

Previše i za snove

Uvjerljivo najskuplji jednocilindrični model na našem tržištu radi svoje cijene mnogima će ostati samo nedostižan san. Ali ne moraju biti tužni, jer na našem testu brojnim manama nije opravdao tu cijenu. No, s tehničkog aspekta svakako je poseban i vrijedan pozornosti. Veliki obodni disk i jednostruku stražnju vilicu nećete naći niti na jednom dugom konkurentnom modelu. Osim toga, niti stražnji Ohlins amortizer i nekoliko karbonskih dodataka neće proći nezapaženo niti letimičnom promatraču. Primjećujemo da Black Dream pretjeruje u svakom pogledu, a osim vraški velike cijene predimenzioniran je i njegov kočioni sustav

CIJENA
85.675 KN





PIŠE: **VIKTOR BOLŠEC**
FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

Iako je TM već nekoliko sezona na našem tržištu, još uvijek je novo ime našoj publici. Ova talijanska marka u svijetu je najviše poznata po svojim dvotaktnim motorima za karting natjecanja, u kojima su nekoliko godina bili svjetski prvaci. Od 1977. oni proizvode cross motocikle, a jedan od prvih koji je vjerovao da TM može pobjeđivati na natjecanjima je i naš test vozač Viktor Bolšec. Tako je on sa TM-om davne 1994. godine osvojio prvenstvo Hrvatske u motocrossu u klasi do 125 ccm. Čak 10 godina kasnije Viktor je ponovno dobio priliku voziti TM, ali ovoga puta to je bio četverotaktni enduro model EN450F kojeg smo i testirali u Moto Puls-u broj 56. I tada se TM s Viktorom popeo na najvišu stepenicu Enduro prvenstva i uspio pobijediti na svim natjecanjima u sezoni 2005.

No, vratimo se mi u sadašnjost i pogledajmo što nam je to TM priredio u serijskoj verziji. Danas na tržištu supermoto modela vlada velika konkurencija i našem junaku s ovog testa nije nimalo lako izditi se svojim osobinama, kako bi se dopao kupcima. Svi supermoto modeli su jednako privlačni zbog svojih karakteristika u vožnji, a moramo priznati da su i međusobno vrlo slični. Pa ipak, svaka se tvrtka pokušava istaknuti u nekom segmentu i tako pridobiti svoje kupce. Takav je i Black Dream. TM nije žalio ni novaca ni znanja da pokaže svu svoju raskoš upravo na ovom modelu.

Black Dream predstavljen je javnosti još 2003. godine u verziji od 450 ccm, a od 2004. nudi se i u verzijama s dvotaktnim agregatom od 125 te ovim testnim od 530 ccm.



Ovjes je sportski tvrd i odgovara agresivnijoj vožnji. Po našem mišljenju to je najbolji element na Black Dreamu



Poseban od glave do pete

TM svoje kupce želi pridobiti prije svega bogatom opremom i jedinstvenošću svojih modela. Modelom Black Dream TM se već na prvi pogled ističe od svoje konkurencije. Vidimo da se tu ne radi samo o malim stvarima. TM je natjecateljski motocikl i talijanski su konstruktori stoga najveću pozornost usmjerili upravo na tehničke detalje. Black Dream nastao je iz enduro modela EN530F.

Krenemo li od zadnjeg kraja motocikla, u oči upadaju izuzetno atraktivna mono vilica i kotač renomirane tvrtke O.Z. Ugradnja te ekstravagantne vilice služi isključivo dobrom izgledu. Lijepi aluminijski naplatci O.Z. standardnih su dimenzija i obučeni su u Dunlop gume Sportmax D208 dimenzija: zadnja 150/60 ZR17, prednja 120/70 ZR17.

Prednji kraj karakteriziraju veliki obodni disk, maska s dva reflektora i čvrsta prednja vilica mar-

ke Paioli promjera 48 mm ili u opciji uz doplatu Ohlins od 48 mm. Upravo taj zapanjujući obodni disk dijametara 420 mm izaziva veliku pozornost promatrača. Takve diskove prvi puta smo mogli zamijetiti na motociklima natjecateljskih tvorničkih ekipa diljem svijeta i na nekim skupocjenim posebnim modelima, a danas ih u serijskoj proizvodnji koristi jedino Buell. Agresivnom izgledu pridonijela je i maska s dva reflektora različitih promjera. Ispod nje nalazi se kratki blatobran u «supermoto» stilu.

TM se odlikuje pravom "racing" završnom obradom. Stoga na njemu ne treba tražiti električnu instalaciju kakvu imaju japanski motocikli, precizne spojeve plastike i savršenu završnu obradu materijala.

Nasuprot tome, divimo se aluminijskim detaljima, pedali stražnje kočnice, O.Z. kotačima, disku...

Koliko je lijep pogled na Black Dream sa strane, toliko je lijep i onaj iz sjedala: debeli crni eloksirani aluminijski upravljač promjenljivog presjeka montiran na brižno glodane mostove i mali digitalni multifunkcionalni displej s mnogim informacijama, od kojih izdvajamo sat i digitalni pokazivač brzine. Ipak, ovaj digitalni pokazivač brzine mogao je biti puno kvalitetniji u odnosu na druge dijelove koje je TM ugradio na ovaj motocikl. Plastični spremnik goriva kapaciteta 8 litara crne je izvedbe, pa je teško vidjeti koliko vam je još goriva u njemu preostalo.

Black Dream ima obodnu koncepciju okvira od čelika. Mana takve konstrukcije je vrlo mali zakretni kut u konačnici.

Italija i Japan opet saveznici

TM se odlučio na ugradnju japanskih provjerenih komponenti kao što su: Nissin kočnice, raspli-

TM se odlikuje pravom "racing" završnom obradom. Stoga na njemu ne treba tražiti električnu instalaciju kakvu imaju japanski motocikli, precizne spojeve plastike i savršenu završnu obradu materijala



Kočnice su prejake za cestovnu uporabu. Čak su i naši profesionalni test vozači imali poteškoća prilikom doziranja



Za Black Dream vrijedi
potpuna suprotnost uzrečici:
"manje je više"



njač Mikuni i NGK elektronika, koje kombinira sa najboljim talijanskim komponentama.

Najbolji primjer su kočnice na kojima se nije nimalo štedjelo. Na prednjem kraju nalazi se obodni disk promjera čak 420 mm s kombinacijom pumpe marke Nissin i čeljusti marke Braking, dok se na stražnjem kotaču nalazi disk promjera 220 mm i kombinacija: pumpa marke Nissin, čeljust marke Brembo.

Napajanje gorivom riješeno je Mikunijevim rasplinjačem promjera 41 mm. On ima hladni i topli čok za pomoć pri paljenju.

Sam agregat je identičan onome na enduro modelu kojeg smo već opisali, pa nećemo trošiti puno riječi. Ukratko: i dalje je izveden sa suhim karterom i spremnikom ulja u motoru, te s dvostrukom uljnom pumpom. Distribucija je riješena preko dvostruke bregaste osovine u glavi i 4 ventila, a hlađenje je riješeno tekućinom.

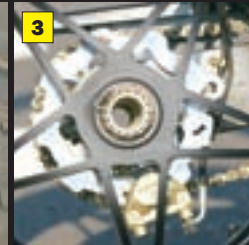
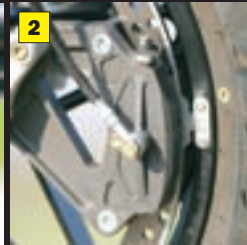
San se pretvara u javu

Otkako smo ga prvi puta ugledali prije četiri godine, san nam je bio sjesti na njega i vidjeti kako te bogate komponente funkcioniraju zajedno. Sada



(1) Debeli crni eloksirani aluminijski upravljač promjenljivog presjeka montiran na brižno glodane mostove i mali digitalni multifunkcionalni displej s mnogim informacijama

(2) Na prednjem kraju se nalazi obodni disk promjera čak 420 mm s kombinacijom pumpe marke Nissin i čeljusti marke Braking
(3) Na stražnjem kotaču nalazi se disk promjera 220 mm i kombinacija: pumpa marke Nissin, čeljust marke Brembo





smo konačno tu pred njim, u kožnom kombinezonu i punoj "ratnoj spremi".

TM ima mogućnost pokretanja elektrostarterom ili kick starterom. Mi smo, dakako, stalno koristili elektro pokretač, a paljenje je uvijek bilo lagano, brzo i bez ikakvih problema. Prvi susret s Black Dreamom nam je bio na zatvorenoj stazi, tako da smo se već od samog starta mogli bolje opustiti i uživati u vožnji. Položaj za upravljačem je ugodan i istodobno dosta agresivan. Upravljač koji dobijete uz svaki TM je perfektan i odličnih je dimenzija.

Ali ipak, već nakon samo nekoliko krugova naši su se test vozači prvo potužili na geometriju motocikla. Prilikom ulaznja u zavoj motocikl se čini teškim, no kako se sve više naginjete, motor počne padati sam i dobijete osjećaj da će vam prednji kotač poskliznuti. Razlog tomu je sama geometrija motocikla i zakošenost prednje vilice, koja je pod

vrlo blagim kutom. Na naše čuđenje, to se manje osjećalo u lijevim zavojima.

Kako se na cesti nikada toliko ne naginjete, možda to nećete niti primijetiti, no za one koji će češće posjećivati natjecateljske staze vrijedno je znati. Nakon provjere svih vijaka i pritiska u gumama krećemo dalje.

Snagator iz snova

Agregat je dovoljno jak, broj okretaja povećava se linearno i nema nikakve nesigurnosti u samom razvijanju snage. Najviše nas je iznenadio režim visokih okretaja, gdje snaga ne prestaje, već se nastavlja dosta dugo za ovako veliku zapreminu. Ipak, snaga nije brutalna kakvu smo očekivali od njega. Vjerujemo da je velik krivac za prigušenje snage ispušni sustav koji je prerađen za cestovnu uporabu, a najviše u cilju smanjenja buke. Titanski

ispušni sustav Giannelli usmjeren je oštro prema gore i isporučuje se serijski. Zvuk četverotaktnog jednocilindraša oduševit će svakoga. Zbog ugradnje pokazivača smjera Giannelli je morao zavnuti kraj ispušne cijevi na kraju ispuha, kako ispušni plinovi ne bi udarali u njih.

Drugi krivac za nedostatak osjećaja brutalnosti je njegov dug prijenos. Da bi ostvarili veću maksimalnu brzinu nego što je imaju enduro modeli, Talijani su produžili prijenos, a pritom izgubili na momentu. Da ne biste pogrešno shvatili, ovo se odnosi samo na zatvorenu stazu, a to će primijetiti isključivo profesionalni vozači. Svi ostali morat će pripaziti prilikom vožnje gradom, jer vas on može u sekundi dignuti na stražnji kotač ili početi klizati prilikom ubrzanja. Njegovih šezdesetak konja nikako ne treba podcijeniti.



TM nije zalio ni novaca ni znanja da pokaže svu svoju raskoš upravo na ovom modelu, karbonski dijelovi očarat će svakog znatiželjnika kao i amortizer Ohlins





Spomenimo i mjenjač s 5 brzina i višelamelarnu spojku u ulju s hidrauličnom komandom, koji rade odlično i bez primjedbi. Imali smo jedino problema prilikom prebacivanja brzina kod punog gasa na pisti Novi Marof. Nismo nikako uspijevali promijeniti brzine kada smo bili pod punim gasom, već smo ga morali malo popustiti, kako bi se otpustila napetost među zupčanicima.

420 mm straha!

Iako smo se veselili ovim specijalnim kočnicama, moramo priznati da su nas dobro isprepadale. Već prvih par metara za upravljačem ostali smo zatečeni. Morate doista biti vrlo pažljivi prilikom kočenja. Ovdje je TM ipak malo pretjerao što se dimenzija tiče, s obzirom na ovako lagan motocikl. Kočnice su definitivno prejake za cestovnu uporabu. Čak su i naši profesionalni test vozači imali poteškoća prilikom doziranja. Osim toga, kočnica prilikom ulaska u zavoj izravnavaju motocikl i samim time širi putanju. Nasuprot tomu, odlično koči na ravnim dijelovima staze. Ako ste pomislili da je prednja

kočnica predimenzionirana, stražnja je još gora. Naime, ona već s malim pritiskom na nožnu polugu blokira zadnji kotač. Stoga nije moguće brzo uklizavati u zavoj. Ove kočnice tjeraju nam strah u kosti i kvare ukupni dojam vožnje ovog motocikla.

Sportski ovjes

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 dodaje današnjim vozačima.

Vilica i amortizer su Kayaba/Paioli USD i rade odlično kada je riječ o kliznosti na grbama. Kompletan ovjes je dosta tvrd i odgovara agresivnijoj vožnji. Ovaj ovjes ima mogućnost podešavanja tvrdoće i povrata kao i svaki motocross i enduro model. Tijekom gradske vožnje može doći do pretjeranog zamaranja vozača, pa čak i boli, jer motor stvara vibracije koje pospješuje tvrdo podešen ovjes.

Pojačane vibracije su sasvim normalne kod ovakvih modela i to zbog konstrukcije okvira, velikog

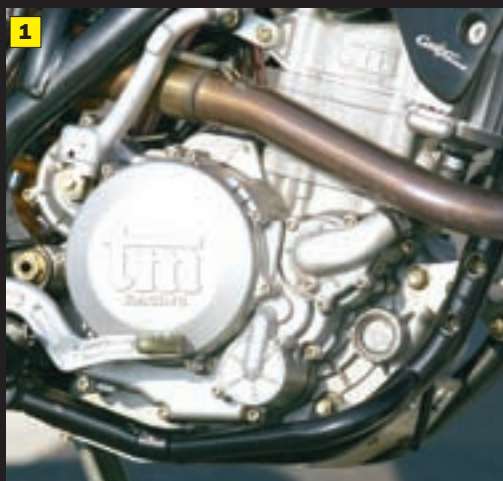
jednocilindričnog agregata 527,7 cm³ i sportskog sjedala sa tvrdom ispunom.

Kad podvučemo crtu

Ukratko, ako spadate među one koji vole ekstravagantnost i pretjerivanje u svakom pogledu, tada je ovaj motocikl pravi izbor za vas. Koči prejako, ima previše sportski ovjes i jak agregat, te jedinstven izgled. No, ako ste sasvim obični izletnici, neki od konkurenata sa slabijim agregatom i uobičajenim kočnicama možda će bolje odgovarati vašim potrebama. Ovaj motocikl je više za šminku nego za nekakvu ozbiljniju «jurnjavu», bilo to na cesti ili na pisti.

Kad sve skupa zbrojite i oduzmete, postavlja se pitanje da li izdvojiti rekordnih 84.000 kn za jednocilindrični motocikl. Opravdanost je isključivo u ekskluzivnosti. Prema tome, kako i samo njegovo ime kaže, za sve nas Black Dream će ostati samo neostvareni san. Usporedbe radi, za njegovog najljucjeg konkurenta KTM DukeII potrebno je izbrojiti 68.000 kn, što je ionako podeblja svota.

Svi modeli «Black Dream» se isporučuju samo u bijeloj, pardon, crnoj boji. ■



(1) Agregat je vrlo jak, a broj okretaja povećava se linearno i nema nikakve nesigurnosti u samom razvijanju snage. Iznenadio nas je režim visokih okretaja, gdje snaga ne prestaje, već se nastavlja dosta dugo za ovako veliku zapreminu.
(3) Giannelli je morao oštro zavinuti kraj ispušne cijevi na kraju ispuha, kako ispušni plinovi ne bi udarali u pokazivač smjera

TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, četverotaktni
Provrt x hod: 98 x 70 mm
Obujam: 527,7 ccm
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač Mikuni TDMR 40 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: naprijed upside-down vilica promjera 46 mm; straža jednostruka oscilirajuća vilica s monoamortizerom
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 150/60-17
Kočnice: naprijed obodni disk promjera 420 mm, straža disk promjera 220 mm
Dimenzije (u mm) i težina: međuosovinski razmak 1.460, visina sjedala od tla 900 mm, težina 126,5 kg
Spremnik goriva: 9 l

+ zvuk, performanse, ekskluzivnost, ovjes, snaga kočenja, položaj za niže vozače

- mali zakretni kut upravljača, vibracije, položaj za visoke vozače, doziranje kočnica, mjenjač i spojka, cijena

