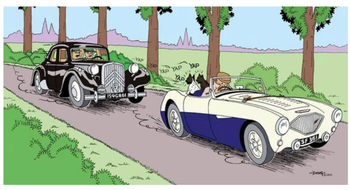


Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Komar – prawdziwy król polskiej wsi

przez Zbigniew Kluczkowski | 19 października, 2024 — 0 komentarzy

Obecnie, gdy tylko obowiązujące przepisy prawa powstrzymują wielu rodziców i chrzestnych przed zakupem samochodu lub mieszkania na I Komunię Świętą mało kto pamięta, że jeszcze 20-30 lat temu najpopularniejszym prezentem z tej okazji był rower. Nie pierwszy, lepszy rower a „składak" serii Wigry lub Jubilat – oba produkcji bydgoskiego Rometa. Był to prezent długo wyczekiwany, dający mnóstwo radości. Rower był dla dzieci tym, czym dla dorosłych jest samochód – dawał poczucie wolności.

Historia Rometa sięga 1948 roku. Dnia 15 września tego roku na mocy Zarządzenia Ministra Przemysłu i Handlu powołano Zjednoczone Zakłady Rowerowe z siedzibą w Bydgoszczy przy ulicy Fordońskiej 2. Z upływem lat ZZR rozrosło się do aż 6 zakładów – 5 produkcyjnych oraz 1 transportowego. Romet w czasach największego zbytu produkował rocznie aż 1.200.000 sztuk rowerów oraz 200.000 motorowerów. Żaden producent środków transportu w PRL-u, z FSO na czele nie notował takiego poziomu produkcji.

Romet znany jest z produkcji „Komara" – chyba najbardziej znanego motoroweru w Polsce. Mniej popularny był tylko Ogar, również produkcji Rometa. Warto wspomnieć o Pony, czyli popularnej, malutkiej „Motorynce", która również powstawała u Rometa. Te motorowery były, i nadal często są, pierwszym pojazdem silnikowym młodych Polaków i do dziś są użytkowane. Najczęściej można je spotkać na wsi, choć konkurencja ze strony tanich chińskich skuterów jest coraz większa.

Pierwszy Komar – jeszcze z silnikiem Simsona

Źródło: jacomoto.pl

Historia Komara sięga końca lat 50-tych. Pierwsze prototypy z silnikiem Simsona powstały w 1957 roku. Konstrukcję motoroweru dla „mas pracujących" zawdzięczamy inżynierom: B. Kędzierskiemu, A. Kontzerze i J. Podlaskiemu. Pierwsze testy drogowe przeprowadzono dwa lata później. „Komar" do produkcji wszedł w 1960 roku i od razu przypadł do gustu Polakom. Był tani i genialnie prosty w obsłudze. Przez aż 23 lata produkcji zmieniła się jego konstrukcja, ale nadal był najtańszym motorowerem dostępnym na naszym rynku.

> **Podobne teksty:** Tnij bracie, tnij

Przez tak długi okres produkcji używano kilku silników, sztywny tył doczekał się dwóch małych teleskopów sprężynowych oraz zrezygnowano z montażu pedałów. Wprowadzono nawet wersję z automatycznym sprzęgłem i skrzynią o 1. przełożeniu, odmiana sport z importowanym z Włoch siedzeniem i płaskim bakiem. „Sport" był tylko z nazwy. Domorośli konstruktorzy często montowali do niego … hak holowniczy. W ten sposób można było holować lekki wózek z obciążeniem w postaci 50-kilowego wypełnionego worka.

Ważący od 45 do 50 kg pojazd miał długość 178 cm. Standardowa wysokość siodełka wynosiła 82 cm. Większość Komarów w zbiorniku paliwa mieściła 6 dm^3 paliwa, które teoretycznie wystarczały na 300 km jazdy. W praktyce, przy znacznym obciążeniu lub z rozregulowanym silnikiem „Komar" mógł przejechać dystans nawet o połowę krótszy. Wersje „Sport" miały zbiornik o poj. 9 dm^3 a rezerwa paliwa została powiększona z 0,5 dm^3 (w każdej odmianie "cywilnej") do 2 dm^3. To znacznie poprawiło zasięg.

Silnik S-38

Źródło: MotoManiacy.com

Najpopularniejszy silnik Komara oznaczony jako „S-38" pozwalał osiągać prędkość 40 km/h. Był to dwusuw chłodzony powietrzem o poj. 49,8 cm^3 oraz mocy około 1,4 KM. Moment obrotowy wynosił 2,8 Nm. Do przeniesienia napędu służyła 2 – biegowa skrzynia oraz dwutarczowe sprzęgło. To wystarczało do przewiezienia tylko jednej osoby oraz jej bagażu. Komar z racji lekkiej konstrukcji nie mógł być środkiem transportu dla dwóch osób. Do tego zadania lepiej przystosowany był jego następca, który był już zupełnie inną konstrukcją.

Ogar był rozwinięciem konstrukcji modelu 50 T3, który wyposażano w silnik firmy Dezamet. W wyniku współpracy z czechosłowacką Javą do napędu Ogara użyto silnika Java 223, który jednak poddano „kuracji osłabiającej". Moc spadła z 3,5 do 2 KM a moment obrotowy zmniejszono z 4 do 3,5 Nm. Do przeniesienia napędu służyła 3 – biegowa skrzynia. Ogar „na sucho" ważył 60 kg a jego zbiornik paliwa mieścił dokładnie tyle, co w „sportowych" odmianach Komara. Przy prędkości maksymalnej równiej 50 km/h Ogar zużywał 3 dm^3 /100km.

> **Podobne teksty:** Berlinka czyli opowieść o parówce

Takie dane charakteryzowały podstawową wersję 200 oraz nieco ulepszony model oznaczony jako 201. Nieco słabsza wersja oznaczona symbolem 205 miała silnik z Dezametu o mocy 1,7 KM. Ogar 205 przenosił moc na tylne koło za pomocą 2 – biegowej skrzyni, ważył 58 kg a mniejsza moc odbiła się na osiągach. „205-tka" osiągała najwyżej 45 km/h. Jedynie niższa cena uzasadniała wybór tej wersji. Ten model produkowano w latach 1986 – 1993, do momentu ogłoszenia upadłości przez producenta.

Jednym z najbardziej charakterystycznych produktów Rometa był motorower o nazwie Pony, powszechnie znany jako „Motorynka". Produkowany w latach 1978-1994 był przeznaczony dla młodzieży i dlatego też był to pierwszy pojazd silnikowy wielu nastolatków. Każdy kto nie grzeszył niką posturą nie odważyłby się wsiąść na tą miniaturę motocykla. Gdy jednak się odważył, wywołał w okolicy sensację godną wzmianki w tabloidzie. Motorynka była naprawdę mała i bez rozkręcania mogła być przewożona w bagażniku samochodu.

Słynna „Motorynka"

Źródło: imged.pl

Do napędu Pony stosowano silnik Dezametu o mocy 1,7 KM. Motorynka w wyposażeniu nie miała nawet takich „luksusów" jak prędkościomierz czy elektryczneego klaksonu. Przez prawie wszystkie lata produkcji Pony wyposażano w mechaniczny dzwonek rowerowy. Ważący zaledwie 35 do 40 kg Pony mógł pędzić z prędkością do 40 km/h zużywając przy tym 2 dm^3 paliwa na każde 100 km. Pomimo wielu lat produkcji różnice pomiędzy pierwszymi a ostatnimi wersjami są minimalne a ceny zadbanych egzemplarzy rosną.

Produkty firmowane przez Rometa były tak udane, że eksportowano je na zachód. Konkurencja była znacznie lepsza, ale i droższa dzięki czemu w krajach bloku komunistycznego sprzedaż biła kolejne rekordy. Odpowiedzialna za eksport Centrala Handlu Zagranicznego, podobnie jak w przypadku rowerów, sprzedawała tylko najlepiej wyposażone modele, które nie oferowano na rynku krajowym. Sytuację zmienił upadek komunizmu i wtedy klienci zwrócili się w stronę nowoczesnych skuterów i motorowerów japońskiej produkcji.

> **Podobne teksty:** Józef Ganz i standardowy Volkswagen

Po kolejnej reanimacji w 2006 roku Romet nadal wytwarza nowe modele jednośladów. Nie jest to już nazwa własna producenta. Obecnie należy do producenta rowerów – firmy Arkus. Specjalnie na potrzeby produkcji pojazdów silnikowych stworzono nowy dział nazwany Romet Motors, który oprócz motorowerów i skuterów produkuje nawet małe auto elektryczne. W ostatnich latach znacznie wzrosła liczba skuterów i motorowerów marki Romet, które pojawiają się na drogach. Zaczynamy cenić to co nasze.

Visited 28 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Dezamet, Komar, Motorynka, Ogar, polskimotorower, Romet

Zobacz wpisy
← Tata, co wszystko potrafi zrobić
Wiatr we włosach i kartony na pace →

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« cze

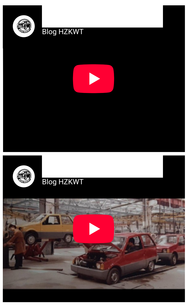
Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

- Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
- Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
- Halo, dzwonię z samochodu
- Samochód minimalny
- Cytryna z krainy dyktatora

Popularne na Youtube:



Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (10) BMW (26) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (82) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formuła1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (28) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (13) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (14) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (16) V8 (9) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 12 428

Wszystkie wpisy: 625