

TOMOS CROSS 50 JUNIOR

Poskočen in lep

Diploma „Dober dizajn“, ki si jo je tovarna motornih koles Tomos iz Kopra prislužila z motociklom tomos cross 50 junior na letošnjem mednarodnem sejmu tehnike v Beogradu in diploma za izvirno obliko in zasnovano tega najnovjšega dvokolesnika iz Kopra — prisodili so jo konstruktorju Janezu Imperlu — sta več kot zasluženi.

Tomos je namreč že od samega začetka, ko je po licenci avstrijske tovarne Puch začel izdelovati motorna kolesa, pa vse do te njihove najnovjše „karte“, ne vam kolikokrat dokazal, da ga držijo pokonci zagnani navdušenci z zdravimi in že kar genialnimi zamislimi. Čeprav je denarja vedno primanjkovalo, so razvili krmini motor tomos 4, ki je med najboljšimi v Evropi. Prav te dni je dobil novo priznanje: mednarodno nagrado za kakovost. Če napaletno še naprej, ne moremo mimo uspehov Tomosovih dirkalnikov na tekmovalnih za svetovno prvenstvo v razredu 50-kubičnih motornih koles.

POSKUSNA SERIJA

Že začetno pobiranje lovrik jim je spet preprečila preplivna blagajna. O stalnem iskanju novih idej govori množica različnih modelov Tomosovih mopedov. Colibrijem, ki so na naših cestah že vsakdanost, so se pridružili mopedi brez izpita, ki se jim je letos pridružil najnovjši: automatic 3. Drugo leto bodo začeli serijsko izdelovati nagradien cross model in izpopolnjeno inačico colibrija 15, ki so ga poimenovali s sodobnim imenom — hippie.

Tekmovalna v moto crossu so navdušila množico privrženecv motoriziranega športa. Temu so prodajni strategiji v tovarnah znali

prislunhiti in kaj kmalu so se na trgu pojavila motorna kolesa od 50 kubikov naprej, ki so bila na zunaj podobna tekmovalnim strojem. Res je, da so resne tovarne prilagodile tudi konstrukcijo teh motorjev in se tako s takim dvokolesnikom vozite po cesti in čez drn in strn.

Tudi v Tomosu so podobno mislili. Odločili so se za resnejšo pot in izdelali mali motocikel z vsemi tekmovalnimi lastnostmi in pravi športnim videzom.

Pametno so še enkrat ukrepali. Izdelali so poskusno serijo, ki jo sedaj izpopolnjujejo in dodeljujejo. Že prej je bil Tomos edini, ki je z navseti, moralno in materialno podporo vzgajal mlade navdušence za kros, da so lahko z bolj ali manj ročno predelanimi mopedi tekmovali v razredu do 60 kubikov.

Prav tem so Koprčani zdaj zaupali nekaj prototipov, s katerimi so nastopili že na prvem državnem prvenstvu in si priborili prva tri mesta. Taka tekmovalna so res trda in prava preskušnja za nove mopedce. Serijski modeli bodo že na samem začetku prave proizvodne odrešeni otroških bolznic. Že po dveh tekmovalnih so maršikaj izpopolnili in tomos cross 50 junior, ki so nam ga dali na preskušnjo, je že precej bolj zrel kot prvi iz poskusne serije. Kupci, ki se bodo pomladi odločili za ta dvokolesnik, se bodo lahko brez skrbi postavljali z njim po cestah in po brezcestju. Moped je narejen tako, da ga lahko brez težav registrirate kot vsako drugo motorno kolo.

PRESKUŠENO IN OKREPLJE-NO SRCE

Dvokolesnika, ki bodo namenjeni za vsakdanjo vožnjo, bo pogajal motor z 49 kubiki in 7,5 KM.



Prednje vilice odlično pobirajo še tako globoke luknje in zelo učinkovito ublažijo dolge in visoke terenske skoke, ki jih Tomosov cross zmore. Kromiran prednji blatnik mladostno in lepotno deluje.



Žaromet z zaslončano in dolgo lučjo je zavarovan s kovinsko mrežico, ki ima dokaj modni nadih. Balanca je ojačana s prečnim nosilcem.



Za vožnjo po terenu so ti motocikli opremljeni z grobimi terenskimi gumami (na našem testnem je taka te zadaj), ki pa niso najbolj primerne za hitro vožnjo po cesti.

Vse te konje izvajajo iz motorja, ki je enak vsem tomosovim colibrijem. Pri vseh izvedbah — od mopeda z 2,5 KM pa do cross modela — sta vrtna in gib enaka. Moč spreminjajo s spreminjanjem krmilnih časov zapiranja in odpiranja kanalov in z večanjem števila vrtljajev, kar vse neuničljivi motorček potrepljivo prama. Motor v rumenem poskočalu se pri največji moči vrti s 7500 vrtljaji v minuti. Ima krajši bat, ki namesto pri 140 stopinjah odpira pri 170 kotnih stopinjah. Izpušni kanal so pomaknili za 2 mm navzgor. Seveda k povečanju moči sodi tudi večja glavna šoba v uplinjaču. Na pogled se motor cross 50 juniorja razlikuje od petnajstice le po namestitvi uplinjača. Pritrjen je na sredini valja, pri colibriju 15 pa je sesalna cev ob strani valja.

Pravo tekmovalno obliko ima izpušna cev z nenavadnim glušnikom, ki je nataknen na koncu cevi in ga za vožnjo po terenu lahko snamete. Konstruktor trdi, da glušice ne zmanjša moči. Le toliko ublaži glas, da so lahko vozite po cesti.

Prva večja sprememba na predseriji je kraji prehod med prvo in drugo prestavo. Take menjalnice bodo zdaj vgrajevali tudi v colibrje 15. Petstopenjski menjalnik predstavljate z nožnim vzvodom. Kot pri pravih motociklih za moto cross tekmovalnja tudi pri Tomosovem 50 kubičnem lahko predstavljate brez sklopke. Le-ta je lamelna in teče v olju, enako, kot pri običajnih mopedih.

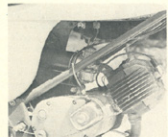
Med motorjem in menjalnikom je vgrajena prestava v razmerju 1: 4,066. Skupna prestava razmerja menjalnika — od motorne gredi do primarne veržnika — so v prvi prestavi 1: 17,62, v drugi 9,21, v tretji 6,47, v četrti 5,05 in v peti 4,37.

Veržni primarni zobnik ima 14 zob v običajni serijski izvedbi in je z veržnim zobnikom (42) na zadnjem kolesu v razmerju 1: 3.





Nenavaden dušilec zvoka na izpušni cevi je pritrjen z vijakom. Lahko ga snamete, tedaj pa s temi motorciklom ne smete na cesto. Rezek, dirkalni zvok bo šel na živce tudi sprhajalcem v gozdu. Zanimiva je pritrjevalna izpušna cevi z (varnostni) zaponki, podobni nosilec. Ta vodi izpušno cev, ki je zasnovana tako, da nosi samo sebe.



Motor z 49 kubični in 7,5 KM ima uplinjač na sredini valja. Dve polovici za bencin skrbita, da iz obeh polovic posode za gorivo izteče mešanica. Vse motor je vpet v pločvinasti vezni sklop, ki je vključen v cevni okvir.



Posoda za gorivo, spodnji del sedeža iz poliuretanske pene in zadnji blatnik so v enem kosu izdelani iz poliesterske smole, ojačane s steklenimi vlakni. Poskev, namenjena za startno številko, domiselno zaključuje celoto in je iz istega materiala.

Če želite bolj hiter ali bolj močan motocikel, zamenjate verižnike. Spredaj lahko izbirate med zobnikoma s 13 ali 15 zobmi, zadaj pa med verižnima zobnikoma 40 ali 44. S serijskim razmerjem smo medu namerili hitrost 79 km na uro. Po tovarniških podatkih premaguje novi model 80-odstotne klanice. Z zamenjavo verižnikov doseže cross 50 junior, po besedah mehanikov iz Kopra, hitrost do 110 km na uro. Če pa izberete tako kombinacijo verižnih zobnikov, da je mopod za cross še bolj močan, premaguje še strmejše klanice. Toda že s serijskim prestavnim razmerjem sem se v strmih klanicah prej prevrnil vznak; motorček pa le ni obne-mogel.

VŠTRIC S TUJIMI TEKMECI

Večina evropskih proizvajalcev podobnih mini motociklov vgrajuje v svoje okvirje odlični Sachsov 50 kubični motor s šestimi prestavami. Tudi drugo — razen zasnovane in okvirja — kupijo ti proizvajalci. Če primerjamo, ugotovimo, da je v Tomosovem cross 50 juniorju, razen vzmetenja in koles, še največ dela domačih konstruktorjev.

Po vse, kar bi bilo predrago izdelovati doma, so Koprčani skočili čez mejo, k Italijanom. Prednje vilice — znamke marco — imajo 110 mm giba in so opremljene z oljnimi vzmetnimi blažilniki.

Zadnja blažilnika sta najboljša, kar se ta hip dobi na trgu. Združena sta s progresivno vijako vzmetjo in imata trostopenjsko nastavitev. Gib je 80 mm. Vse to, skupaj z uvoženimi ojačenimi platišči, močnejšimi zavornimi bobni s jeklenim vencem za napere in grobimi tarenjskimi gumami, je ugašeno vpeto v močan, cevni okvir. Celoto zaključuje: posoda za gorivo, sedež in zadnji blatnik — vse v enem kosu — iz plastike. Zadnje kolo je voden z nihajnimi vilicami, ki so vpete med nosilne plošče tik za motorjem. To preprečuje prenataganje verige. Konstrukcija in ugašeno vzmetenje in blaženje dovoljujejo skoke, dolge več kot 10 metrov in visoke tudi po dva metra.

Slika na naslovnici ni fotomontaža, pa tudi motociklu se pri večkratnem ponavljanju skoka na zahtevno fotoreporterja, ni skrivil niti las. Vozniku seveda tudi ne. Je opornika za noge sta se pri sicer mehkom doskoku povsila. Velik in močan pedal za zadnjo zavoro in velika zavorna bobna zanesljivo zavirata in ustavita cross 50 junior pri strmi vožnji nizdol in prav tako pri največji hitrosti na cesti.

Poraba goriva se ujema s tovarniškimi podatkom: za vožnjo po cesti 2,8 litra na 100 km. Med vožnjo čez drn in strn nismo mogli zmeriti porabo na 100 km, ker mopod pak nima kilometrskega številca. Vožnja, večinoma v prvi in drugi s polnim plinom, precej poveča žrejo nezaustavljivega jeklenega konjička. Mešanica je 4-odstotna, zmešana pa mora biti iz super bencina in dvotaktila. Ker pa na nobeni čvrtaki (razen v Kopru) nimajo pripravljene super mešanice, smo mešali gorivo kot v starih časih — v posebni posodi.

Tomos cross 50 junior je brez dvoma nov dosežek konstruktor-



jev iz Kopra. Priročen za mestno vožnjo, dovolj hitar za potovanja, ki jih lahko podaljšate po gozdnih poteh in stezah. Odlični petstopenjski menjalnik se prestavlja izredno natančno in brez zatikanja. Skupno s 7,5 KM močnim motorjem naredita malega terenca po videzu in srcu navduša živahnega in poskočnega. Med preskušanjem nam je ponagajal uplinjač, ki se je pretresel in zalival. Za hitrosti, ki jih cross mopod dosega, lepo oblikovan žaromet ne sveti dovolj močno.

Še preden sem spoznal vse njegove vrline in zmogljivosti, se mi je mali rumeni poskoček močno priljubil. Ljubezem na prvi pogled je deloma ohladila cena, za zdaj še informativna, je pa vseeno že kar okroglih desetstisoč dinarjev. Še bolj — toda vseeno ne popolnoma — mi je ohladila navdušenje po motoriziranem trimu, ljubosumna pripomba moje boljše polovice, čes da je že zadnji čas, da me sreča pamet. No, kljub vsemu temu mislim, da najnovější dosežek Tomosovih konstruktorjev ne bo navdušil le športno in tekmovalno nastrojene mladeniče...

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: anovajni — dvotaktni — značno hlajen — gib in vrtna 43 x 38 — giba prostornina 49 kubicov — kompresija 10 : 1 — največja moč 7,5 KM pri 7500 vrtaljnih na minuto — uplinjač tanj, glavna loča 78, svečka Bostri F 80 ali F 100 — električna napetost 6 voltov vžig magnetni — dinamo 6 voltov 17 vatov.

Prenos moči: pogon na zadnje kolo z verigo — sklopka z lamelnimi v olju — 5-stopenjski menjalnik

Kolesa: posebni platiči za kros — spredaj 2,50 x 19, zadaj 3,00 x 17; pritisk v prednjih zračnicah 1,2 atm., v zadnji 1,4 atm., gib pred. vzmeti — 110 mm, gib zadnjih vilic 80 mm — premer prednjega zavornega bobna 135 mm, premer zadnjega 118 mm

Teže in mere: dolžina 1800 mm, medosna razdalja 1200 mm, višina 1000 mm

Teža praznega motocikla 65 kg — prostornina posode za gorivo 8 litrov, olje v menjalniku 0,4 l

Zmogljivosti: največja hitrost pri serijskem razmerju zobnikov 79 km/h, premaganje vzponov do 80 odstotkov — poraba goriva (vožnja po cesti 2,8 litra na 100 km)