

- **Birdy** City Premium
- **Brompton** M6L
- **Dahon** Myy Uno
- **Dahon** Vitesse D3
- **Helkama** Jekku
- **Makita** BBY180
- **Yosemite** Folding Bike



LATAA SHORTCUT
PUHELIMEESI,
OTA KUVA JUTUN
SIVUSTA JA KATSO
LISÄMATERIAALIT





Pyörät pakettiin

Testiin valittujen pyörien hintahaitari on hurja; halvin maksaa 219 ja kallein 1 849 euroa. Hinnoltaan näin epätasaisesta ryhmästä ei ole järkevää tehdä varsinaista pisteytettyä vertailua. Sen sijaan pyöriä testattiin subjektiivisesti käytännön olosuhteissa, mikä osoittautuikin ainoaksi järkeväksi keinoksi pyörien arvioimiseen.

Syy on taittopyörän olemuksessa, joka ei hevin mahdu mihinkään tekniseen arvosteluasteikkoon. Pyörän katkaisevat nivelet ja taitetun pyörän muodostama paketti tuovat yhtälöön niin monta muuttujaa, että valinta on huomattavasti vaikeampi kuin tavallisten polkupyörien välillä.

Vertaus kameroihin on osuva; moni kalliin järjestelmäkameran ostaja on joutunut huomaamaan, että tärkeimmät kuvat tulee otettua kännykällä, koska teknisesti parempi kamera on jäänyt kotiin.

Sama pätee taittopyöriin. Tuttuun voisi luulla, että kyllähän nyt vaaksan verran pidempi pyöräpaketti kulkee mukana siinä missä lyhyempikin, mutta toisin on. Käytön ja käyttämättömyyden ero voi syntyä ällistytävien vähäpätöisiltä näyttävistä tekijöistä.

Taittopyörän valinta muistuttaa hieman kameran valintaa: onko loisteliaasta kuvanlaadusta hyötyä, jos kamera on niin kömpelö, ettei se olekaan ratkaisevalla hetkellä mukana? Pieneen tilaan menevissä pyörissä täytyy harkita samoja kysymyksiä käytännön kätevyyden ja teoreettisen tekniikan välillä.

JUHAPEKKA TUKIAINEN

JYRI AJOMAA, HEIKKI JUURI-OJA ja
AIMO NIEMI, testiryhmä
HANNU HÄYHÄ, kuvat

Testi toteutettiin yhteistyössä Vene-lehden kanssa, joten veneilijät voivat perehtyä tuloksiin omasta näkökulmastaan Veneen numerossa 5/2013 (ilmestyy 2.5.).

Britit vastaan saksalaiset

Seitsemän testipyörää asettuivat kolmen parin ja yhden jokerin muodostelmaan. Ensimmäinen pari oli



➔ **PAKETTIEN erot** näkee vain ylhäältä. Birdyn (vas.) sivulle törröttävä etupyörä on hankala, varsinkin kun vastakkaista poljinta ei voi taittaa. Brompton (kesk.) on selkeästi pienin, mutta myös Dahon Myyn litteä paketti on melko kätevä.

selvä, sillä Biltman markkinoima Yosemite Folding Bike on kohtalaisen häpeilemätön kopio Dahon Myyn Uno -mallista. Molemmat ovat yksivaihteisia, kaarevalla rungolla varustettuja ja keskeltä taittuvia pyöriä.

Toinen pari muodostui kolmivaihteisista Dahon Vitesestä ja kotimaisesta Helkama Jekusta. Heti alkuun on mainittava, että nykyi-

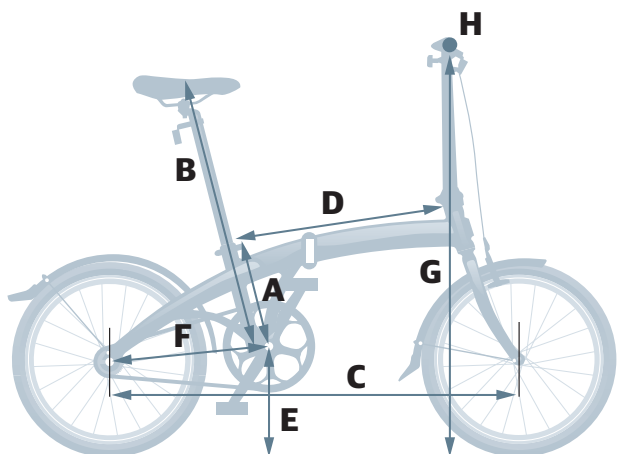
nen Jekku on vastikään uudistettu alumiinirunkoinen malli, jolla ei ole paljoakaan yhteistä monille tuttuun perinteiseen teräs-Jekkuun.

Kolmatta paria leimaa täysin erilainen taittomekanismi. Kun muut pyörät taittuivat keskeltä kahtia, saksalaisen Birdyn ja brittiläisen Bromptonin pyörät taittuivat rungon alle.

Birdyssä tämä rakenne on viety



↑ **HELKAMA Jekku (vas.) ja Dahon Vitesse ovat pienestä koostaan huolimatta varsin kelvöllisiä polkupyöriä. Samaa voi yllättäen sanoa myös lelun näköisestä Makitasta, joskin sähköavusteista polkemista leimaa vaatimaton huippunopeus.**



MITAT		Birdy	Brompton	Dahon My	Dahon Vitesse	Helkama	Makita	Yosemite
Satulaputki (mm)	A	370	240	270	270	280	340	270
Satulan korkeus (mm)	B	520 - 880	510 - 910	580 - 830	610 - 830	540 - 790	530 - 690	520 - 750
Akseliväli (mm)	C	990	1040	1020	1020	970	980	970
Vaakaputki (mm)	D	580	600	580	580	560	530	550
Keskiön korkeus	E	300	280	280	290	280	290	280
Takahaarukka (mm)	F	420	410	400	400	390	430	390
Ohjaustangon korkeus maasta (mm)	G	970 - 1050	1020	1020	950 - 1090	930 - 1010	980 - 1050	1040
Ohjaustangon leveys (mm)	H	280 - 530	320 - 530	330 - 590	350 - 590	270 - 510	340 - 560	310 - 550
Paino (kg)		14,0	12,2	11,1	12,0	13,0	21,1	11,7
Mitat kasattuna								
Pituus (mm)		780	590	790	820	820/780 ¹⁾	810	810
Leveys (mm)		370	290	310	340	350/330 ¹⁾	450	350
Korkeus (mm)		620	610	680	680	660/670 ¹⁾	780	650
Tilavuus (l)		179	104	167	190	189/172 ¹⁾	284	184

1) Käyttöohjeiden mukaan / testiryhmän pakkaamana

pisimmälle, sillä runko on kiinteästi yhtä kappaletta. Bromptonin rungon etuosassa on kyllä nivel, mutta se taittaa etupyörän sivukautta suunnilleen samaan paikkaan kuin Birdy. Molemmat mekanismit tuottavat selkeästi muita lyhyemmät paketit, mutta saksalaisen ja britin välillä on silti merkittäviä eroja. Kahdeksanvaihteisen Birdyn valttina on täysjousitus, kun kuusivaihteinen Brompton pelaa pienellä koolla.

Pakan jokeri on Makita, joka lyö pöytään sähköavustuksen. Sähkötyökaluistaan tunnettu yhtiö on suunnitellut BBY180-pyöränsä eräänlaiseksi porakoneiden ja puutarhaleikkureiden lisävarusteksi, sillä yksivaihteisen pyörän apumoottori saa voimansa samanlaisista 18 voltin litium-ioniakuista kuin monet työkalut.

Kynnyskysymys

Pyöriin tutustuminen kannattaa aloittaa historiasta, sillä kolmella valmistajista on lähestulkoon sama tausta. Brompton on omapäisen britti-insinöörin vuosikymmeniä kestänyt unelma/painajaisprojekti, jonka vuoksi hän laiminlöi tuottoisammat työtarojoukset. Insinööri kehitti pyöräänsä 1970-luvun puolivälistä alkaen ja itse asiassa kehittää edelleen.

Melkeinpä samaa voi sanoa Bir-

dystä, joka on kahden saksalaisen insinöörin unelmien tulos, eikä Dahoninkaan tarina eroa juuri muuten kuin insinöörin kansallisuuden verran.

Dahon sai alkunsa, kun Kaliforniassa asunut kiinalainen insinööri kyllästyi suunnittelemaan asejärjestelmiä ja halusi parantaa maailmaa. Hän muutti takaisin Taiwaniin ja perusti taittopyöriin erikoistuneen yrityksen. Firma on tosin nyttemmin joutunut Kauniit ja rohkeat -tyyliseen kriisiin, kun perustajan poika on ryhtynyt kilpailemaan isänsä kanssa.

Tarinoiden ydin on kaikkien insinöörien yhteinen tavoite. He pyrkivät madaltamaan pyöräilyn kynnyksiä, mutta nimenomaan yhdistettynä muihin liikennevälineisiin, ei erillisenä ajoneuvona. Taittopyöriä ei kehitetty siksi, että niitä olisi helpompi varastoida pieniin tiloihin, vaan siksi, että ne olisivat mukana, kun bussin tai lähijunan ovi aukeaa ja edessä on vielä matkaa vaikka työpaikalle.

Taittopyörä ei siis ole vain normaalin polkupyörän pienempi koreike, vaan se on tarkoitettu osaksi laajempaa liikkumisen kokonaisuutta. Hyvä taittopyörä yhdistää lihasvoiman auton polttomoottoriin, julkisen liikenteen sähköön tai vaikka veneen purjeisiin.

TEKNIKKAA	Birdy City Premium	Brompton M6L	Dahon My Uno	Dahon Vitesse D3	Helkama Jekku	Makita BBY180	Yosemite Folding Bike
Runkomateriaali	alumiini	teräs	alumiini	alumiini	alumiini	alumiini	alumiini
Etuhaarukka	alumiini	teräs	alumiini	teräs	teräs	teräs	teräs
Jarrut (etu/taka)	V-jarru (Avid single digit)	U-jarru (Brompton)	U-jarru (Tektro 365) / jalkajarru	V-jarru (merkitön) / jalkajarru	V-jarru (Winzip) / jalkajarru	V-jarru (C.Star) / käsinaajarru	V-jarru (merkitön)
Jarrukahvat	merkitön, metalli	Brompton, metalli	merkitön, metalli	merkitön, metalli	Tektro, metalli	Artek Vigorous, met.	Power, muovi
Takavaihjeta	Shimano Nexus 8 + Alfine kiristin	BWR Brompton	-	Sram T3 napavaihde	Shimano nexus 3	-	-
Vaihdevipu	Shimano Nexus	Brompton	-	Sram T3	Shimano Nexus	-	-
Polkimet	muovi/alumiini	muovi/alumiini, toinen taitto	muovi, taitto	SR Suntour, muovi, taitto	SR Suntour, muovi, taitto	VP, muovi, taitto	muovi, taitto
Kammet	170 mm	Brompton, 170 mm	K, 170 mm	MG, 170 mm	Prowheel, 170 mm	152 mm	Prowheel, 152 mm
Välitys (etu/taka)	52 / 16	44 / 13-16	53 / 18	38 / 13	38 / 16	40 / 16	40 / 18
Renkaat	Schwalbe Marathon Racer	Brompton	Schwalbe Marathon Supreme	Dahon Rotolo	Kenda Kwest	CST e-Bike pro	WD
Rengaskoko	18 x 1.50	16 x 1 3/8	20 x 1.60	20 x 1.75	20 x 1.50	16 x 2.125	20 x 1.75
Lisätiedot						Akku: 2x 18 V, Moottori: 100 W, Huippunop: 16 km/h	

Alkuperäinen idealismi kannattaa pitää mielessä, sillä se jäsentää pyörän valintakriteerejä. Kaikkeaa huomiota ei pidä kiinnittää joko ajomukavuuteen tai paketin kokoon, vaan niiden yhdistelmästä muodostuvaan käytännön kätevyYTEEN. Ratkaiseva kysymys on aina: viitsiikö pyörän ottaa mukaan vai ei?

Tästä näkökulmasta esimerkiksi pyörän paino ei ole niin tärkeä tekijä kuin luulisi. Sähkömoottorilla va-

rustetun Makitan parikymmenkiloinen massa toki vähentää kätevyYTtä olennaisesti, mutta vaikkapa Myyn ja Jekun välinen vajaan kahden kilon painoero ei paljon vaikuta.

Kahden kilon lisätaakka voi kuullostaa suurelta, mutta kiloja tärkeämpi on tieto, kuinka helposti pyörän saa ajokuntoon. Jos pyörä on todella kätevä, massaa voi periaatteessa olla enemmän, sillä pyörän voi napsauttaa auki kuin sateen-

varjon ja lähteä ajamaan. Jos taas kätevyys takkuilee, pyörää ei hevin viitsi avata, jolloin kevyempi-kin paino nostaa käyttökynnystä.

Ajaminen suhteessa taittamiseen

Paras esimerkki ristiriitaisten osatekijöiden suhteista on Birdy, jonka kiinteä runko, tuplajousitus ja kahdeksanpykäläinen napavaihde tarjoavat kapeasti katsoen parhaan

ajettavuuden. Pyörä on jämäkkä ja elastomeerijoustensa varassa pehmeäkulkuinen ajopeli. Esimerkiksi kilpakumppani Brompton on selvästi kovempi ajettava, vaikka siinäkin on pieni elastomeeripuskuri tasoittamassa takapyörän tärinää.

Näennäisistä eduistaan huolimatta Birdy jää kuitenkin kokonaisuutena toiseksi. Ensinnäkin jo ajo-ominaisuuksia verottaa pyörän suunnittelussa tehty outo ratkaisu;

DAHONIT, Helkama, Yosemite ja Makita taittuivat rungon keskeltä. Dahon Myyn ohjaustanko kaatuu erityisen helposti paketin sisään, minkä jälkeen avataan rungon keskinivelen lukko.



MYYN riisuttu olemus sopii hyvin taittopyörän filosofiaan, sillä pyörän päädyt napsahtavat esteittä päällekkäin. Muissa pyöriissä vajereita ja ohjaustankoa täytyy asetella paljon enemmän.



BROMPTON ja Birdy perustuvat pyörien taittamiseen rungon alle, joskin toteutukset eroavat merkittävästi toisistaan. Bromptonin takapyörä taittuu kevyellä heilautuksella, minkä jälkeen pyörä seisoo tukevasti takapyörän päällä.



BROMPTONIN jokainen osa lukittuu heti paikalleen, jolloin paketointi sujuu ongelmitta. Etupyörä kiinnittyy koukulla takahaarukkaan, ja ohjaustanko napsahtaa omaan jousipinteesensä.



BROMPTONIN paketin viimeistelee satulaputki, joka lukitsee kaikki osat yhteen. Satulan kärki on muotoiltu kantokahvaksi, joten pyörän voi saman tien nostaa käteen kuin salkun.



MOLEMPIEN Dahoneiden paketti lukittuu pienillä, mutta juuri sopivan tehokkailla magneeteilla.



ohjainputki on kallistettu voimakkaasti eteenpäin. Ohjaus jää pysyvästi epävakaa, sillä etukenoinen tanko huojuu edestakaisin jokaisen polkaisun myötä. Huojunnan saa kyllä hallintaan, mutta se vie ajamisesta energiaa. Tunnelmaa vaimentaa myös Nexus-napavaihteelle tyyppillinen tahmeus.

Kohtalokkaampia ovat silti Birdyn paketin rakenteelliset ongelmat. Saksalaisen pyörän voi teoriasa taittaa nopeasti ja kätevän näköi-

sesti, mutta käytännössä homma on harmillisen hankalaa. Runkoa täytyy nostaa ja kannatella toisella kädellä, jolloin pyörän osat pyrkivät heilumaan holtittomasti kuin sätkynuken raajat.

Heiluminen vähenee harjoittelemalla, mutta lopputuloksena on silti ratkaisevasti suurempi paketti. Ero Bromptoniin on leveydessä vain kahdeksan ja pituudessa 19 cm eli miehekäs vaaksa, mutta nuo sentit ovat väärissä paikoissa. Birdyn etu-

POLKI-MIEN taittaminen on Birdyä lukuun ottamatta tärkeä osatekijä pyörän käsiteltävyydessä. Helkaman polkimet taittuivat melko helposti, kun taas Bromptonissa taittuu vain toinen poljin, sillä toinen jää paketin sisään.



pyörä pullistuu paketista ulos, eikä taitetussa pyörässä ole kunnollista tasapainoa.

Bromptonin konstruktio on selkeästi parempi. Paketin taittamiseen kuluu muutama sekunti enemmän aikaa, koska pikalukkojen sijasta pyörän nivelissä on kaksi suurta siipimutteria, jotka täytyy ruuvata auki. Prosessi etenee kuitenkin tasapainoisesti ja järkevästi. Brompton ei missään vaiheessa veltostu, vaan jokaisen työvaiheen aikana pyörä seisoo tukevasti pystyssä ja ikään kuin imeytyy kokoon.

Satulaputki lukitsee koko pakeitin tiiviiksi kokonaisuudeksi. Saman tekee myös Birdyn satulaputki, mutta vasta veltosti heiluvien työvaiheiden jälkeen.

Ajo-ominaisuuksia täytyy peilata tätä taustaa vasten. Pienen harjoittelun jälkeen Bromptonin taittaa vaikka pelkkää liukuportaissa kulkemista varten, ja litteää pakettia voi kantaa vaivattomasti käsi suorana. Birdyäkin voi kantaa melkein samalla tavoin, mutta vain melkein. Paketti on epätasapainoinen ja olennaisesti kulkemista vaikeampi, eikä taittamisen vaivaan hevin viitsi ryhtyä.

Mikä siis on Bromptonin kovemman ajettavuuden lopullinen merkitys? Käytännön työmatkan kannalta vastaus on selvä: mieluummin näppärä brittiläinen paketti ja hieman enemmän täristystä kuin pehmeä saksalainen jousitus, josta joutuu maksamaan huomomman kätevyyden hinnan.

Magneettista vetovoimaa

Muiden pyörien ominaisuudet menivät myös ristiin. Yosemite ei ole hassumpi ajettava, mutta taittaminen on todella hankalaa. Arveluttavan heiveröinen runkonivelen salpa pysyy paikallaan vain yhden lukkomutterin turvin, joka vaatii niin paljon lisäkierrosta, että salpa jäykistyy turhan tiukaksi. Pakettia ei pidä koossa mikään, joten sätkynukke-efekti on vielä Birdyä voimakkaampi. Omistajan täytyy itse kehittää jonkinlainen naruviritys paketin kantamista varten.

Yosemiten esikuvana Dahon Myy miellytti testajia, sillä ominaisuuksien yhtälö on hyvin ajateltu. Paketti on tosin parikymmentä senttiä Bromptonia pidempi, mutta muut osatekijät tasoittavat tilannetta.



↑ **KÄYTÄNNÖN** kätevyys vaikuttaa monta tekijää. Bromptonin paketti ei ole ainoastaan pienin vaan myös helpoimmin nostettavissa mihin hyvänsä tilaan. Esimerkiksi Helkaman käsittely on huomattavasti hankalampaa.



↑ **PYÖRIEN** korroosionkestoa ei voitu testata, mutta se on selvää, ettei mitään pyörää voi jättää merivedelle alttiiksi. Kokonsa puolesta Dahon Vitesse sopii kyllä moneen paikkaan veneessä, mutta se vaatii hyvän suojauksen.

Myyn suurin etu on taittamisen selkeys. Helposti avautuva pikasalpa päästää ohjaustangon kääntymään etupyörän viereen, ja toinen pikasalpa katkaisee rungon. Pyörän etu- ja takaosa kääntyvät vaivattomasti toisiaan vasten, ja nopea taittoprosessi päättyy vaiheeseen napsahdukseen. Ääni tulee pienistä magneettilevyistä, jotka kytkevät pyörän puoliskot toisiinsa. Magneettien vetovoima on mitoitettu hyvin, sillä paketti aukeaa juuri sopivalla nykäisyllä.

Kolmivaihteisten taisteluparissa Dahon Vitesse taittuu suunnilleen samalla tavoin kuin Dahon Myy, mutta näennäisen pienet erot korostavat jälleen taittopyörien luonnetta. Vitessen ohjaustangosta lähtee kolme jarru- ja vaihdevaijeria, ja tangossa on myös korkeussäätö, minkä luulisi ole-

van etu. Käytännössä säätömahdollisuus voi kuitenkin johtaa tilanteeseen, jossa tanko ei mahdukaan taittumaan paikalleen vaan sitä täytyy vetää hieman sisään. Kun samalla tangon vaijereitakin täytyy asetella ja myös keskini-velen salpa on Myyn salpaa kulkikkaampi, on taittaminen hitusen vaivalloisempaa. Hitunen ei kuulosta paljolta, mutta pyörän kätevyys syntyy juuri näistä pienistä asioista.

Helkama Jekku onkin jo hankalampi tapaus. Pyörän voi ensinnäkin taittaa usealla tavalla. Ohjaustangolle ei ole luontaista paikkaa, vaan sen voi väkijäisesti vääntää paketin sisäpuolelle, taittaa paketin päälle tai tehtaan ohjeiden mukaan kääntää vinosti paketin yli, jolloin jarru- ja vaihdevaijereita täytyy sovitella satulaputken ohi.



← **RÄÄTÄLÖITYINÄ** tilattaviin Bromptoneihin kannattaa ottaa lisäpyörät, joiden avulla pyörää voi vetää perässään kuin pientä lentolaukkaa. Ominaisuus on parhaimmillaan metro- tai juna-asemilla.

← **JEKKU** kompensoi löysän pakettinsa hankaluutta yllättävän hyödyllisellä kantokahvalla, jollainen on muissakin Helkaman pyörissä. Taittopyörää ei välttämättä tarvitse aina taittaa.

→ **KANTOKASSI** ei ole niin käytännöllinen lisävaruste kuin luulisi, sillä se ei tee pyörää juurikaan helpommaksi käsitellä. Dahonien iso kassi ja Bromptonin alhaalta avoin suojapussi lähinnä estävät pyörää likaamasta ympäristöä.



← **MAKITAN** koteloon mahtuu kaksi 18 voltin ja kolmen ampeeritunnin akkua, mutta yhdelläkin pystyy ajamaan kymmenisen kilometriä. Työkalujen akkujen hyödyntäminen tällä tavoin on mainio idea.

← **KESKELTÄ** taittuvien pyörien heikkoudeksi voi laskea ketjun jäämisen paketin ulkoreunalle. Myyssä on ketjun mukana pyörivä suojakuori, mutta muissa pyörissä ketju likaa helposti ympäristöä.

→ **MOLEMPIEN** Dahoneiden satulaputkeen on rakennettu nerokas jalkapumppu.



Ohjaustangon paikka vaikuttaa pyörien keskinäiseen asentoon, mutta parhaimmillaankin renkaat jäävät hieman eri tasolle, jolloin paketti seisoo epävakaasti.

Suurin ongelma on kuitenkin lukituksen puute. Paketin saa jotenkuten pysymään koossa ohjaustangon asettelulla, mutta ei lähimainkaan yhtä näppärästi kuin Dahoneiden napsahtavilla magneeteilla. Helkama itsekin pakkaa pyörän kuljetusta varten kömpelöllä tarra-nauhalla, joten myyntipakkauksen velcro kannattaa säästää arkikäyttöä varten.

Makitan taittaminen on täysin oma lukunsa. Ohjaustangon ja rungon pikasalvat ovat testiryhmän parhaasta päästä, mutta paketista muodostuu toivottoman kömpelö möhkäle, joka ei lukitu mitenkään. Makitaa ei ole tarkoitettu otettavaksi mukaan lähijunaan vaan paremmin rahtivaunuun.

Vauhdin suhteellista hurmaa

Vaikka kokonaisvaltainen kätevyys on ratkaiseva tekijä, ajo-ominaisuuksia kannattaa tietysti myös tarkastella. Ajettavuuden merkitys nousee ja laskee sen mukaan, miten pyörää on tarkoitus kuljettaa. Vene-lehden kollegat pohtivat asiaa erityisesti veneiden säilytystilojen näkökulmasta, mutta esimerkiksi isompien autojen omistajat voivat antaa anteeksi sen, ettei pyörä ole kovin kätevä, jos he saavat vastineeksi paremman ajettavuuden.

Tässä suhteessa mielenkiintoisin,

mutta myös vaikein arvioinnin kohde on Birdy. Muhkean hinnan perusteluna ovat nimenomaan poikkeuksellisen laadukkaat komponentit, täysjousitus ja kiinteä runko, joiden pitäisi valmistajan mukaan tarjota normaalia polkupyörää vastaava ajokokemus.

Vastaus väitteeseen on kyllä ja ei. Vaihteet, jousitus, voimalinja, jarrut ja runko kyllä toimivat, ja huoju-maan pyrkivä ohjauskin toimii riittävästi, mutta kokonaisuus ei tuottanut kummoistakaan ajamisen iloa. Eteenpäin mentiin, mutta turhan tahmeissa tunnelmissa.

Toista ääripäätä edusti Dahon Myy. Jokainen testaaja lähti ajamaan yksivaihteista pyörää epäluuloisen oloisena, ja jokainen palasi lenkiltä hymyillen. Pyörän ainoa välitys on valittu erittäin onnistuneesti, mikä vielä korostui, kun vaihtoi lyhyemmällä välityksellä varustettuun Yosemiteen. Yosemiteilla ajaminen on tiheää sotkemista, mutta Myyllä ajaminen on pyöräilyä. Hiljainen, tasapainoinen ja laadukkaan oloinen Myy viilettää maiseman läpi nautinnollisesti.

Kolmivaihteisten osastolla Helkama nousi lähemmäs Dahon Vites-seä. Helkaman ongelma on satulan ja ohjaustangon lyhyt väli, mutta miellyttävä ajotuntuma ja ongelmaton Shimanon vaihteisto nostivat Jekun osakkeita. Vitessen vanha-aikainen SRAM-vaihteisto oikkui useaan otteeseen, vaikka toisaalta ajoasento on Jekkua avarampi.

Molemmat kolmivaihteiset tarjo-

sivat varsin hyviä pyöräilytunnelmia, mutta ei niin hyviä kuin olisi voinut luulla. Vaikka 20 tuuman renkaat ovat tässä ryhmässä suuria ja kookkaiden runkojenkin pitäisi olla vakaampia, Vitesse ja Jekku jäivät ajotuntumassa selkeästi keskikastiin.

Neljä tuumaa pienemmillä renkailla varustettu Brompton meni ohi humahtamalla, mutta pyörä jakoi mielipiteitä. Britti on melko kova ja ohjaus on erittäin herkkä, mutta pyörä ei silti ole hermostunut. Ryhmän pisin akseliväli ja viimeisen päälle hiottu runkogeometria tuottavat ajotuntuman, jolla klassikkopyörän innokkaimmat harrastajat ajavat jopa mantereita halkovia vaelluksia. Sellainen vaatii toki luonnetta, mutta pyörä itsessään ei ajamista juurikaan rajoita. Jos hyväksyy pienten pyörien kompromissit esimerkiksi esteiden ylittämisessä ja epätasaisen tienpinnan tärinässä, Brompton kyllä kulkee.

Testipyörän omalaatuinen vaihteisto tosin vaatii opettelua. Väilytykset valitaan napavaihteen ja kahden takarattaan yhdistelminä, joten navan kolmesta väilyksestä löytyy

aina kevyempi ja raskaampi versio. Väilytyksiä on siis kuusi.

Makita oli jälleen omassa ja hie-man omituisessa luokassaan. Sähköavustuksen nopeusrajaksi on ohjelmoitu 16 kilometriä tunnissa, joka on samalla myös pyörän ainoan väilytyksen käytännöllinen yläraja. Jo nopeudessa 17 km/h kampikierrokset nousevat lähelle sataa polkaisua minuutissa, mikä on hillittömän nopeaa pyöritystä, varsinkin kun vauhti jää leppoisan rullamisen tasolle.

Pyörän ajettavuutta ei silti voi sanoa huonoksi. Hiljainen moottori on riittävän voimakas isommallekin pyöräilijälle, ja kolmen ampeeritunnin akusta riittää ylämäet tasoitavaa ja vastatuulet poistavaa virtaa luvatus kymmenisen kilometriä. Pyörän akkukoteloon mahtuu kaksi akkua, joten Makitalla pääsee erittäin vaivattomasti parinkymmenen kilometrin päähän - jos on kärsivällinen ihminen.

Elämäntapa vai hätävara?

Vaikka kyseessä ei ollut pisteytetty vertailu, taittopyörät asettuivat silti summittaiseen järjestykseen.

VARUSTEET	Birdy	Brompton	Dahon My	Dahon Vitesse	Helkama	Makita	Yosemite
Tavarateline	x	-	-	-	x	x	-
Lokasuojat	x	x	x	x	-	x	-
Tukijalka	x	-	x	x	x	x	x
Pikasadattava satulankorkeus	x	x	x	x	x	x	x
Säädettävä ohjaustangon korkeus	x	x	-	x	x	x	-
Lukko	-	-	-	-	-	x	-
Ratassuoja	x	x	x	-	-	x	x
Ketjuoja	-	-	x	x	x	x	-
Asteikko satulatolpassa	x	-	x	x	-	-	-
Pikalukitus vanteissa (e/t)	x/-	-/-	x/-	-	-/-	-/-	-/-
Valot (e/t)	x/x	-/x	-/-	-/-	-/-	x/x	-/-
Heijastimet (e/t)	x/x	x/x	x/x	x/x	x/x	x/x	x/x
Heijastimet polkimissa	x	x	x	x	x	x	x
Heijastimet vanteissa (lkm/vanne)	-	-	1	1	-	2	1
Renkaassa heijastava sivu	x	x	x	-	x	-	-
Soittokello	x	x	x	x	x	x	x
Pumppu	-	x	x	x	-	-	-
Etujousitus	x	x	-	-	-	-	-
Takajousitus	x	-	-	-	-	-	-

Testissä todettiin, että parhaimmillaan taittopyörä voi nivoutua päivittäiseen liikkumiseen, jolloin siitä muodostuu muiden kulkuneuvojen sulava jatke. Huonoimmillaan pyörä voi jäädä varaston nurkkaan ahdetuksi hätävaraksi, joka otetaan

käyttöön vain poikkeustilanteissa. Kärkeen nousivat Brompton ja Myy, joita molempia leimaa vaivat-toman taittamisen ja vaivattoman ajamisen yhdistelmä. Myyn paketti on pidempi, mutta se on litteä ja sitä voi vetää perässä kuin matkalauk-



BIRDYN korkealaatuinen teknologia jousituksineen ja napavaihteineen tarjoaa periaatteessa kehittyneimän ajotuntuman pidemmillekin matkoille, mutta eteenpäin kallistuva ohjainputki tekee ohjauksen harmittavan epävakaaaksi.



HELKAMAN ajotuntumaa verottaa taaksepäin kallistuva ohjainputki, joka tuo ohjaustangon turhan lähelle ajan polvia. Pyörän muu ajotuntuma on toisaalta miellyttävä.



BROMPTONIN pitkä akseliväli, korkea rengaspaine ja tarkasti harkittu geometria mahdollistavat täysipainoisen ajamisen, jos hyväksyy ajotuntuman kovuuden. Innokkaimmat polkevat Bromptoneilla yli 100 kilometrin päivämatoja.



MYX on ryhmän miellyttävin ajettava, vaikka välityksiä ei ole kuin yksi, eikä asentoa voi säätää oikeastaan lainkaan. Tiivis, hiljainen ja laadukkaan olinen pyörä yksinkertaisesti vain houkuttaa polkemaan.



YOSEMITE etunivelestä (vas.) putosi heti kätteen kaksijousta, joiden tehtävänä on työntää lukkosalppaa ulospäin. Pyörän runkonivelenkään laatu ei vakuuttanut, sillä lukkotappi pysyy paikallaan vain tavallisen lukkomutterin kitkalla.



MYYN (ylh.) laadukkaat ergonomiset kahvat parantavat ajotuntumaa merkittävästi, joten Bromptonin (alla) surkeat kahvat ovat erityisen outo heikkous. Löysästi irtoavat kahvat täytyy heti kiinnittää paremmin tai mieluiten vaihtaa.

kuu. Brompton taas kulkee mukana kuin salkku. Kumpikin pyörä taittuu ja avautuu niin napakasti, ettei pyörän mukaan ottamiselle synny suurtakaan kynnystä.

Dahon Vitesse ja Helkama eivät kulje mukana yhtä sujuvasti, joskin magneeteilla lukittuva Vitesse on kätevyys suhteellisesti parempi kuin Jekku. Kolmivaihteiset ovat parhaimmillaan auton takakontissa tai veneessä, eivät raitiovaunussa.

Kulmikkaan Birdyn käyttökynnyys voi harjoittelun jälkeen madaltua, mutta siitä ei pääse mihinkään, että saksalaiset insinöörit eivät ole pystyneet luomaan samantasoista kätevyyttä kuin kilpailijat.

Yosemite kuuluu selkeästi hätävaran osastoon, eikä siihenkään kunnolla. Teknisiä ongelmia ilmeni liikaa heti testin alussa, eikä holtiton paketti kulje vaivattomasti missään kulkuneuvossa.

Makita ei käytännössä kuulu kumpaanakaan osastoon. Se on enemmänkin pieni sähköpyörä kuin suuri tahtopyörä. Makitaa kannattaa harkita vain siinä tapauksessa, että keksii järkevän käyttötarkoituksen hitaalle ja kömpelölle kulkupelille.

POLKUPYÖRÄN kutistaminen näyttää edelleen olevan yllättävän vaikea tekninen haaste. Valmistajat pystyvät kyllä hitsaamaan runkoon nivelen, mutta realistisen käyttökelpoisuuden rakentaminen ei niin vain onnistukaan. Tahtopyörä kannattaakin valita tunteen ja tekniikan yhdistävällä asenteella.

Pyörän täytyy sananmukaisesti istua käteen, jotta se kulkee mukana kuin kännykkä eikä jää kotiin kuin massiivinen järjestelmäkamera. Parhaan pyörän tunnistaa siitä, että se luo oman käyttötärpeensä. Jos pyörä on mukana, sitä tarvitsee. **TM**

Katso
video
TMnet.fi

Birdy City Premium

Hinta: 1 849 €, **Lisätietoja:** www.nukama.com, www.birdybike.com

■ BIRDY on monin tavoin lähes erinomainen, mutta huonojakin puolia on.

Suurin tekninen ongelma on hankalan muotoinen paketti, jota voi hyvin kantaa vaikka joukkoliikennevälineissä, mutta joka jää silti paljon jälkeen varsinkin brittikilpailijasta.

Birdy sopinee parhaiten varakkaille autoilijoille tai veneilijöille, joilla riittää tilaa pyörän kuljettamiseen ja voimia sen nopeaan taittamiseen. Pyörää täytyy taittamisen aikana kannatella toisella kädellä, mikä tekee prosessin vaikeammaksi esimerkiksi iäkkäille henkilöille.

Kun Birdy on auki ja valmiina, se tarjoaa ylivoimaisen määrän pyöräilyteknologiaa. Valmistajalla on muiden muassa levyjarruilla ja ketjuvaihteilla varustettuja malleja, mutta testissä ollut vannejarrullinen ja napavaihteinenkin versio toimi periaatteessa varsin hyvin.

Edestä ja takaa jousitettu pyörä rullaa pehmeästi, ja kahdeksanpykäläisessä na-



vassa riittää välityksiä. Ohjauksen pieni huojuunta verotti silti ajotuntumaa.

HYVÄÄ

- Jousitus
- Yhtenäinen runko
- Vaihteisto

HUONOA

- Ohjauksen epävakaus

Brompton M6L

Hinta: 1 200–1 300 €, **Lisätietoja:** www.greenbike.fi, www.classicbike.fi

■ BROMPTONIN taittomekanismi, paketti ja ajotuntuma muodostavat erittäin toimivan kokonaisuuden. Lontoossa käsityönä valmistetut pyörät rakennetaan aina räätälöityinä tehdastilauksina, joten kokonaisuuden voi virittää oman maun mukaiseksi. Esimerkiksi testipyörässä on 12 prosenttia alennettu kuusipykäläinen vaihteisto ja teleskooppinen satulaputki, joten se on tarkoitettu yli 180-senttiselle ja kevyttä polkemista suosivalle asiakkaalle.

Brittipyörän teknisestä puolesta ei hevin keksi moitittavaa, paitsi että ohjauksen kahvatupit ovat ällistyttävän huonolaatuisia. Muutoin pyörä on kulttimaineensa arvoinen. Toisaalta Bromptonin hankinta vaatii asiaan perehtymistä, joka räätälöinnin vuoksi on myös pakollista. 16 tuuman pyörät ja äärimmäisyyksiin mini-moitu rakenne voivat tuntua kireiltä, jos on aikaisemmin ajanut vain pehmeillä peruspyörillä.

Kookkaammat testaajat pitivät ajotun-



tumaa heiveröisenä. Brompton ei välttämättä sovi kaikille, mutta pyöräilykulttuuria ja teknologiaa arvostaville se on taittopyörän lordi.

HYVÄÄ

- Kätevyys
- Ajotuntuma hyvällä alustalla
- Käsityön laatu

HUONOA

- Ohjaustangon kahvat

Dahon Myy Uno

Hinta: 599 €, **Lisätietoja:** www.dahon.fi

■ MYY Uno häviää Bromptonille selkeästi paketin koossa, mutta taittamisen ja ajamisen suhteen se on vähintään yhtä hyvä. Yksivaihteisuus ei taitavan toteutuksensa vuoksi verota ajotuntumaa niin paljon kuin luulisi, joten kohtuullisen hyväkuntoinen pyöräilijä voi pitää Myytä testin mieluisimpana polkupyöränä. Toki muutama jyrkkä ylämäki voi muuttaa mielipidettä, sillä paraskaan kiinteä välitys ei toimi kaikkialla.

Taajamaympäristössä Myy on silti varsin sympaattinen kulkuneuvo, sillä siitä säteilee pyöräilyn ilo. Hioton tekniikan kauneuspilkkuna on heikko etujarru, mutta sitä kompensoi napakka jalkajarru. Miinuksiin voi laskea myös tavaratelineen puuttumisen.

Myyn pakettia voi kuljettaa kohtuullisen kätevästi julkisissa liikennevälineissäkin, mutta parhaimmillaan pyörä on auton tai veneen jatkeena. Parkkipaikalta voi huoletta lähteä useammankin kilometrin



päähen, sillä Myyn ajo-ominaisuudet eivät aivan heti lopu kesken. Hinnan ja laadun suhde on tässä pyörässä kohdallaan.

HYVÄÄ

- Ajotuntuma
- Hiljaisuus
- Taittamisen helppous

HUONOA

- Etujarru

Dahon Vitesse

Hinta: 649 €, Lisätietoja: www.dahon.fi

■ DAHON Vitessen kolmen vaihteen hyötyä ei pidä aliarvioida, mutta niitä ei pidä myöskään arvostaa sokeasti. SRAM-vaihteisto toimii takkuisesti, eikä se juurikaan lisää ajonautintoa verrattuna sisarmalli Myyhyn. Päinvastoin, nautinto vähenee, vaikka mäkiä kiipeää kevyemmin. Sisareen verrattuna Vitessessä on muitakin miinuksia: satulaputkesta puuttuu hyödyllinen mitta-asteikko, ketju on osittain paljaana, nivelten varmistimet eivät toimi jousivoimalla, ja ergonomiset kahvat kiertyvät käsien alla väärään asentoon.

Moitteiden jälkeen täytyy todeta, että Vitesse on sekin kohtuullisen laadukas taittopyörä. Taittaminen vaatii useampien vaijereiden vuoksi enemmän vaivaa, mutta esimerkiksi auto- tai venekäytössä pyörä taittuu riittävän hyvin.

Ostajan kannattaa silti panna merkille Vitessen lukuisat pienet miinukset. Niiden summa voi ajan myötä nostaa pyörän käyttökynnystä, mikä on kätevyydes-



tä riippuvaiselle taittopyörälle kohtalokas ongelma. Valinnassa kannattaa olla pikikutarkka.

HYVÄÄ

- Magneeteilla lukittuva paketti
- Vakaa ajotuntuma

HUONOA

- Vaihteisto
- Keskinivelen toiminta

Helkama Jekku

Hinta: 569 €, Lisätietoja: www.helkamavelox.fi

■ UUDISTETTU Jekku on hyvä yritys. Ajo-asento on liian pysty ja lyhyt, mutta jos siihen sopeutuu, polkeminen sujuu vaakaasti, ja Shimanon vaihteisto toimii kuten vaihteiston kuuluu toimia. Mäkimaastossa se tuo selvää lisäarvoa.

Uudistus on kuitenkin jäänyt puolitiehen. Pyörässä on liikaa teknisiä vajavuuk-sia, jotka nakertavat kätevyyttä. Suurin ongelma on paketin lukituksen puuttuminen, sillä taitettu pyörä täytyy sitoa yhteen tarranauhalla. Myös ohjaustangon rakenne on huono, sillä korkeuden säätövara on lähes hyödyttömän lyhyt, ja se on toteutettu kehnolaatuisilla, huterilla putkilla. Jekun paksusta paketista ei ole julkisessa liikenteessä kummoistakaan iloa.

Plussiakin silti riittää. Helkamassa on testiryhmän paras tavarateline, joten esimerkiksi karavaanareiden tai veneilijöiden ostokset kulkevat hyvin mukana. Kaikkienensa Jekkua voi pitää eräänlaisena taittopyörien katumaasturina. Se ei ole näp-



pärin eikä pienin, mutta palvelee raskeammassa tehtävässä jämäkästi.

HYVÄÄ

- Vaihteisto
- Tavarateline

HUONOA

- Paketin kätevyys
- Ohjaustanko

Makita BBY180

Hinta: 999 € (kahdella akulla ja laturilla), Lisätietoja: www.makita.fi

■ MAKITASSA on ideaa, mutta toteutus tökkii. Kyllä Makitallekin toki käyttötarkoituksia ja käyttäjäryhmiä löytyy. Esimerkiksi vahva, rauhallinen ja suurella ajoneuvolla liikkuva voi nostaa parikymmenkiloisien paketin vaikka kuorma-auton lavalta ja lähteä polkemaan laajan työmaa-alueen halki. Virta tulee muutenkin mukana olevista Makitan työkalujen akuista. Makita voi toimia myös sähköavustusta tarvitsevalle mökkiläisellä, jolle pyörän taittaminen ei ole pääasia.

Pyörän tekninen laatu ei sinänsä aseta esteitä vakavallekaan käytölle, vaikka tavaratelineellä onkin kahden kilon painorajoitus ja pyörän paketti täytyy itse sitoa, jos sen haluaa pysyvän koossa. Verkkainen 16 km/h nopeus ja kilpailijoihin verrattuna kömpelö olemus täytyy silti ottaa huomioon, jos harkitsee pyörää arkiseen liikumiseen.

Makitaa voi luonnehtia tulevaisuuden lupaukseksi; jos tulevien mallien paino



laskee ja paketti hoikistuu, pienestä sähköpyörästä voi kehittyä varteenotettava vaihtoehto.

HYVÄÄ

- Hiljainen ja vahva moottori
- Nivelten pikalukot

HUONOA

- Kömpelöys
- Hitaus

Yosemite Folding Bike



Hinta: 219 €, Lisätietoja: www.biltema.fi

■ YOSEMITE ei ole lähtenyt markkinoille kovinkaan tosissaan. Pyörän perusrakenne on lainattu kilpailijalta, mutta lainausta ei ole tehty kunnolla. Esimerkiksi pakettia ei pidä koossa mikään, vaan taitetun pyörän osat heiluvat holtittomasti. Myös esikuvan erinomainen välityssuhde on muutettu niin lyhyeksi, että ajotuntumasta on kadonnut menemisen meininki. Vaikka Yosemite ei ole varsinaisesti huono ajettava, se tuntuu silti selkeästi pikkupyörältä. Eikä lapsille mitoitettu satula todellakaan paranna asiaa.

Tekninen laatu on arveluttava. Ratkaisevan tärkeä keskinivelen lukitusmekanismi on jo rakenteellisesti keho, mutta sen lisäksi pyörästä irtosi pieniä osia ja muutamat komponentit olivat jo valmiiksi rikki, esimerkiksi toisen jarruvaijerin säätöpidike ja vino taka-akseli. Jarrukahvojen rungot ovat niin heikkoa materiaalia, että ne taipuvat kahvoja puristaessa.

Kaiken kaikkiaan Yosemite on perinte-



nen halpatuote. Taittopyörä on kuitenkin teknisesti niin vaativa laite, ettei halvoille ratkaisuille ole sijaa.

HYVÄÄ

- Ajotuntuma

HUONOA

- Tekninen laatu
- Paketti ei pysy koossa
- Runkonivelen lukitusmekanismi

”Taittopyörä kannattaakin valita tunteen ja tekniikan yhdistävällä asenteella ...