

Vješto koketiranje tajvanskog proizvođača s talijanskim iskustvom, te pomalo kopiran dizajn japanske konkurencije na tržište izbacuje skuter atraktivnog izgleda i optimalnih voznih osobina. Cijena je prihvatljiva, ali nipošto senzacionalna

Cijena
28.990 kn



Optimalan i odmjeren

PIŠE: IVICA VRHOVNIK
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK
I MARIJAN SUŠENJ

Tvornica maštovitog imena Taiwan Golden Bee ili u duhu hrvatskog jezika "tajvanska zlatna pčelica" osnovana je šezdesetih godina prošlog stoljeća i između ostalog u suradnji s Piaggiom proizvodi pojedine dijelove za taj talijanski koncern. S vremenom su se tehnološki usavršili i započeli vlastiti proizvodnju ATV vozila i skutera. Iako proizvođač nude i manjeg brata blizanca od 125 ccm, Xmotion 250 E.F.I. je zapravo TGB-ov prvi maksi skuter.

Lijep i moderan dizajn Xmotiona 250 u potpunosti je nov u odnosu na sve ostalo što silazi za TGB-ovih proizvodnih traka. U globalu je dizajn prenesen s jednog japanskog uspješnika,

dok detaljniji pogled otkriva mnoštvo zanimljivih detalja na vanjsnosti skutera orijentiranog prema evropskim kupcima. Već na prvi pogled, svidjela nam se je neupadljiva mat crna boja bez suvišnih ukrasnih naljepnica, tek sa pokojim srebrnim detaljem. Jedan od njih je upravljač, izведен kao dva nasuprotna trokuta čiji vrhovi završavaju kao ručke upravljača. Sa ručaka se okomito proteže retrovizori, čija je prednja strana ujedno i pokazivač smjera - simpatično rješenje preuzeto s nekih sportskih motocikala.

Ispred upravljača nalazi se ploča s instrumentima koja noću svijetli ugodnom svjetlu plavom bojom. Brojke brzinomjera su digitalne, s brojkama i digitalnim prikazom brzine u odnosu na maksimalnu, a pokazivač broja okretaja je analogan. Pregledno i oku ugodno, s tim da su

brojke koje pokazuju sate, ukupnu i dnevnu kilometražu možda malo pre male. Moderno i inovativno, bez veće zamjerke.

Položaj sjedenja za vozača je ugodan, možda se u početku čini visok, kao da sjedimo na nekom soft enduro motociklu, no tome pridonosi vjetrobran izведен u takvom stilu. Budući je visok i nešto uži, ne ostavlja dojam glomaznosti prednjeg kraja, a opet dobro štiti od vjetra. Noge vozača dijeli visoki središnji greben podnice, u kojem je smješten sportski oblikovan poklopac rezervoara koji se otvara okretanjem centralne bravice u kontra stranu. Samo malo uži središnji greben omogućavao bi više slobode nogama, ovako ih je samo moguće pomicati naprijed-natrag, a ne lijevo i desno, što bi bilo od velike koristi na dužim relacijama. Vozačka pozicija

je dobra, malu zamjerku upućujemo sjedištu vozača koje bi moglo u svojem stražnjem dijelu biti i malo šire, kako bi pružalo bolju potporu i veću udobnost. Suvogačica je smještena na širokom ravnom sjedalu i na našem testu nije se žalila na pretjeranu nedobnost. Tome su pridonijeli i sklopivi oslonci za noge, kao i ručke koje se nalaze pored suvozačevog sjedišta.

Prije svega praktičan

Da bi se olakšalo njegovo učestalo korištenje u uvjetima gradske vožnje, Xmotion je opremljen dvama nogarama, centralnim i stražnjim. Centralni se lako koristi i potrebna je vrlo mala sila da bi se vozilo od 160 kg našlo na sigurnom osloncu. Bočni nogar je blizu lijeve noge kada sjedimo na skuteru, te ga je praktično koristiti odmah kada silazimo sa skutera. Kada

Kmotion je prvi ozbiljan
maksi skuter ovog
proizvođača



Ovaj tajvanski skuter niči
ne pokušava sakriti da
mu je kao dizajnerski uzor
poslužio Yamaha X-max



(1) Neobična ploča s instrumentima nudi obilje informacija i noću svijetli plavom bojom (2) Prekidači ne donose ništa dosad neviđeno (3) Kočnice pružaju dobre zaustavne putove, no samo onda kada ih pritišćete punom snagom. U suprotnom djeluju pomalo rezervirano



Položaj vozača
dobro je odmjerjen





Uz malo
nagovaranja,
brzinomjer će
pokazati više
od 140 km/h



je spušten nemoguće je upaliti motor, a kada motor radi, otvaranje bočnog oslonca automatski ga gasi. Sve su to uobičajena rješenja koja se koriste u svijetu skutera.

Da su manji kotači praktičniji, barem u jednom dijelu priče dokazuje i prtljažnik ispod sjedala, koji se pomoću hidraulike gotovo sam otvara. Volumena 45 l, može progutati dvije integralne kacige i još ponešto sitnica u dva bočna džepa. Od koristi može biti i utičnica 12 V koja se nalazi u dnu prtljažnika, a može poslužiti za punjenje mobilnih telefona. Da je vođena briga o detaljima potvrđuje tapecirana donja ploha prostora za prtljagu, koja između ostalog umanjuje vibracije stvari koje se transportiraju. Ostale sitnice se mogu pospremiti u mali spremnik u upravljačkom stupu.

Za kontakt s podlogom zadužene su kvalitetne Maxxis-ove gume promjera 14 inča naprijed i 13 straga. Sa svojom širinom od 120 i 140 mm stabilne su u zavojima, mada smo mišljenoja da bi se povećanjem promjera oba kotača za jedan inč poboljšala stabilitet vozila. Situaciju spašava stražnji plinski amortizer, koji dobro obavlja svoj posao.

TGB Xmotion zaustavljaju disk kočnice promjera 260 mm na prednjem i zadnjem kotaču. U konačnici dobro obavljaju svoju funkciju, samo



ih treba snažno pritisnati. Pritisnete li poluge kočnice mlako, nećete imati dojam kako su primjerene perforsama ovog vozila, no snažniji stisak rezultira bitno konkretnijom zaustavnom silom, koja je na razini onoga što se očekuje od jednog skutera ove zapreminе. Ovaj detalj će možda pokvariti ukupan dojam o kočnicama, ali možda je to samo stvar navike koja će smetati sve razmaženijim kupcima.

Vodom hlađeni horizontalno postavljeni jednociilindraš razvija 23,4 KS pri 8000 okretaja u minutu. Na papiru je, dakle, deklarirana veća snaga nego što je to slučaj kod razvikanе

..... start your engine, don't miss

14. TWIN HORN BEACH PARTY

28.- 31. 8. 2008. PULA - CROATIA

the most famous bikers meeting in Croatia, free entrance for bikers, free camping
sexy show, rock concerts, mud wrestling, paint ball, stunt show...

www.twinhorn.hr
info - ++385 95 901 9929 twinhorn@yahoo.com

live music with world famous
AXXIS

Brža vožnja kroz zavoje ne stvara probleme, poželjeli bismo samo da imamo bolji osjećaj za prednji kraj skutera, posebno kod vožnje sa suvozačem



konkurenkcije, a u praksi se te brojke manifestiraju malo drugačije. Pri kretanju s mesta skuter ne počinje vući odmah, nego kao da malo posustane, a već sljedeći trenutak ubrzanje postaje progresivno i snažno.

Može i u dvoje

Snaga se na stražnji kotač prenosi standardnom tehnikom za jedan skuter, dakle putem CVT mjenjača. Spomenuta pojava kod ubrzanja može biti i posljedica neadekvatno podešenog CVT prijenosa na testnom primjerku. Dobrim međuubrzanjima pridonosi i deklarirani okretni moment od 24,5 Nm. To se najviše vidi kod prestizanja, kada pri oštem otvaranju ručice gasa Xmotion suvereno grabi prema naprijed. U normalnoj vožnji agregat je tih i ne proizvodi nepotrebne vibracije.

Kada se okrene ključ u centralnoj bravi, centralna kompjuterska jedinica prije pokretanja aggregata testira ispravnost vozila. Srećom, taj postupak kratko traje i vozilo je odmah spremno za upotrebu. Već pri prvim metrima vožnje iskusniji vozači osjetiti će beskrajnu praktičnost skutera s malim kotačima. Pri tome prvenstveno mislimo na okretnost i upravljivost na malim brzinama u gradu, gdje naoko veliko vozilo agilno mijenja svoj smjer kretanja.

Nedostaci malih kotača vidljivi su tek pri prijelazu preko neravnina,

gdje se mogu osjetiti neugodni udarci po ovjesu skutera. Na većim brzinama lako ćete poskočiti sa sjedala, a ugodnije neće proći niti vaš suvozač. Ništa kritično, u nekoliko takvih situacija na testu naš je TGB i dalje zadržavao zadanu putanju. Kad spominjemo vožnju udvoje, moramo reći da smo je temeljito isprobali, dobrim dijelom i zato jer se sa ovakvim vozilom može uputiti i na poneko putovanje. Pri tome se ne gubi na karakteristikama aggregata, jedino što trpi je ciklistika. Budući da skuter već konstrukcijski ima težiste centralizirano prema stražnjem kotaču, sa suvozačem veće mase imali smo nešto lošije vozne osobine, odnosno izgubio se osjećaj za prednji kraj. Sa suvozačem manje tjelesne mase nije bilo nikakvih problema.

Nakon završetka svih probnih vožnji, onih u dvoje ili solo, na kraju druženja s zlatnom pčelicom Tajvana ostaju uglavnom dobri dojmovi. Skuter već viđenog dizajna s mnoštvom zanimljivih detalja koji ga opet čine pomalo jedinstvenim, put do kupaca nalaziti će upravo kod umjerenih korisnika kojima nisu bitni marka i porijeklo, već radosti koje donosi ovo svestrano vozilo. Radost je još veća kad znamo da za nepunih 29.000 kn dobivamo kompletno zaokruženo vozilo solidne kvalitete, iako bi sama razlika u cijeni u odnosu na japanske i europ-

ske konkurente mogla biti i jasnije izražena.

Bilo kako bilo, TGB Xmotion 250 je za nekoliko tisućica jeftiniji od japanskog originala Yamahe Xmax i pojedinih talijanskih skutera sa sportskom dušom poput Gilere Nexus.



U prtljažni prostor ispod sjedala stanu dvije integralne kacige

TEHNIČKI PODACI

Motor:	jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod:	71 x 63 mm
Obujam:	249,4 ccm
Odnos kompresije:	10,8:1
Hlađenje:	tekucinom
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	elektronsko ubrizgavanje
Spojka:	automatska centrifugalna
Mjenjac:	CVT
Okvir:	čelični
Ovjes:	sprijeda klasična vilica, straga oscilirajuća vilica s dvostrukim amortizerima i agregatom kao ovješenim elementom
Gume:	prednja 120/70-14, stražnja 140/60-13
Kočnice:	naprijed i straga disk promjera 260 mm
Dimenzije (u mm) i težina:	duljina 2.155, širina 680, visina 1.392, težina 160 kg
Deklarirano:	snaga - 23,4 KS (17,2 kW) pri 8.000 okr/min
Spremnik goriva:	11 l

+ upravljivost, prtljažni prostor, zaštita od vjetra

- kretanje s mesta, grube kočnice

Dakako da mesta za poboljšanja postoje, ali ona se vjerojatno već planiraju za neki budući Xmotion, za neki budući test. Do tada, preostaje nam uživati u "zujanju" marljivog maksni skutera koji će s lakoćom izvršavati sve vaše zadatke. ■