

DAF). Däremot var det i snöskotern som den fick sitt stora genombrott och absoluta totaldominans som drivsystem. Det tekniska namnet för variatordrivningen är CVT (Continuously Variable Transmission) ibland felaktigt och förenklat namngivet till (Centrifugal Variator Transmssion).

CVT som namn eller förkortning används ytterst sällan, inte ens i Nordamerika där bokstavskombinationen har en naturligare koppling till språket. En bra variatorfunktion är en kombination av att hålla motorns varvtal så nära maxeffekt som möjligt och samtidigt få drivremmen att ändra utväxling mellan de båda variatorerna, primären och sekundären. Allt föraren behöver göra är att klämma in gasklykan i botten och släppa den när skotern kommit upp i den fart man önskar.

Normalt sett har tillverkarna kalibrerat variatorerna för att passa alla typer av körning, underlag, olika vikt på förare och ev. passagerare, lastad pulka eller kälke. Om vi belyser ett extremfall med en förare på drygt 100kg som åker efter en led med en decimeter lössnö, han drar en pulka med passagerare och har dessutom med sig matlåda, motorisborr samt två jeepdun-

kar fulla med bränsle. Faktum är att variatorsystemet fortfarande fungerar smidigt och bra, trots den tunga belastningen. Däremot så orkar den naturligtvis inte växla fullt ut med påföljd att skivorna får hög drifttemperatur eftersom drivremmen slirar något. Livslängden på remmen förkortas avsevärt under såna förhållanden och kör man konstant under dessa betingelser bör man kalibrera om drivsystemet d.v.s. variatorerna och drevningen i kedjehuset. Ett måste en sän gång är att känna till funktionen hos variatorn och dess delar för att få bra resultat.

Vi skall titta närmare på en mycket vanligt förekommande primärvariator, Polaris P-85. Den har i stort sett samma funktion som Comet eller Arctic Cat och Yamaha variatorerna. TRA-Variatorn som Lynx och Ski-Doo kör med avviker en hel del, men det lämnar vi till något senare i vinter. En snöskoter har två variatorer sammanlänkade med en drivrem tillverkad av en gummblandning och ett förstärkande cordlager (kevlar, nylon eller textil) i mitten.

Motorvariatorn, som i populärt tal kallas primären, är fastbultad på vevaxeltappens ändkona. Många experter kallar primärvariatorn för

koppling, rakt översatt från amerikanska ordet clutch, men på sätt och vis gör den mer jobb än bara som koppling. Den större variatorn, sekundären, sitter på den bakre axeln som går till kedjehusets övre drev.

**A** - Närmast på den inre skivans axel löper en rörlig skiva med en fiberbussning i centrum.

**B** - Baksidan av skivan har tre klackar där vikterna är bultade.

**C** - Spindeln eller korset är gängad på den fasta skivans axel. Korset har i ytterhörnen tre rullar som viktarmarna trycker och rullar mot. På rullarnas axel sitter utvändigt glidknappar som tar upp sidkraftens tryck mellan den rörliga skivan och korset.

**D** - En stor rund mutter låser korset, den är utformad med fördjupningar för fastdragning med specialhylsa.

**E** - Ytterst på variatorn sitter ett sexbultat lock, mellan locket och korset sitter en tryckfjäder (på bilden röd) som har en färgkombination med vilken man kan identifiera trycket.

