

„ŠVIGAVČEK“

TOMOS
AUTOMATIC
3 K

NA KOLESARSKI STEZI

Živimo v času, ko se nam kar naprej mudi. To dirko s časom skušamo obrniti v svoj prid med drugim tudi s pomočjo najrazličnejših prevoznih sredstev — od dvokoles do avtomobilov.

Tomos automatic 3 K spada med najmanjše dvokolesnike iz tomosove družine — Pripravno vozilo za drobne opravke, predvsem v gostem mestnem prometu

Prav za drobna, toda zamudna opravila, pa naj bo to na deželi ali v mestu, dokaj pripravna kolesa vse bolj izpodrivajo tako imenovana kolesa z motorjem, kot jih uradno označujejo v zakonu o varnosti cestnega prometa. Mednje šteje tudi avtomatik 3 K, ki smo ga dobili na preskus iz Tomosa.

Za vožnjo s temi dvokolesniki, ki so po izgledu le malo podobni kolesom, ne smete biti mlajši od 14 let, potrebno pa je

tudi narediti preskus znanja prometnih predpisov (vsaj za Slovenijo to velja) in potem potrdilo o tem znanju seveda tudi nositi s seboj. Med prometnimi predpisi, ki veljajo za te motorčke, je vredno opozoriti na hitrostno omejitev 30 km na uro in to na površinah, ki so namenjene običajnim kolesom in kolesom z motorjem, torej na kolesarskih stezah. Ni pa potrebno teh pol koles, pol motociklov registrirati, torej tu-

di ne potrebujejo registrskih tablic.

20 LET IZKUŠENJ

Ko danes pogledate proizvodni program Tomosa in to od modela avtomatik NT z enostopenjskim samodejnim prenosom, do najnovejšega, na letošnjem beograjskem sejmu razstavljenega 175 kubičnega Tomosovega novinca, je povsem

jasno, da v teh 20 letih, odkar v Tomosu delajo mopede, inženirji in tehniki v Tomosovem inštitutu niso držali križem rok.

Kot veste, so začeli s proizvodnjo dvokolesnikov po licenčni avstrijske tovarne Puch in če pogledate te naslednike colibrijev, vidite, da je narejen precejšen korak naprej. Prav avtomatik 3 K, ki smo ga preskušali, je eden izmed Tomosovih izdelkov, pri katerem je največ idej Tomosovih strokovnjakov pre-



Desno s papirja v proizvodnji. Precej se razlikuje od predhodnika Tomos avtomatik, ki ga nekoliko dopoljneneja še vedno prodajajo.

Ta Tomosov prvenec med avtomatiki smo preskušali pred sedmimi leti in mu očitali, da posoda za gorivo pod prtlačnikom maže prtlačigo. Posodo so prestavili na cevni okvir pred voznika, poganja ga 49-kubični motorček z enolamelno sklopko, ki se vklaplja samodejno. Motorček za ta moped, ki zdaj nosi ime avtomatik NT, izdelujejo na Nizozemskem.

Avtomatike 3 pa poganja motor z dvostopenjskim samodejnim menjalnikom, cevni okvir njegovega predhodnika so pri

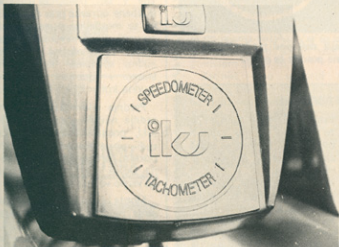
modelih tri zamenjali okvirji iz jeklene varjene pločevine.

Tudi avtomatik 3 smo že preskušali in ga primerjali pred tremi leti z Rogovim pony expressom 4. Model 3 K, ki smo ga vozili ta dni, pa se razlikuje od avtomatika 3 po nožnem zaganjalniku. Avtomatik 3 ima namreč gonilke, s katerimi, če jih zasučete nazaj, vzgete motor, če pa vam je ta odpovedal poslušnost, za silo in s precej truda, poganjate kolo z motorjem kot navadno kolo. Oznaka K za trojko pa pomeni nožni zaganjalnik, stojala za noge in nožno zadnjo zavoro.

Letošnji avtomatiki so še bolj lični, odeti v dve barvi. Dvobarvne kombinacije so izbrane



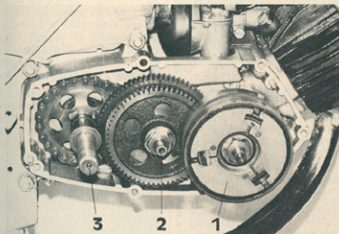
Gonilke je pri avtomatiku 3 K zamenjal nožni zaganjalnik in stojala za noge



Čprav je za ta kolesa z motorjem prepovedana hitrejša vožnja kot 30 km na uro na kolesarskih stezah, vozniki težko ugotovijo kdaj presežejo to hitrost ker ima avtomatik 3 K v žarometu le pokrovček za napisom merilnik hitrosti v nemškem in angleškem jeziku



Z opustitvijo pedal je 49-kubični motorček to vozilce naredil še bolj podobno pravim motociklom. Velika hladilna rebra na valju skrbijo za zadostno hlajenje, pod pokrovom z napisom Tomos pa je skrit dvostopenjski samodejni prenos



Srž preprostega upravljanja in vožnje Tomosovoga avtomatika 3 K lahko vidimo na tej sliki. Dve sredobežni sklopki (1) poskrbita, da med vožnjo samo dodajate plin, prvo in drugo prestavo pa vklopita zobnika, ki sta na sliki skrita in sta na isti gredi kot sklopki. Zobnika na prenosni gredi (2) sta izmenično vklopljena z zobnikoma za sklopkala in v prvi prestavi prenaša moč motorja preko verige na gonilno gred (3) na sliki vidni večji zobnik, v drugi prestavi pa manjši zobnik

iz palete modnih barv, kar še bolj poudari skladne in lepo speljane obline, v katere so umetelno vključili posodo za gorivo.

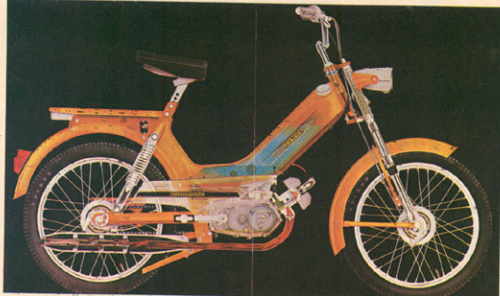
ENOSTAVEN IN PRIROČEN

Gotovo je glavni vzrok, da se je ta Tomosov moped toliko razširil in priljubil prav enostavnost in priročnost. Tudi takji, ki niso najbolj nadarjeni za tehniko, se mu kaj hitro privadijo. Na balanci je le ročica za prednjo zavoro, ročica za dodajanje plina in stikalo za luči z

gumboma za trebilo in za ugašanje motorja.

Motor vzgete z nožnim zaganjalnikom in takoj ko privijete ročico za plin, avtomatik 3 K mehko spelje. Prva prestava namreč samodejno vključi sredobežna sklopka, ko pa še naprej privijate plin, pa pri hitrosti okoli 18 km na uro, torej pri določenih vrtljajih motorja, druga sredobežna sklopka vklopi drugo prestavo. V klancu, ko se zaradi vzpona znižajo vrtljaji, sredobežna sklopka druge prestave zaradi preniklih vrtiljav povpost in spet se vklopi prva prestava.

Z voznikom, težkim približno



Na rentgenski sliki avtomatika 3 se vidi, kako izgledajo vsi važnejši deli pod pločevino in pod pokrovi. Dobro je vidno, kako je v okvir iz varjene pločevine vklopljena posoda za gorivo

80 kg, avtomatik 3 K zmore do 20 odstotne vzpone. Ko pa se hočete ustaviti, preprosto od vzamete plin in zavrete z ročnimi zavorami, motor pa ugasnete s pritiskom na gumb na kombiniranem stikalu za luči, s katerim naredite kratek stik in tako speljete tok iz magnetnega vžiga proč od svečke, v zemljo.

IZKORIŠČENA DVA KONJA

Motor z 49 kubiki in 2 konjskima močema, ki jih spravi iz sebe pri 5500 vrtljajih v minuti, je dokaj posrečeno izbran za to kolo z motorjem. Je precej drugačen kot motorji, ki poganjajo avtomatike s cevastim okvirjem in ki jih izdelujejo v Tomosu na Nizozemskem.

Bistvena razlika je skrita pod desnim stranskim pokrovom. Za razliko od prejšnjih motorjev z enostopenjskim menjalnikom, ali natančneje z enolamelno suho sklopko, ki jo vklopi sredobežna sila, in s prenosom s klinastim jermenom in nato naprej z verigo na kolo, imajo motorji avtomatikov 3, samodejni dvostopenjski menjalnik z dvema sredobežnima sklopkama.

Pri tem menjalniku, ki so ga skonstruirali in razvili v Tomosovem inštitutu in zanj dobili tudi mednarodno priznanje, prenašata vrtljaje z glavne gredi na zadnje kolo izmenično vključena para zobnikov in veriga. Na podaljški glavne gredi sta dva različno velika zobnika in dva sredobežni sklopki.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: enovaljni – dvotaktni – zračno hlajen – gib in vrtnina 43 x 38 mm – gibna prostornina 49 kubikov – kompresija 8,5 : 1 – največja moč 2 KM pri 5500 vrtljajih v min – uplinjač encavri – svečka Bosna F 75 – električna napetost 6 voltov – vžig magnetni – dinamno Iskra 6 voltov 17 vatov

Prenos moči: pogon na zadnje kolo z verigo – dvostopenjski samodejni menjalnik z dvema sredobežnima sklopkama

Kolesa: 20 x 2,25 – okvir iz jeklene varjene pločevine – prednje vilice s teleskopskim vzmetenjem – gib prednjih

vzmeti 60 mm – zadnje vilice nihajne – gib zadnjih blažilnikov 40 mm – sedež za eno osebo, prilagajanje višine

Zavore: bobnaste, zavorni površini prednje in zadnje zavore 90 x 18 mm

Mere: celotna dolžina 1,64 – medosna razdalja 1,08 m – teža prazna motocikla 44 kg – dopustna obremenitev 105 kg – prostornina posode za gorivo 4 l + 0,5 l rezerve – olje v menjalniku 2,2 dl

Zmogljivost: največja hitrost 45 km na uro – premagovanje vzponov do 20 % (voznik 80 kg) – poraba goriva 2 litra na 100 km

Ko speljete z mesta, sredobežna sila vklopi sklopko za prvo prestavo in z njo povezan zobnik na isti gredi. Ta vključeni zobnik nato požene svoj par na prenosni gredi in od tu naprej gre moč motorja prek verige in gonilne gredi na kolo. Ko pa pri 18 km na uro zaradi večjih vrtljajev vklopi druga sredobežna sklopka, vklopi drugi zobnikski par, torej drugo prestavo. Že pri prvih voznih pred tremi leti nas je ta rešitev navdušila, pri zdajšnjem mopedu avtomatik 3 K, pa je samodejno prestavljanje še bolj mehko kot pri avtomatikih 3 iz prvih serij.

Zelo miren in tih tek motorja

pomeni še eno prednost za vožnjo s takimi motocikli po mestnih ulicah, kjer je že tako in tako preveč hrupa. Tudi nekoliko daljši izleti so zaradi mirnega teka motorja prijetni, čeprav se včasih zdi, kot bi manjkala še tretja prestava.

Za 100 kilometrov vožnje zadostuje povprečno 2 litra 4 odstotno mešanico in tako z eno polno posodo za gorivo, ki drži štiri litre in še pol litra rezerve, lahko prevozite 200 kilometrov po mestnih ulicah ali kolesarskih stezah, kjer te pač so.

Za elektriko pri tem motorju skrbi 6 voltni dinamo, ki zmore 17 vatov. Pod istim vztrajnikom

dinamo je tudi magnetni vžig. Ves čas preiskuje je avtomatik 3 K vžgal na prvi pritisk na nožni zaganjalnik. Za bolj hladno jutro pa ima ob ročici za plin posebni gumb, ki, potem ko ga premaknete, sprosti ročico, da jo lahko privijete povsem nazaj.

KUPIL GA BOM!

Vroče poletno vreme je poskrbelo, da rdeče srebrni avtomatik 3 K, tudi potem ko smo ga preizkusili in je to čakal, da pridejo ponj iz tovarne, ni samoval na dvorišču. Tudi nov prometni režim v Ljubljani je pripomogel, da so člani redakcije v teh dneh, za drobne službene opravke prav radi sedli na ta motocikel v malem. Vsi po vrsti so bili navdušeni, saj je vžig prava udobna in kljub čudno speljanim kolesarskim stezam v Ljubljani, manj za mudna kot vožnja z avtomobili.

Prednje teleskopske vilice in zadnje nihajne, optre z blažilniki, poskrbijo, da je vožnja tudi po makadamskih cestah povsem nenaporna, dokaj udobna. Dolga in kratka lok poskrbi za varno vožnjo tudi ponoči.

Morda bi mu lahko očitali, da nima zavorne luči, ki za take motocikle res da ni predpisana, ne bi pa bila med vožnjo v gostem mestnem prometu, med množico kolesarjev, prav nič odveč. Še posebno prav pa bi prišla za kratke skoke po opravih vdolna ključavnica, kakršno imajo njegovi močnejši bratje. In to še toliko bolj, ker kljub vsem dobrih lastnostim Tomosovega avtomatika le ne moremo pozabiti, da je za njega treba odšteti kar lep kup denarja in ker najrazličnejše ključavnice za kolesa niso najbolj pripravne.

No, in ko smo že pri ceni, ki je zdaj zaradi nižjega prometnega davka nižja, je še vedno nerazumljivo in nedopustno, da ob težavah, ki jih ima naša industrija, dopuščamo prodajo vzhodnih motorjev po tako nizkih dumpinskih cenah, saj je na primer 150 kubični vzhodno-nemški MZ le dobrih 1000 dinarjev dražji od avtomatika 3 K, ki v trgovini Slovenija avta stane 5850,50 din.

In tako tudi odločitve, ki jih je bilo slišati tudi v naši redakciji: „Kar kupil ga bom!“ pri nekaterih je zgubijo na veljavi in odločnosti.

Tekst: KETI ANDRAŽ
Foto: MARJAN ZAPLATIL