

Polskie Motorowery



**Prezentacja jest poświęcona najpopularniejszym
i najciekawszym motorowerom produkowanym w Polsce**

Początki motorowerów w Polsce po wojnie

Pierwszy polski powojenny motorower powstał w rekordowym tempie pięciu miesięcy od założeń do prototypu. Sytuacja przemysłu zbrojeniowego (a WSK takim był i jest zresztą częściowo do dziś pod nazwą PZL Hydral) pod koniec lat pięćdziesiątych stała się na tyle trudna, że wrocławski zakład zaczął rozglądać się za dodatkową produkcją. Założenia do produkcji motoroweru zostały sformułowane w styczniu 1957 roku i do pracy w dwóch sąsiadujących zakładach (WSK i ZWM-dzisiejszy Polar) przystąpiły dwa zespoły konstruktorów. Silnik powstał w WSK Psie Pole w zespole, w skład którego weszli m.in. inż. Zdzisław Haman, inż. Marian Skąpski, a pozostałe elementy zespół ZMZ w składzie inż. Zbigniew Domicz, inż. Edward Janas, inż. Roman Wachowiak.

Delegacja WFM wizytując zakład stwierdziła wtedy "mają przerost ambicji ale żadnego doświadczenia i nic z tego nie będzie!,,

Po kilku miesiącach od tego momentu 50 motorowerów Ryś zaprezentowano na defiladzie pierwszomajowej w 1958 roku.

Jako wzór do rozmyślań zostały zakupione motorower austriacki firmy Haleiner Motorenwerke oraz NRD-owski Simson SR-1. Motorower austriacki był nowoczesną konstrukcją z przednim zawieszeniem teleskopowym, tylnym zawieszeniem na wahaczu z dwoma teleskopami. Simson charakteryzujący się dużymi nietypowymi kołami oraz zawieszeniem przednim na krótkim wahaczu pchanym resorowanym za klocków gumowych oraz zawieszeniem tylnym na podwójnym wahaczu pomocą amortyzowanym również klockiem gumowym umieszczonym wysoko pod siodeł.

Pierwszym powojennym motorowerem był RYŚ MR-1



RYŚ

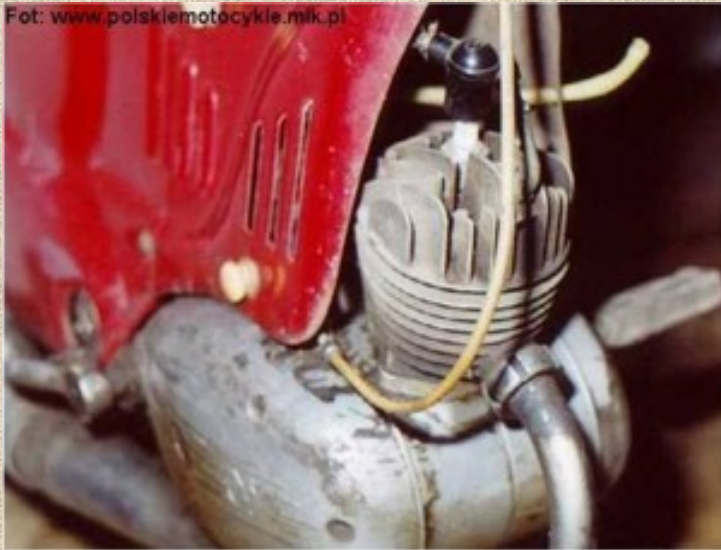
- Zawieszenie kola tylnego na podwójnym wahaczu ze sprężyną centralną i tarczowym amortyzatorem ciernym o regulowanym tłumieniu. Skok zawieszenia wynosił 80 mm



- Powstały motorower był konstrukcją nowoczesną i zaskakiwał nowatorskimi rozwiązaniami. Silnik został przystosowany do późniejszego zwiększenia pojemności do 70 ccm do czego jednak nigdy nie doszło.

Ryś- galeria

Fot: www.polskiemotocykle.mik.pl



Kolejnym, po Rysiu, był motorower Żak Mr-2.



ŻAK



Istniały tak dwie odmiany Żaka - "uboga" i "bogata". Pierwsza z nich posiadała oddzielną lampę bez osłony kierownicy i prędkościomierza oraz sygnału dźwiękowego, brak chromowanych ozdób a obręcze były malowane w kolorze nadwozia. Druga zaś miała lampę przednią identyczną jak w Rysiu, chromowaną ozdobę baku i felgi, posiadała także sygnał dźwiękowy.

Żak- Galeria



Komar 232 był następcą modeli 230 i 231.
Różnił się od poprzedników wieloma szczegółami.



KOMAR

Wprowadzenie nowego modelu zostało wymuszone zmianami w kodeksie drogowym ograniczającym maksymalną prędkość dla motorowerów do 40 km/h i maksymalną moc silnika do 1,03 KW. Producent silników - Nowa Dęba opracował wersję silnika spełniającą te wymagania. Silnik oznaczony jako S-32B miał moc 1,03 KW przy 4000 Obr/min i moment 2,8 Nm. przy 2750 Obr/min.



Spadek mocy osiągnięto przez zmiany nastaw gaźnika, a filtr powietrza połączono gumowa rura z rama tak aby powietrze było ssane spod siodła. Poprawiono zatem filtrację oraz wyciszono szmery ssania. Tłoczona z blachy osolona iskrownika została zastąpiona odlewem.

KOMAR - dane techniczne

Silnik dostał (prawdopodobnie od 1968r) także nowy gaźnik GM-12F o zmienionych parametrach, a także nowym sposobie mocowania do cylindra.

Przypuszczalnie od chwili wprowadzenia nowego gaźnika zmieniono symbol silnika na S38B4, a modele te dostały oznaczenie 2320.



Komar 2350

Komar 2350 powstał w 1970 roku i był następcą komara 2330.

W odróżnieniu od poprzednika zmieniono w nim sposób rozruchu silnika, zastępując pedały rozrusznikiem (kopniakiem) typu motocyklowego. Wyeliminowanie pedałów pociągnęło za sobą także zmianę sposobu hamowania, poprzez wprowadzenie hamulca nożnego. Produkcji zaprzestano w 1978 roku.



Komar 2350

stylizowany na pojazd wojskowy



Komar 2360 i 2361Sport

W 1972 roku do produkcji trafił opracowany na bazie modelu 2350 nowy motorower o symbolu 2360. Był to motorower zbliżony wyglądem do motocykla wyścigowego. Model ten w stosunku do modelu bazowego uzyskał nowy wydłużony zbiornik paliwa, wydłużoną kanapę i krótką płaską kierownicę oraz brak bagażnika. Zmiany w wysokości kierownicy spowodowały skrócenie linek Bowdena, wymusiło to także zmiany w metalowej lampie przedniej - zmieniono umiejscowienie otworów na linki. W modelu 2360 stosowane zbiorniki paliwa i siodła eksportowane z Włoch. Model ten prawdopodobnie przeznaczony był głównie na eksport do krajów zachodnich – NRF (Niemiecka Republika Federalna)

Następcą tego modelu był Komar 2361 - Sport. Zastosowano w nim zbiornik paliwa produkowany w kraju, płaską kierownicę o innym kształcie oraz krajowe siedzenia. W początkowym okresie stosowane były zbiorniki paliwa z zagłębieniem na ramę w późniejszym okresie stosowano zbiorniki paliwa bez przetłoczenia



Romet 750 „Pegaz”

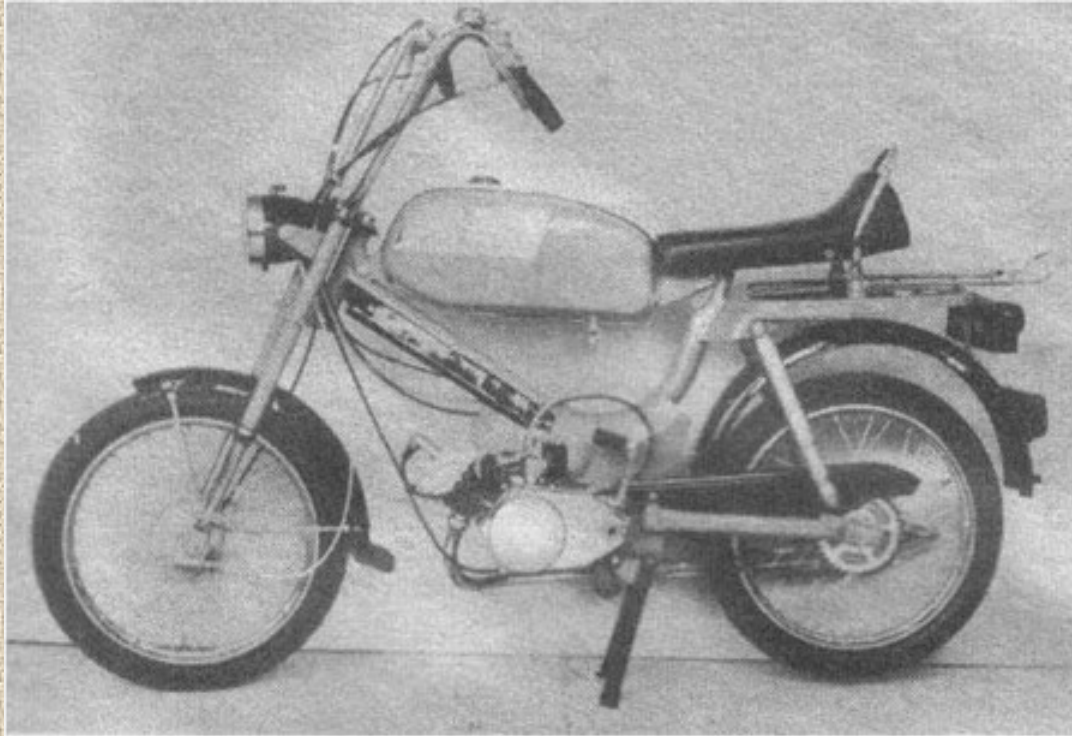
Pojazd ten, jest jednym z modeli nowej rodziny motorowerów 700 produkowanych przez Zakłady Romet w Bydgoszczy w latach 1974 - 1976.

Jest to wersja rozwojowa modelu 710. Zastosowano w nim nowy zespół napędowy serii 017 o mocy 1,7 kW i poprawionej elastyczności.

Zastosowano również nowy widelec przedni - teleskopowy.



Romet 760 „Polo”



Romet "Polo" - jeden z modeli nowej rodziny motorowerów 700 produkowanych przez Zakłady Romet w Bydgoszczy. Produkowany był w latach 1974-1976. Jest to motorower zbliżony do modelu Romet 750, ze zmodernizowaną sylwetką, która miała nawiązywać do rowerów do gry w polo. Zyskał przez to nową wydłużoną kierownicę oraz nowy wydłużony bak pochodzący z motoroweru Komar Sport, umieszczony pomiędzy kierownicą a siodłem. Siodło uzyskało nowy kształt wraz z metalowym oparciem

Romet OGAR 205



Wprowadzenie do produkcji tego opartego na podzespołach Rometa 50T1 została wymuszona zaprzestaniem produkcji przez Dezamet trzybiegowego silnika typu 019.



Ponieważ silnik dwubiegowy pasował praktycznie bez przeróbek, wizualnie pojazd niewiele różni się od Modelu 50 T1

Romet Ogar 200



- Produkcję tego motoroweru Zakłady Rowerowe Romet prowadziły w latach 1983-1990. Konstrukcja została oparta na modelu Romet 50-T3 wyposażonego w silnik produkcji Zakładów Metalowych Dezamet typu 019, którego produkcję wstrzymano.
- Wobec dużego popytu w Polsce na motorowery dwuosobowe i braku odpowiedniego polskiego silnika, do produkcji motorowerów dwuosobowych zastosowano 3 biegowy silnik Jawa 223. Dostosowano konstrukcję ramy i innych elementów do tego silnika.

Pony 50-M-2



Pony 50-M-2 (1980-84r.) to mały jednoosobowy motorower przeznaczony dla młodzieży

Romet Pony 50-M-3

Pony 50-M-3 (1984-89r.)
to zmodernizowana
wersja motorynki 50-M-2
różniąca się typem
silnika, kształtem i
mocowaniem kierownicy
oraz błotnikiem przednim



Romet Pony 301

Pony 301 (1988-94r.) to zmodernizowana wersja 50-M-3 wyposażona w dłuższą ramę, inny typ silnika, zbiornik paliwa i lampę tylną



W 1978 roku zakłady Romet wypuściły na rynek, idąc za trendami światowymi, nowy miniaturowy motorower. Był on skierowany głównie dla dzieci i młodzieży.



Zastosowano nowy silnik produkcji Dezamet jednocylindrowy dwusuw z przepłukiwaniem zwrotnym, chłodzony powietrzem. Pojemność skokowa 49,8 ccm, średnica cylindra 38 mm, skok tłoka 44 mm, stopień sprężania 8. Moc 1,25 kW przy 4800 obr/min. Maks moment obrotowy 2,85 Nm przy 4000 obr/min

Romet Stella

Jest to najnowsza wersja motoroweru zwanego potocznie motorynka. Stella różni się od swoich poprzedniczek wielkością oraz przede wszystkim komfort jazdy wzrósł ponad wszystko. Po za tym w ułatwiających montaż i obsługę motoroweru. Zastosowany silnik to Dezamet 025



Prototyp Motorynki



Jest to najprawdopodobniej prototyp motorynki z 87 roku. Nigdy nie wszedł do produkcji, najprawdopodobniej jest tylko jeden egzemplarz, który należy do mnie.

Od poprzednich motorynek różni się np. ramą, która jednocześnie jest zbiornikiem paliwa, pojemnym schowkiem pod siedzeniem. Silnik jest jak z innych motorynek czyli Dezamet 023.

Romet Chart 210

Romet "Chart" to najmłodszy, ostatni i najnowocześniejszy motorower z rodziny Romet produkowany w latach 1988-1994. W Chartcie odmiennie niż w dotychczas produkowanych pojazdach zastosowano skonstruowane od nowa i specjalnie dla niego nie tylko silnik i ramę ale także większość innych zespołów i ich elementów. Zrezygnowano ze stosowanych wcześniej w motorowerach uproszczeń konstrukcyjnych stosując w ich miejsce rozwiązania typowe dla motocykli, co zbliżyło Charta do panującej wówczas wśród czołowych producentów tendencji do zmiany pojazdów klasy 50 cm³ z *roweropodobnych* w prawdziwe *małe motocykle*.



Romet Chart 211

Od modelu 210 różnił się jedynie felgami z lekkich stopów firmy Sachs.

Chart 211 był wydawany tylko na export i jest dziś rzadko spotykanym motorowerem na polskich drogach.

Jest to zdjęcie lekko zmodyfikowanego przez właściciela Charta



Dzisiejszy Romet

Nowy Ogar 900

Jesienią 2007 roku firma "Arkus & Romet Group", a ściślej jej dział "Romet Motors", otworzyła fabrykę skuterów i motocykli w Podgrodziu na Podkarpaciu. Pochodzące z tej fabryki produkty są sprzedawane pod marką "Romet". "Romet Motors", wydzielona w ramach grupy, zajmuje się produkcją i sprzedażą jednośladów silnikowych. Według informacji producenta od listopada 2007 roku są tam składane chińskie skutery i motocykle.



Źródła:

- www.wikipedia.pl
- www.yacomoto.prv.pl
- www.motomaniacy.com
- www.forum.ogar200.pl
- www.google.pl

Opracowanie:

Maciej Konwiński – klasa 1ct

Technikum Samochodowe przy Zespole Szkół Samochodowych w Bydgoszczy

Rok Szkolny 2010/2011