



- **Focus** SAM 3.0
- **Specialized** Stumpjumper FSR Comp Evo 29

Epätasaista enduroa

Ensimmäinen oppitunti kesti kolme sekuntia. Kun parivertailun pyöristä otti kiinni ja työnsi niitä metrin, enduron olemus avautui välittömästi.

Hermosto oli valmistautunut paljon suurempaan ponnistukseen, sillä nopeasti vilkaisten alumiinirunkoiset täysjoustot näyttivät alamäkipyörien kaltaisilta järkäleiltä. Specialized painaa kuitenkin 13,5 kiloa, mikä on vain 700 gramman päässä viime vuoden vertailun painavimmista jäykkäperäisistä maastopyöristä. Focus painaa 15 kiloa, mutta sekin tuntuu kohtuullisen kevytliikkeiseltä.

Ensikosketus kertoi enduron tärkeimmästä ominaisuudesta. Etelä-Ranskan vuoristoissa syntynyt pyöräilylaji pyrkii täyttämään aukon, joka vuosituhatien vaihteessa aukesi DH- ja XC-pyöräilyjen väliin.

Ylä- ja alamäkiä yhdistävä enduropyöräily on vasta nousemassa kansainväliseen suosioon, joten lajiin soveltuvat pyörät ovat vielä kehitysvaiheessa. Kahden valmistajan endurotyyliset mallit osoittautuivat yllättävän erilaisiksi, mutta eroista voi oppia paljon.

JUHAPEKKA TUKIAINEN
AIMO NIEMI, JYRI AJOMAA ja
MIKAEL NELIMARKKA, testiavustus
JUHAPEKKA TUKIAINEN, kuvat

DH-kilpailuissa (*downhill* eli alamäki) vauhdit olivat kasvaneet niin hurjiksi, etteivät tavalliset kuolevaiset pystyneet enää edes kokeilemaan lähes pystysuoraan putoavia kisamäkiä. XC-kisat (*cross country* eli kestävyysajo) olivat puolestaan venyneet verenmakuisiksi maratoniksi, joissa menestykseen tarvittiin lähinnä tuskan sietämistä.

Toisin sanoen maastopyöräilystä oli kadonnut ilo, ja enduro halusi tuoda sen takaisin. Lajin kilpailut muistuttavat ralliautoilua, sillä kisassa ajetaan erikoiskokeiden kaltaisia alamäkiosuusia kelloa vastaan. Sitten kello pysäytetään ja kilpailijat ajavat siirtymäosuuden seuraavan mäen huipulle omin voimin.

Enduropyörän täytyy siis mennä kovaa alas, mutta myös riittävän helposti ylös. Pyörä ei saa olla XC-kireä, mutta ei myöskään DH-jyrä.

Iso vai keskikoinen?

Yhdistelmä vaatii koko modernin pyörätekniikan liikekannallepanoa, joten enduroon sopivien pyörien kehitys on vielä herkullisen keskeneräisessä vaiheessa. Tilanne näkyy selvimmin vertailupyörien renkaista. Focus uskoo kultaisen keskitien löytyvän keskikokoisesta 27,5 tuuman vanteesta, kun Specialized on panostanut yhä suositumpaan 29 tuuman kokoon.

Parivertailu käynnistyi Lanzaroten tuliperäisellä saarella, missä arvosteluun saatiin apua paikallisesta luonnosta. Äärimmäisen kiviset polut paljastivat nopeasti, että Specialized on renkaiden suhteen oikeammalla suunnalla. Tosin siitähän on saatavilla 26-tuumaisia ja 27,5-tuumaisia sisarmalleja, joten rengaskokojen eduista ei vielä ole sanottu viimeistä sanaa.

Focusen kompromissirenkaat



toimivat nekin kohtuullisen hyvin, sillä hitaassa vauhdissa pyörä on jonkin verran ketterämpi. Vaikka karkeakuvioiset renkaat ovat 60 millimetrin levyiset, Focuksella pystyy silti helposti väistelemään pahimpia kivenmurikoita esimerkiksi jyrkässä nousussa.

Specializedin vastaus on kuitenkin tyypillinen 29-tuumaisille. Kuten muissakin testeissä on todettu, suurempi kiekko ei välttämättä käännä yhtä näppärästi esteen ohi, mutta sen ei myöskään tarvitse kääntyä. Suurella renkaalla pystyy usein ajamaan suoraan esteen yli.

Keskikokoinen 27,5 tuuman renkas ei juuri tunnu eroavan perinteisestä 26-tuumaisesta, mutta ero 27,5 ja 29 tuuman välillä on selvempi. Suuremman koon avulla voi selvitä monesta ongelmasta, joihin pienempi rengas töksähtäisi kiinni.

Nivelpisteiden mystiikkaa

Lanzaroten laavakivet auttoivat myös pyörien jousitusten arvioinnissa, mutta vastauksia kaikkiin kysymyksiin ei silti löytynyt. Specialized toimi lähes kaikissa tilanteissa paremmin kuin Focus, mutta eron perimmäinen syy jäi lopulta arvoitukseksi.

Selkeää eroa ei löytynyt ainaakaan ilmavaimennetuista joustokomponenteista. Focuksessa on parisenkymmentä millimetriä pidemmät joustomatkat edessä ja takana, mutta asia selittyy rengaskoolla. 29-tuumaisissa käytetään suurempien renkaiden vuoksi yleensä lyhyempiä joustoja, mutta valmistajien mukaan asialla ei pitäisi olla käytännön merkitystä. Tämä tuntui pitävän paikkansa, sillä Specializedin joustomatkat eivät loppuneet kesken.

Eroja etsittiin myös takajousituksen yksityiskohdista. Päällisin puolin jousitukset ovat suunnilleen samanlaisia, mutta esimerkiksi iskunvaimentajat kiinnittyvät runkoihin eri tavoin, ja takahaarukoiden nivelpisteet ovat eri puolilla takanapoja. Mikään näistä seikoista ei kuitenkaan näyttänyt ratkaisevasti vaikuttavan ajo-tuntumaan.

Suurempi rakenteellinen ero mitattiin keskiön ja napojen keskinäisissä korkeuksissa. Pienemmistä renkaista huolimatta Focuksen keskiö on 20 millimetriä korkeammalla kuin kilpailijassa, eli pyörässä on tavallaan enemmän maavaraa. Toisaalta Specializedin keskiö on 40 millia napalinjan alapuolella. Se tarkoittaa, että ajaja istuu sekä suhteellisesti että absoluuttisesti syvemmillä renkaiden välissä.

Mittalukemien todellisia vaikutuksia ei voi kuin arvailla, mutta testitilanteilla havaittiin, että esimerkiksi kaarteesta ulospäin kallistuvalla polulla Specializedin ajaja pystyi polkemaan lisävauhtia kohtalaisen huolettomasti. Focuksella täytyi hidastaa nopeutta ja silmäillä huolestuneesti polun reunalta avautuvaa jyrkännettä.

Etenkin jarrutuksissa Focuksen takapää menetti myös useammin otteensa, eikä tilanne parantunut iskunvaimentimien painetta säätämällä. Sama ilmiö todettiin parinsadan kilometrin pituisessa kotimaantestissä, joten syynä ei ollut vain tulivuorten irtosora. Specialized taas imeytyi kiinni kaikkiin maastonpintoihin aina yhtä sulavasti.



⬆️ **FOCUS** rytyyttää läpi pahoistakin paikoista 160 millimetrin joustovarojensa turvin. Akseliväli on myös kilpailijaa pidempi ja etuhaarukan kulma loivempi, joten pyörän rakenne kielii alamäkiominaisuuksien painotuksesta.

⬅️ **SPECIALIZEDIN** ajaja istuu suhteellisen syvällä suurten renkaiden välissä, mikä rauhoittaa pyörän käytöstä erityisesti mutkissa. Pyörä toimii yllättävän mukavasti myös tasamaalla ja jopa asfaltilla, sillä renkaat rullaavat riittävän hyvin.

⬇️ **PARIVERTAILUA** jatkettiin parinsadan kilometrin verran kotimaassa. Endurot osoittautuivat erittäin päteviksi talvipyöriksi, joten tälle pyörätyypille voi ennustaa hyvää tulevaisuutta ainakin Suomessa.



KUVA: JYRI AJOMAA



⬆ **FOCUKSEN** (vas.) satulan pikasäätö on portaaton, mikä on merkittävä etu. Lukituskahva on tosin satulan alla, joten sen käyttöä varten toinen käsi täytyy irrottaa ohjaustangosta. Specializedin satula säätty ohjaustangosta, mutta kolmiportainen tolppa on suunniteltu huonosti. Mikäli ajaja ei ole tarpeeksi pitkä, korkein säätöasento nostaa satulan liian ylös, sillä satulatolppaa ei saa riittävän alas.



⬆ **FOCUKSEN** Fox-keulassa on kolmiportainen jäykkyyden pikasäätö, mutta varsinaisen ilmajousen säätäminen on hankalaa. Keulaan on vaikea löytää miellyttävää pintaherkkyttä, sillä painetta vähentäessä keula alkaa pohjata.



⬆ **ILMAKEULOISSA** on pätevä reboundin eli takaisinjoustopaluuvoimennuksen säätö. Kuvan Focuksen säätönuppi joko nopeuttaa tai hidastaa joustohäärän palautumista iskuista.



⬆ **SEKÄ** Focuksessa (kuvassa) että Specializedissa on ketjun ohjain, mikä kertoo pyörien alamäkigeeneistä. DH-maailmasta lainattu ohjain pitää ketjun eturattaalla kovassakin röykytyksessä.



⬆ **KUMPIKAAN** pyörä ei häikäissyt komponenteillaan. Focuksen (kuvassa) takavaihtaja on Shimano SLX-tasoa, mikä vastaa suunnilleen kilpailijan Sram X9-vaihtajaa. Vaihteet toimivat hyvin, mutta pyörien hintaan nähden osat ovat vaatimattomia.



⬆ **MOLEMMISSA** pyörissä on edessä 15 millimetrin (kuvassa Specialized) ja takana 12 millin akselit. Paksut akselit kehitettiin alamäki-pyöräilyn rasituksiin, mutta niitä on jo pitkään käytetty muissakin pyörätyypeissä.



⬆ **SPECIALIZED** on valinnut jarruiksi Formulau C1-mallin (kuvassa), kun Focus luottaa Magura MT2-komponentteihin. Nestelevyjarruissa oli täysin riittävästi tehoa, mutta Specializedin jarrutuksen tuntuma oli parempi.

⬆ **SPECIALIZEDIN** ohjaustanko on peräti 750 millimetrin levyinen, mistä syntyvä vääntömomentti auttaa pitämään eturenkaan suorassa. Focuksen tanko on kaksi senttiä kapeampi, mutta senkin vääntö tuntuu riittävän.



⬆ **MOLEMMISSA** kilpailijoissa on kahden eturattaan vaihteisto. Specializedin (kuvassa) suuremmassa rattaassa on 33 piikkiä, kun Focuksella on 36. Tämä keventää ensin mainitun ajotuntumaa, sillä isolle rattaalle voi vaihtaa aiemmin.



⬆ **SPECIALIZEDIN** 29-tuuman rengas todettiin toimivammaksi kuin Focuksen 27,5-tuumainen. Focuksen kuviointi on myös karkeampi ja rengas itsessään leveämpi, mutta nämä ominaisuudet lähinnä haittasivat rullausta.

Jämääkää turvallisuutta

Focuksen luonne herätti paljon keskustelua. Tärkeä näkökulma saatiin, kun kaksi testikuljettajaa ajoi Lanzarotella useamman kilometrin mitausta alamäkeä.

Etummainen, Specializedillä kiihtänyt testaaja ehti nähdä hiekkatien keskellä olevan kivirykelmän, mutta hänen siirryttyä sivuun ei takana tulleealla Focus-ajajalla ollut enää aikaa väistöliikkeisiin. Hän rysäytti runsaan 40 km/h:n nopeudella lähes jalkapallon kokoisiin kiviin. Focuksen jousituksen jokainen millimetri joutui töihin, mutta pyörä selvisi kuin selvisikin kivikon yli ja nosti kuskin takaisin sileämmälle soralle.

Rytäkää ei tietenkään voitu toistaa testin tavoin, mutta tapauksen pohjalta arveltiin, että tässä voisi olla vihje Focuksen suunnittelijoiden tavoitteista. Kenties he pyrkivät painottamaan DH-ominaisuuksia, mutta painotuksessa on vain menty endurokisojen kannalta turhan pitkälle. Ehkä Focuksen rakenteisiin on jäänyt elementtejä takavuosien alamäkipainotteisista free-ride-pyöristä, joita ei ole tarkoitettuakaan varsinaiseen kiipeämiseen.

Toisaalta on pakko myöntää, ettei Specialized jää kakkoseksi edes alamäissä. Kun pyörillä lasketeltiin Lanzaroten tulivuorien rinteitä, Focus oli parhaimmillaankin vain tasavahva.

Molempien pyörien jousituksiin voi suorassa laskussa luottaa, ja molempien ohjaustangot myös tarjoavat riittävästi vääntömomenttia, joka auttaa pitämään eturenkaan linjalla.

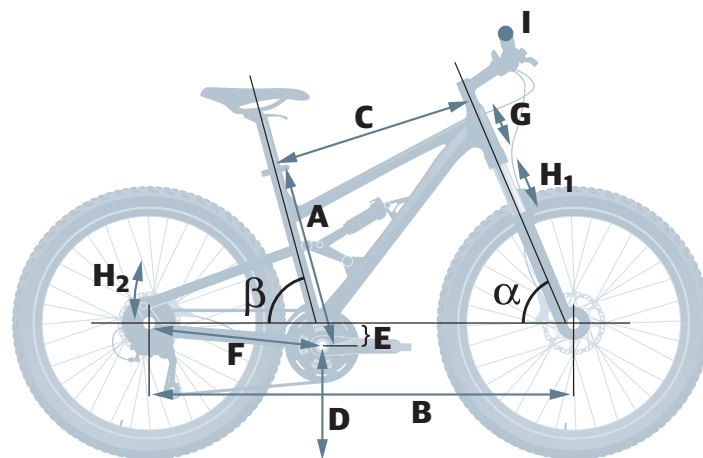
Momentti on tärkeä seikka, sillä alamäessä ei yleensä kaaduta suoraan eturenkaan yli. Kaatuminen lähtee tilanteesta, jossa rengas osuu vinosti esteeseen ja kiepsahtaa poikittain. Endurossa tällaiseen ei ole varaa, joten Focukseen on asennettu 730 millimetrin levyinen tanko ja Specializediin vielä kaksi senttiä leveämpi.

Tarkkuutta kaupantekoon

Tasavahvojen osuuksien jälkeen Specialized nousi kuitenkin taas kärkeen kiihtyvyydessä, tehokkuudessa ja erityisesti kiipeämiskyvyssä.

Johtopäätöksiä pohtinut testiryhmä toki tiesi, että täysjoustopyörät ovat ennenkin olleet erittäin herkkiä esimerkiksi takahaarukan nivelpisteiden sijoittelulle, jossa muuttaman millimetrin erot ovat heijas-

TEKNIKKAA	Focus Sam 3.0	Specialized Stumpjumper FSR EVO 29
Runkomateriaali	Alumiini	Alumiini
Runkokoot	S, M, L, XL	S, M, L, XL, XXL
Joustomatka etu/taka (mm)	160/160	140/135
Takaiskunvaimennin	Magura TS RL 215	Fox Float CTD Evolution
Sis.vaim.-lukitus/ulosvaim./jousi	2 as./x/paine	3 as./x/paine
Etuhaarukka	FOX 34 Float	Rock Shox Revelation 29 RC3
Sis.vaim.-lukitus/ulosvaim./jousi	3 as./x/paine	3 as./x/paine
VAIhteet JA JARRUT		
Vaihtajat etu/taka	Sram X7 / Shimano SLX	Sram X7 / X9
Vaihdevivut etu/taka	Shimano SLX	Sram X7
Jarrut etu/taka	Magura MT2	Formula C1
Jarrulevyn halk. etu/taka (mm)	180/180	180/160
Jarrukahvat	Magura MT2	Formula C1
VOIMANSIIRTO		
Kammet	Sram S1000, 175 mm	Sram S1250, 175 mm
Keskiö	Sram GXP	Sram PF30
Rattaat (etu)	22-36	22-33
Rattaat (taka)	Sram 11-13-15-17-19-22-25-28-32-36	Sram 11-13-15-17-19-22-25-28-32-36
Ketju	Sram PC1051	Sram PC1031
OHJAUS JA SATULA		
Ohjainkannatin	Concept EX, 60 mm, 7°	Specialized Trail, 60 mm, 6°
Ohjaustanko	Concept EX	Specialized XC Mini-Riser
Ohjainlaakeri	Cros	FSA
Satula	Concept EX	Henge comp, Body Geometry
Satulatolppa (säätövara, mm)	TranzX, 100 mm	Specialized Command Post Black Lite, 125 mm
VANTEET JA RENKAAT		
Navat (etu/taka)	Shimano SLX (HB-M678/FH-M678)	Specialized SP-1342 M.C
Vanteet (etu/taka)	Mavic en321 650B Disc, 584x21c	Royal Traverse 622x23c
Renkaat	Schwalbe Hans Dampf	Specialized Butcher / Purgatory
Rengaskoko	27.5x2.35-650B, 60-584	29x2.30, 56-622
Rengaspaineet (kPa)	160-350	250-450
Hinta (€)	3 199	3 099



MITAT, KULMAT JA MASSAT		Focus	Specialized
Runkokoko (valm. ilm.)		M	M
MITAT (mm)			
Satulaputki	A	450	430
Akseliväli	B	1 180	1 160
Vaakaputki	C	590	560
Keskiön korkeus	D	350	330
Keskiö-napalinja	E	10	40
Takahaarukka	F	440	460
Emäputki	G	100	110
Joustomatka edessä/takana	H1/2	160/160	140/135
Ohjaustangon leveys	I	490-730	520-750
KULMAT (°)			
Emäputken kulma	α	65	68
Satulaputken kulma	β	73	74
MASSAT (kg)			
Etukiekko		2,3	2,0
Takakiekko		2,4	2,2
Kokonaispaino		15,0	13,5

tuneet koko ajotuntumaan. Enduropyörissä nämä syiden ja seurausten suhteet ovat ilmeisesti vain nousseet kertaluokkaa monimutkaisemmaksi vyyhdeksi. Se tekee pyörien arvostelun vaikeammaksi, mutta toisaalta kehityssuunta opettaa kaksi suomalaisille maastopyöräilijöille tärkeää seikkaa.

Ensinnäkin enduroon soveltuviin pyöriin kannattaa tutustua. Vaikka juuri tässä lajissa ei haluaisikaan kilpailla, uudella tavalla suunnitellut täysjoustopyörät voivat olla pätevä vaihtoehto myös muihin kilpalajeihin ja tietysti puhtaaseen huvitteluun. Enduron tavoittelemia ominaisuuksien tasapaino voi sopia erityisesti Suomen olosuhteisiin, sillä meiltä puuttuvat avarimmat XC-maisemat ja korkeimmat alamäki-vuoristot.

Toinen oppitunti perustuu nimenomaan vastakohtien yhdistämisen haasteisiin. Nousu- ja laskutehon rakentaminen samaan pyörään on niin vaativa tehtävä, ettei lopputuloksen onnistumista voi nähdä mistään perinteisestä mittalukemasta. Kohtalaisen suurinumeroiseen hintalappuunkaan ei voi luottaa sokeasti, vaan enduropyörän valintaan täytyy paneutua vielä huolellisemmin kuin muissa pyörätyypeissä.

Tämän parivertailun perusteella voi antaa vinkin, että koeajossa kannattaa painottaa kiipeämistä. Kaikki ilmavaimennetut täysjousitetyt pyörät kulkevat todennäköisesti riittävän hyvin alaspäin, mutta eivät välttämättä ylöspäin.

■ **TESTEISSÄ** kävi selväksi, että enduro on erinomainen lajitulokas. Sen vaatimusten myötä maastopyöräily on nousemassa entistä korkeammalle kehityksen tasolle, jolla tekniikasta syntyy entistä enemmän silkkaa iloa. Pyörien rakentaminen on tietysti myös entistä vaikeampaa, mutta se ei ole ylitsepääsemätön ongelma. Sitä varten maailmassa on insinöörejä. **TM**

ARVOSTELUPERUSTEET

■ **MITTAUSTULOKSET**, ajokokeet ja testaajien arviot on kiteytetty pyörien eri ominaisuuksia kuvaaviksi arvosanoiksi (asteikko 4–10). Ne toimivat ainoastaan tämän pyöraluokan puitteissa, ja niihin vaikuttavat seuraavat tekijät:

Maastoajo: maastoajokoe, ajettavuus nopealla polulla ja hiekkatieillä, ajettavuus teknisessä maastossa, ohjaus, välitysten sopivuus, suuntavakausta, rullavuus, ketteryys, ajoasento ja sen monipuolisuus

Ylämäki: ylämäkikoe, ajettavuus ylämäissä istuen ja putkelta, jousituksen toiminta ja renkaiden pito

Alamäki: alamäkikoe, ajettavuus nopeissa laskuissa ja teknisessä maastossa, jousituksen toiminta, jarrujen toiminta ja tunto sekä renkaiden pito

Osat, voimansiirto ja jarrut: jarrut, jarrukahvat, vaihteet ja vaihdevivut, voimansiirto

Osat, muut komponentit: satula, satulatolppa, ohjaustanko, ohjauskannatin, navat ja vanteet, renkaat

Jousitus: etu- ja takajousituksen toiminta erilaisessa ajossa ja olosuhteissa, lukituksen käytettävyyden ja toiminta, säätömahdollisuudet ja tukevuus

Taulukossa on esitetty, millä painoarvolla eri arvosanat vaikuttavat lopulliseen yleisarvosanaan. Painotus edustaa vertailutestin tekijöiden käsitystä eri ominaisuuksien tärkeydestä tässä pyöraluokassa.

ARVOSANAT	Painoarvo %	Focus	Specialized
Maastoajo	30	8	9
Ylämäki	15	8	9
Alamäki	15	9	9
Voimansiirto ja jarrut	15	8	8
Muut komponentit	15	9	9
Jousitus	10	8	9
Yleisarvosana	100	8,3	8,9



Specialized Stumpjumper FSR Comp Evo 29

Hinta: 3 099 euroa

Lisätietoja: www.specialized.com

■ **VALMISTAJAN** mukaan 29-tuumainen Stumpjumper on tarkoitettu "aggressiiviseen polkuajoon", mutta käytännössä pyörästä jää enemmänkin hienostuneen sulava kuin aggressiivinen vaikutelma.

Esimerkiksi takapään jousituksen ytimessä on Specializedin tilaustyönä valmistettu Fox Float -iskunvaimennin. Sen erikoisuutena on automaattinen "sag", eli kuskin painosta syntyvän painuman säätö. Nerokkaan yksinkertaisen mekanismin avulla vaimentimen saa helposti oikeaan vireeseen, jolloin takajousitus toimii herkästi ja nopeasti.

Etu- ja takajousitus toimii herkästi ja nopeasti. Etupäässä taas on kilpailijaa kolme astetta pystympään kulmaan rakennettu joustohaarukka. Testiryhmä arvioi, että jyrkempi etuhaarukan kulma nivoutuu onnistuneesti takaiskunvaimentimen herkkyyteen, johon taas vaikuttaa muun muassa napojen suhteen matala keskiölinja. On syy mikä hyvänsä, Specializedin molempien jousitusten toimintaa leimaa erittäin tehokas yhteispeli.

Renkaat ylittävät kivenmurikoita eleettömästi pahimmassakin paikoissa, mikä antaa ajajalle aikaa keskittyä ajolinjan säilyttämiseen.

Sama eleettömyys säilyy myös ylämäessä, joten taitavimpien ajajien ei tarvitse edes harkita joustokomponenttien sinänsä hyviä jäykistysmahdollisuuksia. Jousitus ei notku kiivetessäkään häiritsevästi.

Specializedin suurin tekninen ongelma liittyy pystyputken mutkaan. Se estää pikasäädettävää satulaputkea laskeutumasta riittävän alas, jolloin keskipituisten ajajien jalat eivät enää yllä polkimille, vaikka testipyörä oli medium-kokoinen. Heidän täytyy jättää satulaputken korkein säätöasento käyttämättä.

Voimalinjan komponentit eivät myöskään luo anteliaista vaikutelmaa. Esimerkiksi X7-etuvaihtaja edustaa suhteellisen matalaa laatuluokkaa. Kolmentuhannen euron hinnalla voisi odottaa parempaa.

HYVÄÄ

- Ajotuntuman herkkyyys myös tasaisilla osuuksilla
- Jousituksen tasapainoisuus

HUONOA

- Satulan korkeussäätö lyhyemmille ajajille

Yleisarvosana: 8,9

★★★★★



Focus SAM 3.0

Hinta: 3 199 euroa

Lisätietoja: www.focus-bikes.com,
www.larunpyora.com

■ **FOCUKSEN** olemus on jäyhä ja vakava. Se sai tässä vertailussa jatkuvasti selkäänsä kilpailijalta, mutta tämä ei tarkoita, että kyseessä olisi huono pyörä. Focus ansaitsee neljä tähteään jämerällä käytöksellä, joka ei vain luo kovin riehakasta ajamisen riemua.

Valmistajan mukaan SAM-malliston pitäisi olla valmiina kaikkeen ja erityisesti ylä- ja alamäkiin, mutta mainosteksti ei vastaa todellisuutta. 15-kiloisen pyörä ei ole häppöinen kiipeäjä, eikä sitä kannata sellaiseksi väittää.

Focus on tehty alamäkeen, missä sen pitkät jousitukset pumppaavat kohtalaisen hyvin. Iskuja tulee kuitenkin läpi enemmän kuin naapurilla, eikä jousitus tahdo toimia sopuisasti jarrujen kanssa. Jousikomponentteja on myös vaikea säätää oikeaan paineeseen, sillä vaihtoehtoina tunnut oivan joko pintaherkkyuden puute tai pohjaaminen.

Pienemmistä renkaista huolimatta Focuses- sa on 20 millimetriä pidempi akseliväli ja 20 millia korkeammalla oleva keskiö. Lukemat eivät ainoastaan paranna ajotuntumaa, sillä esimerkiksi eturenkaan nostaminen maasta vaatii voimaa.

Ajotuntumaan vaikuttaa lisäksi järeä rengastus. 2,35 tuuman levyiset kumit suodattavat pientä tärinää hyvin, mutta ne lisäävät osaltaan kiekkojen puolen kilon painoeroa kilpailijaan. Pyörivässä massassa 500 grammaa on paljon.

Focus saa plussaa muun muassa satulan portaattomasta pikasäädöstä, joka on vaihtelevissa maastoissa yllättävän tärkeä seikka. Myös jousituksen komponentit toimivat moitteettomasti, mutta toisaalta voimalinja on varusteltu yhtä kitsaasti kuin kilpailijalla. Shimano SLX -tason komponentteja ei ole hauska löytää 3 000 euron pyörästä.

Maguran jarrut antavat nekin vaisun vaikutelman. Jarrutusvoimaa kyllä riittää, mutta kahvojen liikeradan alussa on harmillinen, tuntumaa heikentävä pykälä.

HYVÄÄ

- Vankkuus rankimmissa töyssyissä
- Satulan pikasäätö

HUONOA

- Ajotuntuman raskaus
- Jousituksen käytös jarrutuksissa

Yleisarvosana: 8,3

★★★★★