



AMERIKAN-RAUTAA

Iso ilmajäähdytteinen V2, reippaasti vääntöä ja hieman vajaat 100 heppaa – näistä elementeistä syntyy nautinto!

USKON PUUTTEESTA Polarista ei ainakaan voi syyttää. Ajatus amerikkalaisesta customista, jonka on määrä haastaa Harley-Davidson sen omalla alalla, kuulostaa vähintäänkin yltyöpäiseltä. H-D:n nujertaminen tietysti on enemmän tai vähemmän mahdotonta, mutta jo nouseminen vakavasti otettavaksi moottoripyörän valmistajaksi on kova juttu.

Polarisindustries inc. ei kuitenkaan ole mikään tahansa paja, vaan vähintäänkin legendaarinen valmistaja off road-puolella. Polaris oli pitkään maailman suurin moottorikelkkokojen valmistaja, kunnes vuonna 2003 BRP:n valmistama Ski-Doo ohitti sen myynnissä. Nykyään Polaris on toiseksi suurin kelkkavalmistaja ja sama on sijoitus myös mönkäri- ja mopovalmistajien rankingissa. Suurin mönkijävalmistaja on Honda. Euroopassa Polaris lienee jo ohittanut Hondan suosiossa nelivetoisten markkinoilla.

Moottoripyörätehtailijaksi ei aleta noin vain. Historia tuntee monta tarinaa, jossa yhden kuningasajatuksen varassa on alettu tehdä pyörää, josta kuitenkin lopulta tuli hitin sijaan huti.

Kuten arvata saattaa, sai Polariskin taistella Victoryn kanssa merkin historian aamuhämärissä. Laatu ei ollut aivan sitä, mitä sen olisi pitänyt olla. Nyt, 13 vuotta myöhemmin, Victory on hiljalleen ottanut paikkansa moottoripyörämaailmassa. Sen valteja on tinkimätön desing ja todistetusti korkeatasoinen laatu.

Laadusta on osoituksena suurimpien valmistajien tunnustaman J.D. Powers:n tekemä kuluttajatutkimus. Laaja kuluttajatutkimus kartoitti muun muassa kuluttajien tyytyväisyyttä tuotteeseen, sen laatuun, käyttökustannuksiin ja huoltopalveluihin. Tutkimuksen tulos oli sikäli yllättävä, että Victory pystyi tuossa tutkimuksesta peittoamaan jopa Hondan, ja hajurakoa Harriikkaan syntyi merkittävästi.

Koska Victory on todistettavasti hyvä pyörä, ja koska sitä ajaneiden kommentit täällä kotimaassa ovat olleet innostuneita, ajoimme kolme Victoryn cruiser-mallia. Veimme Etelä-Suomen matkateille kolmikon, jonka muodostivat Vegas 8 Ball, Hammer s ja Cory Ness Signature Jackpot.

EDULLINEN KASIPALLO. Koeajopäivä oli kuin räätälöity isojen ilmajäähdytteisten power

cruisereiden koeajoon; aurinko paistoi ja jos omistaisin iPodin, sen luureista olisi soinit katkeamatta Popedan »Kuuma kesä«.

Victory-rivistössä on kromia niin, että häikäisee. Etenkin Cory Nessin stailaama Jackpot näyttää siltä kuin se olisi reippaalla rahatukolla komistettu Amerikan moottoripyörä. Mutta vakiohan sekini on.

Malliston edullisin peli on Vegas 8 Ball. Euroopassa myytävä Vegas 8 Ball eroaa Jenkeissä myytävästä mallista merkittävästi. Polaris teki aivan viimehetkellä päätöksen, että kaikki Eurooppaan laivattavat Victoryt varustetaan 106-kuutiotuumaisella moottorilla ja 5+1-laatikolla, jossa tuo yksi vaihde on ylivaihde. Pohjois-Amerikassa myytävä Vegas 8 Ball kulkee 100-kuutiotuumaisen moottorin voimin, ja vaihteita on viisi kipaletta.

Koneet tulille ja menoksi. 1737-kuutioisen v2:n soundit kajahtavat ilmoille jokaisessa pyörässä hiukan muokatun pakoputkiston kautta. Äänit ovat tyyliin sopivat eli tymäkät. Sen verran desipelejä kuitenkin on, että ajatus myöhäisestä kotiintulosta tällaisella pelillä kauhistuttaa, sillä naapurisopu saattaisi saada pikkuisen säröjä.

Kokeiltavana siis on kolme erilaista pyörää, joissa kaikissa on sama moottori. Pyörien varustelussa on kuitenkin eroja samoin kuin ajoasunnoissa ja rengastuksessa.

Musta Vegas 8 Ball on malliston edullisem-

+ **Moottori kokonaisuudessaan.**
Laadukas yleisvaikutelma. Aitoa customitunnelmaa.

- Jopa custom-mittapuulla 8 Ball:n ja Jackpotin puutteellinen kallistusvara. Jarru vaatii puristusvoimaa.

man pään edustaja. Se on pelkistetyimmän näköinen, mutta mustassa kuosissaan pirun tyylikäs pyörä sekin. 8 Ballin takarengas on leveydeltään 180 millia, mikä tekee pyörästä varsin notkeasti kääntyvän. Ja se, mikä ketteryydessä voitetaan, se ulkonäössä hävittää.

Customia viedään väänöllä, joten vaihteet ovat melko pitkät. Kuusilovisten laitteiden isoin vaihden on ylivaihde, joten sitä käytetään lähinnä moottoritiellä. Etelä-Suomen pienillä maalaisteilla sitä ei tarvitse lykätä pesään.

JUUREVAA VOIMAA. Malliston kalliimmat ja myös näyttävämmät mallit, Hammer s ja Jackpot ovat kunnan läskiperseitä, sillä takamunkki on 250 millia leveä. Leveä munkki tekee pyörästä pikkuisen 8 Ball-versiota kankeampia, mutta tehköt. Tämmöisessä pyörässä pitää ollakin pikkuisen tykkilavetin tuntua! Pieni vääntäminen kuuluu kuvioihin siinä missä vaihteiston kolahdukset pykälä päälle polkaistaessa tai v2:n pienet tutinat käydessä.

106-kuutiotuumainen moottori tuottaa juurevaa voimaa. Kun koneelle antaa käskyä hieman ripeämpään marssiin, muistuttaa iso V-twini olemassaolostaan. Sen aiheuttamat tutinat saavat elämänlaadun nousemaan.

Jackpot, joka on cruiser-malliston kunkku, näytti Bikeworldin pihassa kaikkein puoleen-

savetävimmältä pyörältä. Maantiellä sen vetovoima ei haihdu, mutta parista pikkuasiasta on naristava. Mielestäni ohjaustanko tulee liikaa syliin huonontaa hieman ajoasentoa. Toinen moitteensija on eittämättä tyylikkää, mutta muutoin käyttötarkoitukseen huonosti sopivat metalliset kädensijat. Tyyli tietysti on näissä pyörissä tärkeää, mutta alumiiniset kädensijatkin voidaan tehdä niin, että niistä on helppo pitää kiinni.

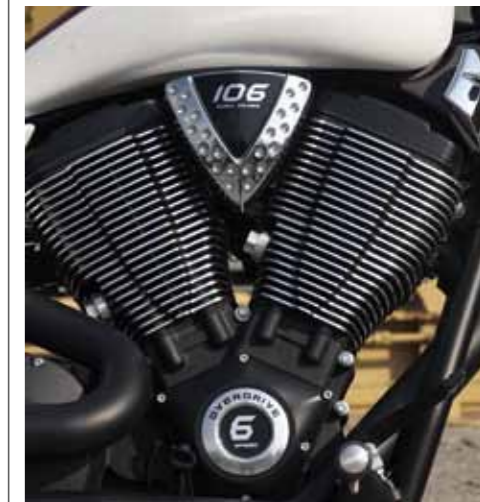
Hammer s on tämän possen pahapoika. Se on hieman urheilullisempi kuin kaksi muuta. Hammer s eroaa muista muun muassa sillä, että siinä on edessä tuplalevyjarrut. Akseliväli on hieman lyhyempi kuin Jackpotissa; Hammer s:n akseliväli on 1669 millia ja Jackpotin 1684 millia. Jättö on Hammer s:ssä suurempi, ja se on 140 millia, kun Jackpotissa tuo lukema on 125 millia. Keulan kulmat ovat 32,7 ja 32,9 astetta. Näiden lukujen sekä isomman maavaran ansiosta Hammer s on hieman notkeampi mutkiin vietävä. Korkeamman maavaran ansiosta jalkatapit eivät ota aivan yhtä helposti maahan kuin Vegas 8 Ball:ssa ja Jackpotissa.

Aikaisemmin todettiin, että voimalaitokset ovat kunnossa, samoin äänit tarvikeputkien kanssa. Pysäyttimet ovat säädyllyset, mutta kummassakin jarrukahvaa saa vetäistä aika tavalla, että räväkää pysähtyminen saadaan aikaiseksi.

Koeajamamme Victory-kolmikko antoi itsestään hyvän kuvan. Pelit ovat makean näköisiä ja niissä on aitoa custom-henkeä. Pelit toimivat kuten pitääkin, ja tähän segmenttiin olennaisesti kuuluvat seikat satunnaisia väli-vapaita myöten ovat kunnossa.

Kun koeajo on saatu päätökseen, muistuttaa Victory vielä yhdellä asialla olevansa pesunkestävä ilmajäähdytteinen cruiser; moottorin jäähdytysripien ritinä kuuluu vielä pitkän matkan päähän, kun laitteet jäävät Bikeworldin parkkipaikalle.

Koneiden ritistessä on hyvä vielä mietiskellä koeajon herättämiä fiiliksiä. Se ainakin tuli selväksi, että Victoryt ovat tukevia ja luottamusta herättäviä cruisereita. Niissä on jenkkipelin tuntua, ja kaikki tuntuu toimivan. Polariksen ideologiaan niin kelkka- kuin mönkäripuolella on aina kuulunut se, että laitteiden tulee olla helppoja ajaa. Näyttäisi, että Polariksen dna on onnistuttu siirtämään onnistuneesti myös kahdelle pyörälle. ★



Victory Vegas 8 Ball



Victory Hammer S



Victory Vegas Jackpot Ness

Faktaa. Kromia ja designia

| | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|--|
| vegas 8 Ball/ Hammer S/Jackpot | Moottori | V2, 4-tahti, OHC, 4 vent/syl, ilma-/öljyjäähd. |
| | Iskutilavuus | 1737 cm ³ |
| | Teho | 92 hv/- rpm |
| | Vääntö | 140 Nm/- rpm |
| | Istuinkorkeus | 640/673/653 mm |
| | Bensatankki | 17 litraa |
| | Kuivapaino | 290/305/296 kg |
| Akseliväli | 1684/1669/1684 mm | |
| Hinta | 17986,86/22495,65/28302,82€ | |