



Międzypokoleniowy gang motorynkowy.

# ROMET PONY MARZENIE DOROSŁYCH JUŻ DZIECI

TEKST I ZDJĘCIA: ALEKSANDER NOWAK

**W**iele dzisiejszych trzydziesto-paroletków z braci motocyklowej dosiada obecnie najróżniejszych maszyn o niesamowitej stylistyce i czasem jeszcze bardziej niecodziennych osiągnięciach. Jednak przypomnijmy sobie pojazd, który był marzeniem wielu motocyklistów w ich dziecięcych latach. Jednośląd dla ówczesnych nastoletników wręcz kultowy. Wehikuł, dzięki któremu wielu z nas rozpoczęło swoją przygodę z jednoślądami, a teraz może dokonać podróży w czasie...



PONY M1



PONY M2



PONY M3



PONY 301

## Pierwsze kroki

W okresie PRLu nasze ulice nie były tak bogate w osiągnięcia światowej motoryzacji, jak ma to miejsce dzisiaj. Nowe dostępne były wyłącznie pojazdy z bloku RWPG. Jednak nawet w takich czasach nasz polski przemysł motoryzacyjny nie zapomniał o najmłodszych. W roku 1978 Zakłady Romet w Bydgoszczy wypuściły na rynek pierwszy motorower z serii PONY – popularnie zwany motorynką. Pierwszy Model M1 posiadał dwusuwowy silnik Dezametu - typ 017. Miał on ręczną zmianę biegów w lewej manetce kierownicy, jednak odpalany był za pomocą „kopniaka”. Siedzieliśmy na rowerowym siodle, trzymając charakterystycznie wygiętą kierownicę. Tylny stalowy błotnik z boku miał zamocowaną skórzaną rowerową narzędziówkę. M1 był modelem „sondażowym” i produkowano go niecałe 2 lata. Na przełomie lat 70/80 XX wieku motorynka kosztowała 8650 złotych, zatem była ona droższa od Komara 2352, który kosztował 7350 złotych.

## Szybkie modernizacje

Już w roku 1980 światło dzienne ujrzał model M2. To była już zdecydowanie ładniejsza i dojrzała konstrukcja przypominająca miniatury motocykl. Wyposażona była w zmodernizowany silnik Dezametu produkowany w Nowej Dębce o oznaczeniu 023. Ta jednostka posiadała

manualną skrzynię biegów o dwóch przełożeniach zmienianych lewą stopą jak w „dorosłych” motocyklach. Silnik uzyskiwał 1,7 KM przy 4800 obr/min, a moment obrotowy wynosił 2,9 NM przy 2800 obr/min. Dzięki lekkiej konstrukcji ważącej w stanie gotowym do jazdy 40 kg, motorower bez problemu osiągał prędkość 40 km/h przy spalaniu rzędu 2l/100km. Owalny zbiornik paliwa mieścił 5.5l mieszanki 1:30. Rama była stalowa o konstrukcji grzbietowej, z przodu zawieszenie stanowił widelec teleskopowy, z tyłu 2 amortyzatory i wleczony wahacz. Taka budowa pozwalała przewozić motorynkę ciężar do 100kg. Romet PONY wyposażony był w 9-calowe odlewane z duraluminium felgi, na które zakładano dętkowe balonowe opony o lekko kostkowym bieżniku w rozmiarze 2,5 x 9”. Opony te mimo małego rozmiaru uzyskiwały dobrą przyczepność na asfalcie jak i drogach nieutwardzonych. Hamulce zarówno z przodu jak i z tyłu to mechaniczne bębny o średnicy 97,5mm, które znakomicie dawały sobie radę z niską masą pojazdu. Pojawiały się również motorynki tego typu z 3 biegowym silnikiem 019 pochodzącym z modelu 50-T-1, ale stanowią one niezwykle rzadkość. Pod wygodnym nowym siedłem umieszczonym na wysokości 65 cm znajdował się niewielki zamykany plastikowy schowek na narzędzia, plastikowy tylny błotnik a pod bakiem z prawej strony znajdowała się pompka do kół. Zmieniono również kierownicę, poprawiając ergonomię. Instalację elektryczną stanowiła 6V prądnica o mocy 20 W bez akumulatora. Zasilala ona jedynie przedni reflektor jak i tylne światło pozycyjne. Przedni reflektor natomiast posiadał światło mijania jak i drogowe. Dzwonek rowerowy pełnił rolę sygnału dźwiękowego.

## Kolejny model

Równolegle do modelu M2 w roku 1984 rozpoczęto produkcję bliźniaczego i dość unikalne-



Maszyna na podjeździe.



Kolejne pokolenie w brzuszku mamy już rwie się do sprzęcika.



go modelu M3. Od modelu M2 różnił się wyraźnie optycznie innym silnikiem o oznaczeniu 025. Silnik ten wywodził się z jednostki napędowej Komara - mianowicie S38. Natomiast posiadał nożną zmianę biegów i standardowy motocyklowy starter. Takie podejście firmy z Bydgoszczy pozwoliło wykorzystać części silnikowe po nieprodukowanym już Komarze. Jednostka ta posiadała charakterystyczny jajowaty kształt, również głowica i cylinder miały mniejsze żebrowanie i owalny kształt. Wynikało to z tego, że przeciwstawie do mocniejszych „kwadraczków” (023) o stopniu sprężania 8,0:1 silnik 025 był mniej obciążony, a jego stopień sprężania wynosił 6,5:1. Skutkowało to nieco mniejszą mocą wynoszącą 1,4 KM przy 4000 obr/min oraz momentem obrotowym wynoszącym 2,75 NM przy 2500 obr/min. Model M3 miał niewiele mniejsze przyspieszenie, ale prędkość maksymalna pozostała na tym samym poziomie. Lata 80-te to czas szalejącej inflacji; pod koniec 1986 roku motorynka kosztowała 57.000 złotych, co stanowiło równowartość ponad 2 przeciętnych pensji.

#### Ostatni z rodziny

Pod koniec roku 1988 zaczęto produkować ostatni z serii PONY motorower o oznaczeniu

301. Miał on zmodyfikowaną ramę i wydłużony z 900mm do 940mm rozstaw osi. Podnóżki we wszystkich egzemplarzach przykręcane były jako dodatkowy cały element i nie stanowiły integralnej części spawanej do ramy; ułatwiało to naprawę po małej wywrotce. Romet otrzymał również nowy „kwadratowy” zbiornik paliwa - bliźniaczy z Kadetem o pojemności 4,5l. Do napędu służył znany już silnik Dezametu, typ 023. Reszta zasadniczej konstrukcji pozostała bez zmian. Ten model po raz ostatni opuścił bramy fabryki w 1994 roku.

#### Warto realizować dziecięce marzenia

Romet Pony był niezwykle udanym jednośladem. Mimo iż nie był produkowany w dużych ilościach i stanowił zaledwie kilka do kilkunastu procent rocznej produkcji Zakładów w Bydgoszczy, to jest nadal świetnie rozpoznawany. Jego popularność wynikała z niezwyklej urody (to w tamtym czasie chyba najładniejszy motorower tej klasy na świecie) oraz funkcjonalności. Konstrukcja z niskim środkiem ciężko-

ści ułatwiała jazdę już najmłodszym, a obsługa wszystkich elementów jak w „dorosłych” motocyklach poszerzała wiedzę i kulturę techniczną wśród nastolatków. Dodatkowo od najmłodszych lat kierowca wyrabiał w sobie prawidłowe odruchy, co miało gigantyczny wpływ na poprawę bezpieczeństwa przy poruszaniu się kolejnymi większymi pojazdami. Te niewielkie jednoślady mają również wartość historyczną,

**POD KONIEC 1986 ROKU MOTORYNKA KOSZTOWAŁA 57.000 ZŁOTYCH, CO STANOWIŁO RÓWNOWARTOŚĆ PONAD 2 PRZECIĘTNYCH PENSJI.**

oryginalnie zachowane egzemplarze starsze niż 25 lat to pojazdy zabytkowe. Sympatia do tego modelu jak i marki Romet jest powszechna i międzypokoleniowa. Nic dziwnego, bowiem motorynki to świetne jednoślady,

na których wielu motocyklistów zaczynało swoją przygodę. Marzenie o motorynce bywa zaraźliwe i często przechodzi z pokolenia na pokolenie; a czy jest coś przyjemniejszego niż uczenie jazdy jednośladem naszych pociech tym samym pojazdem, na którym zaczynaliśmy sami? Ten uśmiech! Ta radość! Znowu czujesz się dzieckiem! Bezczenne... **MAW**