

**BIKE testi**

CUSTOM TOUR

TEKSTI MAGNUS JOHANSSON

KUVAT MIKAEL PILSTRAND

# MATKA- RISTEILIJÄT

Vaelsimme kolmella risteilijäluokan pyörällä halki maan kohti sopivia tuulia ja maininkeja.

**HARLEY-DAVIDSON  
ULTRA CLASSIC ELECTRA GLIDE**  
»Ketterä jenkkiäinen luksuspaketti«



**VICTORY VISION TOUR**  
»Huippuvakaa ja runsaasti teknisiä hienouksia«

**KAWASAKI VN1700 VOYAGER**  
»Rentoa olemusta sopivaan hintaan«

**TAVARATILAT OVAT  
KOETUKSELLA,  
KUN SUUNTAAMME  
SURFFILOMALLE!**



## LAITOIMME VASTAAJAN VIESTIN »GONE SURFIN« JA KÖYTIMME SURFFILAUDAT PAIKALLEEN

**K**AIKKI LÄHTI ajatukselta tehdä vertailu isoista matkapyöristä. Mutta kenet saisit mukaan? Biken toimitus on tunnetusti sporttihenkiä porukkaa – eikä heidän mielestään isot matkaristeilijät ja sporttisuus välttämättä käy yksiin...

Toimituksen purjelautaryhmän ylipuhuminen onnistui kuitenkin, kun käytti tällaista perustelua: vaikka stereot soi ja ajoviima talttuu tuulilasiin, on isoissa matkapyörissä omanlaisiaan, kuninkaallista sporttia olemusta, siis... etenkin jos... matkassa on surffilaudat ja päämääränä navakat tuulet ja mainingit!

– Jos mukaan mahtuu surffilaudat, niin joo!, oli välitön vastaus, joten tuumasta toimeen.

Aikojen alussa, purjelautailun kulta-aikaan, kun hilpeät porukat vaelsivat sopivien tuulten ja aaltojen ääreen, keikkui surffilaudat hippi-henkisen,

ränsistyneen vw-pakun katolle köytettynä. Nykyiset leijalautailuvälineet mahtuvat käytännössä pariin isoon sivulaukkuun. Onneksi.

Tavaratilojen osalta Harley-Davidson osaa asiansa. Kutakuinkin neliohmäisten kovien laukkujen sisätilan jokainen kuutiosentti on hyödynnettävissä, ja erilliset sisälaukut antavat ammattimaisen silauksen.

Kawasakissa on muuten hyvät laukset, paitsi että puolet sivulaukuista on kantta. Olkoonkin hyvän näköinen, niin iso ja kupera kansi hankaloittaa sisätilan hyödyntämistä.

Victoryn sivulaukut näyttävät olevan jättiluokkaa, mutta suppeat suuaukot vaikeuttavat niiden täyttämistä. Mutta olkoon, sullomme märkäpuvut ja leijat laukkuihin, köytämme surffilaudat taakse ja tarkastelemme ajokaluja.

**KAIKKI KOLME** on valettu sangen samalla perusmuotilla ison V-moottorin ympärille. Satula on yhtä mukava kuin kookas laiskanlinna ja matkustajalle on vastaavat tilat. Muhkea stereolaitteisto takaa viihtyvyyden tylsällä moottoritiellä, kun vakionopeussäädin hoitaa vauhdinpidon. Mutta jossain näillä

**KUN SURFFARIT** pohtivat keliä, tykittävät taustalla kovaaääninen reggae. Oikean tunnelman viritys on tärkeää.



main yhtäläisyydet loppuvat. Jokaisella on myös oma muotokieltensä.

Harley-Davidson Ultra Classic Electra Glide on selkeästi nykylassinen Jenkki-Tourer ja Kawasaki VN 1700 Voyager kuin japanilaisella insinööritaidolla ryyditetty kopio 60-luvun unelmien matkapyörästä. Victory Vision Tour on puolestaan kuin tulevaisuudesta. Sen Star Trek -olemus ja muodot sai ihmiset haukkomaan henkeään hämmästyksestä. Ellei sitten se ollut stereosta täysillä tykittävä reggae eli Magnuksen lempimusa.

**HETI KUN PURJEHDIMME** liikenteeseen, tekee H-D Ultra Classic suurimman vaikutuksen. Se on kaupungissa hämentävän helppo käsiteltävä ja tuntuu »kevyeltä«, vaikka vaaka näyttää muuta. Matala painopiste saa paljon aikaan, ja olemme äimänä.

Kawasaki Voyager on reilusti raskaampi käsitellä, vaikka satulakorkeus on matala. Pitkä akseliväli tekee siitä kankean tiukoissa käännteissä.

Hitaassa ajossa Victory tuntuu melko hankalalta. Kuljettaja istuu etäällä ohjaustangosta. Vaikka satula on matalalla, on ajotuntuma hontelo ja epävakaat alhaisilla nopeuksilla. Painopiste tuntuu olevan korkealla edessä ja honteluus vaivaa myös pysäköitäessä. Koeajopyörästä puuttui lisävarusteena oleva peruutusvaihe, joten Victoryn parkkeeraus pienen tilaan vaatii voimia ja valppautta...

**KUN KOLMIKKO** lipuu moottoritielle, nousevat muut ominaisuudet esiin. Purjehdittuamme päivässä kuutisensataa kilometriä, on meillä jo jonkinlainen tuntuma ajomukavuudesta.

Vaikka H-D Ultran matala tuulilasi aiheuttaa melkoista pyörteilyä, on ajomukavuus kuskiensa mielestä hyvä. Satula on luksuspehmeä ja jalkakulma rento. Hallintalaitteet ovat reilun kokoiset, mutta mittaristo ja painikkeet vaikuttavat ja tuntuvat jotenkin turhan »muovisilta«.

Moottorin jouheva luonne ja pirteä olemus näkyy myös tehokäyrästä. Alakerroksilla tuntuvat tärinät (H-D:n tavaramerkki) kaikkoavat kierrosten noustessa moottorin kumiripustuksen ansiosta. Vaihteisto ja bensansyöttö toimivat asiallisesti. Mutta suurissa nopeuksissa ajokäytös on epävakaat. Syy on kaikesti ohjaustankoon kiinnitetty, lepakkomainen tuulisuojat. Se välittää tuulenpuuskienväristelun ohjaukseen.

Kawasaki Voyager on modernin olon, mittaristo on harkitun olon ja hallinta-

## Harley-Davidson Ultra Classic Electra Glide – Tanakkaa tourinkityyliä

Tankkerin kokoisen Harley'n helppo käsiteltävyys teki meihin vaikutuksen.



**H**-D Touring-mallisto päivitettiin 2009 uudella, jäykemmällä rungolla ja siihen sovitettulla, paremmalla jousituksella. Uudessa rungossa on puolet vähemmän osia ja hitsaus-saumoja. Suorista putkista koottu runko on 20 ja takahaarukka peräti 60 prosenttia entistä jäykempi. Runkoputket on yhdistetty kokonaisuutta jäykistävillä, erillisillä pulttiliitoksilla. Koko ajokin vääntöjäykkyys on 67 prosenttia entistä parempi. Tuntuva parannusta.

Alustan uudistukset eivät päättyneet tähän. Takarengas on leveämpi ja etupyörän läpimitta entisen 16 sijaan 17 tuumaa. Runko- ja ohjausgeometria on kuitenkin entisellään.

**MOOTTORI ON** tuttu TwinCam 96, joka toimii erittäin hyvin. Viime vuonna kiihtyvyyttä parannettiin tihentämällä toisiovetoa, eli 66-hampainen veto-pyörä korvattiin 68-hampaisella.

Harman-Kardon stereoisissa ei ole suoraa iPod kytkentäliitintä, mutta MP3 soittimen 3,5 mm pistokkeelle on – onneksi!



**Kokoisekseen yllättävän helppo käsiteltävä.** ABS-jarrut ovat hyvät ja laukuissa hyvin tilaa.



**Ohjaustankoon kiinnitetty kate aiheuttaa epävakaata suurilla nopeuksilla.** Jarrut saisi olla purevampia.



**Kuljettajat** arvostivat Ultran vakiona olevia ABS-jarruja, vaikka ne kytkeytyvät aivan liian aikaisin.



**Mittareita** on ympäriinsä kuin lentokoneen ohjaamossa. Kokonaiskuva on sekava ja lämpömittarin Fahrenheit-asteikko hämmentävä.



**ULTRA CLASSIC OLI** 2009 malliston lippulaiva, mutta 2010 se on uusi Ultra Limited, jossa on isompi moottori, 11 prosenttia suurempi vääntö ja runsaampi varustus.

# »VAIKKA OLEMME ETÄÄLLÄ OIKEAN ROUTE 66:N MAISEMISTA, ON TUNNE HYVIN SAMANLAINEN«



**OLIPA KYSEESSÄ** moottoripyörät tai surffailu, niin aina pitää olla hauskaa... Elämähän on ihmisen parasta aikaa!

painikkeet tasokkaat. Motarilla Kawa etenee vakaasti. Kookas kate suojaa hyvin, vaikkakin aiheuttaa melkoisen tuulivastuksen. Jarru- ja kytkinkahvat ovat H-D:n tavoin isot ja toimivat hyvin, mutta vaihteisto kolistelee ikävästi. Ymmärrämme, jos Kawasakin mielestä loistoristeilijän vaihteiston on oltava »karkean miehinen«, mutta emme ole samaa mieltä.

Suurin vaihde eli kuutonen on selkeä ylivaihde. Jos sillä aikoo ohittaa jonkun, on syytä tehdä ensin viisivuotissuunnitelma.

Moottorin luonteen osalta Kawasakin tehokäyrä kertoo selvästi sen, mitä koeajat kokevat; moottori on parhaimmillaan matalilla kierroksilla ja vääntö hiipuu nopeasti kierrosten noustessa, eli pyörä sopii levolliselle kuljettajalle. Moottori myös täristää eniten, joskaan tutina ei ole häiritsevän voimakasta.

Kawasakilla on ärsyttävä mieltymys bensa-asemiin. Sen bensatankki on muita pari litraa pienempi, joten bensamäärän varoitusvalo tuntuu aina syttyvän ennen ajoaikaan. Kun lisäksi mittariston »jäljellä olevan matkan« -näyttö vaikuttaa elävän omaa elämäänsä, oli tuskallisen vaikea ajoittaa kolmikon tankkaukset järjestyksessä kohdalleen.

Päivän ehdoton tähti on Victory Vision. Nautimme ajoasennosta, pehmeästä satulasta ja siitä, että tuulilasin asentoa voi säätää ajon aikana sekä huippuluokan hallintakytkimistä. Muita kahta tuntuvasti pirteämpi moottori vastaa hyvin kaasuun ja on luonteeltaan uskomattoman joustava. Se kehrää upeasti ja käy pumpulimaisen tasaisesti.

**STEREOT MOOTTORIPYÖRÄSSÄ** voivat tuntua vähän naurettavalta, koska mielestämme moottorin laulu on parasta matkamusaa. Pari päivää loistoristeilijän ohjaamossa muutti asenteita. Tylsät motaritaipaleet ovat oikein siedettäviä, kun istuu nojatuloissa ison katteen suojassa ja korvissa raikuu Peter Tosh, Chisu tai Ylen Ykkösen Maailmanpolitiikan arkipäivää.

Victoryssa on parhaat stereot; siisti kokonaisuus, sujuva toimintojen hallinta ja laadukas äänentoisto. iPod kytkeytyy suoraan katteessa vasemmalla olevaan lokeroon ja kappalevalinta hoituu ohjaustangossa olevalla valintapainikkeella.

Kawasakin stereot on asennettu kuin kiireellä jälkikäteen. Ällistyttävää, että 2009 jkr siihen ei ollut saatavilla toimivaa iPod-kaapelia. Radiovastaanotto sitä vastoin on moitteeton, kuten myös äänentoisto.

## Kawasaki VN 1700 Voyager – Ketterän vakuuttava japanilainen sumosportti



Vaikka painoa on yli 400 kiloa, selvittää Voyager maantien kurvat kunnialla.

**K**awan risteilijämallistoa päivitettiin 2009. Iskutlavuutta suurennettiin pidentämällä isku 95 millimetristä 104 milliin. Halkaisija on entiset 102 mm, eli moottori on pitkäskuinen. Tämä rauhoittaa käyntiä ja tuo lisää vääntöä – 15 prosenttia enemmän kuin VN 1600 moottorissa – mutta samalla vähentää kierrosheikkyyttä.

Voyagerin 6-portaisen vaihteiston suurin vaihde on selkeä ylivaihde. Bensansyöttö on Kawasaki EVT eli käytännössä »ride by wire« -järjestelmä, jossa tietokone tunnustelee kaasukahvan asentoa ja liikettä sekä muita arvoja säätäen läppärunkoja ja bensansyöttöä näiden perusteella.

**MUUTA UUTTA** on hiilikuituvahvisteinen vetohihna, joka on kapeampi kuin edeltäjässä.

Stereon äänentoisto on asiallinen ja käsittely selkeää. iPodille on pistoke, mutta vaikka malli on ollut pitkään myynnissä, ei siihen vielä testin aikoihin Ruotsissa ollut saatavilla liitäntäkaapelia.



**ABS:IN** lisäksi Voyagerissa on yhdistelmäjärrut eli jarrupoljin aktivoi myös etujarrun. Järkevä turvallisuustekijä tällaisissa moottoripyörissä.



**Bensan**, ajonopeuden, kierrosluvun ja veden lämpötilan viisarinäyttöjen keskellä on ajotietokone ja sen alla stereosoitin.



**VOYAGER ON SELVÄSTI** muotoiltu jenkkimakuun. Kokonaisuus on laadukkaan oloinen, joskin joissain kohdin osien »muovisuus« on hiukan häiritsevää, kuten stereolaitteiston etupaneeli.



Tukeva, viihtyisä, hyvä tuulisuoja, tilavat laukut ja ennen muuta oikein hyvät ABS-jarrut.



Varustelu osin arkista. Reagoi liian voimakkaasti kaasukahvan ääriasetoihin. Törkeän änekäs vaihteisto.



Harleyn stereot ovat maineikkaan Harman-Kardonin käsialaa. Äänen-toisto on ok, mutta iso puute on, ettei iPodille ole suorakytkentää ja omaa lokeroa! Sen sijaan iPodin kaapeli pitää kytkeä stereoihin ja soittimen joutuu sijoittamaan katteen sivulokeroon. Tämä kuvaa hyvin teknisen kehityksen huimaa vauhtia viimeisten viiden vuoden aikana. CD-soitin autostereoisissa on nykyisin yhtä kivikautinen oivallus kuin c-kasettisoitin 90-luvun alussa.

Victory oli lumonnut testikuskit jo täysin kun luovimme Ruotsin länsirannikon surffikeskukseen, Varbergiin. Ikävä kyllä, parhaat paikat Apelviken ja Träslövsläge olivat tyynen kelin vuoksi pläkänä. Suuntasimme siis tuttuun kreikkalaiseen Zorba-ravintolaan. Vasta ruokapöydässä tajusimme, että koskaan aiemmin emme ole olleet samanpituisen ajomatkan jälkeen yhtä virkeitä. Rentouttavaa moottoripyörämatkailua.

**ME SURFFAAJAT** olemme melkein ilmatieteen asiantuntijoita, joten pari seuraavaa päivää surffailimme enemmän sääsivustoilla kuin vedessä. Sopivia tuulia odotellessa luovimme moottoripyörillä Varbergin ympäristön hienoja mutkateitä.

Ajossa H-D Ultran iso etu on matala painopiste, mutta etujousitus pohjaa helposti kovassa jarrutuksessa. Näin on, vaikka ABS-jarrut ovat vakiona, mikä on erittäin hyvä asia. Parempi purevuus olisi paikallaan, jarrut vaativat melkoisesti sormivoimaa. Saman toteaa myöhemmin Tobias Petersson suljetulla lentokentällä suorituskykymittausten yhteydessä.

Kawasaki on selvästi vakaampi, mutta astinlaudat tapaavat tiehen helpommin kuin Harrikassa. Jarrut ovat huippua, ja kiitokset jälleen ABS-järjestelmästä. Takajousitus on hyvin pehmeä ja pohjaa helposti. Kun ottaa huomioon Kawan mittasuhteet, ison koon ja painon, sen ajokäytös saa kehuja Akullan pyökkimetsissä kiemurtelevilla teillä.

Victory Vision jatkoi suvereeniin tyyliin. Vaikka etupyörään on toisinaan vaikea saada tuntumaa, on Victory huippuvakaa myös mutkateillä. Jarrut toimivat loistavasti ilman ABS-järjestelmääkin. Se tulee kuitenkin olemaan vakiona Suomeen syksyllä 2010 tulevissa Vision-pyörissä, joten ei hätää.

Lopulta tuulet tulevat! Pyörät parkkiin, leijat ja liinat paikalleen, ja surffailimme pari tuntia sydämen kyllyydestä. Sitten sullomme varusteet sivulau-

## Victory Vision Tour – Vakaa ja viihtyisä kuin luotijuna



Jäykän rungon ja hienon jousituksen ansiosta Vision on erittäin suuntavakaa ja tasapainoinen.

**V**ictory on sangen uusi yhdysvaltalainen valmistaja, se vietti 10-vuotisjuhla 2009. Emoyhtiö Polaris on tunnettu moottorikelkoista ja mönkäreistä.

Alumiinipalkkirungon kantavana rakenteena oleva kaksisylinterinen, 1731-kuutioinen (106 kuutiotuuma) Freedom 106 V-moottori on tehtaan omaa tuotantoa. Isoksi V-twiniksi moottori käy erittäin tasaisesti ja tehon ulostulo on tasaisen joustavaa.

Rungon lisäksi kotelorakenteinen takahaarukka on alumiinipalkkia, joten koko paketti on erittäin vääntöjäykkä ja suuntavakaa.

**PERUUTUSVAIHDE** tuli valinnaisvarusteeksi 2009. Samalla tehostettiin mittariston valaisua ja xenon-ajovaloa säädettiin syttymään vasta kun moottori käynnistyy, eikä kun virta kytketään. Ajon jälkeen ajovaloa pitää kuitenkin sammuttaa erikseen, muutoin se imee helposti mehut akusta. Tehokkaampi akku olisi mielestämme paikallaan.



Victoryn yhdistelmäjärryissä ei ole ABS-järjestelmää. Silti niissä on hyvä tuntuma ja purevuutta.



**Selkeän mittariston** keskittetyt näytöt kertovat olennaiset tiedot yhdellä silmäyksellä. Ajotietokone ja iPodin ohjausjärjestelmä ovat parhaasta päästä.



**VICTORY KERÄSI KATSEITA** pysähdyspaikoilla. Ajossa oli Premium Comfort-varusteltu erikoismalli, jossa on muun muassa lämpökahvat ja stereon ohjausjärjestelmä.



**BIKE testi**  
CUSTOM TOURING

kuihin ja kun Ruotsin länsirannikolla ollaan, haukataan rapuvoileivät ennen kotimatkaa.

Kurssi kohti kotia, vakionopeuden säätö päälle ja lisää ääntä stereoihin. Surffausviikonloppu oli kaikin puolin oikein onnistunut. Moottoripyörät toivat meidät mukavasti perille ja pitivät kanssamme hauskaa mutkateillä – JiiHaa!

**VISION TOUR** osoitti kiistatta, että Victory on tosissaan ja hallitsee hommansa. Moottori, bensansyöttö ja vaihteisto ovat terävintä kärkeä, samoin kuin ajomukavuus. Hallintakytkimet ja mittaristo ovat huipputasoa. Victory on eittämättä risteilijäluokan ehdoton uusi lippulaiva. Lisäksi se panostaa selvästi tulevaisuuteen, eikä ratsasta menneisyyden mielikuvilla.

Harley-Davidson sitä vastoin osaa nostalgiatrippailun. Ultra Classic Electra Glide on mielikuvan mittainen, leppoisaan maisemista nautiskeluun sopiva risteilijä. Ajomukavuus ja moottorin pirteä käytös oli kaikkien mieleen, mutta hintatasoon nähden yksityiskohtien viimeistelyssä on toivomisen varaa.

Kawasaki VN 1700 Voyager on tuhansia euroja Ultraa edullisempi ja

viimeistelyltään selvästi parempi. Se on kiistatta järkevä sijoitus. Ajomukavuus on asiallinen, samoin kuin alusta ja ajotuntuma, mutta vätysmäinen moottori on näin painavan purjehtijan heikoin lenkki.

Kumpikaan näistä kahdesta ei kuitenkaan yllä Victory Vision Tour Premium Comfortin tasolle, se on tämän luokan uusi kuningas isolla Kirjaimella! ★



»YLIVERTAINEN TULOKAS«

Vaikka Ultra Classic Electra Glide on tämän XXXL-kolmikokoon helppo käsiteltävä, niin valintani painottuu varustelun laadukkuuteen, teknisiin yksityiskohtiin ja tasapainoisuuteen. Victory on kaikin puolin täysin yliver- tainen tässä ryhmässä.

STEFAN SÖDERBERG



»TUNNELMAA EI VOI KOPIOIDA«

Harikka on kaupungissa kokoisekseen ällistyttävän helppo käsiteltävä, mutta stongaani kiinnitetty kate tekee siitä kuitenkin aavistuksen epävakaa suurilla nopeuksilla. Moottorin mukava potku saa minut kuitenkin valitsemaan sen aidon ja alkuperäisen».

KAROL MACHATA



»VICTORY MUUTTAA KÄSITYKSIÄ«

Vision Tour muuttui ajon myötä aina vaan paremmaksi. Aluksi se oli kömpelön oloinen möhkö, mutta 1500 kilon jälkeen oikein mukava matkanketijä. Ottaisin sen mielusti mukaan lomamatkalle. Lisäksi oivatoimisten stereoiden säätö on helppoa.

MAGNUS JOHANSSON

»EI EPÄILYSTÄ, KUKA ON KUNKKU«



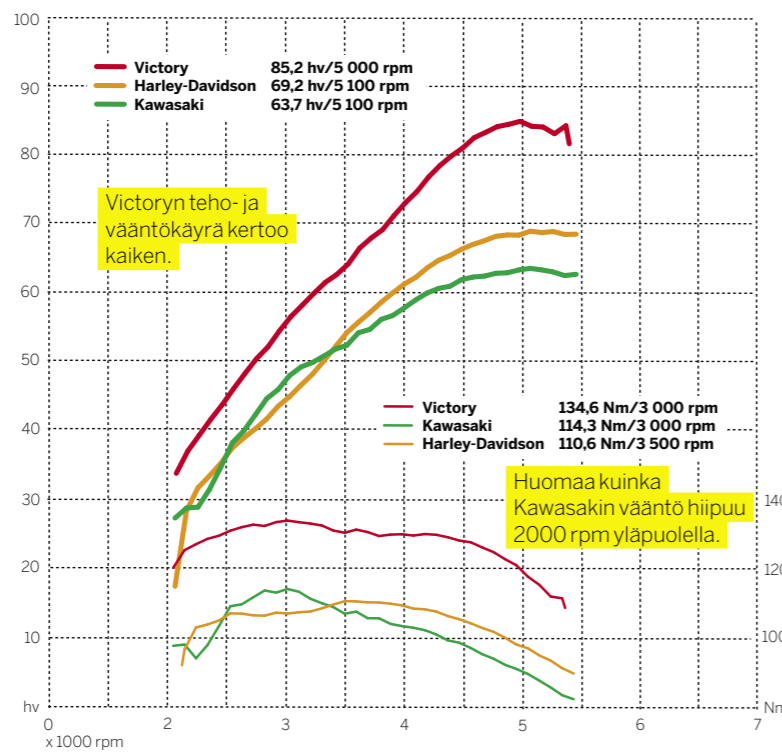
**YLIVERTAINEN!**  
**VICTORY NÄYTTÄÄ**  
**KAAPIN PAIKAN**

### Matkustajan näkökulmasta

**Ultra Classic** on erittäin mukava. Satula on hyvällä korkeudella ja jalat rentoina. Suurenmoinen selkänoja ja vähäinen ajojiima, koska istut hyvin kuljettajan suojassa. Matkustaja voi myös säätää takaämyriä äänen voimakkuutta.

**Voyagerissa** ei ole takaämyreitä tai äänen voimakkuuden säätöä. Matalan selkänojan vuoksi sangen ahdistava istuma-asento. Kyynärpäille on kuitenkin oikein hyvät tuet.

**Vision Tourin** matkustaja istuu korkealla, joten ajojiima riepottelee sen mukaisesti ja rasittaa niskaa. Selkänojan kovaääniset tekevät istumasta vähän epämukavan. Istuma-asento ei ole paras mahdollinen, mutta takaämyrit ja niiden äänen säätö on plussa. Hyvät käsikahvat kovaan vauhtiin.

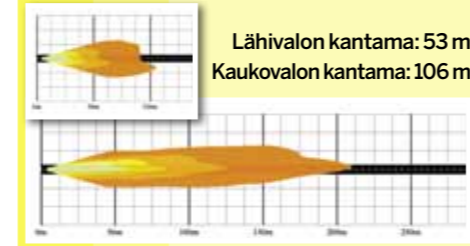


**Takapyörätehot** mitattu Dynojet-jarrupenkissä Honda Cityn toimesta Tukholmassa.

**BIKE ILMOITTAA** aina takapyörästä mitatun tehon, joka on aina vähäisempi kuin ulostuloakselista mitattu, koska tuloksessa on mukana myös voimansiirron aiheuttama tehohäviö.

### Harley Ultra Classic

Kolmikön parhaat ajovalot ja muutenkin hyväksyttävät. Valokeila on leveä ja epäsymmetrisyys hyvä. Lähivalo voisi silti olla parempi.



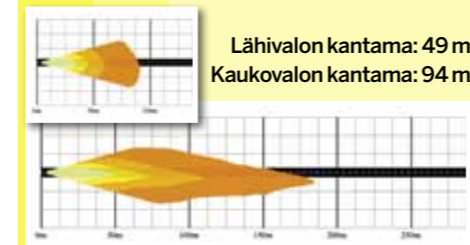
### Kawasaki Voyager

Epäsymmetrisyys on vakuuttava, mutta kantama jättää toiveen sijaa. Tältä osin suurlta valmistajalta odottaisi parempaa.

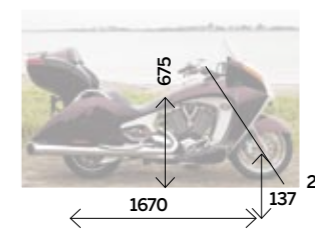
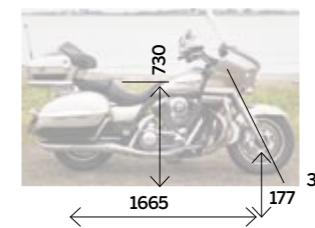
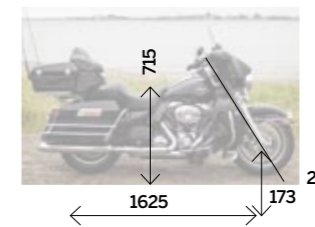


### Victory Vision Tour

Victoryn ajovalo on myös luokansa parhaimmistoa, joskin epäsymmetrisyys saisi olla suurempi.



### Pyörien fyysiset mitat



**»HYVÄT AJOVALOT TEHOSTAVAT TURVALLISUUTTA«**

### Bike testaa moottoripyörien valot

Mittaamme valokeilan leveyden ja pituuden, mutta myös valotehon muutamasta kohtaa.

Jokainen mittaus käsittää 15 miljoonaa mittausravoa. Valotehoa mitaavassa kamerassa on optinen suodatin, jonka ansiosta sen spektrin herkkyys on lähes silmän luokkaa. Yllä olevat kuvat vastaavat siis sitä, mitä silmä näkee.

Bike on ainoa moottoripyörälehti, joka mittaa myös ajovalot. Täällä Pohjolassa ajovalo on tärkeä, sillä koko ajokauden huomioon ottaen luonnonvalo on vuorokauden aikana rajallisesti. Hyvä ajovalo on turvallisuustekijä. Olemme mitanneet ajovaloja jo muutaman vuoden ja voimme vain todeta, että erot pyörien välillä ovat melkoiset. Jos otetaan vertailukohdaksi autojen ajovalot, niin esimerkiksi Volvo V70:n lähivalot ylittävät 76 metriin ja kaukovalot 235 metriin. Tähän asti paras mittaamamme moottoripyörän ajovalo on vuosimallin 2008 Yamaha R1:ssä, jossa lähivalo ylittää 89 metriin ja kaukovalo 173 metriin.

#### Valoteho

- >15 lux
- 7 lux
- 3 lux
- 1 lux

Kantama kauko- ja lähivaloilla on 3 luxia eli se vastaa valomäärää, joka riittää havaitsemaan edessä olevat kohteet.

### Bikepisteet. Vain yksi voittaa.

	HARLEY	KAWASAKI	VICTORY
<b>Moottori</b>			
Huipputeho	12	10	16
Vääntömomentti	14	14	17
Huippunopeus	12	12	14
Kiihtyvyys	11	11	14
Roll-on (6. vaihde)	10	10	13
Moottoriluonne	15	12	16
Tärinä	12	10	16
<b>Yhteensä:</b>	<b>86</b>	<b>79</b>	<b>106</b>
<b>Voimansiirto</b>			
Kytkin	16	16	17
Vaihteisto	13	10	14
Välitys	12	10	15
<b>Yhteensä:</b>	<b>41</b>	<b>36</b>	<b>46</b>
<b>Runko ja jousitus</b>			
Ohjaus	14	12	10
Vakaus	10	13	16
Käsiteltävyys	13	10	8
Etujousitus	10	12	14
Takajousitus	8	8	13
<b>Yhteensä:</b>	<b>55</b>	<b>55</b>	<b>61</b>
<b>Turvallisuus</b>			
Jarruteho	12	16	12
Jarrutehon annostelu	10	13	14
Vakaus jarrutuksissa	10	11	14
Maavara	10	8	12
Paino	6	6	4
<b>Yhteensä:</b>	<b>48</b>	<b>54</b>	<b>56</b>
<b>Mukavuus</b>			
Ajoasento	16	16	14
Ajomukavuus	15	14	18
Aerodynamiikka	10	10	12
Mittaristo/hallintalaitteet	12	15	18
<b>Yhteensä:</b>	<b>53</b>	<b>55</b>	<b>62</b>
<b>Maantie</b>			
Kulutus	7	8	9
Toimintasäde	16	15	18
Matkustajamukavuus	18	15	16
Valot	12	9	9
<b>Yhteensä:</b>	<b>53</b>	<b>47</b>	<b>52</b>
<b>Kaikkiaan:</b>	<b>336</b>	<b>326</b>	<b>383</b>

### Raha, järki ja tunteet

**Aina kun arvostelomme** moottoripyörien ominaisuuksia, lähtökohtana on itse tuote, ei sen hinta. Annemme tuki lisäpisteitä ABS-jarruille, koska meistä ne kohentavat tuntuvasti tämän kokoluokan moottoripyörän käyttäjän turvallisuutta. Kuten näkyy, Victory lyö kilpailijat kanveesiin. Se on mielestämme ehdottomasti paras tuote lähes joka osa-alueella.

**Mutta pistetaulukosta** ei näy sellaisia tekijöitä kuten tunne ja olemus, joilla lienee suuri merkitys tämän kaltaisissa moottoripyörissä. Siksi kannattaa tehdä kunnan koeajo ennen lopullista ostopäätöstä.

**»TUNNETTA JA TUNNELMAA EI VOI PISTEYTTÄÄ«**



## Tekniset tiedot. Kaikissa itsesäätyvät venttiilit.

		ULTRA CLASSIC	VN1700 VOYAGER	VISION TOUR PREMIUM
Yleistiedot	Hinta	36 067,65 €	26 658,74 €	Ilmoitetaan elokuussa
	Maahantuoja	Sumeko Oy Puh. 030 650 50 www.harley-davidson.fi	Sumeko Oy Puh. 030 650 50 www.kawasaki.fi	Brandt-Polaris Oy Puh. 020 775 7200 www.victory.fi
	Takuu	2 vuotta	2 vuotta	2 vuotta
	Värvivaihtoehdot	Useita vaihtoehtoja	Titaani/musta	Punainen, sininen, musta
	Mittaristo	Nop. kierr. lämp. bensa	Nop. kierr. lämp. bensa.	Nop. kierr. lämp. bensa.
Vaihteisto/moottori	Moottori	V2, 4-tahti, ilmajäähd.	V2, 4-tahti, nestejäähd.	V2, 4-tahti, öljy/ilmajäähd.
	Venttiilimekanismi	OHV, 2 vent/syl	SOHC, 4 vent/syl	SOHC, 4 vent/syl
	Poraus/isku	95,3/111,1 mm	102/104 mm	101/108 mm
	Iskutilavuus	1584 cm <sup>3</sup>	1700 cm <sup>3</sup>	1731 cm <sup>3</sup>
	Puristussuhde	9,2:1	9,5:1	9,4:1
	Huipputeho (ilmoitettu)	82 hv/5200 rpm	74 hv/9500 rpm	94 hv/4500 rpm
	Huippuvääntö (ilmoitettu)	127 Nm/3500 rpm	135 Nm/2000 rpm	148 Nm/3250 rpm
	Ruisku	50 mm	42 mm	45 mm
	Venttiilinsäätöväli	Autom.(hydr.vent.nostimet)	Autom.(hydr.vent.nostimet)	Autom.(hydr.vent.nostimet)
	Käynnistysjärjestelmä	Sähkö	Sähkö	Sähkö
Runko/jousitus	Vaihteita/Kytkin	6 / monilevy, märkä	6 / monilevy, märkä	6 / monilevy, märkä
	Toisiovento	Hammashihna	Hammashihna	Hammashihna
	Runko	Teräsputki	Teräsputki	Alumiini
	Etuhaarukka	Teleskooppi 41,3 mm	Teleskooppi 45 mm	Teleskooppi 46 mm
	Jouston pituus	117 mm	140 mm	130 mm
	Säätö	-	-	-
	Takahaarukka	Ilma-avust. vaimennin	2 x ilma-avust. vaim.	Monovaim.
	Jouston pituus	76 mm	80 mm	120 mm
	Säätö	Jousen esijänn.	Paluu 4-asent.	Jousen esijänn.
	Paino/renkaat	Etujarru	2 x 300 mm, 4-mäntäp.	2 x 300 mm, 4-mäntäp.
Takajarru		300 mm, 4-mäntäp.	300 mm, 2-mäntäp.	300 mm, 2-mäntäp.
Eturengas/vanne		130/80-17,3"	130/90-16,3,5"	130/70-18,3"
Takarengas/vanne		180/65-16,5"	170/70-16,4,5"	180/60-18,5"
Paino ajokunnossa		n. 425 kg	n. 406 kg	n. 350 kg
Bensatankki		22,7 litraa	20 litraa	22,7 litraa

## Mitatut arvot. Huippunopeutta lähes 200 km/h.

		ULTRA CLASSIC	VN1700 VOYAGER	VISION TOUR
Penkki	Teho			<b>Vahvin!</b>
	Huipputeho takapyörältä	69,2 hv/5500 rpm	63,7 hv/5900 rpm	<b>85,2 hv/4400 rpm</b>
	Huippuvääntö takapyörältä	111 Nm/3000 rpm	114,3 Nm/2500 rpm	<b>134,6 Nm/2100 rpm</b>
	Teho/painosuhte (tankattuna)	0,17 hv/1 kg	0,16 hv/1 kg	<b>0,21 hv/1 kg</b>
Suorituskyky	<b>Kiihtyvyys</b>			
	0-100 km/h (s)/ matka (m)	6,58/104,99	6,57/108,56	<b>6,35/99,31</b>
	0-150 km/h (s)/ matka (m)	15,66/432,16	17,82/516,50	<b>14,12/377,92</b>
	0-400 m (s)/nop (km/h)	14,86/148,20	14,96/142,68	<b>14,64/152,09</b>
	0-1000 m (s)/nop (km/h)	28,20/170,08	28,94/161,42	<b>26,87/189,91</b>
	<b>Kiihtyvyys, suurin vaihde</b>			
	60-100 km/h (s)/ matka (m)	8,75/194,57	9,30/207,81	<b>6,65/147,18</b>
	60-120 km/h (s)/ matka (m)	14,01/355,74	14,16/356,42	<b>10,18/255,19</b>
	60-140 km/h (s)/ matka (m)	21,35/621,84	21,76/632,20	<b>14,40/408,32</b>
	<b>Jarrutusmatka</b>			
100-0 (m)	48,8	<b>41,41</b>	47,85	
Muut arvot	<b>Todellinen nopeus mittarin näyttäessä</b>			
	50/100/150 km/h	50/97/144 km/h	51/98/141 km/h	50/99/150 km/h
	Huippunopeus (todellinen)	175,1 km/h	164,9 km/h	<b>192,16 km/h</b>
	<b>Paino</b>			
	Paino tankattuna	407,0 kg	<b>405,6 kg</b>	414,4 kg
Kulutus	<b>Kulutus</b>			
	Keskimääräinen (testiajossa)	<b>Janoinen...</b> 8,0 litraa/100 km	7,5 litraa/100 km	6,8 litraa/100 km
	Toimintasäde (testiajossa)	283 km	265 km	334 km

## Täyttä vauhtia

**Suoritusarvot** mitattiin lentoken-tällä. Koska ryhmän huippunopeudet ovat sängen alhaiset, mitataan normaalin 60-160 km/h kiihtyvyyden sijaan kiihtyvyys 60-140 km/h välillä. Huomaa kuinka Kawasaki loistaa jarrutuksissa, ero muihin melkoinen!

