

YAMAHA SNOSCOOT

UNDERHÅLLNING FÖR STORA OCH SMÅ

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Ett kärt återseende som framkallar barndomsminnen, välkommen säger vi till nya SnoScoot!

Det har länge saknats skotrar som barnen kan växa tillsammans med under en längre tid.

ANRIKT

Nu har Yamaha i samarbete med Arctic Cat tagit fram en skoter som är storleken större än de tidigare barnskotrarna med 120 kubik. Tack vare saker som både ett högre styre och dyna sitter man till och med som vuxen helt okej på den förhållandevis lilla skotern. Detta har man toppat med en större 200-kubikare och en boggi med helt okej fjädring. Vi skulle vilja säga att denna maskin fungerar för barn över åtta år som vuxit ur sin 120-kubikare och ända upp till 12-13 års-åldern, alltså inte riktigt ända fram till att man är redo för en fullstor maskin men nästan. För vi tvivlar på att en 15-åring nöjer sig med att åka runt på denna maskin när det är så nära att man ska få ta klivet över till ett riktigt monster. Enligt Yamaha är den framtagen för att passa förare

från 8 år och som är upp till 150 cm långa, vilket man verkar ha lyckats med. Namnet har fina anor från 1988 då den första Snoscooten såg dagens ljus, ni vet den där udda skapelsen som var så populär att hyra ut till barn i skidbackarna på små rundbanor. Då hade den en 80-kubiks 2-taktare under huven och var avsedd för barn från åtta år och uppåt. Den nya maskinen med 4-taktare ger ifrån sig 9,1 hästar vid 5400 varv och kan väl inte direkt beskyllas för att vara rapp. Det är lite som att köra hyrkart, när man väl fått upp farten gäller det att skala av så lite som möjligt i kurvorna för att slippa jobba upp den igen. Men då är det jag som vuxen som talar, för mina barn på nio och elva år är både effektiva och hur den byggs upp helt perfekt! Jag hade inte haft några större bekymmer med att släppa iväg dom på ett avgränsat område och njuta av lite skoteråkning med denna maskin. Det är mycket enkelt att dra igång motorn trots att det är en 4-taktare och det kan man tacka den automatiska dekompressionen för.

KONSTRUKTION

Det maximala varvtalet är kontrollerat på

elektronisk väg. Den har också "Throttle override protection" som innebär att det sitter två strömbrytare i gasreglaget, en av dessa måste alltid vara aktiverade för att man ska kunna köra, detta för att förhindra att skotern av misstag börjar driva iväg (t.ex. om gasvajern fryser fast). Motorn får sitt bränsle via en förgasare vilket alltså betyder att man behöver choka vid kallstart. Resterande drivlina består av ett traditionellt variatorsystem med både primär och sekundär och istället för ett kedjehus med kedja använder man sig även där av en rem, mycket "high tech" med andra ord.

Bromsen är placerad på drivaxeln vilket gör att man alltid kan bromsa ner farten även om drivremmen skulle gå av. Vi har dock mycket svårt att se att varken drivrem eller variatorrem skulle kunna slitas speciellt mycket på denna maskin. Snoscoot har dessutom en riktig boggi försedd med en dämpare med spiralfjäder samt en torsionsfjäder med justerbar förspänning, vilket ger ungefär 110 mm i fjädringsväg. Det är boggi och framvagn tillsammans med ergonomi som gör att lite större personer kan njuta



SnoScoot har en riktig framvagn med dubbla A-armar samt en för Yamaha unik skida. (Finns även som Arctic)



Motorn matas via en förgasare och har därför choke. Mycket lättstartad tack vare dekompression av motorn.



För en vuxen är det väldigt enkelt att komma loss med SnoScoot om man kört fast eller vill vända.



Även vi fullvuxna hade mycket roligt med dessa maskiner under provkörningarna.



Motorn mäter 192 kubik och ger ifrån sig 9,1 hästar vid 5400 varv. Notera att avgaserna går ut framåt.



Driften sker via ett riktigt variatorsystem vidare till rem-drift av drivaxeln vidare till mattan.

av åkningen med SnoScoot. Greppet mot snön sköter en Camso Cobra-matta med 25 mm höga kammar. Man har också förlängt aluminiumtunneln för att rymma den längre mattan jämfört med 120-kubikaren och dessutom försett fotstegen med hål för att få bättre fotfäste och evakuera snön.

Magneten i motorn är utvecklad för att kunna ge ström till saker som handtagsvärmarna och lyse både fram och bak. Avgassystemet har en lite lustig placering då det går ut framför motorn istället för som brukligt i buken på sidan vid höger fot. Detta tillsammans med en bra ljud-dämpare gör att ljudnivån hålls nere.

SUMMERING

Den här typen av skoter har verkligen saknats då det är ett alldeles för stort hopp mellan en 120-kubikare och låt oss säga en Yamaha Phazer. Nu är klivet upp betydligt mer naturligt och barnen behöver aldrig egentligen lämna skoteråknningen under ett antal år tills de växt i en stor maskin. Priset ligger på strax under 50 laxar, det vill säga 20 tusen mer än för SRX 120. Mycket kan tyckas men har de lika bra andrahandsvärde som småttingarna blir tappat inte så farligt. Det här är helt klart en underhållande skoter oavsett ålder och jag ska aldrig låta mina barn prova en för då blir lädret garanterat tomt... Finns naturligtvis som Arctic Cat också.

RIKTIGT UNDERHÅLLANDE!"



Boggin har en dämpare och två fjädrar med möjlighet att justera förspänningen.

FAKTA YAMAHA SNOSCOOT SRX200 -2018

Motor:	1-cyl, fläktkyld, 192cc, 4-takt, c:a 9,1 hk.
Bränslesystem:	B-24 Mikuni.
Chassi:	SRX200.
Broms:	Skivbroms.
Framfjädring:	Dubbla A-armar, Hydraulic Twin Tube. Fjädringsväg 114 mm.
Skidor:	Short ski.
Spårvidd:	77,5 cm.
Boggin:	Slide-rail, Hydraulic Twin Tube. Fjädringsväg 216 mm.
Matta (BxL):	Cobra, 254x2363 mm.
Kamhöjd:	25 mm.
Torrsvikt:	81 kg.
Bränsletank:	8,33 liter.
Oljetank:	-
Dyna:	1 up, SRX200.
Elstart:	Nej.
Backvxl:	Nej.
Pris:	49 900 kronor.
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia, www.yamaha-motor.eu

