

DŁUGIE WPATRYWANIE SIĘ W ROMETA CAFÉ RACERA GROZI PRZENIESIENIEM SIĘ DO TELEDYSKU „TAKE ON ME” ZESPOŁU A-HA. NIE MOŻE BYĆ INACZEJ NIŻ W ROLI CZARNEGO CHARAKTERU.

TEKST JAROSŁAW MODRZEJEWSKI

Wsiadam na Rometa i zaczynam podróż w czasie. Już po kilku kilometrach mam ochotę wyrzucić w cholerę niską kierownicę, ale to znak czasów. Komfort w café racerach nie miał większego znaczenia i tak zostało. Co prawda ładnie przeszywana kanapa wprost zachęca do zajęcia miejsca i rozpoczęcia podróży, ale wysocy będą mieć problem ze zmieszczeniem kolan za owiewką (moje wystawały, mam 190 cm wzrostu). A nisko umieszczona kierownica to prawdziwa tortura dla nadgarstków i nie ma przeprosić – chcesz stylowo wyglądać, to musisz cierpieć. Spodoba ci się chłodzony powietrzem silnik. I to nie tylko z powodu klasycznego wyglądu (jest wzorowany na jednostce pochodzącej z enduro Hondy – XR 400), ale

KREĆCĄ CIĘ KLIMATY
RETRO, ALE NIE LUBISZ
WYDAWAĆ KASY?
ROMET CAFÉ RACER
NIE ZRUJNUJE PORTFELA.

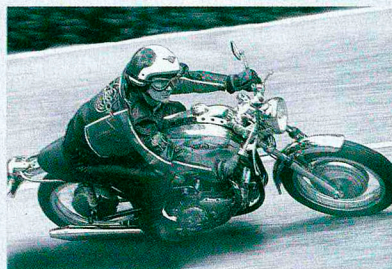
również ze względu na jego niezłe manieri oraz dźwięk wydobywający się z wydechu. Moment obrotowy 30 Nm i 27,5 KM wystarczą do całkiem sprawnego przemieszczania się po mieście. Tyle tylko, że musisz zapomnieć o „the ton” – 160 km/h jest poza zasięgiem. Dość duży zbiornik paliwa (16 l) oznacza przywoite zasięgi: w czasie testu średnie spalanie mieściło się w 5 l/100



OKRĄGŁE, ANALOGOWE zegary mają białe tarcze. W pełnym słońcu nie widać kontrolek.

CAFÉ RACERY

NARODZIŁY SIĘ NA WYSPACH BRYTYJSKICH W LATACH 60. XX WIEKU. ROCKERSI PRZERABIALI FABRYCZNE MOTOCYKLE I ŚCIGALI SIĘ NA NICH MIĘDZY KAWIARNIAMI. CELEM BYŁO „THE TON”, CZYLI OSIĄGNIĘCIE PRĘDKOŚCI 100 MPH (PO NASZEMU 160 KM/H).



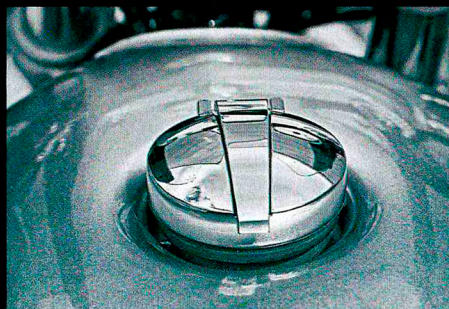
NORTON CAFÉ RACER 750, czyli wszystko co najlepsze: rzędowy twin Comando z 1973 r., rama Federbed z 1959 r. i gaźnik Dellorto.



BMW R NINE T RACER. A kto powiedział, że café racer nie może mieć boksera? Maszyna wygląda znakomicie.



TRIUMPH THRUXTON 1200 R. Klasyczny wygląd i części z najwyższej półki: hamulce Brembo, amortyzatory Öhlins, widelec Kayaba.



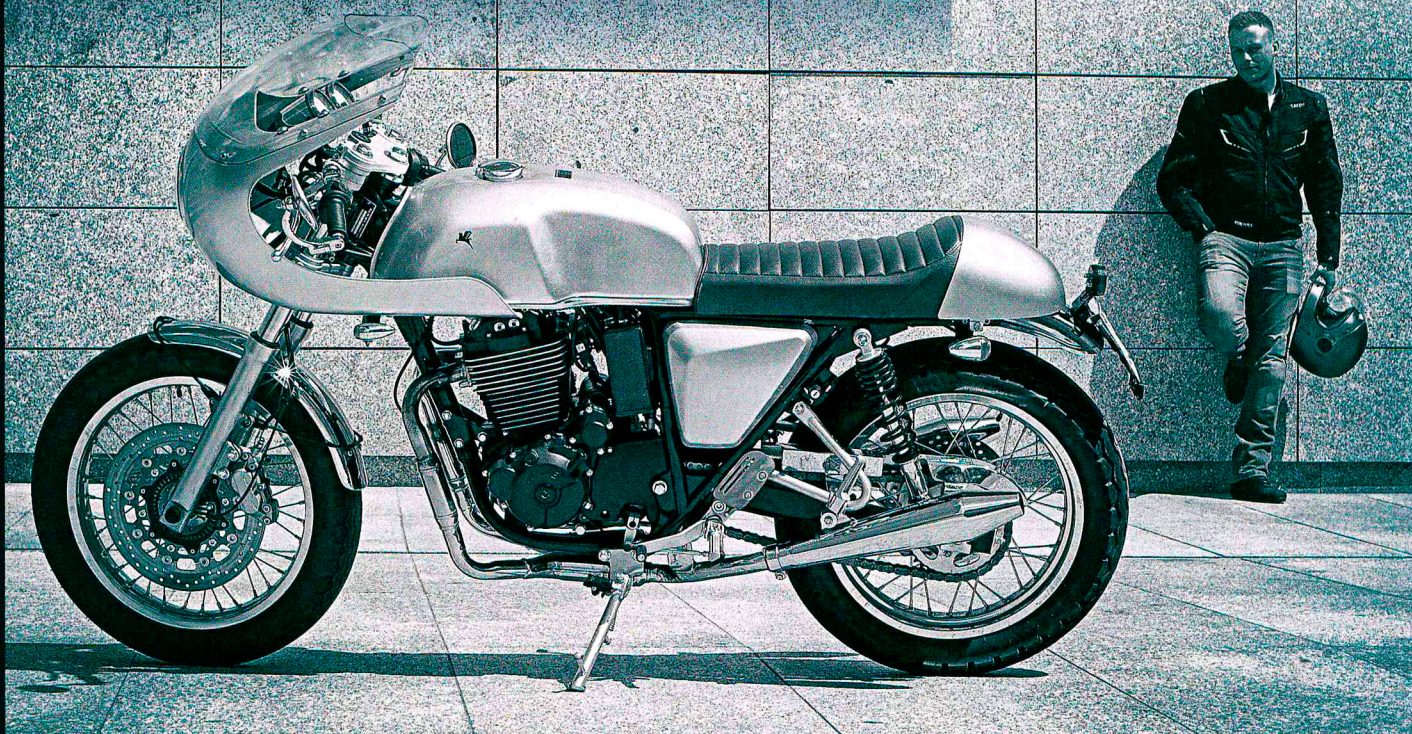
WLEW PALIWA to moim zdaniem najpiękniejszy detal Rometa Café Racera.

Romet Café Racer potrafi wzbudzić sensację. Jeżdżąc nim, na bank nawigujesz nowe znajomości.

ROMAN, CAFÉ



CAFÉ RACER Z KLIMATEM – NIKT NIE PRZEJDZIE OBOJĘTNIE OBOK TEGO ROMETA.



km, i to mimo ostro traktowanej manetki. Na szczęście w tej maszynie bardziej chodzi o klimat. Romet potrafi dać sporo radości z jazdy. Niestety, niezłe wrażenie psuje topornie przełączająca się skrzynia biegów. Jednak to dopiero początek. Największym rozczarowaniem są hamulce: mimo zastosowania tarcz hamulcowych o sporej średnicy (przód – 320 mm, tył – 240 mm) z dwutłoczkowymi zaciskami oraz systemu ABS ich skuteczność pozostawia wiele do życzenia. Podobnie sprawa się ma z dozownością i wyczuciem punktu zadziałania. Przewody hamulcowe w stalowym oplocie właściwie niczego tu nie zmieniają.

ARE YOU REBEL?

Do prowadzenia musisz się przyzwyczaić. Mięiste i dobrze wyglądające opony Ken-

da mają taki sobie feedback, ale to kwestia przyzwyczajenia. Zawieszenia są na przypoziomym poziomie, ale jazdę po dziurawej drodze poczujesz w nadgarstkach. W mieście będą cię wkurzać lusterka: o ile ich umieszczenie na końcówkach kierownicy ze stylizacyjnego punktu widzenia jest strzałem w dziesiątkę, to już sposób ich wykonania oraz regulacja wypadają błado. Nie pomagają również fakt, że wibracje silnika rozmywają obraz na wyższych obrotach (ktoś pamięta MZ-tę?).

Jeśli masz w sobie ducha buntu, styl to twoje drugie imię, a do tego jarasz się muzyką rockową lub rockabilly i uwielbiasz poznawać nowych ludzi na każdym skrzyżowaniu, to Romet Café Racer jest ciekawą opcją, tym bardziej że nówka sztuka nie zrujnuje portfela. Na tle większej, bardziej renomowanej konkurencji 17 599 zł wygląda na megapromocję.



LUSTERKA wyglądają znakomicie. Będziesz cierpieć z powodu słabej funkcjonalności i jakości wykonania.



MINIMALIZM. Zadupek z nakładką na siedzenie pasażera, lampa i kierunki trzymają klimat.



ROMET CLASSIC CAFÉ RACER

SILNIK: czterosurowy, jednocylindrowy, chłodzony powietrzem, 4 zawory, rozrząd OHC, wałek wyrównowążający, smarowanie z suchą miską olejową.

PRZENIESIENIE NAPĘDU: mechanicznie sterowane, wielotarczowe sprzęgło w kąpeli olejowej, skrzynia pięciobiegowa, napęd tylnego koła łańcuchem.

Śr. cylindra x skok tłoka 85 x 70 mm

Pojemność skokowa 397 cm³

Moc maksymalna 27,5 KM (20,2 kW) przy 6500 obr/min

Maksymalny moment obrotowy 30 Nm przy 5500 obr/min

PODWOZIE: pojedyncza rama kołyskowa ze stali.

ZAWIESZENIE: przód – widelec teleskopowy, średnica goleni 41 mm, tył – dwa amortyzatory, regulowane wstępne napięcie sprężyn.

HAMULCE: przód – tarcza o średnicy 320 mm, dwutłoczkowy zacisk, tył – tarcza o średnicy 240 mm, dwutłoczkowy zacisk, ABS.

Koła szprychowane

Rozmiar opon 100/90-19/ 130/70-18

WYMIARY I MASY

Dł./szer./wys. 2100/730/1230 mm

Rozstaw osi 1425 mm

Wysokość kanapy 790 mm

Masa własna 167 kg

Poj. zbiornika paliwa 16 l

CENA

17 599 Zł.