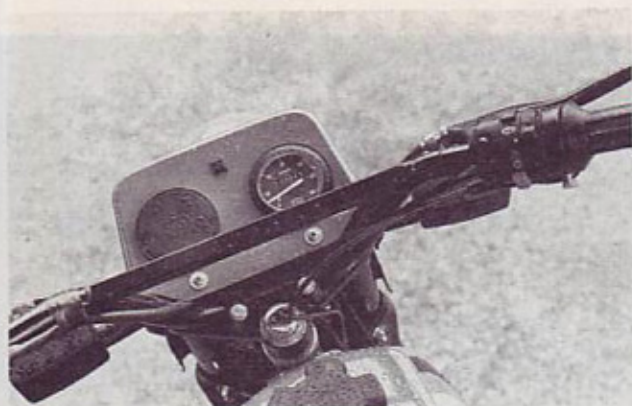


**Test**

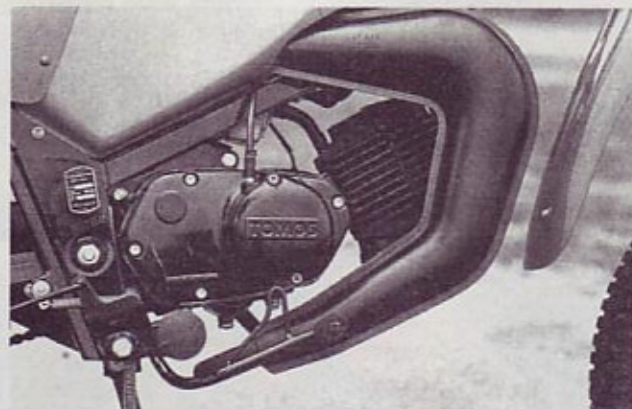
**TOMOS  
ATX 50 C**

# MIKAVEN SVET

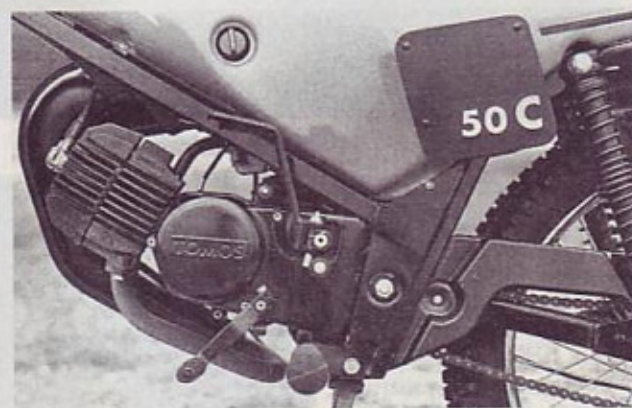




**Močno krmilo, solidna stikala in pregrba vijaka na prednji plastični maski.**



**Motor: enovaljni, dvotaktni, zračno hlajeni, tih in vzdržljiv. Simpatično oblikovana izpušna cev se nemoteče vije mimo valja pod sedež.**



Računalniške igre?

Motorji na monitorju, krmilna palica pa v roki?

Ah, je pa že bolj slikovito in mikavno, ko zapneš čelado in priviješ ročico plina.

Začutiš več svobode in prostosti.

In doživiš novo dimenzijo.



Skorajda vsakdo od nas se je mopeda že vsaj dotaknil in odpeljal svoje prve vožniške metre. Pa potem našel svojo trajnejšo ljubezen med motocikli ali avtomobili.

Moped je pravzaprav še vedno zanimivo in uporabno vozilo, čeprav ga v svetu skuša izpodrinuti skuter. Nučen je za prve samostojne vožniške izkušnje. Pa hkrati uporaben: na njem se je mogoče prav simpatično prevetrili, pa tudi podplate ni treba več tako pogosto brusiti

okoli tesnih mestnih ali razpotegnjenih vaških vogalov.

Takle moped, kot je Tomosov ATX, ima poseben šarm. Tu je videz terenskega motocikla, z merami in opremo vred, ki oznanja, da ATX noče biti "bicikel". Zaradi sklopke in menjalnika je pravzaprav že kar resen motocikel, pa čeprav bolj kratke sape.

Tu pa ni pomoči. Sapo omejuje zakon. Tudi bolj uveljavljenim imenom.

Dopolnjenih 14 let je spodnja

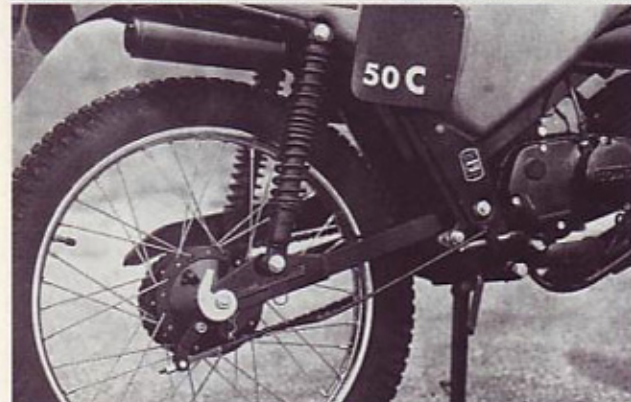
meja, ko lahko z motorjem med kolesi samostojno kreneš v svet. Z največ 50 kilometri na uro. In za zdaj še brez registrske tablice.

Le še čelada in izpit iz prometnih predpisov sta potrebna. Tako določa zakon.

Leta in hitrost gor ali dol, kar takole brez pravega občutka in vaje pa le ni zdravo zapeljati v današnji promet, čeprav zakon meni drugače. Tisto minimalno znanje, ki ga daje zgolj teoretični tečaj, je absolutno premalo. Vsaj kak dan učenja vožnje, podkrepjen z nasveti motociklista, pa spoznavanja vozila in privajanje čutov na nove dimenzije so zagotovo življenjska nuja. Pa brez podcenjevanja, prosim! Hitrost 50 kilometrov na uro! Slišati je malo. Toda zaokroženo to pomeni lepih 14 metrov v

lovil ritem prometa. Takole poenostavljeno rečeno: na vsakih osem pridobljenih kilometrov na uro je bilo treba enkrat prestaviti navzgor. No, če gledaš s štoparico v roki, je to opazna izguba časa. Pa smo se šli potožiti naravnost v Tomos.

Tam so iz proizvodnje, prav prijazno, potegnili moped ATX za domači trg, ki zmore hitrost 50 km na uro. Tak, še ves nov in neutečen, je bil v vožnji iskrajši in menjalnik pripravnejši. Kar opazna razlika. Je pa seveda res, da iz zakonsko omejenih zmogljivosti tudi tehniki (ti so vpeti še v zahteve po nižani glasnosti in čistejših izpušnih plinih) ne morejo ustvarjati čudežev. Takole, ob gledanju diagramov moči motorja in pospeševanja mopeda, pa ti postane jasno, zakaj na



**Zadek: blažilnika z nastavljivo trdoto vzmeti, neupadljiv dušilec izpušne cevi, jeklen kolesni obroči.**

sekundi. To je štiri dolžine avtomobila v sekundi! To je tudi več, kot je širina najbolj prometnih cest v Sloveniji. S to hitrostjo ne vešč voznik prevozi križišče, pa se še ustrašiti nima časa.

Je jasno? Te hitrosti ne kaže podcenjevati.

Testni tomos ATX 50 C je zmogel hitrost 40 km na uro. V Kopru so ga namenili izvozu (čez mejo odhaja večina proizvodnje) in ponekod v sosesčini so omejitve hitrosti še ostreje. Te posebnosti ob prevzemu mopeda nismo opazili. Vedeli pa smo, da so ga konstruirali po željah nizozemskega tržišča. Zato smo sprva mopedu zamerili počasnost, saj je bil vsak avtomatik iskrajši pri splejavanju in hitrejši. Testni ATX je imel pet prestav v menjalniku in dela s sklopko ter prestavno ročico je bilo za polne roke, da si lahko razmeroma živahno

primer, Italijani v svoje mopede vgrajujejo le tristopenjske menjalnike!

In potem pa ne veš več, kako bi se odločil. S tremi prestavami bi bilo dela ob pospeševanju zagotovo manj. Toda pet prestav - to je že motocikel!

ATX 50 C pa zbudi pozornost zato, ker je že zelo motocikel. In je, kljub ne najbolj sveži obliki, dovolj ličen, da mu pred konkurenco ni treba zardevati. Ni tako majhen, da ne bi pristajal tudi visoko raščnemu vozniku. In ni tako šibak, da bi neobgljeno počepnil pod mladcem in mladenko. Seveda, boljše je užitariti v dvoje. Zato ima ATX tudi za dva dovolj prostora in udoben sedež. Le sopotnik ne bo najbolj navdušen, ker sta stopalki privijačeni na nihajne vilice in zato noge poskakujejo v ritmu lukenj na cestišču. Je pa res, da prav veliko prostorske



**Preverili v Tomosu: ATX za domači trg zmore hitrost 50 km na uro.**

izbire za namestitve stopalk ni.

ATX dokaže, da je dovolj robustno grajen in da zato prav pazljiv in nežen pri izbiri poti pod kolesi le ni treba biti. Najstnik tega seveda ne bo niti opazil, ker s pojmom nežnosti še ni povsem razčistil. Toda moped bo zagotovo preživel vsakdanjo torturo - sem lahko vštujemo še običajno precej malomarno vzdrževanje vozila - brez opazne škode in velikih računov za popravila.

Osnova Tomosovega terenca je soliden dvojni zaprt okvir, zvarjen iz štirikotnih jeklenih cevi, obarvan v črno in precej neopazen. Kajti pločevinasta posoda za gorivo in bočne plastične oplate sledijo linijo okvirja in zakrivajo pogled v "notranjost" mopeda. Jeklene in črne so tudi zadnje nihajne vilice, sicer solidne, toda nič kaj modne. V mislih imam željo



**Teleskopske vilice so zaščitene z rebrasto gumo. Smerna kazalca sta elastično vpeta.**

po bolj všečnem konkretnem kosu kovine, obarvane v barvi aluminija.

Enduro ATX se spredaj opira na klasične oljno vzmetne teleskopske vilice italijanske znamke Marzocchi. Teleskopa sta pred poškodbami in nesnago zavarovana z gumijastima mehovoma - v neugledni črni barvi. Prisegam recimo na rdečo, modro, rumeno. Tudi zadaj glasujem za živahno športno barvo: za vzmeti dveh spodobno delujočih klasičnih blažilnikov (z nastavljlivo in progresivno vzmetjo) italijanske izdelave (Sebac). Pa tudi dušilec lepo tihe izpušne cevi, ki se desno pod sedežem kaže očem, bi bil prijaznejši, če bi bil odtet v aluminijevo srebrnino ali pa v zlato. No ja, to je stvar okusa.

Enovaljni zračno hlajeni motor je v okviru obešen. Motor je v osnovi dobri stari znanec že izpred dveh desetletij, ali celo več. V teh letih je bil deležen nekaterih manjših popravkov. Na zunaj to kažejo bočna pokrova z okroglimi izboklinama: levi zakriva magnetni vžig in mehanizem nožnega zaganjalnika, desni pa ojačano večploščno sklopko v oljni kopeli. Tudi mehanizem vklapljanja sklopke je bil s časom posodobljen. V motorju zamer ne kaže iskati. Tudi tokrat se je izkazal z zanesljivostjo. Je pa v primerjavi s tistimi izpred desetletij bolj kultiviran, umirjen. Nič več tako dirkaško živ in hropečega glasu. Tisti čudoviti ton sesanja in izpuha, ki je oznanjal moč in visoke vrtljaje, je utišan zaradi ekoloških zahtev. Pač, življenjska nuja. Tudi hrup je onesnaževanje. Celo zelo moteče in boleče. Tomosovi motorji, kljub zračnemu hlajenju, niso glasni. Prav nasprotno! Pohvalno tihi so in le z rastjo prevoženih kilometrov je mogoče zaslediti nekaj več žvenketa iz notranosti motorja. Za ušesa nemoteče.

Oprema: dobre ročice in pregledna stikala so znamke Domino, merilnik hitrosti s števcem prevoženih kilometrov in prednji žaromet sta iz italijanske hiše CEV, dovolj veliki smerni kazalci in zadnja luč so Saturnusovi, tu je uporaben cevni prtljažnik za sedežem, pa bočna masivna parkirna opora. Ključavnica za zaklepanje krmila je vtisnjena v glavo okvirja. V levi plastični panel pa je simpatično vtisnjen gumb pipice za gorivo. Pogrešam pa



ATX 50 C: všečen in robusten moped.

ključavnico na pokrovčku posode za gorivo in ščitnike rok na krmilu. No, pa tudi zavorni kolut namesto prednjega bobna bi se prilegel.

Seveda, gume. Motocikel je obut v srednje grobo zobate gume "golden boy" korejskega izvora. Za terensko rabo so sprejemljive, na mokrem asfaltu pa prav plastično drsijo.

Skozi prevožene kilometre, ko se višjih hitrosti vajeni družinje s Tomosovim terencem prijetna zabava. Pričneš speljevati z drugo prestavo, ker je prva zelo kratka. Nehaš vrteti motor v najvišje vrtljaje, ker ne gre zato moped nič hitreje. Pozabiš na izdatke za gorivo, ker je poraba zanemarljiva. Pozabiš na prometno gnečo, ker lahko parkiraš v vsaki luknji. Moraš pa kupiti nove copate, ker uporaba menjalnika nacefra šive. To je pač sled motocikla.

Tomos ATX 50 C je po zmogljivostih enakovreden tujim konkurentom. Tudi udobje in vozne lastnosti lahko enačimo. V prednosti je pri oskrbi z domačimi deli, saj najdaljša pot vodi le do Kopra. Zaostaja pa po modni plati, pa tudi kakšen vijak na plastičnih delih bi lahko bil bolj skrit.

Tekst: MITJA GUSTINČIČ  
Foto: IGOR MODIČ  
MATEJ DRUŽNIK

## Tehnični podatki

**Motor:** enovaljni - dvotaktni - zračno hlajeni - sesanje krmili bat motorja - vrtna in gib 38 x 43 mm - prostornina 49 kubikov - kompresija 9:1 - največja moč 1,8 kW ( KM) pri 5500/min - največji navor 3,8 Nm pri 3500/min - uplinjač bing 18/12/110 ø 12 mm - magnetni elektronski vžig - svečka bosch W7A

**Prenos moči:** primarni zobniški prenos, razmerje 3,38 - večploščna sklopka v oljni kopeli - petstopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 3,80; II. 2,26; III. 1,59; IV. 1,24; V. 1,07 - sekundarni prenos na zadnje kolo z verigo, razmerje 3,50

**Okvir:** dvojni - cevni - jeklen - kat glave okvirja 27,5 stopinje - predtek 105 mm - medosna razdalja 1235 mm

**Vzmetenje:** spredaj oljno vzmetne teleskopske vilice marzocchi, ø krakov 28 mm, hod 140 mm - zadaj par oljno vzmetnih blažilnikov, nastavljliva trdota vzmeti, hod kolesa 95 mm

**Kolesa in gume:** kolo spredaj 1,50x18 z gumo 2,50-18 - kolo zadaj 1,50x18 z gumo 2,75-18

**Zavore:** spredaj in zadaj bobnasta, ø bobna 105 mm

**Mere in teža:** dolžina 1860 mm - višina 1110 mm - širina krmila 650 mm - višina sedeža od tal 830 mm - (suha) teža motocikla 75 kg - posoda za gorivo (1-odstotna mešanica s kakovostnim oljem za dvotaktne motorje) 9,5 litra, od tega 0,5 litra rezerve

**Zmogljivosti:** največja hitrost 50 km/h - poraba goriva (testno povprečje) 2,4 litra/100 km

**Cena: SIT 169.370 + 20 odstotkov prometnega davka (Tomos Prodajalna, Koper)**