

## TM Racing 2017

TM Racing befindet sich 2017 auf der Siegerstraße – und bietet eine beachtliche Modellvielfalt.



# VIEL VERSPRECHEND

**K**ein anderer als der finnische Enduro-Profi Ero Remes konnte mit seiner 250er TM erneut den E1-Weltmeister-Titel holen. Sein italienischer Team-Kollege Manuel Monni sicherte sich den dritten Platz in der E3-Enduro-Weltmeisterschaft und den Titel in der italienischen E3-Meisterschaft.

Auf nationaler Ebene siegte der in Deutschland wohnende Ungar Kornel Nemeth bei der Maxxis Cross Country Meisterschaft auf seiner bärenstarken 450er TM. Kürzlich schafften es die Herrera-Brüder aus Chile auf der nagelneuen Viertakt-300er an die Spitze der SuperEnduro-Weltmeisterschaft im polnischen Krakau in der Junior-Klasse.

Damit zeigt der italienische Motorrad-Hersteller nicht nur sein Können, sondern dass man mit den großen Marken offenbar problemlos mithalten kann. Nebenbei sei erwähnt, dass man auch die Supermoto-Weltmeisterschaft für sich entscheiden konnte.

Neues von der italienischen Edelschmiede in Presario: Die herausragende Besonderheit

dürfte wohl der neu geschaffene Hubraum in der E2-Klasse sein. Somit wird Ero Remes erstmals auf einer 300er Viertakt-TM in der Enduro-Weltmeisterschaft 2017 am Start sein. Doch wer mit diesem Hubraum im Viertakt-Segment liebäugelt, sollte sich beeilen – denn laut Importeur ist er schon so gut wie ausverkauft.

TM ist bekannt dafür, bei Neuerungen und Weiterentwicklungen eine konservative Haltung einzunehmen. Was nicht heißen soll, dass seine Produkte technisch hinterherhinken.

Denn das wird durch die sportlichen Erfolge eindeutig widerlegt. Sondern dass man sich sehr genau überlegt, wann welche Neuerung in die Serien-Produktion einfließen soll ohne Rücksicht auf Medienwirksamkeit oder Maximal-Erfolg durch das Marketing. Somit sind die Neuerungen für 2017 eher gewohnt übersichtlich als unüberschaubar.

**Zweitakter:** Die kleinen Hubräume mit 125 und 144 Kubikzentimetern erhielten optimierte Steuerzeiten und eine Nikasil-Zylinderbeschichtung. Der 250er und 300er spendierte man neue Hebel an der Auslasssteuerung für ein erhöhte Lebensdauer der Bowdenzüge, einen optimierten Federbein-Dichtkopf und ein verändertes Design des Leistungsteils mit optimiertem Volumen sowie



Hochwertige Kayaba-Gabel und TM-Racing-Federbein gehören zur Standard-Ausstattung



Neu: Die Viertakt-300er erweitert das E2-Programm 2017 und überzeugt bereits in der SuperEnduro-WM

Viertakt	EN 250 Fi ES	EN 300 Fi ES	EN 450 Fi ES	EN 530 Fi ES
<b>Motor</b>				
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit zwei oben liegenden Nockenwellen, vier Ventile, Elektro- oder Kickstarter			
Bohrung/Hub	77mm / 53,6mm	81mm / 56,7mm	95mm / 63,4mm	98mm / 70mm
Hubraum	249,6cm <sup>3</sup>	296,8cm <sup>3</sup>	449,4cm <sup>3</sup>	528cm <sup>3</sup>
Leistung	Nicht angegeben			
Kraftstoffversorgung	Elektronische Einspritzung			
Zündung	Kokusan CDI			
Getriebe	Sechsgang		Fünfgang	
<b>Fahrwerk</b>				
Federweg vorn/hinten	Nicht angegeben			
Reifen vorn/hinten	90/90-21 / 120/90-18		90/90-21 / 140/80-18	
<b>Tankinhalt</b>	7,5l			
<b>Leergewicht</b>	Nicht angegeben			
<b>Preis</b>	9.190 Euro	9.290 Euro	9.190 Euro	9.190 Euro

Zweitakt	EN 125	EN 144	EN 250	EN 300
<b>Motor</b>				
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit Membraneinlass; elektronische Auslasssteuerung, Kickstarter			
Bohrung/Hub	54mm / 54,5mm	56mm / 58,2mm	66,4mm / 72mm	72mm / 72mm
Hubraum	124,8cm <sup>3</sup>	143,3cm <sup>3</sup>	249,3cm <sup>3</sup>	293,1cm <sup>3</sup>
Leistung	Nicht angegeben			
Kraftstoffversorgung	Keihin-Flachschiebervergaser Ø38mm			
Zündung	Kokusan CDI			
Getriebe	Sechsgang		Fünfgang	
<b>Fahrwerk</b>				
Federweg vorn/hinten	Nicht angegeben			
Reifen vorn/hinten	90/90-21 / 120/90-18		90/90-21 / 140/80-18	
<b>Tankinhalt</b>	9,5l (optional 12l)			
<b>Leergewicht</b>	Nicht angegeben			
<b>Preis</b>	7.790 Euro	7.890 Euro	8.190 Euro	8.290 Euro



Der alte und neue Enduro-Weltmeister Ero Remes konnte auf seiner 250er TM erneut die E1-Klasse gewinnen

**Bekanntes Design auch 2017 mit technischen Detailverbesserungen**



Fotos: TM (5), Jonty (1)



**Moderner Leichtmetall-Rahmen und zeitgemäße leistungsstarke Motoren zeichnen die TM-Modelle aus**

ebenfalls einen mit Nikasil beschichteten Zylinder. Bei allen vier Zweitaktern kommen ein leichter Leichtmetall-Rahmen und ein neues Design zum Einsatz.

**Viertakter:** Die 250er und 450er sind mit einem neuen Kolben bestückt, dessen Haltbarkeit verbessert wurde. Der mit Nikasil

beschichtete Zylinder gehört ebenso zu den Neuerungen wie der optimierte Federbein-Dichtkopf, der leichte Rahmen und das neue Design.

Nach wie vor ist auch die Preisgestaltung im Vergleich zur 2017er Konkurrenz interessant, da man sich deutlich darun-

ter bewegt. Außerdem erhält man mit einer TM sicherlich die Individual-Krone im Fahrerlager. Die Technik ist bekannt und robust, aber letztendlich entscheiden nach wie vor der persönliche Geschmack und die fahrischen Vorlieben.

Sascha Christof

## Optionen 2017

- Öhlins-TTX-Federbein **1.050 Euro**
- TM-Racing Federbein **300 Euro**
- Silentblock-Lenkeraufnahme in CNC-Gabelbrücken **150 Euro**
- White Dream WD-Kunststoff-Teilekit **100 Euro**
- Höhenverstellbarer Federbeinfuß (nur Öhlins TTX) **300 Euro**
- CNC-Kupplungsdeckel für 4-Takt 450 Fi **450 Euro**
- CNC-Zündungsdeckel für 4-Takt 450 Fi ohne Elektrostarter **450 Euro**
- Adler Anti-Hopping-Kupplung **990 Euro**
- 12-Liter-Tank **210 Euro**

## Infos

[www.tmracing.it](http://www.tmracing.it)  
[www.tm-germany.com](http://www.tm-germany.com)