

TIKKA SNOWMOBILE DYNO-TEST

DE NORSKA GUTTARNA!

TEXT MATTS TIKKA | FOTO NORRMÄNNEN & TIKKA



APEX med extra spridare för kompressor.

Hej mina skotervänner. Den här gången testar vi inget speciellt utan kollar på några av dom galna maskiner vi kört i dynon och runt Purkijaur med.

Många av dom värsta maskinerna kommer från ett glatt gäng GUTTER från Norge. Dom har på sätt och vis gjort mig till den jag är, totalt utan dom vanliga spärrarna som vanligt folk har. Mina norska vänner har alltid nått nytt på gång och andas man om ett omöjligt projekt så hakar några av dom på direkt. Så detta reportage får gå lite i dom norska färgerna. Vi skulle ha kört en Shoot Out mellan en Arctic Cat 1100 Turbo med smidd bottendel och stor turbo mot en Ski-Doo 1200 Turbo som också har smidd botten och stor turbo. Men vi har inte fått dom färdiga då jag råkade ut för en blödning inne i ena ögat. Så på ögondoktors order har jag inte fått göra nästan något annat än skrivbordsjobb (så jag har motorer på skrivbordet i kontoret nu!). Det är på bättringsvägen så hoppas snart vara igång som vanligt.

GAMLA GODINGAR

Många har också mailat och vill läsa om lite tokiga maskiner som vi kört genom åren. Flera har frågat efter småsaker man kan göra på äldre maskiner, då det är väldigt många som har renoverat upp gamla skotrar sista tiden. Jag har ju testat och modifierat snöskotrar från åttiotalet och fram tills nu. Så låt oss titta runt lite bland dom projekt jag gjort åt norrmännen, som har varit både lyckade och även mindre lyckade modifieringar.

Vi kan börja resan från början med mina vänner från Norge som besökt mig i stort sett varje år sedan 1996! Det är grabbar som Roger Jensen (galne tandläkaren), Knut Kristoffersen, Morten Garnes, Rolf Stormo och Mathias som varit med från början. Under årens lopp har mange gutter fra Norge följt med Roger Morten och Knut över gränsen och vidare till mig. Jag minns så väl första gången då dom kom på besök. Roger ringer först och undrar om jag kan fixa trippelpipor till hans nya Polaris Storm 800 -97:a. Jag har PSI pipes på hyllan till 96-modellen och säger till Roger - inga problem jag bygger om dom för det nya chassiet. Hmm, säger Roger, vi har några maskiner till -96 Thundercat M/C och XLT 600. Jag frågar hur länge jag får ha dom?

En vecka säger Roger! Det visade sig senare att Roger hade kollat runt och ingen annan firma kunde fixa alla maskiner på den tiden. Och då skulle XLT 600:an och Stormen portas också.

EN VECKA

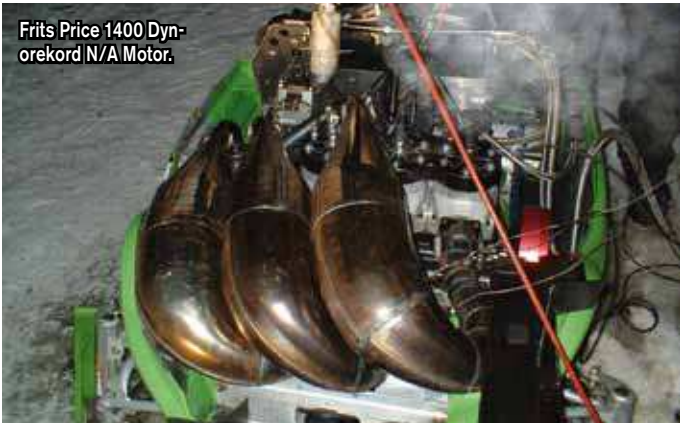
Jag säger att jag ska fixa dom, inga problem! Men det var ren lögn, detta projekt var nått helt annat och i stort sett bara problem. Vi börjar med att dynoköra Stormen och ser 136Hp/8100Rpm. Om vi börjar med -97 Stormen med nya chassiet så passar inte -96 PSI piporna alls i chassiet som är MYCKET kortare framtill. Och PSI har inga pipes färdiga till den. Ni som har byggt om pipes vet hur noga det är att inte ändra längd eller göra för snäva böjar. PSI piporna sitter som gjutna i gamla chassiet och det är ännu mindre plats i -97:an. Att bygga om en singelpipa kan vara väl så jobbigt men att få in tre pipor som är tjockare än original och helt fel form i det här trånga motorrummet ser inte ut att gå alls. Jag tar ett nattskift och börjar kapa isär PSI Lakeblaster-piporna och har efter en hel natts jobb fått in själva piporna utan ljuddämpare. Efter en dags jobb till sitter dom på plats. Vi har just dynokört Thundercatten med PSI Pipes som ökade från 161Hp/8000 till 172Hp/8200Rpm och även hunnit med Stor-



Här skruvas det i 1515 racer-maskinen.



Morten och Knut skruvar i D&D 1200:an.



Frits Price 1400 Dyn-orekord N/A Motor.



Dynotest Rogers Pro Stock Racer.

men som spottar ur sig 153Hp/8400Rpm. Men registret i Stormen är oerhört brett och det krävs bara en timmes justering av vikter och helix så går den riktigt bra. Thundercatten går som vanligt helt grymt.

XLT-maskinen blir också helt vild med PSI-piporna och en lätt portning i förhållande till den sura standardeffekten. Effekten stiger från 92Hp/8100Rpm till 121Hp/9200Rpm med ett otroligt svar i motorn.

Roger kommer ner och ska hämta maskinerna med sin grymma PickUp, en Dodge V10 (Viper-motor). Kör ner från Riksgränsen till mig i Jokkmokk på tre timmar med en RXL och en Thundercat på släpet bakom. Nu börjar problemen... -97 RXL, den modellen såldes aldrig i Sverige men till Norge togs en handfull in vill jag minnas. Jag har PSI-pipor på hyllan och chip till ECU:n, nu visar det sig att Polaris har bytt till en nyare ECU av den typ som satt på 500 EFI-maskinerna. Tur jag kollad det första dagen! Ringer PSI direkt och "Yes!" dom har just fått fram ett chip (E-Prom) till den nya ECU:n för Triple Pipes. Jag får dom att skicka chippet och några andra smådelar jag behöver på direkten. Grabbarna lämnar sin Thundercat -95 och RXL 97:an och drar iväg mot gränsen med Stormen, Thundercatten och XLT:n. Sent på nattkröken ringer Roger på en knastrig ledning och säger bara att - "Jag er kung på fjellet!", på glad norska. Han hinner också berätta att Dodge V10an hade slukat i sig tanken på 155L bensin + tre 20L dunkar! Och det bara på vägen upp från Jokkmokk till Riksgränsen, gasen i botten hela vägen förmodar jag.

PAKETET KOMMER

Följande fredag då maskinerna ska hämtas

närmar sig, och inget chip har kommit. På fredag just efter lunch ringer man från fraktfirman och säger att ett paket från PSI ligger på Kallax flygplats, ni får det nästa vecka! Nej, nej vi kommer och hämtar, svarar jag blixtnabbt. Vi åker till Luleå och hämtar paketet, piporna är redan monterade och det är bara dynokörning och variatorjustering kvar. Det tar långt in på in på kvällen innan paketet med chipset är på firman i Jokkmokk. Då har vi redan dynokört Thundercatten med PSI-piporna och då ger den 174Hp/8300Rpm och låter otroligt grovt. RXL:en tar plats i dynon och se på tusan, den går som en klocka med PSI-chippet och ger 128-129Hp/9200-9300Rpm. Maskinerna är klara just när Roger kommer in på firman, han berättar att Stormen går som en raket och kör ifrån Thundercattarna både på sjön och uppför fjället. Beror nog på att den är lättare och att registret är superbrett så motorn matar alltid med full effekt. Sen fortsätter det bara, fler och fler maskiner dyker upp varje år och vi bygger värre och värre maskiner. Jag flyttar i samma veva ut till Purkijaur och nu har det blivit ett årligt event att norskarna kommer ner på "Dyno Weekend" som brukar sträcka sig från onsdag till söndag med den ena maskinen värre än den andra. Här är ett smakprov på några maskiner som vi dynokört genom åren.

ROGER:

Storm 800 -97 153/8400Rpm
Thundercat 1000 -99 205Hp/8300Rpm
Mountaincat 1000 Turbo 270/8300Rpm
Mountaicaat 1000 Twin Turbo T-Rex 354Hp/8800Rpm
AC ZRT 1107 D&D Pro Stock -96 223Hp/9200Rpm
AC ZRT 1300 PSI Pro Stock -96

278Hp/8900Rpm
AC Firecat 910 Bikeman 194Hp/8500Rpm
AC King Cat -04 1010 167Hp/7700Rpm
AC King Cat D&D 1200 187Hp/7600Rpm
AC King Cat -05 Cutler 1000 Turbo 273Hp/7800Rpm
AC M1000 -08 Turbo 284Hp/7100Rpm
AC 1515 Racer

MORTEN:

Polaris XLT 600 -95 121/9200Rpm
Ski Doo Mach Z -99 Price 1000 251Hp/8800Rpm
Ski Doo Summit 800 -08 Turbo 227Hp/8300Rpm
Ski Doo MXZ 1000
Ski Doo Renegade 900 Turbo 305Hp/7500Rpm
(Jojje Mattssons)

KNUT:

Polaris XCR 800 Turbo 284Hp/8700Rpm
Yamaha APEX Skruv Kompressor 302p/10800Rpm

ROLF STORMO:

AC ZRT 1000 -95 205Hp/8200Rpm

MATHIAS:

AC Thundercat 1107 -99 Improved Stock 223Hp/8700Rpm

FRITS:

Price 1400 3cyl i AC ZR 900 Chassi -03 286Hp/8700Rpm

ÄTER KOLV

Roger har nu byggt en Turbo 1000 Mountaincat med en 66 Aerodyne turbosnurra. Den maskinen äter kolvar och är svår att ställa trycket på.

Roger har kört några år och den har säkert ätit ett 30-tal kolvar och 10-12 cylindrar. Under den här tiden har Roger alltid cylindrar på nikasining och kolvar köps 12 åt gången. Så här kan du inte hålla på säger jag åt honom, det är nått som är riktigt fel. Vi testar den men den är nästan omöjlig att dynoköra då Wein-kontrollvingarna är skadade (dom sköter laddtrycket i stället för en Wastegate). Vi får till nån körning runt 270Hp men med alldeles för högt laddtryck och hiskeligt mottryck i avgassystemen, det går bra i 4-5 sekunder sedan skenar avgastrycket då inte Wein-controllern kan hålla balans på laddtrycket. Dom små titanvingarna inne i avgashuset är känsliga mot mekanisk åverkan och Roger har ju skickat kolvar och ringdelar med mera genom den stackars turbon många gånger. Tillverkaren Aerodyne som numer heter Aerocharger har gått i konkurs och inga reservdelar går att köpa, så vad göra? Vi försöker laga vingarna i controllern så gott det går och justerar in klockan som styr ventilerna. Knut är den som verkligen kan justera Wein-controllern och nu går den att köra på lägre laddtryck utan haverier.

Den får gå som pölse-skuuter (korvgrillarskoter) uppe i Riksgränsen och Björkliden tills vi kommer på att vi ska ha ett riktigt Speed Run i Purkijaur. Inget mesrace på 402m, nej vi plogar 2,5 kilometer på sjön och gör sträckan. Vi mäter hastigheten vid 1000m, med en fartfålla på 20m där farten mäts ut. Där borde man hinna varva ur skiten. Roger monterar en 345-32 matta som fulldubbas. Fredrik Aittamma från Kiruna har hört om racet och vill komma med sin Yamaha RX-1 med ett av dom första turbokitten från McXpress där turbon sitter nära motorn. Vi bjuder in en hel hög snabba maskiner till racet och ett 15-tal maskiner dyker upp på tävlingen. Fredrik Aittamma kör 243Km/h och är snabbast! Rogers maskin vill inte få upp laddtrycket alls och låter inte som en 3-cyl, vi misstänker att den går på 2 cylindrar. Vi kollar senare i verkstan och ser att vevaxeln har vridit sig nått fruktansvärt, Morten kommer till mig och säger; kolla här! Han har tagit av topparna och drar runt motorn 2 kolvar kommer upp nästan samtidigt! Inte alls bra, därav det konstiga ljudet. Nu börjar planer smidas för ett race till om ytterligare sex veckor! Nu är Roger på hugget, vi funderar och jag föreslår en vanlig turbo. Då hittar Roger två 53-turbos, den mindre modellen som man körde på V-Max4 där varje turbo klarar max 250Hp. Vi beslutar att två måste bli perfekt, avgastrycket borde bli lägre. Turboaggregaten hämtas och Morten, jag och Roger bygger ett otroligt Twin Turbo-monster som vi döper till T-Rex. Till den beställs en Whal Bros Speedrun boggie och en helt slät Speedrun-matta, inga kammar alls, helt slät med massor av dubb. Fredrik Aittamma hör av sig och säger att han har en liten sponsor nu! Kan du ta hem en till av både samma matta och boggie som Roger har beställt? Ja, men vem ska betala? Det är Yamaha (den lilla sponsorn) som ska stå för kalaset! OK, delarna beställs och när jag pratar med Dave Wahl och berättar att vi ska köra 1 km så säger han bara "Guys, you must gear high!" Jag tackar för tipset, för här ska det åkas fort.

FEBRIL AKTIVITET

Rogers maskin byggs om med 85mm cylindrar



Knut och Marcus kopplar upp Polaris XCR800 Turbon.



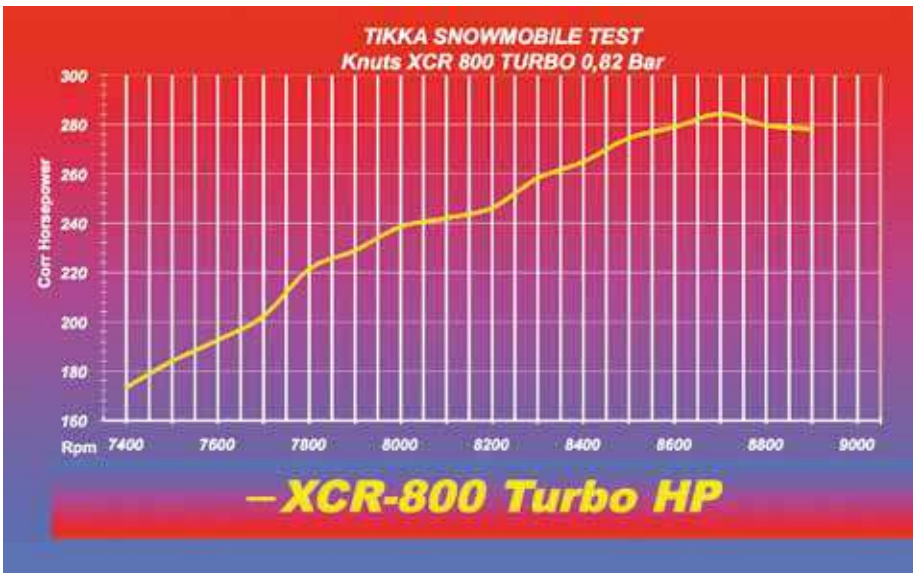
Roger skruvar i T-Rex Twin Turbon!



Rogers vevaxel är lite vriden 1.2.3 ska delas jämnt på 180 grader, kolla 2cyl är nästan lika!



Rogers M1000 Turbo Dynotestas.



(1100cc) som portas för turbo och en av mina heltoppar, Tikka Race Head, monteras. Jag svarar nya förbränningsrum för bättre virvelbildning och lägre kompression. Morten och Roger börjar med rörkrökningen. Efter ett tag tittar jag dit och fy tusan vad coolt det börjar se ut, tre pipes som går ihop i en kollektor och sen ut till dom två 53-turboaggregaten. Vidare till trycksidan ihop till intercoolern, in i tryckboxen och så in i tre förgasare. Härligt, helt fullt med rör, slangar, kablar med mera - så ska det se ut. Nu börjar det svåra med att få till Wein-controlsystemen, allt måste stämma perfekt.

Vi stoppar den i dynon som vid första försöket inte orkar hålla fast motorn. Dynon slirar iväg vid 350Hp och vi kollar trycket, den laddar runt 1 bar, vi sänker trycket till 0,6-0,7 bar och nu ger den med snö på intercoolern 355Hp/8800Rpm, det är max vad den lilla Dynamite-dynon orkar bromsa! Avgasttrycket är otroligt lågt och i stort sett samma som laddtrycket. Jag åker ut på sjön för en testrepa, han har en 345-matta som är fulldubbad, race-boggin och mattan har inte kommit ännu! Men det är vatten på sjön så jag tar vägen för skotern är extremt låg med en frontspoiler nära marken. Och nu har vi ställt på laddtrycket till runt 1,4 bar - och du milde djävul vilken acceleration, det är det absolut värsta jag någonsin varit med om! Motorn ger säkert en

bra bit över 400 hp. Jag testar några repor efter vägen och den går nått så djävulskt redan från start. Nu blir det kul att se vad den kan göra på isen med rätt boggie och matta.

DAGS FÖR TÄVLING

Tävlingen är dagen efter och Roger provar lite med den nya mattan och boggin, ett problem han upptäcker är att det ibland inte finns någon broms. Vadå undrar jag och tar skotern och testar. Kör inte så jättefort kanske 180-190 km/h och passerar målet och vidare efter den plogade isen ner mot Byxviken. Tar tag i bromsen när jag närmar mig slutet men ingenting händer, det bara glider som att kedjan gått av. Men ibland hugger det i och bromsar. Hela problemet är att dubborna måste nå ner till blankisen. I snön bromsar dom ingenting och mattan har ju inga kammar så det gäller att bromsa direkt efter målgång. Det ligger lite skarsnö kvar längst ner på bromsområdet. Vi berättar för Fredrik vad som gäller men han är inte särskilt orolig. Nu körs det från tidig morgon och jag själv har suttit och plogat 40 m brett och 2,5 km långt med diagonalblad på en Yamaha Viking! Plogade hela natten till åtta på morgonen. Marcus körde traktor med snöslunga bak och röjde bilparkering och depåområde.

Roger och Morten har varit i verkstan och bytt kedja, drevat på lite och bytt bromsar under nat-

ten. Men när han kommer på isen känns maskinen inte alls arg! Har veven vridit sig igen, trots att den är svetsad och stiftad nu. Laddtrycket vill inte upp. Vi får se när det hålls fullt lite länge. Tävlingen körs och Micke Grape kör fort med ZRT 1100 med lustgas, 234 km/h och Dysse kör 193 km/h med en F7:a! Bellis kör 198 km/h med ZR900 1010cc Big Bore, Rogers maskin laddar bara 0,3-0,4 bar och orkar bara till 210 km/h, kvällen innan laddade den direkt 1,1 bar och var helt hysterisk. Fredrik kör rekord med RX-1:an 257 km/h! Morten och Roger hittar felet på kvällen, ena armen till en av kontroll-dosorna har fått sig en smäll och böjt sig så den inte kan röra sig alls. På ena turbon står avgaserna helt öppna och inget tryck byggs upp. Fixas på 10 minuter, nu finns det laddtryck igen. Så är det med racing, precis allt måste stämma på tävlingsdagen.

KOMPRESSOR

Knut Kristofferson har en Polaris XCR 800 som nu har fått turbo. En 66 Aerodyne sitter monterad och skotern går fint, men Knut laddar inte mycket. Vi ska justera in den i dynon. Första försöket går dåligt, hinner just börja bromsa så spottar och fräser den. Det har gått en O-ring i toppen. Efter nån månad är Knut nere med den igen, nu svarar jag om förbränningsrummen till lägre komp och ändrar utformningen på själva bulan. Nu känns den helt perfekt. Vi kör först med lågt tryck, minns inte exakt, men den ger 220-225 hp/8500 rpm. XCR800-motorerna har ett grymt gassvar och det är inget fel på svaret trots kompsänkning och turbon som bromsar. Vi kör några gånger med högre och högre tryck upp mot 250 hp. Knut börjar snegla på Rogers fat med Race Fuel. In med riktigt bränsle och upp med trycket. Nu smäller det bara till i motorn. 1 bar och fy faser, över 280 hp/8800 rpm - men vi hörde nått rasslande ljud så vi avbryter. Det visar sig vara lagret i dynon som havererat, och som tur är inte motorn. Knut är nöjd och kör en hel del med skotern. Sen hör han av sig, kan du köpa en ny APEX åt mig i Jokkmokk så bygger vi om den med kompressor? Vi har själva köpt en RX-1 -03 som vi har satt en Lysholm skruvkompressor på, och Knut har året innan provkört den. Och jag kan säga att som den motorn svarar på gas finns inte i världen. APEX-maskinen köps in och jag börjar bygga på kompressorn, det ser skitcoolt ut, om ni kollar på bilderna så finns det inte mycket plats över. Dessutom snurrar APEX och RX-1 motorerna baklänges då dom har en reduktionsväxel som sänker varvet till variatorn för att remmen ska må bra. Lysholm 1200:an kan bara snurra åt ett håll så vi får sätta in en till axel och montera kompressordrivningen på andra sidan. Ett riktigt pyssel ut till få till. Vi tar ut drivningen från svänghjulet och ut genom kåpan med en tätning. Vi började köra vår egen RX-1:a med PolyV-remmar, men det går inte då dom slirar direkt, laddtrycket stiger och kompressorn börjar gå tyngre. Så kuggrem är den enda lösningen. När det är klart börjar Knut fundera, du vet hur det kan bli, lika bra vi bygger smidd motor. Så Carrillo-vevstakar och J&E lågkompkolvar beställs hem. Vi slipper då använda tjockare toppackning som förstör lite av virvelbildningen i förbränningsrummen. Kompen hamnar på 9,8:1 och för att få i mer bränsle köps en ECU från MCXpress som



Här dynokör vi Knuts APEX hos McXpress.



Apex standard vevstake och kolv till vänster och Carrillo stake J&E-kolv till vänster.



Knuts Lysholm skruvkompressor-kit.



APEX Lysholm skruvkompressor monterad.



APEX (Screw Charger) i dynon igen!



Fredriks vinnande RX4 i Jiverkstan, den är fortfarande Europas snabbaste snöskoter med 160MPH!

driver fyra extra spridare. Fungerar perfekt, ger extra bränsle direkt det kommer laddtryck och gasen är över ett visst läge. Med skruvkompressor får man laddtryck hela tiden och redan vid 4000 rpm har vi över 0,8 bar. Fatta vilket klipp det blir i motorn!

Vi dynokör skotern många gånger då vi har den hos oss i flera månader. Med 0,8 bar ger den 262 hp/10800 rpm. Vi testar med mer och mer överdrivning på kompressorn och får till slut 302 hp/10800 rpm vid 1,1 bar, men nu har vi inte drev för mer boost. Lysholmskruvar har nått som heter intern kompression, det betyder att luften skruvas ihop 1,1 bar inne i själva huset. Det är nått som bestäms då kompressorn tillverkas och går inte att ändra. Lysholm sa till oss att man inte ska köra mer än 80% av den interna kompressionen för då blir det bara varmt. Knut tar skotern och börjar köra och det tar inte lång tid innan det börjar rassla och sen är den kompressorn skuren. Den har skurit i gavlarna, alltså har rotorerna blivit för långa av värmen och tagit i gavlarna, god natt. Vi får en ny kompressor av Lysholm, nu har jag beställt den med mer spel överallt. Och nu fungerar den, nya drev har fixats till. I med drev och nu har vi 1,5 bar, men min dyno börjar få dåliga tätningar och orkar inte hålla fast motorn. Så vi får åka ner till McXpress för att få den bromsad. Nu ska vi se! Med 1,5 bar borde den ge effekt. Erik Marklund justerar insprutningen och jag kör igång hans Superflow-bänk, egentligen trycker jag bara på automatknappen, sen kör dynon själv hela bromsningen. Denna finness har vi nu också i vår egen stora dyno. Men besvikelsen är stor, motorn ger bara 282Hp, samma varv 10800, visserligen är kylvattnet till intercoolern ganska varmt men 282Hp med 1,5 bar är uselt. Erik säger att det inte går att ta i remmar eller kompressor då de blir så varma och verkar gå

tungt. Vi kom då på vad Lysholm hade sagt, inte över 80% av 1,1Bar, alltså inte över 0,9 bar med den här kompressorn. När jag fått dynon fixad kör jag igen, nu med kallt vatten till intercoolern, 295 hp. Tillbaka med 1,1 bars-drevningen och nu ger den 298 hp/10800 rpm med ljummet vatten i intercoolern. Det går alltså inte att dreva på över den interna kompressionen, då går kompressorn bara tungt och värmer luften. Knut kör sen en hel del med skotern utan problem tills vi kommer på att vi ska ladda med en stor turbo in i kompressorn med 0,8 bars drevning. Lysholm tror att det ska gå bra. Så vi drar igång men tiden blir knapp och delar saknas så projektet stannar upp och vi testar aldrig klart detta. Jag är nästan helt säker att det ska gå att blåsa rakt in i kompressorn med en turbo. Så det projektet blev bra och dåligt på samma gång, då det inte blev färdigt.

300-HÄSTARS RENEGADE

Morten Garnes är en riktigt duktig byggare av det mesta. Han svetsar allt och kan mycket vad gäller konstruktion av skotrar med mera. Han har varit här nästan varje gång norsk-gänget varit här. Han har haft med sig en Mach-Z race-maskin med Price 1000-motor och en REV 800 Turbo där jag fixade fram en lämplig Mitsubishi/Kinugawa-turbo, där han sedan själv byggde turbo-kittet. Vi körde den några gånger med olika tryck, högsta effekt jag hittar i dynofilerna är 232 hp/8300 rpm, men det är med 98 oktan. Morten har nu också en -03 Renegade 800 med Crank Shop 900-cylinderkit och turbo, den maskinen har jag bromsat många gånger då först Johan Rydström hade den, sen Jojje Mattsson och nu har Morten den. Senast vi bromsade en längre bromsning gav den 305-308 hp/7400! Huva vilket vrid, över 300 hp vid 7400-7600 rpm. Han kommer ner med den i vinter så vi får se vad den kan hosta ur sig på

riktigt. Frits kom ner med en -03 ZR 900 med en Price 1400 3-cyl motor. Den var ilsken som fan och har rekordet i bänken för sugmotorer med sina 286 hp/8700 rpm. Sen har vi kört otaliga maskiner med runt 200 hp, så dom här grabbarna har gjort att jag har fått skriva och bygga så många olika monster genom åren och är som en del av mitt liv och utveckling. Jag skulle garanterat inte haft hälften av den erfarenheten jag har nu utan "norskarna". Jag brukar ringa Roger och Morten och bolla idéer och funderingar då jag kört fast. Med deras och mitt breda kunnande finns alltid lösningar på problemen. Jag längtar och ser fram emot nästa sväng då dessa "gutter" kommer ner på Dyno Weekend. Och det kommer garanterat fler reportage från dom maskiner som dom har med sig då. Jag nämnde aldrig Rogers stora maskin som vi nu har fått att fungera lite sådär. Det är en 3-cylindrig motor byggd av ZR900 Big Bore cylindrar så volymen är 1515cc och den har en stor Turbonetics GT-K turbo och bränsleinsprutning och MSD tändsystem. Den maskinen testade vi lite i gamla dynon och då drog den dynon i botten redan vid 6500 rpm och nästan utan att turbon hade börjat ladda! Den ska vi testa om några veckor, jag får återkomma med den testen. Har så många historier från mina möten med mer eller mindre helgalna skoterentusiaster. Man trivs som fisken i vattnet med såna härliga människor.

Och ni där ute -
Ride Safe And Sober!



Här hittar ni mer info om
Tikkas tester!