Dossier remorques

Nous avons testé quelques remorques mono-roue ; il en existe bien d'autres mais il serait difficile de les avoir toutes entre les mains. Nous avons voulu tester les très classiques (B.o.B) ainsi que des modèles originaux, innovants et intelligents qui semblent être d'excellentes alternatives, mais pour lesquels on a moins de recul.

Texte et photos Olivier et Johanna Nobili

Remorques mono-roue

Intérêt : plus légère qu'une deux-roues, une seule trace (la roue de la remorque est alignée avec les roues du vélo ce qui simplifie les manœuvres d'évitement), un encombrement en largeur équivalent à celui du vélo.
Inconvénients : moins stable, un peu plus dure avec le vélo qu'une deux-roues (mais moins que des sacoches).

Point d'accroche au vélo

Il existe globalement deux méthodes – attache au niveau de l'axe de roue arrière, ou attache à la tige de selle –, chacune ayant bien sûr ses avantages et ses inconvénients. Pour faire simple, disons que **l'accroche au niveau de la roue arrière** est plus « propre » dans le sens où l'on utilise un axe rapide modifié, et cela fonctionne assez bien pour tout type de vélo. Décrocher la remorque est simple ; les remorques sont plus compactes. Inconvénients : le vélo est davantage sollicité, on observe par ailleurs une tendance au roulis auto-entretenu (à haute vitesse ou sur sentier) ; enfin, la manœuvrabilité n'est pas très bonne (demi-tour sur un sentier difficile).
Pour l'**attache à la tige de selle**, les avantages sont : un comportement vraiment meilleur en tout-terrain, le roulis est éliminé, le vélo est moins sollicité (moins traumatisante pour le cadre du vélo et donc potentiellement plus adaptée à un VTT tout suspendu), la manœuvrabilité est excellente (on peut faire demi-tour sur place). Au rayon des inconvénients : ces remorques sont plus encombrantes car il faut un axe qui passe au-dessus de la roue arrière, l'accroche au niveau du tube de selle est complexe car il existe de nombreux diamètres, la selle est normalement condamnée à une certaine hauteur à cause de la fixation, ce qui est dommage en tout-terrain. Désolidariser la remorque est un peu plus complexe (en tout cas sur les modèles que nous avons testés). Remorques se fixant à l'axe de roue arrière : les B.o.B, la Bee-z, la Weber, les Extrawheel. Remorques se fixant à la tige de selle : l'Aevon, l'Oxtail.

Les B.o.B.

Très classiques. Il faut dire qu'elles sont sympas ces remorques. Robustes, rustiques et pratiques. De nombreux cyclos sont partis avec et elles n'ont plus grand-chose à prouver. Quelques petits aspects pratiques appréciables comme de nombreux points d'accroche pour fixer du linge à faire sécher, faire passer des sangles, des pas de vis pour accrocher des porte-bidons, etc. En revanche, elles ne se plient pas.
Matériau : Acier Cr.Mo.

- B.o.B. Yak

Poids constaté : 6,3 kg sans le sac (le sac étanche 90 litres pèse 900g)
Charge maximale : 32 kg
La grande classique.
Prix approximatif : 380 € avec le sac. 350 € sans. **Note subjective : 8/10**

- B.o.B. Ibex

Poids constaté : 7,6 kg sans le sac (le sac étanche 90 litres pèse 900g)
Charge maximale : 32 kg
C'est une Yak avec un amortisseur grâce auquel la remorque encaisse moins violemment les défauts du terrain. De ce fait, elle est bien adaptée aux terrains cassants. L'amortisseur peut être réglé sur 3 positions suivant la charge.
Prix approximatif : 450 € avec le sac. 420 € sans. **Note subjective : 9/10**

La Bee-z de Nicolas Abeillon

Poids constaté : 4,5 kg (la nouvelle version, que nous n'avons pas eue entre les mains, a été un peu améliorée mais est du coup légèrement

plus lourde, elle serait à 4,7kg)
Charge maximale : 20 kg
Douce comme du miel cette remorque ! Un vrai plaisir. Quand on dit qu'en France on a des idées, c'est bien vrai. Contrairement aux autres remorques qui intègrent un amortisseur, la structure même de la Bee-z absorbe les aspérités du terrain, et ce de manière très convaincante ; elle saute moins que ses concurrentes. Le concept est d'utiliser du bois de frêne (pour ses excellentes propriétés mécaniques) lamellé collé (même principe que les fauteuils de salon Alvar Aalto). Son poids et sa compacité démontée constituent deux autres de ses atouts majeurs. On peut loger dessus un sac à dos de 70-80 litres (l'idée initiale est de facilement transporter son sac à dos : une solution plus versatile lorsqu'on laisse quelques jours son vélo pour un trip à pied) ou un sac étanche à l'instar des autres remorques. Sa garde au sol élevée lui donne de bonnes aptitudes en tout-terrain. Bref, un joli produit artisanal, performant et made in France de surcroît. Depuis le dernier hors-série, nous avons eu le retour d'un utilisateur dont le lamellé s'était décollé, Beez a semble-t-il changé de colle pour ne plus avoir le problème.
Matériau : bois de frêne + acier.

Prix approximatif : 350 € sans sac. **Note subjective : 8/10**
Infos et commandes sur www.remorquebeez.com

La Monoporter de Weber

Poids constaté : 6 kg sans le sac (le sac pèse 1300g)
Portage maximum : 25 kg
Un produit très orienté route. Son rendement sur le bitume est très bon. En revanche, on n'a pas aimé la structure tout plastique du plateau (les accroches de sangles sont également en plastique) et l'ensemble ne laisse pas une impression de robustesse. On a d'ailleurs cassé une des petites cales, sous le châssis, en passant un trottoir ☹, cales peu utiles heureusement… Le système d'accroche est agréable à l'usage et pratique (on peut verrouiller avec une clef la remorque au vélo). Elle est amortie par une espèce de ressort tenu par un crochet en plastique. Des cyclos ont malgré tout cassé la structure en métal (au niveau de la soudure du U) pendant leur voyage (nous en connaissons 2 dans ce cas). Au bilan, c'est une remorque pratique pour les transports parce qu'elle se plie (mais un peu moins que la Bee-z) mais, à notre sens, elle doit être plutôt réservée à un usage route.
Notes :
- il faut un axe de roue plus long (tandem) pour la fixer au vélo ; cet axe n'est pas systématiquement livré avec la remorque.
- Des cyclos ont constaté au bout de 2000 km environ l'apparition d'un jeu sur l'axe de la roue de cette remorque. Voici le commentaire de Benoît (Une année sympathique) : « *Le jeu a commencé à se faire sentir en Chine (1 mois et demi, 2500 km) mais s'est stabilisé. Il en résulte une remorque de travers et un pneu qui s'use d'un côté (on a dû changer de sens pour la deuxième moitié du voyage)* ».
Prix approximatif : 430 € avec le sac. **Note subjective : 4/10**

Extrawheel Classic

Poids constaté : 5,5 kg en 26” sans les sacs (chaque sac de 60 litres pèse 600g).
Charge maximale : 30 kg sur route (15 kg sur terrain cassant).
Cadre en acier.
Voilà une remorque étonnante qui nous vient tout droit de Pologne ; c’est une bête de somme de l’espèce, plus rare, des porte-sacoches. Le concept est très original, et en même temps tout simple : mettre une structure semi-rigide autour d’une roue de 26” (elle existe également en version 27” et 28”). L’avantage est d’avoir une remorque courte et légère, pratique dans les transports et même lorsqu’elle est attelée au vélo. En tout-terrain, elle bute moins qu’une mono-roue classique puisqu’il n’y a pas de caisse (il faut cependant bien relever les sacs, et c’est mieux d’avoir de petits sacs). De plus, une roue de grande taille franchit mieux les obstacles. Autre avantage, c’est la seule (à notre connaissance et en dehors de sa sœur la Voyager) remorque mono-roue qui porte tout le poids du chargement sur sa roue (l’axe de la roue étant placé au centre de gravité du chargement, contrairement à une remorque mono-roue classique dont la roue est placée derrière le chargement). Le vélo est ainsi moins sollicité. Mais ce n’est pas tout. Ses autres avantages sont : avoir 3 roues identiques simplifie les choses en cas de réparation, de rayon qui casse, de pneu qui éclate, de chambre à changer : tout ce qui va pour votre vélo va pour l’Extrawheel. Et puis, ce qui ne gâche rien, elle est relativement peu chère. De plus, la remorque est livrée avec une accroche attache-rapide ou axe plein. Son système d’attelage au vélo qui fait un peu fin est lui aussi très original : c’est une sorte de pince en acier spécial qui, de par sa conception, ne subit que très peu de contraintes (les accroches ne sont pas fixées comme sur les autres remorques, mais restent libres autour d’une rotule ; vraiment étonnant) et peu donc se payer le luxe d’une minceur (maigreur) de mannequin. Pour un usage sur pistes cassantes, pensez à bien serrer la pince ; lors des tests, la remorque s’est décrochée une fois sur une piste pleine de pierres (avec 17 kg de chargement), c’est vrai que ça tabassait... Nous avons resserré et refait le même passage et davantage, et là, ça a tenu. Elle a tout de même quelques défauts : au niveau fiabilité ce n’est pas la panacée. Des personnes l’ayant utilisée sur pistes avec un chargement conséquent en sont rapidement venues à bout (filets percés, cadre rompu, cache roue percée). La charge est placée plus haut qu’avec une remorque mono-roue classique mais elle reste légèrement plus basse que des sacoches sur porte-bagages. Il faut veiller à équilibrer la charge, mais il y a quand même une petite marge. Au niveau matériaux, elle n’utilise pas le meilleur, d’où son prix intéressant. L’attache de la roue arrière n’est pas sur attache rapide ce qui est dommage. C’est une bonne solution par exemple pour qui veut voyager avec seulement une remorque et acheter un vélo de moindre qualité sur place, car elle est légère et, de par sa construction, sollicite peu le vélo. Pour l’utiliser sur terrain cassant (piste et sentier), il faudra voyager léger (moins de 15 kg de chargement) si on veut qu’elle survive à ce traitement un certain temps.
Informations sur www.extrawheel.com
Prix approximatif : 250 € avec 2 sacs étanches de 60 litres ; 200 € sans. **Note subjective : 6/10**

Nouvelle Extrawheel : la Voyager

Poids constaté (sans les sacoches) : 4,6 kg (roue de 26’’)
Charge maximale : 30 kg.
Cadre en acier.
Roue arrière de 26” (36 rayons, pneu 26x1,95). Existe également avec roue de 27” et 28”.

Évolution de la Classic, la Voyager gomme quelques défauts : plus de filet, encore plus légère (mais les sacoches sont plus lourdes), cadre modifié censé éliminer les faiblesses de la Classic, porte-bagages permettant de fixer la plupart des sacoches du marché (en revanche, la fixation située très bas empêche de fixer un top-case). Cette version est donc une remorque à porte-bagages sur lequel on peut fixer des sacoches arrière ou avant. Le fait qu’il soit fixé bas permet d’abaisser le centre de gravité de la remorque, mais du coup, le bas des sacoches (celles proposées avec la remorque) sont très proches du sol et ont tendance à le toucher en tout-terrain dans les sections accidentées.
Comme la Classic, on pourra lui reprocher un choix d’accessoires assez bas de gamme (pas d’attache rapide à la roue, jante, pneu, garde-boue améliorables).

Remorques fabriquées artisanalement

De nombreux cyclo-bricoleurs fabriquent leur remorque, voici quelques exemples. Si vous avez vous-même fabriqué la vôtre ou avez des suggestions, n’hésitez pas à venir discuter du sujet sur les forums du site de Carnets d’Aventures www.expemag.com.

Remorque mono roue
Remorque utilisée dans le cadre d’une traversée du désert central islandais à VTT et en autonomie (environ 350 km parcourus sans aucun souci sur les remorques), 4 amis ont mis au point ces remorques artisanales, pesant 11,5 kg, dans lesquelles ils ont chacun embarqué 30 kg de chargement. Vous trouverez sur le site internet du magazine (www.expemag.com, rubrique articles techniques) leur méthode de construction.

Remorque 2 roues pour transporter une planche de surf
Nous avions publié dans un précédent n° l’article « Ride’n surf » de 2 jeunes partis en balade itinérante à vélo avec une planche de surf transportée sur une remorque fabriquée artisanalement. Vous pouvez retrouver cet article, avec procédé de construction de la remorque, en ligne sur www.expemag.com (rubrique articles techniques).

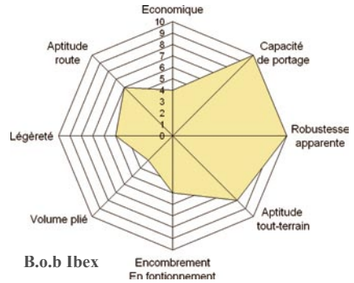
Original : les plans d’une remorque en bambou !
Allez faire un tour sur cette page ☺ en revanche c’est en anglais… www.carryfreedom.com/bamboo.html

Prix approximatif : 250 € toute nue. 300 € avec les sacoches étanches basiques (Voyager Dry) et 350 € avec les sacoches étanches plus élaborées (Voyager Expert). **Note subjective : 6/10**
- Sacoches Dry, en tissu imperméable : 1800g la paire.
- Sacoches Expert (3 volumes séparés de chaque côté, 60L au total) en Cordura imperméable :
2076g la paire + 406g pour la paire de sacochettes latérales à fermeture par roulage, et 628g la paire de sacochettes du dessus (rabat) soit un total de 2834g pour le kit complet.
Informations sur www.extrawheel.com

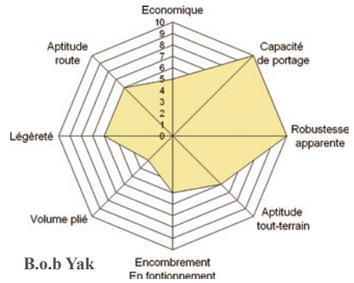
Aevon

Poids constaté : 8 kg
Charge maxi (données constructeur) : 45 kg sur route, 35 kg sur chemin.
Fabrication : l’Aevon se caractérise par un cadre en aluminium (Alu 6061) avec des tubes de section surdimensionnée, par une suspension oléopneumatique et par une fixation au niveau du tube de selle. Elle est imposante avec ses grosses sections et son long « cou de cygne » qui va rejoindre le tube de selle.
Dans l’ensemble, l’Aevon est fabriquée avec des matériaux de qualité. Les soudures sont généreuses. Le panier est très spacieux ; on peut y loger un très gros sac (jusqu’à 100 litres). Contrairement aux B.o.B., elle est livrée sans sac de rangement. Comme l’Ibex, l’Aevon est suspendue : elle intègre un amortisseur oléopneumatique Spinner SUS ; on peut régler la pression comme avec une pompe haute pression (comme sur les VTT actuels) ce qui permet d’adapter la réponse de l’amortisseur en fonction de la charge transportée et du terrain. On peut aussi régler la garde au sol en positionnant l’amortisseur dans l’un des 4 points de fixation (il faut une clé Allen et une clé de 10). On peut ainsi avoir une garde au sol conséquente bien adaptée à un usage tout-terrain. Grâce à la fixation au niveau de la tige de selle, son comportement est sain et sécurisant (la fixation de l’Aevon est la meilleure des 3 remorques testées qui se fixent également au tube de selle ; en effet, contrairement aux autres, l’attache au tube de selle est libre, elle peut tourner sans que cela affecte l’assiette de la remorque. Cet attribut lui donne un gros avantage sur la Oxtail et la Single Trailer

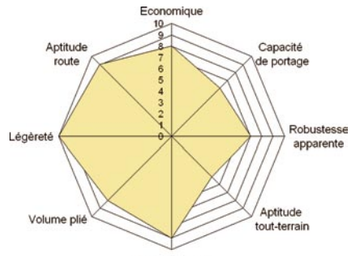
Aevon au premier plan, Ibex au second



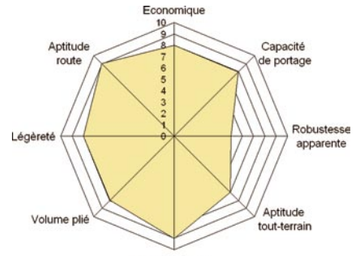
B.o.b Ibex



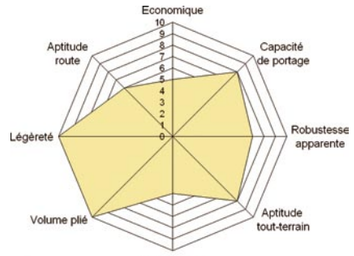
B.o.b Yak



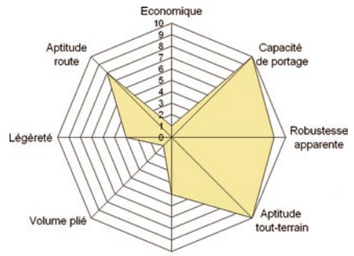
Extrawheel Voyager



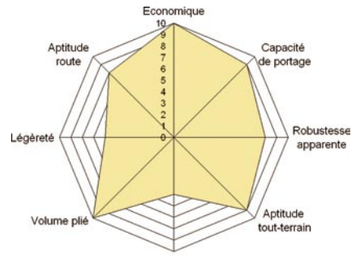
Extrawheel Classic



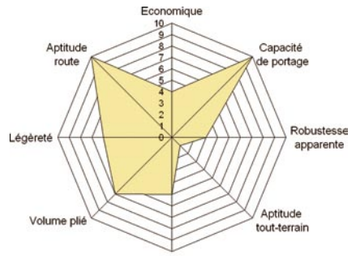
Bee-z



Aevon



Oxtail



Monoporter

(enfant) qui nécessitent un serrage très fort sur le tube car, pour ces remorques, la fixation ne doit pas tourner ; et malheureusement, en tout terrain qui secoue, cela finit par tourner).

L'Aevon se fixe sur le tube de selle au moyen d'un bloc percé au diamètre du tube ; il faut donc enlever la selle pour enfiler le bloc. On veillera donc à prendre le bloc dans le bon diamètre (27,2mm, 30,9mm, 31,6mm ou 34,9mm), et, si on veut mettre la remorque sur un autre vélo ayant un tube de selle différent, il faut veiller à avoir un bloc compatible ; pas forcément pratique... En usage tout-terrain, Aevon conseille d'utiliser une petite bague fournie qui se fixe sur la tige de selle, au-dessus du bloc. Son but est d'empêcher les mouvements de haut en bas de la fixation – et la selle est donc condamnée à ne pas descendre (ce qui est dommage en tout-terrain)... Nous n'avons pas trouvé que cette bague était vraiment indispensable et préférons garder la possibilité de baisser la selle en descente –, le bloc de fixation se trouve alors en butée et est donc également bloqué (attention tout de même à ne pas avoir un vélo que l'on souhaite utiliser selle baissée au maximum, puisqu'il faut compter avec les quelques cm de rehausse dus à la fixation de la remorque).

En tout-terrain, et comparativement aux autres remorques, le comportement de l'Aevon est très bon : maniable et manœuvrante. C'est d'ailleurs sans doute l'une des meilleures remorques pour cet usage. Mais si vous voulez faire du tout-terrain itinérant en vous faisant vraiment plaisir, nous ne saurions que vous conseiller de passer au VTT BUL (voir article consacré), avec sac à dos ou mini-sacoches et porte-bagages ultraléger, mais ça, c'est une autre histoire ☺.

Au bilan : une remorque très intéressante notamment pour son comportement dynamique mais à un prix malheureusement très élevé. On peut démonter l'Aevon avec des clés Allen, une clé de 10 et une clé à pipe de 13. L'encombrement une fois démontée reste plus important que celui des remorques mono-roue de la concurrence. Elle existe en deux tailles (STD100 et STD120, ces modèles diffèrent par leur volume de chargement). Une petite dernière est prévue pour juin 2009. La prometteuse Kit L80. Elle devrait peser 5,5 kg et est entièrement démontable (le panier se scinde en 3 morceaux). À suivre…

Prix approximatif de la STD100 : 700 €. **Note subjective : 9/10**

Oxtail

Poids constaté : 6,4 kg

Charge maxi conseillée : 70kg ?!?

Voilà une autre remorque qui se fixe à la tige de selle, au tarif nettement plus abordable que l'Aevon.

L'astucieux système d'amortisseur

L'Oxtail nous vient du Portugal. Elle est en acier et se replie entièrement sur elle-même : très compacte pour les transports. Pour la replier, il n'y a même pas besoin d'outil puisque son ingénieux principe d'amortissement laisse l'articulation libre. Ce système très intelligent permet de s'abstraire d'un amortisseur oléopneumatique cher, compliqué et potentiellement sujet aux fuites. La remorque est

donc articulée à deux niveaux (aux extrémités du plateau de portage), les articulations viennent en butée sur des silentblocs en élastomère et le tour est joué. Le comportement est pratiquement aussi bon que l'Aevon. Il y a aussi une double articulation au niveau de la fixation à la tige de selle. Vu que la remorque est en acier, elle a un aspect nettement moins imposant que l'Aevon et fait presque un peu chétive. À voir donc la fiabilité à long terme et en utilisation dure (tout-terrain). Mais je ne suis pas trop inquiet car les multiples articulations absorbent bien les chocs et en cas de casse, une soudure sur de l'acier se fait très facilement. Et puis avec une annonce à 70 kg de charge, on peut s'attendre à ce que 25 kg ne lui fassent pas trop peur. Le reproche majeur que l'on peut lui faire est que son système d'accroche à la tige de selle n'est pas d'une efficacité totale. Il a tendance à tourner en tout-terrain, même si on serre très fort, faisant alors pencher significativement la remorque. En usage plus cool, ça ne bouge pas et l'Oxtail a un comportement très sain. Sa structure simple lui confère un poids très correct. On peut accrocher un sac à dos sur le plateau ; un sac est livré avec mais il est petit et a un je ne sais quoi de « baise-en-ville ». Au bilan, on l'aime bien cette Oxtail car elle est artisanale et pleine d'intelligence. Si le fabricant améliore la fixation à la tige de selle et qu'elle se révèle fiable, cela pourrait devenir un must.

Prix approximatif : 180 € avec le sac. 160 € sans (compter 55 € de frais de port depuis le Portugal). **Note subjective : 8/10** (avec une fixation au tube de selle équivalente à l'Aevon, on lui mettrait 9,5/10).

Infos et commandes sur www.oxtailbicycletrailers.com

À titre d'information existent également, entre autres, les remorques (non testées) :

KoolStop WilderBeast : remorque mono-roue pliable. On peut fixer en plus 2 petites sacoches sur le bras. Poids annoncé à 8,2 kg. Capacité de charge 35 kg. 330 € environ.

KoolStop KoolMule : remorque porte-sacoches (on peut y mettre 6 petites sacoches, pour une capacité de charge annoncée à 45 kg !). Poids de la remorque : 10,5 kg. 290 € environ. (www.koolstop.com)

Remorques à 2 roues

Points positifs

L'intérêt des deux-roues est de pouvoir transporter de plus lourdes charges ; elles sont assez stables et ne tentent pas de vriller le cadre du vélo en basculant. Elles portent elles-mêmes davantage de poids et sollicitent moins le vélo (car les roues sont placées au niveau du centre de gravité de la charge, alors que la roue d'une remorque mono-roue est placée derrière la charge (à part le type Extrawheel), ce qui implique que le poids est réparti entre la roue arrière du vélo et la roue de la remorque).

Points négatifs

Elles sont moins adaptées à la piste (3 roues de front, 3 fois plus de chance de buter dans un obstacle), plus lourdes et plus encombrantes. Elles peuvent se renverser (contrairement aux mono-roue, elles peuvent se retourner par exemple si on tape un trottoir avec l'une des deux roues). L'attache, très souvent unilatérale, a tendance à solliciter fortement l'axe de roue du vélo.

Quelques modèles (non testés)

- Le Trolley de Weber 350 € environ.
- Cyclone II de Radical Design. Très légère, 5,7 kg et 40 kg de charge pour 440 € environ. (www.radicaldesign.nl)
- Plusieurs modèles chez Croozer. Assez économique dans l'ensemble. Croozer travel : 8 kg, 45 kg de charge et 220 € environ.
- Remorques CarryFreedom (www.carryfreedom.com)
- À noter que Carrix (fabricant de remorques pour humain ☺) a mis au point un modèle deux-roues qui s'adapte sur les vélos, le Globetrotter (www.carrix.ch).

Remorques vélo pour enfant

Le voyage sans moyen motorisé en famille attire de plus en plus de parents. Le vélo équipé d'une remorque offre la possibilité d'emmener de jeunes enfants pour des aventures de quelques jours à plusieurs mois (ou années !). Devant le succès de ce type de voyage et suite au dossier « Voyager avec ses enfants » que nous avons publié dans Carnets d'Aventures n°15, il nous a semblé intéressant de tester quelques modèles de remorques à vélo pour enfants.

Dossier, textes et photos : Hervé Bouchet et Sophie Castets
Pascal Darré (modèles Corsaire XL et GoBug), Johanna Nobili

Il existe actuellement une quantité impressionnante de remorques pour enfants sur le marché. Avec ce dossier et quelques réflexions générales sur le sujet, nous vous proposons un test « terrain » de quelques remorques destinées au voyage itinérant à vélo. Cependant, celui-ci peut prendre des formes et des durées diverses engendrant des besoins différents. Les quelques points suivants nous paraissent capitaux dans le choix de la remorque :

- nombre d'enfants (1 seul ou 2).
- type de terrain : l'utilisation va-t-elle se faire uniquement sur route bitumée ? Principalement sur bitume et très ponctuellement hors asphalte ? Ou principalement en tout-terrain sur pistes et chemins ?
- durée du voyage et la fréquence d'utilisation.
- destinations (possibilités de réparations sur place ? Transits éventuels en transports nécessitant de replier la remorque, etc.) et climats (pluie, froid, vent, chaleur humide, etc.).

Ainsi, les besoins en termes de solidité, nombre de passagers, maniabilité et amortissement (mono-roue ou deux roues, suspension, type d'attache au vélo : axe de roue arrière ou tige de selle, etc.), résistance aux éléments (étanchéité), poids, encombrement, etc. ne sont pas les mêmes pour tous.

Il existe deux types de remorques : deux roues ou mono-roue (il n'existe à notre connaissance qu'un seul modèle mono-roue pour enfant). Ensuite, le choix d'une suspendue ou non est à faire en fonction de sa pratique. Une voiture est faite pour faire de la route, un 4x4 du tout-terrain, avec la possibilité pour ce dernier de faire aussi de la route. Dans tous les cas, une remorque suspendue est préférable pour un long voyage. En fait, si vous voyagez avec un vélo à fourche télescopique et qu'elle vous paraît indispensable, pensez aux enfants. La mono-roue est une remorque prévue principalement pour une pratique hors asphalte. Sans imaginer faire du tout-terrain extrême en voyage, elle convient aux voyageurs sur pistes ; dans ces conditions, notre expérience du voyage à vélo nous confirme qu'une mono-roue offre un confort inégalé qu'aucune deux roues n'apporte.

Les remorques ont toutes été testées préférentiellement sur des chemins ce qui correspond à une utilisation difficile pour ce matériel (sauf pour la mono roue qui en redemande…). Afin de s'assurer de la sécurité des enfants, des passages à vide ou avec un mannequin ont permis de voir comment se comportaient les remorques en dehors des règles d'utilisation proposées dans les notices. En effet, la plupart des constructeurs invitent à ne pas rouler au-dessus de 25 km/h et de s'engager dans les virages à moins de 6 km/h ! Nous avons fait beaucoup plus.

LA MONO-ROUE

TOUT TERRAIN Singletrailer

Voici la seule remorque *mono-roue* pour enfant. Fabriquée par la société allemande *Tout Terrain*, elle répond enfin à une demande des cyclotouristes adeptes des voyages sur pistes. Certes, la question est de savoir quelle est la limite acceptable pour un voyage avec un enfant... Par expérience, on constate qu'il suffit d'éviter une pierre avec la roue avant pour que l'arrière suive le même parcours. Avec une mono-roue, c'est étonnamment l'enfant qui est en sécurité car elle ne se renverse pas. Les remorques « matériel » sont d'ailleurs très souvent basées sur ce système de roue unique. Alors pourquoi ne pas avoir conçu

une remorque enfant de ce type avant ? Sans doute de peur de voir l'enfant et sa remorque tomber à l'arrêt ? C'est pourquoi *Tout Terrain* a conçu un astucieux trépied amovible pour laisser le couple remorque-vélo debout à l'arrêt.

Ce dernier est très facilement accessible du bout du pied et se referme tout aussi facilement avant de monter sur le vélo. À noter cependant une fragilité du système de fixation que nous avons déboîté lors des essais. Le fabricant nous a assurés de l'évolution de cette patte de fixation suite à nos remarques…

Pour le confort, l'enfant est assis sur un siège avec harnais aux dimensions ajustables en fonction de la morphologie et l'âge.

Conçu pour un enfant (un enfant seulement, ce qui peut-être un inconvénient pour certains parents voyageurs), le siège est confortable, et la largeur est en comparaison plus grande que pour un enfant dans une deux roues 2 places. Le siège et les parois sont de très bonne facture avec un tissu Cordura Ripstop de qualité. Une moustiquaire amovible et une capuche étanche en cas de pluie sont très bien ajustées à la remorque et les fixations sont solides. Le fond de la remorque est en tissu également.

Pour le confort, une suspension ajustable est prévue à l'arrière du siège, soit juste derrière l'enfant. Constituée par un amortisseur Rockshox de qualité (Premium Ario air shock qui, à lui seul, coûte déjà 285€ env.), une double position