

TM

VÖRDLEB

Esivedrustusega (*hardtail*) maastikurattad

- Canyon Stoic 4
- Giant Fathom 29 2
- Marin San Quentin 2
- Orbea Laufey H30
- Trek Roscoe 7

VÖRDLUSEKS

- Kona Honzo DL

RATTAD MITMEKS



Üha suurem osa maastikuratastest on täisvedrustusega. Ent kui vaadata sõiduomadusi, kasutamisevõimalusi ning hinna ja kvaliteedi suhet, on jäiga tagaosaga ehk siis vaid esivedrustusega varustatud ratastel turul oma koht endiselt täiesti olemas. Kogusime võrdluseks mõned huvitavad, aktiivsele jalgrattasõidu harrastajale mõeldud maastikurattad ja uurisime, millistele omadustele on nende puhul rõhku pandud.

JUKKA MÄENENÄ

FOTOD: ANTON REENPÄÄ

TESTIJAD: SALOMON NELIMARKKA, AIMO NIEMI

OTSTARBEKS

Katsetasime jalgrattaid veebruarikuisel Lanzarotel. Saarel oli sel ajal võimas tolmutorm ja tuultest kantud Sahara liiv paistab taevas punaka uduna.

TEHNIKA	Canyon Stoic 4	Giant Fathom 29 2	Marin San Quentin 2	Orbea Laufey H30	Trek Roscoe 7	Kona Honzo DL
Raami materjal	alumiinium	alumiinium	alumiinium	alumiinium	alumiinium	alumiinium
Suurused	2XS, XS, S, M, L, XL	S, M, L, XL	S, M, L, XL	S, M, L, XL	XS, S, M, L, M/L, L, XL	S, M, L, XL
Esikahvel	Rock Shox Pike Select 140 mm	Giant Crest 34 RCL, 130mm	Rock Shox Recon RL, 130 mm	Rock Shox Recon RL, 140 mm	Rock Shox Recon Silver RL, 140 mm	RockShox Revelation RC, 140 mm
Käigud ja pidurid						
Käiguvahetaja	Sram NX Eagle (12s)	Shimano Deore (10s)	Shimano Deore (11s)	Shimano Deore (11s)	Shimano Deore (12s)	Sram NX (12s)
Käiguvahetuse heebliid ja pidurite käepidemed	Sram NX Eagle	Shimano Deore	Shimano Deore	Shimano Deore	Shimano Deore	Sram GX
Pidurid	Sram Guide T	Tektro HDM 275	Shimano MT201	Shimano MT201	Shimano MT200	Sram Level T
Pidurikettad (ees/taga)	200/180	180/180	180/180	180/180	180/180	180/160
Jõuilekanne						
Vändad	Sram Descendant 6K Eagle, 170 mm	Praxis Cadet M24, 170 mm	Marin Forged Alloy (Samex), 170 mm	OC1 Alloy forged, 170 mm	eThirteen Helix, 170 mm	Sram NX, 175 mm
Hammasratas ees	32	30	32	32	30	30
Hammasrattad taga	Sram PG-1210 Eagle 11-50	Shimano Deore M4100 11-46	SunRace 11-51	Sun Race 11-51	Shimano Deore M6100 10-51	Sram 11-50
Kett	Sram SX Eagle 12s	KMC X10	KMC X-11	KMC X11	Shimano Deore M6100	Sram NX Eagle 12s
Juhtimine ja sadul						
Juhtraua kael	Canyon G5, 40 mm	Giant Contact SL 35, 50 mm	Marin 3D Forged Alloy, 40 mm	OC1 3D Forged, 35mm	Bontrager, 50 mm	Kona XC/BC 35
Juhtraud	Canyon G5	Giant Contact TR35	Marin Mini-Riser	OC1	Bontrager	Kona XC/BC 35
Roolilaager	Acros, 1 1/8" / 1.5"	teadmata	FSA No 57E, 1 1/8" / 1.5"	FSA, 1 1/8" / 1.5"	FSA IS-2, 1 1/8" / 1.5"	FSA No.57B
Sadul	VELO VL-5120	Giant Romero	Marin Speed Concept	Selle Royal 2058 DRN	Bontrager Arvada	WTB Volt
Sadulapost	Iridium Dropper, 200 mm	Giant Contact Switch dropper, 150 mm	TranzX YSP18, 150 mm	OC Mountail Control MC20, 140 mm	TranzX JD-YSP18, 150 mm	TranzX Dropper, 200 mm
Rattad						
Jooksud ees/taga	DT Swiss	teadmata	Shimano HF-MT400B	Shimano MT410/MT400	Shimano MT400/MT510	teadmata
Veljed ees/taga	DT Swiss M1900	Giant AM 29	Marin Aluminum Double Wall	Orbea OC1	eThirteen LG1 Enduro	WTB ST i30 TCS
Rehvid	Schwalbe Magic Mary Evo Super Trail / Hans Damp	Maxxis Minion DHF/Aggressor	Vee Tire Co Flow Snap	Maxxis Forekaster/Recon	Bontrager XR4 Team Issue	Maxxis Minion DHF/Dissector
Rehvimõõt	29x2.40/2.35"	29x2.50	27,5x2.60"	29x2.60"	29x2.60"	29x2.50/2.40"
Rehvirõhk (kPa)	max. 350	250-340	70-210	140-260	max. 280	250-340

**TRAIL-RATAS ON
UNIVERSAALNE
SÕIDUVAHEND.**



Ajaloos ei pruugi minna kuigi kaugele tagasi, jõudmaks aega, mil suurem osa metsaradadel nähtavatest jalgratatest olid jäiga päraga. Tehnika arenes, valik laienes, hinnad muutusid - ja nüüd on seis vastupidine; jäiga päraga rattad on jäänud vähemusse. Siiski on neil nüüdki maastikurataste seas oma koht olemas.

Jalgrataste liigitus on aja jooksul üha detailsemaks läinud. Algul räägiti lihtsalt maastikuratastest, seejärel jäigast pärast ja täisvedrustusest, nüüd iga üldisema tüübi all neli kuni kuus täpsustavat lahtrit - olenevalt sellest, millest lähtutakse.

Jalgratta ostjale võis selline olukord segasena tunduda, aga veidigi põhjalikum liigitusega tutvumine teeb oma vajadustele ja eelistustele vastava ratta leidmise lihtsamaks. Täpsemast jaotusest rääkides võib öelda, et *trail*-ratas on vahelduvale maastikule sobiv maastikuratas, ehk siis selline, mis saab hakkama ka seal, kus kergliiklusteed puuduvad.

Trail-ratas on seega universaalne sõiduvahend, mis kasutab tõhusalt ära pedaalidele rakendatud jõu, ei karda ka keerulist laskumist ja saab vähemalt asjalikul tasemel hakkama ka makketõusuga.

Kasutatavus ei piirdu vaid maastikuga, sest jäiga päraga maastikurattad sobivad ka linna, olgu siis igapäevaseks kasutamiseks või tööl käimiseks. Tõsi, siis tuleks krossirehvid siledamate ja kergemini veerevate vastu vahetada.

Jäiga pära üks eelis on pedaalidele rakendatud jõu täielik ärakasutamine, vähimgi osa sellest ei lähe vedrustuse oõtsumises raisku. Sellise ratta raam on oma ehituselt lihtsam, projekteeritud maastikule ja hinna poolest soodsam.

Ei saa muidugi loota, et testirühma suhteliselt mõõduka hinnaga rattad lööksid kompromissitult kõiki samadele aktiivsetele harrastajatele projekteeritud täisvedrustusega rattaid. Jäikpärade omadused on teised ja valik nende seas on kiiduväärselt lai.

Laugel maastikul on jäiga päraga maastikuratas tõenäoliselt kõige kiirem jalgrattatüüp.

Harrastusele laiemas plaanis vaa- dates tuleks tähele panna, et algajale maastikusõiduhuvilisele on jäiga päraga *trail*-ratas soodsam valik nii hinna ja kvaliteedi suhte kui ka sõidutehnikat õpetavate omaduste poolest.

Sõidujoonega peab olema täpsem kui täisvedrustusega rattaga, see õpetab trajektoori valimist. Kiirust saab koguda maastikuvorme kasutades, ei pea kogu aeg väntama, kivisel pinnal ja laskumistel tuleb sõita ettevaatlikult. Seal, kus täisvedrustusega võib jalad lihtsalt paigal hoida, annab jäikpära vahetu ja enamasti ka õigesse suunda juhtivat tagasisidet.



Niidutehnika & varuosad

tarne kiirelt, mugavalt ja turvaliselt kulleriga või pakiautomaati

www.estem.ee

STIHL®

BRIGGS&STRATTON

AL-KO
QUALITY FOR LIFE

Husqvarna®

KOHLER®

HONDA NEVADA®
PARTS

STIGA

rotary
TECUMSEH

JOHN DEERE

TORO®

Partner®

.Jonsered®

MURRAY

MTD
For A Greener World

YARD-MAN

CASTELGARDEN

ALPINK

McCULLOCH®

Kawasaki

Cub Cadet®

Makita

Kubota

Moodsad raamimõõdud

Viimase kümne aasta jooksul on maastikurataste raamigeomeetria märgatavalt arenenud. Raami mõõdud mõjuvad tugevasti ratta sõiduomadusi, nii et areng on olnud igati teretulnud. Muidugi on oma osa ka ratastel, vedrustusel, käiguvahetusel ja piduritel, aga ükski neist ei korva ebaõnnestunud mõõtudega raami.

Raamigeomeetria määrab jalgratta käitumise ning kuidas see juhi tegevusele reageerib. Kaasaegsed raamimõõdud tähendavad varasematest pikemaid ja mitte nii järsult pööravaid jalgrattaid. Kui lenksu saab keerata 65 kraadi või vähem ja samas on raami esiosa pikendatud, teeb see sõiduomadused stabiilsemaks, eriti kui kiirus on suurem. Seda iseloomustab kõige paremini mõõt nimega *reach*: keskjooksu tsentri ja kahvli ülemise osa keskpaiga vahelise kauguse horisontaalprojektsioon.

Tagakahvel ehk tagatelje ja keskjooksu vahelise kauguse horisontaalprojektsioon on samuti kasvanud. Kui mõlemad teljed keskjooksust kaugenevad, tähendab see suuremat telgede vahet. Nii ongi jalgrattad keskmiselt 10 cm pikemad kui näiteks viis aastat tagasi.

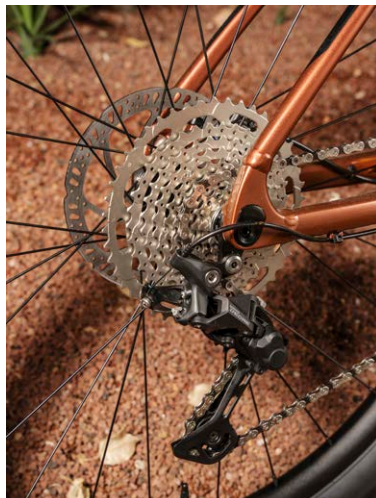
Seoses nende muutustega on sadulatori nurk läinud järsemaks - et juht oleks sadulas istudes ratta keskkohale lähemal. Lisaks paremale kaalujaotusele on sellest kasu järskudel tõusudel ja puusad on rohkem avatud, mis parandab väntamise ergonoomikat.

Täisvedrustusega ratastel on raam enamasti alumiiniumist ja kallimatel mudelitel süsinikkiust. Samad materjalid on kasutusel ka jäiga pära puhul: *trail*-klassis tavaliselt alumiinium, kergetel *crosscountry*-ratastel sagedamini süsinikkiust.

Materjalivalik on oluline, aga raami disain ja ehitus on veel tähtsamad. Tänu õnnestunud projekteerimisele ja materjalivalikule toimib jäiga päraga raam ootuspäraselt ja probleemideta jalgratta kogu kasutamisaaja kestel. Seejuures on raami tugevus, vastupidavus ja külsuunaline jäikus saavutatavad mõistlike kulutustega, seda tänu raamidisainis ja valmistamistehnikas aset leidnud arengule.

Vedrustus ja rattad

Vedrustus mõjutab sõiduomadusi rehvide pidamise, juhitavuse, amortisaatorite töö ja sõidumugavuse kaudu. Jäiga päraga maastikurattal on amortisaator ainult ees. Oleks soovitatav, et viimane kui millimeeter kahvli käigupikkusest saaks ära kasutatud. Tänapäevase



➤ Gianti kümne käiguga Deore pakett ja käiguvahetaja erinevad levinumast pakumisest, kuid toimivad hästi.



➤ Marin kasutab traditsioonilist, otse keskjooksu kohale paigutatud sadulatori, mida pole ilustatud ega plastiga kaetud.



➤ Orbea raamis on rõhutoru painutatud sadulatori ülemise otsani ja selle alla on lisatud tugevdustoru - sagedamini võib kohata vastupidist lahendust.



➤ Trek Roscoe raami kaldtorul on asjaliki kaitse.



➤ Crest kahvel on jalgrattavalmistaja Gianti oma toode ja kasutab 34 mm pikkuseid liugtorusid.



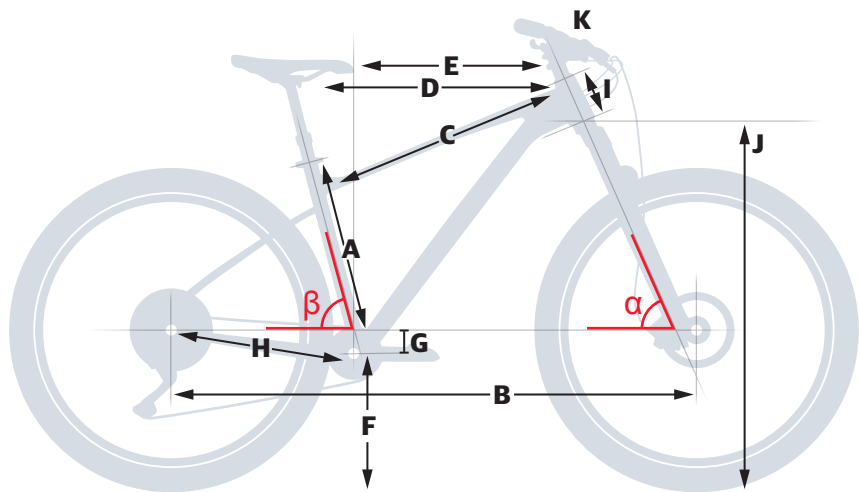
➤ Orbea raamitorusid on tublisti disainitud, see lisab muljet kõrgest kvaliteedist.

➤ Canyon dropperposti tross on veetud läbi kaldtoru alaosa.

➤ Marini 2,6 laiused Vee Tire Flow Snap rehvid on pildi peal kenad, aga kummisegu on jäigavõitu.

➤ Canyon oma G5-sarja kuuluv juhtraua kael ja juhtraud on ühed testirühma asjalikumatest.

➤ Shimano Deore komponendid annavad väga hea hinna/kvaliteedi suhte nii pildil olevale Trekile kui teistelegi neid kasutavatele ratastele.

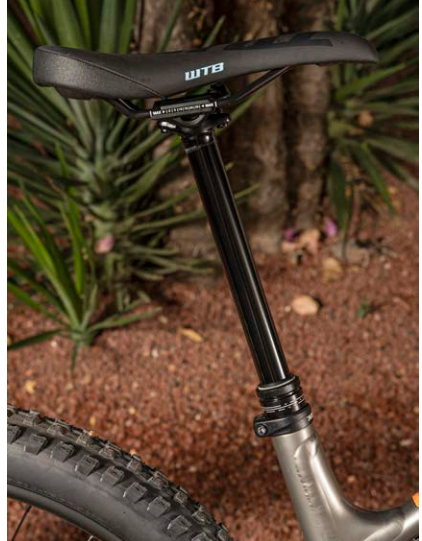
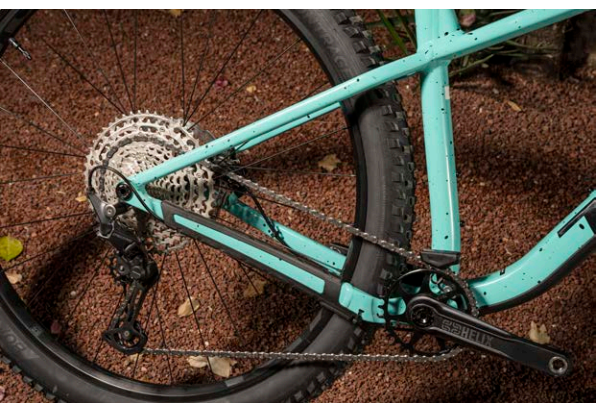


MÕÕDUD	Canyon	Giant	Marin	Orbea	Trek	Kona
Raami suurus (valmistaja andmetel)	L	L	L	L	L	L
Mõõdud (mm)						
A Sadulatoru pikkus	460	470	490	470	460	430
B Telgede vahe	1240	1210	1190	1190	1210	1210
C Rõhttoru pikkus	630	620	610	610	620	620
D Rõhttoru horisontaalprojektsioon	650	630	620	620	640	620
E Reach	510	480	460	500	490	480
F Keskjooksu telje kõrgus maast	300	310	310	300	310	300
G Keskjooksu telje ja rataste telgede joone vahe	70	60	40	70	70	80
H Tagakahvli pikkus	430	440	420	440	430	430
I Kahvli kinnitustoru pikkus	100	100	120	110	110	110
J Kahvli kinnitustoru kõrgus maast	840	850	800	850	840	850
K Juhtraua laius	530-800	540-790	530-800	510-780	530-790	520-790
Nurgad (valmistaja andmetel)						
α Esikahvli nurk	65,0	66,0	65,0	65,5	65,0	65,5
β Sadulatoru nurk	75,0	75,0	75,0	75,0	73,1	76,5
Mass (kg)						
Ratas ees/taga	2,7/3,3	2,5/3,3	2,6/3,5	2,4/3,2	2,4/3,3	2,6/3,2
Kogumass	14,0	13,7	14,7	14,3	14,5	14,1



📌 Kona dropperpost võimaldab sadula kõrgust muuta kuni 200 mm võrra.

📌 Honzo DL raamil saab tagakahvli pikkust soovi korral reguleerida, raami mõõtude muutmine mõjutab ka sõiduomadusi.



tehnikaga võib juba 140 mm vedrustuse käiku pakkuda märkimisväärset suutlikkust, kui vedru ja amortisaator teevad eeskujulikke koostööd ja on tugeva kahvli komponentideks.

Alla 2000 eurot jääva hinna juures pole põhjust tehnika kõige viimast sõna oodata, kuid RockShoxi mudelite odavamasse otsa kuuluv Recon on testirühmas hästi esindatud. Erandiks on Canyon, mil ees mudel Pike Select. Teine erand on Giant, mis kasutab enda loodud Cresti kahvli. See on huvitav valik, sest ühelgi jalgrattavalmistajal pole seni õnnestunud luua oma vedrustuskomponentide mudelisarja.

Hinnaklassist tulenevaid omadusi jõudsime testi käigus märgata, kahel rattal kadus õhkvedrustusest rõhk ja kahvel vajus kokku.

Peaaegu kõik maastikujalgrattad kasutavad 29-tolliseid rattaid (ratas tähendab siinkohal komplekti veljest, kodaratest, niplitest ja teljest). Jäiga pära puhul on ratta suurus tähtsamgi, sest suurema läbimõõduga ratas veereb kergemini üle ebatasasuste.

Marin erineb siinkohal teistest, kasutades 27,5-tolliseid rattaid. Rattad on enamasti valmistaja oma toodang või siis vähemalt kannavad veljed ja teljed valmistaja logo. Erandiks on E-thireni velgesid ja Shimane telgesid kasutav Trek; Canyonil all on DT Swiss M1900 rattad.

Kõik rattad on ajakohaselt Boost-mõõdus ehk siis telje kinnituse laius on ees 110 ja taga 148 mm. Velgede laius on samuti ühtlustunud, seesmine laius on üsna täpselt 30 mm, see võimaldab kasutada erinevas mõõdus rehve.

↓ Canyon esindas rühma agressiivsemat poolt, lausa kutsudes teelt hüppeid otsima.

Pidurikettad on paigas Centerlock-kinnitusega või kuue poldiga.

Komponendid on üldiselt asjalikud

Rataste ja esivedrustuse järel kuuluvad komponentide hulka jõuülekanne ja käiguvahetus, pidurid, käiguvahetuse heebliid ja pidurite käepidemed ning torud - juhtraud, juht-raua kael, sadulapost. Jalgrattavalmistajate tavaline trikk on just nagu kvaliteedi näitamiseks kasutada ülejäänud komponentidega võrreldes kõrgema tasemega käiguvahetajat. Seekordses rühmas me niisugust tempu ei kohanud, üht-teist märkimisväärset aga küll.

Shimano Deore käiguvahetajad olid ohtrasti esindatud ja see on ainult hea. Hinna ja kvaliteedi suhte poolest on 12 käiguga Deorele väga raske võrdväärset leida. 10-52 hambaga pakett annab laia valiku



**TÄNAPÄEVASE
TEHNIKAGA VÕIB JUBA
140 MM VEDRUSTUSE
KÄIKU PAKKUDA
MÄRKIMISVÄÄRSET
SUUTLIKKUST.**

ülekandeid, käiguvahetus toimib kindlalt ja heeblite tunnetus on väga hea. Selline pakett pole kerge, aga seda ei ole teisedki.

Konkurent Srami esindasid NX- ehk odavama otsa komponendid, ent need toimisid piisavalt hästi. Üllatas Gianti otsus kasutada 10 käiguga Deore käiguvahetust, teistel oli käike rohkem.

Vändad on jõuülekande lahutamatu osa ja nende vead ilmnevad alles siis, kui midagi on tõsiselt valesti. Ühel tes-

titud ratastest oli vändad juba paken-dist välja võttes kõverad. Tippudeks olid Ethirteeni valmistatud vändad Trekil ja Canyonil kasutatud, raskematesse oludesse mõeldud Sram Descendanti vändad.

Öeldakse küll, et pidurid on kiiruse surm, aga häid pidureid tahaks jalgrattale siiski. Korralikult töötavad pidurid on lausa kiire sõidu eelduseks, sest aeglustamine peab iga kord toimuma tõhusalt ja ennetavalt.



← Tänapäevane raamigeomeetria asetab juhi jalgratta keskele, see võimaldab ennetavat käitumist ja lihtsustab juhtimist.

Piduritena on korduvalt kasutatud Shimano MT500 mudelit. See toimib hästi või vähemalt asjalikult, kuid MT201 pikad pidurikäepidemed teevad kasutamise kohati keeruliseks. Et nimetissõrme saaks hoida käepideme otsal, tuleb pidurite käepidemed paigutada juhtraua otstest kaugemale.

Gianti kasutatud Tektro pidurid on küll eriti hea tunnetusega, kuid puudub sellele vastav tõhusus. Canyon näitab taset Sram Guide T neljasilindriliste piduritega.

Torud on lihtsad ja toimivad korralikult. Dropper-tüüpi ehk siis muudetava kõrgusega sadulapost on kõigil põhivarustuses. Ilma selleta poleks *trail*-rataste sekka üldse asja. Võrdluseks võetud Kona üllatas sellega, et madal raam oli maksimaalselt ära kasutatud, sadula kõrgust sai muuta lausa 200 mm jagu. Sellest võiksid teisedki valmistajad eeskuju võtta.

Pikemad raamid on toonud kaasa lühemad juhtraua kaelad, need on kõigil testirühma ratastel umbkaudu 50 mm pikkused.

Rehvalikuga saab teha olulisi muutusi jalgratta iseloomus ja kasutamisevõimalustes. Oligi huvitav näha kirevat valikut, sest rühmas oli

1/2 REKLAAM

Maxxis Forekaster/Rekon hea veerevusega maastikurehv, ent ka Schwalbe Magic Mary, mis on varjamatult enduro- ja laskumisrehv.

Forekasteri laadis madala mustriiga ja õhumahukas rehvi tagab kiire ja mugava sõidu, pakkudes samas ka asjalikku pidamist. Agressiivse mustriiga rehvidega, nagu Magic Mary või Maxxis Minion võib aga rünnata kasvõi kruusakarjääre ja leida pidamist kurvides, kus siledamad rehvid jäävad hätta.

Märkmeid ja märkusi

Kuigi testirühma jalgrattad on üsna sarnased, esineb nende vahel ka olulisi erinevusi. Canyon, Trek ja võrdluseks valitud Kona moodustavad kiireks ja agressiivseks sõiduks mõeldud kolmiku. Giant ja Marin on loomu poolest lähemal XC-tüübile, kuid neil on olemas kõik *trail*-ratta tunnused. Oma mitmekülgisusega asub Orbea nende kahe äärmuse vahel, kuid siiski lähemal Canyonile.

Ligi 2000 eurose hinna juures võib eeldada, et komponendid on asjalikul tasemel ja toimivad, nagu vaja. Nii see peaaegu eranditult ka oli, nii et üldmulje jäi positiivne. Lisaks ootuspärasele tasemele leidsid lähedaid üksikasju nii raamide viimistluse kui ka mõõtude osas ning komponentide valikus, maastikul väljenduvad need tuntuvalt sõiduomadustes.

Juba nimetatud Canyon, Treki ja Kona kolmik esindab selgelt kiiremat poolt ega jää hätta ka kõige keerulise-

➔ **Marini 130 mm käiguga amort ja järsk pöördenurk teevad esiosa käitumise rahutuks. Väiksemad rattad annavad vilkama manööverdamisvõime.**



matel laskumistel. Raamid sobivad rasketesse oludesse, piirid tulevad vastu komponentide, eelkõige esikahvli vedrustuse ja pidurite osas, võimalik, et aja jooksul tekib probleeme hammasratas-te kassetiga. Samas ei jää need kolm teistest tuntuvalt maha ka tõusudel, ainukeseks mureks on karedama mustriiga rehvide suurem veeretakistus.

Giant ja Marin toimivad paremini rahulikumat vaheldusrikkal maastikul, järsud laskumised neile nii hästi ei sobi. Gianti raamimõõdud ja siledad rehvid on siin suurimaks takistuseks, ent samas tagavad just need omadused sõidumugavuse.

Ülejäänutest väiksem, 27,5-tolline rattamõõt on Marini nõrkuseks. Ebatasasustest ja eriti just teravatest kivi-

servadest ei veere need rattad nii kergesti üle kui 29-tollised.

Orbeale ja Trekile on juba tehases pandud sisekummita rehvid.

Dropperpostid ja pidurid toimisid kõigil laitmatult. Seda tasub eraldi rõhutada, sest kui sadul järsku alumisse asendisse vajub ning sinna jääbki või kui piduri käepideme võib lõpuni vajutada, ilma et midagi juhtuks, rikub see ainsa hetkega kogu sõiduelamuse.

Mida raha eest saab

Kuigi täisvedrustusega maastikurattas-turuosa on kasvamas, on jäiga päraga maastikurattad endiselt arvestatavaks alternatiiviks ja tõenäoliselt jäävad selleks veel pikaks ajaks. Täisvedrustusega võrreldes on tehnika liht-

⚠ **Ketaspidurite ja ühtlustunud teljepikkuste ajastul käib ratas-te vahetamine kergesti ja probleemideta.**





← Raske maastiku jaoks on omad jalgrattaklassid, kuid harrastajatele mõeldud rattad tulevad maastikusõiduga kaasnevate hüpetega kenasti toime.

HINDED	Osakaal %	Canyon	Giant	Marin	Orbea	Trek	Kona
Maastikusõit	20	10	8	7	9	10	10
Juhitavus ja mugavus	20	8	9	8	9	10	9
Mäkketõus	15	9	8	7	8	9	9
Laskumine	10	9	8	7	9	9	9
Vedrustus	15	10	8	6	9	9	10
Jõuülekanne ja pidurid	10	8	7	8	8	9	9
Muud komponendid	10	9	8	8	8	9	9
Koondhinne	100	9,1	8,1	7,3	8,7	9,4	9,4

sam, hooldusvajadus väiksem, kasutamisevõimalused mitmekülgsemad. Lisaks võib arvestada, et jäiga päraga ratas on odavam. Seda eriti just algaja ratturi jaoks, ent samahästi sobib see ka kogunud harrastajale.

Alla 2000 euro hinnaklassis on põhjust eeldada, et tegemist on maastikusõiduks kõigi omaduste poolest sobiva spordivahendiga. Selle raha eest ei saa tiptaset, millega tasuks võistlustele minna, küll aga pakub see korralikult hooldatuna sõidurõõmu veel aastateks.

■ **TESTITUD RÜHM OLI** ootuste kohaselt ühtlane. Katsed näitasid aga selgeid erinevusi mitte ainult paremusjärjestuse selgitamiseks, vaid töid esile ka rataste erinevad iseloomud ja osaterved. Maastikuratturite jaoks on olukord tore: valikuvõimalusi on laiemalt kui kunagi varem ning sõiduomadused ja tehnika on mõne viimase aastaga kiiresti arenenud. **TM**

**ALLA 2000 EURO
HINNAKLASSIS VÕIB
EELDADA, ET KOMPONENDID
ON ASJALIKUL TASEMEL.**





TREK Roscoe 7

Hind: 1099 eurot (Rademar)



CANYON Stoic 4

Hind: 1799 eurot + tarne 39,90 eurot (www.canyon.com/en-ee)

SÕIDUOMADUSED

Roscoe näitas algusest peale oma mitmekülgset loomust ja kuulus selle poolest rühma parimate hulka. Trek ei ole kiirustanud kaasaegse raamigeomeetria omaksvõtmisega. Roscoe mõõdud on aga nii õnnestunult paigas, et ratas käitub igas olukorras eeskujulikult. Tagumise kahvli pikkus on tavaline 430 mm, kuid see sobib kenasti kokku 470 mm *reach*iga. Roscoe tundub sõites loomulikuna, tä-

hendab, ratta käitumine ei nõua eraldi tähelepanu, ja see on üldiselt hea. Kui kiirus järsul laskumisel kasvab, hakkavad rehvid ja kahvel seda piirama. Muudel osadel tundub olevat võimeid enamaks.

Stoic eristub muust seltskonnast oma agressiivse olemusega. Mõõtude ja komponentide põhjalikum uurimine näitavad kätte ka põhjuse. Esikahvli 65-kraadine nurk koos avara 510 mm *reach*iga annavad juhile rohkesti ruumi ning ratas jääb rahulikuks ka suuremal kiirusel. Lühike, vaid 428 mm pikkune tagakahvel lisab mängulisust, esiratta saab kergesti takistuse ületamiseks või hüppeks üles tõsta.

Krobeline rehvi ja Pike esikahvel teevad sõidu veelgi kindlamaks, nii et laskumisel on Stoic rühma parim. Tänu raamimõõtudele ja tagaratta heale pidamisele edenevad ka tõusud ladusalt. Kahvli kinnitustoru ja juhtraud on madalal ning nõuavad agressiivset sõiduaset, see ei pruugi igaühele meeldida.

KOMPONENDID

Huvitaval kombel on vändad ja veljed eThiteeni, mitte Treki allüksuse Bontrageri omad. Roscoe sai väikese plussi sellegi eest, et rühma ainsana oli sel ketisuuraja. Bontrager XR4 2,4 tolli laiused rehvid veerevad suurepäraselt, kuid ei paku kurvides nii palju pidamist kui tugevama muustriga rehvid. Uuendamist ootaks veel esikahvel ja selle

vedrustus, siis sobiks Roscoe väga hästi ka kogenud maastikuratturitele.

Stoic 4 komponentide valik on suurepärase. Rock Shox Pike kahvel on kindlasti üks rühma parimaid. Sama võib öelda DT Swiss M1900 velgede kohta. Rehvide puhul on pandud rõhku pidamisele, mis sobib kokku Stoicu loomusega. Schwalbe Magic Mary ja Hans Dampf rehvid täidavad kenasti oma rolli. Sram Guide T pidurid on rühma

ainsana nelja silindriga ja toimivad eeskujulikult, ehkki käepidemete vabakäik on nii suur, et kontaktpunkt on juhtrauale häirivalt lähedal. Juhtraud ja selle kael kuuluvad Canyon enda G5 sarja ning on väga head, ainult et juhtraud võiks kõrgemal tõusta. Ka kõige ülemises asendis jääb see konkurentidest viis sentimeetrit madalamale.

■ Trek Roscoe 7 on ühtlaselt hea kõigis valdkondades, sellel on kõik kaasaegse jäiga päraga *trail*-jalgratta omadused.

HEA

- Mitmekülgsus
- Raami lahendused

HALB

- Rehvid rasketes oludes

★★★★★

9,4

■ Canyon Stoic 4 on suurepärase hinna/kvaliteedi suhtega näide kaasaegsest jäiga päraga *trail*-rattast.

HEA

- Komponentid
- Raami mõõdud

HALB

- Rehvide veeretakistus
- Madal juhtraud

★★★★★

9,1

KOKKUVÕTTED | Esivedrustusega (*hardtail*) maastikurattad



ORBEA Laufey H30

Hind: 1449 eurot
(x-sport.ee)



GIANT Fathom 29.2

Hind: 1749 eurot
(velomoto.ee)

SÕIDUOMADUSED

Orbea on lühikese ajaga saavutanud tugeva positsiooni tiheda konkurentsiga turuosas. Laufey lähem vaatlus ja esimesed sõidumeetrid näitavad, et sellel on olnud põhjust: ratas käitub igati hästi, raam on kvaliteetselt viimistletud ja komponendid on asjalikud. Kuigi raami mõõdud – esikahvli nurk 65,5 kraadi ja *reach* 500 mm – on suhteliselt konservatiivsed, käitub Laufey kindlamalt, kui numbrite põhjal arvata võiks. Ühendatud on hea

manööverdamisvõime ja korralik suunakindlus. Rehvide poolest sobib Laufey ka argikasutusse ja on igal pool heal tasemel. Võimete piir tuleb vastu ainult järskudel ja tehnilistel laskumistel, kus oleks vaja sügavama mustri ja tugevamaid rehve. Juhtraua kõrgust saab suures ulatuses muuta, nii et tõenäoliselt leiavad kõik endale sobiva sõiduasendi. Mõnes valdkonnas jääb Laufey rühma tippudele alla, kuid edestab neid oma mitmekülgusega.

Fathom 29.2 esindab mõõtu- de poolest – esikahvli nurk 66 ja sadulatoru nurk 75 kraadi – konservatiivsemat suunda. Tänapäeva moest pisut kõrgem raam ja mõõduka liikumisega drop-perpost kinnitavad seda muljet. 480 mm *reach* jätab juhile avara tegutsemisruumi ja lisab laskumisel kindlust. Raami mõõdud ja valitud komponendid annavad Fathomile hea lähtekoha erinevate olude jaoks, kuid ei tõsta seda millegi poolest tippu.

Kõige paremini tunneb Fathom end rajal, kus pole suuri ja järske kõrguste vahesid. Sõiduasend ja raami mõõdud sobivad ühtlase võimsusega väntamiseks ning seeläbi kiireks matkamiseks. Ebaühtlaselt toimiv esiosa ja kõrge raam ei lase järske laskumisi eriti nautida, kuid tõenäoliselt polnudki see ratta projekteerimisel eesmärgiks.

KOMPONENDID

Nagu Marin, kasutab ka Laufey Deore Sun Race 11-51 T hammasrattakassetti. Võib öelda, et see on toimiv valik. Väändad, torud ja veljed kannavad Orbea enda OC firmamärki ning saavad oma ülesannetega hakkama. Forkasteri ja Rekon 2,6 tolli laiused rehvid on heal tasemel ning annavad Laufeyle laiad kasutusvõimalused. Rehvid veerevad

hästi ja lisavad mugavust. Pidamisest jääb puudu rasketel laskumistel, kus oleks abiks ka pikem raam. Rock Shox Recon RL amordiga esikahvel teeb oma töö ära, aga vedrustuse piirid saavad selgeks alles kiiruse kasvades.

Komponentidest pakkus esimesena huvi kümne käiguga käigu vahetus. 11-46 hammasrattaste kassett pakub veidi väiksemat ülekannete vahemikku ja toob kaasa suuremad üleminekud käikude vahel, kui praegu moes. Sõites seda küll oluliselt tunda ei olnud. Gianti oma Crest-kahvliga on varasemast häid kogemusi, aga testil kaasas olnud

Fathomi kahvlit ei õnnestunud oodatud tasemel toimima saada. Tektro pidurid oli uus tutvustus, mis üllatas meeldivalt – piduritunnetus oli parem kui konkurentidel. Hinna ja kvaliteedi suhtele mõeldes võib Fathomi komponentidevalikut õnnestunuks pidada.

■ Orbea Laufey tugevuseks on mitmekülgus ja seda võib peaaegu pidada tänapäevase *trail*-ratta prototüübiks.

HEA

- Raam
- Viimistlus

HALB

- Rehvid äkilisemates oludes
- Kõrge sadulatoru

★★★★

8,7

■ Giant Fathom 29.2 sobib kõige paremini laugele maastikule, kõva põhjaga rajale.

HEA

- Lihtsal maastikul kiire
- Rühma kõige kergem

HALB

- Kõrge raam
- Väike ülekannete vahemik

★★★

8,1

VÕRDLUSEKS



MARIN San Quentin 2

Hind: ca 1364 eurot
vt lisa marinbikes.com

San Quentin 2 kuulub 27,5-tolliseid rattaid kasutavasse maastikurataste vähemusse. Põhjust, miks valitsevad 29-tollised, ei pea kaugelt otsima, sest suuremad rattad veerevad kergemini üle takistuste. Keerulisemal maastikul peab Mariniga kindlalt juhtrauda hoidma ja hoolega trajektoori valima. Kiiruse kasvades muutus San Quentin pisut närviliseks, aga põhjust ei õnnestunudki kindlaks teha. Samas on Marin vilgas, reageerib häs-

ti juhi liigutustele ja pääseb läbi ka neist kitsastest kurvidest, kus teiste jaoks tundub tee otsa saavat. Seda suuresti tänu väiksematele ratastele, aga ka rühma kõige lühemale raamile. Sadulas istudes on sõiduasend loomulik, mis teeb sõidu laugetel lõikudel lihtsaks ja muretuks. Pedaalidele püsti tõustes leiab ratta keskkohta kergesti, aga selle säilitamine nõuab kompaktselt raami tõttu täpsust.

Tagarattal on Deore 11 käiguga kassett, mis täidab korralikult oma rolli. Ülekannete vahemik on piisavalt lai ning üleminekud käikude vahel pole eriti suured. Pidurid on samuti Shimanolt, nagu ka teljed. Veljed on Marini enda toode. Vee Tire Flow Snap rehvide laius on 2,6 tolli, mis tähendab, et neisse mahub palju õhku; see omakorda lisab sõidu-

mugavust. Rehvide muster on asjalik, aga kummisegu on jäga poolne, mis mõjutab pidamist. Recon RL kahvli amordi käiguks on valitud 130 mm, samas kui teistel Rock Shoxi toodete kasutataval on see 10 mm rohkem. Marini esiosa toimimine jätab tublisti soovida.

■ Tänu 27,5-tollistele ratastele on Marin vilka käitumisega, aga suuremal kiirusel käitumine enam nii hea ei ole.

HEA

- Manööverdamisvõime
- Mugav sõiduasend

HALB

- Kohati rahutu käitumine
- Veerevus ebatasasel pinnal

★★

7,3



KONA Honzo DL

Hind: 2699 eurot
(kona.ee)

Honzo DL välimusest paistab valmistaja soov paigutada juht tahapoole ja pakkuda talle rõõmsaid elamusi. Raam on kenasti viimistletud ja mõõtu-delt madal, mis teeb sadulasse pääsemise lihtsaks. Esikahvli nurk 65,5° ei ole just kõige laugem, kuid pakub koos 480 mm reachiga piisavalt sõidukindlust ka suuremal kiirusel. Juhtraud on juba valmistaja poolt seatud nii sobivasse kõrgusse, et Honzo tundub esimestest meetritest

peale kodusena. Raami eripäraks on võimalus reguleerida tagakahvli pikkust. Küll ainult paari sentimeetri võrra, kuid see mõjutab ratta iseloomu ja käitumist märgatavalt – mänglevast stabiilseks. Keskmisest madalam keskjooks lisab kindlust, kuid nõuab kivide vahel ja keerulistel tõusudel täpsust, et vändad ja pedaalid millegi vastu ei pörkaks.

Honzo DL oli kaasas võrdluseks, esindades hinnaklassi tublisti üle 2000€. Odavamate kõrval on üldmulje just nii palju parem, kui võis eeldada. MT410 pidurid on Shimano valiku kallimast otsast ning Deore käiguvahetaja on teretunud ka veel kõrgema hinnaklassi jalgratastel. Kasutusel on Shimano teljed ja WTB i30 veljed ehk siis igati tasemel

varustus. Maxxis Minion DHF ja Dissector rehvid sobivad väga hästi Honzo iseloomuga. Kuigi Rock Shoxi Revelation RC amort on rühmakaaslastega võrreldes kõrgemast klassist, ei olnud sõites erinevust tunda. Hinnaklassi arvustades oleks ehk paremini sobinud ratta võimetele vastavam, Pike või Yari sarja amort.

■ Honzo DL on tehtud maastikul lõbutsemiseks, kuid saab ühtlaselt hästi hakkama igal pool – laskumisest tõusuni ja kõikjal, mis nende vahele jääb.

HEA

- Ühendatud on sõidukindlus ja manööverdamisvõime
- Dropperposti pikk käik

HALB

- Esiosut piirab kiirust
- Komponentide hinna ja kvaliteedi suhe

★★★★★

9,4