

## TEST

Romet Aspre



### TEKST

Grzegorz  
Radziwonowski

### ZDJĘCIA

Łukasz  
Kopaczyński

Da się taniej i dobrze?  
Da się. Oprócz sześciu  
graveli w teście  
porównawczym za ok.  
8000 zł i taniego  
B'Twina za 1000 zł  
przetestowaliśmy  
świeżutkiego  
Rometa Aspre, który  
ma kosztować  
2749 złotych.

# ROMET ASPRE

Tam, gdzie w droższych rowerach można zasza-  
leć, w tanich dobieranie komponentów to praw-  
dziwa sztuka. Zdecydowanie pomaga w tym  
ostatnimi laty Shimano, które dowartościowuje  
tanie grupy napędowe, zarówno w MTB, jak  
i na szosie. Dobrym przykładem jest Claris, czyli  
amatorski, szosowy napęd 2x8. W nowym Aspre  
znajdziemy Clarisa w towarzystwie mechanicz-  
nych tarczówek Shimano (inne zresztą nie pasują  
do manetek) oraz przede wszystkim komponenty  
sygnowane logo Rometa, takie jak sztyca, mostek  
czy kierownica. Aspre zbudowano na zgrabnej,  
aluminiowej ramie i karbonowym widelcu. Rama  
ma nowoczesne rozwiązania typu stożkowa głów-  
ka sterowa, jak i cienkie rurki górne tylnego trój-  
kąta. Rama z widelcem pasują do siebie idealnie,  
tworząc spójną całość. To samo można też powie-  
dzieć o pozostałych komponentach, w szczegól-  
ności kołach, co sprawia, że rower wygląda  
na drogi (co trudno uznać za wadę).  
Odkąd rowery szosowe wjechały w teren, naj-  
większa rewolucja nie wydarzyła się wbrew pozo-

rom w hamulcach, ale w ogumieniu (szukajcie  
w numerze testu opon). Aspre jest na to bardzo  
dobrym przykładem, bo mimo grubych opon na-  
dal toczy się lekko, jak przystało na rower szoso-  
wy, jednocześnie w lekkim terenie oferując niepo-  
równywalny poziom komfortu. Oczywiście  
z wagą przekraczającą 10 kilogramów trudno mó-  
wić o ściganiu na wysokim poziomie (tym bar-  
dziej, że tarcze dalej mają niewyjaśniony status),  
ale rower dobrze się prowadzi, wybacząc błędy,  
stabilnie też zachowuje kierunek. Prowadzenie  
wydaje się neutralne, bez nerwowości, ale też bez  
ospałości często występującej w gravelach. Zresz-  
tą gdyby gravele umieścić teoretycznie gdzieś  
w połowie drogi między szosą a przełajem,  
to akurat Aspre byłby przesunięty w kierunku  
szosy. Docenić przy tym trzeba działanie Clarisa,  
który jest wolniejszy od grup wyższych i bardziej  
plastikowy, ale działa lekko, manetki mają też  
bardzo dobrą ergonomię. Dzięki grubej kierowni-  
cy jazda na chwytach, ale i w górnym chwycie jest  
wygodna. Tutaj także hamulce mechaniczne nie





Nowy Romet Aspre jest elegancki, wygląda zgrabnie nawet w większym rozmiarze.



#### KIEROWNICA

Tu nie popełniono żadnych błędów. Kierownica jest wygodna, ma właściwą szerokość, a owijka przyczepna.



#### HAMULCE

Tarczówki Shimano tym razem w wariantcie mechanicznym.



#### HAKI

Mocowanie zacisku tylnego hamulca ukryto wewnątrz tylnego trójkąta ramy.

będą lepsze od nowoczesnych obręczowych, ale pozwalają uniezależnić się od warunków pogodowych. Wady osprzętu? Mała liczba biegów z tyłu ogranicza ich zakres, ale na płaskie trasy jest w zupełności wystarczająca.

Nowy Aspre Romety pokazuje, że można zbudować zgrabny rower z użyciem prostszych komponentów, o ile tylko będą tworzyć spójną całość. Rower jest nowoczesny i przede wszystkim dobrze jeździ.



## ROMET Aspre

•cena 2749 zł •waga 10,3 kg

Info romet.pl

Rozmiary 54, 56, 58

Rura podsiodłowa/górna/sterowa 560/560/170 mm

Stack/Reach/STR 605/391 mm/1,55

Korba aluminium (50/34 z., BSA)

Hamulce/napęd Shimano BR-R317/Shimano Claris

Koła/opony Shimano RM35, obręcze Alexrims ATD550/Schwalbe G-One 38 mm

#### OPONA

Nasz egzemplarz wyposażony był w opony S-One Schwalbe, w seryjnej specyfikacji znajdzie się wersja G-One.

