

Gradski borbeni lovac



CIJENA
11.990 kn

Iznimno povoljna cijena, solidna kvaliteta izrade, primjerene vozne osobine te neobično mekan i udoban ovjes čine ovaj skuter jednim od zanimljivijih odabira u kategoriji pristupačnijih skutera sportske orijentacije. Izuzmemo li izrazito skućeni prostor za smještaj stopala i još pokoju irelevantnu sitnicu, ispada da TGB R50X - pompozno nazvan Jet Fighter - i nema nekih spomena vrijednih mana

PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**
FOTO: **BORIS PUŠĆENIK**

Pod nježnim imenom «Taiwan Golden Bee» ili u slobodnom prijevodu 'zlatna tajvanska pčelica' proizvodi se popriličan broj manje ili više različitih skutera manje zapremine, koji korištenjem jednostavne mehanike uz iznimno povoljne cijene već dugi niz godina nalaze put do garaža kupaca. No, uz dužno poštovanje prema prodajnim brojkama i postojećom asortimanu tog proizvođača, nijedan od TGB-ovih proizvoda ni izbliza ne iskače iz ne pretjerano uzbudljivog prosjeka tajvanske produkcije tako kako to čini model R50X, prepoznatljiviji pod umjetničkim imenom Jet Fighter.

Na prvi pogled, radi se o samo još jednom u nizu skutera iz tog dijela svijeta koji svojim dizajnom pokušavaju koketirati sa sportskim skuterima iz Europe, ali se pritom pod opravdanim izgovorom niske cijene ne libe koristiti neka jednostavna tehnička rješenja, pružajući tako svojim kupcima nešto skromnije vozne osobine. I doista, kada bismo za konačnu ocjenu uzeli u obzir samo cijenu, koja je istinski povoljna čak i za tajvansko poimanje stvari, ili činjenicu da je hlađenje pogonskog agregata povjerenom milostivosti zračnih struja, onda se Jet Fighter ponudnim sadržajima ne bi ni po čemu izdvajao od, primjerice, Kymca Super 9 AC, PGO-a G-Max ili SYM-a SportX R. No, malu ali dobrodošlu dozu osobnosti ovom «borbenom lovcu» daje činjenica da je za razliku od spomenute konkurencije opremljen za jedan broj većim trokrakim naplaticima promjera 13 inča, te da je, kako to i priliči jednom sportskom skuteru, na stražnjem kotaču udomio disk kočnicu. Posebnim ga čini i to što se kod oblikovanja nije po tko zna koji put igralo isključivo na kartu agresije, već su

R50X svojom opremljenošću spada u red najbogatije opremljenih tajvanskih sportskih skutera, no bez obzira na to izuzetno je povoljan čak i kada ga usporedimo sa tajvanskom konkurencijom, koja je redom skuplja za dvije do tri tisuće kuna



Ploča s instrumentima ne odlikuje se pretjeranom maštovitošću, ali nudi obilje informacija. Uz uobičajene kontrolne žaruljice tu su i veliki obrtomjer, digitalni brzinomjer, sat, brojač prijeđenih kilometara i pokazivač razine goriva u spremniku

se u jednom tijelu pokušale pomiriti koncepcije sporta i elegancije.

Sportska elegancija

Budući je spomenuta ugradnja disk kočnice vidljiva tek na drugi pogled, statički opis ovog «osobenjaka» započet ćemo njegovim osnovnim oblikom, kod kojeg nam najprije upada u oči lijepo oblikovano, ali «pitomo» prednje svjetlo, koje na svijet gleda sasvim smireno, rekli bi smo čak i pomalo tužno. To je sasvim suprotno današnjim maksimalno zašiljenim formama, no u potrazi za potrebnom dozom agresivnosti potrebno je samo spustiti pogled do oštrih pokazivača smjera, ispod kojih se protežu prednje bočne oplate s lažnim otvorima za zrak ili pak fokusirati malenu prednju maskicu smještenu na upravljaču. Oni kojima to nije dovoljno morat će se prošetati



Kočiona grupa solidno obavlja svoj posao. Prednja kočnica traži nešto muževniji stisak, dok će stražnji disk kod «zlouporabe» rado zablokirati, no s tim se problemom susrećemo i kod osjetno skuplje konkurencije

skroz do stražnjeg kraja skutera, kako bi svoju glad za atrakcijom utazili na oštrom stražnjem svjetlu načinjenom od prozirne plastike ili na sportski izvedenom ispušnom sustavu, koji bi trebao sugerirati kako se kod ovog najprestižnijeg TGB-ovog skutera nije štedjelo na opremi.

Kako bismo se i u praktičnom dijelu ispitivanja mogli uvjeriti da u sportskom tijelu ovog «borbenog lovca» doista počiva sportski duh, udobno smo se smjestili u «kokpit» i usmjerili svoj pogled ka bogatoj, ali ne i pretjerano maštovitoj upravljačkoj ploči. Iako bismo u dokolici po tko zna koji put mogli raspravljati o smislenosti ugradnje brojača okretaja na vozilo opremljeno CVT mjenjačem, taj element sve više postaje serijskom opremom u ovoj kategoriji vozila, a uz to što doprinosi ukupnom sportskom dojmu, jednoznačno



Iako je amortizacija neočekivano mekana i udobna, to se nije nepovoljno odrazilo na vozne osobine, tako da se Jet Fighter sukladno svojem imenu spremno «obrušava» u nagib bez pretjeranog lelujanja ili sličnih anomalija koje obično vezemo uz mekano podešen ovjes





je potvrdio naš subjektivni dojam da variomat «lovi» dosta kasno i da je potrebno poprilično zavrtjeti inače sasvim prosječan zrakom hlađen dvotaktni pogonski agregat prije negoli skuter krene s mjesta. Drugim riječima, digitalni će brzinomjer početi sa ispisivanjem brojeva većih od nula tek kada se uz prigodnu zvučnu kulisu kazaljka obrtomjera počne opasno približavati oznaci od 5.000 okr/min. Budući se sa takvim «kasnim paljenjem» ne susrećemo po prvi put kod vozila te vrste, tu karakteristiku nećemo uzeti za preveliko zlo, no ne može se poreći da se zbog toga treba nešto više balansirati s ručicom gasa kada uvjeti na zakrčenim gradskim prometnicama traže napredovanje puževim korakom.

No, nakon tog početnog nećkanja skuter će više nego solidno krenuti s mjesta, sasvim u skladu s onim što očekujemo od ovakvog vozila. Pritom ne treba dugo čekati da se igla obrtomjera počne približavati brojci od 8.000 i tako najavi krajnje brzinske domete ovog skutera, koje treba tražiti malo iznad oznake od 70 km/h. Dakle, prikazanim ubrzanjem i maksimalnom brzinom Jet Fighter udovoljava svim standardima ove klase, iako još uvijek nije dostigao neke od najrazvikanijih europskih protivnika, koji za osjetno višu cijenu nude tek neznatno bolje performanse, uključujući tu i za pet do deset kilometara na sat veću maksimalnu brzinu.

Neočekivana udobnost

Slična priča kao i za agregat vrijedi i za kočnice, koje još nisu u rangu najboljih ostvarenja, ali svejedno koče sasvim dobro i sigurno zaustavljaju skuter. Istini za volju, prednji disk u početku lovi dosta sramežljivo, no kada se ozbiljnije pritisne poluga kočnice, onda mu se doista ne može puno toga zamjeriti. Sve u svemu, ni zagriženi ljubitelji kočenja u zadnji čas s ovim skuterom neće imati nikakvih problema, pod uvjetom da muški pristupe pritiskanju poluge prednje kočnice, ali i da istovremeno pokažu odgovarajući senzibilitet kod doziranja stražnjeg diska, budući on sasvim očekivano svako pregrubo postupanje voli kazniti blokiranjem stražnjeg kotača.

Kod uspjelog dizajna nije se išlo samo na čistu agresivnost, već je odgovarajuća pozornost posvećena i originalnosti linija i skladnom izgledu cjeline



Jedina stvar koja nam je bila čudna kod kočenja ustvari nije imala nikakve izravne veze s kočnicama, već s mekanim ovjesom, zbog kojeg bi prilikom svakog naglog zaustavljanja skuter čučnuo nešto više negoli je to uobičajeno. Iako je posve logično zaključiti da mekano podešen ovjes nema što raditi na sportskom skuteru, mi tom rješenju na kraju priče nismo mogli naći neku ozbiljniju zamjerku, budući se skuter lagano, iako ne i munjevito, spušta u nagib i pritom zrači solidnom stabilnošću bez neželjenog «miješanja» ili nekih drugih spomena vrijednih anomalija. Štoviše, nakon što nam je iz glave isparila početna skepsa, savršeno nam je odgovarala činjenica da stražnji amortizer uspijeva kvalitetno apsorbirati većinu gradskih neravnina, a to je karakteristika kojom se može podičiti rijetko koji gradski skuter.

Na udobno izveden ovjes dobro se nadovezuje i ostatak Jet Fightera, pa tako, primjerice, gotovo nema vibracija, sjedalo je dovoljno udobno, iako bismo možda voljeli da je trunkicu šire, a ima i sasvim dovoljno prostora za smještaj koljena. Jedina prava manjkavost u pogledu udobnosti očituje se u izvedbi podnice u obliku slova V, što je sasvim u skladu s modernim trendovima oblikovanja sportskih skutera, ali istovremeno i uzrokuje izbacivanje pete prema van. To znači da ćete morati zauzeti neprimodan položaj s izbačenim petama i uvučenim prstima, ili ćete i prednjem dijelu stopala omogućiti da izađe iz siluete skutera i tako koljena i potkoljenice izložiti šibanju vjetera.

Dakle, iako je R50X udobniji od većine svojih konkurenata, određeni napredak je još uvijek moguć, a mjesta za poboljšanja ima i u pogledu prostora ispod sjedala, koji je dosta neobično izveden, budući se prostire daleko u dubinu, ali je istovremeno dosta kratak. To znači da će vam nedostajati tek pokoji kubični centimetar prostora da u tu duplju pohra-

(1) Zrakom hlađeni agregat se sasvim dobro nosi sa 95 kg suhe težine. Od ove je godine u ponudi istovjetni model pokretan kapacitetnijim četverotaktnim agregatom zapremine 125 ccm **(2)** Jedina prava zamjerka odnosi se na skućenu podnicu za smještaj stopala. Oslonci za noge suvozača su motociklističkog tipa **(3)** Prostor pod sjedalom zaslužuje pohvale na račun svoje dubine i opremljenosti utičnicom za struju, no budući je relativno kratak, u njega neće stati svaka integralna kaciga

Ukupnoj udobnosti najviše pridonose mekani ovjes i gotovo potpuni izostanak vibracija



nite nešto gabaritniju integralnu kacigu, no zato će bez problema stati jet kaciga, kao i solidna količina prtljage.

S obzirom na to da pravih mana zapravo i nema, a da je povoljnom cijenom od nepunih 12 tisuća kuna daleko izvan dohvata ne samo sportskih skutera iz europskog kulturnog kruga, već i svojih tajvanskih sunarodnjaka, lako se može zaključiti da R50X bez prave konkurencije pretendira na naslov «best-buy» u kategoriji pristupačnih gradskih skutera s izraženim sportskim stilom. Realno gledajući, posjedovanje ovog TGB-a vam neće donijeti kraljevski prestiž ili neku drugu imaginarnu kategoriju zadovoljstva, ali će vam pružiti svakodnevnu radost korištenja atraktivnog, udobnog i dobro opremljenog skutera kojem ćete lako oprostiti poneki nemušto izveden var ili neku sličnu nevažnu sitnicu vidljivu tek na treći pogled. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, dvotaktni
Promjer x hod: 41 x 37,4 mm
Obujam: 49,3 ccm
Odnos kompresije: 7,8:1
Hlađenje: zrakom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Okvir: čelični
Ovjes: sprijeda klasična vilica, straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom i agregatom kao ovješanim elementom
Gume: prednja 130/60-13, stražnja 130/60-13
Kočnice: naprijed disk, straga disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.830, širina 670, visina 1.125, težina 95 kg
Deklarirano: snaga - 4,9 KS (3,6 kW) pri 7.500 okr/min
Spremnik goriva: 6,8 l

+ cijena, udobnost, bogata oprema, dizajn

- skućeni prostor za smještaj stopala, kasno uključivanje spojke

