

LYNX COBRA 747 TOTALTEK

JANNE TAPIO SNOWCROSS BY EMIL ÖHMAN

TEXT STEFAN SUND | FOTO EMIL, JANNE OCH ANDERS WESTERGREN



FOTO: ANDERS WESTERGREN

En mästars mestarskoter totalreoverad till sin forna skönhet av en annan mästare!

Sällan har väl en snöskoter fått så här mycket stjärnglans på en gång, eller på en gång, det har tagit sin tid! Vår forne världsmästare i skotercross Emil Öhman från Älvsbyn som la hjälmen på hyllan efter säsongen 2015 har jobbat frenetiskt i garaget i 300 timmar för att förverkliga detta bygge! Detta trots att han blivit pappa och är pappaledig under denna tid, har han fått ihop det. På sommarhalvåret har dock fokus legat på att både skruva rallycrossbil åt farbror Mats Öhman och köra själv i klass 1 för 2wd-bilar med sin pappas bil. 2017 körde han tre SM-deltävlingar av sex men kom ändå på en 5:e plats totalt! Bilen han kör är en BMW E82 (1-serie) med 3,2 liters sugmotor från Volvo på 407 hästar, det i en bil som väger 1130 kilo körklar med förare på plats. Det är dock inte bestämt om Emil kommer fortsätta att köra själv. Han känner att han är hjälpt av att ha kört skotercross.

– Jag minns känslan när man för länge sedan körde på isiga banor med skotern där man

behöver bra trotteltkontroll och det känns precis som att köra bilen på regniga banor, säger Emil. Det var lite kurios om Emil, åter till det otroliga bygge som han åstadkommit!

ÅRET VAR 1996

Janne Tapio fick den här fabrikskobran av Lynx till säsongen -96 och det blev också sista säsongen på Cobra för Lynx. Det var då inte en "standard" snowcross Cobra som de flesta andra crossförarna körde på utan en specialare med många egenheter vad det gäller både material, speciallösningar, vikt och fördelning av vikten. Janne körde bland annat NM på den här skotern vilket han sopade hem med enkelhet, före bland annat Emils farbror Mats Öhman. Tapio körde i den värsta Racing 750-klassen där det i princip var fritt fram för modifikationer så länge man höll sig under 750 kubik.

– Om jag tittar tillbaka på resultaten från 1996 kan jag se att jag vann EM, Skandinaviska mästerskapen och finska- med den här skotern, säger Janne som däremot inte kan minnas var någon av tävlingarna gick av

stapeln.

Motorn som Lynx stoppade ner i dessa maskiner var i grunden en Rotax 670 som finska TotalTek sedan jobbat med för att skapa en betydligt starkare 740-kubikare.

Sedan dess har skotern tagits över av andra crossåkare och antagligen gått några säsonger till på banorna innan den verkar ha hamnat hos någon som kört på vatten innan den fallit i glömska.

För några år sedan var Janne Tapio och körde enduro i Norge och råkade se något väldigt speciellt efter vägen!

– Jag hittade det här chassit av en ren slump, det var verkligen speciellt att hitta det mitt ute i ingenstans. Vi var och körde motorcyklar i Norge och körde förbi ett litet ställe som heter Sirbma. Jag tittade på höger sida av vägen när vi körde efter en grusväg och såg en stor hög med gamla snöskoterchassin, kanske 10 stycken. Jag tog en noggrannare titt och såg en "LYNX" dekal på botten av en av de chassin som låg på fältet. Jag tänkte att det såg ut som min gamla race-maskin. Vi åkte vidare till en camping över natten och nästa dag



FOTO: ANDERS WESTERGREN

Piporna är lackade med original svart värmefärg och går till en Al-145 Totatek-ljuddämpare.



FOTO: ANDERS WESTERGREN

Janne Tapio körde till skillnad från originalet med luftburk som tog in luften högt upp på huven vilket ger ett högt insugs ljud rakt i ansiktet på föraren, vilket Tapio kan intyga.



I nordnorge lyckade Janne Tapio springa på sin gamla Cobra ute på ett fält!



Chassit var allt annat än helt när Emil började renoveringen, både krokigt och sprickor.



Allt svetsat och riktat av Emil och dessutom har delarna fått en fin puts.



Tankfäste och mall för att kunna kopiera ett till Emils andra Cobra.



Det är ett gäng bussningar och stag som sitter på en skoter och alla måste vara som nya.



Boggi- och framvagnsdelarna är pulverlackade i rätt kulör och redo för montering.



Under huven är allt kliniskt rent och snyggt, Öhlinarna syns bäst med huven öppen på en äldre Lynx.

FOTO: ANDERS WESTERGRÉN

åkte jag tillbaka och gick 50 meter ut på fältet för att titta närmare på skotrarna. Jag kände omedelbart igen maskinen, det var min gamla raceskoter från 1996! säger Janne Tapio. Janne fotade av skotern men köpte alltså inte med sig den. Han tipsade dock Robert Granberg om skotern som med hjälp av den norske storåkaren Frode Utsi såg till att den kom till Sverige. För Emils del började det på hösten 2015 när han var ute efter en Lynx 3300R, han hittade en och renoverade den. Men när han skulle ha tag på TotalTek-pipor till 670:in hittade han istället ett par som hörde till en Lynx Cobra. Han ville dock inte förstöra piporna och sätta dom i 3300:an så han köpte hela Cobran som piporna hörde till. Det var dock inte Jannes gamla maskin utan en annan som Emil ska ta tag i senare. Kring nyår i fjol frågade en kille som hört att Emil var på jakt efter TotalTek-grejer om han ville köpa en TotalTek 747 och ett chassi. Det här var Janne Tapios maskin! – Det var bara att slå till, jag hade redan missat den här maskinen en gång när den var ute till försäljning tidigare, säger Emil. Sedan årsskiftet i fjol har Emil jobbat med att färdigställa skotern till nyskick. – Jag råkade träffade Tapio efter att jag köpt den och sa att jag köpt hans skoter. Naturligtvis frågade jag om han ville köpa tillbaks den, men Janne sa att han inte skulle ha tid att fixa den och att jag kunde behålla den så skulle han hjälpa mig med både delar och information om skotern, säger Emil glatt vid minnet.

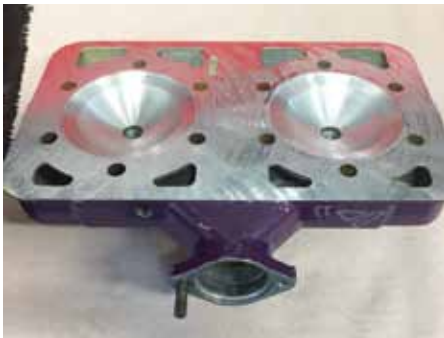
BEDRÖVLIGT SKICK

Skotern var dock precis lika risig som när Janne hittade den bakom en lada. – Ja den var väldigt risig, krokig och sprucken både här och där, men allt sånt är fixat nu. Chassiet riktat och är nu rakt och alla sprickor har jag tig-svetsat, säger Emil. Det som fanns när Emil köpte skotern var i stort sett bara chassi, styrning, båge, tank, dyna, framvagn och balja. Resten av delarna har Emil fått tag på genom idogt detektivarbete. – Jag fick reservhuven som Janne Tapio hade kvar till denna skoter plus lite extra dekalering och en omgång Öhlins-dämpare som var till just den här maskinen! säger Emil med ett leende. Han hade inte alla dekaleringar utan några på huven hade släppt så dom samt dekalerna på baljan och chassiet har Christoffer på Reklam & Skytt rekonstruerat åt Emil. För att få skotern så lik originalet som det bara är möjligt har han utgått från bilder som han sett i en finsk skotertidning som gjorde ett reportage om den och Tomi Ahmasalos fabriksmaskin. Både Janne Tapio och fabriken har ganska dåligt med anteckningar från den här tiden runt -96, det var först senare man började föra mer anteckningar om inställningar med mera. Men efter hårt arbete har Emil fått till så gott som allt på skotern. Janne körde inte som de flesta andra med 25 mm kammar utan använde istället en Camoplast-matta med 30 mm kamhöjd. Likt Ski-Doo satt inte motorn på

någon motorplatta utan hade fyra individuella motorfästen som var extra lågt placerade i chassiet, special på bland annat Tapios maskin. Cobran har även titanaxlar både för drivaxeln och variatoraxeln. Man har även bytt ut vissa andra småfästen mot aluminium istället för stål för att spara vikt och Emil har inte kompromissat alls utan gjort det som det var "original". Även piporna kommer från just den här skotern! När maskinen var ny hade den standard öppna luftfilter på förgasarna men Tapio hade istället en specialluftburk där den övre delen var i kolfiber. – Jag har återskapat denna efter bilderna i två delar, den nedre i aluminium och just nu är den övre delen gjord i tunn plast men jag ska försöka få en tillverkad i kolfiber, säger Emil. Insuget sitter högt uppe vid mätarna och Janne Tapio intygar att det brölar duktigt från insuget när man kör! På raceskotrarna gick dynan över och täckte tanken i aluminium vilket en kvinna i Emils hemby hjälpte till att återskapa. Alla boggi- och framvagnsdelar samt styre har Emil låtit pulverlacka i rätt kulör. Det gjordes hos Pite kök som också har pulverlackat Emils delar under stora delar av hans tävlingskarriär. – Det är bra att ha en donatorskoter stående när man håller på med ett sådant här projekt, säger Emil och fortsätter. Skidor som sitter på fanns även när vi körde på EVO-tiden när jag började köra 800:a, det är en aluminiumprofil och ett vanligt plastbelag. På de flesta andra maskinerna använde man dock stålprofil.



Som tur var hade Janne Tapio Öhlinare till just den här maskinen liggandes!



På 96:ans 747 använde man sig inte av lösa förbränningsrum.



Dynan är längre än Cobrans standarddyna och täcker aluminiumtanken.



Janne körde med 30 mm kammar medan många andra hade lägre på den tiden.

FOTO: ANDERS WESTERGREN



Mikuni 44 uppsvarvade till 46mm med lättare trottlar.



Med lite flyt lyckades Emil byta till sig rätt motor!



Lyckligtvis hade Tapio en extrahuv hemma i garaget! De dekaler som inte klarat sig tillverkades på nytt.

76 millimeter höga kammar och en mattlängd på nästan 4,5 meter, då ska det packas till innan man kör last!

FOTO: ANDERS WESTERGREN



” I'M REALLY REALLY HAPPY EMIL HAVE DONE SUCH A BIG PROJECT, AND BUILDING IT FROM SCRATCH BACK TO IT'S GLORY! I FEEL HONORED!”
– JANNE TAPIO

På den "vanliga" fabriksmaskinen satt kylaren längs hela tunneln, men Tapio hade bara en kylare fram för att spara vikt och så att han skulle kunna flytta upp boggin.

– Jämfört med original sitter boggin 17mm högre upp i tunneln, säger Emil efter att han mätt. Annars är boggin rent geometrimässigt ganska standard precis som en äldre PPS-boggi. Racemaskinerna hade dock nållager vid infästningarna mot tunnel och boggiskenorerna. Crosshuven som Emil fick av Tapio är gjord i tunn glasfiber istället för den i plast som satt original på en Cobra.

TOTALTEK OY

Jag hittade ett citat på nätet som lyder "Our top product, however, was in 1996 with the launch of the liquid cooled Rotax 747 that gained a legendary reputation among snowcross enthusiasts. It was used to win six consecutive European Championships by three different drivers." och det är den motorn Emil stoppade ner i Cobran. Det fanns enligt uppgift två olika 747 från TotalTek, en med och en utan slidmatning, och Emil kör med den sistnämnda.

– Jag hade ju två TotalTek 747 liggandes men ingen av dom var rätt motor då de var från -98. Seppo på TotalTek hjälpte mig att leta fram i sina register vilken motor det skulle vara i skotern. Såg en motor på nätet som hade ett lågt serienummer, det visade sig att toppen hade nummer 13 vilket var helt rätt motor! Blocket är inte uppmärkt men det borde vara Tapios då den har större insug! säger Emil. Janne körde nämligen med uppborrade VM-förgasare istället för TM-förgasarna som satt



FOTO: ANDERS WESTERGREN



TOTALTEK 747 Z -96 ROTAX 670 -93

Effekt:	150,7hp	114,2hp
Vrid:	127,9Nm	108,4Nm
Slag:	70mm	70mm
Borr:	82mm	78mm
Kubik:	740,1cc	669cc
Avgas.:	dubbelrör	Singel
Ljuddämpare:	Al-145	Al-145
Förgasare:	2xTM 41-85	2xVM 38
Lufffilter:	Twin air '96	Twin air '96



FOTO: ANDERS WESTERGREN

TotalTek 747 Z från -96 ger på 98
oktanig soppa ifrån sig fina 150,7hp
och 127,9Nm i vrid.

original. Emil bytte snabbt en av sina två 747 från -98 mot denna -96:a. Det satt nya kolvar i motorn när Emil köpte den.

– Han som fixade mina motorer när jag tävlade har bytt alla lager och riktat veven som var sned. Vi har även svetsat toppen och svarvat iordning den efter konstens alla regler, säger Emil.

Då cylindrarna är ordentligt uppfodrade och borrarade är även blocket anpassat efter detta för att de ska få plats. Toppen har inte lösa förbränningsrum som man kan tro, då det kom senare. TotalTek håller som ni kanske vet mest på med stötdämpare nu för tiden då man slutade med motortrimning ungefär när Rotax kom med sin 800:a.

– Jag såg att piporna var lite vita längst in mot cylindrarna på grund av värmen och frågade TotalTek om färgkoden de använde och målade sedan med exakt samma färg som Totaltek gjorde, säger Emil.

Killen har alltså inte tagit några genvägar i bygget utan hållit sig till original i alla lägen, även om han ibland på de senare timmarna av dygnet varit sugen på att ta en enklare väg.

Det har hittills tagit Emil 300 timmar att bygga Cobran, vilket syns, och det som är kvar att göra på maskinen är att finjustera förgasarna samt variatorerna, sedan är det bara att köra! – Jag kommer att köra den några varv på en gammaldags skoterbana någon gång i vinter. Tror inte att den kommer att köras med något mer så länge jag äger den iallafall. Kanske som masterskoter i något tävlingssammanhang eller så, men vem vet!? Men den kommer säkerligen att kunna ses på någon mäsas eller event i framtiden, avslutar Emil.

Han har ju en till handbyggd Cobra stående och när den är klar kommer iallafall den att köras med, det lovar Emil!



FOTO: ANDERS WESTERGREN

Emil Öhman kan vara stolt över
sitt grymt fina bygge som har
matching numbers rakt igenom!

FAKTA LYNX COBRA SNOWCROSS TOTALTEK 747 - 1996

Motor:	ROTAX Rave 670, trimmad och uppfodrad till 740,1 kubik av Totaltek OY.
Effekt:	C:a 150-155hk
Bränslesystem:	Mikuni 44mm uppsvarvade till 46mm med lättare trottillar.
Chassi:	Cobra Snowcross.
Broms:	Hydraulisk.
Framfjädring:	LFS (Lynx Front Suspension)
Skidor:	Aluminiumprofil med plastbelag BRP.
Spårvidd:	102cm
Boggi:	PPS
Matta (BxL):	38x320cm
Kamhöjd:	30mm
Torrsvikt:	199 kilo
Bränsletank:	Aluminium 17 liter.
Oljevolym:	Olja till slidskiva, 3% oljeblandat.
Dyna:	Lynx factory snowcross.

