

TGB BLADE V-TWIN 1000



Om vi för tio år sedan hade vetat att suget efter 1000-kubiksfyrhjulingar skulle vara så stort idag att många tillverkare år 2015 hade minst en sådan i sortimentet, så skulle vi ha varit halvförvånade. Skulle vi sedan få reda på att TGB hade en av de starkare så hade vi varit helförvånade!

TEXT & BILD BJÖRN FRISTRÖM

TGB eller Taiwan Golden Bee som förkortningen står för, är en tillverkare på frammarsch då det gäller tillverkning av både mopeder och fyrhjulingar av olika modeller. Den som får oss att höja på ögonbrynen lite extra är deras nya TGB Blade V1000. Denna ATV har alltså en v-twin på hela 1000 kubik, eller närmare bestämt 997,1 kubikcentimeter och finns i två olika utföranden. Vi kan särskilja dem åt eftersom den ena har servo samt lite mer extrautrustning som ställbara gasdämpare, 14-tumshjul, kofångare, handskydd och kostar dryga 10.000 mer. Den dyrare heter EPS i andranamn. Båda har naturligtvis insprutning och ska enligt uppgift leverera över 80 hästar vid dryga 7000 varv.

Måktiga siffror för en maskin som är avsedd att framföras i skogen och i viss del även på landsvägen då en registreringsform tillåter detta. Personligen tycker jag att effektstarka fyrhjulingar är farliga i trafiken på grund av den odiffade bakaxeln som gör en maskin rent av farlig i högre farter. TGB har löst detta (på den dyrare EPS-modellen) genom att man helt enkelt kan göra sin Blade V1000 enhjulsdriven med en knapptryckning vilket inte bara sparar gräsmattan och grusgången, utan också gör maskinen mindre sladdbenägen på asfalt.

BRA START

Jag måste säga att jag redan efter fem minuter

på denna maskin fick lov att påminna mig om att denna maskin inte är tillverkad av en av de sju stora etablerade tillverkarna. Detta är alltså en positiv känsla och jag är alltså positivt överraskad över att denna maskin ger ett gediget och väl ihopsatt intryck. Min första känsla är att denna V1000 har en skön gång och att motorn levererar en trevlig kraft utan att för den skull kännas elak eller för stark. Och det är väl tur det eftersom fordonet ATV sällan eller aldrig är byggt för en för kraftig motor i min mening.

LITE VÄL BLINGIG

Sitter man på denna maskin så känns styrning och fjädringssetup väldigt gediget och väl



Fet plast som känns tålig och dessutom med trendiga ledlampor.



Lättåtkomligt luftfilter med hög placering gör servicen enkel.



Den bronsfärgade modellen är riktigt snygg i verkligheten och vi hoppas att de väljer att ta in denna till Sverige.

Väljer du den billigare Bladen så får du 12-tumsfälgar medan EPS-modellen bjuder på 14 tum.



Jodå, Blade är avsedd för två personer och passageraren sitter riktigt bra. Kom också ihåg att stötdämpret är justerbart på EPS-modellen så att du kan efterjustera för att kompensera för ökad eller minskad vikt.



Skulle du vilja åka på gräsmattan utan att göra en fåra med innerhjulet eller bara få en lugnare färd på asfalten så går det att göra maskinen enhjulsdriven bak. Detta styrs med en knapp som aktiverar en elmotor som via vajer möblerar om i bakaxeln.



På pressvisningen i Taiwan fick vi se flera olika färgalternativ då det gäller nya TGB Blade V1000.



Här skvallas det om allt som händer. Här kan du också justera in trögheten på servot, beroende på vad du är ute efter för egenskaper.



Överskådlig och genomtänkt förarmiljö som lika gärna kunnat vara hämtad från en Can Am eller liknande.

genomtänkt. Fjädringen på EPS-modellen är fullt justerbar i och med "EVO-R" dämparna av gasmodell, de ser dock väldigt "blingiga" ut. Just denna "blingighet" faller mig inte direkt i smaken då det mest ser billigt ut. Standardsetupen vad det gäller fjädringen faller mig dock i smaken. Det är väl balanserad och relativt styv, precis som den måste vara med en så här pass stor motor mellan rambenen. Men, den känns samtidigt inte för hård. Här har man jobbat och fått till en bra och väl avvägd maskin.

SERVO

Alla maskiner som ligger i toppen av näringskedjan har numera servostyrning av elektrisk

modell. Tekniken verkar ha kommit till sin rätt då de flesta har kommit tillräta med de buggar detta system kunde bjuda på för några år sedan. Styrsvot (som är justerbart i tre olika lägen för olika förhållanden och smak) är väl avvägt på Blade och den avslöjar sig egentligen aldrig som vare sig för lätt eller trög utan den bara finns där och förmedlar snyggt körintrycket till föraren utan någon förvanskning. Precis i min smak. Vissa saker kan avslöja en maskin som mer eller mindre påkostad. De elektriska reglagen är en av dessa saker. De som sitter på denna best verkar komma från samma underleverantör som till någon av de dyrare och mer etablerade tillverkarna eftersom också de matchar resten

av denna maskin.

NEGATIVT

Ska jag säga någonting negativt om TGB Blade V1000 så blir det att variatorsetupen på maskinen jag körde inte svarade upp mot motorns utlovade prestanda. Den upplevs som att den "tomvarvar" vid högre varv utan att driva maskinen framåt i den mån man kan förvänta sig att dryga 80 hästar ska göra. Visst kan det ha varit en förseriemaskin jag satt på, men jag tycker att det där sista klippet som andra tusenkubikare bjuder på, inte riktigt infann sig. Jag vill inte sträcka mig så långt som att säga att den känns såvlig, men jag hade hoppats på mer. Sen i



Jag gnäller lite på den "blingiga" framtoningen av stötdämparna som jag tycker ger ett onödigt billigt intryck.



Väljer du EPS modellen så får du en prisvärt paket som överstiger de extra 10.000 kronorna detta kostar. Bland annat får du fullt justerbara gasdämpare runt om.



Förrådsfack med 12-voltsuttag.



Jodå. V-twin 1000 betyder precis vad det står. Och visst känns det att denna motor vrider på lite extra även om vi hade önskat lite mer av variatorinställningen.



Stötdämperiet är helt klart väl avstämt även om maskinen kanske är avsedd att ha hjulen i marken.



Jag måste säga att jag verkligen tycker att helhetsintrycket är väldigt bra och att jag är positivt överraskad.



Reglagen är föredömliga och ger ett gediget intryck. Högsta betyg.



TGB:s silkeslena och fina V-twin överraskar då det gäller gången. Vi vill däremot ha lite mer klipp i bitarna vilket i slutänden kan härledas till variatorkalibreringen. Detta kan förklaras av att vi troligen körde en prototypliknande maskin. Hur denna best kommer att levereras ut till slutkund vet vi inte riktigt, men så fort vi får lägga vantarna på en på svensk mark så återkommer vi i ämnet.

Just för detta tillfälle hade fabriken tagit in en proffsförare från Italien. Bandito Fricadelli visade oss alla var skåpet skulle stå.



Motor

Typ:	2-cylindrig, vätskekyld, 4-takt
Volym cm ³ :	997
Borring/slag mm:	92x75
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Våtsump
Generator:	560W
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	83Hk@7000 (Terräng)
Uppg. vrid/varv:	78Nm@6000 (Terräng)
Start:	Elstart
Transmission:	Automat
Växellåda:	Låg, Hög, Bak, Parkering
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	Kardan 2/4-hjulsdrift med diffspärr
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Dubbla hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Individerad dubbar
Fjädringsväg fram mm:	220
Bakfjädring:	Individuell med dubbla A-amar
Fjädringsväg bak mm:	242
Hjulbas mm:	1445
Sitthöjd mm:	935
Markfrigång mm:	305
LxBxH mm:	2330x1200x1290
Däck fram:	26x8 / 14
Däck bak:	26x10 / 14
Uppg. vikt torr kg:	425
Tankvolym liter:	23
Svängradie m:	--

Att äga

Pris:	119.990,-
Färg:	Svart och brun metallic
Generalagent:	C Reinhardt AB, www.tgb-atv.se

Registreringsform

Väg / Terräng

Utrustning

Servo:	✓
2wd / 4wd:	✓ / ✓
Diffås:	✓
Start El / Manuell:	✓ / -
Växellåda Aut. / Man:	✓ / -
Insprutning:	✓
Dragkrok:	✓
Vinsch fram / bak:	/ -
12V-uttag:	✓
Instrumentering Analog / Digital:	- / ✓
Fälgar stål / alu:	- / ✓
Skyddsståg fram / bak:	✓ / -
Lastrack fram / bak:	✓ / ✓
Hasplåt plast / alu:	✓ / -
A-armsskydd fram / bak:	✓ / ✓
Handskydd:	✓
Skärmbreddare:	✓
Förvaringsfack:	✓
Styrlås / startspärr:	- / -
Passagerare:	✓
Ryggstöd:	✓
Handtagsvärm:	-
Lastflak:	-
Säkerhetsbälte:	-
Dörrar:	-
Vindruta:	-
Tak:	-
Skyddsnät:	-



vanlig ordning måste vi låta tiden säga sitt då det gäller tillförlitligheten. Vi vet ju rent historiskt att exempelvis Yamaha tillverkar maskiner som fortfarande efter 30 år fungerar klanderfritt. Men känslan är bra då det gäller TGB, och det är en bra början. Vi måste också påpeka att dessa maskiner säljs med tre års garanti, och skulle du vilja ha 5 års garanti så kan du få detta som ett tillval. Detta känns som en bra grej och det som kan få dig att ta steget till att välja en TGB.

POSITIVT

Slår vi ihop alla dessa övervägande positiva

intryck så blir naturligtvis betyget för denna korta provkörning i Taiwan, positiv. Jag kan en gång för alla slå fast att de asiatiska tillverkarna har tagit ett stort steg i rätt riktning och visar det sig att tillförlitligheten också gjort detta kliv, så ska nog de etablerade tillverkarna se sig om över axeln. I alla fall så länge prisbilden är betydligt lägre på dessa asiater. Nu kostar i och för sig denna tusenkubikare 119.900 kronor vilket kanske är i överkant. Hursomhelst, vi på ATV&Terrängmagazinet ser fram emot att testa denna storkubikare mot flera andra konkurrenter inom kort. 🐜