

Urbani gorštak

Iako bi pogon na sve kotače, električno vitlo i čistokrvne terenske gume mogle sugerirati drugačije, Bladeu 425 LE je kulturna vožnja kroz prirodu puno draža od ekstremnog off-roda. Kao takav je namijenjen umjerenijim korisnicima, kao i gradskim pozerima koji traže macho terensko vozilo, a ne žele to previše platiti

CIJENA
44.900 KN

Bacanje iskre prilikom prolaska kroz duboku vodu jedan je od tipičnih problema tajvanskih četverocikala, no Blade 425 ima dobro zaštićene električne instalacije i lišen je takvih dječjih bolesti

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: MARKO GUZINA

LE kao skraćenica od Limited Edition. Jedna od najčešće zlorabljenih oznaka u povijesti nomenklature. U svojoj bi osnovi trebala jamčiti da se radi o vozilu iz strogo ograničene i luksuzne serije, čemu u prilog obično ide i prigodna zlatna pločica s otisnutim rednim brojem proizvedenog primjerka. No, u bespućima marketinške zbilje pojam «strogo ograničeno» se negdje lagano zagubio, pa se tako pod oznakom LE danas uglavnom skrivaju oplemenjena velikoserijska vozila koja svoju posebnost baziraju

na instaliranoj bogatoj opremi i atraktivnijem izgledu. Neki proizvođači tu istu stvar nazivaju Special Edition, što je zapravo modernija inačica oznake De Luxe, korištene još tamo u socijalističkim vremena.

I baš tako treba gledati na ovdje predstavljeni TGB Blade 425 LE 4x4. Dakle, ne kao na brojem jediniki strogo ograničeni četverocikl, jer to ni nije, već na bogato opremljeno i maksimalno ušminkano terensko vozilo, koje će izazvati zavist kod svakog susjeda kojem je stalo do vlastitog statusa u društvu. Pritom ovom

TGB-u debelo ide u prilog i to što dobar dio ugrađene dodatne opreme nije samo oku ugodan, nego i sasvim funkcionalan. Tako se, počevši od vizualne komponente, Blade u svom LE izdanju od 5 tisuća kuna jeftinijeg standardnog Bladea 425 ponajviše razlikuje po ugradnji atraktivnijih naplataka u boji, masivnom prednjem odbojniku, te prednjem i stražnjem nosaču prtljage.

Pritom spomenuti elementi izvedeni od čeličnih cijevi imaju i svoju praktičnu primjenu, pa tako osim što štite četverocikl od prijeteci h grana i

drugih prirodnih elemenata, prednji i stražnji nosač prtljage nude i solidnu korisnu nosivost od 30 odnosno 50 kg. Mislili su u TGB-u i na poboljšanje terenskih mogućnosti, te su Blade 425 LE 4x4 okitili i zaštitom podvozja i reduktorom, kao i električnim vitlom, koje bi - čak i da ga montirate na Renault 4 - ostavilo dojam kako se radi o moćnom off-road stroju.

Dizajnerski se Blade 425 u potpunosti oslanja na model 250, koji nas je svojedobno ugodno iznenađio razinom završne obrade i ponaj-

Puno atrakcije za malo novaca. Blade 425 LE je najjeftinija ulaznica u svijet prestižnih terenaca s pogonom na sve kotače, a za razliku od osnovne verzije ima nosače prtljage, reduktor, zaštitu podvozja, električno višće, naplatke u boji...



1 Ploča s instrumentima dodatno potencira dojam o Bladeu kao doista bogato opremljenom četverociklu. Osim kompasa nudi sve informacije koje jednom vikend pustolovu mogu zatrebati.

2 Uključivanje prednjeg pogona izvodi se jednostavno putem lako dostupne poluge.

3 Blade je opremljen i štitnicima za ruke, koji bi mogli biti i nešto manje oštrih rubova



boljim performansama u svojoj klasi. Testirana 425-ica nema takvih ambicija u okvirima kategorije kojoj zapreminom pripada, no svejedno je na radaru prosječnog ljubitelja ovakve vrste vozila poželjnija od 250-ice. Ne samo zbog kapacitetnijeg agregata ili nabrojanih dekorativno-praktičnih elemenata, već i zbog činjenice da za razliku od svojeg slabijeg brata nudi mogućnost uključivanja pogona na sve kotače. A to je ključni detalj po kojem se istinski radni četverocikl razlikuje od pristupačnijih, ali i zahtjevnijem off-roadu manje vičnih surogata s pogonom na samo stražnju osovinu.

Doduše, da se radi o automobilu, a ne o četverociklu, rekli bismo da Blade 425 LE pokušava ostaviti dojam kako se ne radi o klasičnom terencu, već o šminkerskom SUV-u, a taj se vizualni dojam jednim dijelom potvrđuje u samoj vožnji. Četverostruka prednja svjetla u kombinaciji s prednjim odbojnikom djeluju moćno i cijelom četverociklu daju robusnu notu, dok istovremeno stražnji kraj - također sa četiri okrugla svjetlosna elementa - ostavlja dojam simpatičnosti. Pogled s boka nekako ponajviše određuje sportski spuštenu prednja hauba, a iako su nosači prtljage u dobroj mjeri umanjili urođenu asimetriju i dalje je vizualno težište nekako previše prebačeno na istureni prednji kraj četverocikla. Zahvaljujući tom detalju, na Blade možemo gledati kao na djevojku koja ima malo preveliki nos, no svejedno vam je neobjašnjivo privlačna, te vas, bez obzira na to iz kojeg je kuta vrebali, vabi na akciju. Pritom vam u ovom LE izdanju osjetilo vida dodatno stimulira dvobojna kombinacija, kao i imitacija karbona na spremniku goriva, dijelu bočnih oplata i ploči s instrumentima.

Sve u svemu, testirani Blade djeluje toliko dotjerano, da vam ga je - baš kao pravi SUV - žao uvaljati u blatnjavu baru ili prošetatati kroz grmlje. No, nema razloga za brigu, TGB se pokazao dovoljno vodootpornim, dok plastična karoserija pokazuje solidnu otpornost na stvaranje ožiljaka. Doduše, želite li da izvanjska ljepota ostane vječna, onda jednako kao i na svakom drugom ATV-u trebate izbjegavati silazak s asfaltnih prometnica, no u tom slučaju riskirate da u potpunosti promašite smisao postojanja ovakve vrste vozila. A taj smisao je teren, teren i samo teren i tek povremeno neka kratka cestovna dionica, čisto da povežete dva terena.

No vikend off-road želje su jedno, a asfaltna svakodnevica nešto

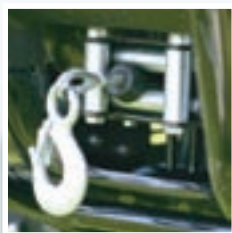
sasvim drugo, tako da na korištenje četverocikla u urbanoj gužvi treba gledati s razumijevanjem, jasno, pod uvjetom da se radi o primjerku koji se poput ovog može registrirati. Doduše, Blade 425 je taman malo preširok da biste se s njime s lakom probijali između redova naslaganih automobila, no barem ćete biti na otvorenom, te ćete zbog visokog položaja sjedenja imati jasan pregled situacije i uživati u dominantnoj poziciji o u odnosu na ostale sudionike u prometu. Penjanje na rubnik i pronalaženje prostora za parkiranje s ovakvim vozilom ne predstavlja spomena vrijedan izazov, dok bi se dojmovi iz vožnje u takvom okruženju mogli svesti na pridjeve udobno, stabilno i gotovo pompozno.

S obzirom na masivne dimenzije i ušminkani izgled TGB ostavlja dojam iznimno atraktivnog vozila, a taj se dojam u očima promatrača još više potencira u sportskoj vožnji





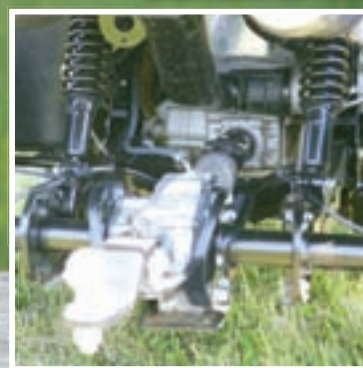
▲ Kod ovog se četverocikla definitivno nije štedjelo na gumama. Osim što atraktivno izgledaju, Maxxisove gume bitno doprinose terenskim mogućnostima ovog četverocikla



◀ Pojedini detalji poput vrlo korisnog električnog vitla neodoljivo mame na teren



▶ Blade 425 nudi mogućnost uključivanja prednjeg pogona koji se koristi prema potrebi, odnosno vrlo rijetko



lako pri većim skokovima ovjes dolazi do kraja hoda, prizemljenje je ipak mekano

▶ Iako posjeduje dvostruke stražnje amortizere, TGB Blade ima krutu stražnju osovinu, a ne rješenje neovisnog ovjesa, koje se češće koristi kod radnih četverocikala ove zapremine

kako bi se još jednom uvjerali u to da je doista u položaju «High», odnosno da nismo greškom uključili reduktor.

Tu se netko od konstruktora definitivno malo preračunao, no ako ništa drugo, barem u zahtjevnijoj terenskoj vožnji nećete trebati često posezati za skraćenim prijenosnim omjerima. Pritom je interesantno da nas bez obzira na takav prijenos Blade 425 nije oborio s nogu prikazanim ubrzanjima, jednako kao ni krajnjim brzinskim dometima, no isto je tako istina da

ukupne performanse sasvim dostaju kako za cestovnu, tako i za umjerenu terensku vožnju. Sirova snaga bi vam nekako najviše mogla nedostajati na dugim ili pak izrazito strmim usponima koji tekućinom hladenom jednocilindričnom agregatu zapremine 403 ccm dodatno otežavaju posao pokretanja ovog 315 kg teškog vozila.

Osim velikih dimenzija, takvom je zbroju kilograma sasvim sigurno pridonijela i ugradnja integralnog pogona, s tim da ćete osim na usponima

ukupne težine vozila postati svjesni i prilikom naglih skretanja, kada dovoljno široki i dobro postavljeni upravljač traži nešto veću silu za zakretanje u željenom smjeru. Jasno, što je brzina veća, to je i taj problem manje izražen, no prilikom slalom vožnje između drveća svejedno je pametno ostaviti nešto više slobodnog prostora, budući zbog svega navedenog i pripadnosti svijetu radnih četverocikala trenutne korekcije putanje nisu TGB-ova jača strana.

Dodatna doza opreznosti potrebna je i prilikom vožnje po traktorskim «špurama» (posebno ako ste na nizbrdici), budući zbog geometrije ovjesa prednji kotači ponekad imaju tendenciju samovoljnog skretanja, a ta reakcija može biti toliko nagla, da se čini kao da vam se upravljač pokušava istrgnuti iz ruku. Iskusniji vozači će lako predvidjeti te reakcije čitanjem reljefa podloge kojom prolaze, no čak će i oni nakon cjelodnevnne vožnje osjećati lagani zamor u rukama.

Bez obzira na to iz kojeg ga kuta gledali, TGB ostavlja dojam ozbiljnog i doradenog vozila. Prednja svjetla jačinom snopa zaslužuju sve pohvale



Lijepo izvedena stražnja svjetla i dvostruki ispušni lonci već su viđeni na Bladeu 250. Novosti su nosač prtljage u kombinaciji sa stražnjim odbojnikom i kuka za vuču prikolice

Na zahtjevnijem ćete terenu znati cijeniti dobro pogoden položaj vozača kao i solidnu udobnost, donekle umanjenu tek malo pretvrdim ovjesom. Manje neravnine Blade će relativno lako apsorbirati, s tim da se prilikom žustre vožnje zahvaljujući visoko podignutom upravljaču lako podići u stojeći položaj i tako dodatno kompenzirati grbavost terena. Svejedno, pri nailasku na nešto izraženije neravnine potrebno je čvršće držati upravljač, budući ovjes tada ne može do kraja upiti podlogu, a to onda ponekad rezultira i laganim poskakivanjem stražnjeg kraja. Treba pritom navesti da je sam stražnji ovjes izveden kao klasična vilica uparena s dvostrukim amortizerima i krutom osovinom. S obzirom na to da većina radnih ATV-ova srednje ili veće zapremine ima neovisan stražnji ovjes, možemo slobodno konstatirati kako su se u TGB-u priklonili jednostavnijem rješenju, koje ima neke prednosti, ali i sasvim konkretne nedostatke.

Za početak implementacija krute osovine (iz koje u ovom slučaju izvire i kuka za vuču prikolice) daje nešto veću stabilnost prilikom prolaska zavojima i savladavanja bočnih nagiba, ali isto tako rezultira i manjom minimalnom udaljenošću od tla središnjeg dijela četverocikla. To možda na prvi pogled i ne izgleda tako važno, međutim promijeniti ćete mišljenje kada prvi put nasjednete baš na tu osovinu i ostavite stražnje kotače da se beskorisno vrte u zraku. Da stvar bude gora, najveće šanse da vam se takvo što dogodi imate na izlasku iz onih najblatnijih kaljuža, gdje obično postoji visoki središnji greben i duboke špуре s njegove lijeve ili desne strane. Srećom, lako uključiv prednji pogon ponekad ima dovoljno potencijala da vas relativno lako izvuče iz takvih situacija, a tu treba pohvaliti i to što se nije štedjelo na ugradnji skupocjenih Maxxisovih off-road pneumatika.

Ako već govorimo o Bladeovim ograničenjima u ekstremnoj off-road vožnji,

svakako treba spomenuti i istureni nos četverocikla. On ograničava kut napada prepreke, što je najlakše primijetiti u situacijama kada se spuštate u potoke ili jame ili se pokušavate iz njih izvući. Sva je prilika kako ćete tada s TGB-ovom njuškom barem zagrepsti tlo, ako već nećete duboko rovati po njemu. No, nos kao u de Bergeraca zaslužuje i koju riječ pohvale, budući se u njemu nalazi i električno vitlo, za koje smo se iz prve ruke mogli uvjeriti kako dobro obavlja svoju funkciju i u situacijama kada vas iz blatne nevolje ne može izvući ni pogon na sva četiri kotača.

Kad se već bavimo integralnim pogonom, spomenimo da nam je isti u najgorem mogućem trenutku, odnosno u moru blata, otkazao poslušnost, no dio krivnje za takav razvoj situacije moramo svaliti i na sebe, budući se kasnijim pregledom ustanovilo kako smo udarcem u kamen oštetili diferencijal. Iako smo testiranje uglavnom obavljali na zahtjevnom terenu, u svoju smo bilježnicu upisali još samo jedan kvar, koji to zapravo i nije. Naime, u nekom se trenutku začepio odušak spremnika goriva zbog čega se stvarao podtlak, a to bi u konačnici rezultiralo prekidom goriva. Kao ad-hoc mjera poslužilo je povremeno odvrtnje čepa za nadolijevanje goriva kako bi se spremniku "dalo zraka", a iako se takva improvizacija pokazala vrlo jednostavnom, moramo priznati da smo se dobro pomučili prije nego smo uspjeli otkriti uzrok problema.

No, tko nam je kriv što smo skloni off-road avanturama! Blade očito najbolje od sebe daje u normalnoj terenskoj vožnji, koja uključuje borbu sa zahtjevnim makadamskim putovima ili pak dobro utabanim šumskim stazama, na kojima do punog izražaja dolazi dobro držanje pravca kao i zavidna stabilnost za jedan radni četverocikl tako raskošnih dimenzija. U takvoj se scenografiji TGB vrlo zabavan, a sigurne prolaskе kroz zavoje moguće



je lako oplemeniti i zanošenjima stražnjeg kraja, koja su lako predvidljiva i lišena one agresivnosti koja bi mogla preplašiti manje iskusne.

Ovjes u takvim uvjetima dobro obavlja svoj posao i lako će probaviti pokoji manji terenski skok. Kod onih nešto većih lansiranja u zrak taj će isti ovjes doći do kraja svog hoda, no samo prizemljenje će biti relativno mekano i bez grubih udaraca, iako postoji i realna mogućnost da će se nakon doskoka kotači još jednom odvojiti od podloge prije nego što amortizeri i opruge uspiju do kraja umiriti četverocikl. Kočnice su s druge strane lišene bilo kakvih lutanja i možemo reći da ukupno četiri diska dobro obavljaju svoj posao.

Sve u svemu, TGB 425 LE 4x4 ima neke vrlo jasno izražene kvalitete, poput, primjerice, vrhunskih prednjih svjetala, koja noć pretvaraju u dan, ali ga pojedini detalji ipak donekle ograničavaju u uvjetima ekstremne off-road primjene. Za takvu vrstu zabave ćete trebati izdvojiti dodatnih desetak ili više tisuća kuna, kako bi se domogli nekog zapreminom sličnog 4x4 modela iz Zemlje Izlazećeg Sunca ili sa sjevernoameričkog kontinenta.



▲ Ukupnom vizualnom dojmu svakako doprinosi obilata uporaba imitacije karbonske tkanine

Blade je masivan i prostran četverocikl, na kojem se lako udobno smjestiti i uživati u prirodi

Nemojte nas pritom krivo shvatiti, Blade 425 LE nije samo ljepuškast statusni simbol za vožnju od kavane do kavane. On je itekako zabavan u više umjerenoj nego neumjerenoj off-road vožnji, i čini nam se da je puno razumnije priuštiti si ovu LE verziju vrijednu 44.900 kuna, nego 5.000 kuna jeftiniji bazični model.

Dobivena oprema ne samo da je vrijedna razlike u cijeni, nego u očima mnogih čini Blade 425 LE najpoželjnijim tajvanskim četverociklom koji nudi dobar omjer uloženog i dobivenog.

Bez obzira na upečatljiv vizualni dojam bilo ipak malo pretjerano reći da je s njim svaki izlet u prirodu glamurozno iskustvo, no svakako ćete biti primijećeni, čak i ako TGB od glave do pete prekrijete blatom. I pritom uopće nije važno jeste li istinski ljubitelj terenske vožnje, optimistični ribič koji se nada kako će mu pogon na sve kotače koristiti kada iz obližnje šljunčare bude izvlačio soma kapitalca ili pak samo umoran muškarac koji želi barem na trenutak pobjeći od bračnih obveza. Blade vas može odvesti u taman takvu divljinu da vas ni najupornija supruga neće moći pronaći. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni, jedna bregasta osovina i 2 ventila
Provrt x hod: 86 x 69,4 mm
Obujam: 403 ccm
Odnos kompresije: 9,2:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač promjera 33 mm
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT, reduktor, hod unazad, uključiv pogon na sve kotače
Ovjes: naprijed dvostruka poprečna ramena, straga klasična vilica s krutom osovinom i dva amortizera
Završni prijenos: kardan
Gume: prednje 25x8-12, stražnje 25x10-12
Kočnice: naprijed dva diska, straga dva diska
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.290 mm, širina 1.154, visina 1.242, visina sjedala od tla 918, međuosovinski razmak 1.268, težina 315 kg
Deklarirano: max. snaga 30 KS (22 KW) pri 6.800 okr/min, max. okr. moment - 31,8 Nm pri 5.800 okr/min
Spremnik goriva: 18 l

+ oprema, položaj vozača, stabilnost, pretinci za stvari, jačina svjetlosnog snopa, ploča s instrumentima

- težak upravljač, buka, težina