

# QuadJournal

Information und Unterhaltung



**ATV-TEST**

**ROBUSTER  
MITTELKLÄSSLER**

**YAMAHA  
GRIZZLY  
450 EPS**

**ATV-TEST**

**KERNIGER  
ZWEIZYLINDER  
AUS TAIWAN  
MIT 84 PS**

**TGB  
BLADE  
1000 EFI  
LT  
EPS**



**MOTORGRÖSSE**

**WAR'S DAS?  
1000 KUBIK  
GRENZE ERREICHT**



**YAMAHA**

**PLAN 2016-2018  
WIE GEHT ES  
WEITER?**



# NEUE KAMPFANSAGE

## TGB 1000 EPS LT 4X4

Als erster taiwanischer Hersteller stößt TGB in den erlauchten Kreis der 1000 Kubik Zweizylinderklasse vor – und dazu mit ordentlicher PS-Zahl. Im österreichischen Lavanttal und umgebenden Alpenzügen waren wir stundenlang auf kurvigen Bergstraßen in Höhen bis knapp 2000 Meter unterwegs. Ob die neue 1000er Blade eine Alternative für die hochpreisigen ATVs aus Nordamerika in allen Punkten darstellt – unser Test klärt es..

FOTOS ALFRED SPINOTTI, ESTER + STEFAN HERBST • TEXT STEFAN HERBST

**E**ingeschlagen ist die Nachricht zum Bau des Zweizylindermotors bei TGB im letzten Jahr, wie eine Bombe. Nun liefert der Deutschland, Österreich und Schweiz Importeur Hans Leeb

### "DIE 83 PS LEISTUNG WERDEN SPONTAN IN VORTRIEB UMGE- SETZT

GmbH die ersten Modelle an die Händler und damit an die Kunden aus. Am Firmensitz des TGB-Importeurs haben wir die beiden 1000er TGB Blade Modelle – mit und ohne Servolenkung – einem Test unterzogen. Gleichzeitig war es uns vergönnt eine CFMoto CForce 800 und eine Polaris Sportsman Touring XP 1000 als Referenzfahrzeuge zu fahren.

### FAHREINDRÜCKE

Bei der Blade 1000 LT mit 84 PS Leistung handelt es um einen echten Zweisitzer. Der Radstand ist entsprechend verlängert. Ein kürzerer Einsitzer ist nicht in Planung. Wir sind bei den Testfahrten immer mit dem Sozius unterwegs denn besonders bei diesem Einsatz wird dem Fahrwerk und den Bremsen ein hohes Maß an Sicherheit abverlangt.

Die Hans Leeb GmbH bietet den TGB 1000er Motor in der ATV-Variation mit und ohne geschwindigkeitsabhängige EPS – also mit oder ohne Servolenkung – an. Für die Testfahrten stehen uns eben diese beiden Modelle zur Verfügung. Der Unterschied: Das

ab **9.999\***

(mit EPS 10.999 Euro)

**Euro**

MIT LOF-ZULASSUNG

\*inkl MwSt zzgl. Nebenkosten



"Der kräftige 1000er Motor mit 83 PS Leistung bringt selbst bei voller Besetzung des ATVs sehr viel **FAHRSPASS** - egal auf welchem Untergrund."





**ALLRADSCHALTER** - einfach drücken und der 4x4 schaltet sich zu. Die Differentialsperre wird ähnlich einfach per Kipphebel zugeschaltet, dazu muss das ATV stehen.



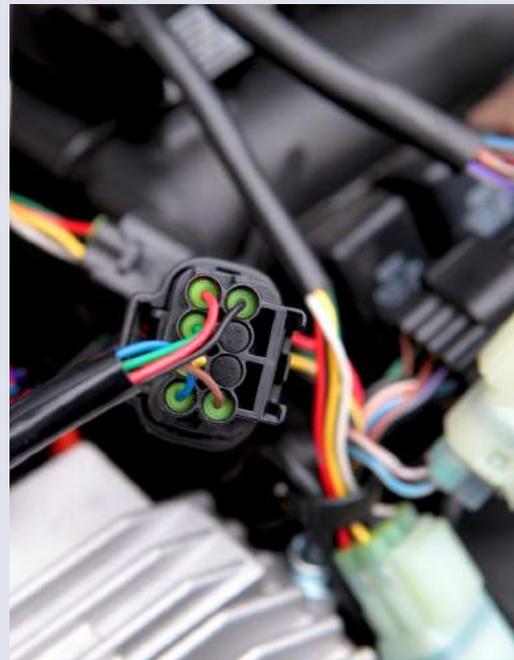
Der **ZÜNDSCHLÜSSEL** steht abbruchgefährdet zu hoch im Cockpit.



"Die große Breite und die Länge des ATVs bewirken sofort ein **GUTES FEELING** beim Offroaden."



Leicht zu bedienen und damit Daumen schonender **GASHEBEL**.



Die elektrischen **STECKVERBINDUNGEN** sind wasserdicht und haben sich seit Jahren bewährt.



"Zwei grundsätzliche AL  
stehen zur Verfügung. E  
und eine ohne EPS (li).  
de neben der Servolenk  
statt 12 Zoll Reifen beim  
die vier voll einstellbaren  
Beide haben se  
die Seilwi



# USSTATTUNGEN

Eine mit EPS (re)  
Weitere Unterschie-  
ung sind die 14 Zoll  
EPS-Modell sowie  
Gasdruckdämpfer.  
rienmäßig  
nde ".






---

**"DIE DOPPELTE BELÜFTUNG DES CVT-AUTOMATIK GEHÄUSES SCHONT DEN RIEMEN"**

---

Modell ohne EPS (ab 9.999 Euro inkl. LoF) ist auf Maxxis Bighorn 12 Zöllern statt 14 Zoll und ohne das voll einstellbare Gasdruck Fahrwerk unterwegs. Die EPS-Variante kostet 11.999 Euro inkl. LoF-Zulassung.

Zündung an, E-Starter drücken, der Zweizylinder mit Benzineinspritzung blubbert sofort tief vor sich hin und macht Lust aufs Gasgeben. Der Wahlhebel lässt sich leicht ohne hakeln – wie über die ganze Testdauer – einlegen. Wir wählen für den ersten „Versuch“ die günstigere 1000er Variante ohne EPS. Doch ganz anders als erwartet, lässt sich das ATV schon bei den ersten paar Asphaltkurven Richtung Berge erstaunlich leicht und ohne große Kraftanstrengung lenken – mit Sozius wohlgemerkt

im Gepäck. Die perfekte Lenkgeometrie setzt einen neuen Standard an dem sich auch die „großen“ nordamerikanischen und japa-

nischen Marken messen lassen müssen.

Wir lassen den Ortsausgang hinter uns. Gas! Endlich. Der Zweizylin-





"Der flüssigkeitsgekühlte Zweizylinder mit EFI leistet 84 PS. Die **SPORTLICHE LEISTUNG** des Motors steht durch leichten Druck auf das Daumengas gutmütig und gleichzeitig mit großem Kaltpotenzial zur Verfügung. Nur das Fahrzeuggewicht verhindert einen noch sportlicheren Antritt!"

Die **SITZPOSITION** ist aufrecht. Alle Schalter lassen sich einfach erreichen und sind selbsterklärend. Der zusätzliche Luftein- und Auslass zur besseren **KÜHLUNG** des Antriebsriemens ist gut sichtbar an einem der beiden Dauertestmodelle bei Leeb.



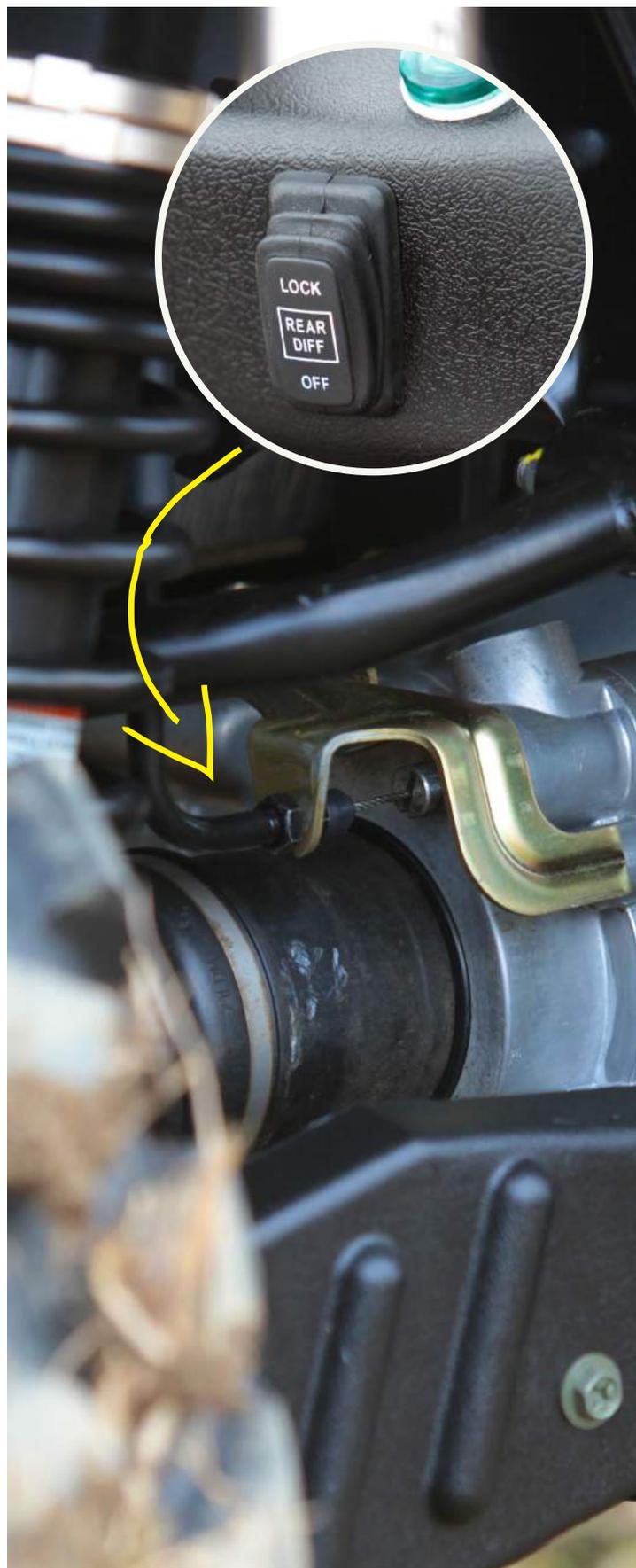
Neben dem hauptsächlich in diesem Test abgebildeten Blade 1000 LT EPS ATV standen als **REFERENZFAHRZEUGE** eine Polaris Touring XP 1000 und eine CFMoto CForce 800 bereit.



der reagiert mit seinen wassergekühlten 84 Ponys sofort auf den Befehl am Daumen gas und katapultiert die Besatzung mit stark spürbarer Kraftentfaltung nach vorne. Die Soundkulisse am Heck bleibt dabei im sehr erträglichen Rahmen. Man unterschätzt ganz schnell die tatsächliche Geschwindigkeit, so sicher und kontrollierbar klebt das ATV auf der Straße mit schon fast sturem Geradeauslauf. Nur der stetig zunehmende Fahrtwind und die schnell ansteigende Zahl im Tacho dokumentieren die starke Beschleunigung. Bei knapp 120 km/h, laut Tacho, ist Schluss. Die GPS-Messung zeigt dabei 110 km/h an. Bis zum Erreichen dieses Toppspeeds zieht der Motor ohne „Kraftlöcher“ durch. Selbst von der 80



bis zur 105 km/h Marke (Tachowert!) sind Überholspurts locker drin. Und dass der Motor Potential hat merken wir an der uns begleitenden Blade 1000 EPS mit einer „Einmannbesatzung“. Die ist nur unwesentlich schneller unterwegs. Doch jede Gerade hat einmal ein Ende. Wir schrauben uns jetzt auf richtig kurvigen Bergstraßen immer weiter nach oben Richtung Baumgrenze – der Motor schiebt auch hier oben immer noch mächtig an. Gas- und Bremsmanöver wechseln sich beständig ab. Die insgesamt vier Scheibenbremsen der Blade 1000 machen eine gute Figur, könnten nach unserem Geschmack aber doch noch bissiger vom Bremsgefühl her sein – vor allem bei der später folgenden Bergab-Hatz.



**Gemäß den neuen EG-Fahrzeugklassen Vorgaben, sind die neuen Blade 1000 LT-Modelle u.a. bereits mit einem offenen HINTERACHSDIFFERENTIAL ausgestattet. Das lässt sich per Kippschalter z.B. für Geländefahrten sperren - im Stand .**

# KURZTEST

"Definitiv der beste Soziussitz  
- aufrechte Sitzposition ohne  
ständig nach vorne zu  
rutschen".



"Die zu rutschige Sitzoberflä-  
che beschäftigt die Sozia im  
Test beständig. Sie hängt die  
meiste Zeit wie ein Schluck  
Wasser in der Kurve".



## **POLARIS SPORTSMAN 1000**

*Der Luxusliner und das mit Abstand teuerste ATV im Testtrio. 16.990 Euro inkl LoF. Der Sitzkomfort, vor allem auf dem Soziussitz, ist dafür erstklassig. Da kommen weder TGB noch CF Moto mit. Der quer sitzende Zweizylinder Motor mit 89 PS ermöglicht die sportlichste Sitzposition des Fahrers – möglichst tief für den Schwerpunkt. Der Sitz ist schmal nach vorne zugeschnitten was oben-drein den besten „Fahrzeugkontakt“ bringt. Bei TGB und CF Moto sitzt man vom Gefühl her eher „auf“ dem ATV, bei der Polaris „im“ ATV.*

*Von allen drei ATVs besitzt die Sportsman die weichste Federung. Bestens fürs Gelände. Beim Kurvenwedeln helfen der niedrige Schwerpunkt, die große Breite und die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung, um das ATV sauber dirigieren zu können. Die aktive Gewichtsverlagerung beschert noch höhere und gleichzeitig sichere Kurvenmanöver. Das 1000er TGB Modell ist im Vergleich etwas härter und somit für den überwiegenden Straßeneinsatz besser abgestimmt. Die CForce liegt irgendwo dazwischen.*

*Beim Sprintvergleich aus dem Stand zieht die Sportsman der TGB erstaunlicherweise trotz Gewichts- und Leistungsvorteil nicht davon. Sie röhrt zwar lauter und kerniger doch der Vorsprung beträgt nach 500 Meter Strecke knapp eine halbe Fahrzeuglänge und wird kaum weiter ausgebaut. ●*

## **CFMOTO CFORCE 800**

*Mittlerweile gibt es sie auch mit einer Servolenkung. Das Cforce 800 Modell, was uns zur Verfügung stand, hatte leider keine. Das ATV lässt sich mit Abstand im Vergleich zur TGB nur mit sehr großen Kraftanstrengungen in Fahrt durch Kurven bewegen. Der Unterschied ist gravierend. Training der Arm- und Schultermuskeln sind durch die hohen Lenkkräfte garantiert.*

*Dafür drückt der 65 PS starke 800er Motor mit viel Kraft beim Druck aufs Dammgas das ATV nach vorne. Beim Sprintvergleich aus dem Stand heraus über gerader Strecke liegt die TGB bei ca. 500 Meter knappe zwei Fahrzeuglängen vorne und vergrößert den Abstand anschließend immer weiter. Das CF Moto Testmodell hat eine kernige Fußbremswirkung – man muss beim Tritt aufs Pedal tatsächlich aufpassen, um nicht sofort die Räder blockieren zu lassen – doch die Bremswirkung über die Handbremshebel sind schwach, mehr Bremswirkung wäre hier wünschenswert. In den unzähligen Kurven der Bergstrecke hebt das kurveninnere Rad immer wieder ohne Vorwarnung durch das Abknicken der anderen Fahrzeugseite schnell ab. So ergibt sich ein im Vergleich zur TGB unausgewogenes Fahrverhalten bei der Kurvenhatz. Der Sitzbezug ist glatt gehalten, vor allem die Sozia rutscht ziemlich umher – und ständig nach vorne. Die CForce kostet 9.999 Euro ohne und 10.999 Euro mit Servolenkung inkl. LoF Zulassung. Für einen Tausender mehr gibt es jeweils das TGB 1000 Modell. ●*



Mit dem EPS-Modell kommen serienmäßig vier voll verstellbare **GASRUCKDÄMPFER**. Und die sind keine Billig-Bling-Bling Anbauteile. Bei den Testfahrten haben wir sie immer wider verstellt wenige Klicks reichen aus, um einen spürbaren Unterschied im Dämpfungsverhalten zu erreichen.

# HINTER DEN KULISSEN

Der ATV-Markt entwickelte sich seit Jahren immer weiter hin zu großhubigen Zweizylindern mit maximal 1000 Kubik Hubraum aber auch zur preislich attraktiven Mittelklasse Fahrzeugen im Bereich 450-600 Kubik. Im letztgenannten Marktsegment ist der taiwanische Hersteller TGB (Taiwan Golden Bee) stark aufgestellt. Nach oben hin klaffte aber seit langem eine große Lücke die es zu schließen galt.

In Gesprächen zwischen dem TGB Importeur Hans Leeb GmbH und TGB selbst wurden dann Nägel mit Köpfen gemacht. Statt der Entwicklung eines neuen 800er Zweizylinders, wie zuerst von den Taiwanern angestrebt, stieg man gleich eine Etage höher ein. Die Konstruktion des 1000er Twins wurde in Angriff genommen. Nach der längeren Entwicklungs- und Erprobungsphase ging der Motor im neuen Modell Blade 1000 LT 2015 in die Serienproduktion. Der Verkaufsstart erfolgte unmittelbar. Zumindest in Frankreich. Dort wo auch wegen dem überwiegenden Offroadeinsatz das Fahrwerk serienmäßig insgesamt weicher gehalten ist.

In Österreich wollte man durch die die Produktion begleitenden, aufwendigen Fahrtests eine möglichst hohe Standfestigkeit des Antriebs erreichen – einzelne Nachbesserungen, die gleichzeitig aber eine Verzögerung bei der Markteinführung in Deutschland, Österreich und der Schweiz bedeuteten, nahm man dazu in Kauf. Das Fahrwerk ist - anders als in Frankreich - härter für den überwiegenden Straßeneinsatz abgestimmt. Besonders viel Aufmerksamkeit schenkte man dem Fahrwerk und der Lenkgeometrie. Das Ergebnis ist beispielhaft.

Die Belastungen durch lange Vollgas- oder Fast-Vollgasetappen bedeuten eine hohe thermische Belastung für den Motor und vor allem für den Antriebsriemen. Messungen im gekapselten CVT-Bereich nach Belastungsfahrten machten die hohen Temperaturen gut sichtbar - bei einem Vergleichsmodell aus der ATV-Sportliga lagen die Werte noch darüber; bei gleicher Belastung. Gefahren wurden am Importeurstandort Wolfsberg ein EPS- und ein Non-EPS-Modell über knapp 10.000 km zusammengerechnet.

Dass das ein Antriebsriemen aus Gummi auf Dauer nicht aushält leuchtet ein. Abhilfe schaffte TGB bei seinem 1000er Modell durch einen zweiten Kühlluftein- und auslass. Ein zweites Lüfterrad auf dem Primärscheibensatz (der, der die Motorkraft direkt über eine Welle auf den Antriebsriemen überträgt) sorgt zusätzlich für eine Luftumwälzung. Am Ende war man bei einer Reduktion von fast 30 Prozent der ursprünglich gemessenen Temperatur.

Um auf Nummer sicher zu gehen empfiehlt man bei der Inspektion alle 2000 km den Antriebsriemen zu wechseln – unabhängig davon wie stark der Riemen abgefahren ist. Wer aus der Garantie raus ist: Das doppelte an Lauffleistung sollte eigentlich problemlos drin sein. Abhängig natürlich von der eigenen „Fahrkultur“. Öfters unterwegs mit Lastwechsel zu fahren erhöht die Lebensdauer des Antriebsriemen immens.

Die Entwicklung zur größtmöglichen Standfestigkeit hat TGB Importeur Leeb GmbH erneut in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Graz durchgeführt – wie so oft in der Vergangenheit bei TGB ATV- und Zweiradprodukten für den deutschen Markt.●

"Test to the Limits - naja, nicht ganz. In dieser **SCHNEEWEHE** war dann auf dem Weg zum Gipfel Schluss. Nur mit der Seilwinde und Schieben haben wir das ATV wieder flott bekommen".



Die

Car

Flagg  
super  
ker F

Mo

Hu

Lei

Ge

Pre



**Can-Am Outlander MAX 1000 LTD**

...gschiff der Kanadier. Platz für den Mitfahrer, ...er bequemer Sitz , ASC Fahrwerk, bärenstar- ...Rotax mit 89 PS. Farbe - Geschmackssache.

Motor	Zweizylinder EFI
Hubraum	976 ccm
Leistung	89 PS
Leergewicht	374 kg trocken
Preis	18.199 Euro inkl. LOF



**Polaris Sportsman Touring XP 1000**

Klasse Sitz für Mitfahrer. Tiefer Schwerpunkt ge- paart mit Breite bringt viel Fahrsicherheit. Wei- chere Geländefahrwerks-Abstimmung.

Motor	Zweizylinder EFI
Hubraum	952 ccm
Leistung	89 PS
Leergewicht	381 kg trocken
Preis	ab 16.990 Euro inkl. LoF



**CFMoto CForce 800**

Zwar (noch) kein 1000er Motor, doch in der Gunst der Käufer weit oben. Motor potent, ohne EPS sehr schwergängige Lenkung. Wenderadius - Panzer.

Motor	Zweizylinder EFI
Hubraum	799,6 ccm
Leistung	65 PS
Leergewicht	ca. 387 kg trocken
Preis	9.999 Euro inkl. LoF

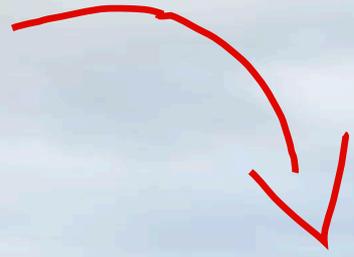


Das neue TGB 1000 Modell ist bereits konform mit den „Quad-Auflagen“ der neuen EG-Fahrzeugklassen, die neben einigem Kopfschütteln der Szene aber auch den ein oder anderen Vorteil für die Importeure und Quadfahrer bringen. Besonders in den EU-Ländern, die nicht das „Schlupfloch“ Zugmaschinenzulassung haben, können nun, je nach Fahrzeugklasse die Quads/ ATVs mit

Die **SEILWINDE** meistert den Einsatz problemlos. Einen Freilauf gibt es auch.



"Auf den unzähligen Kurven in den Bergen beweisen das **FAHRWERK** und die **LENKGEOMETRIE** der Blade (mit und ohne einstellbare Gasdruckdämpfer) immer wieder ihre Klasse".





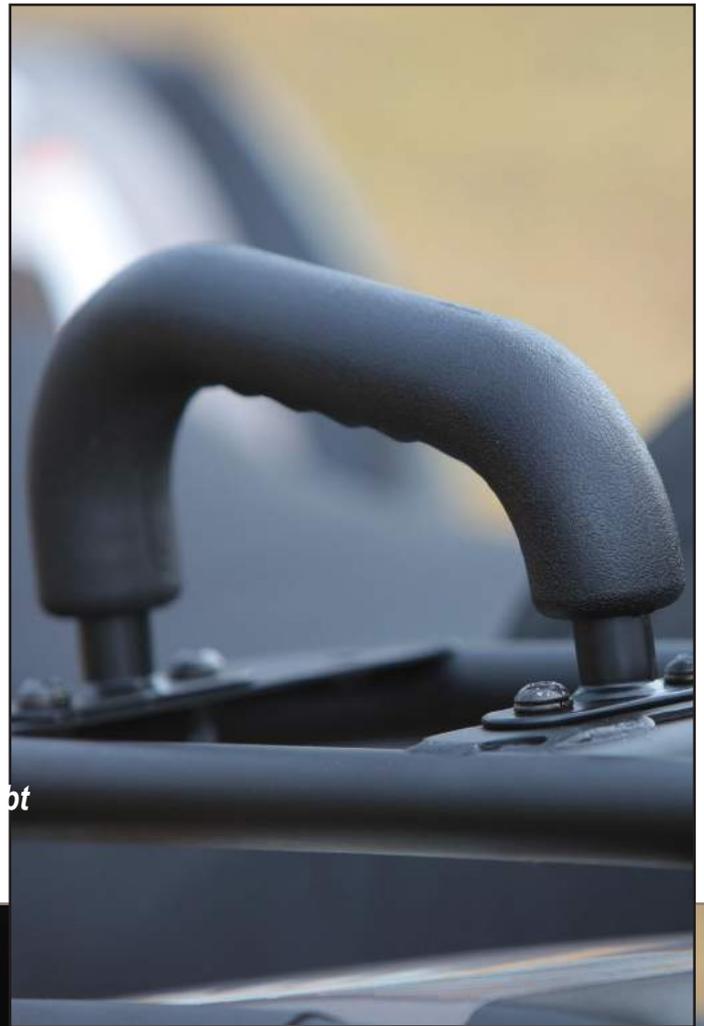


Leistung satt unterwegs sein. Die TGB besitzt bereits diese Voraussetzungen. Die wichtigste neben der Euro 4 Norm für die Motoremissionen ist als „schweres Gelände Quad“ die Möglichkeit das hintere Differential zu entsperren. Per Schalter lässt sich das einfach (nur) im Stand bewerkstelligen. Wird in den Allradantrieb geschaltet, wird das hintere Differential automatisch immer gesperrt. Mit entsperrtem Hinterachsdifferential lässt sich das Blade 1000 Modell ohne EPS noch spürbar leichter auf der Straße lenken. Geringerer Verbrauch und eine gewisse Reifenschonung sind positive Nebeneffekte – solange man denn hauptsächlich geradeaus fährt.

In schnell gefahren Kurven kehren sich die oben geschilderten Vorteile um – man muss aber wirklich schnell durch enge Kurven fahren. Es kommt nun wie es technisch kommen muss. Das kurveninnere Rad, durch die Neigung des ATVs nach außen, wird entlastet, die Antriebskraft des Motors durch die Funktionsweise des offenen Differentials aber genau hierher

„Die vier **Scheibenbremsen** könnten ein wenig bissiger zapacken – haben aber keine Probleme die Fuhre bei jeder Geschwindigkeit zu kontrollieren“.

Der **SOZIUS** sitzt bequem. Rutschbewegungen nach vorne gibt es zwar, die halten sich aber aufgrund der rauen Sitzoberfläche in Grenzen. Verändert werden sollten unbedingt die **HALTEGRIFFE**. Die bieten vor allem bei Bremsmanövern wenig Halt für den Sozius. Die **FUSSRASTEN** lassen sich durch Anbauteile erhöhen. Der **WAHLHEBEL** lässt sich fast ohne hakeln schalten.





"Das Bild zeigt eines der beiden Testmodelle die vom  
vor der Markteinführung in Deutschland, Österreich  
rienmäßig abgeändert, dazu zählen die zusätzlic  
Der Tankdeckel hinten wurde gegen einen abschließ



hauseigenen **TESTFAHRER** und gleichzeitig Techniker meist unter Vollgas und der Schweiz gefahren wurden. Einige Details wurden anschließend seine Be- und Entlüftung des CVT-Antriebs und eine andere Bremsanlage. Spätere getauscht. Beim ursprünglichen gab es immer wieder Probleme beim Tankvorgang"

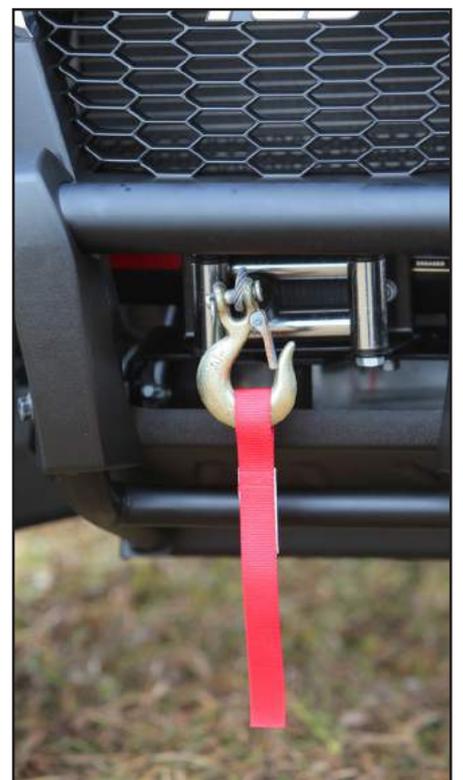
„umgeleitet“. Resultat: Das Rad dreht entlastet durch und hinterlässt, wenn man es darauf anlegt, eine schwarze Gummispur auf der Straße. Überrascht hat uns bei derartigem Fahrverhalten dennoch die enorme Fahrsicherheit, die das Test-ATV dabei vermittelt. Zwar bricht der Vortrieb teilweise zusammen – das ATV wird spürbar weniger stark angetrieben – doch das tut der Spuretreue keinen Abbruch. Man wird eben nur langsamer.

Wir wechseln das ATV. Jetzt sind wir mit der geschwindigkeitsabhängigen EPS-Lenkunterstützung unterwegs. Natürlich merkt man gleich einen Unterschied. Vor allem bei geringen Kurvengeschwindigkeiten oder bei Wendemanövern setzt sie sich die Servolenkung in Szene. Das Lenken geht spielend von der Hand. Der Straßenbelag ändert sich. Auf Schotterwegen geht es weiter Richtung Gipfel. Unten verstellen wir immer wieder die Gasdruckdämpfer. Wenige Klicks sind sofort am veränderten Federungsverhalten auszumachen. Hier arbeiten definitiv keine Billig-Bling-Bling Dämpfer. Wasserrinnen oder Fahrbahnlöcher schluckt das Fahrwerk sehr komfortabel ohne schwammig zu wirken.

Wir haben die Nassschneezone erreicht. Der Allradantrieb wird per Knopfdruck zugeschaltet. Das ATV schraubt sich problemlos auf den teils auch vereisten gewundenen Waldpfaden Meter um Meter weiter nach oben. Dem immer tiefer werdenden Schnee



**Blade 1000 LT** oh  
Die standarmäßi  
horns ermöglicht  
der Straße. 12 Zo  
Zoll Größe beim  
rung dämpft bei  
Der hochwertige,  
bei beiden Ausfü  
dem Rollerbereic



**normale EPS - kleine Unterschiede**  
 gleiche Bereifung mit Maxxis Big-  
 Horn für guten Grip im Gelände und auf  
 gleicher Größe beim Non-EPS und 14  
 bei dem EPS-Modell. Die 'normale' Feder-  
 schrauben sind für Untergrund gut.  
 Der raue Sitzbezug ist serienmäßig  
 verbaut und kommt aus  
 Japan. Winde: immer serienmäßig.



geschuldet schalten wir nun auch die Differentialsperre vorne zu. Die beiden Blades ziehen sich zwar langsamer aber tapfer durch die Schneemassen. Die Lenkunterstützung lässt das Testmodell kräfteschonend für den Piloten vorankommen. Bei einer besonders hohen Schneewehe ist dann aber Schluss. Das Begleitfahrzeug schafft es noch mit mehreren Anläufen, die Zweimannbesetzung auf der EPS-Blade nicht mehr. Der lange Radstand sitzt auf, die Räder drehen hilflos frei in der Luft. Jetzt hilft nur noch die Seilwinde, die serienmäßig verbaut ist. Kaum ist das eine ATV wieder befreit, gräbt sich das nächste ein – noch dazu seitlich in die Böschung abgeschmiert. Seilwinde und menschliche „Schubkraft“ arbeiten Hand in Hand bis das ATV wieder auf dem Weg steht, der durch den Schnee als solcher eigentlich gar nicht mehr zu erkennen ist. Wir entschei-





Zwei neue **FARBEN** wird es in Zukunft geben. Die grüne ist ein grün metallic matt (malachitgrün ab Mai 2016). Je nach Lichteinfallswinkel kann es auch wesentlich dunkler wirken. Dann ist da noch das Camouflage. Die Farbe wird es mit einer Limited Version inkl. Topcase (135 l) ab Juni 2016 geben.

Das **ENDROHR** ist nicht aus Edelstahl gefertigt. Der Sound des Zweizylinders tönt dumpf und kräftig.

den uns an diesem Punkt für die Rückkehr ins Tal.

Das EPS-Modell ist auf 14 Zoll Maxxis Bighorn Reifen unterwegs. In die größeren Felgen passen durch die größeren Felgeninnenräume größere Scheibenbremsen Durchmesser. Und die sind serienmäßig auch montiert. Die sich ergebende Bremspower ist gegenüber dem Non-EPS-Modell Blade 1000 gesteigert – bergab besonders gut auszumachen.

Der Testverbrauch lag auf eher ebenen Strecken im Bereich von 10-11 Litern; auf den Bergtouren mit permanenten Vollgaseinlagen tendiert der Zweizylinder Motor Richtung 13 Liter. Beide Verbrauchsszenarien liegen für diese ATV-Motor-Klasse voll im grünen Bereich.

"Vor allem bei der maximalen Besetzung von zwei Personen sind die Ansprüche an die **FAHR SICHERHEIT** hoch. Die neuen Blade 1000 LT Modelle überzeugen in allen Fahrsituationen".



## FAZIT

Beide TGB Blade 1000 Testmodelle überzeugen eindrücklich mit der dargebotenen Zweizylinder-Motor-Performance. Kraftvoll werden zwei Personen „transportiert“. Mit der PS-Zahl von 84 liegt die neue TGB auf dem Papier fast auf Augenhöhe mit den Can-Am und Polaris 1000er Zweisitzer Topp-Modellen - jeweils 89 PS. Der real durchgeführte Sprintvergleich mit dem Polaris Modell zeigt deutlich, dass dem nicht nur auf dem Papier so ist.

Sehr überzeugend ist die Lenkgeometrie der neuen Blade. Sicher, spurstabil und vor allem kräfteschonend (selbst ohne EPS) lässt sie sich lenken. Das Fahrwerk mit oder ohne einstellbaren Gasdruckdämpfer wartet mit gutem Fahrkomfort und großen Sicherheitsreserven auf. Zusammen mit „Platz satt“ für den Sozius und der Standardausstattung Seilwinde macht es das Blade 1000 LT-Modell zu einem tollen Allround-Reisemobil. ●



**Der *ABRIEB* auf den Reifen bei den Vorserien Testmodellen ist deutlich zu sehen. Runde 6.000 km hat dieser Vorderreifen 'runter'. Gelaufen ist er hauptsächlich bei Vollgas und durch unzählige Kurven in den umgebenden Bergen des Importeurs auf einer Höhe von bis zu 2.000 Meter über Null.**

## TGB BLADE 1000 EFI LT 4X4 (EPS)

### MOTOR:

Art	2 Zyl.-4-Takt, EFI
Leistung	62 kW/ 84 PS
Hubraum	997 cm <sup>3</sup>
Kühlung	flüssigkeitsgekühlt
Test-Verbrauch	10-13 l/100 km
Test Vmax	110 km/h
Kraftübertragung	CVT-Automatik

### FAHRWERK:

Federung vorne	2 Federbeine, Dual A-Arms
Federung hinten	2-Federbeine, Dual A-Arms
Federweg vorne	k.A. mm
Federweg hinten	k.A. mm
Bremsen vorne	2 hydr. Scheibenbremsen
Bremsen hinten	1 hydr. Scheibenbremsen
Bereifung vorne	26x8-12 (14) Maxxis Bighorn
Bereifung hinten	26x10-12 (14) Maxxis
Rahmenbauart	Stahlrahmen

### MASSE UND GEWICHTE: Herstellerangaben

Länge	2.330 mm
Breite	1.200 mm
Höhe	1.290 mm
Radstand	1.445 mm
Bodenfreiheit	295 mm
Felgen	Aluminium
Tankinhalt	23 Liter inkl. Reserve
Sitzhöhe	935 mm
Gewicht	424 kg trocken
Farbe (EPS)	weiß, schwarz (schwarz, titanium, silber)
Webseite	<a href="http://www.tgb-motor.de">www.tgb-motor.de</a>

**PREIS: AB 9.999 (EPS 10.999) EURO inkl. LoF, mit Winde**



