

Premalo poznamo rezultate dela domačih strokovnjakov, premalo cenimo domače znanje. To je postala že neugledna folklorna navada.

Le manjši del dosežkov nam je viden v vsakdanjem življenju. Ne verjamete?

Za zidovi Tomosovega Instituta so shranjeni številni izdelki, ki se ponajso tako s tehnično kot vizuelno zanimivostjo: ohranjeni pozabi, ker je zmanjkalo sape, da bi iz raziskovalnih oddelkov prešli v proizvodnjo in na trg.

Krona dolgoletnih prizadevanj Tomosovih tehnikov je paleta dirkalnih 50 kubičnih motociklov, ki bolj ali manj zaprašeni pričajo o izjemnih dosežkih domačih strokovnjakov. Tudi za šport je tik ob posegu v sam vrh zmanjkalo sape.

Zadnje čase je bilo iz koprškega TOMOSA malo slišati. Vse je kazalo, da je pomalem krepko zmanjkalo sape, pa čeprav smo bili na redkih domačih sejnih deležni predstavitev zanimivih modelov cestnih in terenskih mopedov. Toda konkretnih besed ali napovedi je bilo malo, boljše rečeno nič. Slišati je bilo le, da so zanimivi novinci namenjeni tujemu kupcu: izdelani so bili v Tomosovem podaljšku na Nizozemskem.

Skratka, domačemu kupcu prave novice niso bile usojene. Spreminjanje proizvodnega programa je temeljilo predvsem na drobnih popravkih v stilu tu nekaj kroma več – tam nekaj barve manj.

V letošnjem letu pa je prišlo do opaznejših premikov. V vodstvu Tomosa je prišlo do kadrovskih sprememb, na čelo poslovodnega odbora je stopil dinamičen strokovnjak, Viktor Markežič, ki je zadnja štiri leta kalil prijeme v tomosovih obratih na Nizozemskem in s tem botroval nastanku nove generacije Tomosovih mopedov.

BT 50

Moped, ki je v manjšem številu že prišel v domače trgovine in požel obilo zanimanja tako mlajših kot manj mlajših poznavalcev dvokolesne motorske tehnike, izhaja iz modela, ki je bil

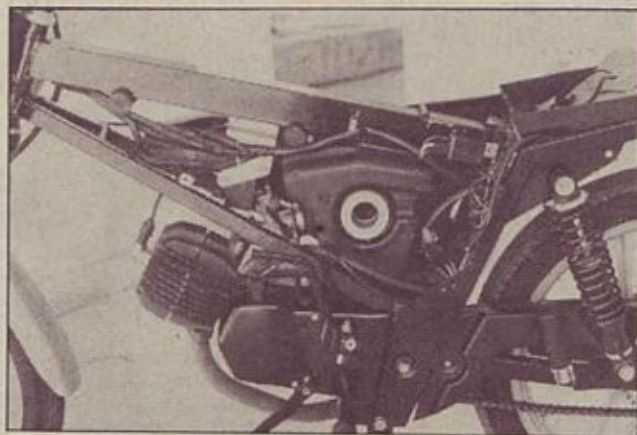


BT 50: moped, ki koketira z motocikli

Vozili smo – Tomos BT 50

Znanilec premikov

Tomos je s prodajo mopeda BT 50 pokazal, da se prebujata



Brez plastike: okvir posnema konstrukcijo okvira mopeda kros 50 junior, zajeten zračni filter uspešno duši sesalne šume

razvit za nizozemsko tržišče in se prodaja pod oznako AT 50. Med obema modeloma na oko ni opazne razlike: AT 50 je le toliko drugačen, da je prilagojen nizozemskim predpisom o

največji hitrosti in potrebni opremi.

Zanimiv je nastanek novinca. V želji, da bi Tomos na Nizozemskem razširil svojo ponudbo in si s tem zagotovil večji delež na

tržišču, se je izkristalizirala ideja o realizaciji mladostnega mopeda, s kakršnim je recimo Honda povsem zadela okuse mlajše generacije kupcev. Ideja datira v leto 1984. In le dobro leto kasneje je moped AT 50 dosegel nizozemski trg! V tistem času je lestvica najbolje prodajnih mopedov na nizozemskem dodelila prvo mesto firmi Puch, drugo Hondi in tretje Tomosu.

Do proizvodnje novinca v Koprju je minilo leto in pol, v prodajalne pa je prispel konec letošnjega šolskega leta.

Priznati je treba, da moped prinaša prepotrebno svežino na domači trg in da je povsem v skladu z gibanji v tujini: zanimiva, športno elegantna oblika, bogata oprema, koketiranje z dvokolesniki višjega razreda. Podroben pogled pa pokaže, da je imel Tomos veliko tega doma že dolga leta. Kajti okvir mopeda BT 50 je po zasnovi enak okviru upokojenega modela kros 50 junior, le da je sedaj izdelan namesto iz okroglih jeklenih cevi iz kvadratnih. V dvojni okvir je obešen motor, ki ga tudi poznamo že vrsto let in izhaja iz legendarne »petnajstice«, ki je bila v marsičem verna kopija tomosovih cestnih hitrostnih GP dirkalnikov. Skratka, znan in preizkušen ter isker stroj doživlja svojo drugo mladost bogatejši za drobne popravke na sesalno-izpušnem sistemu, ki so pripomogli, da je motor ob enaki moči v srednjem območju vrtljajev lažje vozen. Povsem nova je izpušna cev motno črne barve, ukrojena po dirkaških izpuhih, z zajetnim in všečnim dušilcem hrupa na koncu.

V oči bode design, všečen mladostem, ki daje BT-ju pravšnjo noto privlačnosti. Prednji polovični oklep, rezervoar za gorivo, bočni stranici, repek za »dvanadstropnim« sedežem in prednji blatnik so oblikovno usklajeni in všečni kovinsko sivo obarvani. Živahnosti služi modro rdeča bordura preko bočnih

Tehnični podatki

Motor: enovaljni, dvotaktni, zračno hlajen, vrtina x glib 38 x 43 mm, prostornina 49 kubicov, kompresija 11:1, vžig brezkontaktni iskra; sklopka večploščna v oljni kopeli, petstopenjski menjalnik. **Okvir:** dvojen iz jeklenih kvadratnih cevi, spredaj teleskopska vilica Marzocchi, zadaj Marzocchi nastavljalna blažilnika, nihajna vilica.

Kolesa: aluminijasta, gume spredaj 2,5-17, zadaj 2,75-17. Spredaj kolut Ø 220 mm, zadaj boben Ø 125 mm.

Elektrika: 12V90w, prednji žaromet 12V 45/40 W + 12V 3 W; zadaj 12V 5 W, stop luč 12V 15W.

Dolžina: 1815 mm, nosilnost 150 kg, teža brez goriva 70 kg.

Rezervoar: za gorivo 9,5 l, poraba 3 l na 100 km, gorivo 4% mešanica 86 oktanskega benzina in olja za dvotaktni motorje.



Tomosov moped BT 50 je odlikovno uspel izdelek, ki zadovoljuje tudi zelo kritične okuse

stranic, oklepka in rezervoarja goriva. Kovinska sivina poudarja zanimiva lita kolesa. Vsi ostali deli mopeda pa so odeti v športno črnino.

Preseneča in razveseljuje hkrati bogastvo opreme: tu so aluminijasta lita kolesa, hidravlična kolutna zavora na prednjem kolesu, spodobna in učinkovita prednja teleskopska vilica, par zadnjih nastavljivih blažilnikov, dobro vidni smerokazi in dovolj velika prednja in zadnja luč, dobre ročice na krmilu s povsem motociklističnimi stikali ter zanimiva armaturna plošča, ki jo tvori okrogla instrumenta (merilnik hitrosti s števcem prevoženih kilometrov, merilnik vrtljajev) ter kontrolni lučki. Poudariti velja, da je sedež z lahko to snemljiv z mopeda, pod njim pa je plastična školjka za odlaganje drobnarij in najnujnejše orodje.

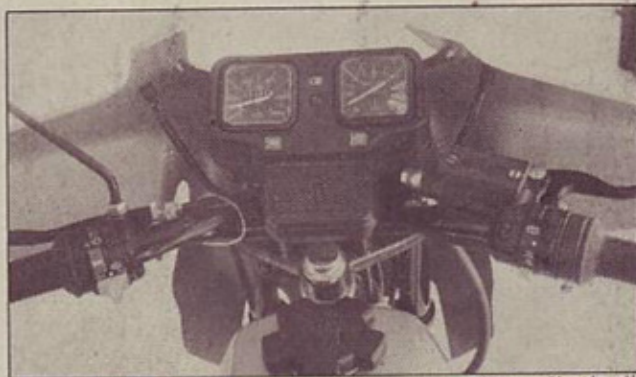
Srečanje z mopedom BT 50 je srečanje s prvimi motorističnimi



BT 50 odlikuje bogata oprema



Dobra, uvožena oprema: Marzocchi vilica, Grimeca aluminijasta kolesa in zavorni kolut



Vozniku na obeh: pregledna armaturna plošča, odlične ročice in stikala

koraki. V tistih letih so bile cenjene »petnajstice«, ki so bile povsem v koraku s svetovno modo: pet prestav, dobre zavore, zelo živahen motor in tudi dovolj hiter. Tudi BT 50 je tak, le veliko dopadljivejši in pogodu zahtevnejšim okusom.

Ob vžiganju motorja zamašišče ročico čoka: na uplinjaču je gumb, pritiskač, s katerim po nekaj pritiskih napolniš lonček uplinjača. Nato je dovolj odločen pritisk na kick štarter – brez privede ročice plina na krmilu in motor vžge. Zvok izpušne cevi je

prijetno mehak.

Voznikov položaj v sedežu in na krmilu je celo prijetnejši, kot bi pričakoval na mopedu. Ročice so mehke in točne, enako stikala, manj točni so kazalci na instrumentih, ki zadržujejo v vibracijah, normalnih, enovaljnega motorja.

Med našo preizkušnjo je moped nabiral kilometre v mestni gneči, na magistralnih cestah, tudi po delu avtomobilske ceste, po obmorskih vijugah. Za vožnjo je lahkoten, v suhem odlično zavira, v mokrem je prednji kolut v prvih hipih zaviranja prešibak. V mokrem tudi nagaja kovinska zaščita na kapici vžigalne sveče in takrat motor kih, hrope, rad utihne. Rešitev je v montaži kapice iz silikonske gume, ki kljubuje vlagi, vendar tako motor postane izvor radijskih motenj, v hipu navzkriž z zakonom in dobrim počutjem poslušalcev.

Vzmetenje povsem ustreza zahtevam, nastavljiva blažilnika sta kos tudi večji teži za voznikovim hrbtom. In tudi motor je kos zahtevnim željam, v mopedovskih okvirih seveda. Kljub temu pa je s hitrostjo nekaj nad 80 km na uro dovolj hiter, da drži korak s prometnim vsakdanjikom. Nekaj več moči v motorju in nekaj višja hitrost pa bi bili v tej »obleki« povsem pogodu. Upokojena »devetdesetica« je bila po tej plati ustrežnejša.

Pripombe? No, v mokrem prednji kolut ne reagira željam primerno, po nekaj deset kilometrih sta odleteli matici, ki učvrščujeta zadnjo nihajko v ležišču (nakup dveh matic s plastičnim jedrom je ob majhnem izdatku povsem rešil to težavo), ključavnica za zaklepanje krmila se je rada zaklenjena zataknila. Ročnemu prestavljanju mopeda v garaži ali na parkirišču pa bi bil močno v prid ročaj ob strani. Toliko!



Pod sedežem: prostor za orodje in drobnarije

Poziv kupcem Tomosa BT 50

V času zaključevanja zapisa s preizkusa mopeda BT 50 smo bili povabljeni v koprski TOMOS, kjer so nas obvestili, da so s pričetkom prodaje mopeda BT 50 zasledili nenormalno visok procent okvar na brezkontaktnih elektronskih vžigalnih sistemih, ki jih dobavlja tovarna ISKRA.

Ugotovljeno je bilo, da so na visokih vrtljajih pregrevali magnetni prožilci, vgrajeni na statorju magnetnega brezkontaktnega vžiga. Takoj so ustavili nadaljnjo proizvodnjo mopeda BT 50, ki bo ponovno stekla ob odpravi napake na vžigalnih sistemih. S strokovnjaki ISKRE so odpravili težave – vendar, ker je prožilnik del, uvožen iz ZDA, ni bilo mogoče takoj dobaviti večjih količin brezhibnih vžigalnih sistemov za nadaljevanje montaže.

Sedaj TOMOS predvideva normalne dobave vžigalnih sistemov za prvo polovico meseca oktobra. Zato pozivajo od 20. oktobra naprej vse kupce mopeda BT 50 na brezplačen kontrolni pregled v pooblaščenih Tomosovih servisnih delavnicah, kjer jim bodo zamenjali vžigalne sisteme.