

MOTOCIKLIZEM

UREJA MITJA GUSTINČIČ

Že dobrih petnajst let, raje kakšno leto več, je v Tomosovem hlevu moped avtomatik tisti konjič, ki največ obeta.

Oblikovan in zasnovan je bil tako, da je legel v srce mnogim: prijeten za oko, sprejemljiv denarnici, nezahteven za vožnjo, dovolj kvaliteten. Tudi na tujem je zbudil zanimanje med kupci.

Test: »TOMOS COLIBRI«

VEČ KOT MOPED

Sčasoma pa je dozorela potreba, da se staremu avtomatiku (s proizvodno oznako A3) najde še boljši naslednik. Potreba je prerasla v projekt, ki se ga je povsem ob koncu dela prijelo ime »colibri«, po prvencu, ki je Tomosu ustvaril dobro ime.

Domači javnosti je Tomos svoj colibri predstavil konec jeseni 1988. v Portorožu. Sočasno je bilo v tovarni pripravljeno vse za izdelavo prve serije colibrijev in kmalu potem je bilo mogoče colibri tudi kupiti.

Uradna predstavitev colibrija tujini je bila lansko jesen na salonu motociklov v Milanu. Pozornost je bila namenjena Italijanom, kjer gredo tovrstni mopedi dobro v denar. Je pa tudi konkurenca številna in ostra: colibri je specializirani tisk dobro ocenil.

Colibri, ki smo ga vozili, je bil med prvimi na naših cestah. Zbuja je pozornost in zanimanje in priložnostni vozniki so ga vračali s pohvalami. Tudi s presenečenjem, ugodnim seveda, kajti moped prinaša veliko svežine.

Sama po sebi se utrne primerjava s starim avtomatikom, ki je še vedno povsem spodobno vozilce. In človeka zares ugodno preseneti, ko ugotovi, da novi avtomatik ponuja še veliko več. Vprašanje, ali je mogoče iz »kolesa s pomožnim motorjem« sploh narediti več, je povsem nemestno. Odgovor je v vseh smereh pritrdilen!

Colibri so v italijanskem uglednem mesečniku Motociclismo testirali in zapisali (povzemo v telegrafskem slogu): Colibri iz Kopra: novi moped bo spremenil naše mnenje o vozilih, ki prihajajo iz Vzhodne Evrope in so običajno po oblikovni plati za časom. Ta mali Jugoslovan se predstavlja z obleko, zasnovano pri Giugiaru. In to se mu vidi!

Zelo skrbno so izbrane komponente s stikali, ki so vredna naših (italijanskih!) najboljših izdelkov... razdalje med krmilom, sedežem in stopalkami so ustrezne, tako da je počutje voznika tudi po dolgi vožnji prijeto... avtomatski menjalnik dovoljuje tudi premagovanje ostrih klancev... zavore so nas najmanj prepričale, čeprav jih je mogoče lepo dozirati, le v nepredvidljivih pasteh mestnega kaosa so komaj zadostne... odlične vozne lastnosti, okretnost, colibri je vedno prvi pred semaforjem... briljantna poraba, 77,2 kilometra z enim litrom mešanice.

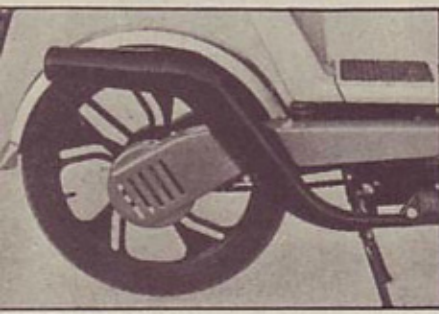


Colibri je za vožnjo igrivo preprost in očem prijeten.

podatek, da motor zmore za 32% večjo moč pri nižjem številu vrtljajev in hkrati streže z ugodnejšim navorom. Motor je na sesalni strani opremljen z lamelnim ventilom, ki preprečuje izgube eksplozivne zmesi v fazi kompresije skozi sesalni kanal. Kombinacija z dognano izpušno cevjo pa se ob že omenjenih boljših izkoristkih zrcali v dejstvu, da hitrost vozila ne narašča prek z zakonom določene meje, kar koristi trajnosti motorja.

Motor calibra je nov tudi v notranjosti. Omenimo natančneje vleženje motorne gredi, vpetje bata v ojnico prek igličastnega ležaja (zato lahko motor deluje le z 1%-mešanico kvalitetnega olja za dvotaktne motorje v gorivu), nova in močnejša je sklopka, novi so zobniški prenosni. Vse novosti, kombinirane s proizvodnjo na sodobnih, numerično krmiljenih strojih, se kažejo v zares tihem delovanju motorja, ki je za okolico malodane neslišen!

Novi motor je vpet v nov okvir, izdelan iz jeklenih profilov



Izpuh sledi liniji mopeda, zvok je ušesom prijeten



Motor, nova konstrukcija, odlične lastnosti



Preklopni smerni kazalci pridejo prav v prostorski stiski

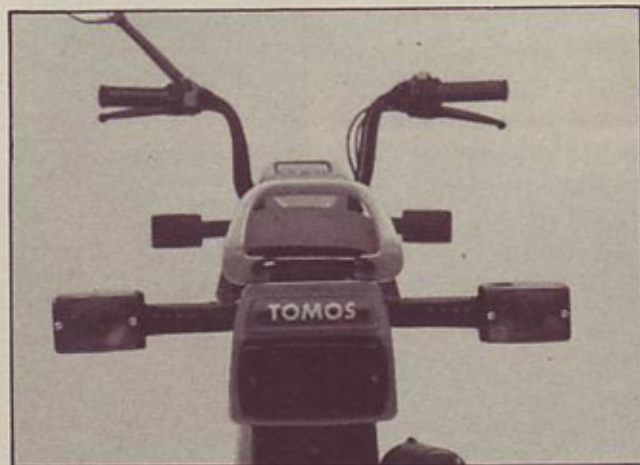


kvadratnega preseka. Okvir v Tomosu varijo roboti, kar je še korak bliže k zagotavljanju višje kvalitete. Vpetje motorja v okvir je zanimiva rešitev: motor, izpušna cev, zadnja nihajna vilica, sklop zadnjega kolesa z verigo vred sestavljajo enoto, ki je obešena v okvir in podprta z mono blažilnikom.

Ze bežen pogled razkriva, da je tudi zunanost colibrija povsem nova. Tu so petkraka kolesa iz lahke litine, ličen rezervoar goriva, ki se podaljšuje v nožni »počivalnik«, nad katerim je konzola, ki nosi sedež s prtljažnikom in zadnjim, drugim blatnikom. Nova in zelo piročna pa

tudi pregledna so stikala na ročicah. Skratka, elementov, ki jih poznamo na starem avtomatiku, ni opaziti na colibriju, kar priča, da je razvojni team, ki je sodeloval z Giugiarovo oblikovalsko hišo, vzel pod drobnogled vsak detajl.

Vožnja z novim avtomatikom, ime colibri gre tudi drugače govorečim tekoče z jezika, je prijetna. Odkriva ugodje, ki ga daje



Kvalitetna oprema



premišljeno zasnovano in pozorno izdelano vozilce.

Pipica za gorivo je vgrajena ob dnu rezervoarja, tik pred »nožnim počivalnikom«, tako da je enostavno dosegljiva in roke ostanejo čiste.

Zagon motorja je lahkoten, z nožnim zaganjalnikom. Motor

vžge vsakič takoj in zaprede s komaj slišnim zvokom. Ob dobrem olju v gorivu in s tem nižjem odstotku mešanice se tudi ne kadri iz izpušne cevi. To pa pomeni, da ni moteč za okolico in je tako o merilih varstvenikov okolja neškodljiv. Dodajmo še, da na colibriju ni materialov, ki

Tehnični podatki

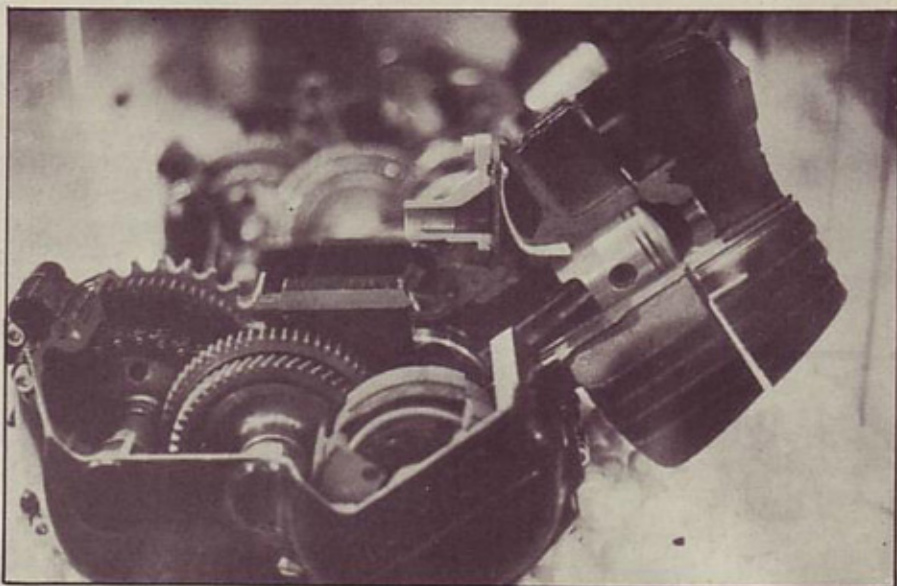
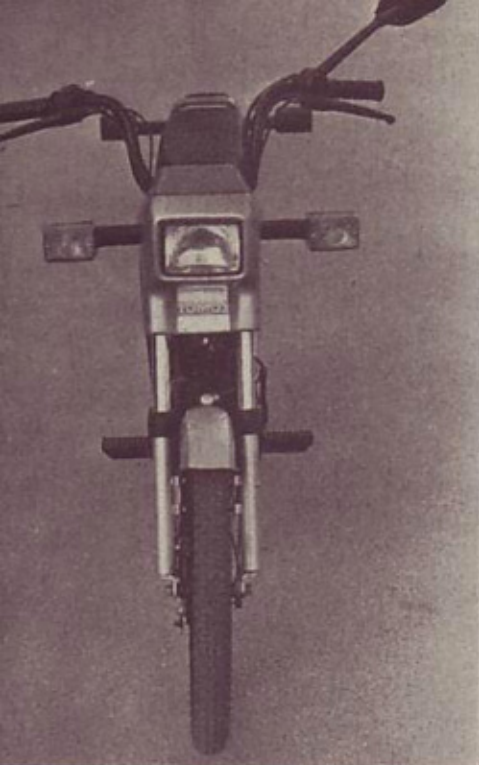
Motor: zračno hlajen enovaljni dvotaktni, sesanje prek lamelnega ventila v sesalnem kanalu – prostornina 49 ccm – vrtna x gib 38 x 43 mm – kompresijsko razmerje 1:9,1 – uplinjač Dell'Orto 14-12 – svečka bosna F 80 – električna napeljava 12V – mazanje z 2% mešanico (1% s kvalitelnim oljem za dvotaktno motorje) – nožni zaganjalnik;

Prenos moči: avtomatski dvostopenjski menjalnik – avtomatska centrifugalna sklopka – veriga;

Okvir: enojen cevni iz jeklenih profilov kvadratnega prereza – spredaj teleskopska vilica s hodom 70 mm – zadaj mono blažilnik s hodom kolesa 84 mm – gume spredaj/zadaj 2 1/4 x 16 – zavore spredaj/zadaj bobnasta Ø 90 mm

Dimenzije: dolžina 1740 mm – medosna razdalja 1115 mm – višina 980 mm – višina sedeža od tal 780-825 mm – teža brez goriva 57 kg – rezervoar 3,75 l;

Zmogljivosti: moč motorja 1,8 kW (2,4 KM) pri 5200/min – največja hitrost 49 km na uro.



Pogled v drobovje
– lamelni ventil v
sesalnem kanalu

Oprema je bogata. To pomeni, da sta na colibriju dva na kolesi povezana blatnika z zaključno strešico proti zalivanju nog v dežju, dobro vidni smerni kazalci so vgrajeni na preklonih pecljih, tako da je tudi parkiranje v tesnem prostoru lažje, na levi strani krmila vgrajeno ogledalo je dovolj daleč stran, da je

v njem mogoče videti cesto in ne lastnega kormolca, za sedežem je prtljažnik z drsno ročico za pričvrstitev prtljage (toda povezovalna elastika je še vedno priporočljiva, kajti drsna ročica je bolj uporaben ročaj za lahkotno ročno prestavljanje mopeda), en ključ zaklepa tako moped kot sedež, pod katerim je nekaj malega prostora za orodje, pregleden in očem všečen je tudi števec, vtisnjen v okrov, ki z vrhnje strani prekriva krmilo in masko žarometa.

Morda bi lahko kaj pripomnili o zavorah, obeh bobnastih, ki sicer dobro ustavljata, toda med zaviranjem ne dajeta povsem prepričljivega občutka. Obe zavorni ročici na krmilu (nogi ne delata nič, le počivata na nožnih oporah!) je treba odločno stisniti, občutek v rokah pa je pretirano elastičen.

Vtis po nekaj več kot tisoč prevoženih kilometrih je prijeten – colibri si je prislužil petico, rečeno po šolsko. Najboljša ocena gre tudi porabi goriva, ki je – zanemarljiva. Povprečno oceno pa zasluži colibrijeva lakirana površina. Sicer je v kombinaciji metalno sive, živahno modre in črne uglajene, toda pogrešamo lesk v laku. Italijanski konkurenti so nam po tej plati lahko vzor.

vsebujejo azbest (zavorne obloge, sklopka, tesnila).

Le trenutek ogrevanja na mestu je potreben, da se motor tekoče odzove ročici plina. Zatem pa – priviješ plin, colibri nežno spelje, živahno pospešuje, ob tem prestavi iz prve v drugo prestavo in doseže svojo največjo hitrost blizu 50 km na uro. Enostavno kot le kaj. In zelo nežno. Kajti pospeševanje je tekoče, brez premora ob prestavljanju menjalnika, brez cukanja v motorju, kar se je pri colibrijevem predhodniku rado dogajalo.

Na colibriju se prijetno sedi. Le ob sedanju nanj oziroma sestopanju z njega je treba vedeti, da je to potrebno opraviti »po žensko«, kot se rado reče gibom, ko voznik potegne nogo med rezervoarjem goriva in sedežem. V nasprotnem primeru, ko voznik vihti nogo prek sedeža, bo z malce nerodnosti odlomil zadnji smerni kazalec. Nam se je to zgodilo v prvi uri vožnje – dvakrat.

Sedež je udoben in dovolj velik tudi za dve zadnjici, kar pomeni, da je na njem mogoče najti povsem primeren položaj. Pa še po višini in hkrati smeri je nastavljiv za popolnejše dobro počutje. K dobremu počutju prispeva tudi vzmetenje, spredaj teleskopska vilica, zadaj mono blažilnik, oba povsem na nivoju zahtev.

Soliden okvir, dobro vzmetenje, geometrija, ki zagotavlja smerno stabilnost in hkrati igrivo okretnost, in seveda mehko se odzivajoči motor pomenijo harmonijo, ki omogoča varno, udobno in sproščeno vožnjo. Na

isto temo je narejeno tudi krmilo s kakovostnimi ročicami in dobriimi (vidno označenimi) stikali, tako da moped sede v roke z dobrim občutkom.

IV. MEDNARODNO SREČANJE MOTORISTOV

ENDURO PLANINKA '90

Maribor, Pohorje, 18., 19. in 20. maja
Informacije na tel.: (062) 603-211 ali 35-386



**JEKLO
TEHNA**

**JEKLO
TEHNA**

Mitja Gustinčič