

# ***Svi su ljudi za TM-om***



*Mala talijanska manufakturna tvornica iz Pesara koja se bavi isključivo proizvodnjom jednocilindričnih terenskih i supermoto motocikala prošle je godine na tržište izbacila obnovljeni model od 450 cm<sup>3</sup>, nasljednika modela 400. S njim će u hrvatskom prvenstvu ove godine nastupiti Gorički, Bolšec i drugi*



**Najljepši pogled je iz sjedala: debeli plavo eloksirani aluminijski upravljač promjenljivog presjeka montiran na brižno glodane mostove i mali digitalni multifunkcionalni display**

Cijena **67.981 kn**



**U zavoju ga treba voziti odlučno. Na izlazima TM vuče snažno već iz vrlo niskih okretaja**

## Gorički o svom TM-u

● Prilikom testiranja ovog endura susreli smo i našeg asa Gorana Goričkog, koji je već preuzeo svoj novi TM MX 450 F, te obavio prve treninge: "Oduševljen sam, mnogo je bolji od Yamahe s kojom sam do sada vozio. Ovjes jednostavno bolje upija neravnine i štedi mi snagu. Rezultat je taj da mogu više krugova voziti na maksimumu. A i motor ima konkretniji odgovor na gas. Ne bih htio da ispadne da ga pretjerano hvalim, pa je najbolje da vidite rezultate u sezoni. Sada je još hladno i neću ga previše uništavati, jer do početka sezone ima još puno vremena".

PIŠE: **ŽELJKO PUŠČENIK**

**N**ovost da će naš proslavljeni as Goran Gorički voziti jedan TM došla je kao grom iz vedrog neba. Na nedavnoj prezentaciji njegovog racing teama za 2005. s glavnim sponzorom, tvrtkom Lupa-pet, koja je i generalni uvoznik ovih talijanskih motocikala, predstavili su se s jednim crno-plavim cross motociklom zapremine 450 cm<sup>3</sup>. Osim toga još jedan naš velikan motokrosa, Viktor Bolšec, najavio je da će se ove sezone vratiti natjecanjima i to upravo s motociklom TM. Za početak Viki kreće s Endurom, a odlučio se za model EN 450 F kakvog upravo mi imamo na testu. Najavio je to i prije dva mjeseca enduro prvak za 2004., Ostojić Duško, s kojim smo obavili jedan trening, no kasnije je dobio bolji ugovor s Husabergom. Pridodajmo TM timu mladog i perspektivnog šesnaestogodišnjeg Ivana Blažeka u klasi 125, koji već uveliko trenira za svoj ovosezonski nastup. Tako je vrlo vjerojatno da bi TM ove godine u Hrvatskoj mogao nizati same pobjede.

Stoga smo požurili isprobati taj motocikl kako bismo otkrili tajnu opće TM-manije.

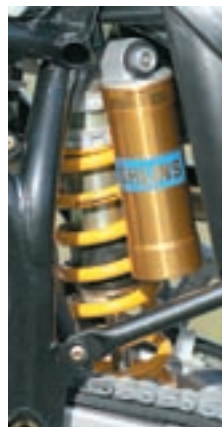
Inače, Racing team TM prošle je sezone zauzeo ekipno 4. mjesto na svjetskom prvenstvu u klasi Supermoto S1 i 6. mjesto u S2. Pojedinačno je njihov najbolji vozač bio Guyot Fabrice na ukupno osmom mjestu i Balducci Fabio na 7. mjestu. U Motokrosu su osvojili 5. mjesto ukupno u MX1, gdje je njihov najbolje plasirani vozač bio Finac Antti Pyrhonen.

Najzad, u Enduru (kakav model i mi ovdje testiramo) ekipno su bili osmi, a pojedinačno je Šveđanin Larsson Ricard zauzeo konačno peto mjesto u klasi Enduro I.

TM je potpuno novo ime našoj publici, premda od prošle godine ponešto poznatije otkako se pojavio prvi zastupnik ove marke

na hrvatskom tržištu, novoosnovana tvrtka Lupa-Pet. Osnivač te tvrtke je g. Mario Petruša, inače i vlasnik tvrtke Ing-Kart. Tvrtka Ing-Kart se nekada bavila servisiranjem i friziranjem Go-Kartova, otuda i veza s tvrtkom TM.

Ovaj proizvođač, nadaleko poznat po Go-Kartima, proizvodi isključivo sportske motocikle, jednocilindrične supermoto, enduro i cross modele temeljene na istoj bazi. TM nikada nije proizvodio cestovne ili neke druge modele za širu populaciju, već samo specijalizirane za uski krug korisnika. Tek od ove godine napravljen je i jedan mali ustupak "šminkerima" s modelima Black Dream.



**Vitak i visok: pravi hard enduro. Tehnološku utakmicu TM želi pridobiti prije svega bogatom opremom. Plastični spremnik goriva prozirne je izvedbe, tako da u svakom trenutku možete vidjeti koliko vam je još goriva u njemu preostalo**



Na slici je model s Öhlinsovom vilicom promjera 48 mm koja dolazi uz doplata. TM-ov Enduro je serijski opremljen lijevim retrovizorom a zasebno se dobiju i pokazivači smjera



#### Svi aluminijski detalji su bržno napravljeni. Kočnice su vrhunske a kotači prekrasni

Iako TM proizvodi i dvotaktne motocikle, mi smo se odlučili napraviti test jednog modernog četverotaktnog modela kojeg ćemo ubuduće češće susretati na našim utrka. Osim toga, već ove godine mnogi će propisi o kontroli onečišćenja ometati homologaciju dvotaktnih enduro motora u Europi.

Danas je na tržištu terenskih i supermoto modela velika konkurencija i postavlja se pitanje što kupiti? Teško je uopće i napraviti

neku rang listu, jer svi su modeli vrlo, vrlo privlačni, a moramo priznati da su i slični. Tehnološku utakmicu TM želi pridobiti prije svega bogatom opremom.

Primjerice, na model koji upravo testiramo straga se serijski ugrađuje skupi amortizer Öhlins, što konkurencija ne nudi. Naprijed se isporučuje prema želji kupaca ili vilica Paioli promjera 48 mm ili - uz nadoplata - vilica Öhlins od 46-48 mm. Ta doplata



Električne instalacije (lijevo) i prekidači djeluju malo nedotjerano. Uostalom oni nisu bitni za ukupna vremena po krugu

za Öhlins vilicu promjera 46 mm iznosi 2.955 kn, dok za onu debljeg promjera od 48 mm iznosi 3.473 kn. Ovdje nije riječ o upside-down rješenju u ekonomskoj verziji, tj. s normalno kromiranim šipkama, već sa skupim postupkom obrade TiN s titanom. S obzirom da su kupci TM-a isključivo natjecatelji, većinom se odlučuju za skuplju Öhlins varijantu. Stoga smo i mi dobili na probu obje varijante.

Puni naziv modela pred vama je EN 450 F e.s. (EN označava namjenu enduro, F kao Four otkriva 4T agregat, a e.s. - elektro starter). Nastao je na bazi modela od 400 cm<sup>3</sup>. Osim novog 450 cm<sup>3</sup> TM u ponudi 4T agregata ima i 250 te 530 cm<sup>3</sup> agregate, s kojima dijeli identičnu ciklistiku.

Motocikl ima obodnu konstrukciju okvira od čelika. Riječ je zapravo o Pesarskoj interpretaciji sheme koju je po prvi puta predstavio Kawasaki prije mnogo godina. Ali, ova je izvedba je rafiniranija i nesumnjivo vrlo skupa zbog uporabe ovalnih cijevi (koje je teže obrađivati u usporedbi s onima četvrtastog presjeka).

TM je natjecateljski motocikl i talijanski su konstruktori stoga najveću pozornost usmjerili upravo na tehničke detalje. Ne treba dakle tražiti električnu instalaciju kakvu imaju japanski motocikli, jer oni koji se natječu sve te stvari reduciraju na najmanju moguću mjeru. Grafička su rješenja sasvim neuredna, a boje suviše zagasite. Plastike nemaju besprijekorne spojeve, a možda je i poneki vijak previše. Ionako se ti dijelovi često mijenjaju. TM se odlikuje pravom "racing" završnom obradom, jer je riječ o nečemu što ne utječe na ostvarenje boljeg vremena. Nasuprot tome, divimo se aluminijskim detaljima, pedali stražnje kočnice, plavim Excel kotačima, disku... Ispušni sustav Giannelli usmjeren je oštro prema gore i serijski se isporučuje. TM je prava prerada na kojoj se vodi računa o obradi tehničkih detalja. Pravi miljenik kojeg želimo čuvati i držati u boksu. Plastični spremnik goriva kapaciteta 8 litara prozirne je izvedbe, tako da u svakom trenutku možete vidjeti koliko vam je još goriva u njemu preostalo. Najljepši pogled je iz sjedala: debeli plavo eloksirani aluminijski upravljač promjenljivog presjeka montiran na bržno glodane mostove i mali digitalni multifunkcionalni display s mnogim informacijama, od kojih izdvajamo sat i digitalni pokazivač brzine.

Još jedna mana posljedica je obodne koncepcije okvira koji ne dopušta velik zakretni kut, a upravo je to potrebno kod enduro motocikala, osobito kad ih voze neiskusniji vozači koji lakše zapadaju u teškoće.

Niti na kočnicama se nije štedjelo. Na stražnjem kotaču nalazi se kompletan sustav marke Nissin, dok na prednjem kotaču nalazimo kombinaciju: pumpa je marke Nissin, a čeljust marke Brembo. Prednji plivajući disk promjera je čak 270 mm (standard klase je 250 mm).

Motor je pak pravo iznenađenje. Od prijašnje izvedbe mnogo je toga izmijenjeno. Sada ima zapreminu 449,16 cm<sup>3</sup>. I dalje je izveden sa suhim karterom i spremnikom u motoru, te s dvostrukom uljnom pumpom. Distribucija je preko dvostruke bregaste

**U skokovima je odličan, a takav je i na doskocima čak i sa standardnom vilicom Paioli. Nadoplata za Öhlins nije potrebna. Razlika između modela '04 i '05 je samo u plastikama i bojama**



## "Priča iz davnina"

● Priča TM-a počinje početkom 70-ih. Njegov osnivači, dvojica vršnjaka i prijatelja iz djetinjstva, Claudio Flenghi i Francesco Battistelli ("Mr.Motor" i "Mr.Okvir") imali su oduvijek zajedničke strasti: motocikle i utrke. Stoga su od svoje rane mladosti bili usko povezani s motorima. Naime, sa svega 12 godina Flenghi je zarađivao za život u servisu automobila i motocikala te prikupljao ogromno iskustvo radeći na mnogim poljima tehnike, kako u natjecateljskom odjelu nekoć slavni proizvođača i njihovih timova Motobi, tako i u razvojnom i testnom centru Benelli.

Battistelli, zaljubljenik u motocross, odlučio je iskoristiti to veliko iskustvo i znanje prijatelja i uključiti ga u svoje zamisli. Nakon početnog perioda, gdje su se zabavljali izrađujući i prerađujući motocikle svojih zajedničkih prijatelja, odlučili su posebno opremiti jedan Aermacchi. Te je godine s njim Battistelli i osvojio regionalno natjecanje. Nedugo zatim Flenghi se počeo zanimati za Go-Kart i frizirajući ih skupio je veliko iskustvo na dvotaktnim motorima. Tako je nastala ideja o konstrukciji cjelokupnog motocikla. Flenghi se bacio na posao i napravio u kratkom roku svoj prvi agregat koji je ugradio u motocross okvir kojeg je izradio Battistelli. Tako je nastao prvi eksperimentalni motocikl s kojim su nastupala dva mlada vozača. Napokon su 1977. godine osnovali su tvrtku kojoj su dali ime TM po svojim sinovima (Thomas i Mirko). Već iste godine na sajmu u Milanu postigli su odličan uspjeh i preselili svoje pogone iz male radionice Flenghi u potpuno novi prostor u industrijskoj zoni Pesara. Tada se u vlasničku strukturu uključila i obitelj Serafini, koja je s financijskom injekcijom sljedeće, 1978. godine, potaknula proizvodnju na 200 komada. Tada su nastali i prvi enduro primjerci. 1982. Battistelli je odlučio napustiti TM, a na njegovo mjesto je došao Gastone Serafini, također bivši natjecatelj. Ubrzo je TM postao vodeći proizvođač Go-Kart agregata.

osovine u glavi i 4 ventila, a hlađenje je riješeno tekućinom. Iznutra je gotovo sve potpuno novo.

Napajanje gorivom riješeno je Mikunijevim rasplinjačem promjera 40 mm.

TM-a pokrećemo elektostarterom, iako nešto teže. Vrlo je šarmantan, odnosno "bučan", a zvuk koji dolazi iz ispušnog sustava svakoga će oduševiti. Ubacujemo u prvu i potisak je ovdje i te kako izražen. Agresivan i snažan, kakvi su oduvijek i bili motocikli iz Pesara: na prvom je mjestu motor, a onda dolazi sve ostalo.

Položaj za upravljačem je napadački: oslonci za noge su visoko postavljeni i pomaknuti prema natrag, dosta blizu ravnine sjedala, a upravljač ima krajeve okrenute prema gore, upravo onako kako se dopada današnjim vozačima, onim najmlađima, koji granicu između crossa i endura čine sve labilnijom. Motocikl je u svakom trenutku spreman za napad. Nešto je teže njime upravljati u uspravnom položaju. Razlog je u tome što njegova ergonomija poprsje vozača pomiče prema naprijed i dolje, poglavito na nizbrdici. Pogodan je za niže vozače, a malo je naporan onima višim. U zavojne ulazi dobro, ali u reakcijama nije munjevit. Tre-

ba ga voziti odlučno. U vrlo kratkim, povratnim zavojima to se i te kako osjeća.

Vilica i amortizer rade odlično kada je riječ o kliznosti na grbama. Motor je jak, broj okretaja povećava se linearno i nema nikakve nesigurnost u razvijanju snage. Prava radost za one koji žele dodati gas i čuti kako motor zapjeva (i to kakvim zvukom!). Ukratko, ako spadate među one koji vole živu i dinamičnu vožnju, tada je ovaj motocikl pravi izbor za vas. Ako ste izletnici, neki konkurenti sa slabijim agregatom možda će bolje odgovarati vašim potrebama. No, ni u tim slučajevima se TM ne isključuje, naprotiv. Ipak, riječ je o snazi agregata pod kontrolom koja ne izdužuje ruke niti kada je vozač premoren. Zasluga je to ponajviše odličnog ovjesa.

Spomenimo i mjenjač s 5 brzina i višela-melarnu spojku u ulju s hidrauličnom spojkom, koji rade odlično i bez primjedbi.

TM je svakako ekskluzivan proizvod, pogodan za natjecanje i za one vozače koji su već stekli određeno iskustvo. Jedina prava mana svojstvena svim hard enduro modelima ostaje nabavna cijena koja je izrazito visoka prema nekim apsolutnim mjerilima. Osim toga, 67.981 kn nešto je više i od direktne konkurencije. ■

### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 95 x 63,4 mm
<b>Obujam:</b> 449,16 ccm
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač promjera 40 mm, spojka s višestrukim diskovima u uljnoj kupki
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina
<b>Okvir:</b> konstrukcija od čeličnih cijevi
<b>Ovjes:</b> upside-down vilica s cijevima od 48 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom
<b>Gume:</b> prednja 90/90-21, stražnja 140/90-18
<b>Kočnice:</b> naprijed jednostruki disk promjera 270 mm sa 2 klipčića, straga disk od 245 mm i 1 klipčića
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> visina sjedala 960, osoviniski razmak 1.470, težina 110 kg
<b>Spremnik goriva:</b> 8 l

- + zvuk, performanse, mjenjač i spojka, ekskluzivnost, ovjes, snaga kočenja, položaj za upravljačem za niže vozače
- mali zakretni kut upravljača, položaj za visoke vozače, cijena, nadgradnja bi mogla biti bolja