

PRZYCZEPKA NA WYPRAWĘ

tekst: Marcin Jakub Korzonek

W Polsce widok roweru z dołączoną do niego przyczepką jest rzadkością i zazwyczaj budzi sporą sensację. Miałem okazję doświadczyć tego, testując w mieście jeden z produktów. Nie było rowerzysty, który by się nie obejrzał.



Czy to za sprawą małego popytu, czy też z innego powodu, faktem jest, że rynkowa oferta przyczepek rowerowych w Polsce okazuje się mizerna. Jeszcze do niedawna doświadczeni i zaawansowani turyści, zdecydowani używać przyczepki, nie mieli wyboru i kupowali drogie, ale i cieszące się dobrą opinią amerykańskie BOB-y. Do niedawna, bo nareszcie możemy się pochwalić polskim produktem tej branży, nieustępującym rozwiązaniom z zagranicy.

Przewaga nad sakwami ?

Przed zakupem przyczepki rowerowej musimy sobie odpowiedzieć na pytanie, czy jej w ogóle potrzebujemy. W porównaniu z kompletem czterech sakw na bagażnikach przednim i tylnym przyczepka rowerowa zapewnia nam jedną przestrzeń ładunkową.

Bagażę możemy pakować w „tematyczne” worki, nie przejmując się ich wielkością. W sakwach wszystkie cztery sakwy muszą być w miarę równomiernie wypakowane, zarówno pod względem wagi, jak i objętości. W przyczepce, w zamkniętej skrzyni ładunkowej (dotyczy to tylko dwukołowych modeli) wszystkie pakunki, worki, śpiwór, namiot, karimata itp., mogą leżeć wręcz luzem, zamknięte od góry „przykrywką”. Również dostęp do nich jest szybszy i wygodniejszy niż w przypadku sakw. Ten argument nie dotyczy jednak jednokołowych modeli. Tam dostęp do zawartości worków jest wręcz trudniejszy niż w przypadku sakw.

Niewątpliwą zaletą przyczepki jest niżej położony środek ciężkości niż w rowerze z sakwami. Także sam rower zyskuje na stabilności, a jego przewrócenie nie pociąga za sobą przewrócenia wszystkich bagaży

(i znowu argument dotyczy przyczepki dwuśladowych). Przyczepka nie obciąża samego roweru, tzn kół, szprych i elementów zawieszenia. Rower z przyczepką zdecydowanie szybciej uwolnimy od bagażu niż rower z sakwami (w przypadku wypraw rowerowych może to być również wadą, rowerem z obciążonymi sakwami złodziejowi jest trudniej uciekać niż pozbawionym przyczepki). Ostatnim argumentem za stosowaniem przyczepki będzie ich zdolność do przewożenia dużych gabarytowo przedmiotów.

Przyczepka a prawo

Polskie Prawo o Ruchu Drogowym dopuszcza możliwość używania rowerowych przyczepek towarowych. Zgodnie z art. 62 ust. 4a długość takiego zestawu (rower + przyczepka) nie może przekraczać 4 m. Na marginesie należy wspomnieć, że zgodnie z tą samą ustawą przewóz dzieci w przyczepkach jest zabroniony.

Konstrukcja dwuśladowa

Jest to klasyczna konstrukcja, w której skrzynia ładunkowa znajduje się między parą kół. Przyczepka jest przymocowana zazwyczaj za pomocą przegubu kulowego do osi tylnego koła, specjalny adapter przytwier-

PRZEGLĄD PRODUKTÓW DWUŚLADOWYCH

PRODUCENT/DYSTRYBUTOR	MODEL	WAGA (KG)	ŁADOWNOŚĆ (KG)	KOŁA (CAL)	MATERIAŁ	CENA
Burley	Burley Flatbed	6	45	20	aluminium	620 zł (200\$)
Burley	Burley Cargo (Nomad)	6,3	45	16	aluminium	870 zł (280\$)
Croozzer	Ravel	8	45	16	stal	780 zł (200 euro)
Croozzer	Cargo	11,4	30	16	stal	550 zł (140 euro)
Vitelli	Camping	8,3	60	20	stal	1370 zł (350 euro)
Corner www.przyczepki.com.pl	Przyczepka towarowa	10,5	25	ok.15 (plastikowe)	b.d.	450 zł
www.przyczepkirowerowe.attu.pl	Przyczepka towarowa	18	25	16/20	stal	800 zł

PRZEGLĄD PRODUKTÓW JEDNOŚLADOWYCH

PRODUCENT/DYSTRYBUTOR	MODEL	WAGA (KG)	ŁADOWNOŚĆ (KG)	KOŁA (CAL)	MATERIAŁ	CENA
BOB	Yak	6,1	32	16	stal	930 zł (300\$)
BOB	Ibex	7,7	32	16	stal	1150 zł (370\$)
Extrawheel	Extrawheel	4,8	30	26/27/28	stal	590 zł

da się do tylnego trójkąta lub na osi koła. Pozwala to przyczepce na ruchy w trzech płaszczyznach: bocznej (na prawo, lewo), pionowej (do góry i w dół) oraz osiowej (dookoła osi podłużnej roweru). Dzięki takiemu rozwiązaniu kiedy rower położymy bokiem na ziemi, przyczepka będzie swobodnie stała na swoich kołach. Wadą tego rozwiązania (w skrajnych przypadkach) jest możliwość wywrócenia się i obrócenia przyczepki dookoła własnej osi. Zdecydowanie rzadsze jest mocowanie z przegubem kulowym, ale przytwierdzanym pod siodełkiem roweru.

Wady konstrukcji dwuśladowych:

- Koła przyczepki nie jadą w koleinie kół roweru, wobec tego trafiają na inne przeszkody (kamienie, dziury czy krawężniki). Rowerzysta musi o tym pamiętać, lawirując między nimi i wybierając właściwą trajektorię jazdy.
- Przyczepkę można wywrócić. Nie jest to wcale trudne, szczególnie jeśli jest ona mocno załadowana i środek ciężkości wyżej położony. Wystarczy wjechać lub zjechać gwałtownie na lub z wysokiego krawężnika jednym kołem.
- Już samo zastosowanie dwóch kół podnosi wagę w stosunku do konstrukcji jednośladowej. Do tego dochodzi rama podwozia i często płyta podłogowa plus burty. Tańsze rozwiązania (do 400–500 zł) ważą nawet 18 kg. Coraz więcej jednak konstrukcji osiąga wagę 6–8 kg przy niewiele wyższej cenie.
- Niestandardowe koło.
- Konstrukcja dwóch kół i zamocowanej między nimi platformy determinuje dużą „objętość przestrzenną”. Jednym słowem taka przyczepka zajmuje bardzo dużo miejsca podczas transportu w pociągu, samochodzie czy samolocie. Tu wyróżnia się model Croozer Travel (nowość w roku 2006) i Croozer Cargo, który możemy złożyć do rozmiarów niewielkiej płaskiej paczki.

Zalety konstrukcji dwuśladowych:

- możliwość przewożenia dużych gabarytowo przedmiotów,
- łatwy dostęp do skrzyni ładunkowej,
- jedna przestrzeń ładunkowa.

Konstrukcja jednośladowa

Przyczepki tego typu opierają się na jednym kole. Przestrzeń ładunkowa jest umiejscowiona między przyczepką a rowerem (BOB) lub po obu stronach dodatkowego koła (Extrawheel). Nieprzypadkiem to właśnie tego typu przyczepka od wielu lat króluje wśród rowerowych podróżników. Chodzi tu oczywiście o amerykańskie słynne BOB-y – YAK i amortyzowany IBEX. Duże szanse na zdobycie popularności, i to

nie tylko w Polsce, ma nasz rodzimy produkt – przyczepka jednokolowa Extrawheel.

Zalety konstrukcji jednośladowych:

- Jednośladowość – koło przyczepki jedzie dokładnie śladem kół roweru. Dzięki temu te same przeszkody omijają rower i przyczepka.
- Zwrotność – dzięki niewielkiej szerokości i posiadaniu jednego koła przyczepki tego typu są bardzo zwrotne.
- Niższa waga niż konstrukcji dwuśladowych.

Wady konstrukcji jednośladowych:

- Mniejsza ładowność niż dwukolowych.
- Brak praktycznej skrzyni ładunkowej.

Co wybrać ?

Jakie cechy powinna mieć przyczepka na wyprawę rowerowe? Po pierwsze, to oczywista sprawa, powinna mieć jak najmniejszą masę i jednocześnie jak największą ładowność. Podawane w specyfikacji dopuszczalne ładowności są zazwyczaj bardzo bezpiecznymi wielkościami – w sprzyjających warunkach można je przekraczać nawet dwukrotnie (oczywiście na własną odpowiedzialność). Waga jest determinowana przez materiał, z którego wykonano przyczepkę, najłżejsze będą aluminiowe. Dla podróżników jeżdżących po egzotycznych krajach lepszym materiałem konstrukcyjnym będzie stal, którą w razie pęknięcia łatwo zespawać, w odróżnieniu od stopów aluminium. Z powodów wymienionych wcześniej lepiej wybrać konstrukcję jednośladową niż dwuśladową. Przy zakupie warto zwrócić uwagę na system mocowania. Powinien być łatwy i szybki w obsłudze. Ostatnia sprawa to wielkość koła – im większe, tym łatwiej będzie pokony-

wać przeszkody. Idealem byłby ten sam rozmiar co w rowerze. Dzięki temu będziemy stosować te same części zapasowe (dętka, opona, sprzychy, ośka).

Osobiście miałem okazję używać przyczepki dwuśladowej podczas wyprawy przez pustynię Gobi w Mongolii. Był to niedostępny już model Treka. W trudnym górskim terenie sprzęt ten nie sprawdzał się dobrze. Podczas zjazdów kamienistą szutrową drogą wielokrotnie dochodziło do wywrotek. Jeszcze w Polsce trudno było kupić opony i dętki do tak małego koła, a „gumę” łapaliśmy bardzo często. Gwoździem do trumny okazała się zaś spora waga.

Jaką przyczepkę kupiłbym dziś? Jeszcze do niedawna postawiłbym na amerykańskiego BOB-a, YAK-a. Niska waga, niezła ładowność, stalowa rama i, co najważniejsze, dobra opinia wśród podróżników. Obecnie jednak sytuacja zmieniła się wraz wejściem nowego polskiego gracza... Firmy Extrawheel i jej przyczepki o tej samej nazwie. Nie dość, że jest lżejsza od BOB-a, ma podobną ładowność, niższą cenę oraz wykonana jest ze stali, na dodatek bazuje na genialnym pomysle wykorzystania takiego samego koła jak w rowerze, czyli o rozmiarze 26, 27 lub 28 cali. Umożliwia to łatwiejsze pokonywanie przeszkód. Im większa średnica koła, tym kąt natarcia na przeszkodę jest mniejszy. Stosujemy te same części zamienne co do kół rowerowych, a do tego mamy dobry system mocowania do roweru, wymagający jedynie wymiany szybkozacisku w tylnym kole. Łączenie przyczepki z rowerem to kwestia sekund. Konstrukcja łącznika zapewnia (zdaniem producenta) wypięcie się przyczepki podczas wypadku. Tego niestety (lub na szczęście) nie przetestowaliśmy. Czy jest to zatem konstrukcja bez wad? Niezupełnie... Worki, w których jest trzymany bagaż, mocowane są za pomocą siatki ściąganej sprytnym patentem. Działa to bardzo dobrze, ale problemem jest sama siatka. Worek transportowy ma klamry i sprzączki, które lubią się w oczka siatki zaplątać. W dodatku wyjęcie czegoś z tak przymocowanego worka nie będzie proste. Ale akurat ta sama przypadłość dotyczy BOB-a. Mimo tych drobnych wad możemy wróżyć dobrą przyszłość polskiemu produktowi, szczególnie że producent szykuje kolejne udoskonalone wersje – superlekką oraz z mocowaniem na sakwy.

Gdzie kupić przyczepkę?

Największym problemem rowerzystów jest dostępność tego rodzaju sprzętu. Dopiero od niedawna dzięki firmie Extrawheel (<http://www.extrawheel.com>) możemy mieć przyczepkę w domu dosłownie w ciągu kilku dni od zamówienia. Jeśli jednak reflektujemy na inny model, najlepszym wyjściem będzie udanie się do Niemiec, do sklepów Globetrotter (www.globetrotter.de) w Dreźnie, Berlinie, Hamburgu, Frankfurt, Bonn i Kolonii. Dostępne są tam produkty Croozera, Vitellego i BOB-a. ■

