<b>Deklarirano:</b> max. snaga 20 KS (14,7KW) pri 6.500 okr/min, max. okr. moment - 23,1 Nm pri 5.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 19 l

**+ pogonski agregat i CVT mjenjač, mogućnost registracije, oprema, pretinci za stvari, jačina svijetlosnog snopa**

**- doziranje stražnje kočnice, prednji i stražnji nosači prtljage nisu dio serijske opreme, težina**