

Trzecie koło - Extrawheel Voyager

PIOTR KAMIŃSKI

Planujecie wielodniową wyprawę? Rower już cały obładowany, a do spakowania został jeszcze śpiwór, namiot i menażka? To moment, w którym warto zastanowić się nad powiększeniem swoich możliwości transportowych... na przykład za pomocą Extrawheel.



Budowa

Słyszysz: jednokołowa przyczepka rowerowa, patrzysz na konstrukcję i wszystko wydaje się być tak oczywiste, że nawet nie ma się co zastanawiać nad innym rozwiązaniem. Patent zastosowany przez Extrawheel wydaje się być po prostu najbardziej sensowny. Zaczniemy od początku. Do dedykowanego zacisku tylnego koła montowane jest ramię przyczepki, które z wyglądu przypomina trochę... żeliwny pogrzebacz do kominków. Połączenie widelca z zasadniczą ramą rozwiązane jest przy pomocy łożysk opartych na przegubach kulistych. Rama nośna ma konstrukcję rurową, niezbyt wyrafinowaną, ale właśnie jej prostota zapewnia wytrzymałość i niezawodność. Po bokach znajdują się metalowe ramki, do których mocujemy sakwy. Całość waży 3,9kg (warto wspomnieć iż można tą wagę zmniejszyć nawet do 2,9 kg wymieniając koło na własne wyższej jakości!).



Zestaw sakw składa się z dwóch dużych oraz dwóch małych worków o łącznej pojemności 60l. i wadze 2,6kg. Wykonane są z grubej Cordury, materiału znanego już od wielu lat. Charakteryzuje się on wysoką trwałością i odpornością na wszelkiego rodzaju mechaniczne uszkodzenia. Zasadnicza część ładunkowa wyposażona jest w rolowane zamknięcie na klamry, brak w niej jakichkolwiek przegródek, dodatkowa kieszeń znajduje się w górnej klapie. Po bokach znajdziemy paski do zamocowania mniejszych worków. Od wewnątrz sakwy pokryte są wodoodporną warstwą żywicy poliestrowej z PVC, wszystkie szwy są podklejane, co dodatkowo zwiększa wodoszczelność. Ściany, które przylegają do ramy są od wewnątrz usztywniane lekką płytą. System nośny stanowią trzy haki oraz pasek stabilizujący.



Regulacja: w zależności od ilości pakunków, jakie zabieramy w podróż możemy w dużym zakresie dopasować zewnętrzne wymiary sakw. Regulację umożliwia górne, rolowane zamknięcie, regulacja mocowania górnej klapy, jak również boczne paski.

Jazda i prowadzenie

Na pierwszy rzut oka stabilność i wytrzymałość systemu mocowania wydaje się być wątpliwa. Producent ostrzega przed przekraczaniem prędkości 40 km/h i stromymi zjazdami. Przed wyruszeniem w trasę należy poświęcić trochę czasu na dokładny i solidny montaż, w tym zabezpieczenie wszystkich pasków przed dostawaniem się w szprych. W czasie testu nawet ostra i agresywna jazda nie spowodowała żadnej niespodzianki.



Ameryki nie odkryję, jeśli napiszę, że rower, podobnie jak w przypadku zamontowania sakw na rowerze, prowadzi się ciężiej. Z doczepionym Extrawheel'em inicjowania skrętu wymaga użycia większej siły, przy wychodzeniu z łuku pojawiają się tendencje do nadsterowności, tylne koło ma ochotę wyjechać na zewnątrz. Efekt cięższej jazdy czy "innego" zachowania roweru jest bardziej odczuwalny z sakwami zamontowanymi na rowerze niż z zamontowanymi na przyczepce Extrawheela.

Uogólniając: łatwiej się wychodzi z zakrętu niż go rozpoczyna, rower jakby sam dążył do odzyskania pionu. Po zapakowaniu, bagaż znajduje się przed osią koła przyczepki, poprawia to trakcję tylnego koła w rowerze. Przy pakowaniu trzeba pilnować, żeby ciężar był w miarę możliwości równo rozłożony pomiędzy lewą, a prawą sakwą. Jeśli różnica w obciążeniu jest zbyt duża, kierowanie jest utrudnione.



Podsumowanie

Dodatkowe koło bagażowe nie tylko zwiększa możliwości, gdy na rowerze już nic więcej nie zmieścimy, daje jednocześnie szansę wyboru. Czy całą wagę, często kilkadziesiąt kilogramów ładować na rower? A może tak ciągnąć ekwipunek za sobą? Extrawheel jest pomysłem i porządnie wykonaną konstrukcją, pasuje zarówno do rowerów trekkingowych (koła 700c), do rowerów MTB z oponami nawet 2,25, ba nawet do szosówki (możliwość montażu do każdego typu roweru wydaje się nam jedną z największych zalet przyczepki).

Pozostaje jeszcze kwestia ceny - 900 zł, jakie życzy sobie za Voyager producent wydawać by się mogło niektórym dość dużo. Jednak tutaj pamiętać należy iż w tej cenie otrzymujemy komplet naprawdę wysokiej jakości sakw o wartości 400 zł. A jeżeli cena 900 zł Was przeraziła można zakupić przyczepkę z tańszymi sakwami (Dry, 769 zł) lub bez sakw (649 zł) a nawet i bez koła (w celu montażu własnego).

Dystrybutor: www.extrawheel.com

Cena: 899 zł

Foto: Bartosz Twaróg