



V-MOOTTORILLA VASTAPALLOON

V-kone nytkähtää käymään ja pajan pihan täyttää tahdiltaan verkkainen mutta sävyiltään vihainen jytinä. Jokaisen työtahdin paine sylkäisee putkien päistä sarjana terävää ääntään ja paineaaltoja, jotka saavat pihan asfaltin pölyisen pinnan lepattamaan.

Teksti: Sami Salonen; kuvat: Jukka Helminen

Koeajossa olevan Victory High-Ballin äänenvaimentimet ovat tehtaan omaa valmistetta ja tieliikenteeseen hyväksytyt. Ne kuitenkin eroavat vakiosta sekä kaarevan muotonsa että miehekkään pakoäänensä ansiosta. Putkien päät kaartuvat kohti maan pintaa, jonne osa äänenpainesta hukkuu. Sitä jää kuitenkin riittävästi, jotta totuus pysyy koeajajalla mielessä. Tämä on miesten pyörä, ei tilpehööriä, ei selityksiä, ei anteeksipyyntöjä.

Mattamustaa High-Ballia pitää kierrellä hetki ennen koeajoa. Ensinnäkin siksi, että syksyn viimeisen kotimaisen koeajon aikaan on pirun kylmä, vain muutama aste plussan puolella. Ylläni olevat ajokampeet istuvat tämän pyörän tyyliin yhtä huonosti kuin sialle otsatukka. Topattuja gore-texejä on kuitenkin pidettävä yllä jotta päivän pystyy matkaa taistamaan. Toppahousut kiristävät, siksi pitää ensin köpötellä pihalla hetki pyörän ympärillä ja antaa varusteiden asettua mukavasti ylle.

Victory High-Ball asettuu tehtaan karsinoinnissa kruitereiden ryhmään. Merkillä on paljon pyörämalleja, jotka herättävät huomiota taidokkailla yksityiskohdillaan ja mehevil-

lä maalausteemoillaan. High-Ball on toista tyyliisuuntaa. Tyly mattamusta väri ilman kromia ja korukuvioita, se on tämän pyörän ulkoasun teema. Silmiinpistävin yksityiskohta on erittäin korkea ohjaustanko. Tämä "Ape hanger" tanko on nyt kuulemani mukaan kuuminta muotia tässä tyylijajissa. Vakioasennossaan tanko on hirmu korkealla ja edessä, minulle 170-senttisenä asento tuntuu tuskallisen hankalalta. Victory on onneksi ottanut huomioon myös pituudeltaan vähäisemmät bikerit. Tankoa on helppo kääntää taaksepäin ja kahvat saa vaivatta parempaan asentoon. Näillä muutoksilla ajoasento muuttuu merkittävästi mukavammaksi ja tunnen löytäväni hyvän, neutraalin otteen pyörään.

High-Ballin louskutettua hetken verkkaisesti 1 731 kuutioista moottoriaan lämpimäksi, panen kypärän päähäni ja lonksautan miehekkään kolahduksen saattelemana ykkösen pesään. Vähän kaasua ja matkaan. Itsetunto leijuu heti pilvissä, pyörä näyttää ja kuulostaa uhmakkaalta, ajoasento on ylimielisen härskiltä tuntuva. Kuvittelen olevani vähintään tämän kylän viilein bikeri.

Kun toin pyörän toimitukselle, liki kym-

menkunta uteliasta ukkoa pyöri sen ympärillä ja jokseenkin kaikki arvelivat ajettavuuden olevan huono johtuen ohjaustangosta ja jalkatappien paikasta. Arvailut menivät pieleen. Yllätyksekseni High-Ball on todella mukava pyörä ajaa. Säädettyyn ohjaustankoon tottuu nopeasti ja ajettavuus tuntuu koko ajan vakaalta ja neutraalilta. Vain aivan kävelyvauhdissa pyörää on hiukan hankala käänellä. Jarrut ovat hyvät, niissä on kohtuullisen hyvä tuntuma ja erittäin hyvä jarruteho. Jousitus on riittävän jäykkä kantamaan ison pyörän massan. Ajelen pitkän pikkuteitä ja yritän venkoilla ja pujotella jokaisessa mutkassa ja jarrutuksessa saadakseni pyörän vakaudesta tuntumaa. Kiihdytän ja jarrutan kesken mutkan, lipsauttelen kytkimellä, yritän siis parhaani mukaan järkyttää

High-Ball edustaa Victoryn mukaan bobbertyyliä. Se tarkoittaa leikatua, karsittua olemusta. Lyhyt etulokari ja 16 tuuman pinnavanteet ovat mietittyjä yksityiskohtia.



Bobbertyyliin sopiva yksinkertainen mittaristo muodostuu vain analogisesta nopeusmittarista, varoitusvaloista ja perusdataa tarjoavasta diginäytöstä.



Yksinkertaistettu tyyli on esimerkiksi upotettu takavallo ja yhden istuttava satula. Matkustajan pikkupenkki on lisävaruste.

pyörän tasapainoa. Temppuilu ei tuota tulosta, vaan Victory kulkee vakaasti kuin juna jopa yli mutkien märkien lehtien.

Moottori on hyvä. Kytkin on tarkkatoiminen ja tukeva, vaihteisto tarkoituksellisesta lonksahtelustaan huolimatta jämpästi toimiva. Alatehoa on riittävästi myös kiihdyttelyyn ja kone kiertääkin kohtuullisen korkealle.

Jutun kuvissa esiintyvä Tiikanen on pitkän linjan bikeri. Hän kertoi Ape hanger -targon olevan pidemmälläkin matkalla toimiva ratkaisu, kunhan sen korkeus ei ylitä kuskin olkapäiden korkeutta. Huomaan tämän asian päivän kuluessa. Olen sen verran lyhyt, että nyrkkini ovat ajaessa reilusti sydämeni korkeutta ylempänä. Se alkaa puuduttaa käsivarsia mutta ei ollenkaan niin nopeasti kuin olin kuvitellut.

Parin tauon vetristämänä posottelen päivän High-Ballilla nauttien suunnattomasti sen uhmakkuudesta ja hyvästä ajettavuudesta. Kiihdyttäessä äänimaailma on kuin elokuvista, ison pyörän jytinä nostaa käsikarvat pystyyn. Ajoasennon ansiosta omaksun nopeasti kruisereille sopivan, rönöttävän velton asennon satulassa ja filikset vain kasvavat siitä.

Päivän päätteeksi summaan kokonaisuutta ja olen yllättynyt Victory High-Ballin tarjoamasta paketista. Minusta pyörä on onnistunut tyyliillisesti, se varmaankin miellyttää kruisereihin vihkiytyneiden silmää. Teknisesti pyörä on hyvä, se on moderni, tasapainoinen ja suorituskykyinen peli, jolla voi ja uskaltaa päästellä ilman turhaa jännittämistä. ■



Targon asentoa voi muuttaa aika reilusti neljä pulttia avaamalla. Vaijerit ovat riittävän pitkät targon reippaaseen kääntämiseen.



Kääntämällä kahvoja ylöspäin lyhyempikin kuljetta- ja yletty paremmin jarruun ja kytkimeen. Kuten tangossa, tässäkin parin pulstin avaaminen riittää.



Tiikanen tykkäsi High-Ballista, eikä tämän näköisen karpaasin mielipidettä viitsi kyseenalaistaa.

Victory Vegas High-Ball

MOOTTORI

Nelitahtinen, neliventtiilinen, 50-asteinen V-Twin yhdellä yläpuolisella nokalla ja hydraulinostajilla. Ilma/öljyjäähdytteinen, 1731-kuutiainen. Poraus 101 mm, iskunpituus 108 mm, puristussuhde 9,4:1. Ruisku kahdella 45 mm rungolla. Kuusivaihteinen, monilevyinen märkäkytkin, toisiovetohihna hiilikuituvahvisteinen.

RUNKO JA JOUSITUS

Runko teräsputkikehto, takahaarukka alumiiniva- lla. Ohjauskulma 31,7 astetta, etujättö 170 mm. Etuhaarukka 43 mm teleskooppi 130 mm joustol-

la. Takaiskari yksiputkinen monovaimennin 75 mm joustolla ja esijännityksen säädöllä. Etujarru 300 mm levy nelimäntäsatulalla, takajarru 300 mm levy kaksimäntäsatulalla.

MITAT JA PAINO

Akseliväli 1 647 mm, satulakorkeus 635 mm, maa- vara 120 mm, kuivapaino 300 kg, bensatankki 17 litraa, kantavuus 522 kg, rengaskoko edessä 130/90-16, takana 150/80-16.

Hinta

19 990, 20 €