

Z malo domišljije si med vožnjo na Tomosovem sprintu lahko predstavljate, da vozite motocikel, kot sta Kawasaki ali Suzuki — Njegov izgled, predvsem pa vozne lastnosti vas pri tem močno podpirajo

MALČEK SILI MED VELIKE

TOMOS 15 SPRINT
IZPOLNJUJE
ŽELJE MLADIH



Že na lanskem Beograjskem avtomobilskem sejmu je koprski Tomos prijetno presenetil s sodobno zasnovanim 50-kubičnim dvokolesnikom: Tomos 15 sprint. Ta motocikel v malem, z majhnim, toda živahnim srcem, je plod dolgoletnih izkušenj Tomosovih strokovnjakov. Nabirali so jih dve desetletji, vse od prvih mopedov po Puchovi licenci naprej. Novi Tomosov moped, ki je moped res samo še po imenu in po delovni prostornini, je po dobrem letu po predstavitvi moč dobiti tudi v naših trgovinah. Pri tem pa morate kar globoko seči v žep, za Tomos 15 sprint je potrebno odšteti 12 494 dinarjev.

V KORAK S ČASOM

Če ga postavite ob bok močnim bleščočim motociklom, ki jih poganjajo tudi do 1000 kubični motorji, je novinec iz Tomosa prav neznan. Toda ne manjka mu prav ničesar, kar imajo ti veliki sodobneži. Snovci iz koprskega Tomosa so lahko prav ponosni, da malčku med družbo „velikih“ ni treba biti prav nič nerodno.

Že takoj, ko ga s pritiskom na nožni zaganjalnik vžgete, spoznate po glasu, da se 50-kubični motocikel ne sili neupravičeno med prave dvokolesnike. Dvotaktni, zračno hlajen motor, kakršen že nekaj časa poganja Tomosove mopede, so tako izpopolnili in razvili, da

zmore 6 konjskih moči pri 8200 vrtljajh v minuti. Enak motor v starejših modelih z oznako 15 je spravlil iz sebe 5,3 konjske moči in se pri tem tudi počasneje vrtil (7300 vrtljajev v minuti). Precej več kot konjske moči, pove podatke o specifični moči, koliko je uspelo Tomosovim konstruktorjem potegniti iz 60-kubičnega motorja. Tako ima sprint specifično moč kar 122 konjskih moči na liter in če ta podatke, ki ga računajo po tem, koliko konjskih moči pride na 1 liter delovne prostornine (1000 kubikov), primerjamo s specifično močjo recimo zastave 750 special s 30 KM in specifično močjo 39,9 KM na liter, nas ne čudi poskočnost tega motorčka.

Cevasti okvir je pri tem motociklu speljan tako, da ima motor več prostora in tako je tudi upljinčak lahko pritrjen na zgornjem delu neposredno na valj. S tem so dosegli da motor bolje vžiga. Čistilec zraka je spravljen v škatli pod sedežem, v kateri je na eni strani tudi prostor za orodje.

ŠPORTNIH PET PRESTAV

V koraku s časom so v Tomosu tudi pri izbiri vžigalnega sistema. Običajni vžig s platinami je zamenjal elektronski visokonapetostni tiristorski vžig in to brez platin. Prav to novost naznanja tudi napis „elektronic“ na pokrovu škatle za orodje in zračni filter. Glavni del, ki je zamenjal običajno vžigalno tuljavo, je spravljen pod posodo za gorivo.

Motor se v veseljem vrtil in čeprav je njegova največja moč

Tehniški podatki

MOTOR: anovljen — dvotakten — zračno hlajen — vrtna x gib 30 x 43 mm — prostornina 49 kubikov — kompresija 11:1 — največja moč 6 KM pri 8200 vr/min — upljinčak bing 16 — elektronski magnetni vžig

PRENOS MOČI: večlamelna olja sklopka na motorni predi — primarni prenos z zobniki — menjalnik pet prestav — nočno prestavljanje — sekundarni prenos z verigo

**OKVIR, KOLESA, ZAVORE, VZME-
OVIR:** dvojeven ceven okvir — 16 palčna kolesa — spredaj dvojna bobnasta zavora 0 140 mm — zadaj enojna bobnasta 0 123 mm — pred-

nje vilice teleskopake marzocchi — zadržaja nihajka optra na vzmeti z blažilnikom sedec

ELEKTRIČNA OPREMA: žaromet — utripalke — zavorna luč — elektronski merilnik vrtljajev —

MERE IN TEŽE: dolžina 1850 mm — širina 610 mm — višina 960 mm — teža praznega vozila 67 kg — posoda za gorivo 11,6 litra — rezerva 2,2 litra

ZMOGLJIVOSTI: največja hitrost 85 km na uro — največji vzpon 25 % — poraba goriva 2,5 do 3,5 litrov 4 % mešanice olja dvotakto in 98 oktanskega bencina



pri 8200 vrtljajh, se brez težav in brez koles zavrti tudi čez 9000 vrtljajev. Hlajenje je neposredno, zračno, velika hladilna rebra na valju in glavi motor-

ja pa preprečujejo, da se ne pregreje tudi pri teku na mestu.

Moč motorja prenaša par zobnikov (primarni pogon) prek lamelne sklopke, ki se vrtil enako hitro kot glavna gred. Vse skupaj: menjalnik, primerni pogon in sklopka teče v istem olju. Menjalnik je petstopenjski in vseh pet parov zobnikov je stalno v prijemu. S prestavnim nožnim vzvodom premikate pri prestavljanju poseben trn, ki vključuje izbrani par zobnikov določene prestave. Pretika se zelo natančno, posebej pri visokih vrtljajih. Dokaj težko pa je ujamete prazen tek, ki je med prvo in drugo prestavo. Ta naša trditelj velja za motocikel, ki smo ga vozili, pri čemer pa moramo dodati, da se po vsej verjetnosti to dogaja le pri povsem novem motociklu. Tega, ki smo ga mi preskušali, so namreč vzeli naravnost s tekočega traku in je imel za seboj le nekaj tisoč metrov.

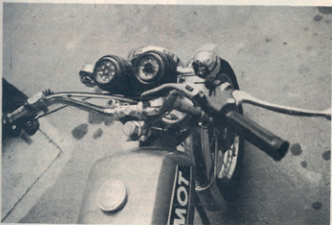
Odlčno so izbrana tudi prestavna razmerja menjalnika. Prva prestava ni več tako kratka, zadržana pa je posebej razmerje med tretjo, četrto in peto prestavo. Teh pet prestav je seveda kot nalašč za vročekrvne mladeniče, ki hočejo iztisniti iz tega poldecilitskega motorčka vsak atom moči. To pa prestavljanje pri visokih vrtljajih tudi omogoča, saj z natančnim in hitrim pretikanjem uspete, da vrtljaji ne padejo pod 6000. Pod to mejo

namreč motor že začne zgubljati sapa.

Prav dvojni, ceveni okvir ima glavno zaslugo, da so novinci iz Kopa lahko oblikovali kot pravi motocikel. S tem jim je uspelo, da je precej bolj ličen kot modeli z okvirjem iz jeklene, v stiskalnici oblikovane pločevine.

VITEK, BLEŠČEČI LEPOTEC

Prednje kolo je vpeto v kvalitetne italijanske vilice Marzocchi, saj pri hitrostih čez 80 kilometrov na uro pri motociklih za varno vžigovanje posrbijo prav ustrezne in kakovostne vilice. Tudi zadnji blažilniki so uvoženi iz Italije, ker podobno kot pri vilicah tudi dovolj kakovostnih blažilnikov nihče ne izdeluje pri nas doma. Četudi bi se s katera od naših tovarn oddčila za proizvodnjo teh delov,



Zelo dopadljivo deluje „armaturna plošča“ z merilnikom hitrosti in merilnikom vrtljajev. Priročna balanco z vzvodi za zavoro in sklopko kazijo ne preveč priročna stikala za luči in utripalke, ki pa so pri tem motociklu tudi bolj za okras kot rabo.

ki jih Tomos uvaža, bi potrebe te koprskc tovarne ne zagotavljale gospodarno proizvodnjo. Prav specializirani italijanski proizvajalci pa blažilnikc in vilice delajo v velikih, rentabilnih serijah in jih prodajajo večinoma tovarn motornih koles.

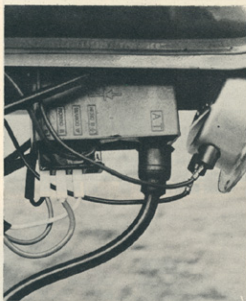
Podobno je tudi z zavornimi bobni in še nekaterimi deli pri tem motociklu, ki pa se prav zato, ker vse to ima, lahko meri z motocikli znanih svetovnih proizvajalcev. Seveda je tu še druga stran medalje — prav s tem načinom izdelovanja je dosežena kvaliteta, ki pa potegne za seboj tudi ceno, ki se pač giblje v mejah svetovnih cen. Prav zato pa tudi prihaja od takih nerazumljivih razlik med cenami naših motociklov in dvokolesnikov iz vzhodnih dežel. Te lahko prav zaradi velikoserijske proizvodnje in domače opreme lažje prodajo tudi pod ceno.

Vitkega lepota tomos 15 sprint še posebej poživijo bleščeci kromasti blatniki, ki se lepo dopolnjujejo z okusom izdelano in razporejeno opremo. Ličen in priročen je tudi prtljažnik, ki je dimenzionalno daljšan iz cevnega okvira.

KOT PO MERI NAREJEN

Bežen, dopadljiv vtis o izgledu sprinta dobi oprjemljivejšc potezo, ko se vsedete na posebečno oblikovano podolgovato sedež, ki pa za dva, čeprav ima motocikel stopala za noge tudi za sopotnika, ni najbolj prostoren. Najbrž je to zato, ker je sprint namenjen mladim. Na videz precej velika balanca je zelo priročna in z njo zanesljivo vodite jeklenega konjička pod seboj. Zelo priročni in učinkoviti sta tudi ročici za sklopko in prednjo zavoro. „Armeturno ploščo“ zaljzeta dva okrogla instrumenta, vstavljena v gumasta nosilca: merilnik hitrosti in merilnik vrtljajev.

Ugoden vtis pa nekoliko pokvarijo še povsem mopedovska stikala za luči, trobljo in utripalke. Prav stikalo za utripalke je postavljeno preveč stran od roke, tako da morate skoraj spustiti ročico za plin, če hočete utripalke vključiti ali izključiti. Položaj voznika poleg priročne balance in ugodnega sedeža dopolnjujejo tudi na pravo mesto postavljena stojala za noge. So dovolj visoko, da tudi pri zelo ostrem nagibanju v



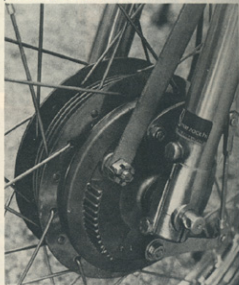
Stirioglatc skatlica pod posodo za gorivo skrbi za vžig motorja. Visokonapetostni tiristorcski vžig je pri tem motociklu zamenjal običajno vžigalno tuljavo in platine, tako so vžigi natančnejši, kar poleg drugega pomeni tudi boljši izkoristek moči motorja.

ovinkih in podrsate z njimi po tleh.

Čeprav se vsedete na Tomosovega novinca z zavestjo, da je to kljub vsemu le 50-kubični moped, pa to prepričanje že po nekaj sto metrih izpuhti, saj se vam zdi, da ste na „pravem“ motociklu. Celo podvoze je dobro uglešeno, sprint uboga na vsak gib z balanco in je kot tak tudi odlični v ovinkih. Blažilniki so skrbno izbrani, niso ne pretirni ne premehki, kar seveda zagotavlja varno in tudi udobno

vožnjo. Pospeški, ki se lahko kosajo tudi z marsikaterim precej močnejšim motociklom, pripomorejo, da je kot za nalašč za tekoč promet po mestu. Pri speljavanju s križišč brez težav pokadite pod nos avtomobilom, pri tem pa lahko tudi zanesljivo in mehko zavirate. Prednja ročna zavora je dvojna, zavorni bobeni, ki je precej večji od zadnjega, pa ima tudi prezračevalne reže, ki preprečujejo, da bi se pri ostrem in dolgotrajnem zaviranju pregrevale zavorc. Z

Poskočen in hiter „sprint“ ne more brez ustreznih zavorc. Zavorni bobeni na prednjem kolesu je zato večji, ima hladilne reže, ki preprečujejo pregrevanje zavorc, učinkovito zaviranje pa omogoča tudi dvojna zavora. Zavorni oblogi imata namreč vsaka svoj ekscenter, ki jih ob zaviranju pritisneta ob zavorni bobeni.



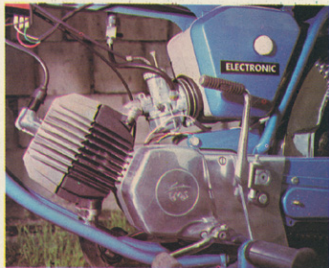
nožnim pedalom na desni strani pa zavirate z zadnjim kolesom.

Tudi ponoči lahko varno in hitro potujete, saj žaromet vpet med vilicami zadovoljivo osvetljuje cestišče. Premalo učinkovite pa so utripalke, kar še posebej velja podnevi. V zadnji, dovolj veliki in dovolj vidni luči je tudi zavorna luč, ki jo vklopite s stikalom povezanim z nožnim zavornim pedalom. Električna centrala za vse te porabnike je 6-voltni dinamo z magnetnim vztrajnikom.

Med preskušanjem smo se v glavnem vozili po mestu in kljub temu namerili dokaj nizko porabo 4-odstotne mešanice: od 2,5 do 3 litra na 100 kilometrov. Tovarna sicer predpisuje mešanico s super bencinom, ki pa jo ne dobite ne vseh črpalkah.

S tem novim izdelkom je koprski Tomos zagotovo izpolnil želje številnih mladim, ki sanjajo o pravih velikih motociklih in jim je sprint lahko kar dovolj dobro nadomestilo. Je pa Tomos 15 sprint tudi že prav potovalno motorno kolo, saj je največja hitrost 85 kilometrov na uro tudi potovalna hitrost. Dolgoletne izkušnje Tomosa pa tudi zagotavljajo, da vas ta novinec, ki ga poganja že v tisočih in tisočih mopedih iz koprskc tovarne preskušan motor, ne bo pustil na cedilu in na cesti.

Tekst: ANDRAŽ KETI
Foto: MARJAN ZAPLATIL



Preskušeni Tomosov dvotaktni 50 kubični motor, ki je potrdil svojo vrednost kot izvenkrmni motor, pogon za različne črpalke in stroje in ne nazadnje kot smučarska vlečnica je v tem okviru „navit“ na 8200 vrtljajev v minuti, pri katerih doseže 6 konjskih moči.