



TGB Tapo 50

Text: Radoslav „Jim“ Holan, Foto: autor

LEVNÝ SLUHA

Někdo možná obrátil oči v sloup již po letmém pohledu na vizáž skútru s tím, že jde o další „povedenou“ čínu. To je však omyl. TGB je značka z Tchaj-wanu s tradicí 32 let. Vlastně je to 45 let, protože od roku 1965 továrna montovala licenční italské skútry Vespa pod názvem Taiwan Vespa Co. Ltd. V roce 1978 začala vyrábět už jako TGB (Taiwan Golden Bee Co. Ltd) náhradní díly, a to díky technologiím dodaným koncernem Piaggio. Byla to první tchajwanská firma zásobující svými variátory nejen „mateřské“ Piaggio, ale i Rotax, Peugeot, Minarelli, Moto Morini, Polaris a další. Ale to dnes není až tak překvapivé, když je Tchaj-wan velmocí skútrů...

Pojďme ale zpátky k TGB Tapo 50 – novince pro letošní rok, kterou by nejlépe vystihl slogan: „Uspokojit, ale nepodojit.“ Při pořizovací ceně 29 900 Kč netřeba slogan sáhodlouze ospravedlňovat, a tak bych se raději vydal vstříc zkušenostem, které jsme v sedle tchajwanského „dravce“ nabyli. Dvoudobá vzduchem chlazená padesátka patrně nebude vonět ochranářům přírody, ale na Tchaj-wanu na rozdíl od Číny vědí, jaký druh motoru pro takový objem zvolit. V číslech se bavíme o výkonu 6,6 koně při 7500 otáčkách. Motor nabízí slušný záťah i rozumnou maximální rychlost, kterou dokáže skútr upalovat. No, upalovat... Někdo se možná ušklíbne, ale pro levné a rychlé přesuny, dojetí na nákup či první zkušenosti s motorkami vůbec není zapotřebí zabíhat do extrémů, nehledě na životnost takto „nadopovaného“ motoru. S povahou skútru jde ruku v ruce také jeho design. Nejde o žádný úlet, ale o vcelku pohledný standard (v barvách bílá, šedá nebo modrá), který na jednu stranu nikoho neurazí, na druhou ale patrně ani příliš nenadchne. Ale proč mu to mít za zlé? Do městské dopravní anarchie, kde utrpí nějaký ten škrábanec, občas se možná i vyválí po zemi, označuje ho nejeden pejsánek, zmokne a ví bůh, co ještě, přičemž jeho majitel ve věčném spěchu a stresu nemá čas na nějakou přehnanou kosmetickou péči, to bude patrně podřadná

starost. V TGB však na to nespoleháli, takže dílenské zpracování je vzhledem ke koncové ceně velmi dobré.

Podsedlový prostor pojme jednu otevřenou přílbu a vcelku překvapivě disponuje 12V autozásuvkou, která se během přesunu může hodit třeba pro dobítí mobilního telefonu. Pod řídky je klasický háček pro uchycení tašky (ale bez jištění) a k přepravě haraburdí je možné využít služeb nosiče na kufr. Přesněji řečeno – kufřík. Nosnost 5 kg bohužel vcelku jasně stanovuje pravidla hry. Ovládací prvky vycházejí z roky ověřeného konceptu, stejně jako analogová přístrojová deska s ukazatelem rychlosti, stavu paliva a čtyřmi základními kontrolkami. Velmi povedená jsou zrcátka. Ač plastová, z dálky vypadají jako čistokrevná karbonová. Mají příjemně moderní tvary a současně plní i svou funkci, což nebývá vždy pravidlem. To se ostatně dá říci i o podvozku a brzdách, kde se nekonalo žádné překvapení. Podvozek je stabilní a přispívá k tomu také 12“ ráfky. Skútr nemá tendence padat nebo přehnaně zatáčet, když to po něm nikdo nechce, ale současně nabízí dostatek prostoru pro nečekané úhybné manévry. Přední kotoučová brzda se dobře dávkuje a disponuje slušným brzdícím účinkem, což se bohužel nedá říci o zadním bnbnu. Testované Tapo ale nemělo příliš

mnoho najeto, a dá se proto předpokládat, že po pár dalších kilometrech si pakny sednou a kombinací obou brzd zastavíte vždy podle předpokladů. Podobné schéma bude patrně následovat také u předních tlumičů, které působily dost tuze, ovšem ne tak, abych si při přejetí kaminku připadal jak princezna na hrášku.



Hodnocení

- + cena, jízdní vlastnosti
- slabé přední světlo, zadní brzda

Technická data

motor: 1, 493 ccm, 2T
výkon: 6,7 HP (4,9 kW) @ 7500 ot./min
převodovka: variátor
maximální rychlost: přes 70 km/h
provozní hmotnost: 94 kg
objem nádrže: 6,8 l
pneu přední / zadní: 120/70-12 / 120/70-12
prům. spotřeba v testu: nezměřena
cena: 29 900 Kč