

TGB

Blade

525 SE 4x4

Iako na prvi pogled izgleda identično kao i verzija 425, novi je Blade 525 od svog slabijeg brata izravno naslijedio samo privlačan dizajn i isto takvu cijenu, dok je po pitanju performansi, upravljivosti i kvalitete izrade ostvaren primjetan iskorak na bolje. Tako unaprijeđeni Blade puno lakše opravdava svoj pomalo sportski izgled, te se istovremeno bez obzira na manjak blokade diferencijala i višak kilograma uspijeva još više približiti sferama ozbiljnog radnog četverocikla



CIJENA

48.990 KN

S uključenim pogonom na sve kotače Blade 525 na umjerenom zahtjevnom terenu djeluje gotovo nezaustavljivo. Ipak, za potpuni dojam istinskog terenskog vozila nedostaje neovisan stražnji ovjes i mogućnost aktiviranja blokade prednjeg diferencijala

Naučena lekcija

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: MARKO GUZINA

Ako vam se čini da ste otvaranjem ovih stranica doživjeli svojevrstan deja vu, onda zapravo i niste daleko od istine. Naime, prošlo je tek mrvicu više od godinu dana od objave testa TGB Bladea 425 SE 4x4 i potpuno je razumljivo da bi se i nekom samo površno zainteresiranom pojedincu sa solidnom razvijenim fotografskim pamćenjem moglo učiniti da zapravo repriziramo već objavljeni test. Uostalom, TGB koji vam se smiješi s ovih fotografija od ondašnjeg se

Bladea razlikuje tek po nešto tamnijoj boji, izostanku električnog vitla i dodatku naslona za leđa suvozača.

Navedene izmjene su same po sebi daleko preslabi argumenti za ponovno detaljno seciranje Bladea, no ta tvrdnja vrijedi samo tako dugo dok se na bočnim oplatom, izvedenim u stilu imitacije ugljičnih vlakana, ne zamijeti jedna ključna razlika. Naime, umjesto ondašnje oznake 425, na ovom se četverociklu kočperi brojka 525. Drugim riječima, TGB Blade 525 SE 4x4 se od svog prije godinu dana testiranog brata razlikuje po 25% većoj zapremini, ili,

da budemo sasvim precizni, njegov tekućinom hlađeni pogonski agregat umjesto 403 broji ukupno 503 ccm. Kako to logika nalaže, povećanje zapremine rezultiralo je i porastom maksimalne snage, što opet, po logici stvari, može biti samo dobro došla promjena na bolje, to više što je 425-ici znalo ponestajati daha.

Međutim, spomenuto povećanje snage nije jedino poboljšanje kojem smo se nadali na TGB-ovom novitetu za aktualnu sezonu. Blade 425 bio je prvi "quattro" model tog tajvanskog proizvođača i kao takav je znao obolijevati od nekih dječjih

bolesti koje su isplivale na površinu i za vrijeme našeg prošlogodišnjeg druženja s tim modelom. Tako je, primjerice, vrijeme pokazalo da tada spomenuti problem s oduškom, zbog kojeg se stvarao podtlak u spremniku goriva, nije bio samo izdvojeni problem našeg testnog četverocikla, nego i "omiljena" tema razgovora svaki puta kada bi se na istom mjestu našla barem dvojica vlasnika tog modela. A to i nije bio tako rijedak slučaj, budući je Blade 425 zahvaljujući svom šminkerskom izgledu, pogonu na sve kotače i relativno povoljnoj cijeni bio jedan



Polugom automatskog CVT mjenjača barata se s iznimnom lakoćom



SE u oznaci ovog modela označava da se Blade može pohvaliti prednjim i stražnjim nosačem prtljage, masivnim odbojnikom, plastičnim oplatama ukrašenim imitacijom karbona, te aluminijskim naplatcima obuvenim u Maxxis Bighorne gume



► Budući je koriste i drugi četverocikli ovog proizvođača, ploča s instrumentima u nama više ne budi emocije, no ne može se poreći da je funkcionalna, pregledna i dobro popunjena korisnim informacijama



▼ Zahvaljujući grbi na sjedalu voznja je udobnija, kako za vozača, tako i za suvozača, kojem je uz to na raspolaganju i naslon za leđa



od najprodavanijih četverocikala na našem tržištu.

S obzirom na to da su sjećanja na Blade 425 svježa, a promjene koje donosi 525 barem na prvi pogled nisu dramatične, postoji realna opasnost da se ovaj tekst pretvori u uspoledni test između ta dva modela. Bude li doista tako, onda 425-ica nema nikakve šanse, budući je TGB Blade 525 4x4 od svog slabijeg brata bolji u svakom pogledu, uključujući tu i već spomenute kategorije performansi i kvalitete izrade. Kao što smo već konstatare, dizajnerski su ta dva modela gotovo potpuno identična, što znači

da TGB Blade 525 (s obzirom na to da pripada kategoriji inače vizualno često suzdržanih radnih četverocikala) djeluje agresivno i pomalo sportski. Testirana SE varijanta pritom posjeduje i određenu dozu robusnosti zahvaljujući masivnom prednjem odbojniku, nosačima prtljage i Maxxis Bighorn gumama montiranim na četverokrake aluminijske naplatke.

Do buke bez po' muke

Vrijeme je da krenemo s riječi na djela, te vam kroz dojmove u vožnji prezentiramo unutarnju ljepotu ovog četverocikla i to počevši od poboljša-

nih performansi. Umjesto za svoju težinu relativno mršavih 30 KS koje model 425 oslobađa pri 6.800 okr/min, Blade 525 raspolaže s 41 KS pri 6.500 okr/min, a to je porast koji se mora osjetiti. Doduše, s obzirom na to da sa deklariranih 339 kg Blade i dalje spada u skupinu rizičnih četverocikala po pitanju debljine, neće biti preveliko iznenađenje ako ustvrdimo da se ne bismo bunili kada bi ubrzanja i međuubrzanja bila još energičnija. Pa ipak, Blade 525 ide sasvim dobro za četverocikl svoje zapremine, te je pritom primjetno snažniji od slabijeg brata, a to se posebno lako osjeti na strmim i dugim usponima, gdje agregat sada isporučuje taman dovoljno snage da se agilno i bez puno muke dođe do samog vrha. Doduše, ni 425-ici nijedan uspon s one zdravije strane razuma nije bio prestrm, no sama penjanja su bila dosta troma i popraćena obiljem buke.

Ustvari, 425 je poprilično bučio i kod brže vožnje ravnim dionicama, dok je kod modela 525 taj problem s izbacivanjem viška decibela samo nešto manje izražen. Pritom su maksimalne vrijednosti buke agregata i ispuha zapravo ostale na otprilike istoj razini, no zbog punijeg odgovora na gas iz Bladea 525 nije potrebno cijelo vrijeme izvlačiti posljednje atome snage, što će reći da se može voziti i na nešto nižim, a onda i tišim brojevima okretaja. Pritom tijekom nešto ležernije vožnje brzinama od otprilike 60 km/h brojevi okretaja padaju ispod 5.000 okr/min, što se povoljno odražava na smanjenje buke, no zato se baš u tom području osjećaju nešto izraženije vibracije na stopalima.

Bez obzira na to, ukupna je udobnost još jedno područje u kojem

bilježimo pozitivne trendove. Ne toliko zbog nove izvedbe sjedala, koliko zbog bitno lakšeg zakretanja upravljača. Ne znamo je li tu nešto konstrukcijski bitno promijenjeno ili smo to mi ojačali od prošle sezone (manje vjerojatno), no s ovim smo modelom bitno lakše vijugali šumskim krajolikom nego što je to bio slučaj kod 425-ice. Nije da spada u perolaku kategoriju, no upravljačem se sada manevrira s puno manje napora, te su kao posljedica toga moguće bitno brže korekcije uz manje zamaranje ruku. Podlaktice će morati nešto više raditi samo pri izraženim uzdužnim neravninama i usjecima, kada četverocikl zna vući u jednu ili drugu stranu, te prilikom uključivanja pogona na sve kotače, kada se blaža skretanja još uvijek izvode relativno lako, dok je kod oštrijih vijuganja potrebno orositi čelo i upotrijebiti popriličnu mišićnu snagu.

A ako bi vama prilikom dugotrajnije vožnje s uključenom opcijom 4x4 moglo ponestajati snage, TGB Blade je zahvaljujući porastu zapremine sada dovoljno potentan da se solidno nosi s povećanim otporima koje donosi već samo uključivanje pogona na sve kotače, ali i zahtjevnost terena kojim se tada prolazi. I s pogonom samo na stražnje kotače Blade suvereno prolazi nešto zahtjevnijim terenom, dok s uključenim integralnim pogonom povremeno djeluje sasvim nezaustavljiv. Doduše, tu moramo priznati da smo ovaj četverocikl testirali u relativno sušnom razdoblju, kada su se i one najzdašnije kaljuže pretvorile u plitke bare u kojima su i punoglavci jedan drugom popeli na vrh glave.

Da smo testiranje obavili u neka blatnija vremena, vjerujemo da bi do



▼ Ugrađene Maxxis Bighorne gume doprinose ukupno vrlo dobrim osobinama u terenskoj vožnji



Modelu 425 je na strmim usponima znalo ponestajati daha, a baš je u takvim situacijama najlakše uvidjeti napredak kojeg u performansama donosi snažniji agregat u Bladeu 525

izražaja došlo to što konstrukcijski Blade 525 ipak spada u red nešto jednostavnijih radnih četverocikala. Tu prije svega mislimo na to što stražnji par kotača nije neovisno ovješeno, već ih u jednu cjelinu povezuje kruta osovinica. Doduše, oni manje upućeni bi na temelju postojanja dvostrukih stražnjih amortizera mogli pogrešno zaključiti kako je Blade opremljen neovisnim ovjesom, no takav će laik postati svjestan postojanja krute stražnje osovine najkasnije onog trenutka kada u nekom dubokom blatu nasjedne na nju. Drugi konstrukcijski nedostatak je činjenica da Blade ne nudi opciju uključivanja blokade prednjeg diferencijala.

U velikoj većini slučajeva, pa i na onom zahtjevnijem terenu, ta vam opcija zapravo i nije potrebna. Međutim, iskustvo nas uči da bi se zbog njezina izostanka najgoraskvašenoj podlozi moglo desiti da zapravo i nemate neke pretjerane koristi od korištenja integralnog pogona, budući se jedan prednji kotač tada zna zavrtjeti u prazno, dok se drugi samo beskorisno trza na mjestu. Pribrojimo li tome i probleme s previše isturenim nosom četverocikla, zbog kojeg je donekle smanjen kut napada prepreke ili uzdignutog terena, jasno je da je Blade 525 i dalje više po mjeri onim vozačima koji tek ispituju čari

zahtjevnije off-road vožnje, nego totalnim ekstremitima koji ne staju ni kada im blato dođe do grla.

Tko rano rani...

S obzirom na to da Blade 525 SE 4x4 za razliku od prošle godine

testiranog modela 425 ne isporučuje s električnim vitlom, zapnete li s ovim četverociklom u nekoj posebno dubokoj kaljuži, uz integralni pogon od pomoći vam može biti samo još uključivanje skraćenih prijenosnih omjera. S obzirom na to da su tada

Pogonski agregat iz zapremine 503 ccm izvlači solidne 41 KS, koje donekle prigušuje pretjerana težina. Performanse stoga nisu eksplozivne, ali su dostatanne i za nešto agresivniju vožnju. Potrošnja goriva u terenskoj vožnji iznosi prihvatljivih 10 litara



prijenosni omjeri doista drastično skraćeni, nakon što ste izvukli iz nevolje reduktor je pametno odmah i isključiti, u suprotnom će vam se maksimalna brzina bitno smanjiti, dok će se razina buke i opterećenja agregata primjetno povećati. Zbog već spomenute suše, mi smo usluge reduktora koristili samo u demonstrativne svrhe, odnosno čisto zato da bi smo se uvjerali kako on doista i radi.

I inače na automatski mjenjač nismo imali nikakvih zamjerki - ni kako na način na koji CVT odrađuje svoj posao, niti na lakoću kojom se pomoću praktično smještene ručice odabire hod unaprijed, reduktor, hod unazad i neutral. Jedino nam nije jasno zašto Blade zaboravnom vozaču dozvoljava da uzaludno maltretira elektropokretač, kada agregat pali samo ako je mjenjač u praznom hodu. Pritom, kako je to već uobičajeno, izbacivanje iz neutrala, odnosno ubacivanje u hod unazad ili unaprijed neće biti moguće ako istovremeno niste rukom ili nogom pritisnuli polugu kočnice.

Aktiviranje kočnica za vrijeme vožnje pak za sobom povlači relativno kratke zaustavne putove i usudili bismo se reći da ovaj TGB koči bolje i od nekih sličnih modela razvikanijih proizvođača. Posebno nas je razveselilo to što po pitanju aktiviranja kočnica nije bilo nikakvih mudrovanja, što znači da se prednja kočnica aktivira lijevom, a stražnja desnom rukom. Ovo potonje vam omogućava da se igrate s blokiranjem kotača i zabacivanjem stražnjeg kraja prije ulaska u zavoj - samo vodite računa o tome da, kao i kod drugih četverocikala s kardanskim završnim prije-

Blade 525 ima dobre kočnice koje savladavanje strmina čine sasvim sigurnim. Na najvećim nizbracima gdje se tijelo naglašeno pomiče unazad, leđa vozača mogu doći u kontakt s naslonom za suvozača



TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, četverotaktni
Provrt x hod: 92 x 75,6 mm
Obujam: 503 ccm
Odnos kompresije: 9,2:1
Razvod: 1 bregasta osovina u glavi
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač promjera 36 mm
Spojka: automatska
Mjenjač: CVT, reduktor, hod unazad, uključiv pogon na sve kotače
Ovjes: naprijed dvostruka poprečna ramena, podesivo predopterećenje; straga kruta osovina i 2 amortizera, podesivo predopterećenje
Završni prijenos: kardan
Gume: prednje 25x8-12, stražnje 22x10-12
Kočnice: naprijed i straga dvostruki diskovi
Dimenzije (u mm) i težina: dužina 2.155 mm, širina 1.170, visina 1.205, međuosovinski razmak 1.300, suha težina 339 kg, minimalna udaljenost od tla 305, visina sjedala 900, nosivost nosača prtljage: 30 kg sprijeda i 50 kg straga
Spremnik goriva: 18 l
Deklarirano: maks. snaga 41 KS (30 kW) pri 6.500 okr/min (verzija bez blokade), maksimalna brzina 106 km/h

POGLED NA KONKURENCIJU	Zapr. (ccm)	Maks. snaga bez blokade (KS - okr/min)	Suha masa (kg)	Osovinski razmak (mm)	Dužina x širina (mm)	Stražnji ovjes	Spremnik goriva (l)	Mogućnost registracije	Cijena (kn)
CF Moto 500 4x4	493	33 - 7.000	326	1.290	2.120 x 1.170	nezavisan	19	da	48.290
Linhai 520 V2 4x4	514	n.d.	344	1.290	2.130 x 1.170	nezavisan	18	da	44.990
SYM Quadriider 600 4x4	565	42 - 6.500	300	1.275	2.085 x 1.150	nezavisan	18	da	45.999
TGB Blade 525 4x4	503	41 - 6.500	339	1.300	2.155 x 1.170	kruta osovina	18	da	48.990

+ stabilnost, oprema, položaj vozača, kočnice, pretinci za stvari, ploča s instrumentima

- kruta osovina, nema blokadu prednjeg diferencijala, buka, težina

nosom, stražnji kotači ostaju zablokirani još koji trenutak nakon što ste otpustili polugu kočnice.

TGB Blade 525 vam, dakle, omogućuje da se zabavljate u vožnji i da ga vozite sportski. Na brzim šumskim puteljcima ili makadamu četverocikl je iznenađujuće stabilan, čemu zasigurno pridonosi i korištenje ranije spomenute krute stražnje osovine, a proklizavanja stražnjeg kraja su zabavna i izvode se relativnom lakoćom, čak i na asfaltu. Zabavi u vožnji pridonosi i sam ovjes, koji predstavlja uspješni kompromis između čvrstoće i udobnosti, s time da prilikom izvođenja manjih terenskih skokova ili prelaska preko ozbiljnijih poprečnih neravnina prednji kraj četverocikla ponekad zna sasvim nakratko zalutati.

Kod takve malo žustrije vožnje od pomoći je i spretan položaj vozača, kojem doprinosi i široki upravljač. Pritom ne bi bilo loše da je sam upravljač i malo više postavljen za vožnju stojećem položaju, no zato vam je u tom pogledu korisno sjedalo. Na prvi pogled prethodna rečenica djeluje sasvim besmisleno, međutim povišeno suvozačko sjedalo doista može biti od pomoći kod dulje vožnje u stojećem položaju. Naime, prilikom prolaska terenom prošaranim sporadičnim

grbavim dionicama ne treba se stalno iznova podizati sa sjedala kako bi se amortizirale neravnine, pa onda opet sjedati u njega kako bi se odmorile noge, već je dovoljno kada ste u stojećem položaju stražnjicu samo malo pomaknuti unazad i već se odmarate na povišenom dijelu sjedala namijenjenom suvozaču.

Takvo što nije moguće samo ako volite vožnju u paru, što na ovom modelu i nije neki problem, budući uz već spomenuto povišeno i deblje tapicirano sjedalo za ugodu suputnika brinu oslonac za leđa i povišeni dio platforme za noge. S obzirom na to da se ovdje ipak radi o jednom četverociklu, ne može se reći da suvozač baš ima kraljevski smještaj, međutim svakako ima više korisnog inventara nego što je to slučaj kod neposredne konkurencije, uključujući tu i stražnji nosač prtljage, koji može služiti i kao čvrsti oslonac za ruke.

Doduše, materijal od kojeg je izrađen taj nosač prtljage, jednako kao i prednji i stražnji odbojnik, trebao bi biti otporniji na oštećenja, dok bismo za korisne pretince smještene u lijevom i desnom prednjem blatobranu poželjeli da se su izvedeni osjetno preciznije. Sve to ipak ne može umanjiti dojam da je kvalitetom izrade i završne obrade, kao uostalom i u svim drugim bitnim kategorijama

Blade 525 4x4 SE primjetno konkretniji ne samo od svog slabijeg brata, nego i od izravne konkurencije. I zato se ne možemo oteti dojmu da su u cijeloj ovoj priči najbolje prošli ono koji su dugo požudno mjerkali 425-icu SE, ali je nisu imali hrabrosti

kupiti. Takvi neodlučni kupci mogu sada za istih 48.990 kuna dobiti u svakom pogledu bolji četverocikl koji nudi vrlo dobar omjer uložene i dobivenog. Stoga ne vjerujte kada vam idući put kažu da tko rano rani dvije sreće grabi. ■



Stražnji kraj četverocikla svoju simetriju ima zahvaliti dvostrukim stražnjim svjetlima, dvostrukom loncu ispušnog sustava i dvostrukim amortizerima. Usamljena ostaje samo kuka za vuču prikolice