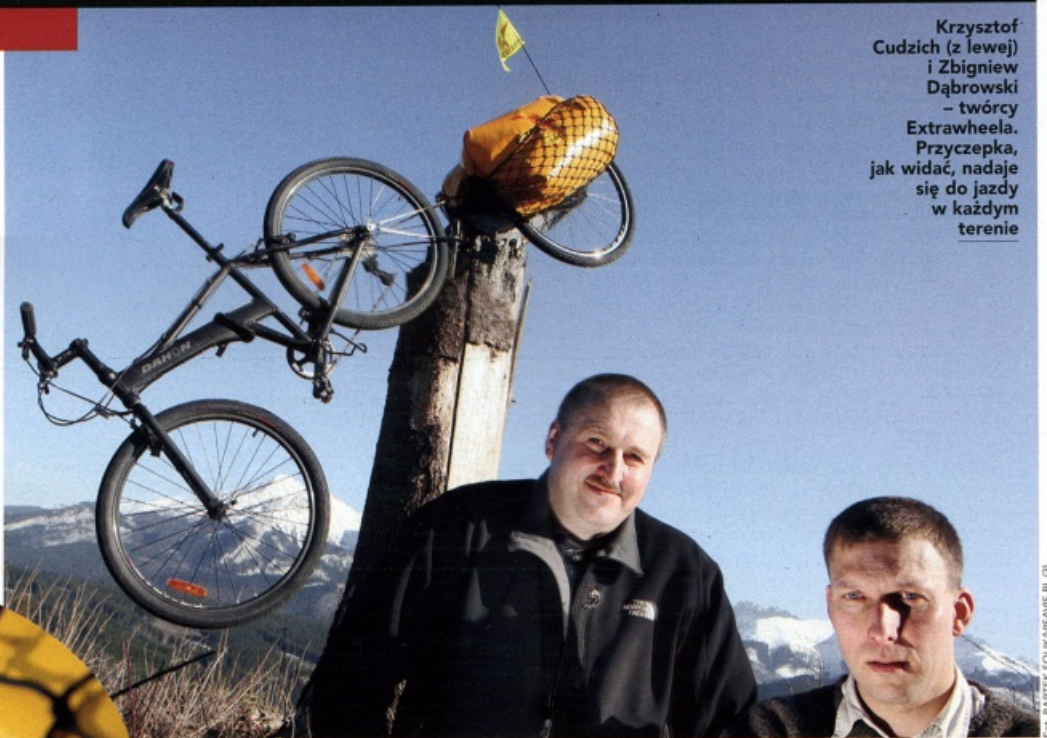


Podobno najlepsze są najprostsze wynalazki. W takim razie Extrawheel to niemal ideał – jedno koło, błotnik, siatka i zaczep. Taka rowerowa przyczepa wydaje się tak naturalnym pomysłem, że już dawno powinna zostać zbudowana gdzieś na świecie. Tymczasem powstała dopiero półtora roku temu. W Polsce



Krzysztof Cudzych (z lewej) i Zbigniew Dąbrowski – twórcy Extrawheela. Przyczepka, jak widać, nadaje się do jazdy w każdym terenie



Kluczowy punkt Extrawheela – zaczep łączący przyczepę z rowerem

POLACY wynaleźli koło

PIOTR STANISŁAWSKI

Najpierw istniała w głowie Zbigniewa Dąbrowskiego – konstruktora i wymyślacza, jak sam o sobie mówi. Siedziała tam pięć lat, bo wymyślić coś po raz pierwszy nie jest łatwo. Zwłaszcza że pozornie prosta przyczepa składa się z 72 części.

Już przy pierwszej jeździe każdego użytkownika dopada dziwne wrażenie. Zaczyna się nerwowe oglądanie przez ramię – czy przyczepka się odpięła? Zgubiłem ją? Trudno uwierzyć, że załadowane 30-kilogramowym ciężarem trzecie koło doczepione do roweru zupełnie nie daje o sobie znać.

Dzieje się tak, bo niemal cały przewożony ładunek obciąża koło Extrawheela, nie przenosząc wagi na sam rower. Najważniejszym elementem jest tu specjalnie zaprojektowany zaczep łączący przyczepę z tylną osią roweru. Dzięki niemu Extrawheel ma dwa stopnie swobody – na wybojach podskakuje za rowerem, a podczas skrętu tyłu pochyla się wraz z nim. Tajemnica tego elementu tkwi w takim ustawieniu prętów, by przenosiły tylko podłużne naprężenia. Zwykły patyk można łatwo złamać, wyginając go – ścisnąc lub rozciągając, trudno go uszkodzić. Pręty zaczepu nie wyginają się podczas jazdy na boki, więc mogą znieść potężne naprężenia.

No dobrze, ale po co komu taka przyczepka do roweru? Na całym świecie produkuje się kilkadziesiąt modeli takiego sprzętu, z czego większość wykorzystuje najbardziej oczywiste rozwiązanie – dwa koła. Czy coś tak dziwnego jak jednokółowa przyczepa może być lepsze?

Przede wszystkim Extrawheel jest lżejszy od jakiegokolwiek innej konstrukcji. Minimalistyczny projekt sprawia, że całość waży zaledwie 4,8 kilograma i jest najlżejszą przyczepą rowerową

świata. Dla Zbigniewa Dąbrowskiego to wciąż za dużo. – Stale pracuję nad zmniejszeniem wagi przyczepy – mówi. – Myślę o lżejszych materiałach, bardziej ażurowej konstrukcji.

Kolejna przewaga „jednokółki” to mniejsze opory toczenia – jedno duże koło znacznie łatwiej wprawić w ruch niż dwa małe. W dodatku przyczepa jedzie po śladzie roweru, korzystając z ubitej już przez niego ziemi.

Liczy się też stabilność. Gdy dwukółowa przyczepka trafi jednym kołem na duży kamień, wywróci się, przewracając rowerzystę. Extrawheel tylko podskoczy – jest tak stabilny, że można z nim jeździć po górskich, usianych glazami ścieżkach. Kto nie wierzy, powinien zobaczyć film zamieszczony na stronie producenta.

Extrawheel stanowi też konkurencję dla sakw wożonych na bagażniku. Mieści dużo więcej od nich (nawet 120 litrów bagażu), nie obciąża tylnego koła, nie utrudnia podjazdów i wsiadania na rower. Jest też pogodoodporny – przyczepa sprzedawana jest z wodoszczelnymi workami.

Wyjątkową cechą przyczepki jest też to, że stanowi doskonałą część zamienną. Ponieważ porusza się na normalnym, dużym kole rowerowym, w razie awarii samego roweru – pęknięcia szprychy czy opony – koła można zamienić, wstawiając to uszkodzone do mniej od roweru obciążonej przyczepy.

Ale genialnie prosta konstrukcja to tylko część sukcesu – Extrawheel nie pozostał lokalną ciekawostką. W tej chwili firma zatrudniająca kilkanaście osób gwałtownie się rozwija – w zeszłym roku sprzedano 600 przyczep, w tym roku ma ich być 10 tysięcy! To efekt niesamowitej ekspansji na cały świat: Extrawheel sprzedawany jest już do ponad 25 krajów.

Osiągnięcie takiego wyniku w ciągu zaledwie roku od rozpoczęcia produkcji to zasługa drugie-

go wspólnika firmy – Krzysztofa Cudzicha. W przeciwieństwie do cichego Zbigniewa Dąbrowskiego jest energiczny, ekspansywny, wygadany. Zajmuje się całą biznesową stroną przedsięwzięcia. Były komandos, od 17 lat leśniczy obwodu ochronnego Morskie Oko mieszkający na wysokości 1200 metrów nad poziomem morza, przez Tatrzańskiego Klubu Pletwonurkowego „Wanta”, twórca filmów przyrodniczych.

– Obecnie 95 procent przyczepek sprzedaje się poza Polską – mówi. – Codziennie kilka wysyłamy do Francji, co miesiąc kilkadziesiąt do Australii i Nowej Zelandii. Poza tym do USA, Niemiec, Holandii. Ostatnio znaleźliśmy człowieka, który chce zająć się dystrybucją Extrawheela na Wybrzeżu Kości Słoniowej.

Właściciele Extrawheela szcują się tym, że ich produkt jest prawdziwie polski. Zaczepy powstają w Bytomiu, specjalne nakrętki w Częstochowie, koła w Nowym Targu. Całość montowana jest w Bukowinie Tatrzańskiej. Niektóre części sprowadzane są z Czech, Niemiec i Finlandii, ale jedynym elementem spoza naszego regionu są sprowadzane z Tajwanu szybkozamkiaczki. – Nikt w Polsce nie chce ich robić – skarży się Krzysztof Cudzych.

– Dla nas ostatecznym potwierdzeniem jakości Extrawheela jest jego udział w ekstremalnych wyprawach – dodaje. – Z naszą przyczepą pan Jakub Postrzygacz jako pierwszy przemierzył na rowerze Canning Stock Route – liczący dwa tysiące kilometrów szlak prowadzący przez pustynie zachodniej Australii. Oczywiście Extrawheel równie dobrze nadaje się do jeżdżenia po zakupy do sklepu na końcu ulicy.

www.extrawheel.com

Więcej o rowerach w serwisie wiadomosci.wp.pl

TWÓRCY EXTRAWHEELA

Zbigniew Dąbrowski:

Pomysły? Wierzę, że wszystkie dobre pochodzą od Boga. A ja przyglądam się przyrodzie. Kości ptaków są lekkie, puste wewnątrz. Pajęczyna to jedna z mocniejszych konstrukcji w przyrodzie. Ptaki pomogły przy wymyśleniu ramy Extrawheela, a pająki – przy siatce utrzymującej bagaż. Sam nie mam samochodu, od zawsze korzystam z roweru.



Krzysztof Cudzych:

Extrawheel zabiera mi cały czas. Mało śpię i każdą chwilę poświęcam firmie. Na razie tak trzeba, bo jesteśmy w kluczowym momencie jej rozwoju. Musiałem zostawić kilka ważnych rzeczy – przede wszystkim moje studio zajmujące się produkcją filmów przyrodniczych, które istnieje już od dziesięciu lat. A co do roweru, to owszem, chętnie jeżdżę, ale raczej nie dla samej przyjemności. Mam terenowego Dahona – składany rower doskonale pasuje do niewielkiej, lekkiej przyczepki.