

Motocikel je zanimivo in všečno oblikovan, aktualen in pomeni osvežitev tržišča

Vozili smo – tomos CTX 80

Enduro sodobnega kroja

Dimenzije motocikla – Precej uvoženih elementov

Tomosov motocikel CTX 80 smo prejeli na okroglo mesec dni trajajoč preizkus sredi najhujše poletne vročine.

Ob pravem času.

Števec je ob koncu zabeležil 961 prevoženih kilometrov, ki smo jih nabrali v mestni gneči in primestnih brezpotjih. Sem šteje tudi pot iz Ljubljane do slovenske obale.

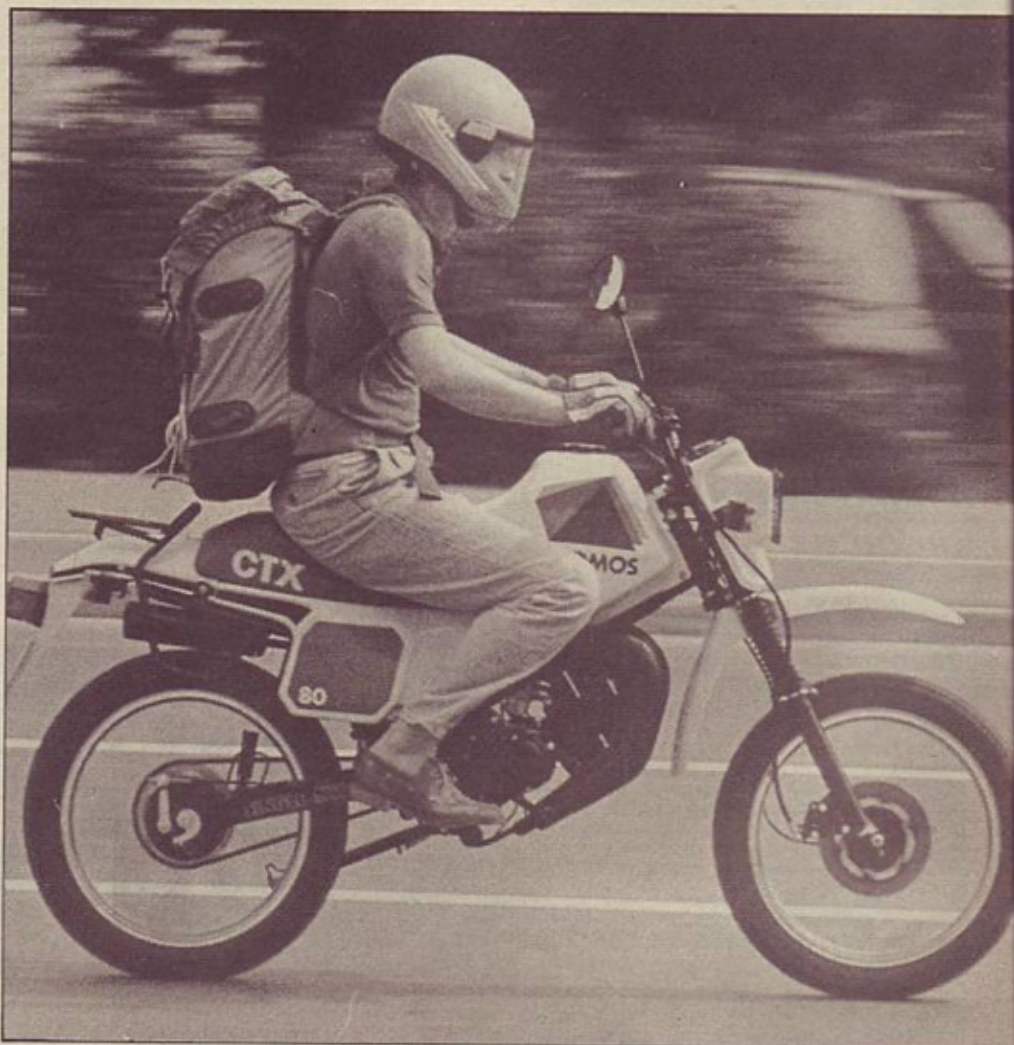
Šviganje sem in tja je obudilo spomine na motoristične začetke izpred sedemnajstih let, pa tudi, pot do morja je bila simpatično nenaporna.

Hočem reči – ta motocikel je uporaben.

Občutek, ko sedeš na novi Tomosov izdelek, je ugoden in povsem pospravi s tistim podcenjujočim gledanjem na siceršnje dimenzije mopedov. Sedež je ugodno visoko od tal in udobno širok. Kolena se naslonijo na zajeten, 19 litrski rezervoar goriva. In v rokah začutiš tisto robustnost in prepričljivost, kjer ljudski glas potegne ločnico med šibkim mopedom in motociklom.

Konstruktorji in oblikovalci so realizirali projekt, ki prinaša na domač trg prijetno svežino. Pa tudi v primerjavi s presekom ponudbe zahodne Evrope lahko zapišemo, da je motocikel še v aktualnih dogajanjih, čeprav so recimo letos prodajani izdelki oblikovno zastavljeni po malce drugačnih merilih: poloklep je potegnjeno do rezervoarja, dva okrogla prednja žaromet, prednji blatnik tik nad prednjim kolesom.

CTX 80 je sodoben cestno – terenski motocikel, z že manj modnim izrazom rečeno enduro. Vključuje se v trend velikega zanimanja za terenski motociklizem, ki je v svetu in seveda tudi pri nas osvojil številne pristaše. Motocikel namreč ob dejstvu prevoznega sredstva nudi tudi tiste možnosti zabave, koriščenja prostega časa in doživljanja stika z življenjem okolja, ki jih avtomobil že dolgo ne daje več. Motoristi so v dobi vse bolj zmožljivih in vozniško zahtevnih cestnih motociklov, replik takšnih ali drugačnih hitrostnih dirkalnikov v dobršnji meri obrnili prezmogljivi tehniki hrbet in se odločili za dvokolesnike po meri človeka, to je v smeri manj zahtevnih eno-dvovaljnikov terenske



Tomos CTX 80 – všečen in uporaben motocikel, ki bo razveselil tako šestnajstletnike kot tudi starejše ljubitelje dvokolesne vožnje

zasnove, ki nudijo širši spekter uporabe.

Tomosov CTX 80 je s svojimi 80 kubiki v motorju na samem spodnjem robu motociklističnega razreda, ki je nastal predvsem kot odgovor na zakonske in davčne omejitve v svetu in ki kot tak nima prave prihodnosti – na vrhuncu so sedaj motocikli s prostornino 125 kubikov.

Tomosov 80 kubični motor, ki poganja vsečnega terenca, je že leta znana konstrukcija, ki so jo v tovarni v dobršni meri pomladili, prilagodili zahtevam časa. Motor, čeprav prileten in v dobršni meri znan z vseh modelov s štiri-petstopenjskim menjalnikom, je še povsem zanimiv stroj. Enovaljni zračno hlajeni dvotaktnik je bil v svoji 79,7 kubični izvedbi deležen korenitih izboljšav na vlečaje-nju motorne gredi in v izvedbi zanesljivejše sklopke z novim sistemom krmiljenja. Tudi termična grupa motorja je bila deležna pozornosti, ki se v uporabi kaže kot kompromis med prožnostjo motorja in največjo močjo ter spremljivo porabo – motocikel je ob nič kaj varčni vožnji v povprečju pil pod 4 litre 3% mešanice na 100 prevoženih kilometrov.

Petstopenjski menjalnik je stari znanec, ki pa ne zadovoljuje zahtev: hod iz prestave v prestavo je predolg, tudi netočnost v vklapljanju mu je mogoče očitati. Tu bodo morali Tomosovi strokovnjaki ukrepati. Kajti enako zasnovani menjalniki iz obdobja živahnih »petnajstic« so lepo delovali – tako je ostalo v spominu.

Motor, povsem črno obarvan, je tudi na oko drugačen: levi in desni pokrov ohišja sta zaokroženih linij. Športno oblikovan izpuh z zajetnim in učinkovitim dušilcem, povsem črno obarvan, pa še sklada se s terenskimi linijami motocikla.

Motor je obešen v dvojni okvir, izdelan iz jeklenih profilov, ki obljublja dovolj robustnosti tudi za ne prav nežno uporabo motocikla. Velika novost, končno bi lahko rekli, je zadnje »Tomos single shock« vzmetenje: iz jeklenih profilov pravokotnega preseka oblikovana robustna zadnja nihajna vilica je oprta na centralni oljno vzmetni blažilnik, ki je na obeh straneh togo vpet. Izvedba je enostavna, zanimiva in učinkovita.



Prednji del kaže popolno opremo in usklajenost oblik

Blažilnik sam ne ponuja možnosti nastavitve blaženja ali trdote vzmeti. Je pa možno s spreminjanjem spodnjega vpetja (potrebno je odviti vijak, ki učvrščuje blažilnik in blažilnik premakniti naprej – nazaj; premik v smeri vožnje pomeni tršo nastavitve) varirati trdoto zadnjega vzmetenja.

Prednji del je oprt na oljno vzmetno teleskopsko vilico s hodom 160 mm, ki učinkovito opravlja svojo nalogo. Tako vilica kot

zadnji blažilnik prihajata iz Italije iz priznane hiše Marzocchi. Za večjo togost prednje vilice pa skrbi še ojačitveni mostiček nad prednjim kolesom, ki povezuje oba kraka vilice.

Priznati je treba, da je novi Tomosov motocikel kvalitetno opremljen z obilico uvoženih delov: obe kolesi sta iz Španije iz forme Akront, prednja kolutna zavora s čeljustjo in zavornim valjem sta iz italijanske firme Grimeca,

dobre ročice s solidnimi električnimi stikali nosijo oznako Domino, prednji žaromet in merilnik hitrosti je izdelal CEV iz Italije. Motocikel je opremljen z dobro izdelanimi Saturnusovimi elastično vpetimi smerokazi.

Opazno je, da so se v Tomosu potrudili ponuditi vozilo višjega vrednostnega razreda, kar se direktno odraža na kvalitetnejši in s tem varnejši vožnji: učinkovito vzmetenje, učinkovite zavore, priročna stikala, zavorna luč, ki jo aktivira tako prednja kot zadnja zavorna ročica in je tudi v soncu jasno vidna, v soncu jasno vidni smerokazi, ponoči dovolj učinkovit žaromet (=dolga luč=sveti malce preveč v točko). Pripraven je tudi za sedežem vzgrajen prtljažnik, ki je tako oblikovan, da je mogoče nanj pripeti ali stranske torbe ali top-case, gornji kovček. Tudi vzvratno ogledalo je vsečno oblikovano in tako vgrajeno, da komolci ne zakrivajo pogleda nazaj. Ne navdušuje le dejstvo, da je za sprotno nastavljanje potreben tudi izvijač.

Tudi oblikovno motocikel označja svežino, ki je v Tomos prišla



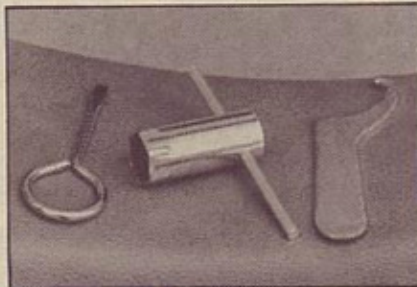
Pogled od zadaj kaže, da je motocikel dimenzijsko izdaten. Zajetnejša zadnja guma bi celoto popolneje zaokrožila



Na vznikovih očeh: armaturna plošča s podnevi slabo vidnimi kontrolnimi lučkami, kvalitetne ročice in stikala, močno krmilo in pregledno vzvratno ogledalo



Sedež je mogoče ločiti od motocikla tako, da sprožite nepriročen mehanizem. Pod sedežem je plastično korito za orodje in nekaj drobnarij

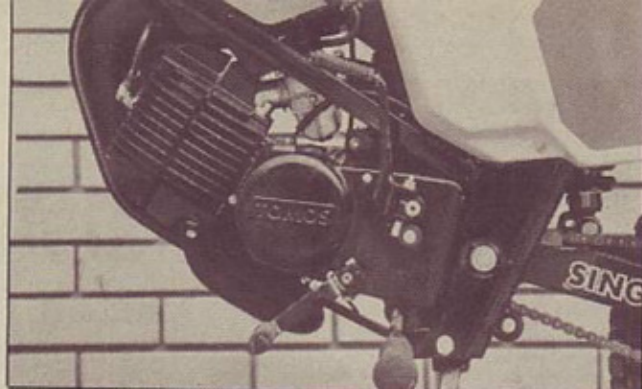
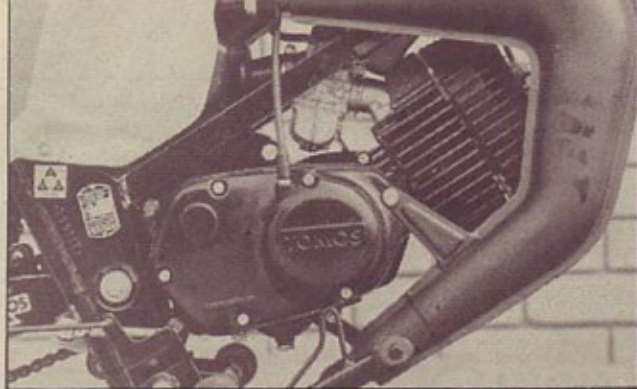


K motociklu sodi tudi skopo odmerjeno orodje. Kupcu motocikla v pomoč: za mirnejšo vožnjo velja dokupiti urejen zavitek najnujnejšega orodja



Drobna pozornost konstruktorjev, ki velja – elastično vpetje smerokazov





Motor je preizkušen in znan agregat, ki je s povečanjem prostornine bil deležen izboljšav motorne gredi, sklopke in same naravi delovanja

s cestnim BT 50 ter terenskimi ATX-om. Motocikel je visoko nasajen, celo stopnico nad ostalimi Tomosovimi dvokolesniki, kar pomeni za voznika ugoden občutek in hkrati v brezpotju varno oddaljenost motorja od tal. Je pa res, da za napore terenske podvige zaščitna pločevina, korito, pod motorjem ne bi bilo odveč. Zajeten rezervoar spominja na pušćavske terence z dirke Pariz-Dakar, bočno zajetnost pa nudita stranska pokrova podaljšana in zadnji blatnik in udoben, s celoto skladno oblikovan sedež. Ravnotežje oblik zagotavlja prednji blatnik po krosovski nasajen visoko nad prednjim kolesom in maska z zaščitno mrežico, ki objema štirioglat žaromet in se podaljšuje do blatnika. Uporaba plastike (razen za rezervoar) za nadgradnjo motocikla je omogočila, da na oko zajeten in sicer robusten motocikel tehta le 74 kg, pa je tako prijetno lahek za ročno postavljanje in pri terenski vožnji nezahteven.

Na preizkusu smo imeli motocikel odet v belino, kombinirano z modrim sedežem, modro tablico za »številko« na bočnih stranicah in modrim okrasom na rezervoarju ter seveda obilico črnine: motor, izpuh, celoten okvir z vzmete-

njem, krmilo, prtljažnik. Zelo sveže in prijetno očem!

Zapisali smo že, da je občutek, ko sedeš na motocikel zaradi izdatnosti dimenzij in kvalitetne opreme prijeten, prepričljiv. Sedež je udoben in dovolj širok, da nudi željeno oporo, kar pomeni, da je mogoče odpeljati tudi zajeten kos poti ne da bi imeli ustrojeno zadnjico. Široko krmilo dobesedno sede v roke in skupaj s priročnimi ročicami (omogočajo precizne nastavitve zračnosti) ter stikali omogoča popolno kontrola motocikla.

Vžig: kontaktni ključek v ključavnico, premik ročice za hladen vžig na uplinjaču (čok), premik ro-

čice pipice goriva na »odprto« in odločen pritisk na nožni zaganjalnik. Motor vžge »iz prve«. Je pa treba reči, da bi bil precej priročnejši čok vgrajen na krmilu: ne bi se bilo treba sklanjati pod rezervoar in mazati rokavic.

Motor zmore 5,5 kW moči pri 6000 vrtljajih v minuti in 8,8 Nm navora pri 5900 vrtljajih v minuti. Med vožnjo se izkaže z zadovoljivo prožnostjo in dovolj moči, da brez napora doseže obljubljenih 83 km na uro, ob tem pa zadovoljivo vleče v klanca oziroma terenske prepreke. Je pa treba vedeti, da 80 kubični stroj le ne zmore čudes, pa je tako potrebno tudi vozniške zahteve primerno prilagodi.

Za tekočo vožnjo priganjanje v visoke vrtljaje ni potrebno.

Zamera velja netočnemu menjalniku s predolgim hodom prestavne ročice. Zgrešena prestava v menjalniku med vožnjo ni najbolj razveseljiv dogodek! Sklopka – brez pripomb, dobra. Zelo napore ure vožnje v brezpotju in speljevanja s krepkim »drsenjem« je pohvalno prestala.

Na asfaltu CTX 80 nudi obilo užitka v vožnji. Kratko prestavljen poskočno sledi ritmu mestnega utripa, tih izpuh ne utruja ušes, katastrofalno zanemarjene ceste polne neravnin, vdrtih pokrovov kanalizacije in ostalih pasti na tleh vzmetenje dobro prenese, kar pomeni varnost in udobje v vožnji. Brez pripomb tudi za zavore. Manj razveseljuje gume korejskega proizvajalca Swallow z oznako »trial MT 341«, kar pomeni, da profil ni pregrob, bi morale tudi na asfaltu zagotavljati dober prijem. Vendar se je pokazalo, da v mokroti hitro zdrsnejo. V brezpotju pa kljubujejo vse dokler ni trava pod kolesi presočna ali zemlja pretirano razmočena.

Spremljanje uporabe cestno-terenskih motociklov kaže, da vozniki v najboljših primerih le slabo tretjino kilometrov prevozi po brezpotjih. Na našem preizkusu je bilo teh kilometrov manj. Kljub temu pa smo si privoščili nekaj zanimivih ur kultivirane vožnje v naravi. Motocikel je zahteve dobro preстал, ponudil dobršno mero udobja in ker je tudi motor dovolj tih – se naključno prisotni izletniki ali domačini niso razburjali. To veliko velja!

Da bi bilo zadovoljstvo popolnejše, pa bi morali tehniki nekaj svoje pozornosti nameniti odpravi vibracij, ki odzvanjajo od rezervoarja, prednje maske oziroma armaturne plošče in še kje. In neugledne ter podnevi preslabo vidne kontrolne lučke smerkazov in luči tudi niso najbolj pripravne. Pa tudi čep rezervoarja, ki ne tesni, ne razveseljuje.

Eno z drugim: motociklu CTX 80 so v Tomosu vdahnili toliko pozornosti in svežine, da je vzbudil zanimanje širokega kroga ljubiteljev dvokolesne tehnike. Na preizkusu se je izkazal v zadovoljstvo. Cena: zadnje dni avgusta je bila z davkom vred 5.213.295.—. Pocen ali drago? Težko reči.

MITJA IN SAMO GUSTINČIĆ
foto: SRDAN ZIVULOVIC

Tehnični podatki

Motor enovaljni dvotaktni zračno hlajen, vrtina × gib 46 × 48 mm, prostornina 79,7 kubika, kompresijsko razmerje 11:1; uplinjač Bing, sklopka v oljni kopeli, petstopenjski menjalnik, prenos moči na zadnje kolo z verigo. Svečka Bosna F 100 ali ustrezno druga.

Okvir iz jeklenih profilov, dvojni, zadaj mono vzmetenje s hodom kolesa 120–150 mm, spredaj teleskopska vilica s hodom 160 mm, kolesni obroči dimenzij 1,60 × 18 z gumami spredaj 2,75 × 18, zadaj 3,00 × 18. Zavora spredaj kolutna ø 220, zadaj boben.

Dimenzije in zmogljivosti: medosna razdalja 1320 mm, dolžina motocikla 2010 mm, teža 74 kg, rezervoar 19 litrov (0,8 litra rezerve). Hitrost 83 km na uro.



Novost: mono vzmetenje zadnjega dela, pod sedežem učinkovit dušilec hrupa izpuha



Robustnost konstrukcije in dobre vozne lastnosti omogočajo prijetne in vozniško nezahtevne izlete v brezpotja