

MOTOCIKLIZEM

UREJA MITJA GUSTINČIČ

»Jaa, kaj pa je to?« je bilo mogoče pogosto ujeti na ušesa ob parkiranju po mestnih ulicah.

Vprašanje, naslovljeno na voznika testnega skuterja, je seveda veljalo – skuterju.

Jasno. Kljub počasnemu odpiranju našega tržišča je ponudba dvokolesnikov še vedno omejena, pa se tako oko pozorneje izostri ob zanimivostih.

Meri 4 je vsekakor zanimivost – leto 89 je bilo za skuter premierna letnica. Da pa je povsem domač izdelek, tega s prvim pogledom ni nikjer mogoče videti.

GOSPO

Skuter s 50 kubičnim motorjem je vsekakor dobra ideja, ki si jo je zamislil in za tem uresničil konstruktor Toni Rifelj, zasebnik iz Gornjega Grada. Zasebnik, da!

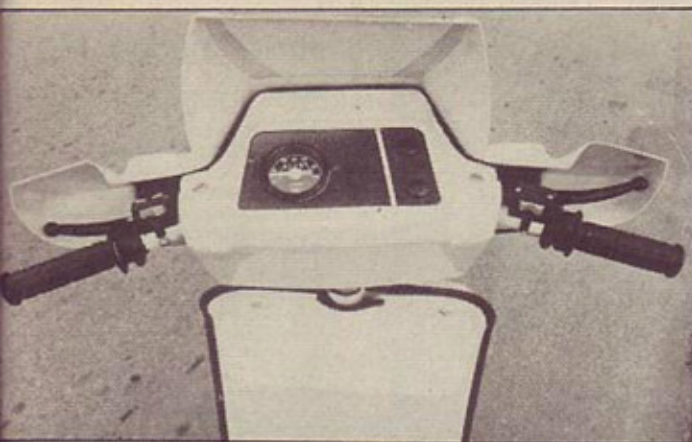
Resda se je Toni Rifelj že dokazal na motociklističnem področju, ko je prebil led in se predstavil trgu s svojim »torijem«, zločljivim mopedom, ki je prepričal tudi najbolj črno gledajoče skeptike. Toda ljudje le ne verjamejo zlahka, da zanimivi mopedi prihajajo iz zasebne proizvodnje.

Toda z nekaj podjetnosti in občutka je mogoče tudi to. Da pa je TORI resna firma, govorijo tudi številke: v minulem letu, prvem za skuter »meri 4«, so izdelali in poslali na trg okroglo »850 skuterjev, ob že utečenem programu zločljivega mopeda »tori AS-X«, »tori cross«, »tori enduro«.

Skuter je zapolnil praznino, ki je zevala na domačem trgu mopedov. Kajti v spodnjem cenovnem razredu ni bilo – ničesar. Precej višje, finančno seveda, in za povrh še za devize, je bilo



Skuter meri 4: domača ideja, domač izdelek, ki je zasnovan na Tomosovi mehaniki



Krmilo obvija aerodinamični ščitnik, dopolnjen z armaturno ploščo

DIČNA

mogoče seči po vespah iz programa Piaggio ali pa po skuterju Yamahine proizvodnje. Je pa seveda o cenah težko govoriti, kajti lanska neprebavljivo visoka inflacija megli prvo sliko. V tem hipu pa TORI novih cen še ni določil. Na grobo naj velja, da cena skuterja meri 4 kotira blizu vrednosti Tomosovega mopeda APN 6, čigar mehanika služi tudi pogonu Torijevega izdelka.

Mehanika mopeda APN 6, menjalniški motor, je že priletna konstrukcija, ki pa še vedno dobro služi svojemu namenu. Za osvežitev spomina na motor, ki že dalj časa ni zašel na strani naše revije, velja zapisati, da je to enovaljni dvotaktni zračno hlajeni (z vetrnico v ohišju motorja) agregat z večploščno sklopko v oljni kopeli in štiristopenjskim menjalnikom ter prostornino 49 kubikov. Motor zmore moč 1,85 kW, kar pomeni, da uvršča skuter meri 4 v kolesa s pomožnim motorjem in tako za vožnjo ni potrebno vozniško dovoljenje A kategorije, temveč le potrdilo o opravlje-

nem preizkusu iz poznavanja cestno-prometnih predpisov. Slednje je še ena velika prednost, ki jo skuter nudi vsem, ki jim je avtomobil ali nedosegljiv ali pa odveč – iz kakršnegakoli že razloga.

Hrbtenico skuterja tvori cevni okvir, sestavljen iz osnovnega cevnega loka od glave okvira do ležišča zadnje nihajne vilice, ki se zaključuje s paličjem. Le to obvija motor in sega vse do izza sedeža, kjer oblikuje prtljažnik z ročajem. Konstruktor je za glavni nosilec uporabil jekleno cev Ø 45 mm, ki se nadaljuje s paličjem iz cevi Ø 18 mm. Naš preizkus je pokazal, da okvir povsem zadovoljuje pričakovane zahteve. Geometrija okvira se izkazuje z veliko stabilnostjo skuterja.

Ugodno se kaže tudi vzmetenje. Spredaj je uporabljena teleskopska vilica, zadaj par oljno vzmetnih blažilnikov s progresivno delujočo vzmetjo. Vzmetenje je kos vsakršnemu cestišču, kvalitetno požira tudi grobe neravnine, zaradi česar je vožnja sku-

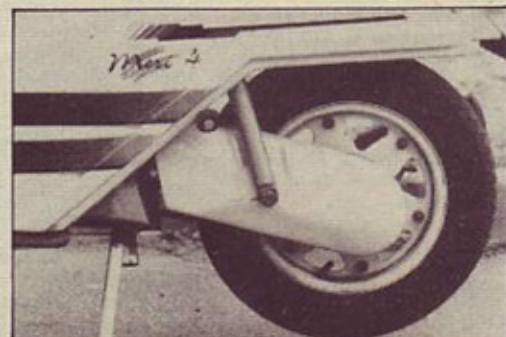


terja udobna in varna.

Motor, nad njim v paličje okvira vgreznjen pločevinast rezervoar goriva, zadnje vzmetenje in del izpuha zakriva plastična školjka, ki jo z vrhnje strani zaključuje udoben in prostoren sedež. Ker je tako motor v celoti zakrit, sta čok in pipica za gorivo podaljšana na čelno stran školjke, pod sedež. Plastična gumba sta tako lahko dosegljiva, vendar



Pedala na dnu školjke krmilita menjalnik in zadnjo zavoro. Gumba pod sedežem: pipica goriva in čok



V sezoni 90 bo skuter bogatejši za aluminijasta uvožena kolesa in črno – zlato barvno kombinacijo





zaradi »zračnosti« mehanizma ne nudita roki pravega občutka. Ker je motor povsem zakrit, je bilo potrebno premostiti tudi ročico menjalnika. Le ta je pri skuterju vgrajena v dno školjke skuterja, z leve strani, z desne pa je vgrajen pedal zadnje zavore. Oba pedala zahtevata nekaj malega voznikove vaje: vertikalno postavljen pedal je vpjet v školjko, tako da je potrebno, na primer, menjalnik aktivirati s potiskom pedala v smeri naprej – nazaj. Tudi pedal zavore se aktivira s potiskom naprej, kar je malce nenaravno: pri vespi voznik pedal zadnje zavore enostavno pohodi, pa je tako precej lažje dozirati zavorno silo.

Dostop do rezervoarja odpira dvizni sedež, pod katerim je, tik ob vrtilšču, tudi vdolbina za, recimo, rezervno svečko in ključ ter krpo, ki prepreči sklepetanje orodja. Na žalost sedež ni opremljen s ključavnico. Prav tako tudi skuter sam nima ključavnice za zaklepanje, pa si je tako treba pomagati z obežanko na verigi, kar ne sodi med prav priročne sisteme, saj je mest, kjer bi bilo mogoče prevleči verigo (zaradi obilice plastike – školjke skuterja) malo, pa še umazati se da prav enostavno. Zatorej naj velja: ključavnica je nujno potrebna!

Celotna nadgradnja skuterja je ukrojena iz vakumirane plastike, ki se je izkazala za cenovno sprejemljiv material, ki pa je hkrati dovolj mehansko odporen in ustrezno elastičen. To hkrati pomeni, da vozniku ni nujno biti zelo pozoren: ne pretirane grobosti na plastiki ne puščajo posledic. Tudi vibracije enovaljnega motorja ne, saj nam po 1150 prevoženih kilometrih plastika ni pokazala slabih točk.

Značilne linije karakterizirajo domači skuter. Školjka pod sedežem povsem zakriva motor



Oprema skuterja – je dobra. Prav pride vetrni ščitnik na krmilu, saj je podaljšan tudi v ščitnika rok. V ščitnik sta vgrajena prednja smerokaza, zadnji par pa je vpjet z gumijastima pecljema, pa tako ni nevarnosti, da bi smerokaz zaradi nerodnosti odlomili. Vsa svetila so dovolj kvalitetna, da je nočna vožnja varna, pa tudi v sončni svetlobi so dobro vidna in s tem varnosti v prid.

K opremi sodi tudi gumijasta preproga na dnu školjke, dokaj enostavna stikala na krmilu, merilnik hitrosti ter par kontrolnih lučk. Manj priročen je nožni zaganjalnik, ki komaj opazno štrli izpod levega bočnega panela. Pa se takdo rado zgodi, da noga ob zagonu zdrsne.

Uporabno vozilce

Skuter meri 4, s katerim smo križarili predvsem po mestnih ulicah, se je izkazal. S hitrostjo nekaj malega pod 50 km na uro je dovolj hiter za lovljenje mest-

nega utripa in s svojo okretnostjo nadvse priročen. Pa je tako voznikovo življenje prijetnejše in manj živčno, ko se ne razburjaš več nad avtomobilskimi cincarji, ki ustvarjajo gnečo in kolone pred semafori, lukenj za parkiranje je povsod dovolj in tudi bencin, po nemško marko za liter – ni več drag, kajti Tomosov motor je ugodno varčen. In že preprost račun pokaže, da se da v sedežu skuterja, oziroma dvo-kolesnika nasploh, prihraniti omembe vedne denarce. Pa tudi stik z okoljem postane pristnejši.

Meri 4 nudi v vseh pogledih dovolj udobja. Razburja se le priložnostni sopotnik, ki ne ve natančno, kam bi položil noge – sedež je za dva dovolj velik. Se pa vozniku lahko dvigne pritisk v dežju: kajti daleč nazaj pomaknjeno zadnje kolo je premalo zakrito z blatnikom, pa tako vodni curek med vožnjo lepo nese direktno na voznikov hrbet. To ni prijetno.

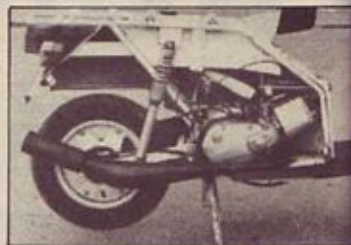
Vožnja skuterja je enostavna.

Tehnični podatki

Motor: Tomos, enovaljni – dvotaktni – zračno hlajen z ventilatorjem – vrtno x gi 38 x 43 mm – prostornina 49 kubi-kov – kompresijsko razmerje 6,5:1 – največja moč 1,85 kW pri 6000/min – štiristopenjski menjalnik – več-ploščna sklopka v oljni kopeli – magnetni vžigalnik 12V/50W – svečka Bos-na F 70 – veriga

Okrvir in vzmetenje: odprti cevni – spredaj teleskopska vilica – zadaj par oljno vzmetnih blažnikov – kolesa vijočena jeklena 10« – gume spredaj in zadaj 3,50-10 – zavori spredaj in zadaj bobnasta Ø 100 mm

Dimenzije: medosna razdalja 1200 mm – največja dolžina 1680 mm – širina 760 mm – višina 1080 mm – višina sedeža od tal 760 mm – teža vozila 65 kg – nosilnost 140 kg – prostornina rezervoarja 5 litrov – rezerva 0,5 litra – poraba 2,2 litra mešanice 86 oktanskega bencina in olja za dvotaktno motorje



Hitro snemljiv bočni panel, oblikovan iz plastike odpira dostop do motorja

Res je, da je teba obvladati sklopko in menjalnik, kar pa ne zahteva prav pretirane ročnosti. Tudi zavori, obe bobnasti, sta dovolj kvalitetni, da doziranje zavorne sile in zaviranje samo predstavlja nezahtevno operacijo. Eno z drugim pomeni, da je mogoče z osnovnim voznikiškim znanjem skuter, ki je okreten in hkrati smerno stabilen, enostavno in tudi (v okviru zmogljivosti) dovolj hitro voziti.

Nekaj diametralnih mnenj se je lomilo pri – lepoti. Naš skuter je bil povsem bel s črnimi dodatki (izpuh, sedež, kraka prednje vilice, prtljažnik, nalepke). Nekaterim je bil všeč, nekateri so razmišljali o premalo usklajenih linijah. Skupno pa je bilo mnenje, da bi morala proizvodnja posvetiti več pozornosti kvaliteti montaže.

Mitja Gustinčič
Igor Milanović
foto: Srdan Živulović