

RAPSODIE V MODRÉM

Text: Adolf Živný, foto: archiv

V ROCE 1976 SE DVA ITALŠTÍ KONSTRUKTÉŘI ROZHODLI, ŽE VYROBÍ ZÁVODNÍ MOTORKU, NA KTERÉ BUDOU SLAVNÍ JEZDCI VYHRÁVAT. JEDNOMU SE ŘÍKALO MR. ENGINE, DRUHÉMU MR. FRAME - PRVNÍ STAVĚL MOTORY, DRUHÝ RÁMY. V ROCE 1977 OBA OPUSTILI SVOU DOSAVIDNÍ PRÁCI A ZALOŽILI FIRMU, KTEROU POJMEHOVALI PO SYNECH - THOMASOVI A MIRKOVI, TEDY TM. TEN SAMÝ ROK POSADILI ITALSKÉHO JEZDCE GASTONE SERAFINIHO NA SVŮJ VŮBEC PRVNÍ VÝTVOR, U KTERÉHO MĚL SERAFINI VYPOMOCI S VÝVOJEM A NÁSLEDNĚ SBÍRAT ÚSPĚCHY NA ZÁVODECH TĚ NEJVYŠŠÍ ÚROVNĚ. V ROCE 1977, PO AKCI MILAN MOTORCYCLE SHOW, BYLA NOVĚ VZNIKLÁ FIRMA NUCENA SVÉ UMĚLECKÉ SNAŽENÍ PŘESUNOUT Z GARÁŽE DO TOVÁRNY A DOSÁHNOUT TAK O ROK POZDĚJI 200 PRODANÝCH MOTOREK. TO JE PŘÍBĚH, CO ?



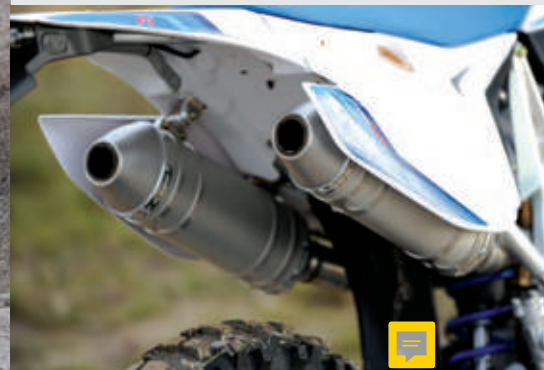
Dle mého nejlepší motory na trhu. Jen fakt, že se zhruba od roku 1982 drží TM na špičce kartingu, vypovídá o tom, že motory zde umí vyrobit opravdu kvalitní, a tak není divu, že se motokrosově a endurové TM řadí mezi nejvýkonnější sériové motorky na trhu. Vypovídá o tom i skutečnost, že u TM nemáte žádné Factory nebo Racing verze. Tato značka totiž vyrábí pro všechny, ať už hobbíky či závodníky, v podstatě jednu motorku. Před časem jsem si povídal o nových motocyklech TM s hlavním importérem pro ČR, Ivanem Šulcem z firmy Moto Performance, který má celé české zastoupení TM na starosti a který mi potvrdil, že v TM vám přímo z fabriky nabídnou úpravu motoru, nebo doplňkové

komponenty, které využívají i tovární jezdci. Že nejde o žádné marketingové pohádky dokazují fakta: například když na Mistrovství světa v enduru, které se jelo zde v ČR, měnil Andrea Verona (IT) na druhý den motor, šlo o agregát, který mu sám Ivan přivezl ze sériové motorky ze svého showroomu. Dalším příkladem může být Marek Sukup, který při závodech EMX 300 v Lokti stíhal klukům s nalaďenými KTM už po jednom testovacím dni. Oba tyto příklady mohu osobně potvrdit, byl jsem u toho. V TM vám prostě nabídnou i TOP materiál a záleží jen na vás, pro co se rozhodnete.

Co vlastně TM představuje a co nabízí TM je menší, dalo by se říct až rodinná

firma. Nevyrábí mnoho kusů motorek ročně, ale sortiment, který má, je naprosto neuvěřitelný. Jelikož je spousta let TMka špičkou také v supermotu, v nabídce najdete i 12 těchto speciálů, které se dále dělí na Competition (bez homologace) a Street s homologací pro běžný silniční provoz. V katalogu jsou též 3 modely speciálu Flat Track. O tom jsem u nás ještě neslyšel, že by vám přímo z fabriky poslali speciální model na tuhle u nás téměř začínající disciplínu...

Zajímavé. U dvoutaktů pro letošní rok TM už také přišla se vstřikováním, které šikovně skryla do deltaboxového rámu. "Modráka" můžete ale stále ještě získat i s karburátorem!



TM RACING EN 300 FI ES TWIN 2020



Dlouhý název, že ano? Ovšem vypovídající úplně o všem, co jsem v předchozích třech odstavcích tak pracně vypisoval. Co zde znamená TWIN? Jestli hádáte, že jde o dva výfuky, hádáte správně - jsou od HGS (kdyby to šlo, dodal bych slintajícího smajlíka), které se rozdvíhají hned za válcem. Při zkoumání různých variant "ladění" motoru jsem narazil na informaci, že tohle je jedna z nejvýhodnějších úprav (kterou využívá například i Honda). A tady je "ladák" už v sérii. Vlastně

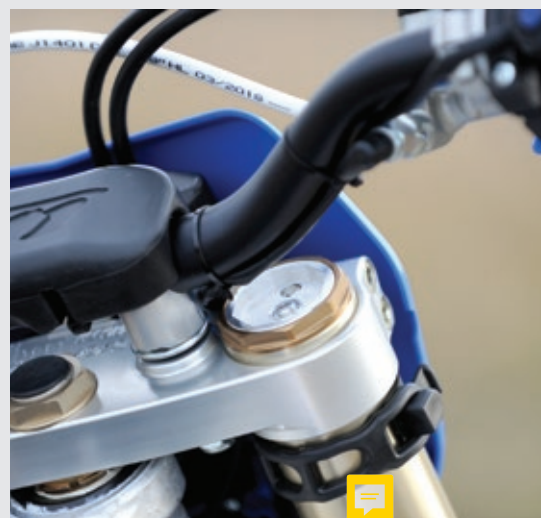
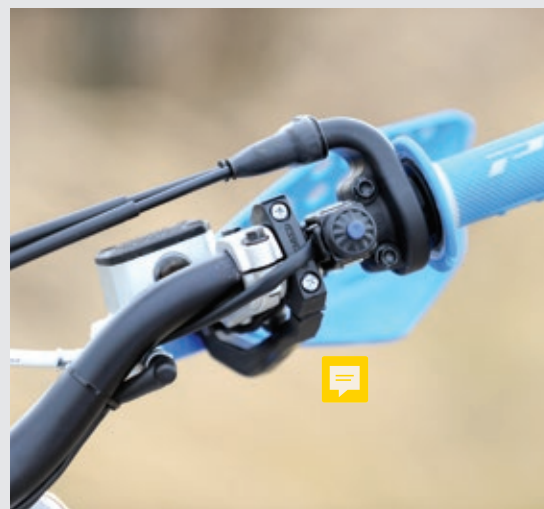
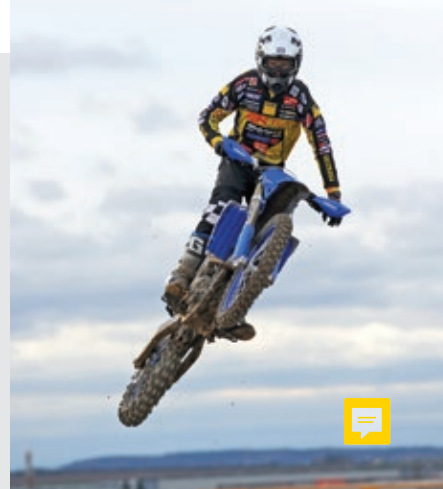
proč ne - TM vzala něco, co funguje, a nemusí se zabývat dalším, víceméně zbytečným vývojem. „ES“ zase znamená možnost volby elektrického startéru. Ten dnes sice oželí jen málokdo, ale i tak je velkým pozitivem přítomnost startovací páky i u čtyřtáktů. Na druhou stranu jsme v době, kdy se už na elektronickou stránku motorky můžeme spolehnout dejme tomu na 99%, a tak by se mohlo zdát, že jde jen o zbytečnou váhu navíc, ale co když nastane to 1%?... Tahle "záloha" se mi líbí.



JINÝ VZHLED SI SKORO NEPAMATUJU

Jedinou změnu, kterou si u vzhledu pamatuju (a ještě k tomu jen z fotek), byl ten neskutečný boom růžových střel, který trval od roku 1993 do roku 1996. Od roku 2008, kdy do motorky začali konstruktéři instalovat deltaboxový hliníkový rám, vypadá TM tak, jak ji známe dodnes. Z hlediska ovladatelnosti na mě působí stroj dojmem úzké, hravé motorky, podobně jako u Bety nebo Shercka. Podvozkově je, například oproti rakouským konkurentům, TM

úplně někde jinde. V porovnání s nimi je kombinace vidlice KYB 48mm vpředu a vlastního TM Racing zadního tlumiče vzadu o poznání tužší. Tlumení je snadno nastavitelné už v sérii, kdy snadno pocítíte už dvě kliknutí a tak je pro neprofesionální závodníky téměř zbytečné vnitřek pérování nějak upravovat. To u Rakušáků už musíte, pokud chcete jet svižněji. Na druhou stranu, rakouští konkurenti jsou vyráběni spíše na disciplínu hard endura, kde "žvýkavý" podvozek oceníte. U TM tak máte motorku připravenou k závodění.



OBJEM 300? PROČ?

V enduru s tímto objemem spadáte už do vyšší kategorie, než s 250ccm, takže je to vlastně nejslabší E2 (kategorie od 300ccm do 450ccm 4T a od 144ccm do 250ccm 2T). Moje vysvětlení je prosté a "okoukané" z praxe. Jelikož se od roku 2014 pohybují v seriálu Mistrovství Evropy, vidím kdo a na jakých strojích se pohybuje v top 10 absolutního pořadí. Z těchto deseti střelců jsou tam minimálně 3 na stopěadvacítkách! Co nám to říká? Že v těžkém enduru (mimo ČR) na objemu téměř nezáleží - to berte, prosím, s rezervou, záleží samozřejmě na konkrétním závodníkovi. A tak je to i ve světě. Když umíte na malém čtyřtaktu, můžete jet ve špičce i na takovém objemu.



a nikdo před vámi na vás nehází hlínu nebo prach, věc naprosto geniální a věřím, že filtr vydrží celý závodní den čistý. Navíc motorku prostě neutopíte! U motokrosu bych si troufl říct, že to až zas tak dobré není – když se celou jízdu za někým vlečete, musí jít pro olej a filtr o těžký úkol, aby se nestalo něco katastrofálního. Ovšem mám okolo sebe pár motokrosařů, kteří mají Yamahu, která má stejný systém umístění airboxu a ještě jsem nezažil, aby někdo z nich měl z těchto příčin nějaký problém. Velkým plusem je i doplňkový díl z oblasti Racing Parts, kterým je

víko airboxu s většími náfuky vzduchu a údajně tyto náfuky, které se používají v MS, zvyšují celkový výkon motorky! To je u takové drobnosti super.

OCHOTA A SPOLEHLIVOST DEALERA
Pokud vás TM Racing EN 300 Fi ES TWIN 2020 nebo vůbec jakákoliv Témka zaujala, doporučím vám ozvat se přímo Ivanovi Šulcovi (Moto Performance s.r.o.) s žádostí o testovací jízdu. Určitě vám vyhoví (kdyby nedošlo k mému zranění, za tu dobu, co se léčím, bych osobně nabídky svézt se na další TM využil aspoň dvakrát). A věřím, že určitě nebudete zklamáni.



TECH. SPECIFIKACE

MOTOR	
Typ motoru	4T kapalinou chlazený jednoválec, DOHC s titanovými ventily
Objem	298,87cc
Vrtání/zdvih	81 x 58 mm
Startér/baterie	Ano + startovací páka / -
Převodovka	6 rychlostí
Zapalování	Kokusan generátor, Emoticon ECU, 2 palivové mapy lze měnit za jízdy
Chlazení	Chladicí kapalina s čerpadlem
Spojka	Hydraulicky ovládaná (pumpa Brembo) v olejové lázni
PODVOZEK	
Rám	Hliníkový (deltabox)
Podsedlovka	Hliníková
Přední odpružení	KYB USD 48 mm
Zadní odpružení	TM Racing (volitelně Öhlins TTX FLOW)
Přední/zadní kolo	90 / 90 x 21 [1,60"] / 120 / 90 x 18 [1,85"]
Přední brzda	Brembo, kotouč Galfer 270 mm, pumpa Brembo
Zadní brzda	Nissin, kotouč Galfer 245 mm, pumpa Nissin
Přední/zadní pneumatika	Mitas
Palivová nádrž	7,5 L plastová
Koncovka	2 x HGS exhaust (TWIN)



rozdílem, který nám řekne něco o průběhu a výkonu motoru je fakt, že v porovnání s obsahem 350ccm se motorka takzvaně neuveze na vyšší kvalt. Musíte jí prostě točit a hodně řadit, pokud chcete jet rychle, stejně jako u zmiňované dvéfade.

BRZDY TĚ NEJVYŠŠÍ KVALITY, VSADIM BOTY

Přední brzda a hydraulický mechanismus stlačení spojky je od značky Brembo, zadní brzda pak nese značku Nissin, což je pro zadní brzdou naprosto vyhovující a skvěle fungující, spolu s výhodou většího objemu brzdové kapaliny (v porovnání se zadním brzdíčem Brembo). To je skvělá zpráva pro ty, co mají ve zvyku na zadní brzdě stát. Po dlouholeté zkušenosti s brembáckými brzdami musím konstatovat, že u TM vybrali tu nejlepší možnou kombinaci.

TRENDY A TAK TROCHU DNESNÍ SAMOZREJMOST

TM se dříve dalo vyčítat, že je něčím tak trochu pozadu. Chyběly jí takové ty drobnosti, které jdou vstříc jezdcově pohodlí a komfortu ovládání. Takové ty serepetičky, které z KTM dělají KTM a z Husqvarny Husqvarnu. To se Italům do jisté míry povedlo dohnat, a tak přímo

na řídítkách čekejte přepínač map, kde druhou volbou je “změkčená” mapa, která by mi více vyhovovala do lesa. Je plynulejší odspodu a přitom motor stejně točí. Rád bych se pozastavil u airboxu. Jak jsem se zmínil, TM má palivovou nádrž přesunutou dozadu k zadnímu kolu a místo ní je airbox, který je tak stranou od létajících nečistot od zadního kola. Myslím, že je to pro enduro, kde se většinu času nacházíte na trati sami

POJĎME JI POROVNAT S JINÝMI OBJEMY

Je to ve stručnosti výkonnější 250ccm, která má o poznání agresivnější spodek. I když jsem při testu měl omezené možnosti (kvůli probíhající léčbě zranění), jsem schopný s jistotou říci, že “modrák” chce jednoznačně “více dopředu”. Tento pocit jsem například s KTM 250 4T neměl a musíte si dokoupit výfuk a bůh ví, co ještě, abyste dostali požadovaný výkon. TM je krosovka s homologací. Největším

