

# Klasika je vedno V MODI

Legendarni Tomosov avtomatik je doživel reinkarnacijo. Tole je ekskluziven test 'frčota', ki prav v teh dneh prihaja s tekočih trakov v Kopru, njegova posebnost pa je, da odlično združuje moderno in staro.

► Dekleti, ki sta se zapeljali po mestu in ki ju vidite na sliki, sta letnik '88 in '89. Kdo bi si mislil, da bo moped, ki je prav v tistih časih stare skupne države v polnosti doživljal enega svojih vrhuncev, danes, ko pišemo novo stoletje (z malo melodramatičnosti lahko zapišemo celo tisočletje) in leto 2012, doživel tako topel sprejem ob ponovnem rojstvu.

Veste, kaj me je osupnilo, ko so nam ga s hitro pošto dostavili v uredništvo naravnost iz studia za fotografiranje? To, da je vsakega mimoidočega, ki ga je videl v predverju, navdušil. V nekem trenutku so se okrog njega gnetle punce iz uredništva Cosmopolitana in ugotavljale, kako je luštkan in kako 'totalno in' (naj mi lektorica Tina oprostí) in kako je letos prav ta barva huda in modna. In ja, to ni štos, ampak res ne boste verjeli: popolnoma se ujema z lakom za nohte na urednici lepote največje ženske revije Cosmopolitan in na puncí, ki skrbi, da so manekenke v reviji Elle oblečene in urejene po najnovejših modnih zapovedih iz Pariza, Milana, New Yorka, Londona. Če ne bi videl, ne bi verjel, ampak Nika in Tina sta dokaz, da nekdo v Tomosu dobro ve, kaj je ta trenutek najbolj vroče. Retrostil je pač moderen in ni naključje, da tale Classic nosi barvo, ki je zelo podobna tisti iz prvega obdobja, ko se je Tomos postavljaval na noge in začel delati svoje prve resne mopede. Še moja mama je vozila Colibrija na tri prestave! Tega sem seveda kasneje, ko je prišel v moje roke, uspešno uničil z vožnjo po okoliških kolovozih, in šele ko je bilo prepozno, sem ugotovil, da tisti 'tribrzinč' res ni bil mišljen za motokros, ampak kaj pa otrok ve! Nas, ki smo se pred 20 ali 30 leti kot mulci vozili s takimi avtomatiki, pa popelje v tiste zanimive čase, ko smo fantje čez dan sanjarili o sošolkah, zvečer pa 'pimpali' svoje avtomatike s 'špic bati', večjimi uplinjači in resonančnimi izpuhi, da je moped ja letel kot strela.

Današnji Tomos, torej tale z oznako 25, je sicer nekoliko drugačen od nekdanjega. Takrat si bil največji frajer, če si se s pomočjo domačih predelav dotaknil magične meje 80 km/h, danes pa največjo hitrost omeji in določi država in ne presega 25 km/h, kar pa pomeni, da se z njim lahko vozite po kolesarskih stezah in brez zaščitne motoristične čelade. Praksa zadnjega desetletja je pokazala, da je to v mestu ena boljših možnosti za prevoz, in če niste ravno ljubitelji vrtenja pedal, je takšen moped dobra izbira. V Tomosu so nam sicer zaupali, da bodo imeli tudi odprto izvedbo, torej takšno, ki gre

Z njim lahko vozite po kolesarskih stezah in brez zaščitne motoristične čelade.







mesto kromirane pločevine tam 'kromirana' plastika, enako velja za oba stranska pokrova za motor oziroma opori za noge. Zadnja zavora ni več motoristično na 'nogo', ampak povsem po skutersko ali kolesarsko na levi in desni strani krmila.

Ko govorimo o 25 km/h, seveda ne moremo razpredati o občutkih v vožnji kot pri večjih motociklih. Lahko pa na kratko zapišemo, da je moped zelo lahko

zakonsko dovoljenih 45 km/h – vse je namreč stvar preproste blokade. A 25-tka je za mesto res bolj uporabna, poleg vsega pa zanjo tudi ni potrebna registracija.

Moped, ki smo ga preizkusili, uspešno zakrije detajle, ki jih je prinesel razvoj. Mešanice tako ne boste delali vi, ampak kar moped sam. V posodo za gorivo točite le čist bencin, zadaj za sedežem, pod kromiranim prtljažnikom, pa se skriva posoda za olje. V duhu zmanjševanja teže in optimizacije proizvodnih stroškov je na-

vodljiv, miren, in čeprav gre le 25 km/h, dovolj poskočen, da boste čez kolesarske prehode prvi potegnili naprej. Tomos se takrat oglasi s svojim značilnim zvokom, nežno potegne, ko prestavi v drugo prestavo, nato pa v svojem ritmu nadaljuje pot. Žal o porabi goriva ne moremo reči drugega, kot da nam v tednu dni ni uspelo sprazniti posode niti do polovice, čeprav smo se ves čas vozili po mestu. Poraba je tu zanemarljiv strošek. Še največji bo dobra ključavnica, ki se jo spleča

### Tomos Classic XL25

**Cena osnovnega modela:** 1.199 EUR

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: enovaljni, dvotaktni, zračno hlajeni, 49 cm<sup>3</sup>, nožni zaganjalnik, uplinjač.  
 Največja moč: n. p.  
 Največji navor: n. p.  
 Prenos moči: dvostopenjski samodejni menjalnik.  
 Okvir: jeklen.  
 Zavore: spredaj/zadaj boben 105 mm.  
 Vzmetenje: spredaj klasične teleskopske vilice, zadaj dvojni blažilnik.  
 Gume: spredaj 2,25-R16, zadaj 2,25-16.  
 Višina sedeža: 780 mm.  
 Posoda za gorivo: 4 l.  
 Medosna razdalja: 1.080 mm.  
 Teža: 64 kg.  
 Zastopnik: Tomos, d. o. o., [www.tomos.si](http://www.tomos.si)

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ retro videz
- ▲ dodelani detajli
- ▲ preizkušena tehnika
- ▼ ni ravno poceni

nabaviti, da vam ga spotoma ne 'sunejo'. Takle 'frčo' stane 1.199 evrov, kar seveda ni malo, če ti ga ne pridipravi ukradejo, pa poleg denarnice joka še srce. Zadeva ti zleze pod kožo in priraste k srcu, ni kaj.

Tomos, še enkrat, bravo! Classic je zadetek v polno. ◀◀