

Glasnik nove ere

Isprobali smo prvi radikalni Tomosov proizvod, koji osim imena nema baš nikakve poveznice s legendarnim mopedima koje pamtimo. Zahvaljujući provjerenom pogonskom agregatu japanske proizvodnje i kvalitetnim komponentama kočionog sustava, ovjesa i kotača specijalizirana verzija Tomosovog "malog" supermota iznenadit će mnoge. Sentimentalni Akrapovič razvio je kompletni ispušni sustav za povratak na vrh ove legendarne Slovenske marke. SM 125 je vrlo lagan, izvršnih voznih osobina, zadovoljavajućeg potiska, a u vožnji je zabavan i agiln. Još kada bi završna obrada nekih detalja bila na višoj razini, ovom motociklu bi danas bilo gotovo nemoguće pronaći neku ozbiljniju manu

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**

FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

Slovenski Tomos na našim prostorima ima duboke korijene i svaki put kada spomenemo to ime ne možemo, a da se malo ne vratimo u prošlost. Znamo da današnji naraštaji počinju sa skuterom i da im ovo ime više ništa ne znači, no kod nas rođenih u doba "bratstva i jedinstva" Tomos uvijek izazove burne emocije. Daka-ko, za to postoje i razlozi. Za razliku od današnje ponude motocikala i prateće opreme na našem tržištu, za koju napokon možemo reći da u potpunosti prati europske trendove - što znači da gotovo i nema proizvoda koji se danas ne može naći u hrvatskim dućanima, nekada su stvari u pogledu dvotočkaša bile potpuno drugačije, bolje rečeno: katastrofalne. Osim nekolicine japanskih predstavnika koje ste u svakom gradu lijepo naše doslovno mogli izbrojati na prste jedne ruke, većina tadašnje motorizacije koja je bila dostupna običnim smrtnicima bili su vrlo masivni, racionalni i nemaštoviti proizvodi iz Istočnog bloka poput Jawe i MZ-a. Za japansku i talijansku produkciju

Prednji kočioni sustav izveden u maniri pravog natjecateljskog motocikla: AJP radijalna kočiona čeljust i disk promjera 310 mm

u to vrijeme je vrijedilo pravilo: "jedan kupiš sebi, jedan pokloniš državi". No, dok su navedeni motocikli bili namijenjeni već iskusnijim motociklistima i onima financijski bolje situiranima, ostatku nacije bili su na raspolaganju mopedi i bicikli s pomoćnim motorom slovenske tvrtke Tomos.

Zahvaljujući maloj nabavnoj cijeni, robusnoj konstrukciji i izdržljivim agregatima upravo su Tomosovi proizvodi u to vrijeme slovali kao nacionalni simbol za vozila na dva kotača, jer gotovo nije bilo osobe, bez obzira na spol ili dob, koja barem jednom nije sjela na neko od Tomosovih prometala. Isto tako, upravo su Tomosovi modeli poput Automatica, APN-a i "Elektronke" zaslužni za prve korake u moto svijet mnogih današnjih bikera, kao i za prva znanja o mehanici i popravcima agregata. Dakle, svoju ste osobnost preko motocikla mogli izgraditi jedino kućnim doradama tih vozila.

Osim klasičnih modela, Tomos je kasnije u svojoj ponudi imao i nekolicinu sportski orijentiranih modela kao što su Cross Junior, Cross Senior, BT i ATX, koji su u to vrijeme rasplamsavali maštu i izazivali uzdahe mnogih adolescenata i tinejdžera.

Za određenu dozu natjecateljske ekskluzivnosti zasluge snose i dekor naljepnice u vidu materijala od ugljičnih vlakana



Po principu ako ne možeš pobijediti konkurenciju onda joj se pridruži, Tomos je u europski oblikovan motocikl ugradio japanski četverotaktni agregat, kvalitetnu ciklistiku te renomirani ispušni sustav i zvijezda je rođena.

CIJENA
33.000 kn



Na žalost, s otvaranjem tržišta Tomosovi su mopedi sve više posustajali u borbi sa sve popularnijim skuterima, dok su spomenuti sportski modeli vidljivo gubili bitku od puno modernijih japanskih i europskih proizvoda.

Dugo je vremena Tomos preživljavao na staroj slavi i prodaji jeftinih mopeda poput APN-6, koji su bili dizajnerski i konstrukcijski zastarjeli i prije negoli su se pojavili na tržištu prije dva desetljeća. U zadnjih smo nekoliko godina bili svjedoci i brojnih dizajnerskih preobrazbi legendarnog Automatika, no bili su to tek simpatični pokušaji da se stara tehnologija zapakira u novo ruho.

Na dugo očekivanu suštinsku modernizaciju pos-

tojećeg asortimana trebalo je ipak pričekati još koju godinu. U stvari, sve do nedavno Koparska je tvornica spavala "zimski san" iz kojeg se počela buditi tek prošle godine, kada je svjetlo dana ugledala nova generacija Tomosovih supermoto i enduro motocikala zapremine 125 ccm. Prema načelu »ako ih ne možeš pobijediti, onda im se pridruži«, Tomos je u europski oblikovan motocikl ugradio japanski četverotaktni agregat i zvijezda je rođena.

Tomosov povratak sportu

Nije trebalo dugo čekati na dodatno proširenje ponude, pa se uz osnovne verzije odnedavno može nabaviti i specijalizirani model pod nazi-

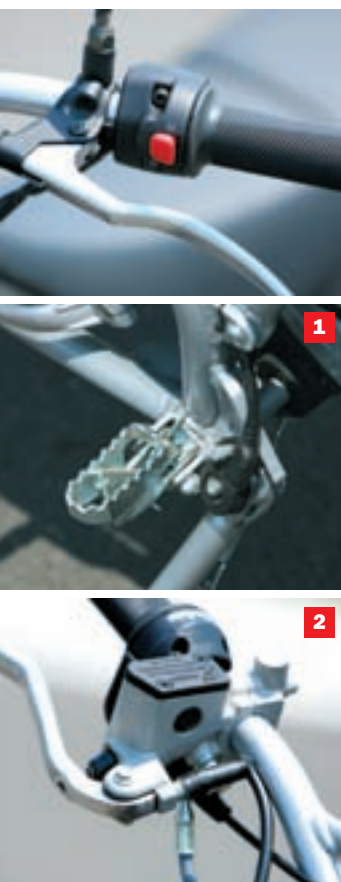
vom Tomos SM 125 Junior cup, koji predstavlja ozbiljan motocikl četverotaktno tehnologije namijenjen šesnaestogodišnjacima i tinejdžerima zaljubljenima u sportski orijentirane hard supermoto motocikle.

Kao što i sam naziv motocikla govori, predstavljeni motocikl je izveden kao replika natjecateljskog motocikla s kojim se u susjednoj Sloveniji već nekoliko zadnjih godina vozi supermoto monomarka kup namijenjen aktivnom natjecanju mladih dobnih skupina.

Testirana sportska verzija, 125 Junior cup, izvedena je iz serijskog supermoto modela SM 125, od kojeg se razlikuje po širim kotačima i širim guma-

- (1) Oslonac za noge sa nazubljenim bridovima motocross tipa
- (2) Prednja kočiona pumpa najmodernijeg, radijalnog tipa

Osim što predstavlja specijaliziranu verziju osnovnog SM 125 modela vrzija Junior cup je i replika natjecateljskog motocikla s kojim se u susjednoj Sloveniji već nekoliko zadnjih godina vozi supermoto monomarka kup namjenjen aktivnom natjecanju mladih dobnih skupina



ma niskoprofilnog dizajna, snažnijoj prednjoj vilici, dekor naljepnicama u obliku imitacije karbona, agresivnijoj prednjoj vjetrobranskoj maskici s dva okrugla svjetla postavljena okomito jedno iznad drugog, kao i po kompletnom Akrapovič ispušnom sustavu, koji je ujedno zaslužan i za bolje performanse modela Junior Cup.

Svojim dizajnom motocikl u potpunosti prati već ustaljene smjernice iz svijeta hard enduro i hard supermoto motocikala: visoko podignuti blatobrani, uski bokovi, minimalizirane plastične oplate otporne na vanjska oštećenja, usko i dugačko sjedalo i visoko podignuti upravljač. U skladu sa zahtjevima

klase izvedena je i instrument ploča, koja je lagana i malih dimenzija. No, za razliku od modernog dizajna vanjskih oplata, instrument ploča je vrlo jednostavne, odnosno, zastarjele izvedbe. Naime, uz kontakt bravicu dosta neuvjerljive izvedbe i osnovne kontrolne žaruljice za dugo i kratko svijetlo, pokazivače smjera, neutralni položaj i ulje od instrumenata na raspolaganju je još samo mali brzinomjer mehaničkog tipa, u kojem se nalazi isti takav brojač ukupne kilometraže. Iako opisana upravljačka ploča zaostaje za modernijim rješenjima kakvima je opremljena većina današnje konkurencije, ovo rješenje vozaču pruža sve potrebne informacije, a i klasični kilo-

metar sat manje "laže" od većine sofisticiranih rješenja koja se ugrađuju na konkurentne modele.

Pogledajmo malo njegove tehničke atribute: Motocikl se sprijeda oslanja na upečatljivu upside-down vilicu, koja se ističe agresivnom zlatnom bojom, kako bi se naglasila sportska orijentacija motocikla i kvalitetnija komponenta ovjesa drugačija od one na standardnom modelu. Interesantno je riješen i stražnji jednostruki amortizer koji je postavljen pod kutom na lijevoj strani motocikla, za razliku od konkurencije koja većinom koristi centralni smještaj. U duhu supermoto filozofije izvedeni su i kotači veličine 17 cola, na koje se ugrađuju nis-

Najubojitije oružje Tomosa SM 125 je njegova mala težina, snažne kočnice, agilna ciklistika kao i gotovo neograničena mogućnost naginjanja u zavoj.





Mali i pregledni instrumenti su jednostavne, ali i pomalo zastarjele izvedbe



SM 125 Junior cup najviše pruža na natjecateljskoj stazi kada do izražaja dolaze njegove vozne osobine kojih se ne bi posramili niti puno konkrentniji supermoto predstavnici



koprofilne cestovne gume dimenzija 120/70-17 sprijeda i 150/60-17 straga. I same gume ukazuju na racing orijentaciju modela SM 125 Junior Cup, obzirom da se osnovni model oslanja na puno uže gume dimenzija 100/80-17 sprijeda i 130/70-17 straga. Estetski vrlo lijepo djeluju i žbici kovači s obročima crne boje i s pripadajućim zatezačima žbica obojanim u kontrastnu zlatnu boju.

U maniri pravog natjecateljskog motocikla izveden je i prednji kočioni sustav, koji se sastoji od masivnog prednjeg diska promjera 310 mm, AJP kočionih klijesta s radijalnim prihvatom, te kočione pumpe, također radijalnog tipa. Inače, i ostale renomirane tvrtke poput Derbija i Aprilija ugrađuju spomenute kočione komponente na svoje "male" sportaše. Straga je za zaustavljanje zadužen disk promjera 220 mm i njemu pripadajuća jednoklipna kočiona klijesta. Spomenut ćemo i komande upravljača, koje su također proizvod jednog stranog proizvođača, talijanskog Domina.

Provjereno japansko srce

Kao što smo spomenuli već u uvodu, u sve Tomosove 125-tice, bez obzira radi li se o supermoto ili enduro verziji, ugrađuju se japanski četverotaktni zrakom hlađeni motori ukupne zapremine 124 ccm, promjera i hoda od 54 x 54 mm i odnosa kompresije od 10:1. U stvari, pogonski agregat je identičan onome koji se ugrađuje u Yamahine četvrtlitarske modele iz obitelji XT. Iako nije riječ o najnovi-

joj generaciji motora, opisani agregat spada u skupinu pouzdanih i ekonomičnih rješenja, koja su uz to i vrlo jednostavna za održavanje. Motor se napaja gorivom putem rasplinjača Mikuni VM 20, mjenjačka kutija ima 5 brzina, a za pokretanje je zadužen elektropokretač, iako se za slučaj nužde, kada zakaže tehnika, na motociklu nalazi i nožni pokretač.

I po pitanju ukupnih performansi Tomosova supermoto replika odskoče od svoje standardne inačice. Naime, "normalni" SM razvija snagu od 10,6 KS pri 8.200 okr/min i okretni moment od 10,0 Nm pri 6.600 okr/min, dok Junior cup razvija 11,2 KS pri 8.600 okr/min uz okretni moment od 10,3 Nm pri 7.000 okr/min, što je prije svega zasluga sportskog ispušnog sustava Akrapovič.

Okvir motocikla je izveden kao konstrukcija od čeličnih cijevi koje opasuju motor.

Pravi SM položaj

Za upravljačem Tomosove racing replice vozač ima osjećaj kao da sjedi na nekom kapacitetnijem predstavniku iz ove klase, a ne na 125-tici. Prvo što će začuditi sve korisnike ovog motocikla je visina na kojoj je postavljen široki upravljač motocross tipa. Ovakva postavka će u prvi tren više odgovarati višim vozačima i onima koji se u prolasku zavoja koriste motocross stilom sa ispruženom nogom, jer zbog svog specifičnog položaja upravljač ni kod dugonogih vozača nikada ne dolazi u kontakt sa koljenima. Stoga nakon izvjesnog privikavanja na

visinu upravljača vožnja postaje još jednostavnija i intuitivnija, a vozač ima osjećaj puno bolje kontrole prednjeg kraja nego što je to slučaj kod sličnih vozila kojima je upravljač postavljen na manju visinu. Ugodno će iznenaditi i sjedalo, koje je usko i dugačko, ali i ne pretjerano tvrdo, tako da će sve vožnje koje su ograničene na gradsku upotrebu ili kraće međugradske dionice proći zadovoljavajuće udobno. Obzirom da ovdje govorimo o cestovnoj replici nastaloj na bazi natjecateljskog motocikla, bez obzira na njegovu malu zapreminu, ipak se nije vodilo previše računa o karakteristikama kao što je smještaj suputnika. Prema tome, kao i kod većine ostalih motocikala ekstremne orijentacije, Tomos Junior cup suvozača tretira kao nužno zlo kojem su u slučaju nužde na raspolaganju samo oslonci za noge i škrti komadić sjedala.

Kao što smo već spomenuli, za pokretanje motocikla je zadužen elektropokretač, no, prije ove radnje motociklu prvo trebamo dati kontakt ključem, što na testnom motociklu nije bilo tako jednostavno kao što izgleda. Naime, na Tomosu ova radnja zahtijeva posebnu tehniku i malo više živaca, jer se ključ u kontakt bravice postavlja obrnuto od intuitivnog, a i okretanje ključa u bravici je otežano. Nakon ove radnje - koju bi slučajni prolaznici mogli okarakterizirati i kao pokušaj krađe tuđeg motocikla, obzirom da se mora dosta "čarobirati" oko kontakt bravice - dovoljno je dodirnuti tipku startera i motor će se odmah javiti dubo-

kim lijanim zvukom svojstvenim puno kapacitetnijim modelima. Buduće korisnike moramo upozoriti i na to da kod prvog jutarnjeg pokretanja motocikla motor neće upaliti bez pomoći ručnog čoka za hladno paljenje. On je zamišljen u obliku polugice koja se pomiče gore-dolje, a nalazi se s lijeve strane ispod spremnika goriva zapremine 10,5 l. Nakon početnog pokretanja koje zahtijeva najmanje tri ili četiri dodira tipke pokretača sva ostala startanja motora se vrše spremno. No i tada prvih par taktova djeluje dosta neuvjerljivo dok motor potpuno ne "uhvati".

Iako je riječ o četverotaktnom agregatu, za uspješno kretanje s mjesta potrebno je malo više gasa, kao na dvotaktnim modelima, nakon čega se snaga razvija linearno i fluidno. Kod kretanja nas je razočarao i neuglađeni rad spojke, zbog kojeg je s motociklom gotovo nemoguće krenuti bez učestalih trzaja.

Svojim performansama i ukupnom brzinom

od 110 km/h (iako brzinomjer pokazuje 100 km/h) motocikl će u potpunosti zadovoljiti sve korisnike kojima je namijenjen. Ipak, želimo li izvući maksimum iz motora, moramo držati okretaje u višim režimima i to u dosta uskom području rada u kojem je prisutan najveći okretni moment. Kao i na svim vozilima ove zapremine, vozač za ovakvu vožnju mora učestalo koristiti mjenjač s 5 brzina. Upravo nas je kod mjenjača začudila poluga koja je postavljena dosta daleko od oslonaca za noge, tako da su i naši test vozači, koji žive na dosta visokoj nozi, obzirom da po zemlji hodaju u obući br. 45, imali osjećaj da imaju prekratko stopalo jer su vrhovima prstiju jedva dodirivali polugu mjenjača.

Staza je njegov dom

No, opisane "sitnice" u trenutku padaju u drugi plan nakon što se Tomosov supermoto zakotrlja

samo nekoliko metara u vožnji: naš se cijeli Test tim ugodno iznenadio voznim osobinama SM-a 125 Junior cup. Naime, kao i kod većih predstavnika ove klase, i mali Tomos se odlikuje velikom agilnošću, u čemu mu pomaže njegova uska koncepcija, položaj vozača pomaknut prema naprijed i njegova mala težina od svega 108 kg. Tu su i široke gume niskog presjeka, zahvaljujući kojima se s ovim motociklom mogu izvoditi zaista respektabilni nagibi. Ako se u zavoju još koristi i motocross tehnika prolaska zavoja sa ispruženom nogom i položajem gornjeg dijela tijela postavljenim suprotno od motocikla, tada se čini kao da motocikl zaista nema granicu u ostvarivanju nagiba. U stvari, vozač već ima osjećaj da je došao do krajnjih granica nagiba, a na raspolaganju još uvijek ima nekoliko stupnjeva nagiba i nekoliko milimetara gume. Prilikom izvođenja ovih radnji više od ostvarenog nagiba oduševljava osjećaj stabilnosti koji



motocikl prenosi na vozača.

Naravno, ovako sigurnim i stabilnim prolascima kroz zavoj pridonosi i kompletan ovjes, koji je podešen dosta tvrdo, natjecateljski, kako bi mogao podnijeti sve zahtjeve forsirane vožnje kojoj smo na natjecateljskoj stazi Novi Marof podvrgli ovog malog profesionalca.

Zahvaljujući krutom okviru i međuosovinskom razmaku od 1.470 mm Tomosov supermoto bez ikakvih problema svladava i brze dionice na kojima nismo primijetili nikakve znakove "lelujanja" koja su inače karakteristična za supermoto motocikle opremljene manje kvalitetnim komponentama ovjesa ili nedovoljno krutim okvirima.

Visokim performansama se odlikuju i kočnice, pogotovo prednja, koja je dosta snažna, može se kvalitetno dozirati, a za kvalitetnije kočenje su dovoljna svega dva prsta na poluzi kočnice. Stražnja kočnica je dosta osjetljiva i sklona vrlo ranom blokiranju stražnjeg ko-

tača, ali to je karakteristika svih vozila ovog tipa.

Što se tiče karaktera pogonskog agregata, on je vrlo sličan onome na Yamaha XT 125. To znači da se ne odlikuje pretjerano "oštrim" razvijanjem snage, iako taj "nedostatak" u potpunosti kompenzira vrlo pravilnim radom i niskom potrošnjom. Istina, ispušni sustav Akrapovič i veća snaga osiguravaju dosta veći potisak nego na originalnom "Japancu", no sve radnje se i dalje izvode vrlo fluidno i bez stresa. Osim toga, slovenska se verzija može pohvaliti i malo agresivnijim ubrzanjima koja će zasigurno dobro doći u svakodnevnoj gradskoj primjeni od semafora do semafora, a razveseliti će i sve sportski orijentirane vozače.

Sve u svemu, s ovom "napakiranom" supermoto inačicom Tomos je napravio vrlo konkurentan motocikl koji se odlikuje kvalitetnim voznim osobinama, izvrsnim komponentama ovjesa i kočnica, renomiranim ispušnim sustavom, provjerenom pogonskom grupom i malim troškovima održavanja. U svakom slučaju, Junior će juniorima pružiti pregršt zabave i mnogobrojne kilometre sigurne vožnje, ali i mogućnost da se već u ranoj mladosti upoznaju sa svim čarima i okušaju u tehnički zahtjevnim elementima supermoto vožnje. Još samo kada bi u Tomosu povelu malo više računa o detaljima završne obrade, ovom motociklu bi bilo gotovo nemoguće pronaći neku ozbiljniju manu. Osim toga, cijena od 33.000 kn, (osnovni model SM 125 košta 25.436 kn) bila bi u potpunosti opravdana ugrađenim komponentama. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 54 x 54 mm
Obujam: 124 ccm
Odnos kompresije: 10:1
Razvod: 1 bregasta osovina i 4 ventila
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač Mikuni VM 20 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: upside-down vilica; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 150/60-17
Kočnice: naprijed disk promjera 300 mm i radijalna kočiona čeljust sa 4 klipčića, straga disk od 220 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.060, širina 890, visina sjedala 850, osovinski razmak 1.470, težina 108 kg
Deklarirano: snaga - 11,5 ks (8,2 kW) - 8.600 okr/min, max. okr. moment - 0,11 kgm (10,3 Nm) pri 7.000 okr/min
Spremnik goriva: 10 l
Max. brzina: cca. 110 km/h

+ agresivan izgled, položaj vozača, kočnice, ovjes, vozne osobine, zvuk ispušnog sustava, provjereni agregat
- cijena, završna obrada, položaj poluge mjenjača, kontakt brava, neprecizna i zastarjela instrument ploča



Prednja maska modernog dizajna sa dva rasvijetna tijela postavljena okomito jedno iznad drugog. U ovom slučaju estetska komponenta je nadmašila funkcionalnu jer vidljivost po noći je vrlo ograničena i neadekvatna