

Svojom ekonomičnošću, malom cijenom i niskim troškovima održavanja TGB-ov skuter 104 T u potpunosti opravdava investiciju, no zbog skromnih performansi četverotaktnog agregata male zapremine primjena mu je ograničena samo na kvartovsku vožnju, biciklističke staze i izrazito spore dionice

CIJENA
7.990 KN



Uočljiva ali dizajnerski nemaštovita stop svjetla

Mali transporter

PIŠE: FRANE BIUK
FOTO: MARKO GUZINA

Na tržištu skutera oduvijek je vladala velika konkurencija, kako po pitanju nebrojenih proizvođača tako i u pogledu široke lepeze proizvoda. I dok neki od proizvođača nude skutere sa velikom dozom šarma, drugi se pokušavaju afirmirati futurističkim dizajnom i tehnološkim inovacijama, no ipak su najrasprostranjeniji oni koji preferiraju dobro poznata i provjerena rješenja, iako ih takav pristup nikada neće približiti poimanju trenutačno najaktualnije, ili bolje rečeno ultra-moderne ponude.

Dodamo li ovdje navedenom još i pojam recesije, koji se danas provlači kroz sve sfere gospodarstva, pa tako i kroz tržište skutera, realno

je očekivati da će se u ovim teškim vremenima najbolje snaći upravo oni „prosječni“, koji možda ne nude „brda i doline“, ali se zato mogu pohvaliti zadovoljavajućom kvalitetom i - što je najvažnije - pristupačnom cijenom.

Jedan od proizvođača koji vas možda neće očarati dizajnom iz snova ni tehnologijom preuzetom iz Formule 1, ali će vam zato ponuditi proizvode koji nude dobro izbalansiran omjer između uloženog i dobivenog je i tajvanski TGB, s čijim se modelima učestalo susrećemo unazad zadnjih nekoliko brojeva Moto Pulsa. Još jedan od faktora koji proizvodima ove tvrtke možda ne pruža unikatnu osobnost ili neku specifičnu prepoznatljivost, ali im zato osigurava vrlo nisku (kako proizvodnu,

tako i prodajnu) cijenu je i činjenica da njihovi modeli iz razreda 50 ccm nalikuju jedan drugome poput sijamskih blizanaca. Ovo ukratko znači da većina TGB-ovih 50-ica međusobno dijeli većinu ugradbenih komponenta, koje vrlo malo ili gotovo uopće ne odstupaju od svojih standardiziranih izvedbi, bez obzira na koji se od modela ugrađuju.

Obitelj klonova

Upravo zbog ovakve proizvodne filozofije, koja definitivno štedi novce, teško da ćete na prvi pogled primijetiti neku veću razliku između ovdje testiranog TGB-a 104 T i njegovog genetskog dvojnika s kojim smo se već prije susreli, Mystiqua 50. U stvari, osim boje i masivnijeg ispušnog topa, koji pokazuje da je



Uikatnost modela 104T sprijeda je zasluga elipsoidnog svjetla kao i dvostrukih usisa za zrak



Kako bi na najbolji način iskoristili upravljivost ovog skutera u krivini ga treba voziti poput malog motocikla



Kočnice u potpunosti ispunjavaju svoju funkciju



Podnica je visoko postavljena i vrlo oskudnih dimenzija

pokretanje povjereno ekološki prihvatljivijem i štedljivijem četverotaktnom agregatu, nekih značajnijih razlika između ova dva modela gotovo da i nema. Istina, određenu dozu unikatnosimodel 104 T može zahvaliti tek drugačije dizajniranom prednjem svjetlu, koje je u elipsoidnom obliku izvedeno iz jednog komada, za razliku od Mystiquea 50, koji ima dva, te iznad njega pozicioniranim dvostrukim otvorima za ubacivanje svježeg zraka. Određene razlike primjetne su i na instrument ploči vrlo jednostavnih linija i vidljivo zastarjelog dizajna. Naime, umjesto modernog rješenja na kojem se „šepuri“ sva silina digitalne tehnologije, upravljačka ploča skutera 104 T je izvedena u vidu dva okrugla instrumenta analognog tipa, koje, karakterizira za današnje vrijeme potpuno nemaštovit dizajn, ali su zato opremljeni svim najpotrebnijim pokazivačima. Na desnom se tako mogu očitati podaci o trenutnoj brzini i ukupnom broju prijeđenih kilometara, dok se u lijevom nalazi pokazivač količine goriva u spremniku i samo tri najosnovnije kontrolne žaruljice namijenjene dugom svjetlu, kratkom svjetlu i pokazivačima smjera. Ukratko: nikakva evolucija ili ne daj bože, demonstracija nekog novog modnog usmjerenja, ali su instrumenti zato vrlo pregledni i čitljivi. Ovdje još moramo spomenuti i bijelu podlogu sa crvenim brojkama i istim takvim obrubom, što bi najvjerovatnije trebalo naglasiti sportski karakter ovog skutera. No, to je ostala pusta želja stilista, a realnost je u tom pogledu kod ovog modela potpuno drugačija.

Upravljač je dosta uzak, što je definitivno prednost kod manevriranja između automobila u uvjetima gradskih gužvi, a na njemu se nalaze i dva ogledala motociklističkog tipa,

koja su zbog male širine upravljača postavljena relativno blizu, tako da ne pružaju neku pretjeranu preglednost straga. Bez daha nas neće ostaviti niti električni prekidači - oni su intuitivni i dobro raspoređeni, ali i smješteni u jednostavna kućišta, jer je njihova funkcija radi uštede posve pojednostavljena.

Sa stražnje strane vjetrobranskih oplata smještena je praktična kuka za vješanje prtljage, dok je kompletni prednji dio lagano nagnut prema naprijed kako bi se osiguralo što više prostora za noge. Za razliku od prednjeg štita, koji svojom izvedbom oslobađa dodatni prostor za vozača, podnica se ne može pohvaliti nekom prostranošću jer na sebi jedva da može udomiti dva stopala neke srednje veličine.

Za razliku od podnice, sjedalo je zadovoljavajućih dimenzija i ergonomski je dobro oblikovano, iako je postavljeno dosta nisko, što će najviše odgovarati nježnijem spolu i nižim vozačima. Zahvaljujući širini i duljini sjedala zavidna udobnost osigurana je i suputniku, iako je vožnja u dvoje, što ćemo kasnije vidjeti, upitna radnja obzirom na mogućnosti i performanse skutera.

Od ostalih detalja koje smo već upoznali na njegovoj bližoj rodbini valja spomenuti i prtljažni prostor pod sjedalom, koji je vrlo malih dimenzija i u koji jedva stane „dječja“ jet kaciga, zatim praktičan, ali zato estetski vrlo neugledan stražnji rukohvat i nosač prtljage, kromirani čep spremnika goriva pozicioniran iza sjedala te velika i nemaštovita stop svjetla izvedena po uzoru na prve modele Yamahinog sportaša R1.

Sve poznato

Provjerimo li ovaj TGB s tehničkog stajališta, odmah nam postaje jasno da su pri njegovoj izvedbi korištena

rješenja čiji se staž mjeri u desetljećima. U svakom slučaju, poznato je da dobre stvari nije dobro mijenjati, iako im je ponekada i istekao rok trajanja.

No, da ne bi bilo zabune, iako TGB 104 T definitivno ne možemo svrstati među najmodernija ostvarenja koja se odlikuju inovativnom tehnologijom, to ne znači da su njegove komponente manje kvalitetne ili neprimjerene ovoj klasi.

Cijela konstrukcija tako počiva na okviru od čeličnih cijevi, straga se

nalazi agregat kao ovješeni element, dok je prednji ovjes izveden u obliku klasične teleskopske vilice. Za razliku od TGB-ovih 50-ica s kojima smo se do sada susretali, model 104 T ne pokreće dvotaktni agregat, nego nešto praktičniji predstavnik četverotaktno tehnologije koji se osim jednostavne izvedbe odlikuje i zračnim hlađenjem. U skladu s navedenim, iz ukupne zapremine 49,6 ccm jedinocilindrični motor - koji se gorivom napaja putem klasičnog rasplinjača - razvija ukupnu snagu od 3,8 KS

Izgled i performanse ovog skutera u potpunosti odgovaraju cijeni, pa stoga ne treba niti očekivati neka čuda



Uske prednje oplate pružit će malu ili gotovo nikakvu zaštitu od vjetrova, ali će zato pridonijeti zavidnoj okretnosti na pretrpanim gradskim prometnicama



pri 7.000 okr/min, što odmah daje naslutiti da se radi o vrlo skromnim performansama. S druge strane, spremnik goriva ima zapreminu 5,8 l, što bi trebalo biti dostatno za zavidnu autonomiju kretanja.

Kako i priliči jednom skuteru, snaga se preko automatske centrifugalne spojke i CVT mjenjača prenosi do stražnjeg kotača dimenzija 120/70-12, a identičnu dimenziju gume nalazimo i na prednjem kraju.

Kao što smo već nekoliko puta naglasili, TGB 104 T u pogledu tehnike ne donosi nikakva iznenađenja, što će biti utjeha svima onima koji smatraju da napredna tehnologija komplicira održavanje.

Praktičnost prije svega

Iako su dimenzije ovog prometala - kao, uostalom, i kod njegove bliže rodbine - dosta skromne, položaj vozača u sjedalu i nije toliko neudoban. U stvari, za smještaj vozača čak možemo reći i da je relativno komotan zahvaljujući ravnoj podnici i dugačkom te dovoljno širokom sjedalu. Isto tako, prednji vjetrobranski štiti je dovoljno udaljen od sjedala, dok je upravljač postavljen na dobro odmjerenoj visini, tako da prilikom jačih zakretanja neće doći do kontakta upravljača s koljenima čak ni ako pripadate grupaciji nešto viših vozača.

Što se performansi tiče, ovaj TGB-ov skuter se baš i nema čime pohvaliti, tako da je njegovu primjenu bolje ograničiti samo na kvartovsku vožnju i biciklističke staze. Daleko od toga da smo očekivali ubrzanja i brzinu nekog sportskog skutera dvo-

taktne tehnologije, ali koliko god se trudili ostati u okvirima mogućnosti malih 4T skutera, nismo se mogli oteti dojmu da je manifestacija snage kod ovog modela uvijek nekako prazna i nedostatna. U stvari, već od prije nam je poznato da od četvero-taktnog agregata ove zapremine ne treba očekivati čuda, ali da će nam trebati toliko vremena kako bismo osjetili „vjetar u kosi“ na maksimalnih 50 km/h - to baš i nismo očekivali! Ako ćemo biti iskreni, 104 T raspolaže vrlo skromnom snagom, koja se konstantno bori s ukupnom masom skutera od 91 kg i s težinom samog vozača. U praktičnoj primjeni to izgledalo otprilike ovako: prilikom kretanja agregat se prvo mora „zavrtiti“ preko pola vrijednosti okretanja da bi uopće krenuo, a tek kada dohvati maksimalnih 7.000 okr/min počinje lagano ubrzavati i to toliko polako da vam jedinu konkurenciju prilikom ubrzanja predstavljaju djeca na svojim biciklima. Ovakvo oslobađanje snage vas ponekad može dovesti i u neugodnu situaciju, pogotovo ako ste naučili na snažnije modele koji trenutačno reagiraju na komandu gasa, obzirom da kod izlaska iz zavoja nemate potrebni potisak, pa se to na kraju manifestira kao manjak ravnoteže i poremećaj stabilnosti vozila. Jednostavno, bez adekvatnog potiska skuter počinje padati u zavoj.

Sukladno ovome, kada je riječ o ubrzanjima i međuubrzanjima morate imati „debele“ živce kako biste ih dočekali, ili bolje rečeno: uopće primijetili, jer se brzina kretanja izrazito sporo povećava i to bez obzira krećete li s mjesta ili ubrzavate s neke postignute brzine. U najkraćim crtama: razvijanje snage na ovom skuteru možemo opisati kao izrazito nježno i mekano, što nam daje do znanja da je ovaj skuter idealan za početnike, obzirom da nije potrebno voditi neku pretjeranu brigu o doziranju gasa. U stvari, s ovim skuterom bez opasnosti možete otvoriti gas do kraja, kako na ravnom, tako i prilikom izlaska iz zavoja. Zbog navedenih karakteristika potrebno je uzeti u obzir i (ne)mogućnosti vožnje u paru: ukoliko se planirate češće voziti sa suputnikom, savjetujemo vam da se ipak odlučite za neki snagom izdašniji skuter.

Ipak, za razliku od performansi, 104 T nas je ugodno iznenadio nedostatkom vibracija kao i ugodnim zvukom agregata, koji je uvijek tih i ugladen, ali i neočekivano dubok, što je velika promjena u odnosu na ponekad iritantno „zujanje“ dvo-taktnih modela. Kao kompenzacija za nedostatak snage tu su i posve zadovoljavajuća okretnost, kao i zavidna razina stabilnosti, što je najvjerojatnije zasluga nešto veće uku-



Dizajn i većinu tehničkih detalja 104 T u potpunosti dijeli sa zapreminom identičnim bratskim ostvarenjima iz matične tvornice, tako da je dosta teško odgonetnuti o kojem se modelu zapravo radi





◀ Iako instrumenti svojom bijelom podlogom naglašavaju sportski karakter, on je u potpunoj suprotnosti s njihovim željama. Ni dizajnerski nas upravljačka ploča nije oduševila - dosta je staromodna



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, 4T
Obujam: 49,6 ccm
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: klasična vilica s cijevima; monoamortizer
Gume: prednja 120/70-12, stražnja 120/70-12
Kočnice: naprijed disk i kočiona čeljust s jednim klipom, straga bubanj kočnica
Dimenzije (u mm) i suha težina: duljina 1.695, širina 650, težina 91 kg
Deklarirano: snaga : 3,8 KS pri 7.000 okr/min
Spremnik goriva: 5,8 l

+ cijena, okretnost, visina upravljača, kočnice, potrošnja

- performanse, razvijanje snage, visoka podnica, dizajn, prostor pod sjedalom



Prostor pod sjedalom je vrlo skromne zapremine

pne mase, odnosno nižeg težišta u odnosu na njegovog dvotaktnog klonu Mystique 50.

Prema tome, da bi se upravljivost ovog TGB-ovog skutera iskoristila na najbolji način, 104 T se u zavoje treba voziti poput malog motocikla. Naime, njegove šire gume i krut okvir razlog su nešto manjoj okretnosti, no zato je skuter vrlo stabilan i omogućuje sigurno spuštanje u nagib. Relativno tvrdo je podešen i kompletan ovjes skutera, ali on svoju funkciju ipak obavlja vrlo kvalitetno. U stvari, i vilica i stražnji amortizer vrlo dobro upijaju sve neravnine na cesti, bez neugodnih udaranja, s time da stražnji jednostruki amortizer ima još i mogućnost podešavanja.

Što se kočnica tiče, prednji disk i zadnja bubanj kočnica potpuno zadovoljavaju u primjeni. U stvari, prednja kočnica je snažna i primjerna performansama skutera, a odlikuje se i dosta kvalitetnim doziranjem. Za razliku od prednje, stražnji bubanj - koji u današnje vrijeme spada u zastarjela i rijetko viđena rješenja - je prilično slab, ali zato nikada ne blokira stražnji kotač. U praksi to znači da polugu stražnje kočnice mirno možete stisnuti do kraja njenog hoda i da vam stražnji kotač neće blokirati, iako će usporavati vozilo. U svakom slučaju, za najkraći zaustavni put

najbolje je koristiti obje kočnice istovremeno.

Još jedna od pozitivnih osobina koju moramo spomenuti je i skromna potrošnja ovog skutera. Naime, iako smo za vrijeme testa prevalili pozamašnu kilometražu, pokazivač goriva u spremniku se nije baš „pretrgao“ od posla, što također pokazuje da je ovdje ipak riječ o vozilu vrlo skromnih apetita.

Na kraju, iako se ne odlikuje nekim zavidnim performansama i modernim dizajnom, TGB 104 T se ipak može pohvaliti zadovoljavajućom razinom komfora, skromnom potrošnjom, niskim troškovima održavanja, kao i provjerenom tehnologijom čija vas pouzdanost neće nikada iznevjeriti. No, u ova krizna vremena najveća prednost ovog skutera je upravo njegova cijena od 7.790 kn, koja je puno niža od većine njegovih europskih, ali i istočnjačkih

konkurenata. Zbrojimo li sve navedeno, 104 T vam nikada neće pružiti performanse sportskog skutera ili prestižni šarm talijanskih dizajnera, ali će zato poput svakog skromnog

„čeljadeta“ biti jako obziran s vašim financijama, kako po pitanju održavanja, tako i po pitanju potrošnje, tako da ćete mu lako oprostiti izvjesne manjkavosti. ■

Iako nešto manje okretan TGB 104T je u krivini vrlo stabilan i omogućuje sigurno spuštanje u nagib

