

ATV & QUAD



Seite 56

Deger Rappen
Tuning



Seite 13



Test

GTB Blade 1000 LT

Seite 36

Abenteuer

Test

Seite 30

Service

Seite 52



Yamaha
YXZ 1000R



Winter-
Ausrüstung



Snowmobil Touren Seite 92 / 96

Sport

Seite 100



Euro ATV Quad

Seite 79

Endurance Masters 2015

Deutschland 4,20 € Y-63872
Österreich 4,50 € Schweiz 6,80 SFR
BeNeLux, F, I, L, SLO 4,50 € E, P 4,90 €



+++ Vergleichstest: Yamaha Grizzly vs. Kodiak 700 +++ Test: NESS Buggy
+++ Schon gefahren: Can-Am Modelle 2016 +++ Präsentation: Can-Am
Defender +++ Access AMX 8.57 +++ Elektro Snowmobil iCat pro +++
Service: Winterreifen +++ Jobs: Mechaniker & Außendienst-
arbeiter gesucht +++ Einsatz: Feuerwehr ATV +++ Erlebnis: R
Offroad: Westalpen +++ Quadtour: No
112

Die Volks-Tausche



Üppig Platz: Zweipersonen-Sitzbank



Elektrifizierend: 2 Steckdosen



Cockpit: weitgehend bekannte Funktionalität



Mehr als Prestige:

nder



TGB Blade 1000 LT V-Twin Limited Edition: Performance in Sichtweite zum Top-Segment

Ab November 2015 wird die TGB Blade 1000 LT V-Twin im deutschsprachigen Raum zu haben sein, und das mit umfassender Ausstattung bereits ab 9.999 Euro als günstigstes ATV in seiner Klasse. Was die Volks-Tausender wirklich kann, klärt unser Test

Gerüchte geisterten bereits vor mehr als einem Jahr durch die Szene; im Frühjahr 2015 bestätigte TGB-Importeur Hans-Jürgen Leeb offiziell, dass der taiwanische Hersteller an einem ATV mit 1000 Kubik V2-Triebwerk arbeitet. Seit Sommer 2015 wird's in Frankreich und Tschechien verkauft, jetzt ist es auch bei uns so weit: Als erster fernöstlicher Hersteller bringt Taiwan Golden Bee mit der TGB Blade 1000 LT V-Twin ein Tausender ATV auf die deutschsprachigen Märkte, ab November wird das neue Topmodell der Taiwanesen bei unseren Händlern zu haben sein. Warum erst jetzt? „Wir wollten ganz sicher sein, dass unsere Blade 1000 technisch ausgereift ist“, kommentiert Hans-Jürgen Leeb. Als erste Fachzeitschrift hat ATV&QUAD ein solches Serienfahrzeug getestet.

Ausstattung und Leistung

Der Blick aufs Datenblatt lässt aufhorchen: Die Tausender TGB wird zunächst ausschließlich mit langem Radstand und üppiger Zweipersonen-Sitzbank angeboten. Mit 84 PS leistet das 997 Kubik große V2-Triebwerk, das bereits der künftig geltenden Euro-4 Abgasnorm entspricht, gerade mal 5



1000 Kubik

Heck: Einstellbare Stoßdämpfer & Sperr-Diff

TGB 1000: TGB-typisches Heck



Antritt: ordentlich – wie 84 PS erwarten lassen



Handling: respektabel für 425 Kilo Leergewicht

PS weniger als die stärksten ATVs in diesem Segment: die Can-Am Outlander MAX 1000R und die Polaris Sportsman Touring XP 1000. Auch das Drehmoment von 78 Nm, das TGB angibt, ist nicht von schlechten Eltern. Mit einem Trockengewicht von 425 kg ist die Taiwanesin zwar rund 50 kg schwerer als der Platzhirschen aus Kanada und den USA, dafür verfügt die TGB Blade 1000 schon über ein (sperrbares) Differenzial an der Hinterachse, wie es die künftig geltenden EU-Vorschriften fordern, und mit einer Tonne Anhänger-Zuglast überbietet sie die Can-Am um 410 und die Polaris um 320 kg. Kurzum: Die Ansage der Taiwanesen ist keine Alibi-Tausender, sondern ein ATV, das eine Performance in Sichtweite zum Top-Segment in Aussicht stellt.

Interessant sind dabei die Preise: Für seine Einsteigerin, die Blade 1000 LT, welche mit 12-Zoll-Bereifung und ohne Sevo- lenkung daherkommt, ruft der TGB-Importeur inklusive LoF-Zulassung mit offener Leistung zur Markteinführung bis April 2016 bescheidene 9.999 Euro auf, danach kostet dieses Modell 10.499 Euro; auch das Limited-Modell mit 14-zölligen Maxxis Bighorns, einstellbaren Gasdruck-Federbeinen, zweistufig einstellbarer Servolenkung und edel-matter Titan-Lackierung hält sich

mit einem VK-Preis von 11.999 Euro im Rahmen – für die Mitbewerberinnen nord-amerikanischer Herkunft werden mindestens 4.000 Euro mehr fällig.

Fahrverhalten

Um ehrlich zu sein: Vor einem offenen Differenzial an einem ATV, das von deutschen Theoretikern gefordert wird und von Brüsseler Technokraten zum Gesetz gemacht werden soll, haben wir uns mächtig gefürchtet. Schließlich lässt sich bei forscher Fahrweise unseres Krabbelzeugs nicht verhindern, dass das kurveninnere Hinterrad den Bodenkontakt verliert, womit dann mitten in der Kurve plötzlich der Vortrieb ausfällt – eine Glanzleistung von TÜFern und Parlamentariern, eine solche Lösung im Sinne der ‚Sicherheit‘ zu verkaufen.

TGB hat aus der Not eine Tugend gemacht und ein Differenzial konstruiert, das sich – bei stehendem Fahrzeug – elektrisch sperren lässt, und damit fährt sich die Tausender hervorragend: Offen im Kuschelmodus und gesperrt, wenn’s um Fahrspaß geht. Als vorteilhaft erweist sich das Diff beim Zirkeln um enge Kurven, in denen die Tausender mit offenem Differenzial etwas kleinere Radien zustande bringt als mit geschlossenem.



Design: hält sich an die bekannten Linien der TGB Blade Modelle

Gut gelungen ist den Taiwanern die Lenkung: Bereits ohne elektrische Unterstützung halten sich die Lenkkräfte in Maßen. Die geschwindigkeitsabhängig eingreifende Servolenkung, die an der Limited Edition serienmäßig ist, lässt sich zweistufig regulieren und komplett ausschalten; uns hat bereits die erste Stufe mit geringer Unterstützung gut gefallen: Bei mäßigem Kraftaufwand bietet sie eine gute Response für den Untergrund und eliminiert Kickbacks beim schrägen Überfahren von Spurrinnen – so soll es sein.

Der Antritt ist ordentlich, was bei einer Motorleistung von 84 PS kaum anders zu erwarten war. Dabei gibt sich die TGB allerdings weit weniger giftig als eine Tausender Can-Am. Für den Sprint von 0 auf 90 km/h benötigt die TGB 8,2 Sekunden, beim Topspeed haben wir's bei 110 km/h gut sein lassen; laut Hersteller riegelt das Triebwerk bei 115 km/h ab, was wohl vernünftig ist. Ordentlich sind auch die Bremsen: Aus 70 km/h steht die TGB Blade 1000 nach 31,4 Metern, wobei wir die besten Bremswerte bei den letzten von 8 direkt aufeinander folgenden Vollbremsungen erzielten. Fahrwerksmäßig schickt TGB die Limited Edition mit einstellbaren Gasdruck-Stoßdämpfern ins Rennen; die recht feste Serien-Einstellung empfiehlt sich fürs Cruisen auf Straßen und unbefestigten Wegen, für den Einsatz im anspruchsvollen Gelände ist eine weichere Einstellung gefordert.

Bei der Hatz durchs Gelände haben wir von der TGB Blade 1000 LT mit ihrem langen Radstand und einem Gewicht von 425 Kilo keine Wunder erwartet, von Langeweile kann allerdings keine Rede sein: Der bärenstarke Tausender schiebt den Trumm mächtig voran, auch Sprünge sind leicht möglich, wobei hier freilich besonderer Respekt vor der bewegten Masse angesagt ist. Allrad-Antrieb und Differenzialsperren lassen sich ausschließlich bei stehendem Fahrzeug einlegen – ein Nachteil gegenüber den ATVs nordamerikanischer und japanischer Herkunft, bei denen dies auch während der Fahrt geschehen kann.

Für unseren Offroad-Ausflug auf regendurchnässtem, lehmhaltigem Boden kam mit der TGB Blade 1000 schon mächtig Freude auf: enge Kurven ließen sich im 4x2-Modus mit gezielten Gasstößen im Drift begradigen, und an rutschigen Hängen boten die Klauen der Bighorn-Reifen im Allrad-Modus ordentlichen Grip und Kontrolle. Gut gelöst ist auch die Motorbremse, die beim Bergabfahren mit weniger als 10 km/h für konstante Geschwindigkeit sorgt.

Fazit

Alle Achtung, was TGB mit seiner Blade 1000 LT Limited Edition auf die Räder gestellt hat: Ein Zweisitzer-ATV mit einem bärenstarken 1000 Kubik V2-Triebwerk, zweistufig einstellbarer Servolenkung, sperrbarem Hinterachs-Differenzial, einstellbaren Gasdruck-Stoßdämpfern, mächtiger Maxxis Bighorn Bereifung, und das Ganze für 12.000 Euro. Auch wenn das neue Topmodell aus Taiwan nicht den ultimativen Kick einer Can-Am Outlander 1000R bietet, wird die TGB-Gemeinde von der neuen Volks-Tausender begeistert sein. X

TECHNISCHE DATEN



TGB Blade 1000 LT V-Twin Limited Edition

Motor	Flüssigkeitsgekühlt, 2-Zylinder 4-Takt
Hersteller	TGB
Hubraum (Bohrung x Hub); Schmierung	997 cm³
Gassteuerung; Ventile; Verd.verh.	SOHC; 4 Ventile je Zylinder
Gemischaubereitung	EFI, 50 mm
Zündanlage; Startsystem	CDI; Elektrostarter
Maximale Leistung	62,1 kW (84,5 PS) bei 7.000 min ⁻¹
Maximales Drehmoment	78 Nm bei 6.000 min ⁻¹
Vmax	115 / 110 km/h
Beschleunigung 0-50 km/h*	2,52 s / 19,46 m
Beschleunigung 0-70 km/h*	4,38 s / 51,02 m
Beschleunigung 0-90 km/h*	8,1 s / 135,12 m
Beschleunigung 1/8 Meile*	10,84 s / 94,37 km/h
Bremsweg 70-0 km/h*	3,4 s / 31,36 m
Bremsweg 50-0 km/h*	2,48 s / 15,95 m
Antrieb; Kraftübertragung	4x4 zuschaltbar; Kardan
Differenzial vorne / hinten	mit Sperre (elektrisch) / mit Sperre (elektrisch)
Getriebe; Gänge	CVT Variomatik; LHNRP
Radaufhängungen vorne / hinten	Doppelte A-Arms / IRS
Reifendimensionen vorne / hinten	26x8-14 / 26x10-14
Bremsen vorne	2 Scheibenbremsen 230 mm, 2-Kolben
Bremsen hinten	2 Scheibenbremsen 210 mm, 1-Kolben
Federweg vorne / hinten; Bodenfreiheit	95 / 120 mm; 260 mm
Maße Länge x Breite x Höhe; Radstand	2.330 x 1.200 x 1.290 mm; 1.445 mm
Sitzhöhe	930 mm
Servolenkung	Serie beim Limited-Modell
Leergewicht / zulässiges Gesamtgew.	468 kg (fahrbereit) / 750 kg
Zuladung Gepäckträger vorne / hinten	k.A.
Anhänger Zuglast; Tankinhalt	1000 kg; 23 Liter
Farben	Titanium
Listenpreis	9.999 Euro (Basis-Modell) / 11.999 Euro (LoF mit offener Leistung)
Hersteller	TGB Taiwan Golden Bee Co. Ltd., www.tgb.com.tw
Import D + A	Hans Leeb, www.leeb-motor.com
Import Schweiz	Motax, www.motax.ch
* ATV&QUAD Messwerte Alle Preise inklusive Überführung und der gesetzlichen Mehrwertsteuer	

