

# BEZ PRAWA JAZDY

Czy tylko potężne turystyki pokroju KTM'a Adventure czy BMW GS sprawdzają się w dalekich trasach? Okazuje się, że nie. Romet ADV 125FI Pro nie tylko poważnie wygląda. On oferuje poważne możliwości. I nie musisz mieć motocyklowej kategorii - wystarczy prawo jazdy kat. B.



**SILNIK**

Sercem Rometa Adventure 125 FI jest jednocylindrowy, czterosurowy silnik wyposażony w dwa zawory. Dla poprawy efektywności pracy silnika zainstalowano elektroniczny wtrysk paliwa. Dzięki takiemu za-biegowi znacząco zredukowano spalanie, a co za tym idzie niezwykle ważną emisję CO2. Obecnie zużycie benzyny na poziomie 3 litrów nie jest żadnym wyczynem. Silnik chłodzony jest powietrzem, a za prze-niesienie mocy odpowiada pięciostopniowa skrzynia biegów. Vmax motocykla oscyluje w granicach 90km/h.

**PODWOZIE**

Cała konstrukcja turystycznego Rometa oparta jest o stalową ramę rurową. Z przodu zastosowano zawieszenie USD o podwyższonym skoku. Ten system nie posiada jakichkolwiek możliwości regulacji. Z tyłu zamontowano amortyzator centralny z tłumieniem olejowym. W układzie hamulcowym zastosowano system CBS- kombinowany system hamulcowy. W momencie naciśnięcia dźwigni hamulca tylnego do hamowania automatycznie dołącza się przednie koło. Ciekawostką jest zastosowanie przewodów hamulcowych w stalowym oplocie. To wszystko w standardzie.

**ZEGARY**

Schludne, przejrzyste i czytelne. Design nie powala na kolana, ale również nie ma się do czego przyczepić. Pokazują wszystkie najważniejsze informacje. Cho-ciaż uważamy, że w zupełności wystarczyby analogowy prędko-ściomierz.

**GMOLE**

Zastanawiamy się czy jednak w tym aspekcie konstruktorów nie poniosła nieco ułańska fantazja. Te gmole są ogromne. Wyglądają nieco nieproporcjonalnie, jednak perfekcyjnie spełniają swoje zadanie.

**KUFRY**

Zostały idealnie skrojone pod rozmiary i możliwości maszyny. Nie przesadzono z ich gabaryta-mi. Są proste w obsłudze, lekkie i łatwe w demontażu. Prawy kufer ma nieco okrojoną pojemność z powodu sąsiedowania z układem wydechowym.



**DANE TECHNICZNE**

**SILNIK**

Typ: 125cm3, 1-cylindrowy, chłodzony powietrzem, 4-suwowy, DOHC, 4-zaworowy

Śred. x skok: 52.4 mm x 57.9mm

Stopień sprężania: 9.5:1

Zasilanie paliwem: wtrysk paliwa

Moc maks.: 10 KM przy 7500 obr/min

Maks moment Obr.: 9.2NM przy 6000 obr/min

**PODWOZIE**

Rama: stalowa

Zawieszenie przód: widelec up-side-down, skok 110mm

Zawieszenie tył: poziomy amortyzator, skok 110mm

Hamulec przedni: tarcze 265mm, zaciski dwutoczkowe

Hamulec tylny: tarcza 240mm, zacisk jednotoczkowy

**WYMIARY**

Rozstaw osi: 1370 mm

Wysokość siodła: 780 mm

Masa własna: 162kg (gotowy do jazdy)

Pojemność zbiornika paliwa: 14 L

**CENA: 9 999 ZŁ**

**CO MÓWI PRODUCENT:**

Każda podróż ma swój początek, a idealnym moto-cykiem na jej rozpoczęcie jest ADV 125FI Pro - jed-na z tegorocznych nowości w tej klasie. Ten sprzęt już w momencie zakupu gotowy jest na przygodę.

**POZYCJA/KOMFORT:**

Jeżdżąc po drogach motocykle turystyczne są moimi ulubionymi, zwłaszcza z powodu pozycji. 125FI Pro nie odstaje im, w żadnym calu. Wygodna kanapa oraz ergonomiczne ułożenie kierownicy oraz podnóżków pozwolą Wam na komfortowe podróże.

**NIE DAJ SIĘ NABRAĆ:**

Ten masywnie i okazałe wyglądający jednoślad w rzeczywistości jest jedynie 125-tką. Musicie o tym pamiętać wybierając się w dłuższą podróż, podczas wyprzedzania, czy jazdy w ciężkim terenie.

**CO MY MÓWIMY:**

Trudno nie zgodzić się z tym co deklaruje Romet. Podobna nam się, że nie ma tutaj cienia przechwa-tek o tym czego ten motocykl nie potrafi. Został on stworzony w określonym celu który potrafi osiągnąć.

**JAKOŚĆ WYKONANIA:**

Jedynym mankamentem, który zwrócił naszą uwagę była ciężko pracująca dźwignia zmiany biegów. Być może potrzeba czasu na dotarcie się elementów.

**ZA, A NAWET PRZECIW:**

- + wygląd, prowadzenie, silnik, zawieszenie
- CBS, działanie skrzyni biegów

**O**d kiedy pamiętam turystyka moto-cyklowa przybierała dla mnie jedną formę. Duże motocykle pokroju BMW GS, Yamaha SuperTenere czy KTM Adventu-re. Niestety, to sprzęty na które stać jedynie dobrze sytuowanych ludzi. Najczęściej wy-posażone w systemy nawigacji, drogi sprzęt pomocniczy i kilogramy bagaży obwiązanych wokół tylnej części motocykla. Większość kie-rowców wygląda na nich jak Beduini na wiel-błądach. Co za tym, idzie motocykle z taką ilością bagażu nie mogą prowadzić się lepiej niż właśnie wspomniane wielbłądy.

Ostatnio przeglądając Facebook'a natrafi-łem na ciekawe zdjęcie które wrzuciła Yamaha POLand Position. Widniała na nim ucieszona para Tajów, którzy stali przy serwisowanej w polskim serwisie Yamasze 125ccm. Chcecie

mi powiedzieć, że oni przyjechali „tu” na „tym” „stamtąd”? Po przeczytaniu opisu okazało się, że właśnie ten sprzęt służy im do zwiedzania całego świata, a obecnie zatrzymali się na zmianę oleju i regulację napięcia łańcucha. To zupełnie normalne, bo przecież każdy z nas codziennie podejmuje decyzję o podróżowa-niu przez świat na motocyklu klasy 125..

Ta sytuacja, była co najmniej intrygująca i nieco zmienia podejście do motocyklowej turystyki i otwiera nieograniczone możliwo-sci dla osób z prawem jazdy kategorii B. Mamy wrażenie, że Romet ADV 125FI PRO celuje wła-snie w ten segment.

Początkowo byłem nieco sceptycznie na-stawiony do tego motocykla. O ile aspekt wizualny mocno do mnie przemawiał o tyle wcześniejsze doświadczenia z 4-suwowymi





Ha, ha, ha.. Napisałi "zwalki"...

motocyklami 125 nie budziły we mnie zachwyty (a tym bardziej pożądania). Myśl, że ten sprzęt może w poważny sposób dać sobie radę na drogach była równie abstrakcyjna, jak udział Alka w programie „Rolnik szuka żony”. Jednak aparycja nowości od Rometa napawała nas optymizmem. Ostre linie nadwozia oraz stylistyka nie odstępująca na krok produktom wiodących marek starają się przekonywać, że mamy do czynienia z maszyną dobrej jakości. Nowoczesne kształty, duża i wygodna kanapa oraz pakowne kufry nieustannie wprowadzały wszystkich w błąd - każdy myśli, że to motocykl turystyczny o dużej pojemności.

Odpalamy jednocylindrowego potwora. Pierwsze wrażenie dźwiękowe przypomina nam wybuchające ziarna kukurydzy sprzedawane jako popcorn w wesołych miasteczkach. Nic dziwnego, silnik 4T o takiej kuba-



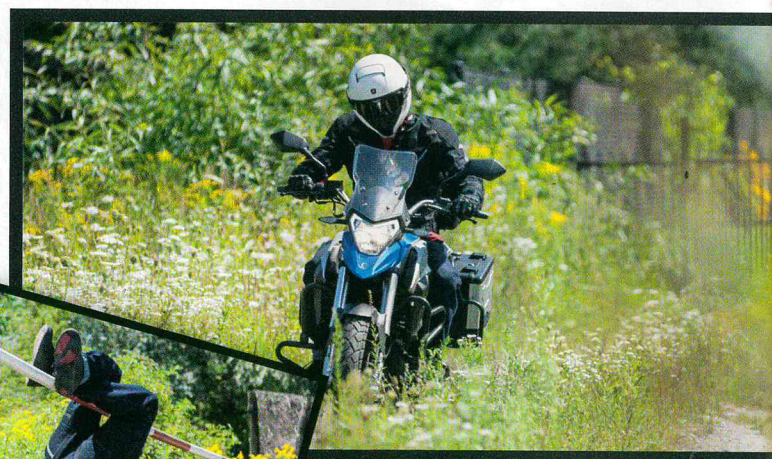
## TEN MOTOCYKL ZASKOCZY WAS BARDZIEJ NIŻ PODEJRZEWACIE

turze, spełniający wszystkie nowe normy nie może po prostu brzmieć inaczej. Wbijamy pierwszy bieg i dajemy się ponieść nieokreślonym 10-ciu koniom mechanicznym. Na papierze wartość ta wydaje się śmieszna jednak rzeczywistość pisze zupełnie inny scenariusz. Pomimo nie najmniejszej wagi (162kg), której winowajcami są takie dodatki jak kufry, czy potężne gmole ADV żwawo przyspiesza. Już mniej więcej od 4000-5000obr/min Romet ochoczo mknie do przodu. Dy-

namika na pierwszych 3-4 biegach jest zadowolająca i pozwala na płynne poruszanie się w ruchu. 5. bieg możemy uznać raczej jako nabieg i będziemy wykorzystywać go jedynie na trasie, gdzie przez dłuższy czas jest możliwość utrzymywania prędkości w okolicach maksymalnej wartości. Jedyne zmiany przełożeń nie należy do najprzyjemniejszych czynności. Dźwignia chodzi dosyć topornie, a biegi musimy wbijać z nieco większą siłą. Może to kwestia dotarcia i ułożenia się podzespołów.

Z ciekawszych elementów, w które został wyposażony ADV to gniazdo USB, umożliwiające ładowanie urządzeń elektronicznych podczas długiej podróży. Mamy też wspo-





Odpoczynek w takiej pozycji jest sekretem szybkości Pasia.

## DŹWIGNIA CHODZI DOSYĆ TOPORNIE, A BIEGI MUSIMY WBIJAĆ Z NIECO WIĘKSZĄ SIŁĄ

mniane już gmołe chroniące silnik oraz najważniejsze części motocykla. W zasadzie podczas wywrotki to orurowanie byłoby w stanie ochronić 300 kilogramowy motocykl, a nie małą 125. Ostrożności nigdy za wiele. Do tego w standardzie znajdziecie kufry ze stelażami. Nieco przypominają apteczkę ratunkową lub skrzynkę na narzędzia z pobliskiego marketu budowlanego, ale bardzo dobrze spełniają swoje zadanie. Są pojemne i zmieszczą niezliczoną ilość rzeczy dla kierowcy pasażera.

125FI PRO został wyposażony w amortyzator centralny oraz widelec USD. Trudno

w to uwie-  
rzyć. Dlaczego  
prestżowy producenci nie  
są w stanie zamontować takich udogod-  
nień w swoich sprzętach które przewyższają  
ceną ADV kilkukrotnie, a Romet robi to bez  
mrugnienia okiem? Nie mamy możliwości re-  
gulacji, ale nie przeszkadza to w sprawnym  
pokonywaniu zakrętów. Byłem pod wrażen-  
iem, jak ten motocykl na oponach produ-  
centa którego nazwy nie jestem w stanie  
wymówić zachowuje się w zakręcie. Podwo-  
zie stabilnie pokonuje winkle. Motocykl nie  
wykazuje skłonności do pływania, czy też  
w drugą stronę -do przeskakiwania przez  
nierówności. Pozwala na utrzymanie duże-

go złożenia nie przyprawiając kierowcy  
o ból głowy. Ciekawostką jest CBS, czyli  
jak podaje producent kombinowany  
układ hamulcowy. Dosłownie kombino-  
wany. Działa on w ten sposób, że naciska-  
jąc dźwignię tylnego hamulca jednocze-  
śnie hamuje przednie koło. Niestety brak  
tutaj precyzji. Układ sprawdza się na asfalcie  
jednak użycie go na bezdrożach może nam  
skomplikować życie.

Romet ADV 125FI Pro to ciekawa propo-  
zycja dla młodych adeptów turystyki moto-  
cyklowej. W zakresie relatywnie niewielkich  
prędkości podróżowanie jest fantastyczne.  
Żwawy silnik w połączeniu z dobrym pod-  
woziem oraz nienaganną stylistyką w dobrej  
cenie zachęca niejednego miłośnika dale-  
kich wypraw. I słusznie. To bardzo dobry sto-  
sunek jakości do ceny. **MRW**

# MAŁY PODRÓŻNIK

**DOSKONAŁA TRAKCJA, WYGODNA  
POZYCJA, ELASTYCZNY SILNIK,  
GŁĘBOKI, STONOWANY BAS  
Z TŁUMIKA. W BOGATEJ OFERCIE  
ROMETA POJAWIŁ SIĘ W KLASIE 125  
PRAWDZIWIY „ADWENCZER”.**



Testuje

**JACEK  
GRADOMSKI**

!namawia do małowitrazowych wojaży.

ROMET ADV 125Fi pro jest nowością wprowadzoną na rynek w roku 2017 uzupełniającą gamę motocykli o pojazd turystyczny.

Trzy prostopadłościennne kufry, gmoie z przodu i z tyłu, większy skok zawieszzeń, opony o grubym bieżniku czy sterzący przedni błotnik powodują pewne skojarzenia z motocyklami BMW GS. Wzorzec zacny, wiec jeśli nie mamy na duży, niemiecki motocykl turystyczny, pozostaje alternatywa małowitrazowego podróźnika

za rozsądną cenę. Całe wymienione wyposażenie dostajemy w komplecie z motocyklem za dziesięć tysięcy. Zastosowane gmoie nie grzeszą subtelnością, ale gdy motocykl nam się wywróci, to skutecznie go osłonią, a boczne kufry ocaleją. Swoją drogą te są bardzo pojemne, jednak zamocowane na stałe, więc idąc do hotelu musimy je rozpakować. Motocykl sprawia wrażenie większego, niż jest w rzeczywistości. Trudno poznać, że to tylko „stodwudziestkapiątka”. Również po uruchomieniu silnika dźwięki jego pracy nie ujawniają nikczemnej pojemności. Gdy ruszymy, okaże się, że silniczek jest bardzo elastyczny, a generowane niespełna 11 KM całkiem sprawnie ciągnie. Mo-

tocykl zachowuje się bardzo stabilnie. Nawet początkujący będzie się na nim czuł komfortowo. Maszyna jest przewidywalna, prowadzi się bardzo dobrze. Pozycja za kierownicą jest typowa dla modeli szosowo-terenowych, wiec czas jazdy jest ograniczony jedynie tym, jak długo wysiedzimy na kanapie. Tankowanie nie będzie powodowało częstych przerw w podróży, gdyż przy prędkości około 85 km/h spalanie nie przekroczy 3 l/100 km, a zasięg na pełnym baku sięgnie pięciuset kilometrów. Wszelkie nierówności ulic i dróg są sprawnie połykane przez zawieszenie o dłuższym, niż w typowych szosówkach skoku. Jednak w prawdziwy teren Rometem bym się nie zapuszczał. Drogi grunto-we, szutry - to szczyt jego możliwości. Ponadto motocykl został wyposażony w wymagany obecnie od nowych motocykli klasy 125 system CBS, który w terenie raczej przeszkadza, niż pomaga. Na gruntowej drodze w zakręcie nie dohamujemy tyłem. Do pełni podróźniczego szczęścia brakuje trochę większej szyby ochronnej, lepiej chroniącej kierowcę.

Romet ADV 125Fi pro to bardzo atrakcyjna propozycja dla podróźników, którzy nie posiadając prawa jazdy kategorii A, chcieliby zasmakować wojaży na jednoślądzie z motorkiem. Wysoki komfort, pojemne kufry i dobra trakcja oraz rozsądna cena bogato wyposażonego motocykla przemawiają na jego korzyść. ■

## DANE TECHNICZNE

### Romet ADV 125Fi pro

<b>SILNIK</b>	TYP > czterosuowy, chłodzony powietrzem
<b>UKŁAD</b>	> jednocylindrowy
<b>ROZRZĄD</b>	> OHC 2 zawory na cylinder
<b>POJEMNOŚĆ SKOKOWA</b>	> 125 ccm
<b>ŚREDNICA   SKOK TŁOKA</b>	> 52,4   57,9 mm
<b>MOC MAKSYMALNA:</b>	> 7,8 kW (10,6 KM) przy 7500 obr./min
<b>MOMENT OBROTOWY</b>	> 9,2 Nm przy 6000 obr./min
<b>ZASILANIE</b>	> wtrysk
<b>SMAROWANIE</b>	> ciśnieniowe, mokra miska
<b>ROZRUCH</b>	> elektryczny
<b>PRZENIESIENIE NAPĘDU</b>	SPRZĘGŁO > wielotarczowe
<b>SKRZYNIA BIEGÓW</b>	> pięciostopniowa
<b>NAPĘD TYLNEGO KOŁA</b>	> łańcuch
<b>PODWOZIE</b>	RAMA > stalowa
<b>ZAWIESZENIE PRZEDNIE</b>	> teleskopowe, upside-down
<b>ZAWIESZENIE TYLNE</b>	> wahacz wleczony, jeden element resorująco-tłumiący
<b>HAMULEC PRZEDNI</b>	> tarczowy, Ø 265 mm, CBS
<b>HAMULEC TYLNY</b>	> tarczowy, Ø 240 mm
<b>OGUMIENIE PRZÓD   TYŁ</b>	> 100/80-17   120/80-17
<b>WYMIARY I MASY</b>	DŁUGOŚĆ > 2090 mm
	SZEROKOŚĆ > 865 mm
	WYSOKOŚĆ > 1205 mm
	ROZSTAW OSI > 1370 mm
	MASA POJAZDU > 138 kg

## CENA

**9999 zł**

IMPORTER:

**ARKUS & ROMET  
GROUP Sp. z o.o.**

**DZIAŁ ROMET MOTORS**

ul. Podgródzie 32C, 39-200 Dębica

fax. +48 14 68 48 175



**ESTETYCZNY i funkcjonalny  
zestaw przyrządów ma nawet  
wyświetlacz włączanego biegu.**

## EKSPLOATACJA



**ZASIĘG  
MOTOCYKLA:**  
518 km



**ŚREDNIE  
SPALANIE:**  
2,7 l/100 km



**PRĘDKOŚĆ MAKS.:**  
106 km/h  
(w teście)



**ZBIORNIKA  
PALIWA:**  
14 l