



DÉLI ÁRAMLAT

Elég egy pillantás a kedves kék-fehér robogóra, máris tudjuk, hogy egy modern, ökotudatos világpolgár érkezik hangtalanul. Kozmopolita csajoknak van rózsaszín is.

Szöveg: Égő Kata, képek: Mező János

Szinte hallom a csodélat sóhajait, ahogy a kis Tomos leparkol egy irodaház főbejárata mellett. Legdivatosabb táskájukkal, csini cipőkben érkeznek a marketingesek, pénzügyesek – mind divatszaktörők –, és vágyakozva gondolják, mennyire jól passzolna a gardróbjukhoz.

A koperi Tomos-gyár jelenlegi egyetlen büszkesége az E-Lite. Bár továbbra is készülnek 50 cm³-es benzines mopedek (lásd a keretes írást), a szlovének utolsó új fejlesztése – ez is immár négyéves – a környezetbarát villanorobogó. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy nem az Adria partján, hanem a SYM-mel együttműködve Tajvanon szereltetik össze.

A Tomostól megszokott retró mopedvonallal szakítva az E-Lite tervezői az urbánus irányba indultak el. Friss vonalak, jó színek, szép illesztések, és egyáltalán egy kifejezetten jó minőségben összerakott eszköz. Klasszikus robogófelépítésű, acélvázal, egy pár első teleszkópvillával, hátul lengőkarral. A kis villanyosokkal ellentétben nem kerékagymotor, hanem külön, a lengővillára szerelt elektromotor hajtja. Az egyetlen furcsaság – főleg egy elektromosnál –, hogy sajnos sem a szép fényszóró, sem a többi világítóberendezés nem LED-es.

Ezen azonban gyorsan átsiklunk, mivel egyébként annyi, de annyi mindent tud, amit még álmunkban sem várnánk el egy, az 50 cm³-esek ka-

tegóriájába sorolható robogótól. A két kormánykapcsolón csak úgy nyüzsögnek a gombok. A bal oldalról például – hölgyek, figyelem! – elektromosan hajtható le és fel a középállvány. A 2000-es évek elején a BMW K 1200 LT-nél találkoztam ilyenrel. A jópofa megoldást bemutatva néhány percre garantáltan mi leszünk a fő attrakció bármely motoros társaságban. Egyetlen hibája, hogy kizárólag árammal használható, így ha nem akarjuk a megtehető kilométereinket pazarolni erre a látványosságra, akkor használjuk inkább az oldal-támaszt.

Öröm az élet: mosolyogva fogadja vezetőjét az elektromos Tomos





Nincs konnektor ott, ahol parkol? Az E-Lite-ből nemcsak egyszerű kivenni az akkumulátort, de olyan könnyű is, hogy még egy hölgynek sem okoz problémát felvinni a lakásba

Van hátramenet – lépésben tud visszafelé haladni, azért meglepő tempóval. Kár is ennék értelmét keresni, egy ilyen könnyű kis bringát bárhol is lehet cibálni, de közönség előtt hasznos. Ha pedig elfáradna a csuklónk a potméter folyamatos tekerésében, segít a tempomat.

Ezenkívül a gazdaságosabb (Eco) vagy dinamikusabb (Speed) vezetés közül választhatunk. De ha még ez sem lenne elég, ott van a Boost gomb: a piros mikrokapcsolót megnyomva 20 másodpernyi extra lendületet ad, ha például emelkedőn felfelé kicsit több kraftra van szükség.

Ülése meglepően alacsony, a legapróbb természetű hölgyrobogósoknak sem gond nyergéből a telitalpas lábletétel, és kompaktsága ellenére a lábtér elég tágas. A kicsi, könnyű test jól manőverezhető. Egy pillanatig sem érezni ügyetlennek, függetlenül, hogy az utunkba akadó aknafedeleket éppen kikerülni akarjuk vagy vakmerően átvágni rajtuk. Az extrém rövid, 1170 mm-es tengelytáv és a nagy kormányelfordulási szög révén pedig egészen kicsi helyen képes megfordulni.

10 colos kerekein még végsebességgel is stabilan halad, az egész olyan nagyon egyben van érzet ad. A 2 lóerőnél valamivel kevesebb teljesítménnyel pedig könnyedén elboldogul a két kicsi fékdob.

A műszerfal remek példa arra, hogy hogyan lehet valamit egyszerűen, mégis nagyon cukin megoldani. Egy smile-t formázó villanykábelbe húzták a töltöttségi szintet jelző sávokat, emellett a sebesség, a megtett kilométer olvasható le róla.

A gyári adatok alapján a 40 voltos, 1350 wattos szénkefe nélküli egyenáramú villanymotor egy felnőtt utast 45 km/h-s tempóval képes szállítani. Ez igaz is, ha megfelelően sík az út, Érd utcáin né-



Kapcsolórengeteg jobboldalt: Eco-Speed üzemmódoval, gyorsító és tempomat



Nem csak tároló: az ülés alatti rekeszt előkészítették egy második akksi fogadására



Nagyon csini: ügyesen megkomponált ívek és színek, valamint fehér üléskéder

MŰSZAKI ADATOK

MOTOR

Szénkefe nélküli egyenáramú villanymotor automata váltóval, előre- és hátrameneti fokozattal. LiFePO4 akkumulátor-csomag, kapacitása 48 V/10 Ah.

Kapocsfeszültség 48 V

Max. teljesítmény 1350 W (1,8 LE)

FUTÓMŰ

Elöl hidraulikus teleszkópvilla, hátul lengőkar egy rugóstaggal. Elöl 80 mm-es, hátul 95 mm-es átmérőjű dobfék.

Gumik (e., h.) 80/100-10, 80/100-10

MÉRETEK ÉS ADATOK

Tengelytáv 1170 mm

Saját tömeg 63 kg

Megengedett össztömeg 163 kg

Végsebesség* 45 km/h

Hatótávolság* 60 km¹, 110 km²

Töltési idő 2 óra

Ár 640 000 Ft

*Gyári adat. ¹Egy akkumulátorral, ²két akkumulátorral 28 km/h-s átlagsebességgel mérve.

TOMOS E-LITE

GYÁRTÖRTÉNET

Jugoszlávia kétkerekű motorizációja közel fél évszázadig egyet jelentett a Tomossal, ahogy a négykerekű a Zastavával. A Tomos-gyár alapítását komoly politikai döntés előzte meg. 1954-ben Jugoszlávia lemondott Triesztről, és kárpótlásul – többek között – egy motorkerékpárgyárat is felajánlott a nyugat. Július 16-án megalakult Sežanában a TOMOS (Tovarna Motornih koles Sežana), de még októberben Koperbe, a szlovén tengerpartra költöztették. Az első mopedekek Puch-licénc alapján készültek. Az üzem szépen fejlődött, de az igazi fordulatot Tito marsall látogatása hozta, aki teljes mértékben hazai gyártmányú kis kétkerekűt vizionált, ami megkönnyíti azoknak a dolgozóknak az életét, akik nem használhatják a pártbizottság autóját.

Az elnök utasítását pedig komolyan kellett venni, így megszületett a Kolibri (mellesleg ez is egy Puchon, az MS 50-en alapult), a hazai gyártású és tervezésű moped, majd később az Automatic, amely rengeteg változatban készült. Külföldön is érdeklődtek a stramm kis gépek után, 1966-ban Hollandiában alapítottak még egy TOMOS-fióküzemet is.

Jugoszlávia széthullása azonban nem tett jót a gyárnak. 1998-ban privatizálták, az új tulajdonos a szlovén Hidria lett. 2004-ben Szlovénia csatlakozott az EU-hoz. Ezzel megnyílt az út a BMW előtt, amely a Tomosnál állíttatja elő többek között az F 800 vázakat. Mostanra már csak 50 cm³-es mopedekeket gyártanak Koperben, az E-Lite Tajvanon készül.

ha sikerült 51 km/h-ra felgyorsítani. A fővárosi rohangászs robogókat csak erős kompromisszummal válthatná ki az E-Lite, az agglomerációból sem fog vele senki munkába járni, inkább nyugodt, és főképp sík vidékre való. A visszaúton, amikor már nem kellett izgulnom az esetleg túl hamar lemerülő akku miatt, igen gyakran nyomogattam a Boost gombot a felemelő 20 másodpercekre vadászva.

Rövid tesztlünk során – kb. 20 km-t tettünk meg vele – az első sáv ürült ki a töltöttségi jelzőn. A tényleges hatótávra nem derült fény, de nem is lett volna mérvadó, mivel a kipróbált darabban még 10 Ah-s akkumulátor volt, ám kereskedelmi forgalomba már csak 20 Ah-sal kerül. Mérethez ugyanakkor, ám 28 km/h-s átlaggal haladva 60 km feletti hatótávot tesz lehetővé. Ha pedig ez kevés lenne, tehetünk bele még egy akkumulátort. Semmi szerelés vagy átalakítás. Egyszerűen be kell rakni a másik fölé, kiéptített hely és csatlakozó várja. Segítségével közel megduplázható a hatótávolság, igaz, közben lemondunk az egyébként meglepően nagy ülés alatti tárolóról.

A teljes feltöltés mindössze két óra, csak egy sima háztartási konnektorra van szükség. Sok városi lakó számára ez az egyik legnagyobb probléma, nem minden parkolóhelyen terem konnektor. Az E-Lite erre is abszolút fel van készítve. Dughatjuk a töltőszinórt az első pajzsban kialakított csatlakozóba, vagy könnyedén kikaphatjuk az akksit, amely mindössze 8,5 kiló, és felvihetjük az irodába vagy a lakásba.

Aki elektromos robogót vesz – akárhol is nézzük –, egyfajta úttörő. Egy az elsők közül. És gazdag. Gondoltuk ezt a többi tisztán áramot használó autó vagy motor árának ismeretében.

A Tomosért kért 640 000 Ft azonban nem olyan megrázó. Bár az 50-es benzinesekhez viszonyítva még mindig magas, az elektromos piacon az egyik legjobb vételnek számít.