

Trapper Nordik



Tekniikkasivut

Kuvassa Artturi Lehtimäki, ikä 2v ja risat. Kuva otettu Kurikan Moottorikelkka Oy:n pihassa 1987, kuvan kelkka Nordik 500 GL on lähdössä Rovaniemen kelkkanäyttelyyn. Artturi putosi kuormasta silloin, mutta on nyt aloittanut armeijan jälkeen kokopäivätyöt tammi-kuun alussa 2006 Teo Lehtimäki Oy:ssä Rovaniemellä. Lisäksi olemme perustaneet uuden toimipisteen Kauhajoelle.

Historiaa

Trapper moottorikelkkojen tarina alkaa Movac Sweden yhtiöstä, joka oli Skidoon maahantuoja Ruotsissa. Siellä kehitetty moottorikelkka sai nimen Trapper 602. Sen nollasarja valmistettiin Ruotsissa ja sitten 70-luvun lopulla Polar Metal Plastin toimesta Rovaniemellä. Kun PMP meni konkurssiin, siirrettiin Trapper Kurikkaan Velsalle. Ja kun kaikkea voi sattua, Lynxin tuotanto siirrettiin Rovaniemelle. Trapperin viimeisistä osista koottiin vielä yksi sarja ja sopimus sanottiin irti. Movac oli sen jälkeen ilman omaa yksitelaista työkelkkaa. Lue Ruotsin osuudesta lisää sivu 16.

Kun Velsa muutti Kurikasta 80-luvun alussa Rovaniemelle, mukana siirtyi osa kelkkapuolen toimihenkilöistä, osa kieltäytyi kunnian ja jäi Kurikkaan. Kurikkaan jäi mm. tekn. Martti Murtomäki, joka kehitti Lynx 5900 Finlandia-mallin sekä muut ns. leveätelaiset. Ins Heikki Mikkola puolestaan kehitti Lynx 3300 mallin, sekä muut ns. kapeatelaiset. Tuotepäällikkö Pekka Saari muutti Rovaniemelle.

Kun Movac-sopimus loppui, Pekka Saari Rovaniemellä alkoi miettiä uutta kelkkamallia ja mahdollisuutta tehdä niitä Kurikassa. Movac oli valmis yhteistyöhön, samoin Starck-Johann Telko Oy, joka oli Ski-doon maahantuoja Suomessa. Lampiniemi-Marttila Ky, joka oli hiekkapuhallus ja maalausalan yritys, saatiin lupautumaan valmistajaksi. Pekka Saari aloitti suunnittelutyöt 1982-83 aikana siten, että ins Aki Hakala kehitti Trapper 6000 mallin ja tekn. Martti Murtomäki Trapper 5000 mallin iltatöinänsä. Vuoden 1983 lopulla tehtiin nollasarja molemmista malleista ja aloitettiin koemarkkinointi ja esittelyt. Näiden perusteella päätettiin tehdä yhteensä 1000 kelkkaa kaudelle 1984-85. Toukokuussa 1985 Teo Lehtimäki pestattiin tehtaanjohtajaksi. Martti Murtomäen työnantaja antoi kiellon auttaa suunnittelussa, mutta ins. Heikki Mikkola tuli illoiksi apuun ja ensimmäinen sarja saatiin alkuun.

Talvi 1985 oli aina helmikuulle saakka vähäluminen ja erittäin kylmä. Liian paljon kelkkoja jäi pihaan odottamaan toimitusta ja niinpä omistajien ja pankin neuvotteluissa päätettiin lopettaa valmistus ja jatkaa eri suunnitelmilla seuraavalla kaudella. Alkoi kovat neuvottelut Bombardierin ja Starck-Johann Telkon kanssa. Niin siinä sitten kävi, että ne yhteisomistuksessa perustivat joint venture yhtiön, joka sai nimen Kurikan Moottorikelkka Oy. Tehtaan johtajana jatkoi Teo Lehtimäki ja toimitusjohtajaksi nimettiin Olli Tulokas, Starkkin autoryhmän johtaja Lahdessa.

Kaudelle 1986 piti kelkat pistää ihan uusiksi, syynä alkava vienti Pohjois-Amerikkaan uuden omistajan avulla. Niinpä Trapper 500 GL oli paljon muita työkelkkoja edellä kehityksessä. Mm. HPDE- alapohja, jota muut eivät vielä uskaltaneet ottaa työkelkkoihin. Samasta aineesta tehty istuinrunko jne. SSCC-normien pohjalta tehtiin kaikki testit ja parannukset. Niinpä Nordik 50 ja Nordik 60 olivat valmiit Pohjois-Amerikan markkinoille. Niissä ei ollut pohjoismaisiin malleihin muuta eroa kuin kytkin. Bombardier halusi omansa niihin, kun taas Trappereissa käytettiin IBC kytkintä.

Kaikki meni niinsanotusti putkeen, kunnes eräs ruotsalainen kanootin valmistaja pisti uhkavaatimuksen heidän rekisteröimästä Trapper nimestä. Pyyntö oli miljoona markkaa, johon ei suostuttu ja niin otettiin Bombardierin käyttämä Nordik nimeksi.

Sitten 80-luvun lopulla Valmet, joka omisti Nordtrackin Rovaniemellä, otti yhteyttä Olli Tulokkaaseen ja ilmoitti haluavansa myydä Lynx tehdään. Sitä ennen oli Bombardierin Laurent Beaudoin käynyt tutustumassa Rovaniemen tehtaaseen. Kauppahan siitä syntyi. Järjestelyjen jälkeen Kurikan Moottorikelkka Oy muutti nimensä Scanhold Oy:ksi ja Nordtrack Oy sekä ruotsalainen Ockelbo olivat sen tytäryhtiöitä. Se oli aivan uskomaton juttu siihen aikaan!

Muutama vuosi siinä tehtiin yhdessä töitä. Vuoden 1989-90 aikana Kurikassa kehitettiin uudet kelkkamallit 540 ja 550E sekä hiottiin 300R eteenpäin. Uudet mallit 540 ja 550E olivat melko uskalias askel uuden ulkonäön sekä istuinrunkototeutuksen kannalta ja sellaisenaan melkoinen tuotekehitysponnistus pieneltä tehtaalta. Työntekijöitä oli 35 henkilöä ja tehtaalta tuli ulos 1800 kelkkaa vuositasolla.

Taloudellinen lama maailmassa kouraisi kelkkakauppaa ja myös valmistajia kovalla kädellä vuosina 1991-93. Markkinat menivät alas ja ryhmästä lakkautettiin ensialkuun Ockelbon tehdas. Tuotantoa siirrettiin Rovaniemelle ja osa Kurikkaankin korvaamaan laman vuoksi alentunutta tuotantoa. Näytti myös siltä, että pieni Kurikan tehdaskin saattaisi olla uhattuna ja vuoden 1991 alussa kysyin esimieheltäni tätä asiaa ja hän myönsi sen olevan mahdollista. Otin lopputilin ja perustin oman yrityksen, Teo Lehtimäki Oy:n, tehtaanjohtajan tehtäviäni jatkoi ins. Jouni Rouru.

Kelkkojen valmistus jatkui Kurikassa ja 300R:n pohjalle kehitettiin 377R-malli, jossa oli 2-syl. Rotaxin 377 moottori. sekä levennetty raideväli sekä muutamia muita uutuuksia. Myös 540 ja 550E mallien tuotanto jatkui ja niitä kehitettiin, joskin alhaisemmalla tuotannon tasolla. Ohessa valmisteltiin uusiakin malliajatuksia mutta ne odottivat paranevia taloudellisia aikoja.

Laman syövereistä ei näkynyt -92 ja vielä -95 merkkiäkään noususta ja Starckjohann-Teko halusi myydä osuutensa Scanhold Oy:stä pois, joka uuden lain myötä oli mahdollista. Bombardier osti Starckjohannin osuuden Scanhold Oy:stä. Bombardier omistajana katsoi asioita molemmat kädet voimakkaasti ruorissa Koska markkinoiden tarpeet olivat tasolla, jonka täyttäminen oli mahdollista yhdenkin tehtaan voimavaroin ja olemassa olevalla kapasiteetillä, oli päätös Kurikan tehtaan lopettamisesta edessä.

Jouni Rourun tehtäväksi jäi siirtää tehtaan vaihto-omaisuus ja paperit Rovaniemelle. Kelkan valmistus loppui siihen Kurikassa. Jouni Rouru oli muutaman kuukauden Rovaniemellä, lähti uusiin haasteisiin, ensi Etelä-Suomeen, siitä eteenpäin Saksaan sekä Kanadaan, joiden kautta kotiutui Camoplast Finntrack Oy:n toimitusjohtajaksi Tampereelle keväällä 2004.

Trapper 5000 1984, 1985

Rotax 377

09-751
09-751-01
09-751-02
09-751-04
35-505
841-80237
840-80238
09-167
09-165
08-101
35-6206
35-6207NR
01-1560
01-154

Rotax 447

09-752
09-752-01
09-752-02
09-752-04
35-505
841-8124
840-8124
09-167
09-165
08-101
35-6206
35-6207NR
01-1560
01-154

mäntä, std
mäntä, 0,25 ylikoko
mäntä, 0,50 ylikoko
mäntä, 1,00 ylikoko
männäntäpin laakeri
tiivistesarja, täydellinen
tiivistesarja, yläpää
kampiakselin tiiviste
kampiakselin tiiviste
pakoputken tiiviste
kampiaks. laakeri, 2 kpl
kampiaks. laakeri
käynnistimen jousi
käynn. korjaussarja

03-7000 primer
03-7311 suodatin
tankkiin
08-103 kaasarin
korjaussarja
08-100 kaasarin
tiiviste
07-10010 kaasarin
kumi

Sähköosat

05-B8

sytytystulppa

01-15402

jännitteensäädin

01-15416

tasasuuntaaja, E-mallit

01-14311

puola

01-14340

CDI yksikkö

35-15235 jarrupala

15-0513A

kytkin

14-00

toisio

var.

32-11 suksi-

muovi

31-01, 31-02

31-03

Vuotsolainen

MM215

MM176

ohjain-

kisko

35-6205N

vetoaks.

laakeri

36-01 vaihdel.

tiiviste

37-01

vetopyörä

9-hamp.

04-5372

tela

50 x 372 cm

38-02 solki

38-03 solki

40-4715

etujousi

30-01 liuku

30-601 liuku

20-135

pyörä

135 mm

40-4721

takajousi

20-155

pyörä

155 mm

20-108

pyörä

108 mm

35-6205N

35-62058

telaston

laakerit

00-510 tuulilasi

Jouko Knuutila

12-01

vetokoukku

37-01

hammas-

pyörä 9

hamp.

11-11

taka-

akseli

Huom 1: Katso osien kuvat **päälueettelosta**.

Huom 2: Tehtiin 100 kelkkaa **Rotax 447** moottorilla, myyntiesitteistä poiketen.

Huom 3: Takapyörä **37-01** voidaan korvata laakeroidulla **20-5286** pyörällä

Huom 4: Kokonaan muoviset telaston pyörät oli vain tämän vuoden mallissa

Huom 5: Bensatankit valmisti Dynoplast Pyrkijä Turussa.

Trapper 6000 1984, -85, -86

Rotax 503

09-741 mäntä, std
09-741-01 mäntä, 0,25 ylikoko
09-741-02 mäntä, 0,50 ylikoko
09-741-04 mäntä, 1,00 ylikoko
09-741-06 mäntä, 1,50 ylikoko
35-505 männäntäpin laakeri
841-8162 tiivistesarja, täydellinen
840-8162 tiivistesarja, yläpää
09-167 kampiakselin tiiviste
09-165 kampiakselin tiiviste
08-101 pakoputken tiiviste
35-6206 kampiakselin laakeri, 2 kpl
35-6207NR kampiakselin laakeri
01-1560 käynnistimen jousi
01-154 käynn. korjaussarja

Sähköosat

05-B8 sytytystulppa
01-15416 tasasuuntaaja
01-14311 puola
01-14340 CDI yksikkö

00-6000
tuulilasi

03-7000 primer
03-7311 suodatin tankkiin
08-103 kaasarin
korjaussarja
08-100 kaasarin tiiviste
07-10010 kaasarin kumi

05-15235
jarrupala

15-0513A
kytkin
14-00
toisiovari.

12-01
veto-
koukku

37-01 hammas-
pyörä, 9 hamp.

20-135 telaston
pyörä 135 mm

41-535
telijousi

04-6372

tela

38-02 solki

37-01 vetohammas-
pyörä 9 hamp.

35-6205N vetoaks.
laakeri

36-01 vaihdelaat.
tiiviste

MM215
MM176
ohjainkisko

32-11 suksimuovi
31-01, 31-02,
31-03
Vuotsolainen

Huom 1: **35-6205N**, kaikki alustan laakerit ovat tätä kokoa, myös taka-akselin laakerit
Huom 2: 1984 mallissa telapyörät ovat peltilaippojen välissä, tuote **37-06**
Huom 3: 1985 mallin kokomuoviset telipyörät vaihdettiin vuonna 1986 **37-06** pyöriin
Huom 4: Takahammaspyörä **37-01** voidaan korvata laakeroidulla **20-5286** pyörällä
Huom 5: Telamatot valmisti Oy Nokia Ab ja omistajan vaihdoksen jälkeen Skega Ab.

Trapper 500 GL 1986

Rotax 447

09-752 mäntä, std
 09-752-01 mäntä, 0,25 ylikoko
 09-752-02 mäntä, 0,50 ylikoko
 09-752-04 mäntä, 1,00 ylikoko
 35-505 männäntapin laakeri
 841-8124 tiivistesarja, täydellinen
 840-8124 tiivistesarja, yläpää
 09-167 kampiakselin tiiviste
 09-165 kampiakselin tiiviste
 08-101 pakoputken tiiviste
 35-6206 kampiaks. laakeri, 2 kpl
 35-6207NR kampiaks. laakeri
 01-1560 käynnistimen jousi
 01-154 käynn. korjaussarja

Sähköosat

05-B8 sytytystulppa
01-15402 jännitteensäädin
01-15416 tasasuuntaaja, E-mallit
01-14311 puola
01-14340 CDI yksikkö



Huom 1: Katso osien kuvat **pääluettelosta**.

Huom 2: Takapyörä **37-01** voidaan korvata laakeroidulla **20-5286** pyörällä

Huom 3: Kaikki HPDE osat valmisti Lokari Yhtiöt Raumalla.

Trapper 500 GL 1987, 1988

Rotax 447

09-752 mätä, std
 09-752-01 mätä, 0,25 ylikoko
 09-752-02 mätä, 0,50 ylikoko
 09-752-04 mätä, 1,00 ylikoko
 35-505 männäntapin laakeri
 841-8124 tiivistesarja, täydellinen
 840-8124 tiivistesarja, yläpää
 09-167 kampiakselin tiiviste
 09-165 kampiakselin tiiviste
 08-101 pakoputken tiiviste
 35-6206 kampiaks. laakeri, 2 kpl
 35-6207NR kampiaks. laakeri
 01-1560 käynnistimen jousi
 01-154 käynn. korjaussarja

1987



03-7000 primer
 03-7311 suodatin tankkiin
 08-103 kaasarin korjaussarja
 08-100 kaasarin tiiviste
 07-10010 kaasarin kumi

12-01
 vetokoukku

00-500 tuulilasi

35-15235 jarrupala

15-0513A
 kytkin

1988

14-00
 toisio var.

11-11
 taka-
 akseli

37-01
 hammas-
 pyörä 9
 hamp.

20-135
 pyörä
 135 mm

40-4715
 etujousi

35-6205N
 vetoaks.
 laakeri
 36-01 vaihdel.
 tiiviste
 37-01
 vetopyörä
 9-hamp.

32-11 suksi-
 muovi
 31-01, 31-02
 31-03
 Vuotsolainen

20-155
 pyörä
 155 mm

20-108
 pyörä
 108 mm

40-4721
 takajousi

MM215
 MM176
 ohjain-
 kisko

04-5372

tela
 50 x 372 cm
 38-02 solki
 38-03 solki

30-01 liuku
 30-601 liuku

35-6205N
 35-620258
 telaston
 laakerit

Sähköosat

05-B8 sytytystulppa
 01-15402 jännitteensäädin
 01-15416 tasasuuntaaja, E-mallit
 01-14311 puola
 01-14340 CDI yksikkö

Huom 1: Katso osien kuvat **päälueettelosta**.

Huom 2: Takapyörä **37-01** voidaan korvata laakeroidulla **20-5286** pyörällä

Trapper 600 E

1987, 1988

Rotax 503

09-741 mäntä, std
09-741-01 mäntä, 0,25 ylikoko
09-741-02 mäntä, 0,50 ylikoko
09-741-04 mäntä, 1,00 ylikoko
09-741-06 mäntä, 1,50 ylikoko
35-505 männäntäpin laakeri
841-8162 tiivistesarja, täydellinen
840-8162 tiivistesarja, yläpää
09-167 kampiakselin tiiviste
09-165 kampiakselin tiiviste
08-101 pakoputken tiiviste
35-6206 kampiakselin laakeri, 2 kpl
35-6207NR kampiakselin laakeri
01-1560 käynnistimen jousi
01-154 käynn. korjaussarja

Sähköosat

05-B8 sytytystulppa
01-15416 tasasuuntaaja
01-14311 puola
01-14340 CDI yksikkö

1987



- Huom 1: **35-6205N**, kaikki alustan laakerit ovat tätä kokoa, myös taka-akselilla.
Huom 2: Takahammaspyörä **37-01** voidaan korvata laakeroidulla **20-5286** pyörällä.
Huom 3: Keltainen konepeitto on kaikissa 1987 malleissa.
Huom 4: Vuoden 1988 malleista alkaen tulivat suksimuovit vakiona kaikkiin malleihin.

Nordik 500 GL 1989, 1990

Rotax 447

09-752

09-752-01

09-752-02

09-752-04

35-505

841-8124

840-8124

09-167

09-165

08-101

35-6206

35-6207NR

01-1560

01-154

mäntä, std

mäntä, 0,25 ylikoko

mäntä, 0,50 ylikoko

mäntä, 1,00 ylikoko

männäntäpin laakeri

tiivistesarja, täydellinen

tiivistesarja, yläpää

kampiakselin tiiviste

kampiakselin tiiviste

pakoputken tiiviste

kampiaks. laakeri, 2 kpl

kampiaks. laakeri

käynnistimen jousi

käynn. korjaussarja

Sähköosat

05-B8 sytytystulppa

01-14340 CDI yksikkö 1989

01-14341 CDI yksikkö 1990

01-14355 puola

01-15416 tasasuuntaaja

1989



00-500 tuulilasi

1990

12-01 veto-
koukku

03-7000 primer

03-7311 suodatin tankkiin

08-100 kaasarin tiiviste

08-103 mikunin korj.sarja

07-10010 kaasarin kumi

05-15235

jarrupala
sarja

15-0513A
kytkin

11-11
taka-
akseli

37-01 taka-
hammas-
pyörä 9 h.

04-5372 tela

38-02 solki

38-03 solki

30-01 liuku

30-601 graf.
liuku

40-4721 takajousi

40-4715 etujousi

35-6205N veto-

akselin laakeri

36-01 vetoaks.

tiiviste

MM215

MM176

ohjain-

kisko

32-11 suksimuovi

31-01, 31-02,

31-03

Vuotsalainen

20-108 pyörä 108 mm

20-135 pyörä 135 mm

20-155 pyörä 155 mm

35-6205N, 35-62058

telaston laakerit

Huom. 1: Teo Lehtimäki keksi ja kehitti tämän **32-11** suksimuovin 1987 aikana. Starck-johann-Telko Oy haki sille patenttia, jota ei myönnetty, koska hakemus tehtiin väärin perusteilla. Näin tuotteesta tuli julkinen, eikä patenttia voitu enää hakea oikeilla perusteilla. Teo Lehtimäelle tämä oli henkilökohtainen että taloudellinen menetys.

Huom. 2: Takahammaspyörä **37-01** voidaan korvata pyörällä **20-5286**.

Huom. 3: Katso tuotteet päälueetelosta, tuotenumerot löydät näiltä sivuilta.

Nordik 600 SLE 1989-1992

Rotax 503

09-741 mäntä, std
 09-741-01 mäntä, 0,25 ylikoko
 09-741-02 mäntä, 0,50 ylikoko
 09-741-04 mäntä, 1,00 ylikoko
 09-741-06 mäntä, 1,50 ylikoko
 35-505 kampiakselin laakeri
 841-8162 tiivistesarja, täydellinen
 840-8162 tiivistesarja, yläpää
 09-167 kampiakselin tiiviste
 09-165 kampiakselin tiiviste
 08-101 pakoputken tiiviste
 35-6206 kampiakselin laakeri
 35-6207NR kampiakselin laakeri
 01-1560 käynnistimen jousi
 01-154 käynn. korjaussarja

Sähköosat

05-B8 sytystulppa
 01-15416 tasasuuntaaja
 01-14311 puola
 01-14340 CDI yksikkö 1989
 01-14341 CDI yksikkö 1990-

1989



00-500
tuulilasi

12-01
vetokoukku

03-7311 suodatin
tankkiin
 08-103 kaasarin
korjaussarja
 08-100 kaasarin
tiiviste
 07-10010 kaasarin
kumi

05-15235
jarrupalat

15-0513A
kytkin

37-01
takahammas
pyörä 9 h.

Telamatto
erikoismatto,
ei saa kuin
alkuperäisenä

30-01 liuku
30-601

40-4721 takajousi
40-4715 etujousi

20-108 pyörä 108 mm
 20-135 pyörä 135 mm
 20-155 pyörä 155 mm

37-01 veto-
hammas-
pyörä 9 h.
 36-01 veto-
akselin tiiviste

32-11 suksimuovi
 31-01, 31-02, 31-03
Vuotsalainen

MM215
MM176
ohjainkisko

Kaikki alustan laakerit **35-6205N, 35-620258**

Huom. 1: Telamatto on erikoismalli, jota saa vain alkuperäisenä Skidoo-kauppialta.
 Huom. 2: Tämä kelkka oli ominaisuuksiltaan hyvä vetäjä, luja ja hiljainen. Miellyttävä kumppani vaativissa olosuhteissa. Moni on katunut jälkeensä, kun on luopunut tästä kelkasta. .

Nordik 500 PSSE 1989, 1990

Rotax 447

09-752

09-752-01

09-752-02

09-752-04

35-505

841-8124

840-8124

09-167

09-165

08-101

35-6206NR

35-6207NR

01-1560

01-154

mäntä, std

mäntä, 0,25 ylikoko

mäntä, 0,50 ylikoko

mäntä, 1,00 ylikoko

männäntäpin laakeri

tiivistesarja, täydellinen

tiivistesarja, yläpää

kampiakselin tiiviste

kampiakselin tiiviste

pakoputken tiiviste

kampiaks. laakeri, 2 kpl

kampiaks. laakeri

käynnistimen jousi

käynn. korjaussarja

Sähköosat

05-B8 sytytystulppa

01-14340 CDI yksikkö 1989

01-14341 CDI yksikkö 1990

01-14355 puola

01-15416 tasasuuntaaja

00-500 tuulilasi

03-7000 primer

08-101 kaasarin tiiviste

08-103 mikunin korjaussarja

03-7311 suodatin

tankkiin

07-10010 kaasarin kumi

12-01 veto-
koukku

05-15235

jarrupala

sarja

kytkin

15-9513B,
e-mallit

11-11

taka-
akseli

37-02 taka-
hammas-
pyörä 10 h.

04-5382 tela

30-00 liuku

38-02 solki

38-03 solki

40-4721 takajousi

40-4715 etujousi

35-6205N veto-
akselin laakeri

36-01 vetoaks.
tiiviste

20-108 pyörä 108 mm

20-135 pyörä 135 mm

20-155 pyörä 155 mm

35-6205N, 35-620258

telaston laakerit

37-02 veto

hammas-
pyörä 10 h.

Huom. 1.

MM kiskot-
ei ole

Huom. 1: Tähän sukseen ei voi asentaa normaalikonstein Vuotsolaisia, mutta: käytä esim. 31-02, 20 cm Vuotsolaisia. Ota suksen omat pohjaraudat pois, käytä esim.

MM279 rautoja, joissa on pitkät pultit. Laita filmivanerisoiro suksen ja Vuotsolaisen väliin, poraa keskelle suksea pohjaraudalle reiät ja käytä vain yhtä rautaa keskellä suksea. Voit viimeistellä suksen ja muovin välisen tilan vaahtouretaanilla. Toimii hyvin.

Huom. 2: Takahammaspyörä 37-02 voidaan korvata pyörällä 20-5288.

Huom. 3: Katso tuotteet päälueetelosta, tuotenumerot löydät näiltä sivuilta.

Huom.4: Tämä malli on maailman ensimmäinen erillisjousitettu leveätelainen kelkka.

Nordik 300 1989, 1990

Rotax 253

09-741

09-741-01

09-741-02

09-741-04

09-741-06

35-505

841-8123

09-169

09-167

35-6206NR

01-1560

10-154

mäntä std

mäntä 0,25 ylikoko

mäntä 0,50 ylikoko

mäntä 1,00 ylikoko

mäntä 1,50 ylikoko

männäntapin laakeri

tiivistesarja, täydell.

kampiakselin tiiviste

kampiakselin tiiviste

kampiakselin laakeri

käynnistinjousi

käynnistimen korj.srj

Sähköosat

05-B8

01-14340

01-14341

01-14310

01-15406

sytytystulppa

CDI yksikkö 1989

CDI yksikkö 1990

puola

jännitteensäädin



Huom. 1: Tämän kelka telassa on joko 79 tai 80 puikkoa. Sellaista telaa ei enää valmisteta. Telan **04-3392**, jossa on 78 puikkoa, voi asentaa tähän kelkkaan seuraavalla tavalla: telaston joustava jatko, ns. linkku, on kiinnitetty 5 mm ruuveilla alumiinikiskoon. Irrota ruuvit ja siirrä linkkua yksi reikäväli eteenpäin. Lyhennä alumiinikiskosta ylimääräinen pala pois. Nykyiset matot eivät veny enää niin paljon kuin vuonna 1990 tehdyt. (paitsi venäläiset)

Huom. 2: Takapyörä 1989 mallissa on **20-190**, 190 mm pyöreä pyörä, kun taas 1990 mallissa se on 11 hampainen hammaspyörä, **20-5287**.

Huom. 3: Historiaa. Nordik 300 kehitettiin Tundra ELT:n tilalle. ELT mallia jatkettiin Kurikan Moottorikelkassa parina talvena. Uusinta uutta oli siihen aikaan HPDE muovinen kuomu, jonka raaka-aineeseen sekoitettiin vähän kumia. Kuomusta tuli luja mutta haittapuolena mainittakoon ettei pintaan tartu teipit eikä maali.

Nordik 540 1991, 1992, 1993

Rotax 503

09-741	mäntä, std
09-741-01	mäntä, 0,25 ylikoko
09-741-02	mäntä, 0,50 ylikoko
09-741-04	mäntä, 1,00 ylikoko
09-741-06	mäntä, 1,50 ylikoko
35-505	kampiakselin laakeri
841-8162	tiivistesarja, täydellinen
840-8162	tiivistesarja, yläpää
09-165	kampiakselin tiiviste, 2 kpl
08-101	pakoputken tiiviste
35-6207NR	kampiakselin laakeri, 3 kpl
01-1560	käynnistimen jousi
01-154	käynn. korjaussarja

Sähköosat

05-B8	sytytulppa
01-14341	CDI yksikkö
01-14311	puola
01-15416	tasasuuntaaja, E-mallit
01-15406	jännittäjä



Kaikki alustan laakerit **35-6205N, 36-620258**

Huom 1: Liukukiskoprofiili on sattuman ja vahingon takia isompi kuin muissa Nordik malleissa. Silloinen alumiiniprofiilin toimittaja lähetti vahingossa karkaisematonta profiilia joka ei kestänyt prototyypeissä. Se tapahtui Nordik 500 PSSE testeissä 1988. Niinpä profiilia suurennettiin ja vaikka virhe huomattiin, päätettiin pitää iso profiili myös tulevien vuosien malleissa. Ei kuitenkaan Nordik 600 sarjassa.

Huom 2: kuvan kelkan omistaa **Pentti Kemppainen**, Sodankylä. Hän testasi poikansa Tapion kanssa kaikki kelkat vuodesta 1987 alkaen. (Oi niitä aikoja, tuli Sodankylän kairat tutuiksi, ja aina huonolla kelillä. No, paistoi se aurinkokin.)

Nordik 550 1991, 1992, 1993

Rotax 503

09-741 mäntä, std
09-741-01 mäntä, 0,25 ylikoko
09-741-02 mäntä, 0,50 ylikoko
09-741-04 mäntä, 1,00 ylikoko
09-741-06 mäntä, 1,50 ylikoko
35-505 kampiakselin laakeri
841-8162 tiivistesarja, täydellinen
840-8162 tiivistesarja, yläpää
09-165 kampiakselin tiiviste, 2 kpl
08-101 pakoputken tiiviste
35-6207NR kampiakselin laakeri, 3 kpl
01-1560 käynnistimen jousi
01-154 käynn. korjaussarja

Sähköosat

05-B8 sytystulppa
01-14341 CDI yksikkö
01-14311 puola
01-15416 tasasuuntaaja, E-mallit
01-15406 jännittäjä

03-7000 primer
03-7311 suodatin
tankkiin
08-104 mikunin
korjaussarja

05-15235 jarru-
palasarja

15-9513B
kytkin

Suksimuovi ja
ohjainkisko:
Iso ongelma

04-5382 tela
38-02 solki
38-03 solki

20-108 pyörä 108 mm
20-135 pyörä 135 mm
20-155 pyörä 155 mm

40-4715 etujousi

20-5288 taka-
hammas-
pyörä, 10 h.

11-11 taka-
akseli

30-00 liuku-
kisko, iso
aukko.

04-550 tuulilasi

12-01 veto-
koukku



Kaikki telaston laakerit **35-6205N, 35-620258**

Huom. 1: Tämä kelkka muotoiltiin yhdessä Lahden taideteollisen oppilaitoksen kanssa.

Huom. 2: Liukukiskoprofiili on oma iso profiili.

Huom. 3: Suksimuovit ovat ongelma. Rakenna suksi kuten neuvottu PSS-mallin kohdalla.

Nordik 300 R 1991, 1992

Rotax 253

09-741 mäntä std
 09-741-01 mäntä 0,25 ylikoko
 09-741-02 mäntä 0,50 ylikoko
 09-741-04 mäntä 1,00 ylikoko
 09-741-06 mäntä 1,50 ylikoko
 35-505 männäntäpin laakeri
 841-8123 tiivistesarja, täydell.
 09-169 kampiakselin tiiviste
 09-167 kampiakselin tiiviste
 35-6206NR kampiakselin laakeri
 01-1560 käynnistinjousi
 10-154 käynnistimen korj.srj

Sähköosat

05-B8 sytytystulppa
 01-14341 CDI yksikkö
 01-14310 puola
 01-15406 jännitteensäädin



00-300 tuulilasi

03-7000 Primer
 03-7311 Suodatin,
 tankkiin
 08-10020 kaasarin kumi
 08-103 mikunin korj.sarja
 07-10023 kaasarin kumi

12-01 veto-
 koukku

05-15235 jarru
 palasarja

15-0151C kytkin

11-12
 taka-
 akseli

20-5287
 takahammas-
 pyörä 11 h.

40-4716
 takajousi

20-155 pyörä 155 mm
 20-135 pyörä 135 mm
 20-108 pyörä 108 mm

37-01 veto-
 hammas-
 pyörä 9 h.

36-01 vaihdel.
 tiiviste
 35-6205N
 vetoakselin
 laakeri

MM215
 MM176
 ohjain
 kisko

32-11 suksimuovi
 31-01, 31-02
 31-03
 Vuotsolainen

04-3392 tela

38-03 solki

38-02 solki

Telaston laakerit: 35-6205N, 35-620258

30-01
 30-601
 liuku-
 kisko

Huom. 1: Tämän kelkan telassa on joko 79 tai 80 puikkoa. Sellaista telaa ei enää valmisteta. Telan **04-3392**, jossa on 78 puikkoa, voi asentaa tähän kelkkaan seuraavalla tavalla: Telaston joustava jatko, ns. linkku, on kiinnitetty 5 mm ruuveilla alumiinikiskoon. Irrota ruuvit ja siirrä linkkua yksi reikäväli eteenpäin. Lyhennä alumiinikiskosta ylimääräinen pala pois. Tämän päivän matot eivät veny enää niin paljon kuin vuonna 1990 tehdyt, ei tarvita niin paljoa säätövaraa.
 Huom. 2. Vaihdelaatikon osat ovat vaikeasti saatavia ja kalliita, huolla ja säädä säännöllisesti, muista synteettinen öljy.

Nordik 377 R 1993

Rotax 377

09-751 mäntä, std
09-751-01 mäntä, 0,25 ylikoko
09-751-02 mäntä, 0,50 ylikoko
09-751-04 mäntä, 1,00 ylikoko
35-505 männäntapin laakeri
841-80238 tiivistesarja, täydellinen
840-80238 tiivistesarja, yläpää
09-165 kampiakselin tiiviste
08-101 pakoputken tiiviste
35-6207NR kampiaks. laakeri, 3 kpl
01-1560 käynnistimen jousi
01-154 käynn. korjaussarja

Sähköosat

05-B8 sytytystulppa
01-14341 CDI yksikkö
01-14311 puola
01-15406 jännitteensäädin

00-377 tuulilasi

03-7000 Primer
03-7311 Suodatin,
tankkiin
08-10020 kaasarin kumi
08-103 mikunin korj.sarja
08-100 kaasarin tiiviste

12-01 veto-
koukku

05-15235 jarru
palasarja

15-0148C kytkin

11-12
taka-
akseli

20-5287
takahammas-
pyörä 11 h.

40-4716
takajousi

20-155 pyörä 155 mm

20-135 pyörä 135 mm

20-108 pyörä 108 mm

37-01 veto-
hammas-
pyörä 9 h.

36-01 vaihdel.
tiiviste
35-6205N
vetoakselin
laakeri

MM215
MM176
ohjain
kisko

32-11 suksimuovi
31-01, 31-02
31-03
Vuotsolainen

04-3392 tela

30-00
liukukisko
Huom!!

38-03 solki

38-02 solki

Telaston laakerit: 35-6205N, 35-620258

Huom. 1: Tämän kelkan telassa on joko 79 tai 80 puikkoa. Sellaista telaa ei enää valmisteta. Telan **04-3392**, jossa on 78 puikkoa, voi asentaa tähän kelkkaan seuraavalla tavalla: Telaston joustava jatko, ns. linkku, on kiinnitetty 5 mm ruuveilla alumiinikiskoon. Irrota ruuvit ja siirrä linkkua yksi reikäväli eteenpäin. Lyhennä alumiinikiskosta ylimääräinen pala pois. Tämän päivän matot eivät veny enää niin paljon kuin vuonna 1990 tehdyt.

Huom. 2: Historiaa. Tämä 377R on viimeinen kelkka, joka kehitettiin Kurikassa. Tavoite oli saada isommalla koneella hyvät ominaisuudet ummenkulkuun, jossa myös onnistuttiin hyvin. Miellyttävä ajaa eikä niin kiikkerä kuin edeltäjänsä Nordik 300 ja 300R.

Trapper 602

Historia

Trapper 600, Rotax 440 moottorilla ja Rotaxin 1+1 vaihdelaatikolla, vuosimalli 1978-79, valmistaja Polar Metal Plast Oy, Rovaniemi. (PMP). Tuotantopäällikkö Jussi Tapio.



Seuraava malli Trapper 600, uusi malli ja design, 440 Rotax ja 1+1 vaihdelaatikko. Valmistettiin Kurikassa Velsa Oy:ssä, Lynxin pajassa. Tällöin oli Teo Lehtimäki materiaalipäällikkönä ja sai ensimmäisen kosketuksen Trapperiin. Vuosi 1979 Sitten tuli 1980-1981 malli Trapper 602, Rotax 503 koneella ja uudella vaihdelaatikolla. Lisäksi 1980 tehtiin Trapper 602 Rotax 444 L/C koneella ja vuonna 1981 Rotax 464 L/C koneella.

Taas tuli eteen paikkakunnan vaihto. Lynx tuotanto siirrettiin Rovaniemelle ja Trapper oli muuttokuormassa mukana. Kurikassa jääneistä osista sopivasti täydentämällä tehtiin Velsa-Valmet Oy:n toimesta vielä yksi sarja Trapper 602 Rotax 503 koneella ja Trapper 602 LC Rotax 464 L/C koneella. Sitten sopimus sanottiin irti. Mainittakoon, että taas oli tuotantopäällikön nimi Jussi Tapio, sama mies.

Lampiniemi & Marttila Ay, oli seuraavana vuorossa 1984 Trapper 5000 ja 6000 mallien nollasarjan kanssa. Tehtaan johtajaksi nimitettiin Teo Lehtimäki. Tuotanto alkoi vuosimallilla 1985. L & M myi tuotannon ja mallit uudelle joint venture yhtiölle Kurikan Moottorikelkka Oy vuonna 1986.

Pohjois-Amerikan viennin alkaessa, nimi vaihdettiin Trapperista Nordikiksi. Tosin nimenvaihdokseen tuli myös vaatimus ruotsalaiselta kanootin valmistajalta, jolla oli Trapper nimi suojattuna. Ja pian vaihtui kelkkatehtaan nimi, nyt se oli Scanhold Oy. Teo Lehtimäki lähti ja perusti oman yhtiön 1991 helmikuussa, paikan täytti tehtaan tuotantopäällikkö Jouni Rouru.

Hänelle jäi epäkiitollinen tehtävä lopettaa tehdas 1993 ja siirtää varaosat, piirustukset ja työkalut Lynxin tehtaalle Rovaniemelle. Vastaaottokomiteassa oli mukana, taas keran, tuotantopäällikkö Jussi Tapio.

Historian kirjoitukseen osallistuivat:

Bo Strandberg

Jouni Rouru

Jussi Tapio

Teo Lehtimäki

Rotax 503 Scandinavia

Rotax 464 L/C

Rotax 440 F/C

09-741
09-741-01
09-741-02
09-741-04
09-741-06
35-505
841-8162
840-8162
09-167
09-165
08-101
35-6206
35-6207NR
01-1560
01-153

09-761
09-761-01
09-761-02
09-761-04

35-505

35-167

35-6206NT

01-1560
01-153

mäntä, std
mäntä, 0,25 ylikoko
mäntä, 0,50 ylikoko
mäntä, 1,00 ylikoko

männäntäpin laakeri

kampiakselin tiiviste
kampiakselin tiiviste

kampiakselin laakeri
kampiakselin laakeri
käynnistimen jousi
käynnistimen korj.sarja

09-758 std, vasen
09-759 std, oikea
09-758-02, 0,50 ylikoko
09-759-02, 0,50 ylikoko

35-505

09-167

35-6206NR
01-1560
01-153

Sähköosat

05-B8
01-1430
01-14322
01-15402

05-B8

01-15416

sytytystulppa

tasasuunt./jänn.säädin

05-B8

01-15402



31-01, 31-02
31-03
Vuotsolainen

Alustan laakerit 35-6205N

37-06 telaston
pyörä
41-535 telijousi

04-6335
tela
60 x 340 cm
38-02 solki

Huom. 1: Näihin vanhoihin malleihin telan saa varmimmin kun tilaa sen ennakkoon.
Telan mitat 60 x 340 cm, harja 16 mm.

Huom. 2: Kuomun suunnitteli ins. Heikki Mikkola Kurikassa.