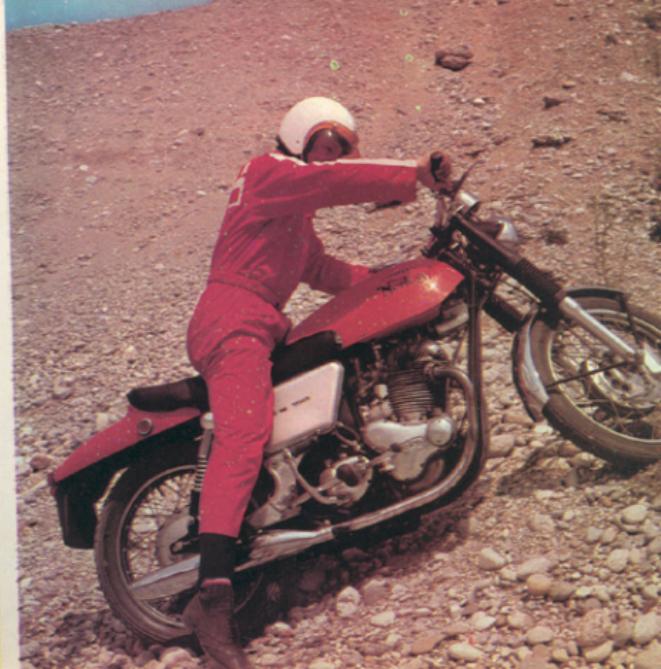


TOMOS NORTON 750

BLISK NA DVEH KOLESIH

Andrej Sedej





Tomas norton je za vožnjo po ovinkih izredno vozilo.

Težka motorna kolesa so zadnji dve leti po vsem svetu visoka moda. Vsi večji izdelovalci so se predstavili vsi z enim takim motorjem. Glavni trg za te stroje je Amerika.

Z modelom v korak skušamo iti tudi pri na in tako je tovarna Tomos iz Kopra že na Beogradskem sejmu prijavo prenesetila, češ da je sklenila s svetovno znamo tovarno motornih koles Norton Villiers pogodbo o sestavljanju njihovih težkih motorjev pri nas.

Zmenili smo se za preuskok tega motorja in kot najmajoči v redakciji že živilnemu zavarovanju, sem bil določen, da bom testiral v motociklu. Od misli na Tomosovo novo motorno kolo, ki se v njegovih domovini imenuje norton commando, sem se kar pomislil. Tako se mi je zdelo prav nič nenevadno, da sem se v Kopar odprejal z limuzino avtostop. V potovnih torbi sem imel za našo prevozomobilnostno, usmerjeno redakcijo, kateri nenevadno opremo: usnjeno oblike, skornje, čeladon, ščitnikom in rukavice. Gotovo nisem bil najbolj zabaven sotropnik, saj so mi misli kar naprej uhašaj na motorno kolo in številke njegovih zmožnosti, največja hitrost 200 km na uru, 750 kubikov, 58,8 KM in pospelek dohribi per sekund od 0–100 km na uru.

Te, tudi za sportne avtomobile izredne vrednosti, so mi poigrale glavi: še potem, ko sem že stal ob motorju, ki sploh ni zgledal takšna mrečina in sem osnovne napotke tovarniškega strokovnjaka postupil le z enim usesom.

»Moško« motorno kolo

Takov, ko sem se moral s celo težo obesiti na zaganjam, sem spoznal, da videz varo. Kje je po močnem sunku z zaganjam motor takoj zarolhen, sem bil že bolj prepričan, da je jeklen koničjev prizaprav konj. Predino se odprejel proti Ljubljani, si oglejme še rodomnik in lastnosti tega Tomosovega novinca!

Tovarna Norton ima med proizvajalci motornih koles podobno mesto, kot Daimler Benz med avtomobili. Norton so bili od nekdaj tipični predstavniki klasičnih angleških motociklov. Tudi norton commando, ki ga bodo sestavljali v Kopru, se klub nekaterim izboljšavljajo in novim konstrukčnim rešitvam ni iznevzen tradiciji. Se vedno je prav, angleško motorno kolo.

Najmanj spremem je na motorju; saj je v zasnovi prav tak, kot je bil pred petnajstimi leti nortonov dojavljivo 500-kubikni motor.

Välja sta en temu kosu iz lahke kovine. Ojnici se vrta paralelno, ležaj ojnico je drsn in sestavljen iz dveh delov. Ročična gred je na eni strani v krogliščem ležaju na drugi strani se vrta v valjčnu. Odrični gred je ob sprednjem delu valjč, ventili se odpirajo in zapirajo preko droščnikov, droščnih palic in preveznih vzdvodov. Kot vidite, je to pravi kolški vzorec štrittaknega zravnolagenega motorja. Toda konstruktorji so kljub temu v zadnjih letih iz tega klasičnega motorja iztisnili 58,8 KM pri 6800 vrtlj/min. Navor je pri 3000 vrtlj/minih 6,2 kpm, pri 5000 vrtlj/minih pa 6,75 kpm.

Tipično angleško je tudi, da je menjalnik ločen od motorja. Serijsko ima pogonski veritnik pri izbihu iz menjalnika 21 zob, večji prenos pa dosežejo z verižnim kolesom, ki ima 19 zob.



Izredne zmogljivosti zahtevajo merilnik vrtljajev.

Isolastic pritrdiritev motorja

Vibriranje motorja je boleznen vseh težkih motornih koles. Pri nortoni so to tresenje lokalizirali tako, da so na poseben način obesili motor. Na treh krajeh so motor vpledli v gumi, zadnje nihajne vilice so pripete na zadnji nosilec motorja in ne na okvir. Od Starta pa do največje hitrosti ne čutite na krmilu nikakršnega tresenja, preko tega se motor čisto ne »zvija« pri hitrem prestavljanju. Vse to omogoča, da lahko s tem motorjem brez nevernosti vozite na meji njegovih zmožnosti. Miren tek in pa dokaj mehk vzmetenje pripomoreva k okretnosti in tako je ta motor kot narjen za veliko ovinkasto cesto in je zato tudi zelo okreten v gostem, mestnem prometu.

Tudi pri obliki se Angleži niso potrudili, da bi bili moderni. Obliki časa je pripomogel le, da so nekatere deli iz plastike mase. Tek je zadnji del nad kolesom, ki pri oblikni nortona edina stvar, ki je nenavadna. Sicer pa je to stvar okusa. Plastična je tudi posoda za gorivo, ki drži 14,7 litra in zadostuje za 250 do 300 kilometrov. V posodi za olje mora biti 2,8 litra olja, nivo na kontrolorje skozi prozorno cevko ob strani posode. Moč iz motorja na menjalnik prenese trija veriga, ki je za tak navor preporečna. Teče v metalnem lastniku, olinju, v olju. V tem obzigu sta tudi oljni dvodelni sklopki in dinamo. Menjalnik s štirimi prestrelami je izdelan strani. Za prvo prestavilo ga dvignite ostale tri pa pritrdirite navzvod. Prost te je med prvo in drugo prestavilo. S prvo prestavo lahko potegnete do dolga 70 kilometrov na ure, z drugo pa do 110 km na uru. Iz trjetje v četrto lahko brez škode pri 6800 vrtlj/min prestavljate pri 150 kilometrih na uru. Pri največji hitrosti 200 kilometrov na uru pa kazalce na merilniku vrtljajev že zaide v rdeče polje. To prestavljanje velja za naš motor, ki ima na verziju menjalnika 21 zobi.

Orodje ni za okras

Vibracije motorja povzročijo, da morate stalno skrbeti za katerake reči. Vjaki se zaradi tresa prečasi odvijajo.

Zato je preporebno orodje, ki pa mora imeti angleške mere; vse vjaki imajo coliske mere. Redno morate kontrolirati vijke, s katerimi je pritrjena glava in perseni matici izpušnih cevi, ker se vam bo sicer zgodilo isto kot nam. Med vožnjo se je odvila matica izpuša in motor je začel mogično bobneti. Nazaj smo jo lahko privilejole, ko se je ohladila. Tudi vse ostale vijke je treba občasno privijati. Redno morate skrbeti za obe verige, ker postanata ohlapni. Med vzdrezvanjem spada tudi kontrola nastavitev ventilov, vžiga in menjava olja.

Pri hitrostih, ki jih ti strou dosegne, se vam samo od sebe vsili vprašanje: kako to podlivano žival ustvari? Zavore so na obeh klobnih bobnastih. V vsakem primernu morate zavirati z obema zavorama. Če pritisnete samo na zadnjo zavoro, kolo tako blokirja in če ne peljete povsem naravnost, vam zadnji del zanesne. Boben na prednjem kolesu ima reže, skozi katere hladni zrak segrete zavorne obloge, ker pri ostrem zavirjanju bolj zavira prednjo zavoro. Tako imajo nastavljene zavore tudi dirkalni motorji.



Motor nortona je klasičen štrittakten dvovaljnik.

Razvrstitev komand

Tako, kot smo vajeni pri testih avtomobilov, si še pri tem motornem kolesu ogledimo »armature«. Prav tako kot pri ostalih motorjih ima tudi tomos norton na balanci komande za plin, prednjo zavoro in sklopko. Na lev strani je kombinirano stikalo in menjavo kratkih in dolgih luči, z gumbom za trobljenje in svetlobni signal. Čok je na desni. Nad žarometom sta okrogla merilnika za hitrost in vrtljaje. Na žarometu pa je kontrolni instrument za dinamo in akumulator, kontrolna lučka za pritisk olja in stikalo za luči.

Ročica za sklopko je mehka, teže pa vrtilje ročaji za plin. Stikalo za vžig je na lev strani pod sedežem. Ob njem je 12-voltov akumulator, ki je skrit za pokrovom, ob strani. Podolžni sedež je pritrjen z dvema narebričnima maticama, ki sta na vrhu zadnjih zavzetih. Če hočete doliti olje, ga morate sneti.

Slavospev

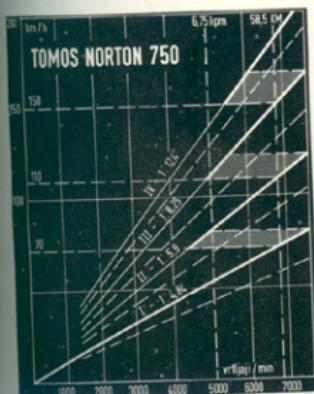
Prenchajmo z naštrevanjem! Tako, kot je zanimalo mene, zanima tudi vas: kako je na motorju pri 200 km na uru? Pri speljavanju morate ravnati s sklopko in s plinom skrajno previdno. Sicer bo odprejal ta silni norton izpod vas in brez vas. Pri fotografiraju je bil skoraj doživel. Motor je bil v hipo na zadnjem kolesu; noben konj se tako hitro ne povzme! Klijan manjše pretresi (ne nortona) mi ga je uspelo ukrotiti. Pospelek 5,5 sekund od 0–100 km na uru je svojevresten užitek. Z mesta ženeti kot puščica in fičko, ki je startil istočasno, je bil tisti hip prepričan, da se ni premaknil z mesta. Precej mesani so občutki, ko drivte z motorjem 200 km na uru. Užitek in strah sta enako močna zastopana. Ceprav sem na motorju skoraj ležal, me je hoteli odstraniti z motorja, čelado pa me je močno prisikalna na celoto. Motorno kolo, konstrukcije in vzmetre odlično prenajajo največje hitrosti, le zračni upor in pogled na merilnik vam povesta, da se peljete zelo hitro. Hrumenje motorja ostaja za vami. Mogični glas motorja je vzbujal pozornost pri vožnji po mestu. Preglesan sem je z delcu pomegne milice, ki je bil prepričan, da sem iz izpušnih cevi pobral dušilice. Zadovoljil se je s poljskim, da sem natancano kakšega pripeljal pred nekaj dnevi in tovarne in, da imajo enakega tudi oni na preuskišu.

Bolj na mestu, kot naša ocena, ki je podkovana le v tem, da nas je tako kot tudi mnoge radovedne, ki se so motor ogledovali navduši, so ocene publikacij, ki se ukvarjajo izključno s preskušanjem motornih koles. Testeri nemške motoristične revije „Motorrad“ so poleg hvaloslovjev temu motorju prevozili najhitrejši krog na dirlakšču Nürburgring, kjer ves motorje preskušajo.

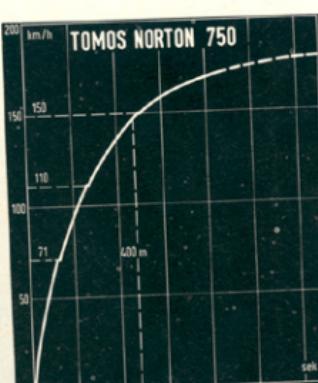
Angleški časnikarji so nortona proglašili za evropsko motorno kolo leta. Največja ameriška motociklistična revija „Cycle“ ga je venceala z naslovom »svetovno motorno kolo leta.« Prepričan sem da bo klobi informativni tovarniški člen 15/97 din, da bo nov Izdelek koprske tovarne Tomos dobil tudi pri nas prenos priznancev. Po vplačilu bo moral kupec načrtovati približno dva meseeca. Za devize je 10 do 12 prototipov. Kdo se bo vozil z zavestjo, da ga ne more dohiteti in prehiteti nilček? Pa se z dodatno zavestjo, ki ni tako prijetna in je ni težko ugantiti.

vozil smo

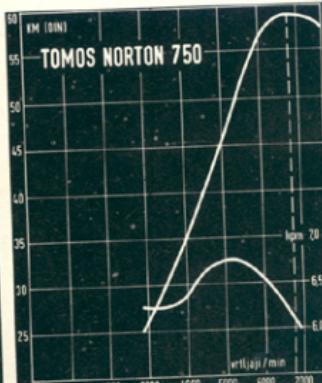
PRIMERJAJTE	TOMOS-NORTON TN-750	SUZUKI 500 titan	TRIUMPH 750 trident	BSA rocket 3	HARLEY-DAVIDSON sportster XLH	KAWASAKI mach III	HONDA 750 four
število valjev	2	2	3	3	2	3	4
število takrov	4	2	4	4	4	2	4
kubiki —	745	492	740	740	900	498	736
vrtina — gib	73/89	70/64	67/70	67/70	76,2/96,8	60/58,8	61/63
največja moč KM (vrt/min)	58,5/6800	47/7000	58/7500	60/7250	58/6800	60/8000	67/8000
kompresija	8,9:1	6,6:1	9,0:1	9,0:1	9,0:1	7,0:1	9,0:1
število prestav	4	5	4	4	4	5	5
spredaj gume zadaj	3,00 x 19	3,25 x 19	3,25 x 19	3,25 x 19	3,50 x 19	3,25 x 19	3,25 x 19
	3,50 x 19	4,00 x 18	4,10 x 19	4,00 x 19	4,00 x 18	4,00 x 18	4,00 x 18
teža praznega vozila (kg)	185	178	200	200	204	174	218
pospelek (sek) 0–100 km/h	5,5	7,8	6,1	6,4	5,6	4,2	5,0
400 metrov brez zaleta (sek)	12,69	14,29	12,78	13,14	12,97	12,81	12,98
vožnja v krogu (sek) obseg 1450 metrov	45,5	48,5	46,0	44,9	46,5	46,7	44,9
največja hitrost (km/h)	200	180	195	195	195	195	200
nedostna razdalja (cm)	145	143	142,5	143	146	139	146
najmanjša višina od tal (cm)	17,5	16,2	18,7	18,7	17,5	13,7	17,5
poprečna poraba goriva (l/100 km)	5,7	8,9	6,8	7,5	8,4	9,7	9,1



Na čagastem diagramu so dvojne črte. Polna črta je motor, ki ima pri izhodu iz menjalnika 21 zob, črkane črte označujejo zavojnim preostava razmerja motornega kolesa z 19-zavojnim vetrinčnim kolesom. Tovarnega neprorača vrtljavov čez 7000.



Na tej krivulji najbolje vidimo, kaj skriva ta stroj v sebi. To je diagram pospekov, ki so ga narisali v tovarni. Na tej rezultati so nekoliko slabši zato, ker smo merili na cesti in ne na tovarniški preskusni stezi.



Tudi krivuljo moči in navora smo prerašali. Konjice moči so merjene z zračnim filterom in z dušilci zvoka, kakršni so predpisani v Angliji. To so torej konjice moči po DIN normah. Krivulja navora jasno kaže bohotno dvijost tega motorja.