

ÅRETS LÖSSNÖMASKINER

Nummer 1 15/16 Pris: 69,- 8,90 EURO 85 NOK

SNOWRIDER

Magazine

SnowRider för oss som aldrig ägt ett par pjäxor

CON

CLASH OF NATIONS

SPÄNN FAST SKOTERN

LÄMPLIG SKOTERBIL

TEKNIK:
KYLNING

TANTRESAN

KÄRRINGEN SOM BRANN AV



ÅRETS KLÄDER 2016

PROJEKT 2016

INTERPRESS 0518-01
7 388051 806905
RETURVECKA V 44

I BUTIK NU

SNOWMOBILE MAGAZINE

NR 1 2015/2016 | PRIS 69:- | 85 NOK | 8,90 EUR | WWW.SNOWMOBILE.S



PROVKÖRNING

YAMAHA

SR VIPER S-TX DX 137

POLARIS

800 PRO-RMK 163

SKI-DOO

RENEGADE X 1200

DUELL

ARCTIC CAT VS YAMAHA

BEARCAT 7000 XT

VK PROFESSIONAL II

TEKNIK

BYTE AV PRIMÄRFJÄDER
SHOCK THERAPY BY SKINZ

EVENEMANG

SM-FINAL SKOTERCROSS

PRODUKTTEST

TRACKMATE MINI
STR SUPER-MOTION TILTANDE BOGGI

RESA
TRE LÄNDER
113 MIL

INTERPRESS 0603-01



7 388060 306908
RETURVECKA V 43

I BUTIK NU

YAMAHA VIPER M-TX 2016

Vilken Viper M-TX väljer du?



SR Viper M-TX 162 LE

Camoplast Power Claw
381mm x 4115mm x 76mm

Pris: 144 900:-



SR Viper M-TX 153 LE

Camoplast Power Claw
381mm x 3886mm x 76mm

Pris: 141 900:-



SR Viper M-TX 153

Camoplast Power Claw
381mm x 3886mm x 66mm

Pris: 131 900:-



SR Viper M-TX 141 SE

Camoplast Power Claw
381mm x 3581mm x 57mm

Pris: 145 900:-



YAMAHA
WARRANTY
2 years

YAMAHA
INSURANCE
by Svedea

YAMALUBE Handelsbanken Finans

www.yamaha-motor.se

 **YAMAHA**
Revs Your Heart

Nummer: 1-15/16 Årgång: 19
Foto omslag: Björne
Utgivning nr 2 2015/16: 20/10
Annonsstopp: 18/9

Chefredaktör & ansvarig utgivare:

Björn Friström
 bjorn@snowrider.se 070-2093961

Ekonomi, annonschef:

Mikaela Friström
 mikaela@snowrider.se 0250-20505

Annons, nyhetsredaktör:

Carina Boström
 carina@snowrider.se 0250-22887

Layout:

Ann-Sofie Dahl
 annsofie@snowrider.se 0250-22885

Modern media:

Mattias Klockar
 klockar@otlas.se

Fasta medarbetare:

Alf Sundström
 Daniel Orevi



Prenumeration & Shop:

www.snowrider.se
 pren@snowrider.se
 Priser inom Sverige:
 6 nr (1 år) 335:- 12 nr (2år) 635:-

Adress:

Sågbacksvägen 8
 792 91 Mora
 Tel: 0250-228 85
 Fax: 0250-228 83
 Telefontid vardagar 8-16

OBS! Eftertryck, helt eller delvis, tillåts icke utan utgivarens godkännande. För insänt ej beställt material ansvarar ej.

Distribution: Interpress
 ISSN: 1403-0144



Tidskriften är TS-kontrollerad



Vi skoterägare är ett speciellt släkte och skulle den genomsnittlige miljöpartisten få reda på hur mycket vi lägger på vår hobby varje år så skulle han utan tvekan hoppa ur sina fotriktiga Ecco-skor och svälja sin palestinaschal i rena förskräckelsen. Faktum är att jag själv blir lite förvånad när jag tänker efter hur mycket jag lägger på min hobby. Nu har jag vare sig Ecco-skor eller schal och jag blir faktiskt inte det minsta lilla förskräckt. Jag blir glad när jag tänker på det hela. Tänk er in i situationen att ni inte skulle ha ett fritidsintresse. Ni hade ingenting att vila era tankar på när ni står på verkstadsgolvet, sitter i lastbilen eller skogsmaskinen. Jag tycker synd om de stackare som bara har tv-sporten och nyheterna som sitt största och mest intressanta tidsfördriv. Tänk er tanken att behöva genomlida en hel fotbollsmatch utan möjlighet att snabbspola förbi för att slippa se vuxna män ramla omkull och grina utan att någonting speciellt har hänt. Så innan ni idiotförklarar er själva ska ni ställa er frågan. Vad är bäst? Tömna kontot för att ha råd med ett motorfordon som tar dig på platser du aldrig annars skulle kunna besöka samtidigt som du gör det med dina bästa vänner. Eller sitta ensam i soffan för att skrika på överbetalda fotbollsspelare som ändå inte kan höra dig.

Nu finns det ju värre underhållning än fotboll på TV. Ja, naturligtvis menar jag damfotboll, men det är ju en annan historia.

Vi ser att våra tillverkare fortfarande håller ångan uppe och släpper den ena nyheten efter den andra. Vissa nöjer sig med nya dekalerna medan andra överraskar oss alla och överrumplar med den ena modellen som är värre än den andra. Man blir glad ända in i själen och habegäret får en att gräva allt djupare i plånboken. För visst blir maskinerna bättre? Helt klart! När man tror att saker och ting inte kan bli bättre, så blir det de? Motorerna har de senaste årtiondet vare sig blivit starkare eller lättare. En del har blivit snålare men frågan är om de blivit hållbarare. På motorsidan är summan halvt som halvt konstant, men på chassiesidan har det gjorts enorma framsteg vilket får en att undra hur långt utvecklingen kan gå? När kommer det snöskotrar med en annan drivlina? Kommer någonsin elmotorn att slå i detta fordon? Kommer det att produceras starkare lättare mindre fyrtaktare eller kommer tvåtaktaren att vidareutvecklas till ännu högre höjder. Frågorna är många och helt klart någonting som får mig att vilja jobba vidare i detta yrke.

Nu i och med denna tidnings utgivning har vintern börjat. Känner du? Snön hägrar runt knuten och tomten tar precis på sig storstövlar. Säsongen 2015/2016 är här och SnowRider har funnits i ditt liv i 18 år. De du. Nu kör vi!

Chefredaktör Friström



1 ÅRS FRI SERVICE – VÄRDE 5000 KR

3 ÅRS MASKINGARANTI – VÄRDE 3900 KR



2016 ARCTIC CAT SNÖSKOTER



SPARA UPP TILL 8900 kronor! Boka din 2016 års Arctic Cat senast den 31/12-15.

1 ÅRS FRI SERVICE – VÄRDE 5000 KR

Erbjudandet gäller hos den återförsäljare där du har köpt maskinen fram till den 31/12 2016 eller max 170 mil. Gäller ej ZR 120. Serviceintervallerna är 25 mil och 150 mil. Stötdämparservice ingår ej. Inklusive material och arbete, värde ca 5000 kr.

3 ÅRS MASKINGARANTI – VÄRDE 3900 KR

Sista garantidatumet blir den 31/12 2018 oavsett när du hämtar ut maskinen 2015. Gäller ej ZR 120. Vid köp efter ovanstående datum, gäller två års maskingaranti. Kom ihåg att du vid köp efter 2015 kan köpa till ett tredje garantitår för 3900 kr.



www.arcticcat.se

- 4. Ledare
- 8. Motorhuset
- 10. Lössnö Yamaha
- 14. Lössnö Polaris
- 18. Lössnö Arctic Cat
- 22. Hitta din drömbil
- 24. Nytt&Noterat
- 26. Målingspimpeln
- 28. Årets kläder
- 32. Spänn fast skotern
- 38. 2016 projekt
- 41. MCX News
- 42. Lössnö BRP
- 46. Teknik
- 50. Clash of Nations
- 58. Björnåsen
- 60. Tjejresan
- 65. SSA
- 67. Prenumerationer





NYHET: LADDA NER
POLARIS SNOW APP

2016



SEE > A NEW WAY UP



800 PRO-RMK 163



800 PRO-RMK 155



800 PRO-RMK 155

PRO-RMK

Världens bästa lössnöskoter blir ännu bättre. Det bevisas i branschpressens tester gång på gång. Lättast, starkast och mest lättkörda. Nu i helt nytt AXYS chassie och väger in på otroliga 185 kg.



PolarisSverige.com • facebook.com/PolarisSweden



TERRAIN
DOMINATION



POLARIS®



Motorhuset

Nya kaptener vid rodret

Vi passade på att besöka Motorhuset och dess nya samt gamla ägare. Med på vårt lilla samkväm var också representanter från Arctic Cat och Polaris. Från höger. Roland Kammen Arctic Cat, Johan Öhlén ägare, Oskar Lindkvist ägare, Arne Johansson ex ägare och Anders Lindkvist Polaris som utan tvekan är gladast av alla på denna bild. Väldigt glad.

Motorhuset och SnowRider är ungefär lika gamla eftersom vi drog igång våra verksamheter ungefär samtidigt. Nu känner grundaren Arne Johansson att det är dags att göra någonting annat och lämnar över stafettpipen.

Av: Björn

Skoterbranschen är inte den största vilket gör att man har koll på de flesta som lever och verkar här. Arne Johansson har varit en god vän till oss på SnowRider genom åren och det är med delade känslor som vi ser att han nu sålt sitt livsverk till förmån för en lugnare vardag. Arne som i år fyller 56 år är väl med dagens mått mätt vare sig gammal eller ung vilket i sig gjorde oss riktigt förvånade när han berättade att företaget är sålt och att han nu är fågelfri och kan ta det lite lugnare ett tag framöver. Eller lugnare.

Den närmsta tiden i och med skoterns dag och allt annat som snöskotersäsongen för med sig ska avverkas. De nya ägarna känner du säkerligen redan igen om du har varit på Motorhuset. Oskar Lindkvist har ju jobbat som säljare på Motorhuset i sju år medan Johan Öhlén varit anställd på Polaris Scandinavia som teknikkuru. Dessa två kan snöskoter innan och utan och kommer att driva Motorhuset med alla varumärken intakta. När vi på SnowRider var på be-

sök så hälsades de nya ägarna välkomna av både Arctic Cat och Polaris i och med att Roland Kammen och Anders Lindkvist var där som representanter för de båda snöskotermärkena. Motorhuset har också Honda och Suzuki, SLP och de sedvanliga systemet för utbytescylindrar och vevaxlar, under sina vingar.

Spänner hanen

Oskar och Johan spänner hanen ordentligt vad det gäller nyheter för säsongen och utan att avslöja för mycket så kommer det att storsatsas vad det gäller olika slags medier för att verkligen synas så att ni inte kommer att missa Motorhuset. Fokus kommer att ligga på att hålla gamla kunder nöjda samtidigt som de vill hitta nya då bland annat backcountryåkare kommer att finnas i sikte. Naturligtvis så kommer Arne Johansson vara kvar ett tag och en av hans arbets-

uppgifter kommer att vara att hålla igång Motorhuset Racingteam med fokus på skotercross och backe.

Nygamla lokaler

Det hela har gått väldigt fort konstaterar Oskar i och med att Arne under skärtorsdagen slängde ur sig i förbifarten att de skulle köpa firman av honom. Det gör man tydligen inte utan att sedan stå för det eftersom både Oskar och Johan högg som ett par kobror och gick in i det hela 50/50. Butiken kommer att få en ordentlig overhaling och redan nu kan vi se en väsentlig skillnad eftersom det nu finns en rejäl begagnat-hall och en verkstad i anslutning till butiken. –Kommer du hit nu så ser du att det är mycket på gång och vi har satt skoterns dag som målgång för vårt första steg av många, avslutar grabbarna vårt besök. Vi önskar er lycka till. 🐜

56 år ung och resten av livet framför sig. Arne Johansson bestämde sig en dag för att sälja sitt livsverk utan att egentligen ha en plan för vad han vill göra i framtiden. Ett drömscenario.



Johan och Oskar precis i startgrupparna för att förvandla Motorhuset till sitt eget.

▶ SCOTT LCG SNOW CROSS GOGGLE



ENHANCE YOUR PERSPECTIVE

NO SHORTCUTS

Stay out in the unexpected and prepare for any sort of ride with the simple and versatile SCOTT LCG Snow Cross goggle featuring interchangeable lenses. Sometimes, turning back isn't an option but with the right gear you can keep on pushing on the throttle.

Lössnömaskiner Yamaha 2016



Yamahas klart bästa lössnömaskin hittills heter Viper MTX, och bra blir med några ändringar till i år, rejält mycket bättre.

Text: Daniel Orevi

Människor som inte själva upplevt glädjen med lössnöåkning kan inte alls förstå varför det skulle vara roligt att köra fast. Fastkörning är ju det centrala i backcountry. Utan fastkörningar skulle det vara för lätt och ingen utmaning. Om alla kom upp till toppen på första försöket ger det ingen tillfredsställelse av att klara det. En backcountryåkare letar efter en plats, gärna brant och hög som en skyskrapa med träd och klippor utspridda överallt. Alla säger att det är omöjligt. Bra, där skall vi åka upp.

Yamaha M-TX 2016

Yamaha fortsätter på sin inslagna bana med enbart 4-taktsmotorer. Alla lössnöskotrarna har den välkända och beprövade 3-cylindriga 4-taktsmotorn på 1049

kubik. Motorn är till 2016 uppdaterad med ny mappning för att få en snabbare respons. Motorn har hängt med ganska många år nu och visat sig vara extremt problemfri. De bara går och går, år efter år. Den har ett litet effektmässigt handikapp mot en 2-takts 800 och är även lite tyngre men med turbokonvertering rättar man till det förhållandet snabbt och enkelt. På minussidan kvarstår att de är lite framtunga och kan vara en större utmaning i riktigt teknisk åkning. Om du å andra sidan vill göra de värsta klättringarna och monterar turbo så får du en fantastisk maskin som garanterat kan köra ifrån det mesta på öppnare ytor.

Kort lössnöskoter

I år har man breddat programmet och säljer även en 141 tum lång (kort) ma-

skin som M-TX. Ibland kan det vara svårt att veta var gränserna går mellan olika skotertyper. Sportskottrarna blir längre, lössnömaskinerna både kortare och längre och mitt emellan finns hybrid eller crossoverskottrarna som ibland är lika kort som en sport och ibland lika lång som en lössnöskoter. Nu är det mycket mer som skiljer än längden för att avgöra var maskinen kvalar in och som vanligt så gäller det att veta vad man skall använda sin skoter till innan man kan bestämma vilken skoter som passar bäst.

Klassbyte

Yamaha SR Viper M-TX 141 fanns redan i fjol men hette då X-TX och marknadsfördes som en crossover med tyngdpunkten mer åt lössnöåkning än led. I år är den alltså flyttad till lössnö och nu

med inriktning lite mer på ledåkning, för att vara en lössnömaskin. Samma sak alltså fast tvärtom. Är det krångligt och ologiskt? Nej, egentligen inte. I år har man med den nya framvagnen fått förbättrade lössnöegenskaper och maskinen tar helt enkelt steget över gränsen. Som vi tidigare skrivit så finns det inga solklara gränser mellan maskintyperna och det är stor variation i respektive grupp. Det kan förstås försvåra valet när man skall köpa ny maskin men om man bara börjar med att bestämma sig hur man skall använda sin nya skoter och vilka egenskaper man prioriterar så kommer man till slut att hitta rätt.

Mindre ispåbyggnad

På alla M-TX från Yamaha har man ingen kylare i bakre delen på den pulverlacka-

Oavsett längd på din M-TX så kan du vara säker på att den är lite tyngre och mindre smidig än en tvåtakare vilket kan avskräcka en del av er. Framförallt om du bara tar en liten provtur. En fyrtakare kräver en fastare hand, mer körträning och i vissa fall en del modifikationer. Men jag vet många Yamahaåkare som tar sig fram där tvåtaktsförare inte gör det vilket i sin tur bevisar att du som chaufför har en betydande del i hur detta kommer att fungera för dig. Och kom ihåg en sak. En vråltrimmad Yamaha M-TX är oftast betydligt mer tillförlitlig än en tvåtakare.





de tunneln vilket minskar vikten samt is-påbyggnaden i tunneln. När det saknas kylare där så smälts ingen snö som annars rinner och fryser och lacken gör att snön inte fastnar på ytan heller. Nya skidor för året som är 152 mm breda och har djupare köl ger förbättrad styrning. Helt ny framvagn med förändrad geometri och spårviddsjustering från 876-978 mm på 153 och 162 samt 1016-1066 mm på 141. Den nya framvagnen gör underverk för körningen, särskilt vid skråkörning. Tidigare fick man jobba för att hålla sin linje men nu känns det som maskinen hjälper till att hålla balansen med en skida i luften. Ett rejält lyft för Yamahas M-TX skotrar. På de två längre modellerna saknas krängningshämmare medan 141 har en. Styrstången är vertikal så styret vrids bekvämt med kroppen när man står helt på ena fotbrädan och hänger.

Fyra modeller

Yamaha SR Viper M-TX 141 SE kommer med Power Claw matta med 57 mm kammar och Fox Float 3 stötdäm-

pare. SR Viper M-TX 153 är lite enklare med ett attraktivt pris. Den kommer med Fox IFP stötdämpare och Power Claw matta med 66 mm kammar. Till sist har vi LE modellerna som kommer i både 153 och 162 tums längd. Här skickar man genomgående med fina komponenter som Fox Evol stötdämpare runt om och den värsta Power Claw mattan med 76 mm kammar. LE betyder även lite extra påkostad design och utrustning med tunnelväska, värmedyna och värmefack för glasögon. Prisvärd? Ja!

Summering

Yamahas program har verkligen lyft sig med framförallt den nya framvagnen. Vill man ha det värsta för stora berg så är verkligen M-TX 162 med ett turbokit något att titta på. En kombination som kommer att få dig att skratta i hjälmen. Och om man inte vill köra den absolut mest tekniska krångelkörningen så har en 4-taktsskoter många fördelar. Detta tillsammans med bra prissättning gör Yamahas skotrar till ett säkert köp. ✨



Då Yamaha har ett ingående samarbete med Arctic Cat nuförtiden så är inte längre denna maskin tillverkad i Japan. Vi kan krasst säga att motor och dess runtomkringgrejer som motorstyrning och variatorer är japanskt. Resten amerikanskt.



SRViper M-TX 141 SE / 153 / 153 LE / 162 LE

Motor	
Typ:	Vätskekyld 1049 cm ³ 3-cylindrig 4-takt
Bränslesystem:	3xEFI 41mm
Effektklass:	120
Start:	EI-start
Att äga	
Cirkapris:	145 900:- / 131 900:- / 141 900:- / 144 900:-
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia



Till 2016 ser vi en helt ny framvagn med förändrad geometri och spårviddsjustering från 876-978 mm på 153 och 162. Just denna enskilda förändring har som genom ett trollslag gett M-TX helt nya förutsättningar att fungera i djupsnön. Väljer du en mer allround 141 får du 1016-1066 mm att justera mellan.

Lössnömaskiner Polaris



RMK har länge varit den krönte och okrönte kungen bland lössnömaskinerna. Möt AXYS, den värsta och fränaste RMK:n av dem alla.

Text: Daniel Orevi

Till kommande vinter har samtliga tillverkare satsat på sitt program i detta segment. Lynx har lanserat sin längsta maskin hittills, ArcticCat och Yamaha har gjort stora förbättringar på sitt gemensamma chassi och Polaris kommer med RMK serien på den helt nya AXYS plattformen. Det är väl bara Ski-Doo som endast gjort mindre förändringar men de lanserade ju sina T3 maskiner förra året.

Utvecklingen går fort

Totalt sett går utvecklingen enormt fort hos tillverkarna och även hos användarna. När man är i fjällen och även på sociala medier syns det att många killar och tjejer verkligen börjar behärska den

tekniska åkningen i skog och branter. I Norden blir vi inspirerade av amerikanska och svenska skoterfilmer och deltar i clinics både i Sverige och i Nordamerika där läromästarna lär ut teknik och säkerhet. Min genomgående reflektion är att alla dessa åkare verkar ha fantastiskt kul på sina maskiner och det är ju en av alla fördelar med vårt skoterintresse.

Provkörning

I mars provkörde vi alla skotrar, förutom Lynx, på den årliga provkörningsveckan för journalister. Det var i West Yellowstone i Montana och vi hade fantastiskt väder hela tiden. Tyvärr hade det inte snöat på ganska länge så många favoritställen vi brukar åka på var uppkörda men som

allt annat i USA så är detta område stort så vi hittade ganska bra ställen att provköra lössnömaskinerna på i alla fall, efter lite letande.

Polaris

Polaris lanserade sin nya AXYS-plattform förra vintern på några kortare skotrar. Nu kommer den på bred front i RMK-segmentet. Axys är inte bara en uppgraderad gammal RMK utan 90% av alla delar i skotern är helt nya. Polaris har inte varit nöjda med att redan ha marknadens lättaste skoter utan de har jobbat vidare och byggt en ännu lättare skoter till 2016. Man fortsätter med endast 2-taktsmotorer av 600 och 800 kubiks storlek. 600 Cleanfire känner vi igen men precis som i fjol i AXYS har den utrustats med elektronisk oljepump som säkerställer jämnare och mer exakt oljetillförsel och termostat med bypass som hjälper motorn att snabbare komma upp i arbetstemperatur. 800 Cleanfire

kommer i HO-utförandet som vi körde i en av våra långtestare i fjol. HO-motorn är betydligt mer sofistikerad med tystare och mycket jämnare gång. Den har den nya elektroniska oljepumpen och tre-stegs elektroniskt styrda avgasventiler. Motorn imponerade verkligen på oss även om alla motorer kändes lite trötta uppe i den tunna luften på 3000 m höjd i Rocky Mountains.

Några PRO-RIDE lever kvar

För de enklare RMK-modellerna behåller man PRO-RIDE chassit som vi hade i fjol medan de lite värre och dyrare PRO-RMK modellerna får det nya AXYS-chassit. Om vi börjar med in-stegsmodellen 600 RMK så finns den i längderna 144 tum med 51 mm kammar och 155 med 61. Storebror 800 RMK är 155 tum lång och har 61 mm kammar. De tre maskinerna är alltså av gamla PRO-RIDE chassit och vi känner igen dem som väl utprovade och funktionella

2016



Det där med standardmonterad utrustning är kanon. En bra tunnelväska är guld värd.



En dash med inbyggd GPS måste väl ändå vara det bästa som hänt? Såklart, hoppas också att det är ordning på diverse svenska kartsystem som ska in i denna makalösa manick, till detta år!

maskiner som med attraktiva priser och standardmonterad elstart är bra alternativ för dig som inte behöver det värsta eller kanske vill köpa din första lössnömaskin. Därmed kan vi övergå till helt nya AXYS-serien.

AXYS PRO-RMK

Polaris har med nya AXYS gjort ett intressant val när man byggt chassiet högre för att öka markfrigången och få skotern att enklare kliva upp på snön. Spindlarna är högre och därmed tar inte A-armarna i snön lika fort och flytet ovanpå snön blir bättre. Det hela fungerade bra och vi kan helt säkert säga att Polaris även fortsättningsvis kommer att vara med i absoluta toppen för lössnömaskiner. Med risk för att få onda ögat från någon på Polaris så ser vi med glädje att de limmade gamla A-armarna av rundrörmodell är borta på Axysmodellen. A-armarna är nu gjorda i smidd aluminium och är lättare och starkare, dock inte för



Nya AXYS RMK är verkligen en fullträff. Verkligen. Från motor till chassie levererar denna best utan att göra någon besviken. Nu är det bara att snön får komma så vi får testa den på riktigt under en hel vinter. Vi har beställt två 163:or. En med 66 och en med 76 millimeters kammar.



starka. Man har konstruerat in en brott-punkt där bakre benet på A-armen ska vika sig nedåt/bakåt/inåt för att i största möjliga mån minimera risken för skador på bulk-head och övriga chassie-delar. Planen är att även om du knäckt en A-arm skall skotern hålla ihop så du själv kan köra hem skotern för egen maskin. Andra nyheter är LED-strålkastare och förvaringsfack framför displayen. Quickdrive systemet har omarbetats med ny utväxling och utvecklar nu mindre värme vilket ökar livslängden. Även variatorremmen är ny och skall nu hålla ännu längre. Generellt har Polaris höjt sitt kvalitetsintryck på utseende, passform och materialval på kåpor och egentligen hela skotern. Tidigare tycker vi att de släpat efter lite jämfört med några av konkurrenterna, men med AXYS känns det som de kommit ikapp och till och med gått om en bit. Kåporna är enkla att öppna och stänga och ser helt enkelt snygga och gedigna ut.

Bara 155 och 163 tums längder

PRO serien börjar med 600 PRO-RMK 155. Den har gamla serie 5.1 mattan

med 61 mm kammar. 800 PRO-RMK 155 kommer med den helt nya mattan serie 6 med 66 mm kammar. Den mattan imponerade verkligen på oss vid provkörningarna och vi tror att den kommer att vara idealisk i våra nordiska förhållanden. Här får man fina stötdämpare i form av Walker Evans Piggyback med ställbar kompression. 800 PRO-RMK 163 är Polaris längsta skoter. Den finns med två olika mattor. Om du beställde din skoter i våras före 15 april kunde du få den utrustad med serie 7 mattan med 76 mm kammar. På den skotern har man monterat traditionellt kedjehus istället för remdriften Quickdrive.

Med de enorma 76 mm kammarna behövde utväxlingen vara lägre så man valde kedjehus istället. Vill man ha Quickdrive väljer man serie 6 mattan med 66 mm kammar så har man löst det problemet. Den kommer att lagerföras hos handlarna så den kan du fortfarande köpa.

Snow King Special

I fjol gjorde svenska Polaris en egen modell med namnet Scandinavian Beast. Den var som en PRO-RMK men med

kedjehus, större kylare och extra boggihjul. I år bygger man den för hela världen och återupptar det klassiska namnet Snow King Special. Således heter den nu 800 SKS 155. Den finns med två olika mattor, serie 6 med 66 mm kammar som på PRO-RMK och en PEAK matta med 57 mm kammar som är mer allround för ledkörning och lössnö. SKS har större kylare, extra boggihjul och även elstart som standard. I övrigt är de utrustade som AXYS PRO-RMK. Om du bestämt dig för en lössnömaskin men vet med dig att du också kommer att åka en hel del led så är SKS ett bra val. Viktigt att påpeka att detta fortfarande är en lössnömaskin. Om du skall åka mest led skall du titta på en Crossover-skoter som vi kommer att presentera i kommande nummer av tidningen.

RMK Assault

Slutligen har vi RMK Assault som också är en modell som Polaris endast sålde på beställning före 15 april. Om du beställt en sådan så vet du att det är en AXYS PRO-RMK 155 med nya PEAK mattan med 57 mm kammar och kedjehus. I framvagnen sitter de gamla A-armarna

med bredare spårvidd 105,4 – 110,5 mm mot 99,1 – 104,1 på vanliga RMK. På stötdämparsidan sitter det Walker Evans Needle Piggyback med hårdare kalibrering så man redan från fabrik får dämpare som klarar tuff behandling som höga hopp och djupa drop.

Summering

Polaris höjer sig med nya AXYS-serien eftersom den ger ett otroligt bra första intryck. Den känns helt enkelt förträffligt bra. De har ett brett program av modeller men möjligen lite begränsat med olika längder. Det blir mycket intressant att se hur de levererar när vi testar dem rejält i vinter. Låt det snöa. ❄️





800 SKS 155 / 800 RMK Assault 155

Motor	
Typ:	Vätskekyld 795 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Effektklass:	150
Start:	EI-start / Manuell
Chassi	
Cirkapris:	148 900:- , 152.900:- / 148 900:-
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

Förra året benämndes den som *Scandinavian Beast*. Nu heter den *SKS* eller *Snow King Special* och finns som 155 tummare. *SKS* är ett namn som förpliktar.



PRO-RMK 600 155 / 800 163 / 800 155

Motor	
Typ:	Vätskekyld 599 / 795 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Effektklass:	120 / 150
Start:	Manuell
Chassi	
Cirkapris:	129 900:- / 150 900:-, 154 900:- / 148 900:-, 152 900:-
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

RMK 600 144 / 600 155 / 800 155

Motor	
Typ:	Vätskekyld 599 / 795 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Effektklass:	120 / 150
Start:	EI-start / EI-start / EI-start
Att äga	
Cirkapris:	115 900:- / 124 900:- / 131 900:-
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB



Vi harklar oss och påkallar uppmärksamhet. 2016 års HO 800 är verkligen piggt och på alerten. Också detta en fullträff.

Lössnömaskiner Arctic Cat 2016

Har du koll på vad Arctic Cat kommer med till 2016? Klart du har, men här kommer lite mer djuplodande information om du nu fortfarande funderar.

Text: Daniel Orevi

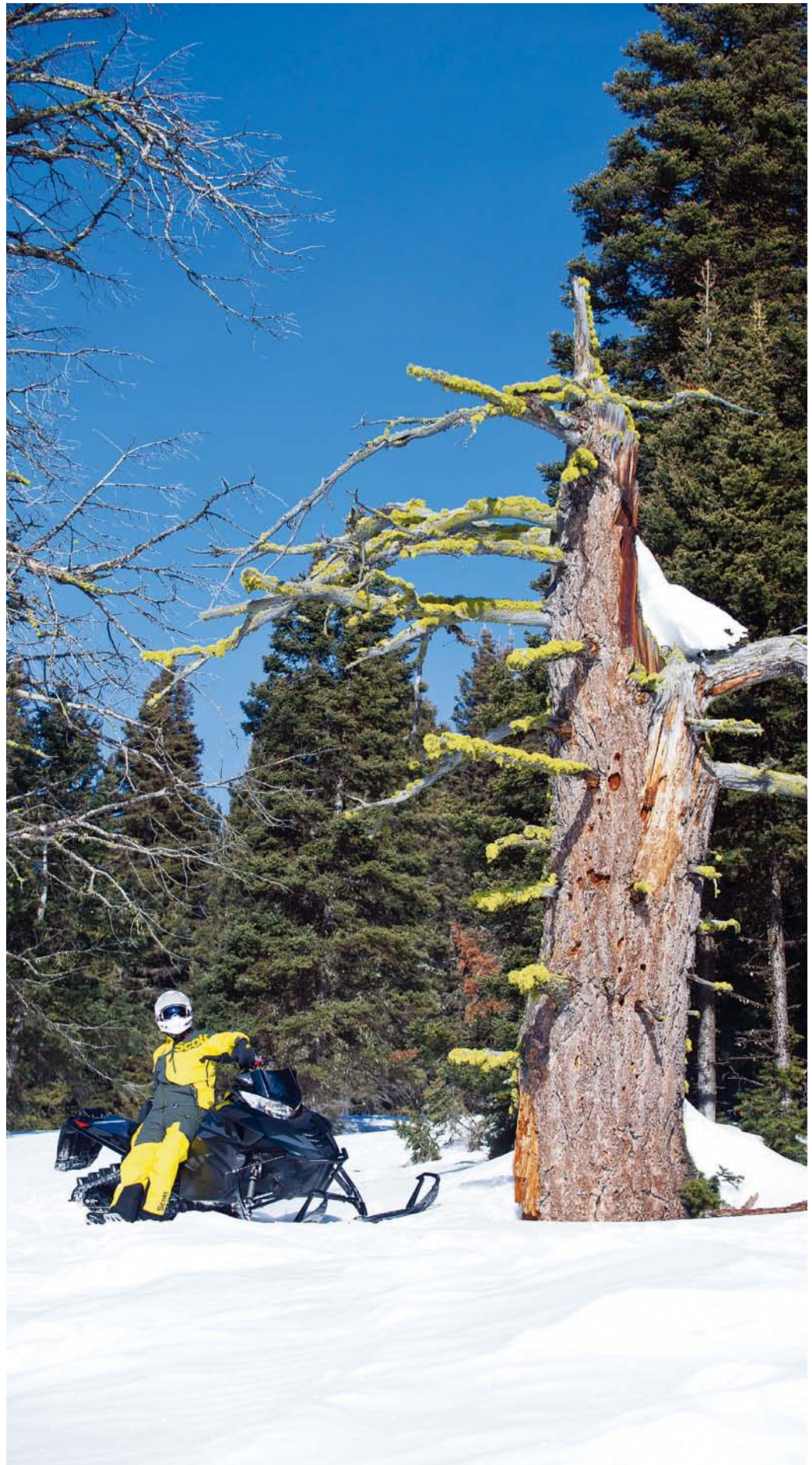
Man börjar med surfning på myrar och öppna fjällsidor och går ganska snabbt över till att åka på skrå i skogsbranter och trånga bäckraviner. Förr var gränsen för en lyckad dag om man hade åkt mer än 20 mil eller inte. Nu gäller det att ha kört fast otaliga gånger, grävt, burit och släpat för att till sist tagit sig ur bäckravinen eller uppför hela skogsbranten. En lyckad dag räknas i antal fastkörningar och en mycket lyckad dag i antal fastkörningar dina kompisar gjort. Antal mil är oväsentligt.

Arctic Cat

Vi fortsätter vår genomgång av årets lössnömaskiner med Arctic Cat som verkligen har lyssnat på kunderna och gjort mycket intressanta uppdateringar till 2016. De har utvecklat en helt ny framvagn som gör stor skillnad i uppförandet i snön jämfört med fjolårsmodellerna. Spårvidden är nu justerbar från 864 mm till 965 mm. Därmed har man den absolut smalaste framvagnen från fabrik, vilket förstås är trevligt när du justerar in din skoter efter dina önskemål. Övre a-armen är nu lättviktstyp och totalt har man lättat framvagnen med 1,1 kg. Spindeln har en ny design som kallas bone eller ben på ren svenska. Namnet får sin förklaring första gången man ser spindeln. Geometrin är helt ny där man ökat castervinkeln, alltså lutat spindeln bakåt, 10 grader till totalt 27 grader. Detta ger helt nya egenskaper när man åker i brant terräng på skrå. Färden blir betydligt mindre nervös än tidigare så det blir lättare att hålla sin tänkta linje. Spindeln är även lutad inåt skoterns centrum i den övre delen så man klarar en mycket större nedläggningsvinkel innan spindeln tar i snön.

Proclimb-7 och Powerclaw

Skidorna är också nya och kallas nu Proclimb-7. De är lite bredare längst fram och har en djupare och bredare





Visst är det en M8000 du är ute efter? Såklart av längsta modell! Är du riktigt sugen ska du kolla in den fräsigaste modellen av dem alla. Hardcore heter den och namnet beskriver väl egentligen allt.

köl. Även boggin har fått förbättrade egenskaper genom ny geometri och 25 mm längre fjädringsväg fram. Alla M-modeller från Arctic Cat drivs av Powerclawmattor och man har verkligen satsat på ett brett program från 141 till 162 tum med kammar från 57 mm till hela 5 modeller med 76 mm kammar. Även variatorerna är nya. Arctic Cat har gått ifrån sina egna variatorer och monterar nu modeller från TEAM både i primär och sekundär. Teleskopstyret som många har älskat och några skratat åt är nu borta. Enligt Arctic Cat har de flesta kunder styret i en position hela tiden och då försvann vitsen med teleskopjusteringen. Personligen gillade jag den verkligen men kommer troligen inte att sakna den när den nu är borta.

Mer lättkörda maskiner

Sammantaget ger alla uppdateringar en helt ny serie av lössnöskotrar som lyft sig rejält. De är nu betydligt lättare att lägga ner, särskilt med framvagnen i smalaste

läget och nya geometrin gör underverk för stabilitet och styrning i brant terräng. Att man dessutom levererar skotrarna med Fox Float 3 Evol gör att de är klara direkt från fabrik och därmed blir priserna också väldigt intressanta.

600

Arctic Cat har både 2-takt och 4-taktsmotorer i sitt program. Om du vill ha 2-taktsmotorn på 600 kubik har du 4 skotrar att välja bland. Först två 141 tum långa vilket man får säga är riktigt kort för en lössnömaskin. M 6000 141 SE är instegsmodellen som levereras med 57 mm kammar och de lite enklare ACT IFP dämparna. M 6000 141 Sno Pro ES levereras med 66 mm kammar, Fox Float 3 dämparna och elstart. Sedan har vi två lite längre maskiner i M 6000 153 SE ES med 66 mm kammar och ACT IFP dämpare och elstart. M 6000 153 Ltd ES levereras med 76 mm kammar, de fina Fox Evol dämparna och elstart. Intressant att Arctic Cat bygger så korta



lössnöare som 141 tum och att man erbjuder 76 mm kammar på en 600:a.

800

Arctic Cats stora 800 2-taktare tas in till Sverige i 5 olika modeller. M 8000 153 versionerna Sno Pro och Limited ES har lång tunnelkylare för bästa kylning. Sno Pro har 66 mm kammar och Fox Float 3 dämpare. Limited ES har 76 mm kammar, Fox Evol dämpare och elstart.

Hardcore

M 8000 Hardcore är en spännande version som endast säljs i Skandinavien. Här har man riktat in sig mot de riktiga hardcoreåkarna som alltid befinner sig i extrem terräng. Den kommer både i 153 och 162 tums längd. Den har 76 mm kammar och den kortare kylaren som sitter på HCR och de bästa dämparna i form av Fox Evol. Med en kortare kylare blir skotern något lättare från fabrik men framförallt blir den mycket lättare i verklig användning för att is- och snöbildning i tunneln minskar kraftigt med kortare kylare. En skoter som gått ett tag i riktig djupsnö kan lätt ha 30 kg snö som fastnat i och kring tunneln. Den kortare kylaren smälter mindre snö i tunneln som sedan rinner vidare och fryser fast.

Hillclimb Racer

Sista 800-modellen i denna presentation är M 8000 153 HCR som är utvecklad från tävlingarna i hillclimb. Den bredare framvagnen på 965-1067 mm och den fina 66 mm mattan ger en maskin som är optimal för brutal klättring uppför en puckelpist. Vill du skråa genom en skogsbrant i djupsnö är en vanlig M 8000 bättre med den smalare framvagnen men om du vill hoppa och droppa och klättra rakt uppför så är HCR en lämplig maskin för dig.

4-taktsturbo

M 9000 162 Turbo Ltd är den största och starkaste best du kan köpa i lössnösegmentet. Den 2-cylindriga turboladdade 1056 kubikmotorn ger 177 hk och när den fått upp varvet finns nästan inget som stoppar framfarten. Vid highmarking rakt uppför kommer du snabbt upp till platser där du kanske inte alltid känner dig bekväm, om du inte helt saknar rädsla för höjder och branter förstås. Teknisk körning i tät skog är en större utmaning eftersom maskinen blir betydligt tyngre än motsvarande 2-taktare. Den levereras precis som alla Limited modeller med 76 mm matta och Fox Evol dämpare. ✨



I mitt tycke så skulle många av oss behöva en 600. Varför inte en M6000 då den mer än nog är tillräcklig för vår natur. Den finns både som 141 och 153-tummare vilket vi tycker är en bra längd för en 600.



M-chassit har fått den fantastiskt fina framvagnen som är smäckrare och smalare än allt annat på marknaden.

Visst, den har sin charm den megastarka och biffiga M9000. Men den har också ett begränsat användningsområde då den stora motorn väger en del. Känner du dig utvald och en av de som skulle bemästra denna best? Knock yourself out och köp en, du kommer helt klart ha en hel del för dig innan du besegrat skotervärldens starkaste maskin.



M 8000 SP 153 / LTD ES 153 / Hardcore 153 / 162 / HCR

Motor
Typ: Vätskekyld 794 cm³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem: BEFI 46 mm
Effektklass: 150
Start: Manuell / El-start / Manuell / Manuell / Manuell
Att äga
Cirkapris: 142 900:- / 152 900:- / 146 900:- / 154 900:- / 152 900:-
Generalagent: KGK Motor AB

M 6000 153 LTD ES / 153 SE ES / 141 SE / 141 SP ES

Motor
Typ: Vätskekyld 599 cm³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem: BEFI 47 mm DSI
Effektklass: 120
Start: El-start / El-start / Manuell / El-start
Att äga
Cirkapris: 134 900:- / 126 900:- / 119 900:- / 128 900:-
Generalagent: KGK Motor AB

M 9000 162 Turbo LTD

Motor
Typ: Vätskekyld 1056 cm³ 2-cylindrig 4-takt
Bränslesystem: EFI 46
Effektklass: 170
Start: El-start
Att äga
Cirkapris: 162 900:-
Generalagent: KGK Motor AB



Okej, Arctics 800 är inte den modernaste eller renaste, den drar säkert inte heller minst bensin. Men den upplevs som värst, samtidigt som den är extremt hållbar och tillförlitlig. En favorit.

Skoterbilen



Det där med skoteråkning kräver en massa specialanpassade saker för att det hela ska flyta på med minsta möjliga krångel.

Av: Björn

Jag syftar då på allting från släpvagnar, bilar, garage, lyftar, verktyg, kläder ja, egentligen allting som gör livet enklare för oss skoteråkare. Det är på de här sidorna som vi kommer att skriva om lämpliga saker för oss. Har du någonting du vill dela med dig av, visa oss, eller vill veta mer om, hör av dig till redaktionen.

Oplogad väg

Att vi skoteråkare är ett bekvämt släkte kan diskuteras. Vi utsätter oss själva och vår ekonomi för de mest horribla saker, och njuter av det. Det finns ett ord för detta och jag tror att det är masochist. Men ju längre man håller på, desto mindre orkar man krångla med saker och ting, man blir helt enkelt lite bekväm eller kanske det heter förberedd. Ta det där med att välja rätt bil för ändamålet att dra

din vagn. Hur väljer du rätt bil? Ska du dra den från Stockholm till Dalarna? Ska du dra din vagn en kortare bit, men på oländig och oplogad väg? Ska man välja en diesel eller bensinare?

Vi har själva testat en massa olika bilar för detta ändamål och vill därmed ge lite tips och råd angående vad som finns att tillgå på marknaden.

Vettiga bilar

Idag finns det massor av vettiga dieselbilar som har fyrhjulsdraft av olika varianter och prisklasser. Enligt mig så är en fyrhjulsdreven bil överlägsen vintertid eftersom den i alla lägen driver bättre än en tvåhjulsdreven bil. Just detta kan vara skillnaden om du ska ta dig hem på söndagen när bilen är parkerad längst upp på en vändplan vid stugan, efter ett snöoväder tre mil uppe i skogen, och ingen

har hunnit ploga denna vägsträcka än. Man kan minst sagt bli tagen på sängen av snön och stå där som ett fån utan en chans att ta sig hem.

PTGB 5

Till detta nummer ska vi kolla lite närmare på en ikon bland fyrhjulsdreven bilar. En bil som har funnits länge och som är robust nog att ta sig fram i princip överallt, samtidigt som den också kan användas till vardags. Nu finns det väl bättre bilar att blåsa 50 mil med enkel resa, men visst kan den klara det också. Denna gång ska vi titta lite närmare på Mercedes Geländewagen som inte bara är en del militärmaktens förstaval (i Sverige går den under namnet Personterrängbil 5 eller Ptgb 5) utan också äventyrare, jägare och skoteråkare. Är det någonting denna bil kan så är det att ta sig fram där andra blir stående.

PUR-edition

I slutet av sjuttioalet lanserade Mercedes sin Geländewagen och den har sedan dess gått relativt oförändrad rent

visuellt ända in till dags datum. Naturligtvis har den moderniserats och motoralternativen blivit fler. Vi kan i korthet säga att det finns tre olika generationer av denna bil, W460, W461 och W463. Dessa bilar finns med massor av motoralternativ, diesel eller bensin, samt automat eller manuell. Du kan välja mellan 70 hästar eller 500, beroende på årsmodell också lyxighetsgrad. Väljer du en AMG-modell så är du garanterad extrem lyx medan PUR-Edition modellen bjuder på gummade knappar och vattentät inredning med bottenpluggar i golvet så att du kan göra ren den invändigt med högtryckstvätten.

Mannen som hittade sin bil Erik Bäck är mannen som hittat sin bil och påstår att en Geländewagen troligtvis är världens bästa bil, i alla fall då det gäller att ta sig fram där andra bilar för länge sedan fastnat. Även med en fullastad släpvagn. Ska vi dela upp diverse bilar lämpade för olika saker så får detta bli bilen du tar dig fram med oavsett snömängd. Pendlar du från Stockholm



De grovmönstrade somraddäcken bidrar kanske inte direkt till komforten, men är å andra sidan bra att ha när man ger sig ut i terrängen. Naturligtvis så ska det på större 35-tummare snart.



Får man lite tråkigt är det bara att dra lite i spaken, som Erik brukar säga. Eftersom han har en W460 så manövreras diffarna mekaniskt med de två små spakarna. Den bakre spaken för bakre diffen och vice versa. Man kan sedan välja på hög och låg samt fyrhjulsdrift. Riktig fyrhjulsdrift påpekar Erik.



Oavsett årsmodell av Geländewagen så är det i grund och botten samma bil, med vissa uppdateringar. Säg vad man vill, en Geländewagen må vara bra och robust, men snygg? Nja.

Ett rejält lastutrymme bjuds det på samtidigt som det finns ordentligt med lastöglor.



Nu känns väl inte en Geländewagen direkt jättemodern invändigt, men samtidigt funktionell. Här är båda diffarna idragna.

finns det bättre bilar för just detta ändamål. Eriks Geländewagen är en W460 från 1988 och har för närvarande en OM 606 3 liters 24 ventilers 136 hästars diesel under huven med en automatlåda. De fullt låsande diffarna manövreras mekaniskt genom att man drar i två spakar, en för varje diff. På nyare W463 manövreras dessa diffar på elektrisk väg. Man kan sedan välja två eller fyrhjulsdrift, samt hög och lågväxel.

Tittar vi inuti så är detta ett använt exemplar, men samtidigt ändamålsenligt. Den bullrar och lever om, men känns otroligt solid och väl ihopsatt. Kvaliteten lyser igenom, och det där att hunden kalasat på innertaket spelar mindre roll. Eriks Geländewagen har elvinsch fram samt robusta och ändamålsenliga bogseröglor bak på bilen. I garaget står en donatorbil med en TDT 177 hästarsmotor och väntar på att bli av med turbogrejerna som ska stoppas i den här kärran, med lite mer att åka med som resultat. I dagsläget snittar bilen på dryga 1,2 liter milen, vilket får kännas som helt ok för denna klump. Geländewagenbilarna delar motorer med massor av andra mercor och har till och med samma

växellåda eftersom fördelningslådan är separat. Detta gör att du enkelt och billigt kan underhålla din bil utan att behöva förlita dig på att hitta specialgrejer. Om man nu skulle behöva det. Enligt Erik så går aldrig en Geländewagen sönder.

Eriks drömbil

Eriks Geländewagen kostade runt 45,000 kronor och är som sagt av en senare W460 modell. Det finns billigare, framförallt om den är av bensinmodell, vilket jag tycker du ska hålla dig ifrån, såvida du inte kör extremt lite med den. De är törstiga och inte direkt pigga. Nu kommer Erik att spotta i nävarna och hotta upp sin bil med diverse knep för att bli lite fränare och snabbare och vi kanske återkommer till honom i vinter för att se hur det gick för honom. Om Erik skulle ge dig ett råd då det gäller ett köp så är det att se till att det mekaniska känns bra, samt hålla utkik efter rost. Skulle han få välja Geländewagen så blev det nog en W463 från 1990 eller nyare med turbodiesel. Kanske till och med en med utgatt innertak. Han kan ju alltid drömma. 🐌



Är det någonting som Mercedes har gjort sig kända för så är det deras robusta motorer som håller i evigheter. Beroende på årsmodell så kan du välja och vraka mellan en massa olika motoralternativ på denna modell.

Eriks W460 är utrustad med en ordentlig vinsch och en båge fram. Praktiskt och ser samtidigt robust ut.





NYTT FRÅN GOPRO

GoPro HERO4 Session är en modell i miniformat, som väger endast 74 gram. Jämfört med den vanliga Hero4 är Session 50% mindre och 40% lättare, men klarar ändå filmning i 1920 x 1440/30p alternativt 1920 x 1080/60p, samt stillbilder upp till 8Mpixel. Kameran är vattentät ner till 10 meter och det inbyggda batteriet ger en inspelningstid upp till 2 timmar. Med denna minimala kub kan du fånga rörliga motiv med seriebildtagning upp till 10 b/sek. HERO4 Session kan även användas för fotografering med intervalltagning, i intervaller från 0,5 till 60 sekunder i fasta steg. HERO4 Session använder sig av samma standardfäste som övriga GoPro-modeller. Tack vare inbyggd WiFi kan du ansluta till GoPros app för fjärrstyrning av kameran via smartphone eller surfplatta, alternativt ladda upp dina filmer och stillbilder på nätet. Rekommenderat pris 4 199,-, för mer information gå in på www.gopro.com

Snabb och kraftfull nödladdare från Cellular Line



Free Power Dual USB 4400 mAh kan tas med överallt och laddar utan att skada eller förstöra batteriet. 4400 mAh ger tre fulla uppladdningar av en vanlig smartphone, men kan också ladda två enheter samtidigt och laddar då med 2A. Återladdningen går snabbt och tar knappt 2,5 timmar. Under tiden kan nödladdaren t.o.m. ladda en enhet via USB. Kostar runt 350,-, mer info finns hos Kala AB www.kala.se

När du inte hittar nycklarna eller plånboken



Chipolo är en liten (som en femkrona), färgrik Bluetooth-aktiverad spårbricka som du enkelt fäster på dina värdesaker. Med Chipolo app, kan du enkelt spåra förlorade prylar på några sekunder genom att klicka på Chipolo appen, datorn, eller via Chipolo Network GPS. Sök efter dina bilnycklar via appen och inom ett avstånd på 60 meter får du en stark signal från spårbrickan. Finns nycklarna längre bort, visas de på en karta. Chipolo finns i nio färger: Rosa, Röd, Orange, Gul, Grön, Blå, Lila, Svart och Vit och har ett batteri som räcker minst ett halvår. Kostar 249,-, mer information om produkten finns hos Kala AB www.kala.se

SLINGSHOT EDGE



Loweprö uppdaterar två av sina kameraryggsäckar som kommer i två storlekar. Nya Slingshot Edge är omritad från grunden för att uppnå snabb enkel åtkomst, samtidigt som de ger ett bra skydd och har en snygg design. Båda väskorna har ett smart utrymme för personliga föremål. Slingshot Edge 150 AW är designad för en spegellös systemkamera med monterad standardzoom, ett extra objektiv, en mindre läsplatta 7". I Slingshot Edge 250 AW får en DSLR systemkamera med monterad standardzoom, ett extra objektiv, en blixt och en standard läsplatta 10" plats. Båda är försedda med allvädersskydd. Väskorna börjar levereras under oktober, cirkapriset är 999,- för den mindre och 1 249,- för den större väskan. Mer information finns på www.focusnordic.se

Garmin eTrex 20x och 30x



Garmin presenterar nu en uppdatering av den populära, handburna eTrex-serien, med modellerna eTrex 20x och 30x. Dessa GPS:er är lika tåliga, prisvärda och enkla att använda som övriga eTrex-modeller, men har högre skärmpoplösning, större in-terminne och förinstallerade kartor. eTrex 20x och 30x är robusta och vattentäta, har högkänsliga GPS/GLONASS-mottagare, Garmins högkvalitativa navigationsfunktioner och en mängd olika monteringsalternativ för alla typer av aktiviteter. Oavsett om den används på cykel, fyrhjulning, i båt eller som en handburen enhet, får du hjälp med att hitta fram till rätt ställe och tillbaka om du går vilse. eTrex 20x och 30x finns nu i handeln till ett rekommenderat cirkapris på 1.999,- respektive 2.599,-



LADDBARA VÄRMESULOR

Värmesulorna från Moody låter fötterna njuta av skön värme, 38 till 43 grader i upp till 5 timmar. Sulorna är bekväma, stabila och komfortabla och passar alla skor/stövlar/kängor med uttagbar sula. Moody finns i två storlekar och är lätta att justera, de klipps till i framkant för att passa perfekt i skon. Laddningen av sulorna sker smidigt via den medföljande USB-laddaren och går på knappa 5 timmar. På sulans innersida sitter en liten kontakt som gör det enkelt att slå på/av funktionen. Cirka pris 650:-, för mer info besök Kala AB www.kala.se

Aprilia Design



Smyckena är tillverkade i nickelfritt stål och plexiglas. Örhängen kostar 249:- nyckelring 90:- halsband varierar i pris beroende på längd och utformning dvs. om det är ett eller flera hängen, lång eller kort kedja, priserna är från 249:- till 489:-, dessa hittar man i den fysiska butiken i Långlet Mora eller på e-butiken www.apriliadesign.se. Gilla dom gärna på facebook.

Oakley goggles



Flightdeck är Oakleys senaste familj av goggles lanserad under vintern 2014/2015. Inspirationen är hämtad av stridsflygplanernas hjälmar och krav på synfält, där det gäller att kunna se allt utan någon distraktion av ram eller kant i synfältet. Den har också ett helt nytt och patenterat enklare sätt att byta lens på. Alla Flightdecks kommer med en lens som är imskyddsbehandlad med en F3-antifog behandling.

Flightdeck fungerar även utmärkt utanpå vanliga slipade glasögon då ramen är utskuren på höger och vänster sida för att tillåta bågar att passa in under den när den sitter på ansiktet. Passar bäst på personer med medelstort/stort huvud. Cirkapris 1 890:- till 2290:- beroende på medföljande lens. Finns i Matt Black och Matt White ram, och fyra olika linser. På bilden Matt White med Fire Iridium lens, cirkapris 2 090:-. Mer information på www.duell.fi



Vikbar skyddsmatta



Skyddsmatta BONDTOOLS BT490 kan användas på flera olika sätt, som knäskydd, liggunderlag, sittunderlag eller pall. Tillverkad i EVA-material. Mått: 1210x420x30 mm. Skyddsmattan säljs via fackhandeln inom BIG-gruppen www.big-gruppen.com och mer info finns på www.bondtools.se

Bitsspärrskruvmejsel



Bitsspärrskruvmejsel med T-handtag finns i två modeller, Torx BT2207 och Insex BT1317. Den har ett bitsmagasin med 6 bits, med kula (Torx eller Insex). Finns hos din närmaste återförsäljare och mer info hittar man på www.bondtools.se

Målingspimpeln

Årets Målingspimpel avgjordes i ett riktigt kanonväder, strålande solsken och klarblå himmel. Tyvärr hade den rekordtidiga vårvärmen nästan gjort slut på skoterföret, det var bara några millimeter snö på blankisen. Det gjorde att många hade letat ute i ladorna efter fläktkylda skotrar med hjulboggie, den som spar han har som man säger. I själva tävlingen deltog 140st fiskare och 100st fick fisk och fina priser som sponsorerarna bidragit med. Vann gjorde Lars Westlund med 2830gr fisk och blev 3000kr rikare. Damklassen tog Elsy Nordin hem med 1380gr och Elias Sundemyr segrade i barnklassen med 465gr. De som inte fiskade njöt av solen och käkade goda hamburgare.

Av: Thomas Sundemyr



Detta var den 26:e upplagan av Målingspimpeln och vädret var bland det bästa någonsin.



Sparktolkare.



Liten storfiskare.



Hellre ett hål i isen mellan benen än is i hålet.....



Trots många deltagare finns det gott om plats för de som vill vara för sig själva.



Kom igen, det är bråttom snart är det start.



Plötsligt händer det, då blir man så här glad.



Återväxten tryggad, om 15 år kör han 800 cm3.



Hjälp ta bort den jag vågar inte titta, den bits säkert.



Stor storfiskare.



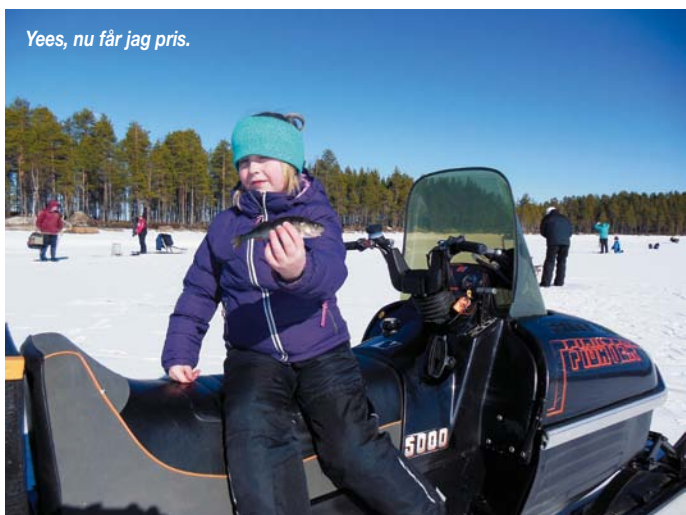
Den stora snöbristen gjorde att isen dominerades av fläckkylda klassiker, gärna med hjulboggi också.



Det var några millimeter snö på isen som sparade en hel del slidesbränningar.



Stolt son och ännu stoltare pappa.



Yees, nu får jag pris.



Dagens gladaste, vinnarna med glänsande pokaler.

Snöskoterkläder 2016



Du vet väl att upplevelsen på en snöskoter blir så mycket bättre om du klätt dig rätt. Att frysa eller svettas under en tur kan helt klart fördärva det hela och någonting som ska vara roligt, blir riktigt tråkigt. Vi försöker att varje år upplysa dig om vad som finns på marknaden i klädväg. Så också i år. Håll tillgodo med klädkollektionerna 2016.

HALVARSSONS

SHAKOPEE - Suit

- Coatad Taslan tejpade sömmar
 - 5000 / 5000, Vattenpelare / Andasfunktion
 - Trikå Fleece fodrad
 - Löstagbara reglerbara hängslen
 - Ventilationsöppningar
 - Avtagbar huva
 - Snölås i benslut & stormcuff med tumgrepp
 - Sammankopplingsbar med byxa-dragkedja
 - Reglerbar ärmvidd, huva, benvidd & benlängd
 - Reflexer
- Unisexstorlek XS-2XL
Pris: 2 995:-

Scanna QR taggarna för att se mer av Halvarssons kollektion



DULUTH - Byxa

- Coatad Taslan tejpade sömmar
 - 5000 / 5000, Vattenpelare / Andasfunktion
 - Kviltat foder
 - Isolering material vid sits & knä
 - Förstärkning vid ankel
 - Snölås i benslut med hake
 - Reglerbar midja, benvidd & benlängd
- Unisexstorlek XS-2XL
Pris: 1 495:-



DEADWOOD - Anorak

- Coatad Taslan tejpade sömmar
 - 5000 / 5000, Vattenpelare / Andasfunktion
 - Mesh fodrad
 - Ventilationsöppningar
 - Reglerbar ärmvidd & nederkant
 - Reflexer
- Unisexstorlek XS-2XL
Pris: 1 495:-



www.jofama.se

Extra Evil Jethwear

Jet Bib Cargo Pant

Lättfodrad hög byxa med flera fickor. 10 000 mm vattenpelare, andasfunktion, vattenavvisande YKK dragkedjor och ventilationsöppningar.

Färger: Svart, Röd/Svart, Svart/Rosa, Lime/Cyan

Storlekar: XXS-XXL

Pris: 1999:-

All Day Jacket

Skaljacket för den aktive åkaren. Välplacerade ventilationsöppningar, vattenavvisande YKK dragkedjor, snöläs och avtagbar huva. 10 000 mm vattenpelare, andasfunktion och tejpade sömmar.

Färger: Cyan/Lime, Röd/Lime, Svart/Rosa

Storlekar: XXS-XXL

Pris: 2199:-



The One

Skaloverallen med allt du behöver. 10 000 mm vattenpelare med andasfunktion, tejpade sömmar, vattenavvisande YKK dragkedjor, innerhängslen, välplacerade ventilationsöppningar, snöläs, avtagbar huva och ett flertal ytter- och innerfickor.

Färger: Svart, Svart/Rosa, Svart/Lime, Cyan/Svart, Neongul/Svart.

Storlekar: XXS-XXL

Pris: 3499:-



www.duells.se

Klim

Lochsa overall

Fullständig komfort som täcker hela kroppen, extrem frihet och den verkliga förenklade lösningen för aktiva och aggressiva åkare som vill ha ett ytterplagg som klarar allt; den helt nya LOCHSA One Piece® ger oslagbar bekvämlighet med KLIM®- och GORE-TEX®-prestanda. Kliv in i LOCHSA One Piece® och njut av det treskiktade GORE-TEX®-materialets beständighet och andningsförmåga, kraftfulla ventilation, hållbara nylonkonstruktion och den lättaste, snabbaste åkningen i snön. Allt i ett stycke.

Färg: Blå/svart

Storlek: MD/LG/XL/2XL

Pris: 9399:-



ARIA jacka

En rolig utformning och högsta komfort förenas i den nya ARIA från KLIM®. I den utsökta designen ingår många fickor med blytlås, stiliga tryckknappar och accentuerade snören för den integrerade huvan. Prestandan kommer från GORE-TEX® GUARANTEED TO KEEP YOU DRY®-löftet om att garanterat hålla dig torr och precis rätt mängd isolering för att hålla värmen hela dagen.

Färg: Blå/grå

Storlek: 4/8/12/XS/S/M/L/XL/2XL

Pris: Barn 2799:-/ Dam 3899:-



www.klim.com

YAMAHA

Yamaha jacka Comp 2

Svart med röda och ljusgrå detaljer. Tre ytterfickor, en innerficka. Ventilation och urtagbart värmefoder, snöläs och dragsko i midjan. Pris 2999:-

Yamaha byxa Comp 2, svart med röda och ljusgrå detaljer. Två fickor. Ventilation och urtagbart värmefoder, snöläs. Pris 2599:-



www.yamaha-motor.se

TOBE



Privius 2.0 Mono Suit, färg Citrus

Yttertåg: 2-lagers Sympatex® Cordura®

Membran: Sympatex® 45,000mm vattenpelare.

Tejpade sömmar: Fully seam sealed. Fodrad: Non-insulated

Storlekar: 2XS - 4XL. 100% vindtät. 100% vattentät. YKK Aquaguard blytlås. Kevlar förstärkningar på knän.

Cordura® tyger. Förstärkta sömmar med double stitching. Ventilation under armarna. Ventilation på sidan av benen. Justerbara Ergo hängslen. Justerbar midja. Avtagbar huva. Finns i 7 olika färger.

Pris: 6995:-

www.duell.fi

ITAB

T&P Discovery Action III Jacket

Sportig jacka för ATV, skoteråkning m. m. Användbar året runt! Urtagbart värmefoder med ribbstickad innerkrage + integrerad snöläsgaiter. Ärmslut med lycramuddar och tumgrepp samt dragkedja för lite tajtare passform. Dragsko nertill och reglerbar ryggvidd med tekniska spännen. Ventilationsöppningar med vattenresistenta dragkedjor under armarna och baktill på ryggen.

Skal av vattenavvisande Nano DWR-behandlad 300D/600D Polyester/1000D Kevlar med laminerat andasmembran (vattentäthet 10 000 mm, andasförmåga 6000 g/m²/dygn) Alla sömmar tejpade. Urtagbart polyesterfoder med vadderung 120 g/m². Hi VIZ reflexdetaljer. Tvätt 40°C. Färg: Svart/vit varselröd
Storlek: S(46/48) - 3XL(62)
Pris: 1750,-



T&P Discovery Action Pants

Vind- och vattentät med bra andasförmåga. Urtagbart värmefoder gör byxan användbar året runt. Formsydd knä och förhöjd rygg med stretchpaneler. Avtagbara hängslen och elastisk midjustering. Gylf med vindskydd. Vattenresistenta blixtlås. Förstärkt benslut med dragkedja upp till knät + invändigt snöläsgaiter. Effektfulla Hi VIZ reflexdetaljer. Färg: Svart/vit varselröd
Storlek: S(46/48) - 3XL(62)
Pris: 1395,-

www.idéfixteko.se

FXR



BOOST JACKET

Extra förstärkning vid utsatta områden. Uttagbart foder. 5000 mm vattenpelare Vattentäta dragkedjor. Avtagbar och justerbar huva. Innerficka. Fleecefodrade fickor för händerna.
Pris: 2995,-



MISSION LITE PANT

20.000 mm vattenpelare. Yttertyg i ett slitstarkt Nylon polyester material. Vattentäta dragkedjor. Förformade knäskydd. Isolerande material i baken.
Pris: 2795,-



MAVERICK MONOSUIT

20.000 mm vattenpelare. Vattentäta dragkedjor. Finns både i fodrat (120g) och ofodrat. Öppningsbar ventilation. Innerficka. Fleecefodrade fickor. Isolerande material i baken. Stretch i nedre ryggen.
Pris: 5995,-

www.fxrracing.com

SCOTT

Jacka DS pro

För att öka användningsmöjligheterna så är DS Pro Jacket en utveckling av Cobain-jackan och det finns nu ett uttagbart innerfoder. Perfekt för åkning i djup lössnö. Yttertyg: 100% Polyamid. Urtagbart Foder 100% Polyester. Fyllning Thinsulate Flex. Passform Regular Normal. Funktioner Lätt och skönt yttermaterial. Meshfoder med bra andningsförmåga innanför det yttre skalet. Uttagbart foder med flexibilitet. Bekvämt mjuk krage med extra dragkedja för ökad vidd. YKK vattentäta blixtlås. Blixtlåskoppling till byxan. SCOTT snöläs.
Pris: 3499,-



Byxa DS pro

Precis som jackan har DS Pro pant alla funktioner som Cobain har, men har dessutom uttagbart foder. Yttertyg: 100% Polyamid. Urtagbart foder: 100% Polyester. Fyllning: 100G Thinsulate Flex. Passform: Regular. Funktioner: Lätt och skönt yttermaterial, Meshfoder med bra andningsförmåga innanför det yttre skalet. Uttagbart foder med flexibilitet. Bekvämt mjuk krage med extra dragkedja för ökad vidd. Hängselbyxa med stretchpanel på sidan. Stora fickor för goggles
Pris: 2999,-



www.scott-sports.com

SINISALO

Kalto jacka

Yttermaterial av vattentät polyamid med tejpade sömmar. Lätt 80g värmefoder. Långa blixtlåsförsedda ventilationsöppningar med meshfoder på jackans underarm. Löstagbar huva med justerbar snodd, mjukt foder i kragen. Justerbara integrerade lycramuddar, i jackans fäll finns snodd för reglering av vidden. Tre vattentäta ytterfickor. Två fickor på insidan; en meshficka och en med blixtlås. Tryckta reflexer på bröst och rygg för synbarhet. Snöläs på insidan. Stark D-ring av metall för säkerhet.
Pris jacka 2 498,-
Pris Byxa 1 998,-



www.sinisalo.com

RUKKA Primo GTX Jacket

Gore-Tex® 2 lagars skalmaterial med Cordura® 500D förstärkningar. Meshfodrad. Integrerade avtagbara Coolmax huva i jackan. Justerbara ärmslut med integrerade lycramuddar. Reflexer på bröst, ärmar och rygg för synbarhet. Långa blixtlåsförsedda ventilationsöppningar med meshfoder på jackans underarm. Mjukt foder och neoprene kant i kragen. Justerbar nederkant med velcro. Lätt förböjd form. Fyra yttre fickor och två på insidan. Snöläs. Stark D-ring av metall för säkerhet.
Pris jacka 3 998,-
Pris byxa 3 498,-



www.rukka.se

ARCTIC CAT



SnoCross Jacka & Byxa

Skalplagg med isytt nätfoder. A-Tex tejpade sömmar. Autentisk Team Arctic Racing dekor. Storlekar: S-3XL
Pris jacka: 2995.-
Pris byxa: 2695.-



Pit Poncho

Är utan tvekan det bästa klädesplagget till vardags som till race. 200g foder. Förlängd. Stora fickor. Generös storlek. Passar utanpå racekläderna. Storlekar: XS-3XL
Pris: 2995.-



www.arcticcat.se

ALL RIGHT SWEDEN AB

BATTLE JACKET

Här har du en lätt och mångsidig jacka även för racingbruk. Vertex®-membran som både andas och är vattentätt. Reflekterande print. Fyra ytter- samt innerfickor. Ventilation både bak och fram. Justerbar krage. Uttagbart Thermofleece-värmefoder under ett nätfoder. Snöstoppare vid midja och armar. En bredare passform gör att skydden lätt passar i jackan.



BATTLE PANTS

Vattentäta byxor med starkt och slitstarkt Polymid. Vattentätt Vertex®-membran som andas. Baken har 500den. Ovanför knäna och vid nedre ryggen har man flex material som töjer enligt behov och är väldigt bekvämt. Ventilationer. Midjan justeras med karborreband. Löstagbart Thermofleece-värmefoder under ett nätfoder.



www.allright.eu

POLARIS

PRO SKALJACKA

GORE-TEX® produktteknologi "Guaranteed to Keep You Dry". Assymetrisk modell som har 330D nylonskal & 3M® Scotchlite® reflex. 2-vägs YKK®-dragkedja för justerbar och bättre passform. Färger: Svart/röd
Storlekar: S-2XL
Pris: 3690.-



PRO SKALBYXA

GORE-TEX® produktteknologi "Guaranteed to Keep You Dry". 330D nylonskal med förstärkning samt 3M® Scotchlite® reflex. Förböjda knän med integrerade EVA knäskydd. Vattentät 2-vägs YKK®-dragkedja. Färger: Svart
Storlekar: S-2XL
Pris: 3690.-

ADVENTURE JACKA

GORE-TEX® produktteknologi "Guaranteed to Keep You Dry". 3 i 1 jacka med löstagbart foder med 3M® Thinsulate® zonal foder. High-density 330D nylonskal med förstärkning samt 3M® Scotchlite® reflex. Färger: Svart och röd
Storlekar: S-2XL
Pris: 3995.-



ADVENTURE BYXA

GORE-TEX® produktteknologi "Guaranteed to Keep You Dry". Zonal 3M® Thinsulate® foder, förböjda knän med integrerade EVA knäskydd. 330D nylonskal med förstärkning samt 3M® Scotchlite® reflex. Vattentät 2-vägs YKK®-dragkedja. Färger: Svart
Storlekar: S-2XL
Pris: 3990.-



www.polarissverige.se



CrossFix

**Auktoriserad
verkstad &
försäljning av
reservdelar.**

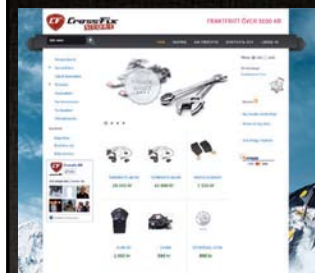
ski-doo LYNX

can-am THE ULTIMATE SIZE



Ny webshop!

**Crossfix
store**



crossfix.se

Aterförsäljare för

MCXPRESS

*Finns i nya lokaler bakom Traktor-
city i Öjebyn. Topp modern verkstad!*

Crossfix AB

Hammarvägen 39, 943 36 Öjebyn,
Tele 0911-66423, info@crossfix.se



Spänn på

Det där med att förankra din skoter på släpvagnen eller pickupflaket är en vetenskap som få bemästrar och orkar hålla på att böka med. Men denna extremt viktiga grej är ju någonting vi alla borde bli mycket bättre på. Här är lite tips och råd i ämnet. Vi förutsätter att din vagn är i bra skick och att du har körkort för hela ekipaget.

Av: Björn

Du kan spänna fast din snöskoter på en massa sätt. Förr i tiden använde man rep eller kätting till det mesta, men sedan en överskådlig tid har vi haft det fantastiska spännbandet att tacka för mycket. Nu finns det ju andra sätt att spänna fast skotern på och då tänker jag först och främst på olika system likt Superclamp och liknande system. Detta system bygger på att man helt enkelt byglar fast maskinen på en förutbestämd plats på din vagn med fastmonterade fästen i vagnen och lösa byglar som man tvingar fast maskinen med. Smidigt i många lägen men byter man vagn ofta eller kanske lånar någons emellanåt så fungerar ju inte detta. Därför ska vi titta lite närmare på det mesta som gäller spännband och dess fördelar och brister. Vi ska också titta på de olika

lastöglor och krokarna som finns att tillgå på släpvagnen.

Välja spännband

Spännbandet är i sig en fantastisk uppfinning. Tänk att med ett enkelt handgrepp spänna fast någonting som ska sitta fast och som sedan gör det från punkt A till B. Men det gäller att välja spännband varsamt, för ingen kedja är starkare än sin svagaste länk och ha i åtanke att din fulltankade sportskoter kan väga uppemot 300 kilo och mer vilket i sin tur ställer höga krav på dessa band. Spännband finns i olika klasser. Ett enkelt knep som avslöjar brottstyrkan på ett spännband är de långsgående strecken på bandet. Ett streck motsvarar ett ton, två streck två ton och så vidare. Såvida du inte väljer att köpa

dina band på någon lågprisvarukedja som sätter dit lite streck efter eget tycke och smak. Vilken klassning ska du då välja? Om vi för säkerhets skull säger att en snöskoter väger 400 kilo, ja en fulltankad arbetsmaskin kan göra det. Den kan faktiskt väga mer. 400 kilo är inte småpotatis eftersom spännbandet inte bara ska hålla maskinen på plats så att den inte ramlar av vagnen i en kurva. Spännbandet ska också se till att snöskotern också efter en kollision eller avakning är kvar på vagnen. Man vill vare sig att skotern ska flyga iväg och skada någon annan bilist eller i värsta fall hamna inne i dragbilen. Det gamla talesättet "en elefant i baksätet" har aldrig varit mer relevant. Hur mycket belastar då en 400 kilo tung snöskoter ett spännband? Man kan räkna på många sätt

och jag är säker på att många av er har studielån upp över öronen och därmed är ruskigt smarta. Vid en retardation där en bil med släpvagn saktar ner från 80 kilometer i timmen till 0 på en tiondels sekund, blir krafterna enorma och just detta skräckscenario går knappast att försäkra sig från.

Jag tycker att man ska ta det säkra före det osäkra och alltid använda sig av spännband av 1-tonstyp eller gärna biffigare för nötnings skull. Jag använder inte helt sällan fyra 3-tonns band per skoter, eller två 5-tonnsband, beroende på vilken vagn jag använder. Jag har märkt att ju större och dyrare band jag använder, desto längre håller de. En sak till. Ett större band med tillhörande spännmekanism tål isbildning bättre och fungerar enormt mycket bättre mitt i vintern än ett mindre. En större spännare tar man ju bara i och drar i så att isen flyger all världens väg, samtidigt som en mindre helt enkelt kan frysa ihop.

Spänna var?

Då är ju den stora frågan. Var ska jag spänna fast min skoter? Ja på släpvagnen svarar då jag. Jaha säger du. Ska



Du vet väl om att strecken på bandet avslöjar hur mycket det tål. Bandets täthet, tjocklek och bredd avgör hur starkt det är. Även om ett smalt band kan tyckas vara lämpat för att spänna fast en skoter så brukar jag välja ett större och mer överdimensionerat, för att eliminera nötningsriskerna.



Det finns massor av storlekar på band så det gäller att välja både med hjärtat och plånboken. Just detta kan anses som lite överdimensionerat.



Lastögglan kan vara lastningens svagaste punkt. Ha koll på just dina lastögglor och framförallt hur dom är förankrade i släpvagnen. Vi har sett skräckexempel på riktigt feta lastögglor på en pickup, som i slutändan satt med några poppnitar i karossen. Dåligt.



Då nötning är spännbandets fiende nummer ett så gäller det att hitta ett schyst mellanlägg som gör en vass yta mjuk och rund. Det finns dels färdiga lösningar, men en uttjänt tvättsvamp brukar också fungera utmärkt.

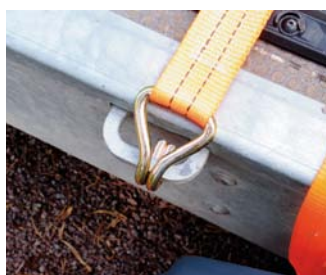


Det finns massor av varianter då det gäller själva spännkroken. Här är två exempel på olika slags låsbygglar som säkrar bandet i lastögglan. Kanon.



Det finns en uppsjö olika spännband med olika egenskaper. Tänk till och se till att du i god tid hittat just din kombination så att du slipper nödköpa något skit på macken.

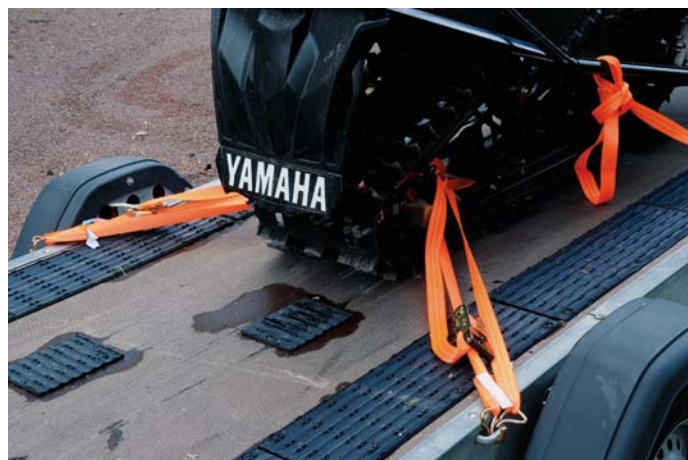
Nej. Så här ska spännbandet inte monteras. Såklart.



Så här ska ett spännband monteras i lastögglan. För övrigt så är lastögglor av denna modell fantastiskt överdimensionerade och kanonbra.



Vill du vara på den säkra sidan så använder du fyra band. Spänn din maskin både framåt och bakåt i ett kryss. Har du kraftiga band samt kraftiga lastögglor så är det viktigt att du har lite känsla då du kan dra framvagnen sned om du är för stark. En sak till. Ifall du har böjt till din framvagn mot exempelvis ett träd, så kan du faktiskt rikta den i fält. Har du riktigt kraftiga spännband så är det inte helt omöjligt att dra en framvagn rak, eller i alla fall rakare, om du förankrat maskinen rätt. Nått att tänka på.



vi prata om hur själva fastspänningen ska gå till så finns det några enkla saker att tänka på. En skoter ska spännas framåt och bakåt, eller i ett kryss. Snett åt sidorna både fram och bak. På detta sätt har du säkrat skotern från krafter i alla riktningar. Det bästa är att du har fyra spännband som alla drar åt var sitt håll i ett kryss. Höger skida snett framåt, vänster skida snett framåt. Boggi snett bakåt höger, boggi snett bakåt vänster. Har du bara två spännband så ska du se till att det är kraftigt, jag brukar använda mig av ett 3-tonsbånd eftersom de är kraftiga och sällan kan nötas av. Spänn över båda skidorna, gärna genom spindlarna, så lågt det går. Se till att du spänner skotern framåt. Spänn sedan genom boggin, gärna genom någon av saxarna,

spänn alltid bakåt. Spänn aldrig, ALDRIG, genom lyftbågarna eftersom dessa kommer att lossna från chassit för något så lite som en kraftig inbromsning. Framförallt i dagsläget då alla sparar vikt och lyftbågen inte alltid är en lyftbåge i den bemärkelsen att det lämpar sig att lyfta skotern i den. Än mindre spänna fast maskinens hela vikt i den. Lyftbåge, stort nej.

Spänn alltså i de kraftigare ofjädrade delarna av skotern, långt ner. Varför långt ner och ofjädrat? Spänner du högt upp i den delen som sitter ovanför stötdämperiet så kan ju skotern fjädra ner och då kan ju bandets krok lossna från lastögglan! Jag har sett skräckexempel på någon som "spänt fast" skotern med ett band över dynan. Hallå. Över dynan!

Säkert en miljöpartist eller annan svinnesvag person.

Nötning

Nötning är ett stort problem på dagens snöskotrar. Vassa kanter är verkligen spännbandets kryptonit och du ska därför alltid se till att du har med dig någon slags stoppning som du kan lägga emellan den vassa ytan och spännbandet. Jag brukar använda uttjanta tvättsvampar för ändamålet vilket alltid fungerar perfekt då man samtidigt skyddar ytan på snöskotern.

Arctic Cats och Yamahas styrsjindlar fram till -15 är ett typexempel på vassa kanter belägna precis där man vill dra spännbandet. Skulle det nu visa sig att du missat stoppningen så kan du all-

tid använda pappret vid tanktappen på macken, i nödfall.

Vad säger lagen

Sveriges Rikes lag är någonting man måste följa även om man är snöskoteråkare. Även då det gäller att surra last på din släpvagn. Här är lagen tydlig och då det gäller dragfastigheten så säger lagen "Oavsett vilken surring som används måste surringshållfastheten minst vara dubbla lastvikten." Lagen säger att "All last på släpkärran måste säkras så att den inte kan förskjutas eller falla av." Jag blev stoppad av en trevlig polis en gång som sa till mig att "all last ska vara förankrad på så sätt att den inte kan falla av, oavsett släpvagnens position". Med andra ord. Lasten ska inte



Du kan använda två spännband på detta sätt. Beroende på var på släpvagnen skotern är placerad och beroende på var lastöglorna sitter så tar du beslutet om hur du ska spänna fast din snöskoter. Viktigt är att du spänner den både framåt samt bakåt.

Du ser klart och tydligt på lappen hur mycket ditt band tål vad det gäller surringsstyrka.



Ett spännbands täthet, tjocklek och bredd avgör hur starkt det blir. Ett 21-tonsband borde väl räcka tycker man.



Försäkra dig om att eliminera chansen för att vassa kanter ska nöta av ditt spännband, med en trasa eller en gammal tvättsvamp. Nötning är egentligen det största hotet mot dina spännband. I alla fall om du valt en kraftigare sort.



På LL-Teknik i Mora skräddarsyr man olika lösningar för de som vill och behöver. De säljer också "vanliga spännband". Var du än bor så brukar det finnas någon som säljer spännband ämnade för proffsanvändande, vilket vi föredrar.



lämna sin plats om så släpvagnen är upp och ned! Detta ställer ganska höga krav på oss som spänner fast snöskotern eftersom det kan bli repressalier för chauffören av bil med tillhörande släpvagn om det uppdragas att din last helt plötsligt fått vingar och lämnar vagnen.

Så regel nummer ett. Se till att din last, det vill säga din snöskoter är fastspänd på så sätt att den inte kan lämna vagnen under några omständigheter. Då är du rätt ute.

Släpvagnskåpa

Hur är det då om man har en släpvagn med kåpa. Behöver man spänna fast snöskotern då? Svar ja. Naturligtvis. Kåpan ska ses som ett skydd mot snö och salt. Inte som en lastsäkring. Jag har

sett en släpvagn med kåpa, innehållande två snöskotrar som gått av vägen. Bilen missade en gigantisk tall, det gjorde inte släpvagnen. Förödelsen var total och både kåpa och skotrar fortsatte in i dragbilen innan de landade flera meter från hela ekipaget. Inte bra.

Lastöglor

Det där med lastöglor är egentligen ingen raketforskning. Lastöglan är den öglan som du krok fast spännbandet i. Naturligtvis måste du vara helt säker på att öglan i sig är förankrad på ett bra sätt i vagnen. En lastögla ska inte sitta genom endast släpvagnsplyfan oavsett hur stor bricka du har på baksidan. Jag har också sett skräckexempel på montering i och med att man monterat lastöglan

med en fransskruv ner i plyfan och en två tum fyra på baksidan. Visst kan det tyckas att en dylik montering sitter som berget. Troligen inte eftersom krafterna vid en kollision är enorma samtidigt som en släpvagnsplyfa blir lika stark som trolldag efter några år. Alltså, förkastligt och dåligt. En lastögla ska sitta med ett rejält bultförband genom en stålbalk eller liknande. Ska du montera lastöglor, välj en riktigt kraftig variant. En större lastögla är inte lika fipplig att hålla på med när hela vagnen är full av is och snö. Jag brukar försöka undvika den infällda sorten som sitter i botten av vagnen eftersom de lätt kan fyllas med vatten som sedermera förvandlas till is och sedan är ett irritationsmoment resten av vintern. En sak till. Använder du dig av ett kraftigt

spännband av exempelvis tre-tonstyp eller värre så kan du utan några svårigheter dra sönder en vanlig mesig lastögla. Se därför till att du väljer spännband efter dina lastöglor.

Inköpsställe?

Var ska jag köpa ett spännband då? Personligen så tycker jag att du ska undvika att köpa ditt spännband på macken. Visst har jag köpt mina band där också i nödfall, men de är oftast dubbelt så dyra där och samtidigt också i bästa fall hälften så bra. Jag har hittat ett bättre ställe. Jag undviker våra kära "lågprisställen" också då jag ifrågasätter kvaliteten där, jag ifrågasätter också klassningen på dessa band. Det känns som om de bara dragit dit några streck som för tillfäl-



Vad det gäller klassningen hos våra lågprisvaruhus så kan man ta dessa med en nypa salt. Detta gäller också prissättningen. Enligt mig så håller dom inte ett direkt lågt pris på sina större band. Du kommer bli riktigt förvånad över hur billigt ett "proffsband" är hos exempelvis en lastbilsverkstad med tillhörande butik. Värt att kolla upp.



let kändes bra. Tänk så här. Var köper proffsen sina band? Naturligtvis på ett lastbilsrelaterat ställe. Jag har kommit underfund med att det både är prisvärt och att man garanterar sig att få bästa tänkbara kvalitet genom att handla på exempelvis en Volvo eller Scania-verkstad med tillhörande butik. Eller varför inte där man tillverkar band. I Mora där jag bor så finns det ett suveränt ställe som heter LL-Teknik. Här tillverkar man band av både special- och standardsort. Här är banden förvånansvärt billiga samtidigt som man vet att de också är avsedda att spänna fast saker med. Mig personligen så stör det inte att ett band är av 5-tonstyp, snarare tvärtom. Men

som sagt, ha koll på lastöglorna, så att också dom är anpassade för detta.

Skötsel

Ett spännband har också detta en viss livslängd då tidens tand, UV-strålning, väder och vind gör att det blir svagare med tiden. Har du ett riktigt kraftigt band, så håller det ju längre, även om det halverat sin styrka. Själva spännmekanismen brukar ta stryk, framför allt så kärvar det ibland. Se därför till att smörja denna mekanism innan varje säsong och gärna efter. Låt också banden torka upp emellanåt. Dessa kan alltså förvaras torrt och varmt när du inte använder dem. En skadad mekanism mår bäst av att åka i



Är du osäker på vad du ska köpa för spännband. Vänd dig till proffsen. Du har antingen någon Scania eller volvo-verkstad som säljer spännband, eller varför inte specialister som LL-teknik som vi har i Mora. Jag har också sett att vissa skoterhandlare håller sig med riktigt bra spännband. Vill du ha en speciallösning då det gäller ett spännband? Ring Ryss-grabbarna på LL-teknik 0250-179 75.

Lite råd från LL-Teknik

Rengör dina band från salt och smuts. Se till att spännaren är smörjd. Undvik solljus och vassa kanter, förvara bandet torrt. Spänn där det är ofjädrat. Välj ett band som är tillverkat i Polyester.

soptunnan istället för att riktas hemma i skruvstället. Ett band med en brottyta, ska antingen kasseras eller kortas ner så att den skadade delen försvinner.

Ihoprullade band är alltid roligare att använda. Ta dig tid att rulla ihop ditt band efter användande.

Snabb repetition.

Spänn alltid i kors om det är möjligt. Se alltid till att du spänner bakåt, där bak, samt framåt där fram. Eftersträva att spänna lågt och i de ofjädrade delarna. Tro inte att du kan spänna fast skotern över dynan, dumskalle. Håll koll på dina lastöglor. Hur sitter de egentligen mon-

terade? Dessa kan ha monterats av en miljöpartist. Dubbelkolla därför.

Använd dig av kraftiga spännband. Minst 1-tonsbånd, men gärna kraftigare för att minimera nötningsrisken. Håll koll på vassa kanter som kan nöta av spännbandet. En sak till. Låna aldrig ut dina band. Aldrig. MÅRK dina band med vattenfast spritpenna där ditt namn och telefonnummer står väl utmärkt. Av någon anledning så är både släpvagnar och spännband hett villebråd för snåla vänner som tycker det är bättre att du köper detta än att de själva ska slösa pengar. Ett råd. Första frågan vid en möte med en potentiell ny vän, borde vara. Har du egna spännband? 🌟

SLÄP MED STARK DRAGNINGSKRAFT



En specialanpassad serie från Fogelsta för dig som kör snöskoter. Helsvetsade med varmförzinkat chassi, allt för att tåla tuff användning. Säkrare transport med flera med invändiga bindöglor och alla släpen kan eller har utrustats med tippfunktion. Utrusta din släpvagn med flera olika tillbehör: alu-huv, skyddsfilm till huv, Superglides, LED backljus, skoterramp, alu-hjul m.m.

FOGELSTA
www.fogelsta.se



Butiken öppen: Mån-Ons 7-17
Tor 7-19 (nov-påsk)
Fre 7-17
Lörd, Sönd åker vi också skoter

 **POLARIS**® Tel: 0297-42100



**Gissa skoter, modell, årsmodell,
skriv ditt svar på vår facebook sida.**

 **Ockelbo Gummiservice**

www.ockelbogummiservice.se



POLARIS®

Skoter & ATV

Nytt & begagnat

tillbehör & reservdelar



Gilla oss på facebook
Haralds Båtar AB

Besök Sveriges största Polarishandlare?

HARALDS BÅTAR AB

Hugo Hedströms väg 12, Borlänge ■ Tel: 0243-130 19 ■ haraldsbatar.se

Projekt 2016

Lättare starkare längre tystare



Det där med att själv komponera ihop en maskin så att den blir precis som man vill ha den är hur lätt som helst, på papper.

Det är först i verkligheten som det börjar krångla till sig.

Av: Björn

Jag har sällan bara en snöskoter att tillgå under en vinter. De flesta är original och väldigt sällan kör jag på "min egen" skoter. Såklart har det med mitt jobb att göra eftersom jag provkör och testar nya skotrar hela tiden. Det finns helt enkelt inte tid för en egen maskin eftersom den oftast brukar bli stå-

ende i ett hörn och bara bli äldre. Ja lite som chefredaktören på SnowMobile. De gånger jag har haft en egen snöskoter en längre stund är då jag har byggt om den efter mina egna preferenser. Turbo och fyrtakt är alltid roligt, men en sådan kombination är oftast begränsad till leden. Visst finns det fyrtaktsmaski-

ner som är mer lämpade för lössnön, men de har alltid sin begränsning i sin egen vikt. Kort och gott, en tvåtaktare är bättre än en fyrtaktare i lössnön. I alla fall i originalskick.

Min åsikt är att de som kör avancerat i lössnön med en fyrtaktare har modifierat dessa avsevärt för att de ska fungera till-

fredställande om man ska jämföra dem med en tvåtakts 800 kubikare.

Min tanke till denna säsong är att jag ska bygga en keeper, alltså en snöskoter som är min egen och som inte kommer att försvinna efter denna säsong. Jag har gått och funderat för att hitta den ultimata kombinationen för detta projekt och kriterierna denna maskin ska uppfylla. Den ska vara av fyrtaktsmodell, den ska vara fantastisk i snön, kass på leden, den ska vara längre, lättare, starkare och tystare än original. Den ska också kunna mäta sig med en



Det börjar trilla in grejer på redaktionen och vi är redo att börja skruva isär vår gamla långtestare för en minst sagt genomgripande uppdatering.



Framvagnen som redan är kortad på denna maskin kommer att bytas ut mot en ny 2016 års original dito, som visat sig vara extremt frän och bra.



Vi kommer att väga varenda del vi måste ha på den här maskinen för att den ska fungera tillfredsställande. Du kommer att få reda på var vikten sitter original och vad vi antingen kommer att ta bort eller omlokalisera för bättre viktfordelning.

tvåtaktare, i alla fall på öppnare ytor. Hur går detta ihop? Går det ihop? Ja det är det som är frågan och det är det vi ska ta reda på.

Utgångsobjektet

Eftersom vi ska bygga på en fyrtaktare så valde jag mellan en Arctic M7000 eller en Yamaha Viper M-TX 162. Plockar man bort kåporna och dynan så lär man vara ganska nördig i ämnet för att särskilja dessa två maskiner som delar så gott som allting med varandra om man bortser från exempelvis variatorerna. Ef-

tersom det redan stod en Yamaha M-TX 162 i garaget sedan i vintras så valde vi att helt enkelt använda den som utgångsobjekt för vårt höstprojekt.

Eftersom denna maskin är från 2015 så saknar den 2016 års fina framvagn, vilket är ganska lätt att åtgärda. En ny framvagn beställdes tillsammans med nya 174 tums Ice Age Performance boggiskenor med tillhörande värsta 76 millimetersmattan från Camoplast. En Pro Motion tiltbar bakre sax från samma företag beställdes också tillsammans med lite andra förstärkningar. Samtidigt

la vi in en beställning på en custombakaxel med tillhörande 9-tumshjul från Billet-X.

Lättviktshuv med tillhörande rutväska kommer från Skinz. Vi ska också försöka oss på konststycket att kombinera Pro-Motion saxen med en ARC Locker som kontrollerar kopplingen och därav boggins rörelse. Hur och om detta kommer att fungera vet jag inte idag. En turbosats från Mc Xpress är beställd och kommer till viss del vara specialtillverkad då vi kommer att flytta runt en massa vikt på denna maskin för att trola bort fram-

tyngden som finns i originalutförandet. Ljuddämparens utformning och turbosats placering kommer att avvika från produktionskitet.

Ljudnivån

Ljud är alltid störande. Vi ska ena stunden vara ansvarsfulla och försöka främja skoteråkningen samtidigt som vi andra sekunder ska göra trevliga projekt där vi propagerar för att förändra snöskotern från sin originalspecifikation.

Får man ens bygga om en snöskoter? Svaret är otvetydigt. Nej! Vare sig



Idag finns det ingen längre eller värre matta på marknaden än denna Challenger Extreme 174 med tretumskammar. Om den kommer att få plats utan större ombyggnation? Inte en aning.

du eller någon annan, inklusive generalagenten får ändra någonting från originalspecifikationen utan ett nytt CE-godkännande. Så oavsett om vi byter ruta, matta, eller förlänger maskinen så blir den olaglig. Bryr sig någon? Inte nämnvärt, men gör du någonting som gör att maskinen låter högre så är du ute på hal is. Faktum är att det enskilt största hotet mot skoteråkning är ljudnivån. Högljudda skotrar är rena rama döden för vårt intresse. Vi tänkte därför försöka bygga den ultimata lössnöracern som inte bara går bättre i snön, utan också låter mindre än vad den gör i originalutförandet. På detta vis så är det bara mitt körsätt och möjligen mitt utseende som retar mina medmänniskor ute i naturen. Vi kommer naturligtvis att ta reda på och förmedla det mesta då det gäller den där jäkla retsamma decibellen. Är det ens möjligt att kombinera ekvationen mera hästkrafter och lägre ljud? Ja, detta blir någonting att bita i.

Vikten

Vi tror inte att någon tillverkare har för intention att stoppa dit en enda onödig sak på en snöskoter då all vikt på detta fordon är av ondo. Men ska vi bygga om detta fordon så behöver vi inte ta samma hänsyn till allting som en tillverkare behöver göra. För oss gör det ingenting om huven spricker lite grann

eller om lyset inte uppfyller en viss norm och märkning. Vi bygger inte en maskin som ska klara alla slags förhållanden i flera tusen mil. Vi ska bygga en maskin som kräver underhåll och öm vårdnad mellan varven. Detta gör att vi kan tänja på gränserna då det gäller det mesta. I grunden så kommer den att vara riktigt tillförlitlig eftersom den är en Yamaha av fyrtaktsmodell samtidigt som den kommer att bli bräckligare då det gäller många andra punkter.

Gör det själv

En sak vi har märkt genom åren är att det tar betydligt kortare tid att montera redan färdiga och utprovade prylar än att tillverka saker själv. Vi kommer därför att försöka hitta så mycket saker vi bara kan som redan finns på hyllan, samtidigt som vi också blir tvungna att tillverka en del saker själva. Oavsett så kommer vägen att gå varm här på redaktionen då varje kilo kommer att ifrågasättas. Har kanske du råd angående en ombyggnation att dela med dig av så är det bara att maila mig. Har kanske du ett råd då det gäller förbättringar på denna maskin, maila mig direkt så vi hinner skaffa fram dessa prylar. Som det ser ut idag så börjar paketen så sakteliga ramla in och modifikationen är i full gång. Håll i er, för nu kör vi. ✨



Ice Age från USA är med på noterna och tyckte vårt projekt lät roligt och skickade hit ett paket med roliga saker. Här ett "anti-stab kit" som ska se till att mattan inte blir spetsad av boggiskenorna.



Vi kommer att testa lite olika saker på detta projekt för att försöka hitta ett koncept som kan tilltala tvåtaktsåkaren också.



Svarta Ice Age boggiskenor av längsta längd, det vill säga 174 tum. Svarta som synden.

Vässa din redan

vässade 4 taktare



Stock turbo manifold:
Weight: 4,30 kg
Gas volume: 2,50 liter
Length: 1,20 m

MCXpress
PRODUCE OF THE EXTREME
MCX turbo manifold:
Weight: 2,40 kg
Gas volume: 1,45 liter
Length: 0,65 m

Känner du att du vill ha lite mer att åka med så ska du öppna korp-gluggarna nu.

McXpress har nämligen en hel del tillbehör till sina fina turbosatsar som är ämnade att sitta på Yamahas Viper och Arctic Cats M7000.

Turbogrenrör race

Nytt för i år är det handbyggda grenröret som har en mindre gasvolym. Detta ger mildare avgassmällar om man råkar nå varvvalsregulatorn. Du får också snabbare turborespons tack vare den kortare rörlängden. Energitopparna i avgaspulsarna utnyttjas bättre. Du får också lägre vikt vilket betyder att man kan äta några extra burgare utan att totalvikten på fordonet höjs. Grövre diameter på primär-rören för bättre prestanda. Avgaskana-lens utlopp från toppen är 34 millimeter invändigt. Originalrören är 34 mm utvän-

digt. Primär-rören i raceavgasröret är 35 mm invändigt.

Raceintercooler

Mc Xpress har tagit fram en större och effektivare race-intercooler till Vipern.

Den placeras där den fartvindkylda originalradiatorn varit placerad. Förde-len med denna race-cooler är den högre verkningsgraden som ger betydligt bättre effekt. Men originalkylaren måste ersättas med en annan kylare. Därför har McXpress utvecklat en stor U-värmeväxlare som placeras inne i tunneln.

U-kylaren

U-kylaren kan vara ett bra tillbehör till även de som inte kör med turbo. Viktför-delningen på maskinen förskjuts bakåt.

Många hävdar även att tunnelkylaren kommer att minska is- och snömängden som byggs upp i tunneln vid körning. ❄️



Priser inkl. moms.
Race-turbogrenrör: 4600 sek
U-kylare i tunneln: 4000 sek
Race-intercooler komplett exklusive spridare: 7200 sek.

BRP

Lynx & Ski-Doo från BRP har en blandning av gammalt och nytt i ny färgsättning.

Text: Daniel Orevi

Lynx har legat lite efter de bästa djupsnöskotrarna men sedan några år tillbaka satsar man även inom detta segment. Boondocker heter Lynx djupsnömaskiner och de gemensamma nyheterna för alla Boondocker maskiner är till att börja med den nya framvagnen A-LFS+. Den är förstås ärvd från syskonet Ski-Doo som kallar den för RAS2 och det är absolut inget fel med det eftersom det är en lyckad framvagn. Den är lättare och har bättre svängegenskaper och gör det enklare att hålla kursen och balansen vid skråkörning. Lynx har även utvecklat sin populära Blade-skida. Den nya är lättare, har bättre djupnöegenskaper och heter Blade DS. Även dynan är ny och lättare för året. Den är 50 mm längre, 8 mm lägre och 25 mm smalare. Lynx namnger inte sina skotrar med längden i tum utan använder det metrisk systemet i stället. Enkelt översatt är 3700 lika lång som 146 tum, 3900 motsvarar 154 tum och 4100 är hela 163 tum lång så nu är det enklare att jämföra modeller från de olika tillverkarna.

Boondocker

Instegsmodellerna av Boondocker finns med två olika motorer och i två längder. Du väljer först om du vill ha 600 eller 800 E-TEC-motorn och sedan vilken längd du önskar, 3700 eller 3900. Sedan har alla fyra skotrarna samma utrustning i form av HPG 36 stötdämpare och nya framvagnen med spårvidd justerbar från 900 till 942 mm. Alla kommer med Powder Max matta med Flexedge och 64 mm kammar.

Boondocker DS 800R E-TEC

I år kommer DS i 3900 och 4100. Den senare är Lynx hittills längsta Boondock-

er. Spårvidd mellan 900 och 942 mm och den är justerbar i tre lägen. Mattan är Powder Max 3 med 75 mm kammar och stötdämparna är KYB 36/46. Dessa skotrar, som har bantat en del vikt och fått den nya mattan, kommer att bli ett rejält hot mot de främsta i djupsnön i år. Vinterns tester får utvisa om det räcker hela vägen.

Boondocker RE 3700 800R E-TEC

RE modellen har lite tuffare utrustning i form av fullt justerbara stötdämparna KYB 40 HLCR fram och KYB 46 HLCR i boggin. Framvagnen har bredare spår-

vidd justerbar mellan 975-1017 mm vilket gör att den står lite stadigare på marken. Tillsammans med förstärkta boggisenor ger det en mer tålig skoter som, till skillnad från de flesta djupsnömaskiner, tål lite snabb körning på dåliga leder och den kommer även att tåla ett och annat hopp och dropp. Den kommer med Powder Max matta med Flexedge och 64 mm kammar.

Summering

För ett par år sedan var Lynx inte riktigt konkurrenskraftiga i djupsnösegmentet men de har jobbat sig framåt rejält och årets program är helt klart Lynx bästa

hittills även om det känns som en riktig kioskvältare saknas.

Ski-Doo 2016

I fjol lanserade Ski-Doo sin Summit X T3 som då bland annat kom med nya framvagnen RAS2. Den blev väldigt lyckad och hjälpte verkligen till att hålla linjen vid skråkörning och balansen vid nerlägg. RAS2 sitter i år på samtliga modeller. Vi känner även igen den tiltbara boggin tMotion som kan vickas 2 grader åt vardera håll i sidled. Man fortsätter också med FlexEdge mattan med sina mjuka ytterkanter. De tvärgående glasfiberstavarna i mattan går inte ända ut



Summiten finns ju som 600 också, vilket är ett bra alternativ för den lite ovanare chauffören samtidigt som den i rätta händer är ett utmärkt redskap för boondocking.



En Lynx Boondocker 800 går numera få i näst längsta längden det vill säga 163 tum.

till kanten vilket gör att ytterkanten kan vika sig något uppåt vid tryck. Ski-Doo vill uppnå att när skotern läggs på skrå så skall inte hela mattan luta lika brant mot underlaget som skotern. Skotern blir lättare att lägga ner och mattan ligger då lite planare mot snön och kan få mer grepp och driva bättre.

Justerbar t-Motionsbegränsare

En nyhet i år är att man som tillval erbjuder en snabbjustering av balataremmens längd. Det sitter en liten spak vid vänster fot med vilken man kan spänna eller slacka på balataremmen. På så sätt

kan du snabbt och enkelt förändra boggens egenskaper. Lite förenklat kan man beskriva det som att med slak rem stegar skotern gärna vid gaspådrag och gör det enklare om man snabbt behöver gasa upp skidorna i luften för att komma över ett plötsligt hinder. Spänd rem håller ner fronten vilket gör det enklare att klättra i branter. Tyvärr fanns inte detta tillbehör monterat på någon av skotrarna vi fick provköra så vi kan inte beskriva hur det fungerar i praktiken.

Bara 2-takt

Motormässigt erbjuds de välkända E-TEC-motorerna i 600 och 800 kubik.

Sofistikerade motorer som drar relativt lite bensen och levererar kraften på ett mjukt och fint sätt. Även variatorerna är åt det snälla hållet vilket kanske inte alltid är optimalt vid teknisk körning i brant terräng.

Längst och kortast

Ski-Doo har det bredaste programmet med lössnömaskiner på marknaden, i alla fall när det gäller längden. Allt från Freeride 137 till den enorma Summit 174. Vi börjar vår genomgång med instegsmodellerna i SP-serien. Alla SP har de lite enklare HPG-stötdämparna runt om, PowderMax matta med 63 mm

kammar och DS2 skidor. De finns både med 600- och 800-motorer. Summit SP 600 E-TEC 146 och 154 levereras även med elstart som standard. Bägge är attraktivt prissatta och lämpliga skotrar om du till exempel vill börja lära dig köra lössnö. Summit SP 800R E-TEC kommer i tre längder 146, 154 och 163 tum som sagt med HPG-stötdämpare och 63 mm kammar.

X T3

Summit X T3 800R E-TEC kommer i ytterligare en längd och finns nu i 154, 163 och 174 tum. Alla tre har PowderMax FlexEdge matta med 76 mm



Den största nyheten från Ski-Doo är Burtonmodellen som är avsedd för de som gillar att åka snöbräda offpist, men inte gillar att pulsa i snön uppför backarna.

kammar, de lite bättre stötdämparna HPG Plus runtom och Pilot DS3 skidor. De två längre känner vi väl igen från i fjol och den nya 154:an är en trevlig skoter. Den saknar förstås lite i klättringspotential jämfört med de två längre men 154:an är mycket underhållande vid teknisk körning i skogen där det känns som man kan svänga hursomhelst. Särskilt jämfört med 174:an blir det lite som en Finlandsfärja mot en Jetski.

Freeride

Vi börjar med den korta Freeride 800R E-TEC 137 med rMotion boggi, RAS2 framvagn, PowderMax matta med 57 mm kammar, de väldigt fina justerbara KYB Pro 40 stötdämparna samt elstart. Denna skoter säljer Ski-Doo som lössnömaskin men vi anser att med så kort matta som 137 tum och med den ledanpassade rMotion boggin så hör den mer till crossoversegmentet. De två längre Freeride 800R E-TEC 146 och 154 har tMotion boggi som Summit och PowderMax matta med 63 mm kammar. Därför tycker vi att de kvalar in bland övriga lössnömaskiner. Vidare har de KYB Pro 40 stötdämpare, elstart och krängningshämningar med snabbkoppling som standard. Skillnaden på Freeride jämfört med Summit är den bredare framvagnen. Summit har justerbart mellan 907-950 mm medan

Freeride har 975-1019 mm i spårvidd. Chassit är även förstärkt så hela skotern är betydligt tåligare och passar bra för brutalare åkning med höga hopp och djupa dropp.

Burton

Vi avslutar med den största nyheten från Ski-Doo som är Summit Burton. Den riktar sig till en ny kundkategori. Tidigare har lössnöskotrar uteslutande körts av en ensam förare. Man har i princip aldrig skjutats på skotern. Nu kommer en trend från Nordamerika till oss i Norden, nämligen att använda skotern som transportmedel för att åka snowboard eller skidor offpist. Vi tycker att det är väldigt roligt med denna utveckling och nu har Ski-Doo tillsammans med Burton anpassat en skoter för ändamålet. I grunden är det en Summit SP 154 800R E-TEC som utrustats med dubbeldyna och snowboardhållare. Den har PowderMax matta med 63 mm kammar, RAS2 framvagn och de lite enklare dämparna HPG.

Summering Ski-Doo

Ett brett program där vi känner igen mycket från i fjol. En rolig nyhet är Summit Burton där det blir intressant att följa utvecklingen med den typen av åkning i våra fjäll. ❄️

Summit SP H.O 600 E-TEC 146 / 154

Motor	
Typ:	Vätskekyld 799,5 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI 46
Effektclass:	150
Start:	EI-start
Att äga	
Cirkapris:	120 900:- / 124 900:-
Generalagent:	BRP Scandinavia

Summit X 800R E-TEC T3 154 / 163 / 174

Motor	
Typ:	Vätskekyld 799,5 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52
Effektclass:	150
Start:	Manuell
Att äga	
Cirkapris:	149 900:- / 153 900:- / 159 200:-
Generalagent:	BRP Scandinavia

Summit SP 800R E-TEC 146 / 154 / 163

Motor	
Typ:	Vätskekyld 799,5 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52
Effektclass:	150
Start:	Manuell
Att äga	
Cirkapris:	135 900:- / 139 900:- / 143 900:-
Generalagent:	BRP Scandinavia

Freeride 800R E-TEC 137 / 146 / 154

Motor	
Typ:	Vätskekyld 799,5 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52
Effektclass:	150
Start:	EI-start
Att äga	
Cirkapris:	153 900:- / 157 800:- / 160 400:-
Generalagent:	BRP Scandinavia

BoonDock 800R E-TEC RE 3700

Motor	
Typ:	Vätskekyld 799,5 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52
Effektclass:	150
Start:	Manuell
Att äga	
Cirkapris:	150 700:-
Generalagent:	BRP Scandinavia

BoonDock 600 E-TEC 3700 / 3900

Motor	
Typ:	Vätskekyld 594,4 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI 46
Effektclass:	120
Start:	Manuell
Att äga	
Cirkapris:	121 400:- / 123 700:-
Generalagent:	BRP Scandinavia

BoonDock 800R 3700 / 3900 / DS 3900 / DS 4100

Motor	
Typ:	Vätskekyld 799,5 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52
Effektclass:	150
Start:	Manuell
Att äga	
Cirkapris:	133 900:- / 136 200:- / 149 800:- / 152 500:-
Generalagent:	BRP Scandinavia



BOKA NU!

BESEGRA DE KANADENSISKA KLIPPIGA BERGEN

+00 125 0837 9594

- Stjärnigt skoterområde
- Rum och stugor i lyxklass
- Kanadas bästa lössnöområde
- 1 - 6 dagars "all included" skoterresor
- 2016 års Ski-doo maskiner
- Uthyrning, guider, utrustning och mycket mer

RIDEREVELSTOKE.CA



ROB ALFORD PHOTOGRAPHY.COM

Åsarna Skoterservice



• Servar och reparerar alla märken
• Tillbehör • Reservdelar
• Nya & begagnade skotrar, fyrhjulingar

www.asarnaskoterservice.se

Tel: 0687-303 75 Fax: 0687-305 50

Snöskoter Fyrhjulingar Släpvagnar Snöslungor

Bilvaruhuset DAHLBOMS BIL AB

Gävle




Tomas Sälj: 026-100476
Niclas Sälj: 026-100408
Kim Service: 026-100475

WWW.POLARISSVERIGE.COM • FACEBOOK.COM/POLARISSWEDEN

Bomhusvägen 55 Mån-Fre 9-18 Lörd. 10-14 Försäljning

Skoterhandlare, se hit!

Effektivisera verkstad och försäljning i butik med INFOFLEX FORDON.

Jobba smartare, inte mer.
www.infoflex.se



Affärssystem för fordonbranschen
 08-792 64 60 | info@infoflex.se

infoflex

SNOW-RAIL SYSTEM



Systemet för dig som vill skydda ditt flak och underlätta lastningen av din skoter!

Passar både släpvagn med eller utan tipp samt till pickups!

www.snowrail.se

Vi satsar hårt för en REKORD - VINTER

Kalix Maskiner

HUGO JACOBSSON AB
 Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66

Fina fynd i vår webshop! skoterkläder OUTLET

NYA 2015



ÖVER 100 st beg. skotrar!

POLARIS
ski-doo
LYNX

Många olika KAMPANJPRISER!

www.kalixmaskiner.se

hanseriksson.se

Alltid stort lager av nya och begagnade skotrar

ski-doo
LYNX
POLARIS

JETWEAR
FOX
KiKiim

Hans Eriksson AB
 0581 - 310 95
hanseriksson.se

Kläder & Tillbehör
 Reservdelar & Service

Snöskotrars motor kylning



Vad är bäst? Luft, snö, is eller vatten?

Av: Alf Sundström

Alla motorfordon med förbränningsmotorer behöver ett system som kan avbörda önskad värmeenergi bort från fordonet. Detta behövs eftersom endast en del av bränslets energi omvandlas till den önskvärda mekaniska formen som flyttar på fordonet och man "på köpet" erhåller mängder av energi i form av värme som man alltså måste "bli av med". Den mer korrekta benämningen är att man måste överföra värmen till ett annat medium som har en lägre temperatur, allt enligt termodynamikens andra huvudsats. Genom någon form av värmeväxling kan man alltså kyla motorn och för var det vanligaste sättet att man använde luft som strömmade runt de varma motordelarna och förde bort värmeenergin. De tidiga snöskotrarna hade ett ofta en fläkt som tvångsmatade luften runt de varma

delarna, ett system som fungerade riktigt bra så länge motoreffekten var relativt låg.

Det finns även flera exempel på maskiner där motorn enbart kylades av fartvinden för att man önskade minska den vikt samt det effektbehov som fläktsystemet hade. Det resulterade ofta i vackra raceskotrarna med cylindrarna genom huven och även namnet på engelska är förföriskt, "Free Air"! Lite synd bara att det är ett tämligen uselt sätt att kyla en skoter då man blir helt beroende av en viss minimumhastighet för att det ska fungera.

Vattenkylt

Sedan ett par årtionden är den vätskekylta skotermotorn helt dominerade på marknaden då man på ett mer kontrollerat sätt kan hålla hela motorns temperatur inom det önskvärda området. Kylvätskan förs runt med hjälp av en pump och för att avbörda värmen måste energin överföras till ett annat medium. När det gäller exempelvis bilar (och motorcyklar) sker detta i en "luftkyld radia-

tor" där kylvätskan växlar sin energi mot den kalla luften som strömmar genom radiatorn, en bil är med andra ord alltid luftkyld om man vill se det så. Radiator är ett lite felaktigt ord då energin i första hand överförs via konvektion och inte radiation (strålning) med det är ett namn som ofta används för att beskriva denna typ av kylare.

Bli av med värme

Snöskotrarna har i många fall radiator som en del i kylsystemet och ibland i kombination med en kylfläkt så att kylning kan erhållas även om skotern står helt stilla med motorn igång. Det är därför ett bra sätt att kyla skotrarna som går på hårda spår i låg eller ingen som helst fart. De har i de flesta fall även värmeväxlare som kyls av snö/is men dessa kan vara något underdimensionerade om skotern har radiator för att spara vikt samt kostnad. För oss som kör i lösare snö har radiatoren en del brister, den är faktiskt inte riktigt bra för en ren puderskoter. Snön packar lätt igen luftintaget på kylaren

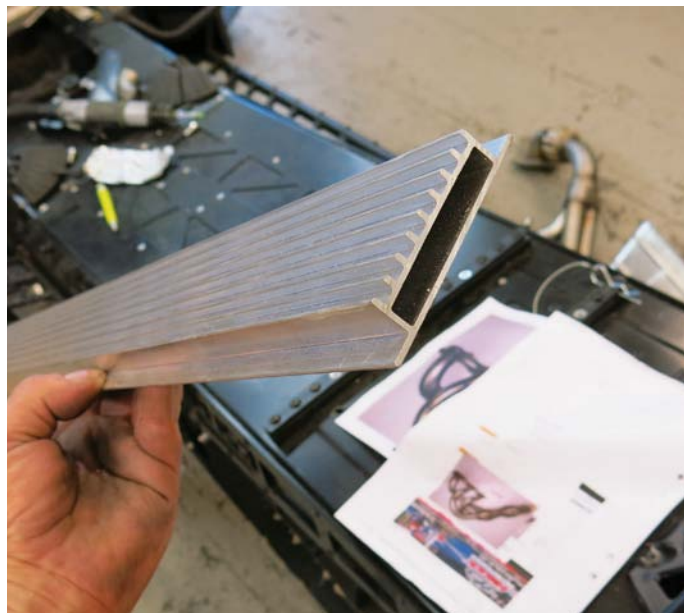
och de snökristaller som tar sig igenom kylaren visserligen bra men orsakar då en hel del varm vattenånga där vi minst önskar det, under huven.

Så för snöskotrarna som används för fräckning föredrar jag att enbart ha den snökylta varianten av värmeväxlare. Principen för en sådan är busenkel, man låter kylvätskan strömma genom en profil som ligger där det sprutar mycket snö och då överförs värmen från motorn till det kalla kylmediet.

Detta är ett mycket effektivt sätt att "bli av med värme" på, då det är frågan om fruset vatten som givetvis alltid är kallare än 0 grader och det dessutom krävs samma mängd energi för att omvandla 1kg nollgradig snö till flytande vatten som att värma upp 1 kg nollgradigt vatten till nästan 80 grader! Så de flesta skotrarna är alltså snö/is/vattenkylda om man vill se det på det sättet till skillnad från dragbilen vi har för att frakta skotern till fjällen som alltså är luftkyld. Att använda sig av snön vi färdas på för kylning är alltså en bra idé men frågan är då hur



En effektiv "U-kylare" monterad i tunneltaket, med denna på plats behövs inte längre skoterns originalradiator och tunneln kommer numera vara betydligt mer isfri.



Detta är en kylprofil speciellt framtagen för snöskotrar av eftermarknaden, med denna kan man bygga om kylsystemet efter sina egna idéer.



Ny rördragning behövs när man monterar tunnelkyllning i stället för radiator, med bra verktyg kan man få det riktigt fabriksliknande!

En fin bockmaskin borde alla ha! Jag har ingen så jag lånar denna av min kompis, ett kanonverktyg.





Rörändarna rillas i denna apparat så att man får en säker anslutning av slangarna samt ett snyggt utseende.


stor ska skoterns värmesystem vara för att fungera bra?

Då ismältning som sagt är ett otroligt effektivt sätt att kyla motorn på väljer många tillverkare att montera så små värmesystem som möjligt då de trots sin storlek kan vara otroligt effektiva om de bara placeras rätt. Men ibland räcker inte originalkylsystemet till och det finns dessutom många som av olika skäl vill bygga om sin skoter och då även kylningen. Då får man titta på vad eftermarknaden kan erbjuda.

Modifiering av kylsystem, faktiskt ganska enkelt!

Ombyggnad av kylningen har förekommit sedan de första vätskekylade maskinerna kom ut på marknaden, tillverkarnas olika system har varierat stort under åren och eftermarknaden har svarat med lösningar på de problem som originalskotrarna har brottats med. Bekymmer med kylning kan uppkomma hos en del originalskotrarna om man kör på extremt hårda spår och de kan därför behöva större kylare för att fungera bra. Vissa maskiner kan fungera dåligt om man byter till längre matta och förlänger tunneln då snöspruten inte längre träffar den bakre kylaren lika bra och sedan har vi de maskiner där radiatoren elimineras och helt förlitar sig på värmesystemet i tunneln. Alla dessa kan behöva uppdateras eller kompletteras med mer kylprofil där snösprutet är som mest intensivt, längst bak i tunneln! Givetvis är även

kylaren just framför drivaxeln lika effektiv men den går nästan aldrig att komplettera då den i de flesta fall redan är omfattande och väl designad. Bygger man om sin skoter till en riktig långbandare är det läge att montera en bra kylprofil som "vänder" längst bak och har man valt att ta bort radiatoren gäller samma sak. En komplett så kallad "U-kylare" är enkel att montera om tunneln helt saknar en värmesystem och den ersätter radiatoren till fullo om man håller sig till snö när man kör skoter. Vill man göra ett eget bygge så finns profil att köpa som metervara för ca 300:-/m och då sätter endast fantasin gränsen för hur specialbyggt kylsystemet kan bli.

Allt som krävs är förmågan att kapa profilen i rätta vinklar och sedan svetsa ihop den korrekt. En fin bockmaskin är också bra att ha när kylrören ska dras och rörändarna tappar inte slangarna samt får ett mycket professionellt utseende om man rillar dessa när man bockat klart. Sedan kommer frågan om man ökar eller minskar vikten på sin skoter när man förbättrar kylsystemet? Den kan väga något kilo mer när den är "torr" i garaget men när man kör, är den tyngre då? Jag tror att en varm tunnel bygger mindre is och packad snö och att en maskin med bra tunnelkylare i vissa fören (då det är roligt att köra) faktiskt blir lättare i fält. Och sedan är det alltid kul att slippa se tempvarningslampan lysa, den är faktiskt mer irriterande än tanklampan. 



Detta är en riktig specialkylare för den som vill vara på den säkra sidan, blir snyggt och bra men kanske inte superlätt?

LÄSVÄRT I HÖST



SNOWRIDER

Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige

335:-



SNOWMOBILE

Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige

325:-



ATV&TERRÄNGMAGAZINET

Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige

265:-



STREET&STRIP MAGAZINE

Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige

299:-

BESTÄLL PÅ
WWW.OTLAS.SE

CLASH OF NATIONS



Efter ett uppehåll 2014 på grund av snöbrist och varmt väder, så var Clash of Nations tillbaka i Falun igen för fjärde gången till många glädje.

Text & Foto: Martin Urverk

Snöläget såg mycket bättre ut i år, det var bart i publikstråken och mycket snö på skotercrossbanan. Uppehållet gjorde att man fick extra lång tid att förbereda sig inför årets tävlingar. En av nyheterna var en freestyleshow med flera olika actionsporter inblandade, de bjöd på spektakulära trick när de samspelade och körde tillsammans på freestylearenan nedanför läktaren till hoppbackarna.

Deltagare från nio nationer
Tävlingarna kördes mellan 27-28 mars och bestod i år av skotercross, moun-

tainbike, skidor, snowboard, freestyle skoter och freestyle motocross. Man lockade deltagare från nio olika nationer. Målet med arrangemanget är att erbjuda någonting för alla med utställare, aktiviteter för barn, fartfyllda tävlingar och freestyleshow. Ett bra inslag är också att man stöttar Min Stora Dag sen 2012, som hjälper svårt sjuka barn att förverkliga sina önskedrömmar. Alla intäkter från sålda barnbiljetter gick oavkortat till organisationen. Man fortsatte också satsa på tv-sändningar live över nätet, för att nå ut till alla de intresserade runt om i världen som inte kunde vara på plats. 13

timmar livesändning bjöds det på under de två tävlingsdagarna.

Svårflörtade amerikaner

Som en led i satsningen vill arrangören självklart bjuda på det bästa startfältet, därför åker man årligen över till Duluth i Minnesota där premiären i den amerikanska skotercrossserien går av stapeln. Där är ambitionen att bjuda in internationella åkare och träffa möjliga samarbetspartners till eventet. Tidigare år har man lyckats samla flera kända X Games medaljörer i skotercross och freestyle till Falun, som t.ex. Tucker Hibbert, Cory Davis, Daniel Bodin, Joe Parsons och Heath Frisby m.fl. Men den här gången var åkarna och teamen svårflörtade av någon anledning. Så det blev ett skotercrosstartfält i Falun med mest

skandinaver den här gången, som dock höll väldigt hög klass. Adam Renheim och John Stenberg som den gångna säsongen tävlade i USA, var tidigt klara för Pro Open klassen. För Adam gjorde en oturlig skada i en startkrasch i VM finalen veckorna före, att han fick stå bredvid banan i Falun med tummen i gips. Andra starka namn i Pro Open, var Petter Narsa och Emil Öhman och den nyligen korade världsmästaren Marcus Ogemar-Hellgren, som alla kört bra på hemmaplan.

Första dam i Pro Stock

I Pro Stock klassen var förstas ut unga talangen Elias Ishoel storfavorit, den gångna säsongen har han imponerat stort här hemma i Skandinavien och även i USA där han tävlat denna sä-



John Stenberg hade inte sin bästa tävlingshelg och tog sig inte till final i Pro Open.



Petter Nårsa tog starten i Pro Open finalen med Emil Öhman strax bakom, efter några varv närmade sig Emil och tog den långa whoopis sektionen bättre än Petter och tog sig om till den ledning som han sedan inte släppte.



Självklart måste man visa tydligt var ingången är till arenan.

song. Han har radat upp bra resultat hela säsongen och visat att han är en åkare att räkna med. Positivt var också att Marica Renheim ställde upp i Pro Stock klassen som ensam kvinna. Efter två succésåsonger bakom sig i USA, där hon imponerade och körde hem alla vinster i damklassen. Marika blev således mästare i den amerikanska ISOC Pro AM Women serien och försvarade titeln från i fjol. Nu fick Marika äntligen chansen att mäta sig mot männen på hemmaplan och se hur hon hängde med på banan, nått hon velat prova i många år. Under några tävlingar i USA den gångna säsongen, provade hon också att tävla mot killar för att få tuffare motstånd. På grund av den tekniskt svåra skotercrossbanan med dess stora hopp har inga damer tidigare tävlat i Clash of



Ingen kunde göra nått åt Emil Öhman som hade en riktigt bra tävlingshelg. Han vann övertygande både Head to Head och Pro Open finalen, där han efter några varv fick fritt och kunde hålla undan. En liten revansch för VM där Emil var med i startkassen i finalen och senare fick bryta.



I Head to Head tävlingen åkte Petter Nårsa ut mot Kristoffer Holm, men tog revansch på lördagen med en andraplats i Pro Open.



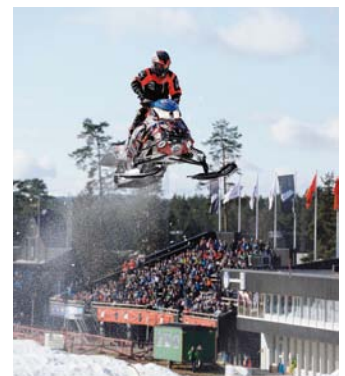
Adam Renheim var en av favoriterna att ta hem Pro Open klassen, oturligt gjorde han illa handen i en startkrasch på VM veckan innan. Så det var extra kul att se Marica Renheim på startlinjen i Pro Stock klassen.



Kourtney Hungerford med en indy från fredagens freestyleshow.



En snygg dead body av Markus Nordin.



I Pro Stock klassen kunde ingen göra nått åt Elias Ishoel, han kvalade med full pott och vann finalen övertygande efter riktigt fin körning.

Rasmus Johansson med en tsunami framför den stora publiken i Falun.



Nations. Marica har dock visat att hon har kapacitet att hävda sig på banan mot det manliga motståndet.

Daniel Bodin på vift

Den här gången kunde tyvärr freestyleåkaren Daniel Bodin inte visa upp sina färdigheter i rampen med skotern, han började köra Nitro Circus turnén för något år sedan och befann sig vid tillfället på Nya Zeeland. Sebastian Isaksson kunde tyvärr inte heller vara med och köra då han skadade sig i foten månaden innan, hade varit riktigt kul att se ho-

nom hoppa då han utvecklat sig rejält på skotern under senaste vintern. Så den här gången blev det Rasmus Johansson, Markus Nordin och Kourtney Hungerford från USA som stod för freestyleskoterslaget under CoN. Som tidigare år bestod fredagen av kval i Pro Stock och Pro Open, Head to Head tävlingen och en avslutande freestyleshow.

Man hade fått ihop en kortare utslagsgivande supercrossbana, med stora hopp som höll bra hela helgen. Vädrret var ganska mulet under fredagen men det var ändå många som hade letat sig

upp på Lugnet för att se första dagens tävlingar.

Ny freestyleshow

I Head to Head tävlingen bjöds publiken på korta race med snabba utslagningar. Under tidskvalet på fredagen mättes varvtiderna för Pro Open och de sexton med de bästa varvtiderna kvalificerade sig. Inga konstigheter, åkarna möttes i dueller två och två där den första i mål gick vidare till nästa omgång och den andra åkte ur. Efter tidskvalet var det Emil Öhman, Nisse Kjellström och Mar-

cus Ogemar-Hellgren som stack ut och hade de klart bästa tiderna. Tog man starten och tog första kurvan så hade man en klar fördel för att gå vidare. Efter en hel del tajt racing och snabba dueller, så stod det klart att de tre kvalsabaste förarna hade tagit sig till final, där körde alla tre samtidigt. Så det var Nisse Kjellström, Marcus Ogemar-Hellgren och Emil Öhman som gjorde upp om finalen, där drog Emil det längsta strået i finalen och vann före Nisse och Marcus på tredjeplats. Freestyleshowen senare på kvällen bjöd på nått helt nytt, det blev



Emil Öhman sade tidigare att det skulle bli hans sista säsong, han fick avsluta skoterkarriären på topp med två vinster under årets Clash of Nations för att sen ta ytterligare ett SM-guld i Pro Open.



Knattarna hade det riktigt skoj när de körde uppvisningsrace.



Start i andra kvalomgången i Pro Open som Petter Nårsa tog hem före Aki Pihlaja och Marcus Dorsch.



För Marica Renheim gick det inte riktigt som hon hade hoppats på i Pro Stock, hon lyckades vara inblandad i någon incident i varje heat som hon körde.



Med flera tusen besökare under två dagar så var det många som passade på att provsitta och kolla in vinterns skotermodeller.



Rasmus Johansson, Markus Nordin och Kourtney Hungerford från USA stod för freestyleskoterinslaget under årets CoN.



Nisse Kjellström tog en skön andraplats i Head to Head tävlingen. Slutade på en sjätteplats i Pro Open finalen efter en krasch i starten där han kom ut bland de sista, därefter jobbade han sig upp i fältet.

också en uppvärmning för åkarna på vad de skulle bjuda publiken på under lördagen. Man hade samlat och gjort en show med skidor, snowboard, motocross, mountainbike och skoter som utspelade sig på bromsplanen nedanför läktarna till hoppbackarna. Med inruns från fyra olika håll försökte man hålla ett högt tempo och bjuda publiken på en intensiv och kul show att kolla på.

Elias Ishoel trivdes

På lördagen visade Lugnet sig från sin bästa sida i strålände vårsol, lite lerigt på

vissa ställen men humöret var på topp. Skotercrossheaten avlöste varandra och publiken njöt av underhållningen. I Pro Stock visade Elias Ishoel från Norge att han var den bästa föraren, han såg ut att trivas på Lugnet och vann i överlägsen stil. Han kvalade med högsta poäng efter tre vinster, väl i finalen fick han inte bästa starten men jobbade sig snabbt uppåt. Han gick från tredjeplatsen till ledarpositionen under ett och samma varv. Drog sen ifrån till vinst med över fem sekunder före Emil Sundvisson från Åsarna som tog andraplatsen. Johan Er-

iksson hade också en bra helg och låg länge på en fjärdeplats i finalen, innan han på slutet använde sin rutin och list och passerade till en tredjeplats.

Stolpe ut för Marica

För Marica Renheim gick det inte riktigt som hon hade hoppats på, hon lyckades vara inblandad i någon incident i varje heat hon körde. Körningen kändes bra och hon tyckte det var roligt att se hur hon stod sig mot killarna. Under kvalet på fredagen blev det stolpe ut, efter bra starter råkade hon ut för incidenter. I för-

sta heatet låg hon runt femteplats och halkade ner i fältet. I andra kvalheatet låg Marica trea ett tag men krokade ihop med en annan förare och åkte i mål som tolv. Och i första heatet på lördagen blev det maskinfel på skotern. I sista chansen heatet för att nå finalen blev hon störd av en landningskrasch som skedde framför henne, som inte kunde undvikas, och det blev stopp där. Marica var sugen att visa hemmapubliken vad hon kan göra på skotern, så hon var självklart besviken att det inte gick bättre. Men hon hann visa att hon helt



Pro Open uppradade för att köra första kvalomgången.



Johan Eriksson hade en bra tävlingshelg, låg länge på en fjärdeplats i Pro Stock finalen, innan han på slutet använde sin rutin och list och passerade till en tredjeplats.



Ett peppat gäng som precis kört klart lördagens freestyleshow.

klart kan slås med killarna i Pro Stock och kommer förhoppningsvis att ta revansch bland killarna framöver.

Öhman avslutade med vinst I Pro Open var Emil Öhman storfavorit efter fredagens vinst i Head to Head tävlingen. Lördagen började annars med att nya världsmästaren Marcus Ogemar-Hellgren gjorde illa sig på träningen, i whoopis-sektionen efter det största hoppet kraschade han våldsamt. Han fick åka till sjukhus med konstaterat nyckelbensbrott och därmed var säsongen över. Det blev de två snabbaste i kvalet, Emil Öhman och Petter Nårsa, som kampen stod emellan i finalen. Emil kom ut som tvåa efter Petter, men lyckades passera honom efter några varv med bra flyt över den långa

whoopis-sektionen. Sedan fick Emil fritt spår och kunde öka avståndet och ta hem förstaplatsen. Petter började säsongen med vinst i Arctic Cat Cup, men hade det sen lite tungt innan formen nu var tillbaka med en fin andraplats. Oskar Norum tog tredjeplatsen före Filip Eriksson. Emil Öhman sade tidigare att det skulle bli hans sista säsong, han fick avsluta skoterkarriären på topp med två vinster under årets Clash of Nations för att sen ta ytterligare ett SM-guld i Pro Open. Efter finalerna bjöds det återigen på freestyleshow nedanför hoppbackarna. Tempot höjdes och åkarna bjöd på en bra show, efteråt såg det ut som om både åkare och publik var nöjda med var de presterat och fått se.

När årets Clash of Nations hade summerats hade 10 000 besökare tagit sig



Nykorade världsmästaren Marcus Ogemar-Hellgren tog en tredjeplats i Head to Head tävlingen. På lördagens träning gjorde han illa sig i whoopis-sektionen efter det största hoppet, där han kraschade våldsamt. Han fick åka till sjukhus med konstaterat nyckelbensbrott och därmed var säsongen över.



Pär Vikman slutade sexa i sista chansen heatet och tog sig inte vidare till final.



Mikko Osmo från Finland slutade på en femteplats i Pro Open, drygt 30 sekunder efter vinnaren Emil Öhman.



Emil Sundvisson kvalade i toppskiktet i Pro Stock och körde till sig en andraplats i finalen.

till Lugnet under evenemangets två dagar. Av dessa åskådare var 1 279 barnbiljetter där hela försäljningssumman på 25 580 kronor skänktes till Min Stora Dag.

Fakta

Att förändra Lugnet till en extremsportarena kräver mycket. Samtliga arenor byggs av volontärer och föreningsfolk, som till sin hjälp har en mängd maskiner. Totalt sett är det 300 funktionärer från olika föreningar och 40 personer som arbetar året runt på ideell basis med Clash of Nations.

Skotercrossbanan:

Banan var 690 meter lång. Den var en något större och extremare bana än vanligt, med högre och längre hopp.

Hela banan är byggd helt i snö, vilket är ovanligt. Normalt sett utgår man från en motocrossbana som man sen bygger skotercrossbanan på.

* Det gick åt cirka 23 000 kubikmeter snö.

* Två pistmaskiner, två grävmaskiner, två lastmaskiner har använts för att få i ordning banan.

* Till detta gick det åt ungefär 400 maskintimmar och cirka 1 100 mantimmar.

Freestylearenan:

* Till arenan gick det åt cirka 4 000 kubikmeter snö, cirka 400 kvadratmeter ställningsramper, cirka 500 mantimmar och cirka 200 maskintimmar.

Oskar Norum tog tredjeplatsen i Pro Open.



Publikområdena utnyttjades till max under lördagen, helt okej väder var det också. Den 690 meter långa skotercrossbanan var något större och extremare än vanligt, med högre och längre hopp.



Arctic Cat var en av skotertillverkarna på plats för att visa nyheter.



Markus Nordin med en double seat-grab.

När årets Clash of Nations hade summerats hade 10 000 besökare tagit sig till Lugnet under evenemangets två dagar.



Rasmus Johansson och Markus Nordin väntar att få börja köra show inför en förväntansfull publik.



I Pro Open klassen fick Emil Öhman ställa sig överst på prispallen efter att ha visat upp imponerande körning båda tävlingsdagarna. Tvåa Petter Närssa och trea Oskar Norum.



En nöjd Ted Lindborg som varit med och arrangerat CoN sen starten. Här med vinnaren "fan of the day", som fick hänga med Ted ett tag under lördagen och hade all access och fick träffa åkare och se banan från innerplanen.



En hederlig backflip av Rasmus Johansson.

Resultat

Head to Head

1. 7 Emil Öhman
2. 27 Nisse Kjellström
3. 68 Marcus Ogemar-Hellgren

Pro Open

1. 7 Emil Öhman
2. 271 Petter Närssa
3. 40 Oskar Norum
4. 9 Filip Eriksson
5. 463 Mikko Osmo
6. 27 Nisse Kjellström
7. 168 Pieti Puhakka
8. 123 Mathias Johansson
9. 60 David Reponen
10. 37 Emil Andersson

Pro Stock

1. 200 Elias Ishoel
2. 119 Emil Sundvisson
3. 99 Johan Eriksson
4. 29 Balder Nääs
5. 551 Fredrik Kirkhus
6. 75 Martin Moland
7. 73 Andreas Mårten
8. 114 Alexander Berglund
9. 101 Lukas Johansson
10. 23 Robin Jonsson

VÄLJ RÄTT SNÖSKOTER

ALLA 2016 ÅRS SNÖSKOTRAR

Skoterguiden
2016

Skoterguiden 2016 Pris: 59,-

**118
HETA
MODELLER**

VÄLJ RÄTT
SNÖSKOTER

INTERPRESS 076-01
7 388017 605900
RETURVECKA V 03

LYNX | ski-doo | ARCTIC CAT | YAMAHA | POLARIS



Från v 41 finns tidningen Skoterguiden i butiker och på mackor. Här kan du läsa om alla 2016 års skotermodeller. Det här är tidningen du ska köpa om du vill få reda på det mesta om alla på marknaden förekommande skotrar. På köpet får du en massa råd då det gäller att välja rätt modell.

Förbeställ Skoterguiden på skotertidningar.se eller telefon 0250-22885

I DIN BUTIK

6 oktober

Den kan även förbeställas på skotertidningar.se
eller telefon 0250-22885.



ski-doo  **LYNX** 

motor & fritid
lunäs dalen

0684 - 294 50 | www.motorfritid.com

HAR SKOTERN SKURIT?
NIKASIL™ CYLINDER REPERARTIONER
SNABBT OCH ENKELT



FÖRE EFTER

BLIXTENS
RACING

Tel: 036-13 40 96
GRATIS FRAKT TILL OSS VIA HEMSIDAN!
WWW.BLIXTENSACING.SE

 **Köra skoter i Kanada**
VI HAR DEN KOMPLETTA RESAN!
UPPLEV BERGEN RUNT WHISTLER MED
KANADAS VASSASTE GUIDER.



För mer info kontakta oss på:
070-62 62 598
skoteraktiviteter.se

SHOTER & MOTOR
Aktiviteter

BÅGE/UNDERKÖRNINGSSKYDD
Succen är ett faktum gör som så många andra kör med MES-Bågen

Passar RMK 2011-2015



Båge inklusive underkörnings-skydd




Tel: 0661-220 00
Vi är AF för:
bksystem.se rindab.se TQ1.se

**NYA FOTSTEG
ÄR PÅ G**



www.messmide.se

 **composit tracks**

TALON
series

TRACKS BY RIDERS 4 RIDERS

 **Skoterledskarta**
- GPS-navigering med skoter -
www.kartman.se

ROTO PAX

Vilhelmina
Data & Maskin
www.v.dm.se 0730-554218



IKUNI -agent
Tel 08-97 40 50
www.stibomotor.se

— ATV TERRÄNG & MAGAZINET —



Annonsera här!

0250-22887 carina@otlas.se

ApriliaDesign.se

Ditt smycke från Dalarna

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION™



• Snöskoter • 4-hjulingar
• Reservdelar • Tillbehör • Service

Bobergs Båt o Motor AB
Tel 023-300 50 Falun
www.bobergsmotor.se

Björnåsträffen 2015

Svegsbygdens skoterklubb arrangerade uppskattade Björnåsträffen vid Björnåsdammen. Ett hundratal skoteråkare trotsade blåsten och hade en riktigt trevlig dag. Det bjöds på skoterskyttetävling, lotterier med fina priser, underhållning av populäre trubaduren Thomas Pedersen, godisregn till barnen och självklart goda hamburgare på grillen. Dessutom en massa skotersnack såklart.

Av: Thomas Sundemyr



Generalen för skoterskyttet luftade dagen till ära sin fina Panther.



Diana inför varning sen sågs hon inte mer men ryktet säger att ägaren sågs med en bogserlina.



Björnåsdammen ligger vid skoterleden mellan Sveg och Vemdalen med både vindskydd och stuga.



Dags för start, det gällde att pricka en idealtid som var hemlig.



Målgång och försök att muta tidtagarna.



Det gäller att ställa sig upp och skaka bort mjölksyran inför skytte.



Alla kör i samma klass, ingen vet vad den som utsett idealtiden kört.



Ordentlig ledmaskin garanterar fina leder.



Kidsen väntar på godisregnet och därinne bor tydligen tomtarna.



Snacket inför skoterskyttetävlingen igång.



Vinnare av skoterskyttetävlingen Johan Näs.



Diana kom från Sveg med rötterna från Hedeviken.



Underhållning av suveräne Thomas Pedersen.



Björmåsen är knutpunkt i Svegsbygdens skoterklubbs ledssystem. Leder från Sveg, Ytterhogdal, Älvros och Vemdalen möts här.



Härligt trångt på parkeringen.



Skjutvallen, en minuts straff tillägg för varje bom (och det var många).

Årets Tjejresa



Här stod vi nu igen på parkeringen i Grönklitt. Ett år har gått sedan vi sågs på denna plats så det var ett kärt återseende. Det häftiga var att vi nu förökat oss till 26 galna tjejer fyllda av förväntan och glädje, tjattret var totalt från början till slut. Vem har skaffat ny skoter, vilket märke, går den bra, är den bättre än förra? Många intressanta frågor och svar. Häng med på vårt äventyr.

Av: Therese "Bollen" Hamberg

Man måste göra samma sak ett par gånger för att det ska bli en tradition. Eftersom vi körde den här turen förra året så är vi redan nu på god väg att skapa en ny tradition.

Målet för dagen var att ta oss från Grönklitt till Lofsdalen. Detta år gärna utan något större drama.

Halva styrkan tog sig till Lofsdalens Läggård med bil och släpvagn, resten av oss stod troget uppradade för att vara säkra på att göra resan ordentligt på snöskoter. Vi gav oss iväg och mötte upp med ett par andra tjejer som kom över fjället från Storfjäten. Det är torsdag och vi har flera dagar på oss att lära känna varandra eftersom det här ska bli en hel-helg med tjejerna.

Det som förra året slutade i ett drama

utan dess like flöt på idag eftersom vi lyckades köra de cirka 15 milen från Grönklitt till Lofsdalen utan några större incidenter. Framförallt så hittade vi från A till B.

Idolen Olof

Vi anlände till Lägggården i Lofsdalen. Klockan var solnedgång och vi var nu vrålhungriga. Vad gör man då? Man drar ihop en beställning av pizza från Trappers som inte bara bakar denna underbara maträtt. De kör ut den också.

Vi åt pizza, drack bärs eller vin och vips så blev man sugen att bada vedeldad tunna som Jimmy (ägaren av Lägggården) eldat upp till oss. Guuu va go han är! Av med kläder, hopp i tunna, fnitter och gnägg precis som det skall

vara. Trötter kom dock snart och tog oss och tur var väl det eftersom det tydligen är en dag i morgon också. Frukost 9.00 för att komma iväg vid 10. Det gäller ju att utnyttja varje minut.

Vår Jimmy hade planerat väl inför vår vistelse, några av oss ville åka blandat både led och lite vid sidan av, några bara led och ett gäng lite mera "avancerat" som det hette. Med andra ord, bara vid sidan av leden.

Olof... vad skulle vi gjort utan Olof? Olof måste vara den mest tålmodsbekände mannen som går i ett par skor! Han antog den stora utmaningen och följde oss som så stort skulle åka avancerat. Laddade till tänderna även detta år öste vi iväg med tydliga spår efter oss och inte då några snigelspår om någon tror

det, utan det låg som en ridå av parfym efter oss till en början. Senare kom denna doft att förvandlas till avgaser, olja och svettluft.

TrampanDET

Kan ni förstå hur kul det är med friåkning? Det är här vi hör hemma, i snön. Lederna var nu bara transportsträckor som vi snabbt ville passera, för att komma vidare bort bakom fjället och upp mot de skogbeklädda bergen. Ibland kan det gå lite för fort på fel ställe. För sent inser jag att jag just dundrat över en skid-led utan att uppmärksamma detta. Flera passager skulle det bli men nu var jag observant för det är lite riskabelt att bara ta ryggen på framförvarande åkare, du tappar lätt överblicken då det går fort.

Det är så himla roligt med utmaningen att se hur långt vi tillsammans kunde ta oss. Det var ju nu som den riktiga resan och utmaningen började. Där tog det stopp för en och den andra körde för nära för att upptäcka att hon inte hade back, hm är det nu som hjärnan skall kopplas in? Nu gäller det att planera sin



Funäsfjällen är väl skyltade för den oinvigde.

Jimmy är inte den längsta gruppledaren som synes. Men har det största tålamodet av alla. Vilken kille.



Det börjar skymma och Anna är fortfarande borta. Hon kom tillrätta tillslut.



Vi kunde välja mellan Oboy- och Avanceratgruppen. Gissa vilken Pernilla Mattsson har valt?



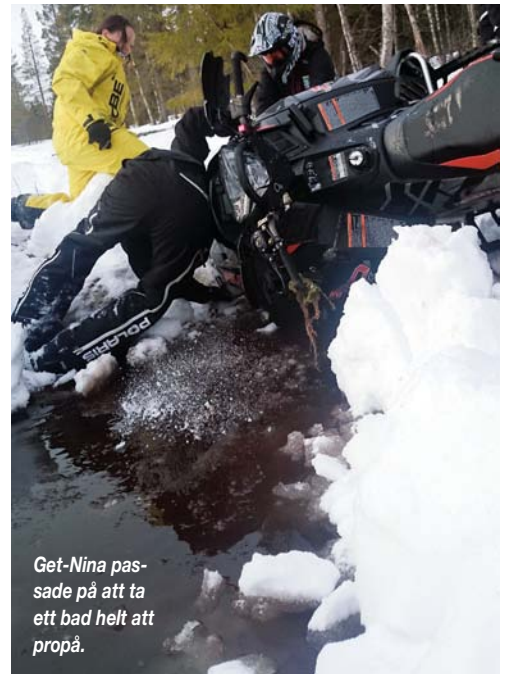
Vi startade i Grönklitt och fick sällskap efter vägen på väg mot slutmålet i Lofsdaalen.



Improviserad snödykning är alltid trevligt och uppmuntras.



Det var sex tappra tjejer som körde hem på söndagen.



Get-Nina passade på att ta ett bad helt att propå.

Monas havererade maskin står och skäms. Mona De Vreeze Dahlberg däremot skäms inte ett dugg utan tar tillfället i akt och drar en fräckis. Mona ledde också allsången senare på kvällen.



körning. Välj ditt eget spår om det går! Trampan det med att vända en maskin och slitet med att få loss någon hade nu dragit igång ordentligt.

Vattendrag, stubbar, rotvärtor skulle passeras och vi var redan långt borta från leden. Oberäkneliga ting kan ju hända som man inte heller kan rå på som till exempel att en maskin bara ville dö. Den började lukta illa, kräktes olja och det räckte inte med framåtstupa sidoläge för att den skulle må bättre. Det var bara att lämna den stackars Boondockern på plats för att senare försöka leta reda på den igen. Perfekt tillfälle för mobbing, dock inte av person utan Polaris vs Lynx.

Var är Anna

Vi öste vidare tills det var lunchdags på värdshuset i Lofsdaalens slalombacke och för att ta oss rakaste vägen dit blev det

kraftledningskörning med lite hinder och nära till plurret. Framme tågade vi in som de bastanta bitches vi är med stora kläder och hjälmar bland skidåkande familjer som ryggade tillbaka. Här var vi nu samlade alla tjejer och även Keste som legat kvar, dunderförkyld, på lägergården. När vi fått i oss ny energi, valde några att köra på lite till innan solen skulle gå ner och när man har kul går ju tiden alltid fort. In i skogen för att trassla till det lite. Vi tar ett spår som leder oss till en plats med en stuga vi känner igen sedan tidigare på dagen. Vi tar ett snack och några vill vara kvar där medan andra ska testa lite körning uppför de brantare partierna. Vi vispar runt lite och smack där satt Jenny och frustade under en gran. Nina susar runt uppe på höjden och tror att Anna W är med, vart tog Anna vägen? Ingen har sett henne på ett tag. Vi åker ner dit de

andra nu tagit sig, de har heller inte sett henne. Någon åker tillbaka mot stugan där vi senast såg henne. Det dröjer och dröjer, sen kommer det ett telefonsamtal där en arg Anna behöver hjälp. Vi lyckas lokalisera både henne och hennes totalt fastkörda maskin långt uppe i backan. Hon var upprörd -Här har jag stått och visslat, har sett folk åka förbi och får sen höra att de trodde det var en fågel.

Oboygruppen

Det började nu skymma och vi kom ut på Lofssjöns nedre ände, då Mikaela stannar oss och ropar "-på med glajerna nu kör vi"! Glajjer på och full gas, det drar nu kallt och den hårda knaggliga isen gör att skidorna slår och fladdrar.

Jag ser hur något blinkar till längre fram. Mikaela voltade på isen hon gör minst en 1080 gradare men är snabbt

uppe igen! Resultatet, ett blått arsele. Ett sådant blått arsele har mitt norra öga icke tidigare skådat, men tur allt gick bra, till och med skotern klarade sig skapligt.

Tillbaka till lägergården och återigen en kväll med varm badtunna och ännu mera bad. En enomt snygg badbild tas framför tunnan och på en skoter som senare kommer att vinna Polaris fototävling. Att bara få vara här och äta god mat tillsammans på Lägergården fyller en med så mycket energi att man nästan spricker.

Sista heldagen är här, och klockan 10.00 står vi åter i givakt för en tur som inte behöver ta hela dagen eftersom vi i kväll skall äta middag på Trappers kl 19.30. Uppdelade i "Avancerade" och "O'boy" grupper, så skiljs vi åt redan på parkeringen och vi öser på med Olof i täten för att snabbt komma till berg och raviner, medans O'boygruppen puttrar fint

Det gäller att vara varsam med sågen då olyckan ofta är framme. Varför Jenny har med sig en kondom i förstahjälpen-lådan förtäljer inte historien.



Till i år hade de allra flesta tjejerna köpt en egen skoter.



Oboygruppen hittade till slut fram till "pusshållplatsen". Samtidigt så var de yngre och mer rutinerade tjejerna ute i lössnön.



Utnämningen "Bästa Bergsget" gick till Christina "Nina" Olsson.



Lofsdalens Lägergård invaderades av ett gäng glada damer som gav järnet hela helgen.



Gillar man mat och småäter hela tiden så är det perfekt att kunna värma matlådan samtidigt som man åker.

iväg med Jimmy mot sitt mål som är att hitta "Pusshållplatsen". Mycket trixande och fastkörningar, svetten lackar, snön kan vi inte klaga på för den finns och den suger fast maskinerna riktigt bra mellan varven. Vi sliter loss den ena efter den andra vart efter det körs fast, av med hjälm på med hjälm för att se hur den maskin man just fått loss fastnar tio meter längre bort igen. Lika glada är vi ändå. Man kan se på träden var någon kört fast då det vippas lite i trädtoppen. Armarna känns som överkörda och dubbelt så långa, vi peppar varandra då det mesta sitter i huvudet om du kommer köra fast eller inte. Lunchen har vi missat för länge sedan men vi ger inte upp, vi är ju här för att köra skoter och vi ska till målet. Vi har ju Nina som studsar runt som en stenget på stenblocken och Maggie som flyter fram med sin korta 800, helt makalösa brudar.

Tre tjejer kommer upp på toppen medan vi andra tvingas vända om med bråkdelen kvar till toppen. Energin tar helt slut. Det tog sin lilla tid att komma tillbaka på fast mark igen men nu var det bara att ösa på hemåt där de andra redan hade duschat och fixat till sig.

Sur fruntimmer

Taxin var redan förbokad så det var bara att glida väg till dukat bord för avslutningsmiddag på Trappers på självaaste alla hjärtans dag. Två långbord och mycket väsen med skratt, det var vi det. Vi hade till och med så kul att fruntimret vid grannbordet blev sur av att vi hördes, men det blev ännu jobbigare för henne då karlarna i hennes sällskap hängde på oss i skålandet. Lite solosång av Mona och misslyckad gruppsång från flertalet som övergick till ett hyllande av de makalösa

tjejerna Nina och Maggie som hanterar sina maskiner så galet galant, Mikaela för sin fina omtanke till alla andra. Tina och Karin, Jimmy och Olof utan er hade vi aldrig fått denna roliga upplevelse som vilar gott i hjärtat! Självklart finns det så mycket mera roligt att berätta om men allt får liksom inte plats.

Vad tar vi nu med oss förutom ett leende på läpparna? Summeringen får bli: tålmod, styrka, träningsvärk, förstå vidden i att gasa på rätt ställe, vissla på rätt sätt, alltid ha med något ätbart och drickbart, aldrig åka ensam, minst en spade med, något att markera ut en havererad skoter med, alltid titta bakåt så alla är med, telefon med kamera som slår det mesta då den fylls av foton från i första hand alla misstag. 2016 kör vi igen!



Anna Wilander var en av de tjejer som låg i täten hela resan.



Karin Kallman ser till att badtunnan både är fylld och uppvärmd. Ett trevligt inslag och avslutning på kvällen.

Jessica slet hårt och vet precis hur man gör för att köra fast.



En del av oss var riktigt duktiga på att surfa i snön.



Lisa Midsem gav aldrig upp trots att det var nära några gånger.



Några från Vikmanshyttegänget poserar glatt efter en trevlig dag på fjället.



Yvonne Karlsson nysminkad och njuter av sin egna och nyinköpta Polaris Indy 600.

Det var fler än vi på fjället. Vi hade turen att få se ett gäng med renar.



Anna Dahl visar med fingrarna hur många gånger hon behövt kissa den senaste halvtimmen.

Maggie klarade sig galant med sin korta 800 och imponerade med sin körning.



Bevisbild på misslyckad lastning där skotern sitter fast som berget.



Sömlingshåga i motljus slår faktiskt det mesta. Denna knöl är belägen mellan Storfjäten och Lofsdalen.

Scandinavian Snowmobile Association



Scandinavian Snowmobile Associations
Erik Kirkvold, Knut Furan, Kjell Landén och Peter Granåsen ser fram mot ett givande samarbete som skall gagna skoteråkarna och skoterklubbarna i våra två länder.

Alldeles i dagarna startades ett unikt samarbete mellan Norge och Sverige då det gäller skoteråkning i dessa länder. Bildandet av Scandinavian Snowmobile Association blev ett faktum.

Foto: Snofed

Det skapades historia i Östersund sensommaren 2015 då svenska Snöskoterägarnas Riksorganisation (SNOFED) och norska Snöskoterklubbers Fellesråd (SKFR) startade ett unikt samarbete och bildade Scandinavian Snowmobile Association. De båda organisationerna träffades i Östersund under två dagar där man

bytte erfarenheter och där man kom överens om att bilda den gemensamma organisationen som dels skall samverka för likartade regler, märkning av leder, skyltning med mera i Skandinavien men även arbeta på det internationella planet med International Snowmobile Council (ISC). I Sverige har det ju sedan länge varit tillåtet med snöskoteråkning,

medan Norge nu står i startgroparna med detta sedan Stortinget sagt ja till att öppna för snöskoteråkning även där. Båda organisationerna ser fram mot ett givande samarbete som skall gagna skoteråkarna och skoterklubbarna i våra två länder. Det finns också en förhoppning om att vi även skall kunna få med Finland i samarbetet. Första styrelsen

består av Peter Granåsen och Kjell Landén från SNOFED och Erik Kirkvold och Knut Furan från SKFR. Ordförande i den nybildade organisationen är Kjell Landén från Idre. Vi på SnowRider gör tummen upp och tycker att detta är det bästa som hänt på länge. Bra jobbat. ✨

Servar & reparerar
ALLA MÄRKEN



• Reservdelar • Tillbehör
• Kläder 090-146162

Snö & Sjö
www.snoosjo.se

POLARIS

Auktoriserad verkstad
Besök oss på:
Sundbrogatan 10
(gamla biografen)



Snöskoter & ATV nytt & begagnat

HÄLLGREN MOTOR AB
i Burträsk - tel 0914-10402

www.hallgrensmotor.se

YTTEROCKE PRODUCTION AB
0640-451 17 • 070-377 51 15 • www.ytterockeproduction.com

**SKOTER
ATV**



TILLBEHÖR & VERKSTAD

POLARIS

**Klövsjö bensin
& Service AB**

LYNX **CAN-AM**

**Försäljning
Reservdelar
Service
Uthyrning**

www.klovsjo.com/preem

Byvägen 61 Tel: 0682-213 12

**Skoterboende i
Sälenfjällen!**



**10 bäddar
10 meter från leden!**

Boendet passar familjer,
kompisgäng eller det lilla företaget.
Skotrar ingår i priset
(boendet går även att hyra om man har egen skoter)
För mer info maila info@leonarden.se

Anders Terräng Väg Service
Auktoriserad verkstad. Allt från tillbehör till reservdelar.

SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR

SUZUKI



ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION™

Landsvägen 11 Östnor, MORA
070-290 28 99

Fjällbadden
Fräschaste vandrarbostället i Norra Dalarna

Vi är ett bekvämt och familjevänligt
vandrarm till överkomligt pris.

Här kan du gå ut genom dörren sätta
dig på skotern och vips är du på fjället.

Kontakta oss för bokning:
Maggan 070-211 25 87
Ewa: 070-626 64 07

www.fjallbadden.se

POLARIS



MATS **Can-Am** **ATV**

Försäljning & service av
Polaris snöskotrar och ATV.

www.matsskogochfritid.se
info@matsskogochfritid.se Telefon: 0560-71 340

Allt för din snöskoter sedan 1992



MARINDEMONTERING
ALLT FÖR DIN SNÖSKOTER & BÅTMOTOR

Webshop för snabba leveranser!

www.marindemontering.se
Tel. 0920-21 49 59 Banvägen 10 Luleå

VIHELMINA
DÄCK & MASKIN
Tel. 0940-102 40

**Skoter & Atv
Service
Däckverkstad
Bilglas**

YAMAHA

www.dackochmaskin.se
tel: 0940-10240

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION™

Vi ligger på Europas
STÖRSTA reservdelslager!

Butik/ Reservdelar: 0951 - 773 45

**YNGVESSONSS
MASKIN AB**
Blå Vägen 255 Störan Tel. 0951 - 773 45

www.yngvessonssmaskin.se

LYNX **ski-doo**

**Ocke Jabo
RESERVDELAR**



can-am

- Stort urval skotrar
- Service-Reservdelar
- Tillbehör-Kläder

**Telefon:
0645-22055**

**TJ:s Skoter
& Motor**

ski-doo



LINSELL
SKOTER & MOTOR

Nytt & Begagnat Verkstad
www.skoterchmotor.se

www.orrkvistmotor.se

STORUMANS SKOTERSKROT AB
**ORRKVIST
MOTOR**
STÖRMAN • Tel. 0951-775 00
www.orrkvistmotor.se

ski-doo

En av Skandinavien största skoterde monterare
som har funnits på marknaden i över 18 år!!

**STORUMANS
SKOTERSKROT AB**
Tel. 0951-710 27

Stort beg.reservlager alla skotrar, mc & mopeder
- samt nya piratdelar.

www.skoterskrot.se

SALAB



YAMAHA

- Försäljning
- Reservdelar
- Service

SCOTT SP K&K Klim

www.salab.nu
Sveg • 0680-718330

Nikasil
Vi har över 35 års erfarenhet!
www.nikasil.se



Har du en sliten eller skadad Nikasil-
cylinder? Vi reparerar och lägger in ny
Nikasil i din cylinder. Det enda riktiga
reparationsalternativet för denna typ av
cylindrar. För mer info, ring eller skriv.

RACING KONSULT
Björn Andersson KB

Vidholmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@nikasil.se

LYNX **ATV HONDA**

- Service
- Reservdelar
- Tillbehör



**Bil & Maskinfirma
Eric Gröning**

Tel: 0651-711255 Fax: 0651-12956
Ljusdal

LYNX **can-am**

**Jungbergs
Motor**

0680-10360 Kolgatan 1, Sveg
www.jungbergsmotor.se

Välkommen till
Funäsfjällens
bästa skoterhotell!



**ERIKSGÅRDENS
FJÄLLHOTELL**
FUNKSDALEN

eriksgarden.se

Ski-Doo & Lynxhallen Idre
Tel: 0253-205 01

Vi firar 40 år
som Ski-Doo
handlare.



ski-doo **LYNX** **can-am**

www.idreskoter.com

PRENUMERERA!

Starta din prenumeration idag så du inte missar något nummer



Nästa nummer
i butik
20 oktober

Prenumerations priser

6 nummer 1 år
Inom Sverige 335:-
Utanför Sverige (inom nordn) 407:-

12 nummer 2 år
Inom Sverige 635:-
Utanför Sverige (inom nordn) 779:-

JUST NU!!

Finns det någon anledning att inte synas när det är mörkt ute? Såklart ska du ha en SnowRider reflexväst som du får med på köpet när du tecknar din prenumeration.

Skicka in talongen nedan, eller gå in på www.otlas.jetshop.se. Gäller så långt lagret räcker och endast i Sverige.



Skoterguiden 2016

Förboka årets skoterguide redan nu!

Maila din beställning till pren@snowrider.se märk maillet med "skoterguiden 2016"



I butik 6 oktober 2015!

Svarskort
-Posta redan idag!
REFLEXVÄST PÅ KÖPET

**snow
rider**

- JA Jag vill ha 6 nummer av tidningen för endast 335:-
 JA Jag vill ha 12 nummer av tidningen för endast 635:-

M L XL

Jag vill ha storlek på min reflexväst

B

SVERIGE
Porto Betalt

Namn: _____

Adress: _____

Postnr&Ort: _____

Tel: _____

OBS! PRISERNA GÄLLER ENDAST INOM SVERIGE.

Prenumerationen övergår i en bekväm tillsvidareprenumeration.
Beställningen går även att göra på otlas.jetshop.se eller telefon: 0250-22885
Kontakta oss för prenumeration utanför Sverige.

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

POSTTIDNING B

SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora



**15%
RABATT**

PÅ HELA SORTIMENTET!

4Z3LR38E

Använd koden i kassan på sledstore.se. Gäller t.o.m. 30 september

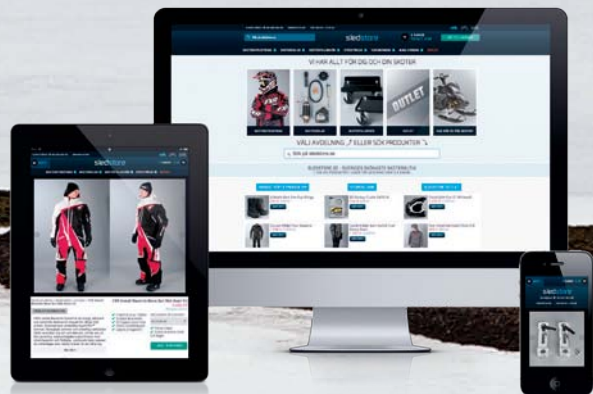
2 MÅNADER KVAR TILL

WINTERN



**DU ÄR VÄL ORDENTLIGT FÖRBEREDD INFÖR SÄSONGEN?
DU HITTAR ALLT DU BEHÖVER PÅ SLEDSTORE.SE**

sledstore



sledstore.se info@sledstore.se