MOTORTEKNIK

De grundläggande reglerna

snow rider

www.snowrider.se Nr 2 14/15

Bättre en Larven i skogen än en Ockelbo på logen.

Nummer 2 14/15 Pris: 64:- 8,30 EURO 74 NOK

DEL 2
Yamaha ET 1000
VI BYGGER STORKUBIKSVETERANARE

Redneck Rumble

SJÖGREN & LIMA-TARZAN I
WHISTLER

Larven
ETT STYCKE SVENSK HISTORIA

SPORTMASKINER 2015

INTERPRESS 0518-02
7 388051 806400
RETURVECKA V 51

SVERIGES STÖRSTA SORTIMENT!

JUST NU! 40% RABATT!

SMITH Sport Optics

Smith Snow Fuel V2 WT Data Gul

Smith Snow Fuel v.2 är anpassad för snöskoter och har en ergonomiskt utformad ramkonstruktion och ett kraftigt, silikonfodrat band som håller glasögonen stadigt kvar på hjälmen. Den slagtåliga Lexanlinsen är utrustad med en anti-fog behandling och ventilationsportar som förhindrar att imma bildas innanför linsen.

~~999 kr~~

599 kr

JUST NU! 28% RABATT!

One Industries Atom Beemer Svart

~~1.399 kr~~ 999 kr

One Industries Atom Xwing Röd-Svart

~~1.399 kr~~ 999 kr

One Industries Atom Xwing Vit-Blå-Neon

~~1.399 kr~~ 999 kr

sledstore

SVERIGES SKÖNASTE **SKOTERBUTIK**

FRAKTFRITT ÖVER 1000KR SNABBA LEVERANSER
60 DAGARS ÖPPET KÖP **GRATIS STORLEKSBYTEN**
LÄGSTA PRIS-GARANTI

One Industries Gamma Regime Vit-Blå-Neon

~~2.399 kr~~ 1.799 kr

One Industries Gamma Regime Röd

~~2.399 kr~~ 1.799 kr

One Industries Gamma Regime Blå-Svart

~~2.399 kr~~ 1.799 kr

JUST NU! 25% RABATT!

JUST NU! 40% RABATT!

Smith Snow Fuel V2 Acid W3 Gul

~~999 kr~~ 599 kr

FRI FRAKT NÄR DU HANDLAR FÖR MER ÄN 1.000 KR!

RING VÅR KUNDTJÄNST!

08-509 063 00

Öppet 12-17 Helgfria vardagar

sledstore.se info@sledstore.se

snowrider
NUMMER 2
2014/15

Nummer: 2-14/15 Årgång: 18
Foto omslag: Jonas Sjögren
Utgivning nr 3 2014/15: 9 december
Annonsstopp: 7 november

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
0250-22885
Telefontid vardagar 8-16
Pris: 6 nr (1 år) 329:- 12 nr (2år) 629:-

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 ansvaras ej.

Distribution: Interpress
ISSN: 1403-0144

Tidskriften är TS-kontrollerad
www.ts.se
TS

Vad vet vi egentligen om vår snöskoterhistoria? Vad kan egentligen gemene man om tillverkningshistorien då det gäller den svenska snöskotern? Inte mycket är nog svaret. Detta vill vi naturligtvis ändra på och det är väl hög tid att vi reder ut alla begrepp om vem som tillverkade vad, när, var och hur. En sak är i alla fall säker och det är att det inte tillverkas några snöskotrar mer i detta land, vilket jag tyvärr också tror är ett faktum som kommer att vara skrivet i sten för en överskådlig framtid. Det är nämligen inte läge att starta snöskotertillverkning om man inte redan har en fot inne i fordonsbranschen redan. Och skulle man nu ha det, så säger kalkylen direkt att det inte är någonting att hålla på med, vilket i sin tur gör att de som kanske skulle lyckas ekonomiskt inte har någon lust för att vinsten är för liten.

Jag vill inte vara någon slags olycksfågel som kraxar, men jag skulle aldrig investera en spänn i någon som helst tillverkning av en ny svensk snöskoter och jag var en av dom som dömde ut den svenska Snow Wolverine snöskotern direkt. Även om ägaren av Snow Wolverine skulle varit seriös och verkligen använt bidragsmiljonerna till att utveckla en snöskoter så hade det inte fungerat ekonomiskt. Detta är jag helt övertygad om. Sorgligt nog. För visst hade det varit roligt med ett svenskt snöskotermärke? Men eftersom det ser ut som det gör får vi helt enkelt minnas det som varit. Vi tar oss därför ett titt på det minst sagt udda fordonet Larven till detta nummer för att sedan gå vidare i raden av inhemska tillverkare av översnöfordon. Vad är det för namn för övrigt? Översnöfordon. Finns det fordon som är avsedda för att gå under snön? Kanske SRX 700 och Mach Z var sådana fordon? Skämt å sido, min intention med denna artikelserie är att få på pränt och nysta ut denna kultur- och industriskatt så att vi alla får reda på vad som varit.

Men naturligtvis lever vi i nuet också och bjuder därför på nyheter, teknik, tävlingar, resor och hembyggen till detta nummer. Vad annars?

Det kanske du kan svara på. Skriv ett mail och önska vad du vill läsa om i SnowRider framöver.

Chefredaktör
Björn Friström

INNEHÅLL 2 2014/15

8. Sport Arctic Cat
14. Sport Polaris
18. Sport Yamaha
22. Nytt & Noterat
24. Nytt & Noterat
26. Cross-maskiner 2015
28. Teknik med Affe
32. Larven!
38. ET 1000
42. Redneck Rumble
46. Tjejresan
50. Fogelsta släp
52. På besök i Whistler
58. Sport Ski-Doo
62. Sport Lynx
67. Prenumerationer

SRVIPER2015

TOP OF THE LINE 4-STROKE POWER!

SNOW BUSINESS!

Köp före 15/11 spara **4.000:-**

YAMAHA SMART CHECK

NEW! SR VIPER M-TX 162 LE

NEW! SR VIPER M-TX 162 SE

NEW! SR VIPER M-TX 162 SE

NEW! SR VIPER M-TX 153 SE

NEW! SR VIPER M-TX 153 SE

YAMAHA WARRANTY 2 years

YAMAHA INSURANCE by Svedea

YAMALUBE®

Handelsbanken Finans

www.yamaha-motor.se

YAMAHA

Revs Your Heart

FXR PERF

F·A·S·T
FLOATATION ASSISTANCE TECHNOLOGY

* FAST only in men's Squadron Monosuit

FORMANCE REDEFINED

MONOSUITS

PRIS FRÅN 2990.-

Sportmaskiner 2015

Arctic Cat

Text: Mikael Kvilten Foto: Björn Friström

Efter att ha varit på "rätt" sida av Atlanten i drygt ett halvår är det så dags att börja presentera sportmaskinsnyheterna för i år. Dessa maskiner är dom som årligen minskar sin försäljning till följd av det större intresset för att åka bredvid leden. Självklart lyssnar tillverkarna på brukarna och tillhandahåller därför fler och fler maskiner i hybrid- och lössnösegmentet. Lite synd är det dock, då man kan ha mycket trevligt utefter lederna med dessa potenta skotrar. Vi tar och rivstartar med amerikanska Arctic Cat.

De gröna

Redan första dagen vi anlände till West Yellowstone spanade jag efter Arctic Cat:s nya sportmaskiner men det skulle dröja någon dag innan det var dags att köra de skotrarna som skulle tas in till Sverige, men den som väntar, väntar länge. De grönas bidrag av sportmaskiner består egentligen av en skoter men med två motoralternativ, ZR 8000 RR och ZR 6000 RR, där 8000 står för 800 kubik och 6000 är lika med 600 kubik. Den mindre är ny för i år då RR:en endast fanns som 800 i fjol.

Tilläggsförkortningen RR betyder Race Replica och det förpliktigar. Arctic har här stoppat i sin C-Tec2 600 motor som utvecklar c:a 125 hk. Den är hela fem kilo lättare än den gamla 600:an. Man har bantat hela två kilo enbart från vevaxeln. Den har Dual-Stage Injection vilket lättast kan beskrivas som så att på låg- och mellanvarv tillsätts bränslet direkt i förbränningsrummet och sedan på högre varvtal matas bränsle även in i vevhuset, vilket leder till flera fördelar, bl.a. bättre bränsleekonomi.

Den stora

800:an är erkänt kraftfull och levererar som vanligt runt 160 hk. Detta är en maskin som verkligen går bra på led, ju hårdare man kör desto mer kommer de helt justerbara EVOL X-dämparna till sin rätt, de ger hela 10" fjädringsväg fram. Nya högre och lättare styrspindlar ger en bra körkänsla och minskar svängradien. Den nya Slide-Action boggin gör att man fortfarande kan styra bra även när man gasar. I boggin sitter det Fox Zero Pro Piggyback som med rätt inställningar får denna maskin att bete sig precis som man själv önskar.

Även på dessa sitter det typ samma matta som på Viper, SnoX med 43 mm höga kammar, vilket självklart är ett plus. ADS, Arctic Drive System, så heter drivlinan som är tillverkad i lätt magnesium på sina ställen, denna viktbesparing tillåter att en större sekundär och ett större axelavstånd kan användas och det i sin tur ökar prestandan på remmen. El-start kan väljas som extra tillbehör och att dra runt en 800 när det är svinkallt ute kräver sin man. Så det hade i varje fall jag kryssat i om jag fick välja.

Summering

15,000 kronor skiljer de två skotrarna åt i grundutförande, 132,900 SEK kostar 600:an och jag är inte helt övertygad om att jag skulle lägga de extra pengarna på en 800:a. Men det är upp till var och en att bedöma sin förmåga att köra på led. Fast det är klart, ska man vara värst så kostar det.

ProCross upplevs ergonomiskt riktigt både när man sitter och står.

Som en sann Race Replica erbjuder den dödmansgrepp, annars är den lik vilken Sno Pro-modell som helst.

Det är inte helt självklart att man ska välja den värre 800:an om valet står mellan dessa två.

Lite svartare och lika grym som vi vant oss vid. Med dubbla stål är den inte heller lika nervös som tidigare modeller.

Arctic Cat ZR 6000 RR

Motor

Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	599
Borr/slag mm:	73,8x70
Bränslesystem:	BEFI 2 x 47mm
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	120
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)

Chassi

Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Procross
Framvagn:	Arctic Race Suspension
Fjädring fram:	FOX Float Evol X
Fjädringsväg fram mm:	254
Boggi:	Race Slide-Action
Dämpare:	FOX Zero Pro PB
Fjädringsväg bak mm:	343
Typ av matta mm:	381x3277x43 S/X
Skidor:	Trail 6”
Spårvidd mm:	1067-1090
Längd/Bredd/Höjd mm:	3073x1213x--
Tankvolym L:	45
Oljetankvolym L:	3.6

Att äga

Cirkapris:	132 900:-
Färg:	Grön
Generalagent:	KGK Motor AB

Arctic Cat ZR 8000 RR

Motor

Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	794
Borr/slag mm:	85x70
Bränslesystem:	BEFI 2 x 46mm
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	150
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)

Chassi

Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Procross
Framvagn:	Arctic Race Suspension
Fjädring fram:	FOX Float Evol X
Fjädringsväg fram mm:	254
Boggi:	Race Slide-Action
Dämpare:	FOX Zero Pro PB
Fjädringsväg bak mm:	343
Typ av matta mm:	381x3277x43 S/X
Skidor:	Trail 6”
Spårvidd mm:	1067-1090
Längd/Bredd/Höjd mm:	3073x1213x--
Tankvolym L:	45
Oljetankvolym L:	3.8

Att äga

Cirkapris:	147 900:-
Färg:	Grön
Generalagent:	KGK Motor AB

TOUGHEST
CONDITIONS. RIDERS. GEAR.

STARKARE ÄN NÅGONSIN

Det finns ingen starkare, tåligare eller mer högpresterande skoterjacka någonstans i världen. KLIM:s helt nya VALDEZ sammanför GORE-TEX® PRO SHELL vattentäta konstruktion med ett äkta CORDURA® ytterskikt och inkluderar enastående ventilation och komforthöjande material som ger dig bekvämåkning utan att behöva rädas tuffa tag.

Ta en titt på världens tåligaste skoterkläder hos din KLIM® återförsäljare idag.

Klim®

WWW.KLIM.COM

Dealers: www.klim.com/International-Dealers

GORE-TEX® GUARANTEED TO KEEP YOU DRY® promise, GORE and designs are trademarks of W. L. Gore & Associates. © KLIM® 2014

1495:-

995:-

T&P Discovery Action II Jacket

Avancerad skoterjacka. Fullmatad med funktion. Helt vattentät med andasmembran. Urtagbart värmefoder gör jackan användbar året runt.

S(46/48), M(50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), 3XL(62)

Art nr **1314-04** Svart/vit/varselröd
Art nr **1314-11** Svart/vit/varselgul

T&P Power II Jacket

Riktigt tålig och praktisk jacka för skoteråkning, ATV, arbete m.m. Smart kroppsanpassat värmefoder. Fullmatad med funktion. Helt vattentät med andasmembran.

S(46/48), M(50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), 3XL(62)

Art nr **1318-09** Mörkgrön/svart
Art nr **1318-05** Svart Art nr **1318-11** Svart/mangogul

1195:-

T&P Discovery Action Pants

Actionbyxa med stretch-paneler i rygg och knän. Urtagbart värmefoder. Helt vattentät med andasmembran.

S(46/48), M(50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), 3XL(62), C148/150, C152/154, D96/100, D104/108, D112/116

Art nr **2275-05** Svart/vit/silver

T&P Power Pants

Praktisk allroundbyxa. Fodrad med mesh och smidig värme-isolering i bak och knän. Helt vattentät med andasmembran.

S(46/48), M(50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), 3XL(62), C148/150, C152/154, D96/100, D104/108, D112/116

Art nr **2385-05** Svart/silver

795:-

Materialfakta Discovery/Power:
Skal av vattenavvisande Nano DWR-behandlad 300D/600D Polyester/ 1000D Kevlar med laminerat andasmembran (vattentäthet 10 000 mm, andasförmåga 6 000 g/m²/dygn). Alla sömmar tejpade.

Supersmidig jacka för vintersport, helt i 4-vägs stretch. Lätt varmfodrad med högventilerande foder. Fullmatad med funktionsdetaljer. Helt vattentät med andasmembran.

Carlow Mens Jacket

S(48), M(50), L(52), XL(54), XXL(56)

Art nr **1422-03** Deep Teal/Tangerine
Art nr **1422-02** Ultramarine/Tangerine

Ballina Womens Jacket

XS(34), S(36), M(38), L(40), XL(42), XXL(44)

Art nr **1421-02** Aquatic Marine/Coral Blush
Art nr **1421-03** Ink/Coral Blush

Supersmidig byxa för vintersport, helt i 4-vägs stretch. Lätt varmfodrad. Helt vattentät med andasmembran.

Alden Mens Pants

S(48), M(50), L(52), XL(54), XXL(56)

Art nr **2419-04** Tangerine Red
Art nr **2419-05** Black

Solitude Womens Pants

XS(34), S(36), M(38), L(40), XL(42), XXL(44)

Art nr **2418-04** Coral Blush Red
Art nr **2418-05** Black

T&P Skoteroverall

Mycket varm och slitstark overall för många användare. Helt vattentät med andasmembran.

Herr XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), 3XL(62), D96/100, D104/108, D112/116

Art nr **4410-12** Orangeröd/Svart
Art nr **4410-11** Svart/Varselgul
Art nr **4410-04** Svart/Röd

Dam XS(34/36), S(38), M(40/42), L(44), XL(46/48)

Art nr **4535-12** Orangeröd/Svart
Art nr **4535-04** Svart/vinröd

ITAB

Beställ varor eller vår nya katalog på:

www.fritidsklader.se

TRYGG E-HANDEL

Butik/lagerförsäljning: Enbärsvägen 18, Surahammar Kundtjänst: 0220-308 60 Välkomna!

Sportmaskiner 2015

Polaris

Text: Mikael Kvilten
Foto: Björn Friström

Med en spänd förväntan gav vi oss iväg ut från Campen vidare ut på ledsystemet. Mitt val för turen hade fallit på den nya 800 RUSH. Redan vid de första kurvorna när jag flyttade fram kroppen, bromsade, styrde genom kurvan för att sedan flytta bak och ge fullt ut ur kurvan, kände jag hur väl det nya chassit jobbade i samverkan med mig, låter kanske konstigt men helt förklarligt.

AXYS

Det nya chassit kallar man AXYS vilket är en helt ny konstruktion, fast det ser ganska lika ut som det tidigare men innehåller upp till 93 procent nya komponenter. Det reagerar på mig och mina rörelser, vill jag styra bra flyttar jag fram min kroppsvikt och vill jag ha mer tryck på mattan så sätter jag mig bara längre bak, enkelt förklarat.

I jämförelse med PRO-RIDE-chassit så har förarpositionen flyttats framåt, dynan är framflyttad och det medför att händer och knän är hela elva centimeter och fötterna fyra centimeter längre fram. Då den tidigare versionen var känslig och svårjusterad, bakre fjädern alltså, har man nu åtgärdat det genom att förbättra geometrin på fjädringspaketet i den nya PRO-XC boggien. Detta ska göra att justeringen av fjädern inte har den mest betydande delen av inställningen. Man har även en helt ny bakre svingarm och för att öka fjädringsvägen har de flyttat den främre momentarmen bakåt.

Modernt

Man har inte heller sparat på krutet för att öka förarkomforten, det sitter en ny dyna på maskinen och reglagen på styret har ändrats för bättre kontroll, det tillsammans med nya vindavvisare, bredare fotsteg, elstart och Led-strålkastare som lyser hela 30 procent starkare, borgar för en god förarmiljö. För att bära upp hela konstruktionen har man satt i rejäla Walker Evans Piggyback dämpare med justerbar kompression runt om. Mattan är en 44 mm av Backcountry-typ och river gott i såväl packad som lös snö. Men för att göra den nya Rushen

Här har man försökt få Axys att kännas mer modern än tidigare Rush-modell.

Axys är snäppet mer ”stå upp” maskin än Indy och reagerar snällt på det du vill få den att göra.

I jubileumskostym med antingen 600 eller 800 kubik ser Indy betydligt dyrare ut än den är.

I Pro X-utförande blir AXYS en riktigt giftig bekantskap och den nya motorn levererar verkligen.

komplett bör man ju ha något som driver den, motorn. Till det nya AXYS-chassiet har man tagit fram en lågt placerad High Output-motor, den nya 800 H.O. Cleanfire. Den har elektronisk oljepump, 3-stegs elektroniskt styrda avgasventiler. En termostat med bypass för att kvickare få upp arbetstemperaturen. Man har reducerat vikten på vevaxeln med 1,1 kg vilket ger bättre acceleration. Alla dessa innovationer ger även en förbättrad bränsleekonomi, vilket är välkommet. RUSH PRO-X kommer att säljas både som 600 och 800 och priset ligger på 139,900 SEK för den större, 10,000 billigare för 600:an. Valet är ditt.

60 år

För att fira sitt 60-årsjubileum har man året till ära tagit fram två modeller 600 och 800 INDY SP 60th. Dessa är byggda på PRO-RIDE chassiet med INDY-boggien som tidigare, den direkta nyheten är Backcountrymattan med 44 millimeter kammar. Annars så har krutet lagts på utseendet med svart tunnel, röda rails, A-armar och skidbågar. Förvaringsväskor och elstart ingår i köpet. Färgsättningen, röd och svart, är mycket tilltalande, naturligtvis med retrografik. Dessa jubileumsmaskiner levereras med FOX-dämpare runt om och den vanliga Cleanfire-motorn, gäller både för 600 och 800 kubik. Priset för 800:an är moderata 116,900 SEK och 102,900 SEK för den mindre.

Man har även kvar de billigare instegsmaskinerna 600 INDY och 550 INDY från fjolårets lineup. De kommer utan krusiduller för att hålla priserna nere ännu ett steg. Bägge har 34 mm Cobra-matta, 600:an har samma FOX-fjädring som födelsedagsskotrarna medans 550:n har de lite billigare RydeFX MPV runt om. Ganska bra att kunna få en sån potent maskin som 600:an ändå är för under 90 tusen. Vill du åka fläktkylt spar du in ytterligare tio tusen.

Summering

Årets upplagor av skotrar i sportsegmentet visar inte upp så många innovativa nyheter, mest smärre uppdateringar, viktminskningar och trendigare dekaler. Den mest spännande nyheten måste jag få säga att Polaris står för i och med det helt nya AXYS-Chassit.

Med ett stort utbud på motorer i Indy finns det något för alla.

Trots en något ålderstigen bakdel är körställningen mycket modern på Indy.

På Indyn hittar man det man behöver även om det är i lite enklare form än på Rush.

Polaris 550 Indy

Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	544
Borr/slag mm:	73x65
Bränslesystem:	2xVM 34 förgasare
Smörjning:	Separat
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	60
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	191,4
Tunnel:	Indy
Framvagn:	PRO-RIDE
Fjädring fram:	RydeFX MPV
Fjädringsväg fram mm:	180
Boggi:	Indy
Dämpare:	RydeFX MPV
Fjädringsväg bak mm:	353
Typ av matta mm:	381x3073x34 Cobra
Skidor:	Pro-Steer
Spårvidd mm:	1080
Längd/Bredd/Höjd mm:	2890x1220x1220
Tankvolym L:	43,5
Oljetankvolym L:	2,9
Att äga	
Cirkapris:	79 900:-
Färg:	Röd
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

Polaris 600 Indy / 600 SP / 800 SP

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	599 / 795
Borr/slag mm:	77,25x64 / 85x70
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	120 / 150
Start:	Manuell / Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	203 / 204 (utan elstart)
Tunnel:	Indy
Framvagn:	PRO-RIDE
Fjädring fram:	FOX IFP
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	Indy
Dämpare:	FOX IFP
Fjädringsväg bak mm:	353
Typ av matta mm:	81x3073x34/44 Cobra/Back Country
Skidor:	Pro-Steer
Spårvidd mm:	1080
Längd/Bredd/Höjd mm:	2890x1220x1260
Tankvolym L:	43,5
Oljetankvolym L:	3,3
Att äga	
Cirkapris:	89 900:- /102 900:-/116 900:-
Färg:	Vit / Röd
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

Polaris 600 RUSH PRO-X / 800 PRO-X

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	599 / 795
Borr/slag mm:	77,25x64 / 85x70
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	120 / 150
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	207
Tunnel:	Rush
Framvagn:	AXYS
Fjädring fram:	Walker Evans PB Adj.
Fjädringsväg fram mm:	252
Boggi:	PRO-XC
Dämpare:	Walker Evans PB Adj.
Fjädringsväg bak mm:	345
Typ av matta mm:	381x3048x44 Back Country
Skidor:	Pro-Steer
Spårvidd mm:	1080
Längd/Bredd/Höjd mm:	2900x1200x1170
Tankvolym L:	45,5
Oljetankvolym L:	3,6
Att äga	
Cirkapris:	129 000:- / 139 900:-
Färg:	Vit / Svart
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

TERRAIN DOMINATION | POLARIS®

SKOTERNS DAG
25 oktober 2014

Vi firar 60 år med massor av erbjudanden.
Besök din närmaste återförsäljare.

Beställ din skoter på Skoterns Dag och du får ett par goggles! Värde 1290 kr.

**Gäller nybeställning av 2015 modell.*

'54 60TH '14 ANNIVERSARY POLARIS

2014 WIDETRAK LX

Widetrak LX har i åratal tjänat mycket väl på fjällanläggningar, i vedskogen eller som den ultimata och mycket prisvärda familjeskotern.

69 900:-
Ord pris: 84 900:-

UTFÖRSÄLJNING AV 2014 MODELLER!

Besök din närmaste återförsäljare idag för mer information om modeller och priser.

Erbjudandet gäller så långt lagret räcker.

Begränsat antal maskiner!

550 INDY
ADVENTURE X2
79 900:-
Ord. pris: 94 900:-

600 INDY
79 900:-
Ord. pris: 89 900:-

600 INDY SP
89 900:-
Ord. pris: 99 900:-

800 INDY SP
99 900:-
Ord. pris: 114 900:-

50 000:-
är den totala prissänkningen på dessa fyra 2014 modeller.

Möt vintern med en ny INDY inom räckhåll. Oförskämt välputsad och garanterat redo för start. Med hög effekt, perfekt balans och exakt styrning gör INDY körningen till ett skönt nöje. ***Nu till ett så rabatterat pris att du knappt har råd att låta bli.***

Besök din närmaste återförsäljare idag.
Begränsat antal maskiner!

TERRAIN DOMINATION | POLARIS®

PolarisSverige.com • facebook.com/PolarisSweden

Sportmaskiner 2015

Yamaha

Text: Mikael Kvilten Foto: Björn Friström

När man tidigare i två års tid kört Yamahas lössnömaskin och hybrid, läs M-Ride 162 och Nytro TTX, så känns deras tillägg bland sportmaskinerna verkligen välbehövligt.

Trotjänaren

I fjol hade man endast Phazern och den kortare Nytron i sitt program. Kvar från i fjol är Phazer R-TX med sitt säregna utseende. Den enda direkta nyheten för i år är färgsättningen, blå och svart. Lättkörd och lättstyrd med elstart och elektronisk backväxel, gör den till en given instegsmaskin i sportmaskinsklassen. Kraften kommer från den tillförlitliga vätskekylda 2-cylindriga 4-takts Genesismotorn, på knappa 500 kubik, som levererar cirka 80 hästkrafter. Mattan med 25 mm kamhöjd av Back Country-typ, är kanske i minsta laget men den gör så att man lättare kan köra med ställ både in och ut ur kurvorna.

De från i fjol nya dubbelkölsskidorna gör att kursen hålls ditåt man tänkt sig. Det sitter självklart dubbla A-armar och dämparna fram är av FLOAT-typ från FOX, 219 mm:s fjädringsväg. I boggin sitter dubbla H.P.G. som gör att den kan flexa 41,2 centimeter. Ett riktigt konkurrenskraftigt fjädringspaket alltså på denna maskin som säljs för endast 89,900 kronor.

Två giftormar

De riktigt stora nyheterna i Yamahas sportklass är de två Viprarna; SRViper R-TX SE och den lite mer påkostade SRViper R-TX LE. Dessa maskiner är som de flesta vid det här laget vet, ett resultat från samarbetet med Arctic Cat, byggd på deras Procross-chassie med Yamahas stora trecylindriga Genesis-motor på 1049 kukik. Det som skiljer de två skotrarna åt förutom färgsättningen och prislappen är dämperiet. SE:n har i framändan FOX FLOAT 3, LE:n har de lite värre EVOL X-dämparna, de också från FOX. I boggin är det också skillnad, där har den billigare modellen en uppsättning från H.P.G., C43 R13/ C53 R13 och den exklusivare har FOX Zero Pro/ H.P.G. C53 R13. En liten räjsigare version alltså. Mattan är en 43-millimeters Camoplast Snocross vilket borgar för gott grepp och bra bromsegenskaper.

De dubbelkölade skidorna sitter även på Viprarna. Elstart och elektronisk backväxel är standard. Den digitala instrumenteringen är inte bara funktionell, den är estetisk också. 37 liter rymmer tanken och med tanke på att det är en 4-taktare så borde aktionsradien vara skapligt stor. Prislappen då? Jo, den billigare SE:n kostar 136,900 SEK och för att få de lite värre dämparna får man punga ut med ytterligare fem lakan. Yamaha har något riktigt bra på gång här, äntligen skotrar med bra manöverbarhet och ett utseende som är attraktivt.

Summering

Om det är en 4-taktad sportmaskin som hägrar i år ligger Yamahas maskiner riktigt bra till och saknar egentlig konkurrens. Här finns en maskin för varje typ av förare från snälla Phazer till giftiga Viper, valet är ditt.

På Phazer känns det som att skotern klarar av mer än vad motorn lyckas utsätta den för.

Yamaha Phazer är som vanligt föredömlig när det gäller ergonomin.

Precis som på Arctic Cat både står och sitter man bra på detta chassi.

Yamaha Phazer R-TX

Motor

Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	499
Borr/slag mm:	77x53,6
Bränslesystem:	2 x EFI 43mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	80
Start:	Elektrisk

Chassi

Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	FX chassi
Framvagn:	Individuell, dubbla A-armar
Fjädring fram:	FOX Float
Fjädringsväg fram mm:	219
Boggi:	Dual Shock CK
Dämpare:	HPG 36 / 40 PB-Clicker
Fjädringsväg bak mm:	412
Typ av matta mm:	356x3072x25 Back Country
Skidor:	8JH Dual runner ski
Spårvidd mm:	1080
LxBxH mm:	2830x1215x1340
Tankvolym L:	26,7
Oljetankvolym L:	--

Att äga

Cirkapris:	89 900:-
Färg:	Blå
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

Den vanliga modellen med enklare dämpare heter Viper R-TX SE och finns i två färger, Blå eller röd.

Yamaha SR Viper R-TX SE / LE

Motor

Typ:	Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	1049
Borr/slag mm:	82x66,2
Bränslesystem:	3 x EFI 41mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	3-1
Effektklass:	120
Start:	Elektrisk

Chassi

Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Procross
Framvagn:	SRV
Fjädring fram:	FOX Float 3 / Evol X
Fjädringsväg fram mm:	254
Boggi:	Dual Shock SR 129
Dämpare:	HPG C43/FOX Zero Pro / C53
Fjädringsväg bak mm:	343
Typ av matta mm:	381x3277x43 S/X
Skidor:	8JH, Dual runner ski
Spårvidd mm:	1067-1092
Längd/Bredd/Höjd mm:	2997x1219x1180
Tankvolym L:	37
Oljetankvolym L:	--

Att äga

Cirkapris:	136 900:- / 141 900:-
Färg:	Röd / Blå(SE) / Orange, Blå (LE)
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

Det lilla digitala instrumentet fungerar utmärkt på Phazer precis som övriga reglage.

Denna digitala instrumentering är verkligen underhållande att bekanta sig med.

Till skillnad från Arctic använder Yamaha sina egna sylvassa ledskidor på Viper R-TX och på LE sitter det Evol X i framvagnen.

Vill man smyga runt på ledsystemet utan att synas ska man inte köpa LE-versionen av Viper!

POLARIS

SWITCHBACK ASSAULT 144" -14

GPS GARMIN RINO 650
12V UTTAG
DEKALKIT
VARIATORPREPPAD
LÅGRUTA
(VÄRDE 9000KR)

MOTORHUSET EDITION
127 900:-

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.

M8000 SP LTD 153" -15

GPS GARMIN RINO 650
SLP SKIDOR
DEKALKIT
VARIATORPREPPAD
(VÄRDE 11 000KR)

MOTORHUSET EDITION
141 900:-

MOTOR HUSET

ODENSKOGSVÄGEN 35 ÖSTERSUND : 063-57 00 20 : WWW.MOTORHUSET.COM : INFO@MOTORHUSET.COM

Chris Brown kör Polaris

Polaris meddelade att de kommer att bli officiell sponsor för Chris Browns Clinics och guidning, Ride With Chris Brown Adventures. och kliniker tjänster, Ride med Chris Brown Adventures. ”Vi är glada att inleda detta samarbete med Chris och hans backcountry äventyr. “We’re excited to start this partnership with Chris and his backcountry adventures. We’re looking forward to getting even more western riders on Polaris RMKs to see just how amazing these machines are.” said Andy Kroll, Brand Manager för Polaris Snowmobiles. Med början den här säsongen, kommer kunderna hos Ride With Chris Brown Adventures att köra på Pro-RMK och RMK Assault. “I am super excited to be partnering with Polaris. The Pro-RMK is the perfect machine to get you anywhere you want to go in the BC backcountry especially in the tight and technical trees. And the RMK Assault is purposely built for free riding, huge jumps and cliff drops. I can’t wait for the season to start and to get my riders out on these machines this season. These sleds are the lightest and easiest to ride on the market.” säger Chris Brown.

YOKO YSB2 FREERIDE

Detta är en Freeride-stövel med högt skaft. Vattenavstötande, snöre- och velcrofäste. Den stabila uppbyggnaden stöder fotleden på ett bra sätt. Gummisula som ger bra grepp. Finns i storlekarna 39-46 och priset är 1.790 kronor hos www.allright.eu

Årets varmaste

Att ha med sig ett par extra tumvantar på de kallare turerna är ovärderligt. Alpenheats AG5 Hot Mitten DeLux, värmvante har inbyggt värmeelement med uppladdningsbart Li-batteri. Batteritid: 3-8 timmar, 3 värmenivåer. Storlek: S-XL. Priset ligger på 2.700 kronor. Mer info på www.montanasweden.se

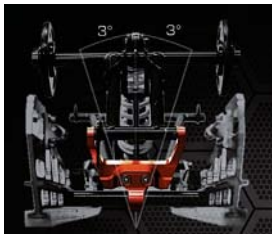
Skruvstycke

IDG-Tools presenterar en ny serie skruvstycken för den i garaget aktiva meckaren. Med IDG-Tools skruvstycken har man en riktigt bra arbetskamrat vid exempelvis svets och smidesarbeten. Dessutom är dessa standardutrustade med rörbackar för snabb och enkel fastsättning av rör. Skruvstycket finns i tre olika spännvidder: 125, 150 och 230 mm. Som tillval finns vridbart fäste och skyddsspännbackar i aluminium, gummi eller fiber med magnetfastsättning på baksidan. Pris från 2540:- + moms Mera info på www.industriverktyg.se

LJUSHUVUD I 90 TIMMAR

Den nya Princeton Tec APEX Extreme Rechargeable, med 90 timmars brinntid, har ett uppladdningsbart litiumionbatteri, som ligger i ett externt batteripack. En USB-laddningskabel levereras som standard med lampan, vilket gör det enkelt att ladda batteriet vare sig man är hemma eller utomlands. Med en reglerad Maxbright LED och fyra reglerade Ultrabright LEDs ger Apex antingen en kraftig punktstråle eller en bred ljusbild. Spec. 275 Lumens. Lampa 4 Ultrabright LEDs, 1 Maxbright LED. Brinntid 90 timmar. Batteri Lithium Ion uppladdningsbart. Vikt 283 gr. Rek ca pris ligger på 1.695 kronor hos www.normark.se

IceAge Pro-Motion



Är du avundsjuk på tMotion och vill ha det på din RMK, M eller Viper? Då har IceAge kommit med lösningen i och med nya Pro-Motion. Detta är ett Bolt On kit som förvandlar din bakre sax till en tiltande sax. Den tiltar hela 3 grader i båda riktningarna vilket är 50% mer än tMotion. Kittet installeras på 15-30 minuter och boggin behöver inte plockas ur. Finns i rå aluminium för $295 eller svart, röd, blå och grön eloxerad för $335. Surfa in här för att se hur du beställer Pro-Motion, www.iceageperformance.com

KÖP DIN SKOTER FÖRE 31/12 2014

SPARA UPP TILL 8900 kr!

www.arcticcat.se

Gäller 2015 års modell, du får:

1 ÅRS FRI SERVICE – **VÄRDE CA 5000 KR**

Du får vid köpet en check som gäller där du har köpt maskinen. Checken gäller till den 31/12 2015 eller max 170 mil. Gäller ej ZR 120. Serviceintervallerna är 25 mil och 150 mil. Stötdämparservice ingår ej. Erbjudandet inkluderar material och arbete.

3 ÅRS MASKINGARANTI – **VÄRDE 3900 KR**

Sista garantidatumet blir den 31/12 2017 oavsett när du hämtar ut maskinen 2014. Gäller ej ZR 120. Arctic Cat maskingaranti gäller mekaniska problem i motor-, el-, fjädrings- eller drivsystem som vid normalt bruk kan hänföras till tillverknings- eller monteringsfel. Vid köp efter ovanstående datum, gäller som vanligt två års maskingaranti. Vid köp efter 2014 kan du köpa till ett tredje garantiår för 3900 kr.

ARCTIC CAT®

SHARE OUR PASSION.™

GoPro HERO4

Ny HERO 4 finns i två versioner, Black och Silver. HERO4 Black har till exempel den dubbla prestandan jämfört med GoPro 3+ Black Edition! Med upplösningar som 4K30, 2.7K50 och höghastighetsläget 1080p120 bilder per sekund. HERO4 Silver levererar video med upplösningar som 4K15, 2.7K30 och 1080p60. HERO4 Silver har en praktisk inbyggd pekskärm för de som värdesätter bekvämlighet och smidighet framför HERO4 Blacks kvalitet. Riktpriset ligger på 3.590 kronor för Silver och 4.590 kronor för Black. För mer information besök iceman.se

I nästa nummer

I nästa nummer kommer du bland annat få läsa om vad som hände under HÖGHEDEN GRASS DRAGS 30-31 AUGUSTI 2014.

Ny Styrhöjare från BilletX

Nyutvecklad och förbättrad i såväl design som handhavande, med endast en justerspak riktad rakt mot föraren. Justerbar 10-15 centimeter och är tillverkad i Sverige. BilletX har under den gångna säsongen utvecklat denna styrhöjare under ledorden: Lättare! Starkare! Snyggare! Mer användarvänlig! Den är direkt kompatibel med burkremmen på bl.a. alla BRP maskiner typ Boondocker/Summit m.fl. Pris från: 1495:- (burkrem = tillbehör). Du hittar den hos närmaste återförsäljare eller på www.billetx.com

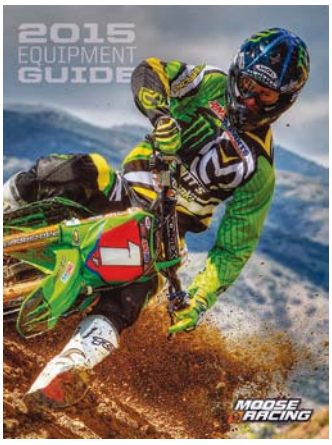
HOUDINI W'S SPHERIC

Jackan Spheric passar bäst de riktigt kalla dagarna. Vadderingen PrimaLoft Synergy håller dig varm och det vattentäta yttertyget står emot både blötsnö och lättare regnskurar. Väljer du Spheric är dagarna med otympliga jackor äntligen är över. Denna dammodell finns i både rött och blått, priset är 4.800 kronor. Mer info finns på www.houdinisportswear.com

MEKANIKERSATS

IDG-Tools AB presenterar en ny mekanikersats i den välrenommerade röda serien av verktyg. Satsen innehåller totalt 82 delar av det mesta en mekaniker behöver. Innehåll: Blocknycklar 8-19 mm, knipextänger i flera olika utföranden, kombiskruvmejsel med torx, spår, PH och PZ klingor, sexkant Maxi Drive hylsor i många dimensioner från 4 mm upp till 24 mm med ¼", 3/8" och ½" anslutning, spärrskaft med ¼", 3/8" och ½" anslutning, samt förlängare i flera olika längder. Du hittar den hos www.industriverktyg.se

Nya kataloger!



Moose Racing 2015 katalog och ATV / UTV equipment guide 2015 finns nu på Parts Europe. Här finns allt man behöver från eftermarknaden vad det gäller utrustning till både sig själv och till maskinen. För mer information kontakta din Parts Europe-återförsäljare eller besök www.partseurope.eu och bläddra igenom katalogerna på nätet.

SCOTT-SPORTS.COM

© SCOTT SPORTS SA 2014 | Photo: arcticfilmcrew.com

SCOTT

CROSSMASKINER 2015

XC-modellen skiljer sig mer från SX-modellen än tidigare speciellt med tanke på motorvalet, C-TEC2!

Här kommer lite matnyttig information om tre av de crossmaskiner som presenterades under Hay Days.

Av: Fu Jesus

ARCTIC CAT ZR 6000 R SX

I Thief River Falls har man inte gjort några jätteförändringar på sin crossmaskin som baseras på ProCross-chassit. Däremot har man sin vana trogen tagit åt sig av den info som förarna gett och förbättrat sin maskin på en rad punkter. Det Tucker kommer köra på i år har bland annat fått mer flås ur pipan som nu är Ceramic Coated. Mattan har ny design på kammarna för bättre grepp. Framdämparna är nya FOX Float EVOL RC med smidig justering av kompression och retur. Spårvidden är på hela 110,5 centimeter, att jämföra med 106,7 centimeter hos standardmaskinen RR.

Bromsen ska ha fått en förbättrad känsla och bättre egenskaper med ny Cyclone mastercylinder som dessutom är enklare att lufta. Dessutom ger de nya bromsklossarna ökad friktion med ökad bromskraft som resultat. Variatorn från TEAM ger ökade möjligheter att ställa remspänningen. En ny Torque Control Link (TCL) för att tillåta den ökade justeringen av remmen. Förbättrad stänklappsstopp ska också sitta bak på maskinen.

Man har tätat kedjehuset bättre och satt dit ett nytt lock. Boggin har en omarbetad kalibrering. Boggin har även den FOX-dämpare, FOX 1.5 Zero C fram med stora justeringsmöjligheter av kompression och FOX 2.0 Zero RC bak med stora justeringsmöjligheter av kompression och retur. Även kopplingsblocken med sju lägen och axeln bak är omarbetade för bland annat bättre hållbarhet.

Cross Country XC

Det finns också en enduro-version av ZR 6000 R och här har man valt att använda C-TEC2-motorn istället för förgasarmotorn! Man får dessutom en Cobra-matta med 32 mm kammar. Man har också tillgång till 44 liter bränsle.

Man får även saker som instrumentering och högre ruta på XC-modellen. Man kan sammanfatta det hela att XC är som en blandning av SX-modellen och RR-modellen.

Slide-action boggi försedd med FOX 1.5 Zero C fram med stor justeringsmöjlighet av kompressionen och FOX 2.0 Zero RC bak R med stor justeringsmöjlighet av kompressionen och retur.

ARCTIC CAT ZR 6000 R SX / XC

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	599
Borr/slag mm:	73,8x70
Bränslesystem:	2xTM40 / BEFI 2x47mm
Smörjning:	Oljeblandat / Injektion
Avgassystem:	2-1
Effek:	c:a 135Hk / 123Hk
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Procross
Framvagn:	Arctic Race Suspension
Fjädring fram:	FOX Float Evol RC
Fjädringsväg fram mm:	254
Boggi:	Race Slide-Action
Dämpare:	FOX 1.5 ZERO C / 2.0 ZERO RC
Fjädringsväg bak mm:	343
Typ av matta mm:	381x3277x43/32 SX / Cobra
Skidor:	C&A Pro XT / Trail 5°
Spårvidd mm:	1105
Längd/Bredd/Höjd mm:	3150/3073x1251-1276x--
Tankvolym L:	26 / 44
Oljetankvolym L:	3.6 / --
Att äga	
Cirkapris:	--
Färg:	Svart-Grön
Generalagent:	KGK Motor AB

I den bredare framvagnen sitter det nu FOX Float EVOL RC med smidig justering av kompression och retur.

De nya dämparna från Walker Evans har ökat storleken från 1,75 tum till 2 tum.

POLARIS IQ 600 R

Denna Polaris är, även om den hängt med ett tag nu, den enda crossmaskinen som är enkom byggd för uppgiften! En helt ny racingskoter lyser alltså med sin frånvaro även i år. Den stora grejen som ändrats till denna säsong är dämpar-setupen där man fått ett betydligt bredare spektra vad det gäller inställningsmöjligheter. De nya dämparna har utvecklats under nästan två års tid i ett tätt samarbete mellan Polaris och Walker Evans Racing. Både fram och bak sitter det Walker Evans Aluminum IFP med 22/28 positioner på hög- / lågfartskompressionem. Dessutom har dämparna justering av returen i 16 positioner fram och längst bak på maskinen. Det ska även vara väldigt lätt att hitta rätt bland inställningsrattarna tack vare en bra layout. Storleken på dämparna har ökat från 1,75 tum till 2 tum vilket gör att dom behåller egenskaperna längre.

Man håller fast vid den längre boggin och en Sno-XT matta som mäter 128 tum och har 44 millimeter höga kammar. Man använder också den uppdaterade förgasar Liberty 600:an med sin lättade vevaxel. På den sitter det som brukligt sedan en P-85 variator. Bromssystemet består av Hayes Type 126 klossar, Cyclone mastercylinder och Phantom-ok med dubbla kolvar. Det hela avslutas med nya dekaler och röd-svart färg.

Även bak är det nya dämpare, gemensamt är att de har nya justeringsmöjligheter.

Den enda crossmaskinen som enkom är byggd för uppgiften!

POLARIS IQ 600 R

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	599
Borr/slag mm:	73,8x70
Bränslesystem:	Mikuni 2xTM40
Smörjning:	Oljeblandat
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	--
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	IQ
Framvagn:	IQ R
Fjädring fram:	Walker Evans 2" Piggy Back
Fjädringsväg fram mm:	261
Boggi:	IQ – RACE
Dämpare:	Walker Evans PB / Walker Evans 2" PB
Fjädringsväg bak mm:	353
Typ av matta mm:	381x3251x44 Sno -XT
Skidor:	Saddle-less Composite
Spårvidd mm:	1090
Längd/Bredd/Höjd mm:	2970x1220x1190
Tankvolym L:	15,1
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	--
Färg:	Svart-Röd
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

SKI-DOO MXZ X 600RS

Årets racer från Ski-Doo bygger på samma chassi som tidigare med förfinade egenskaper i motor och drivlina för bättre kraftöverföring och hållbarhet. Den nyfunna kraften kommer från att man lättat vevaxeln med nästan ett halvt kilo, vilket gör att motorn bygger effekt snabbare och sedan har man också ändrad tändning- och bränslemappning. Den nya mjukvaran som testades ut under slutet av förra säsongen ska också vara mindre känslig mot förändringar i temperatur och fuktighet.

För att ta tillvara kraften har man förändrat mönstret på den 128 tum långa mattan. Bara den nya mattan har i tester över 60 fot gett en fördel på en halv till en hel skoterlängd.

En tightare tolerans i slirdrevet ska se till att ingen kraft går förlorad.

Även framvagnen har genomgått lite förändringar med diverse förstärkningar. Vissa delar har även lättats som kopplingsblocket, torsionsfjädrar och centerfjäder.

Fram hittar vi Pilot 5.7R skidor och KYB PRO 40R dämpare.

Den 128 tum långa mattan med 44 millimeters kammar har nytt mönster.

Med en ny lättad vevaxel bygger årets motor effekt snabbare.

SKI-DOO MXZ X 600RS

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	594,4
Borr/slag mm:	72x73
Bränslesystem:	Mikuni 2xTMX 40
Smörjning:	Oljeblandat
Avgassystem:	2-1
Effekt:	--
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	195
Tunnel:	REV-XS RS
Framvagn:	REV-XP Racing version
Fjädring fram:	KYB PRO 40R
Fjädringsväg fram mm:	242
Boggi:	rMotion racing
Dämpare:	KYB PRO 40
Fjädringsväg bak mm:	394
Typ av matta mm:	381x3269x44,5
Skidor:	Pilot 5.7R
Spårvidd mm:	1065-1108
LxBxH mm:	2999x1217x1229
Tankvolym L:	20
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	--
Färg:	Gul-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

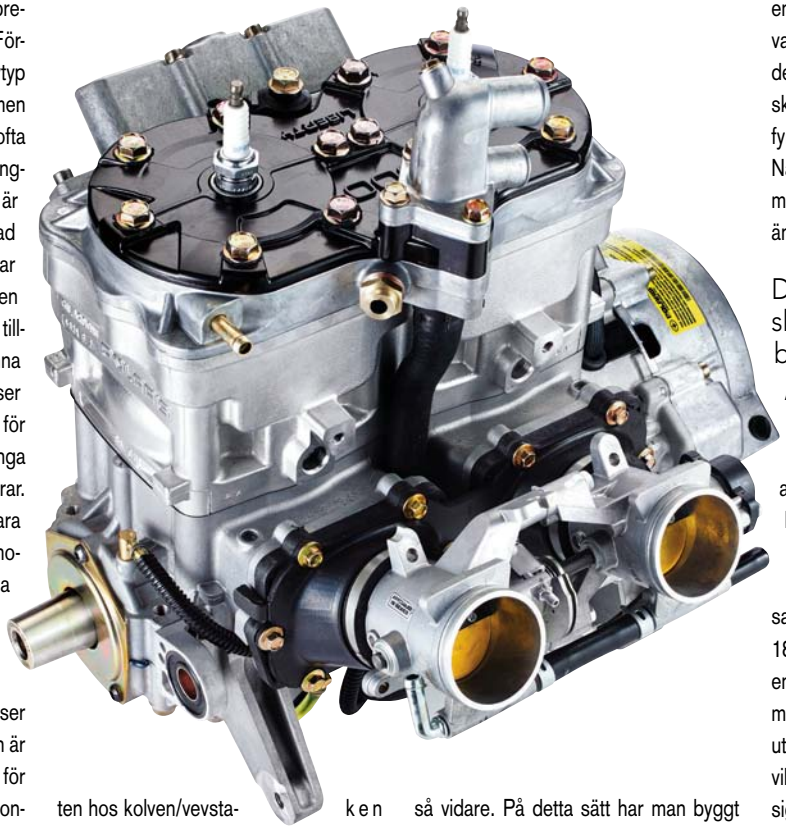
Motorteknik

De grundläggande reglerna

Att bygga en motor som fungerar lämnar inte mycket åt fantasin då det finns grundläggande regler att hålla sig till för att få ett koncept som är acceptabelt. Det här är några av dem.

Text Affe Sundström

Motordynamik eller varför vibrerar alltid en kolvmotor? Förbränningsmotorer av kolvtyp kan vara fantastiskt enkla samt lätta men ändå ytterst kraftfulla och trots sin ofta spartanska uppbyggnad fungera i mängder av år med minimal service. Det är alltså frågan om en ytterst lyckad konstruktion som i grunden bara har en uppenbar konstruktionsmiss, den fram- och tillbakagående kolven som tillsammans med förbränningens ojämna kraftflöde genererar oönskade rörelser i maskinen. Dessa rörelser kallar vi för motorvibrationer och det finns många bra förklaringar till varför de existerar. Kolven med dess vevstake måste fara hela sin slaglängd två gånger per motorvarvtal och dessutom helt stanna upp för ett mycket kort ögonblick två gånger per varv, både i övre dödpunkt samt i nedre. Det är något att tänka på när man exempelvis ser 12000 rpm på sin varvräknare, kolven är då helt stilla 400 gånger per sekund för att sedan nå maximal hastighet någonstans i mitten på slaglängden!



Vidare levererar kolven/vevstaken sin kraft till vevaxeln enbart en kort tid under arbetsfasen och kan endast då accelerera den, den övriga tiden retaderar den vevaxeln vilket medför att man har ett pulserande kraftflöde från varje enskild cylinder.

För att jämna ut dessa pulser behöver motorn någon form av svängmassa där kinetisk energi kan lagras för att sedan levereras, motorer med många cylindrar klarar sig med mindre svängmassa än en få/encylindrig då kraftpulserna kommer oftare desto fler cylindrar man har. Att man kan känna hur motorn arbetar i sitt fordon under färd är därför ganska självklart då både det ojämna kraftflödet och den linjära rörelsen från kolv/vevstake genererar stora dynamiska krafter. Vikten hos kolven/vevstaken kompenseras i de flesta fall genom att man motviktar vevaxeln och om man har lika hög motvikt balanserar man deras massa till 100% vid topp- och bottenläget , det kallas då för 100% balansfaktor. Problemet är att man då får så kallade sekundära vibrationer i mitten av slaglängden när vevaxelns balansvikt står 90 grader mot cylinderlinjen och då inte har någon massa att motverka. Man har alltså skapat en ny och kraftig obalans i en annan riktning två gånger per varv, så hur gör man? Trixet är att göra en något lättare motvikt på kanske 50% av kolvens/stakens vikt och då får man en bra kompromiss mellan primära samt sekundära vibrationer, om man har tur! Om det efter djupa beräkningar följt av grundligt testande visar sig att 70% är den bästa faktorn väljer man det och så vidare. På detta sätt har man byggt motorer i alla tider och det finns även ett litet knep som heter balansaxel (eller axlar) som oftast används för att minimera de sekundära vibrationerna. På detta sätt kan man mer fritt välja den balansfaktor man önskar primärt utan att de sekundära vibrationerna blir för stora. En balansaxel roterar 1:1 eller 2:1 i förhållande till motorvarvet och kan motbalansera vevaxeln när den är 90 grader mot cylinderlinjen både på upp och nervägen. Man hittar dessa hos nästan alla motortyper, allt från tvåtaktsmopeder till sportbilar och gamla dieseltraktorer. Det är dock ännu vanligare att man bygger motorer utan så det är faktiskt en liten gåta vad det är som får konstruktörerna att bestämma sig för när en balansaxel behövs eller ej.

Det står dock helt klart att det inte spelar någon roll om det är ottomotor eller diesel, tvåtakt eller fyrtakt då alla typer av kolvmotorer som regel har en vevaxel med motvikt och många av dem dessutom en balansaxel. Men det finns en fundamental skillnad mellan de två vanliga motortyperna i snöskotrar och det är att hos tvåtaktaren tänder den enskilda cylindern vid varje varv och hos fyrtaktaren händer det bara vartannat. Något som kan ha stor betydelse när man bygger motorer med fler cylindrar än en.

Den flercylindriga skotermotorn, enkel att bygga?

Att bygga en tvåtaktsmotor med många cylindrar kan ses som riktigt enkelt, detta grundas i det faktum att motorn tänder varje varv. En tvåcylindrig byggs därför som en "rad-twin" vilket enligt mig betyder att de två cylindrarna sitter ihop med en gemensam vevaxel där vevtapparna är exakt 180 grader från varandra. Man har då en motor som tänder två gånger per varv med exakt jämn följd och man får dessutom en viss dämpning av de sekundära vibrationerna då vevaxeln motbalanserar sig själv till viss grad när kolvarna befinner sig i mitten på slaglängden. En trecylindrig tvåtaktare (rad-trea) byggs på samma sätt men med 120% vridning mellan vevtapparna för att då tända tre gånger med samma intervall per varv, en fyrcylindrig har med fördel 90% mellan kolvarna för jämn tändföljd och mest logiska fördelning av de rörliga massorna. Det finns tvåtaktare som av olika skäl haft vevaxeln ordnat på annat sätt och i skotersammanhang minns vi Vmax-4 från Yamaha som i raceutförande ibland hade 180 graders vev, ett annat exempel är de så kallade "big-bang motorerna" i 500GP hojarna från samma tid. De extrema 500cc 2TGP hojarna var lustigt nog mycket enklare att köra fort med om de fyra cylindrarna tände nära varandra då de enligt förklaringen "fick bättre fäste för bakhjulet". Sedan blev det ef-

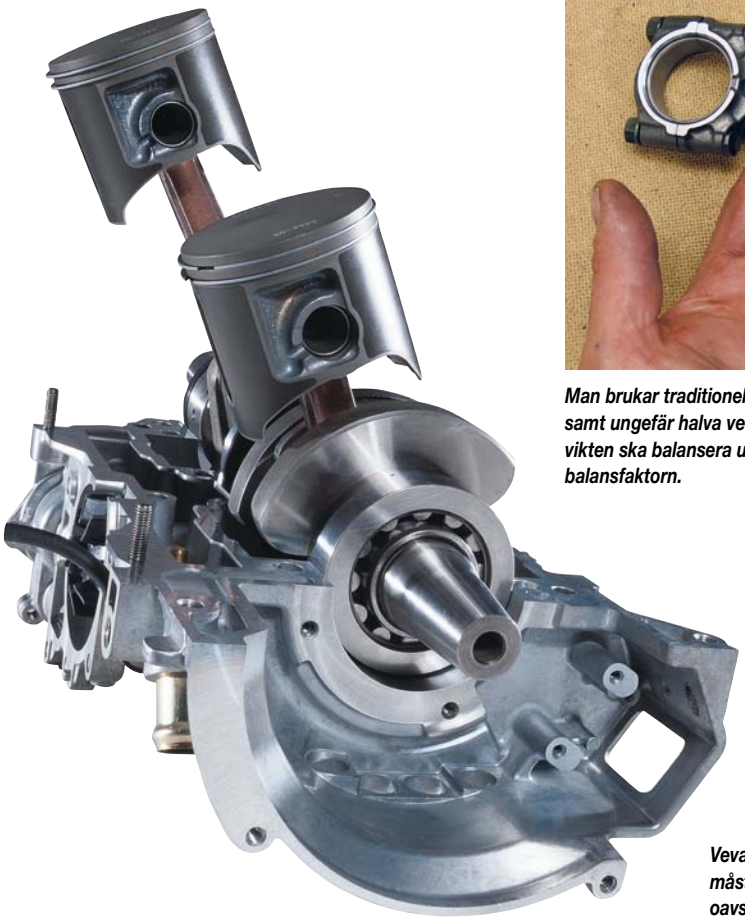
ter ett par år åter bra för tvåtaktarna att ha jämn tändföljd men innan man hann återgå till ”big-bang” så kom fyrtaktarna in på scenen. Då det gäller tvåtaktsmotorer för snöskoterbruk dominerar i dag den tvåcylindriga rad-varianten med 180 graders vevaxel utan balansaxel, tveklöst den gällande standarden just nu. Så gamla tiders trepipor är troligvis för alltid borta hos nybyggda maskiner och de encylindriga så få att de knappast finns. Det tänkvärda är att eftersom en tvåtaktare tänder varje varv kan man på ett friare sätt konstruera vevaxeln när man bygger flercylindrigt, det är alltid frågan om lika många arbetscykler per varv oavsett hur man sprider dessa under varvet. Detta resonemang gäller inte alls hos alla fyrtaktare då många av dessa inte tänder alls under mer än ett varv trots att de är flercylindriga. En fyrtaktare har inte heller ett givet sätt för hur de skall byggas, det är tvärtom mycket svårt att hålla isär alla de sätt som cylindrarna hos dessa gradas samman på.

Fyrtaktsradmotorn, en grundmotor i många sammanhang

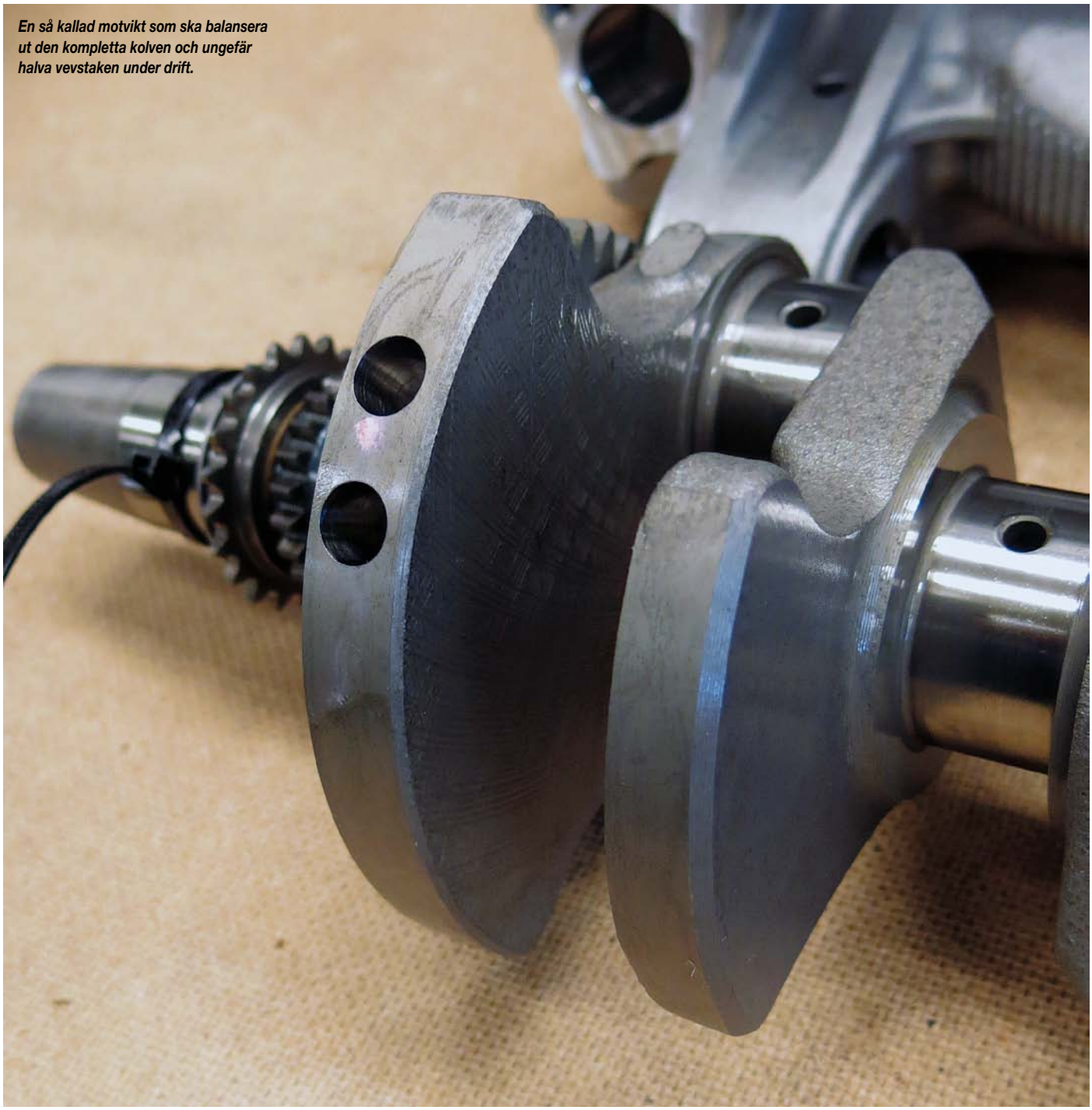
En fyrcylindrig motor av fyrtaktstyp med cylindrarna i rad har som regel en 180 gradig vevaxel och därmed tänder den två gånger per varv i jämn följd. Den har ibland balansaxel (då ofta två) för de sekundära vibrationerna och tändföljden är 1-3-4-2 eller 1-2-4-3 beroende på vad tillverkaren har valt vilket inte har någon betydelse frånsett att man som mekaniker bör veta vad som gäller. Den är inte på något sätt ”helt vibrationsfri” men anses av många som en gyllene kompromiss mellan komplexitet och fin motorgång kombinerat med möjlighet till mycket hög prestanda. Med 180 gradig vev står alla kolvar stilla samtidigt två gånger per varv men det alltid är en cylinder som är i arbetstakt varje halvvarv vilket ger ett jämt kraftflöde. Radfyran torde vara en av de mest tillverkade motortyper någonsin och det finns knappast någon fordonstyp som inte har den som drivkälla. Det finns en variant med 90 graders vevaxel (likt en vanlig V-Max 4 2T) som då ger jämnare fördelning av kolvarna/vevstakarnas massor på bekostnad av jämn tändföljd, fördelarna ska då åter ligga i ”bättre fäste” för motorcyklar. Väljer tillverkaren att jobba med tre cylindrar i rad är det som regel frågan om 120 graders förskjutning mellan vevtapparna vilket ger 240 jämna grader mellan varje kraftpuls och en motor där endast en kolv i taget står helt stilla. Balansaxel kan användas men

Svänghjulet är i högsta grad en del av svängmassan och har två riktiga arbetsuppgifter. Den utjämnar den pulserande energin från vevaxeln samtidigt som den dämpar de skadliga vibrationsfrekvenserna som också uppstår från vevaxeln.

Man brukar traditionellt räkna med hela kolven komplett samt ungefär halva vevstaken som den massa som motvikten ska balansera ut till en viss procent, den så kallade balansfaktorn.



Vevaxeln med alla dess komponenter måste vara balanserad som en enhet oavsett vilken takt den jobbar med.



En så kallad motvikt som ska balansera ut den kompletta kolven och ungefär halva vevstaken under drift.

denna motortyp är minst lika ofta utan, det relativt jämna kraftflödet minskar kravet på stor svängmassa och motorljudet ter sig för de flesta som behagligt och ostressat.

Den trecylindriga radmotorn är därför den vanligaste typen av fyrtaktsmotorer i snöskotrar vilket inte är så konstigt då de har nästan alla fördelar hos en fyrcylindrig men är mindre komplicerade samt har lugnare gång. Men man måste inte välja 120 graders vevaxel så att man i Italien har byggt en radtrea med 180 graders vevaxel förvånar nog ingen. Laverda 1000 Jota hade alltså samma tändföljd som en radfyra och ett halvt varv mellan de tre första tändpulserna men därefter var "en cylinder borta". Motorn hade ett helt varv utan tändning för att sedan återgå till tre smällar med 180 graders intervaller, roligt folk de där italienarna!

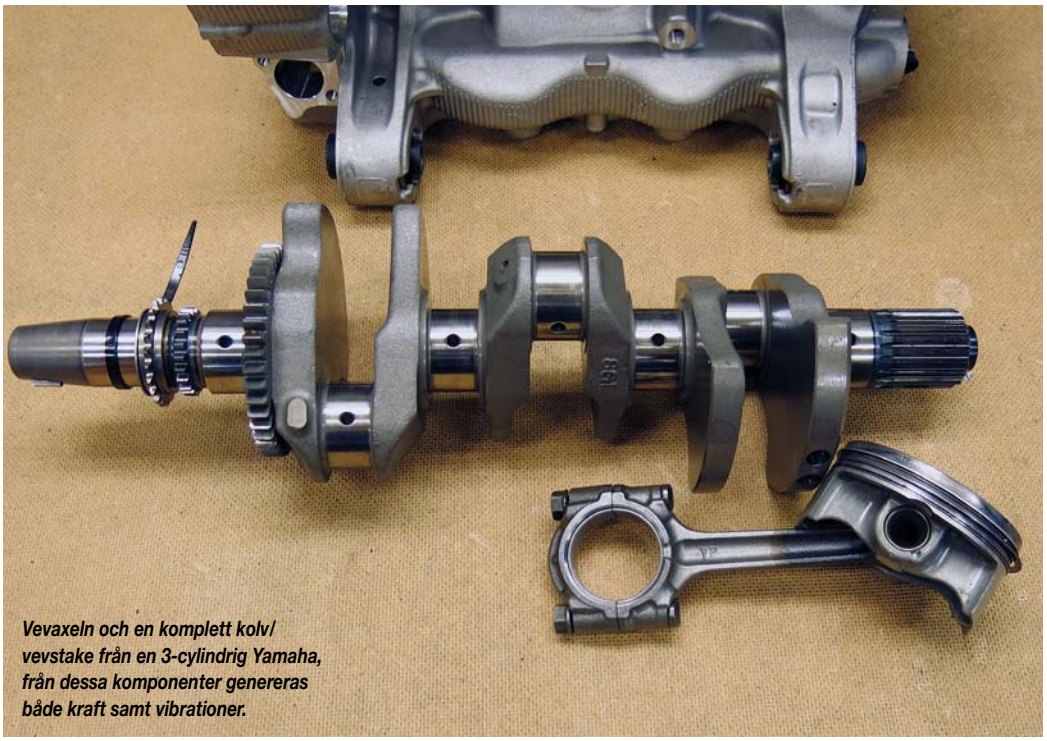
Men det finns naturligvis inget som hindrar att man bygger motorer med ytterligare en cylinder mindre att hålla reda på.

Den tvåcylindriga fyrtaktaren, hur ska den tända?

Att bygga en 4T motor med två cylindrar vid varandra är ytterst vanligt om vi ser lite på motorcykelns historia, framförallt anglofiler gillar detta koncept. Det råder dock en del språkförbistring gällande vad denna motortyp ska benämnas. Enligt mig heter det inte "parallell-twin" om inte motorn har en 360 gradig vevaxel! Det är nämligen innanmätet som avgör om motorn är en rad-twin med 180 graders vevaxel eller en parallell-twin trots att dessa kan se helt lika ut på utsidan. En radmotor på två cylindrar där kolvarna går upp med 180 graders mellanrum har alltså vevaxeln ingradad som en vanlig tvåtaktare sett till hur kolvarna rör sig men kraftpulserna kommer betydligt mer ojämnt hos en rad-twin 4T. Den andra förbränningstakten startar redan ett halvt varv efter den första men sedan tar det hela 540 grader innan den första cylindern åter tänder, mer än ett och ett halvt varv utan kraftpuls! En rad-twin har därför ett karakteristiskt avgasljud som en del likar vid en tuff glidar-motorcykel och andra anser att den låter som en defekt maskin i behov av reparation då det i princip är en radfyra med två cylindrar borta. Parallell-twinen har jämna och fina 360 grader mellan varje förbränning vilket ger en behaglig och mysig motorgång som på låga varv får mig att tänka på gamla fiskebåtar.

Problemet nu blir i stället att kolvarna som sagt rör sig parallellt och därmed jobbar hela den linjära massan i motorn synkront vilket kan vara negativt om man vill ha låga primärvibrationer. Vevaxelns motvikt för de bägge kolvarna/vevstakarna är dessutom på samma vevaxelgrad och de sekundära vibrationerna kan då bli större. Hur man än gör får man alltså egenskaper man inte önskar men vad är då den korrekta lösningen? Mycket enkelt, man väljer det utförande som man föredrar. Det går utmärkt att bygga parallelltwinar med massor av kubik vilket

Här är en vikt på en balansaxel hos en 120 graders radtrea från Yamaha, denna axel jobbar 1:1 mot vevaxeln och är indexerad mot den mittre cylindern.



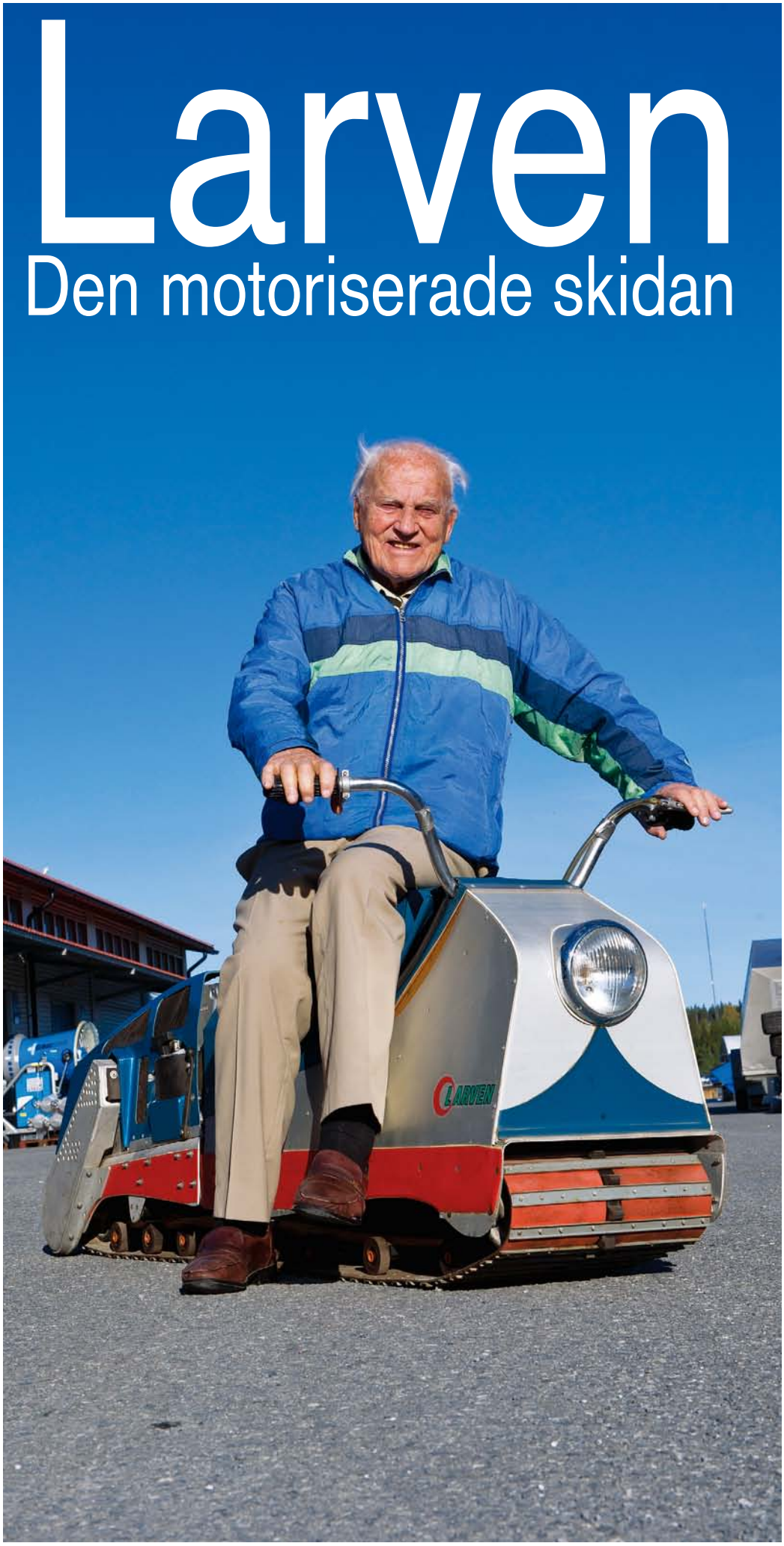
Vevaxeln och en komplett kolv/ vevstake från en 3-cylindrig Yamaha, från dessa komponenter genereras både kraft samt vibrationer.

fantaster av veteranmotorcyklar väl känner till och denna motortyp kan dessutom förbättras en hel del jämfört med en gammal engelsk mc. En 360 gradig vevaxel med dubbla motroterande balansaxlar har både jämt kraftflöde samt acceptabla vibrationer till kostnad av en mer avancerad uppbyggnad, inget som spelar så stor roll om man bygger en prestandamotor. Förser man den sedan med turbo har man plötsligt den starkaste skotermotorn som nu säljs. Men man kan också välja att bygga en enkel radtwin med lite kubik och ingen balansaxel. Den blir ett idealiskt koncept om man önskar en ekonomisk motor för instegssamt hyrskotrar. Låg förbrukning och vikt samt låg tillverkningskostnad gör den till en riktig vinnare i sitt segment och med bra ljuddämpare kan till och med den nyss nämnda anglofilen köra skotern utan att få rysningar. Sedan kan man även bygga en rad-twin med riktigt hög litereffekt genom att låna teknik från en supersportmotorcykel men endast bruka två cylindrar. Då får man en ultrakompakt högvarvsmotor som har hela 160 hk/l, mängder av intressant teknik i ett kompakt format. Marknaden erbjuder alltså flera typer av tvåcylindriga fyrtaktare med cylindrarna monterade vid varandra. Det fanns en tid även V-twin motorer för snöskoterbruk som givetvis hade sina förspråkare, som jag ser det hör en V-motor bara hemma i en motorcykel där den passar fint i ramen. En V-twin kan ha alla möjliga tändföljder och hur stora vibrationer som helst, det spelar ingen roll att de grymmaste av dessa skakar som fellastade tvättmaskiner då det är just det som ägarna älskar. Boxermotorer har vi ännu inte sett på snön, med undantag för några försök på 60-talet, trots att fantasterna anser att de är helt motbalanserade i sin grundkonstruktion så vibrerar dessa en del ändå, detta för att cylindrarna inte ligger i samma linje. En boxer trivs i vilket fall nog bäst i en tysk motorcykel avsedd för långfärd på dålig väg, att montera denna motortyp i en snöskoter är troligvis en riktigt dålig idé.

Sammanfattningsvis så föredrar jag motorer med cylindrarna i rad i mina snöskotrar. Men oavsett vilken motortyp jag väljer att ha i min skoter så vet jag en sak, när jag kör med den så vibrerar motorn, då kolvmotorer alltid gör det!

Larven

Den motoriserade skidan



Alla har väl hört talas om den mytomspunna farkosten Larven? Samtidigt har få sett den live, ännu färre kört den. Vi tar därför och reder ut begreppen då det gäller allting som rör denna svensktillverkade farkost avsedd för snö.

Av: Björn

Vi kan först och främst försöka utröna vad Larven är för någonting. Är det en snöskoter? Svaret är nej. Denna översnö-farkost är menad att fungera som en motor för skidåkaren som vill ta sig fram i ospårad terräng. Framtagen i en tid då snöskotrar inte tog sig allt för bra i djupsnö, uppför. Allting har en början och ska vi försöka utröna var denna historia har sin så får vi gå tillbaka till 1925 då innovatören och Larvens fader Lennart Nilsson föddes. Lennart växte upp i Mattmar som ligger i obygden mellan Östersund och Åre. Han gick åtta år i folkskolan innan han tyckte det var nog. Skidåkning var däremot Lennarts grej vilket i slutändan gav honom färdigheter på landslagsnivå. Ganska naturligt så tillbringade Lennart mycket tid i Åre vilket fick honom att köpa en tomt i området. Den låg på 800 meters höjd och saknade väg. Detta fick Lennart att fundera på hur han på ett enklare sätt skulle kunna ta sig dit, framförallt vintertid.

Han ville ha ett lätt snöfordon som han kunde ta sig fram med i befintliga skidspår. Just detta fordon fanns då inte. Fordonet skulle vara lätt för att enkelt kunna lastas i eller på taket på en vanlig bil. Den första prototypen såg dagens ljus 1965. -Jag kom med idéerna och såg till att få hjälp att bygga ihop den första prototypen. Den hade motorsågsmotor och var alldeles för svag och fungerade egentligen inte, den första prototypen kasserades efter en vecka eller så. Då sökte jag kontakt med Husqvarna som försåg mig med en motor som var betydligt starkare så att konceptet hade en chans att fungera, minns Lennart.

Konstruktionen var enkel och grundregeln var att hela maskinen skulle vara lätt.

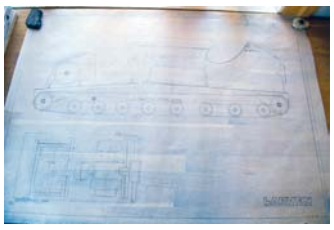
Bockat och nitat

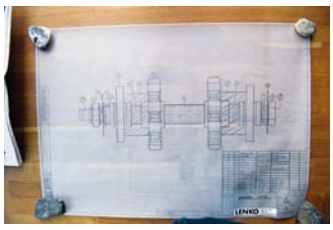
Lennart letade rätt på en designer och ritningar gjordes. Inte en pryl tillverkades av dem själva då man endast monterade

Lennarts barn har ofta fått agera fotomodeller. Här sitter dottern Agneta och poserar. Agneta fick också agera instruktör för skådespelarna till actionfilmen ”Björn-ön” med bland annat Donald Sutherland. Hon flögs till Kanada och lärde ut hur man framförde Larven. Skriv in Bear Island på youtube för att ta dig en titt.

Motorskidåkning. Ordet som fångar Larvens tilltänkta syfte. Här står ett gäng maskiner utanför lokalerna på Odenskogs industriområde.

Hur många har hållit i originalritningar till Larven.





”Boggin” består av 2 skidor, lite gummikuddar och ett par fjädrar.

Dubbla tankar ger extra lång aktionsradie.

Larven är ledad vilket gör den följsam i snön.

På väggen på Lennarts kontor hänger massor av tavlor. Detta kort togs när Lennart avyttrade Lenko till dess nuvarande ägare Leitner.

ihop maskinen. -Jag kan egentligen ingenting, jag har alltid hittat kunnigt folk som gjort sitt, sen har jag sålt produkten. Jag har ju bara åtta år i folkskola och något år i folkhögskola, skrattar Lennart. Med detta tänk så behövde inte Lennart investera i några som helst tillverkningsmaskiner då man endast monterade ihop den 45 breda och 180 centimeter långa skapelsen. Chassit bestod av bockade aluminiumplåtar som var sammanfogade med nitförband och lim. Lennart var alltså före sin tid då alla snöskotrar vid denna tidpunkt var gjorda av plåt. Drivmattan bestod av tunna glasfiberförstärkta band som Lennart hittat inom industrin där de användes för att driva maskiner. Dessa band nitades sedan ihop med stålprofiler för att sedan bilda en ”matta”. Kamhöjden var blygsam, men eftersom konstruktionen understiger 90 kilo så fungerade detta utmärkt. Boggin bestod av två stycken breda ”skidor” som mattan löper på. Stötdämpningen består av utplacerade gummikuddar som tar upp en del av stötarna samtidigt som chassit är ledat, eller tvådelat, och sitter ihop med vantskruvar. Motorn är placerad längst bak för viktfördelningens och avgasevakueringens skull. Föraren sitter långt fram och har ett styre att hålla sig i där både broms och gas sitter på sedvanligt sätt. Det som däremot inte är sedvanligt är att styret är fixerat då all styrning sker med skidor som föraren har på fötterna. Just detta har varit Larvens signum, men också akilleshäl. –Ja de andra skotertillverkarna skrockade och målade upp en massa skräckscenarion om hur illa man kunde göra sig på en Larven. Men så var inte fallet då den fungerade utmärkt, minns Lennart. Det fanns en liknande produkt på marknaden i och med den Lycksele-tillverkade maskinen Snöpeden som dock var lite tung enligt Lennart. -Jag sålde faktiskt Snöpeden ett tag, men den var för klumpig. Motorn var troligen tagen från industrisidan och gjorde hela konstruktionen för tung.

I fallskärm

Lennart som vid denna tidpunkt i slutet av sextiotalet sedan länge drev sitt företag Lenko (som för övrigt betyder Lennart Nilsson Krokom) och sålde sågblad i snabbstål till tillverkningsindustrin, höll till i BP-macken (som nu är borta) vid Östersunds nya kyrka. Larven började produceras och hittade också sina kunder. -Jag kommer ihåg att Samerna anammade Larven direkt och blev en stor grupp som valde vår maskin. Men det var lite speciellt att göra affärer med dom. De ville först ha sin Larv och betala då de i sin tur fått betalt för renköttet vilket var lite ovanligt. Men, Samer är hederliga och vi fick alltid betalt. Faktum är att vi aldrig fick en enda kundförlust när vi gjorde affärer med dom, minns Lennart. Samerna var en stor kundgrupp och använde sina Larven i cirka tre år innan det var dags att byta ut den då utslitna maskinen. I början kostade Larven 3000 kronor. -Sverige var hungrigt på nya produkter och Larven gick att sälja.

En känd Larven-bild man sett i annonser. Detta är sonen Anders som utan fruktan visar vad Larven klarar av. Bilden är för övrigt tagen på Frösöns golfbana.

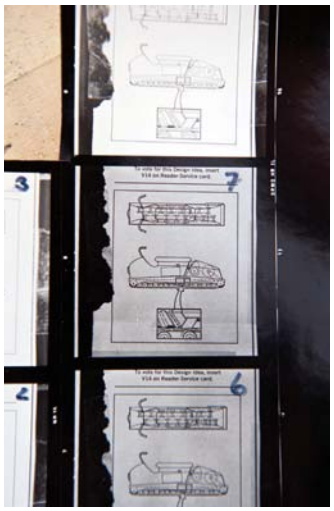
Lenko hade ingen som helst tillverkning då det gäller delar till Larven. Allting var utlagt på underentreprenörer för att sedan monteras i Lenkos lokaler i Östersund.

En ordentlig djupdykning i Lennarts fotoalbum bjöd på mycket.

Hela tanken med Larven var att den skulle vara enkel att ta med sig, vara lättlastad och enkel att använda.

Är man kung, så är man. Larven var utan tvekan kungen av djupsnön på sin tid. En tid då snöskotern fungerade sådär i den djupa snön.

Här ser vi så gott som hela familjen Nilsson när det begav sig på sent sextiotal.



Larven exporterades i mindre skala lite här och var. Bland annat till Kanada, Australien, Japan och Finland. Här packas en container som ska till USA.

Lennart med ytterligare en av sina skapelser. Skogis heter denna farkost som var betydligt dyrare än en Larven och därmed mer inkomstbringande för Lenko. Målgruppen, bönder med eget skogsbruk.

Förutom samerna så sålde vi den till en del statliga verk och till privatpersoner som ansåg sig ha användning för den. Den fungerade ju bra i lössnön skulle det visa sig, säger Lennart. Då Lennart kände en sergeant i svenska armén som var norrbottning och pratade finska så såldes Larven in till militären i vårt östra grannland. En order på 30 maskiner kom och maskinerna levererades. Den svenska armén gjorde också en beställning om cirka 20 stycken och ryktet säger att de hamnade i Boden. Andra rykten säger också att militären gjorde försök att släppa Larven med fallskärm för snabbare mobilisering när ryssen skulle bekämpas.

Gamla BP

Den gamla BP-macken blev för liten och Lennart insåg att man nog måste utöka sin verkstad för att få plats med allting. Han ville ha en markplätt på det då ganska obyggda området Odenskog i Östersund. Lennart önskade en liten tomt men tvingades köpa 15000 kvadratmeter där han sedermera byggde upp en stor och modern fastighet. Affärerna snurrade på och sågbladsverksamheten gick bra, likaså tillverkningen av Skogis, som var en larvförsedd arbetshäst som var menad att ersätta just hästen. -Vi tjänade pengar på Skogis, som vi sålde till framförallt bönder som ville få hem träd från skogen. Sålde vi en i en by, så kunde du ge dig bara den på att vi sålde fem till ganska omgående, i samma by. Bönderna var bra folk som betalade kontant utan krångel, minns Lennart. Den egna uppfinningen Skogis och Larven tillverkades parallellt under halva sjuttiotalet och långt in på åttiotalet och den större Skogis kostade betydligt mer med sina 170,000 kronor. Totalt tillverkades 450 stycken Skogis.

Ingen egen produktion förekom utan man monterade fortfarande alla maskinerna på Odenskogs industriområde. -Jag kommer ihåg en tjej som började jobba för oss. Hon var från Brunflo och studerade sedan vidare till jägmästare. Gubbarna hade tydligen ingen koll på henne då det visade sig att hon var extra ihärdig. När gubbarna bara lyckades nita ihop en matta per dag, så klarade hon av två vilket inte gjorde dem allt för glada, skrattar Lennart.

Snökanoner

Tiden gick och efterfrågan var väl sisådär då det gällde Larven. Lenko tillverkade numera också snökanoner på samma sätt som allt annat. Lennart drog igång det hela. Såg till att kompetenta människor inom rätt område gjorde sitt. Såg till att rätt delar ritades, tillverkades och beställdes för att sedan monteras i Lenkos lokaler. Man blev duktigare på att beställa rätt saker och volymerna gjorde att man fick ner priserna.

När sedan samerna ändrade arbetssätt då det gällde renflytten och började använda lastbilar så försvann också en storkund då det gällde Larven. Men innan tillverkningen gick i graven så föll Lennart för trycket och tillverkade en Larven med skidor. Denna maskin är utan tvekan en av de ovanligare och lystrar till namnet Lenko 460. Endast femton stycken såg dagens ljus innan tillverkningen lades ner för gott. Det resterande lagret och rätten till Larven såldes till Amundsjö Mekaniska. Totalt

Larven fanns i drygt 20 år och modellnamnet varierar beroende på årsmodell. Mer om Larven och Larven-klubben i ett kommande nummer.

Enkelhet är ledordet för Larven. Då denna farkost är avsedd för lös snö, spelar det inte så stor roll att kedjehuset slickar backen.

Den sista och en av åtta tillverkade Lenko 460. En Larven med skidor. I vanlig ordning motorn bak vilket gjorde att det fanns gott om utrymme för saker fram.

Mattan är tillverkad av glasfiberförstärkt nylon från industrin. Dessa band används och tillverkas än idag för att driva maskiner. Dessa är ihopnitade med stålprofiler. Hittar du en Larven som stått en längre stund på ett betonggolv kan det vara läge att blöta upp mattan innan användande. Slacka mattan, ställ den på en blöt madrass eller i ett vattenbad. Var varsam med den ett tag till den mjuknat och håll koll på spänningen.

Enkelt och lättlastat, och inte behövde man någon släpvagn heller.

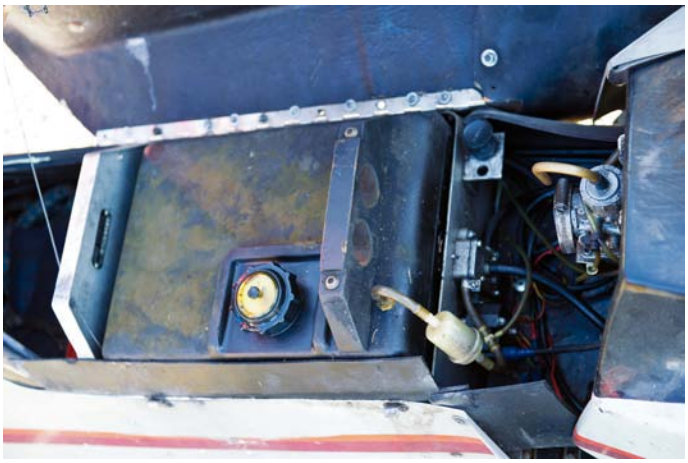
Lennart var före sin tid då nutidens fotsteg påminner starkt om de på Lenko 460.

Det kan stå Lenko, Valmet eller Husqvarna på motorerna i en Larven. Motorerna är i slutändan på 175 - 195 cc.

Två Larven i en 145:a är inte fy skam.

Här ser vi Lennarts grabb Anders posera framför den första Larven-prototypen.

En fin finess på Larven är att du kan ta med dig tanken hem för att förhindra stöld eller bara fylla på bensin.



Det fanns en uppsjö av olika tillbehör till Larven. Pulka, takräcke med lastramp, skidor, skidspårsutrustning och här på bilden en portabel skidlift. Man parkerade alltså sin Larv uppe på fjället, spettade fast den och trädde en 1000-meters lina över variatorn. Vips hade man en skidlift som lätt drog upp tre personer.

I ett kommande nummer kommer du få träffa dessa sköningar i form av Erik och Håkan Nilsson som utan tvekan är två av sveriges största Larven-fanatiker. Ett par fanatiker som besitter stor kunskap och ett jättelager av nya Larven-prylar.

Säga vad man vill, men man såg roligare ut förr. Martin Stugholm heter mannen på bilden och återfinns idag i Brunflo.

tillverkades det cirka 4500 Larven från 1969 till 1990.

Där slutar egentligen Larven-historien eftersom ingen tillverkning därefter har startat. Reservdelslagret fick efter detta en ny hemvist i ÅS, vilket är en helt annan historia vi ska ta upp lite senare. Skogis togs senare över av Helge Teknik och sedermera av ForestCat AB. Lokalen som Lennart lät bygga brann ner i slutet av nittiotalet men byggdes sedan upp runt 2000. De ringde mig mitt i natten och jag åkte nyvaken till fastigheten som stod i lågor. Jag hoppade in genom ett fönster för att rädda det som räddas kunde på kontoret. De fick bära ut mig, minns Lennart. Det var tydligen en gammal kaffemaskin som gett upp och börjat brinna.

Moderbolaget Lenko såldes senare till Leitner då Lennart kände att han skulle ta det lite lugnare. Trots lite hjärtproblem som numera är avhjälpt är han pigg trots sina 89 år. Under dagen har Lennart klättrat i lador, gått och kört bil utan några hinder. Sin ålder till trots så tillbringar han några timmar på sitt kontor och håller lite koll på sin fastighet och aktier som är ett intresse han odlat de senare åren. Han verkar med andra ord vänta några år till innan han tar ut pensionen.

Larvenägare

Idag har jag också träffat Erik och Håkan Nilsson. Dessa är inte släkt med Lennart trots att de delar efternamn. Ni får träffa dem i ett senare nummer av SnowRider eftersom de är de största Larven-fanatikerna i Sverige, med ett enormt kunnande och reservdelslager hemma på gården.

En sak är säker. Artikelförfattaren, det vill säga jag, har fallit för alla myter om Larvens förträfflighet och blev i och med min intervjuresa en Larv rikare. I Sprinterns lastutrymme fick en väldigt fin och bevarad Larven 8200 följa med hem till Mora till min frus stora förvåning. Jag kan väl med bestämdhet avslöja att hon inte direkt tog emot mig med fyrverkerier och trumpeter, men så har hon ju inte heller tillbringat timtal framför datorn och njutit av Larvens förträfflighet på youtube. Vintern får avslöja om Larven är så rolig som den ser ut att vara, eller om den är ett mordredskap som kommer att vända mina fötter bakåt. Den som lever får se. Hur som helst så har dagen varit lärorik och jag fick tillfälle att träffa Larvens skapare, Lennart Nilsson 89 år. Tack Lennart för att du tog dig tid med mig.

FUELING YOUR PASSION
// GET THE NEW 509 ALTITUDE HELMET
AT YOUR LOCAL PSEPARTS DEALER!
509
PSEPARTS
509
//ALTITUDE//
Sixten Nilssons Motorservice, Boden / Luva Motor & Fritid, Bollnäs / Hans Eriksson, Frövi / Motor & Fritid, Funäsdalen / Motorcity, Järpen / Kalix Maskiner, Kalix / TT Trading, Kiruna / Skoterdelen, Klövsjö / Navis Maskin, Luleå / M. Performance, Mora / E-son Maskin, Skellefteå / 24MX, Stockholm / PN Motor, Strömsund / Sälens Skoter och Motor, Sälen / Ridestore, Trollhättan / Stenmarks Maskin, Tärnaby / Ytterocke Production, Ytterocke / Traktorcity, Öjebyn / Övik Marina & Motor, Örnsköldsvik / Motorhuset, Östersund

ET 1000 Del 2

Vår strävan att förvandla en liten timid ET 250 till en stor, stark och elak tusenkubikare med modern teknik under skalet, fortsätter.

Av: Björn

För er som missat den första delen av denna artikelserie så kan jag i korta ordalag förklara vad vi vill åstadkomma med detta bygge.

Vi har tagit en modernare Arctic Cat tusenkubikare, skalat av allting runt drivlina och tunnel med tillhörande boggi, med målet att klä upp den för att utåt se ut som en gammal Yamaha ET 250. Varför undrar du? Varför inte säger jag.

Bra respons från er

Denna artikelserie var menad att gå över tre nummer. Men jag har blivit bombad med mail där ni läsare vill se en mer ingående artikel. Visst. Er vilja min lag. Det som först var tänkt som någonting jag skulle smälla ihop under några kvällar har utvecklat sig till att jag engagerat fräsare, svetsare och plastare för att i slutändan skapa någonting snyggare än vad som från början var menat som ett busbygge.

Förra numret rensade vi maskinen från allt utom drivlina och bakpartiet. Nu är det dags att klä på det tomma chassit med Yamaha ET-kläder.

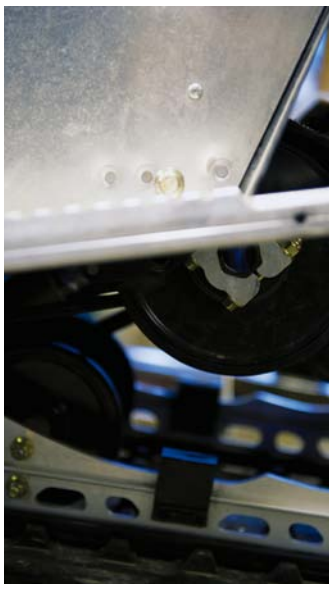
En referenspunkt

För att få någon som helst referenspunkt att jobba mot så valde vi att montera framvagnen först. Då den kommer på plats så får huv samt tank och dyna sin givna plats. Vi måste ta flera saker i beaktande för att detta ska fungera. Både funktion men också utseende är av yttersta vikt då vi både vill att slutprodukten ska se bra ut samtidigt som vi också vill att den ska fungera. För att kunna passa in framänden så blir den första uppgiften att sänka hela skotern bak. Detta löser vi på flera sätt, och vi börjar med att höja upp den bakre boggiinfästningen så att boggin kommer högre upp i chassit. Vi drar också ihop

Balataremmarna fick nya hål och drogs ihop för att boggin skulle bli lägre också i framkant. Vi slackade också på fjädern i främre stötdämparen.

Efter en snabb provmontering av tank och huv inser vi att proportionerna inte stämmer. Vi måste sänka ner både tank-kåpan och dynan över chassit för att skapa illusionen av att chassit är lägre än vad det egentligen är.

Tigersåger har talat och framändan är nu lös och redo att passas in.



Nya hål borrades och boggin höjdes upp i chassit så att markfrigången blev lägre.

Vår donator ET-250 börjar bli lättare och lättare.

Utfjädringens rörelse har hindrats genom att två stycken muttrar svetsats på originalstoppet.

Tillsammans så gjorde alla åtgärder susen och vår ET 1000 har börjat få de rätta måtten.

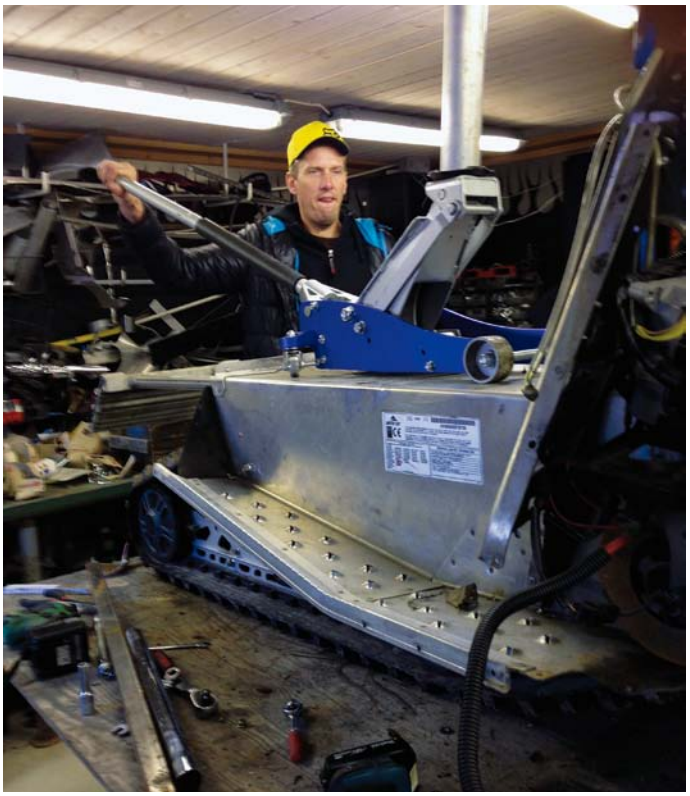
Med vattenpass och tumstock så lyckades vi få dit framvagnen. Rakt desutom. Till en början nöjer vi oss med att punkta dit den ifall vi måste flytta den.

Det kändes faktiskt lite underligt att såga bort de felfria fotstegen från F1000.

ET-250 stänkskydd som passar alldeles utmärkt över kylaren längst bak.

ET 250 fotstöd som ska få ta plats snart.

Nu börjar proportionerna lire. Dynan ska också gå ner över chassit för att möta upp tank-kåpan och i slutändan också täcka fotstegs-skarven.



Med en domkraft mot taket hittades en lämplig höjd på ett kontrollerat sätt.

Med tungan rätt i mun sågade vi av de gamla fotstegen. Denna manöver kändes helt okej.

Innan vi sågade av fotstegen från ET:n borrade vi ur massor av aluminiumnitar.

balataremmarna rejält där fram, men ser också till att det finns en viss fjädringsväg kvar. Eftersom det är relativt lågt i tak där jag håller till samtidigt som maskinen står på ett rullbart arbetsbord är det bara att trycka ner hela maskinen till önskad höjd med en domkraft genom att ta spjärn mot taket. Sänkningen fullbordas genom att begränsa utfjädringen bak med ett par stora muttrar. Nu börjar det likna någonting.

Fungerande chassie

Framvagnen från ET:n är av en riktigt enkel konstruktion. Framvagnsbalken får utgöra stommen i det hela och jag kapar bort hela härligheten från resten av chassit med en tigersåg. Jag spar buksidorna som är i aluminium för att få ett hum om det hela ens är i närheten av att passa på det nya chassit. Visst passar det. Precis som tumstocken skvallrade om. Visst är det trångt, men det verkar i alla fall finnas en chans att vi ska få ihop det hela. Grova plattjärn bultas på aluminiumchassit så att vi via ett svetsförband kan sammanfoga den gamla stålframvagnen med aluminiumchassit. Naturligtvis har vi kryssmätt oss vansinniga för att försöka binda ihop de båda två någorlunda rakt. Att få chassit att fungera rent fjädringsmässigt får bli en senare fråga.

Allt för utseendet

Det är nu när framvagnen sitter på plats och man hittat rätt höjd på maskinen som man kan höja blicken och inse att det blir trångt att få plats med saker som tvåtaktsoljebehållare, pipa och ljuddämpare under huven. Men med lite fantasi och djävlaranamma så ska väl också det kunna fungera. Då tunneln på Arcticen är betydligt högre än ET:ns så fick vi tänka till lite extra. Tank och dyna kommer alltså lite högre upp än vad som ser bra och riktigt ut. Detta löser vi genom att bygga en egen sadel som kommer att ha en tunnare sittdyna samtidigt som sidorna går ner över tunneln. Samma gäller kåpan som sitter över originaltanken. Vi kasserar originaltanken, gör en egen i aluminium och sänker ner kåpan så den också sticker ner utanför chassit för att gömma den översta chassidelen och på så sätt lura ögat att chassit är lägre än vad det egentligen är. Allt för utseendets skull. För att ytterligare lura ögat kapades original fotsteg bort från Arcticen och ersattes med diton från ET:n. Vi kapade av dessa från ET:n högst upp för att dölja skarven som kommer att täckas av tank-kåpan och den nya sadeln.

Detta var detta för denna gång, fortsättning följer i nästa nummer.

motorbiten

ATV / MOPED / MC / SKOTER / VERKSTAD

LYNX 2015

Premiär för Lynx

Kommer in i butiken under oktober

ÖPPETTIDER MÅNDAG TILL TORSDAG 10-18 FREDAG 10-16

Motorbiten i Falun AB. Matsarvsvägen 17, 791 77 Falun. Telefon 023-133 66. www.motorbiten.se

can-am | Garage24 | Duells | SEA-DOO | LYNX | CFMOTO

SNOWMOBILE 2015

Halvarssons

www.jofama.se

REDNECK RUMBLE

Stor show hemma hos Bodin!

Av: Martin Urverk

Efter att man kört Redneck Rumble inne i Malung i tre år under Dansbandsveckan, så fick man begränsat med utvecklingsmöjligheter där. Det hela började som en rolig grej där de ville visa upp freestyle motocross på hemmaplan, man körde freestyleshowen över en miniramp och fick använda en portabel landning för att göra det enkelt. Så förra året valde man att flytta hem till Daniel Bodins privata freestyle park, som ligger precis vid hans hus i Vallerås utanför Malung, där flera landningar och ramper redan stod färdiga.

Stor publik

2013 blev det alltså succé direkt med en fet freestyle motocross show, livemusik och skateboarduppvisning i miniramppen. Från att det skulle bli ett litet fmx jam där de räknade med omkring 500 personer så slutade det med över 1 500 i publiken. Men även i Bodins park blev man begränsad nu med utrymmet när det kom så mycket folk, så när man ville utveckla sig ytterligare fanns det bara en sak att göra.

Stor park

Ett byggprojekt drogs igång, som jag vet Bodin haft tankar på tidigare och velat få till, men det är mycket som ska ordnas innan som tar tid. Så till i år var man redo att ta det här steget och flytta eventet till Bodins nya större freestylepark, där man både kan köra freestyle motocross och skoter och en massa annat skoj. Efter att ha tagit ned massor av träd och kört in material kunde man börja forma nya träningsarenan, som är 200 gånger 80 meter och har plats för runt 4 000 till 5 000 personer. Det har varit ett jättejobb och Bodin har haft en hel del hjälpsamma kompisar på plats, som ställt upp på ledig tid och byggt och fixat. Den nya parken Redneck Ranch blev klar precis innan eventet som ligger ca 300m in i skogen från Bodins hus. I år hade man satt ihop freestyle motocross och skoter, BMX, mountainbike, fiddy, skateboard, snowboard och skidor i en enda stor show som kördes två gånger under dagen. Publiken underhölls även av flera liveband mellan showerna, där Daniel Bodin klev upp som gästartist på en av låtarna vid slutet av dagen. Nytt för i år var även ett stort öl- och mattält med fullständiga rättigheter som verkligen var välbesökt, de som jobbade där hade inte en lugn stund på hela dagen.

Långväga besök

Ett välkommet inslag var att vi fick se Kourtney Hungerford från USA köra freestyle skoteruppvisning tillsammans med de andra FMX åkarna. Bodin lånade ut en av sina skotrar till Kourtney under hans shower i Europa i vintras och nu var han alltså tillbaka i Malung där han verkligen trivs. Kourtney har steppat upp en nivå senaste åren och fick en plats i vinterns X Games, han flög över från USA några dagar innan för att vara med och köra. Kourtney sa själv att han kände sig lite ringrostig eftersom det gått några månader sen han sist satt på en skoter, vilket var under en show i våras. Men det hindrade inte honom från att köra bra, ett par träningshopp så satt allt som det skulle. Man hade verkligen tur med vädret då det tidigare på dagen kom regn, men lagom till att årets Redneck Rumble började kom solen fram och som sen visade sig större delen av dagen. Det var mycket publik, första showen fick skjutas upp lite för att den långa kön vid entrén skulle minska så alla skulle hinna in. Det blev återigen succé med 2 500 betalande och med barnen som gick in gratis var det uppemot 3 000 personer i publiken.

Fortsättning följer

De som var på plats verkade trivas med det de fick se och Bodin var superglad efteråt för att de fick ihop allt så bra, men det hade inte gått att genomföra utan alla som hjälpt till före och under evenemanget. Nu har man arrangerat det största Redneck Rumble hittills och det finns helt klart möjligheter på den nya platsen. Med allt positivt folk har sagt så återkommer Redneck Rumble helt säkert till sommaren igen.

Kön var fortfarande lång i entrén när första freestyleshowen skulle köras så starten flyttades fram så publiken skulle hinna in.

Med hjul i skidorna och extra kylare på skotern så går det fint att hoppa på sommaren.

Självklart var Jocke Olsson på plats för att få igång publiken.

Cordova flip av Daniel Bodin.

Kourtney Hungerford laddar på för att hinna med ännu ett hopp i rampen.

Det blev återigen succé med uppemot 3 000 personer i publiken.

Kourtney Hungerford med en one handed indian air.

Marcus Dubois med en stor rock solid.

MULTISTARTER®

STARTHJÄLP

För Bil•Snöskoter•Båt•ATV•MC

• Laddar/Driver laptop, mobiltelefon mm.

Besök www.multistarter.com för närmsta återförsäljare

ENDAST 160x75x28mm FÅR PLATS I FICKAN

• Batterivärmare • Överladdningsskydd

• 3000 laddningar

safedriving.se

www.safedriving.se • 040 - 30 30 24

Tsunami av Kourtney Hungerford.

Mats Bengtsson, Viktor Kjell, Marcus Dubois, Martin Ingvarsson och Sebastian Isaksson väntar på att publiken ska hinna in före första freestyleshowen.

Kourtney kände sig lite ringrostig eftersom han inte suttit på en skoter sen i våras, ett par träningshopp så satt allt som det skulle.

Stor indy flip av Daniel Bodin.

Bodins sponsorer på motocross och skoter fanns på plats.

High five från Kourtney.

Öl- och mattältet med fullständiga rättigheter var riktigt välbesökt, de som jobbade hade inte en lugn stund på hela dagen och kvällen.

VARMT FÖRZINKAD. KALLT REKOMMENDERAD.

Det är sällan de bästa väderförhållandena eller väglagen när man transporterar snöskotrar. Då är det skönt att ha en helsvetsad snöskotertrailer från Fogelsta, med varmförzinkat chassi som tålmodigt står emot tuffa påfrestningar.

Snöskotertrailer S2240, som du ser här, har rejält tilltagen lastlängd-/bredd samt plats för två snöskotrar och pulka utan att öka spårbredden. Med förstärkt ljusramp, skotergrind och tippskruv som standard klarar trailern riktigt tuff hantering. Aluminumhuv finns som tillval. Finns i färgerna svart, vit och silver. För fler snöskotervagnar gå in på www.bjornlyan.se.

Trailern på bilden är extrautrustad.

FOGELSTA

www.fogelsta.se

Äventyr i vildmarken

En fredag i slutet av januari samlades ett femtontal tjejer av varierande ålder i Grönklitt utanför Orsa, för en gemensam lugn skoterresa till Lofsdalen. En lugn resa som visade sig bli allt annat än lugn.

Text: Therese Hamberg Foto: Mikaela & Kersti

Då det alltid är lättare sagt än gjort att samla ihop ett skotergäng för en längre tur blev vi väldigt glada här på SnowRider när vi hörde om ett gäng skotertjejer som gör mer än de snackar. Visst snackades det en hel del före, men i slutändan resulterade detta i en exklusiv tjejresa mellan Orsa och Lofsdalen på totalt 22,5 mil.

Slutmålet för resan var lägergården i Lofsdalen där övernattning och lite kalas var belöningen. På vägen skulle det lunchas på "Farsans Restaurang" i Lillhärdal. Vi låter en av de helt klart äldre damerna i sällskapet Therese Hamberg berätta om vad som egentligen hände.

Starten

Det hela startade egentligen som ett löst snack hos den lokala Polaris-handlaren i Mora under skoterns dag där vi bollade idén om att göra en ren tjejresa. Och Karin började samla ihop alla hon visste som kunde vara intresserad i en facebookgrupp där vi på kvinnors vis planerade det mesta i förväg för att det hela skulle gå så smidigt som möjligt. Förberedelserna var gjorda och dagen D kom.

Laddade till tänderna

Vi var ett laddat gäng på 16 tjejer som samlats i Grönklitt, som var vår utgångsplats, lite spänt fnittrande och några allvarliga miner som tillslut skulle stängas in under hjälmar. Fy fan vilken frihetskänsla. Här stod vi nu ett helt gäng, med intresset för skoteråkning gemensamt. Några kände varandra sedan tidigare men för de flesta var det nya ansikten och det är ju det som är det bästa med livet, att just träffa nya människor. Det var -13 grader kallt men som i vår värld klassades som varmt, eftersom vi var förberedda och klädda för -20.

09.30 hade alla hönsen kissat klart och klätt upp sig i Snowriderbandana samt utrustats med värmesulor från slutafrys.se. Snön hängde som täcken i träden och det blir det där dova ljudet där vi far fram med maskinerna, härligt. De flesta vill gasa på medan några bara vill ta det lugnt och njuta i nuet. Helt okej då vi måste hålla ihop som en grupp, det heter ju "en kedja är aldrig starkare än den svagaste länk".

Helt ok

Vårt äventyr hade startat men det kändes som om halva resan redan var gjord då detta började redan i den facebookgrupp som startats några månader tidigare. Där har vi bollat idéer, tipsat, spridit glädje och uppmuntrat varandra inför resan. Det har kastats in nya medlemmar vartefter som de blivit varse om att vi skulle åka. Sträckan 22,5 mil på skoter är ju inte så långt, faktiskt helt ok att avverka på en dag. Det handlar om inställning, erfarenhet, väder och framför allt viljan som avgör hur turen faktiskt blir. Turen går över Bösjön och vidare i Dyverdalens riktning. Det är gott om snö och levet leker. Det går inte fort men vi kommer framåt, själv tillhör jag de som vill gasa på och börjar få krypningar i kroppen på ett obehagligt sätt då vi fortfarande efter 4 timmar ej kommit fram till vårt lunch-place. Klockan är 13.30 och det skall dröja ända tills 15.45 innan vi äntligen anländer hos "Farsans" i Lillhärdal, där maten väntar. Vi dräller in ganska urlakade av energi och det var fagert att se de redan utplacerade portionerna på bordet. Jag kan lova att ingen väntade in sista kvinnan innan tänderna sattes i maten. Alla var glada och nöjda, ett glatt gäng med mycket tjatter. Maten slukades och det var dags att fortsätta.

Mörkret lade sig

Det var mörkt ute nu och det blev näst intill lite gruvsamt att hoppa i all mundering igen. Klockan var 17.30 och skulle man tro vår planering så hade vi varit framme vid denna tidpunkt och säkerligen också startat festen för länge sedan. Det var åtta mil kvar och OM vi inte körde fel nu så skulle vi snart vara

Första stoppet för dagen skedde i Dyverdalen där vi hämtade andan och snackade lite.

Denna bild döptes ganska snart till ”rätt upp i krysset”.

Tro inte att resan gick klanderfritt. Resan bjöd på massor av fastkörningar och igensnöade skoterleder.

Käk på “Farsans” smakade bäst i Lillhärdal.

Tankning och matintag i Lillhärdal.

Tjejproblem, alltid kallt om rova.

framme. Det var uttalat att det var bra skyltat från Lillhärdal, så det där med att hitta kändes lugnt. Det här blir skitbra, nu kör vi. Med all ny energi, fler värmedynor och jävlaranamma vässades tänderna spetsiga och mörkret som ville äta oss kändes bara tryggt, det man inte ser det finns ju inte.

Den spräckta kedjan

Kedjan sprack, bildligt talat, ganska omgående. På två ställen för att vara exakt. Fan också, vi som bara ville komma fram. Där stod jag och Jenny mitt i mörkret, ensamma. De tre som låg framför såg vi ej skymten av och resten bakom oss varken hördes eller syntes. Fem minuter gick och vi beslutade oss för att vända om, det kan ju ha hänt något! De framför måste ju se bakåt snart och upptäcka att det är helt svart.

Bara en bit bakom oss hittade vi raddan av tjejer. En lätt upprördhet att kedjan spruckit fanns och nu hade även ”föråkarna” återvänt och vi var samlade igen. Vi gjorde ett nytt försök att hålla ihop och det blev lättare nu då det blev ett obehag av det som hänt. För ingen vill ju bli stående ensam kvar i mörkret och fundera över om man valt fel spår.

Vilse

En skylt pekar rakt i vår körriktning och på den står det ”Lofsdalen 3 mil” härligt det närmar sig Yess! Vi skulle bara passera ett fjäll vilket visade sig vara betydligt svårare än vad vi tänkt oss. Så fort vi passerade trädlinjen blåste det värre än värst och både leden och möjligheten att veta var vi skulle försvann fortare än kvickt. Vi slet med de två första maskinerna som satt som en ”smäck” i den uppdrivna snön, det fanns inte en chans att vi skulle kunna fortsätta uppåt och framåt, särskilt inte då det nu också tydligt visade sig att vi alla hade olika erfarenhet, ork och vilja. Dags att vända tillbaka till ”Lofsdalen 3 mil” skylten. Det måste ju finnas en alternativ väg men vart fasen på kartan var vi? Det spelar ju ingen roll hur mycket vi stirrar på kartan om ingen vet vart på den vi är. Alla var överens om vilket håll vi skulle välja och den känslan ledde oss i rätt riktning plus att Kersti GPS som hackade likt en hackspett var behjälplig. Men vart sjut-

Ett gäng glada, trötta, nöjda och frusna tjejer som äntligen efter dryga 22 mils körning under 14 timmar och delvis klass 1 varningsstormar äntligen är framme vid målet, Fjällgården i Lofsdalen.

Lördagen och söndagen gick åt till att utforska omgivningarna i Lofsdalen.

Det här hittar man inte i packningen på en killresa. Sugrör, neskaffe och resorb.

Trerätters middag på Trapper.

Lofsdalens Fjällgård bjuder på hemkänsla. Proppfulla kylskåp som alla hade tillgång till och en trevlig stämning höjde upplevelsen. Tack Jimmy för att du försökte leta rätt på oss när vi var vilse och hjälpte oss med den trasiga skotern dagen efter. Denna service är obetalbar.

ton fanns alla skyltar? Klockan gick och nu var det inte lika roligt längre.

GPS:en ledde oss ner mot en plogad väg: Äntligen ett spår av civilisation. Vi kände att vi var på rätt väg samtidigt som det inte var speciellt bra för maskinerna att åka på plogad väg, men just då kändes det som man inte orkade bry sig. Det lyste upp i skogen från ett hus vars inneboende hasplade ur sig lite otydligt om hur vi skulle åka sista biten. Det bästa han sa var att det var endast EN mil kvar. Vägar korsades, inget stämmer med den beskrivning vi fått och det värsta är att vägar som inte finns i verkligheten nu visar sig i GPS:en. GPS släng dig i väggen. Nu stod vi där igen och rev oss i skallen. Till vår glädje så hade en av donnorna installerat en app (hitta din iPhone) så mannen där hemma skulle ha full koll på vart vi befann oss. Några samtal senare med 3% batterikapacitet kvar så fick vi den guidning vi behövde och vi kände att att Lofs-sjön nu var riktigt nära. Men, så enkelt kom vi inte undan, ett par rejäla träd hade fallit över den väg vi valt så den enklaste rundåkning förbi träden blev stort hinder för några maskiner som la sig på sidan i krondiket, det var alltså dags för grävning och lyft igen med armar och ben som nu kändes som gelé, bultande hjärta då orken tar slut men det är ju som så att problem är ju till för att lösas.

Ljus i mörkret

Vi var helt slut, hungriga, frusna och trötta. Men, långt där borta lyste Lofsdalen upp i mörkret och den kyla som nu var, bekom oss inte ett dugg utan nu gasade alla på över sjön med eller utan glasögon. Väl framme vid lägergården med en skoter mindre (pga smälta slides) så är humöret på topp och det är ju nu festen skall börja. Alla tar vi nu med oss nya erfarenheter, flera vänner och ett oförglömligt minne. Efter en helg med skoteråkning i Lofsdalen, kanonmiddag på Trapper, lunch på Våffelstugan och slutligen boende på Lofsdalens lägergård så finns det bara några avslutande ord. Detta var ett oförglömligt äventyr som innehöll det mesta. Vi lyckades samarbeta och löste problemen i samma takt som de dök upp. Inga sura miner då alla gjorde det som behövdes. Detta ska vi göra om. Lita på det. Kanske du också vill vara med?

Ska du välja gymnasium snart? välj SANDBACKASKOLAN I ARVIDSJAUR

Riksrekryterande Fordonsprogram
inriktning snöfordon
Sandbackaskolan

Vi erbjuder en utbildning till dig som skulle vilja jobba inom snöfordonsbranschen eller kanske på en av Sveriges 235 skidanläggningar.

Utbildningen är sökbar för dig som skall börja gymnasiet eller för dig som gått första året på ett fordonsprogram i nya gymnasiesystemet GY11.

Hos oss får du förarbevis på snöskoter och pistmaskin (SLAO:s).
Du får även B-körkortet betalt av skolan.

DATUM FÖR SISTA ANSÖKAN ÄR
30 JANUARI 2015

För mer information, kontakta Studie- och Yrkesvägledare tel. 0960-156 94
E-post: sandbacka@arvidsjaur.se www.sandbackaskolan.se

YAMAHA
JACKA COMP-TWO 2999:-
BYXA COMP-TWO 2599:-

YAMAHA LADY
JACKET MAGNET 2999:-
PANT SAPHIRE 2199:-

YAMAHA
JACKA COMP-TWO 2999:-
BYXA COMP-TWO 2599:-

www.yamaha-motor.se

YAMAHA
Revs Your Heart

FOGELSTA S 1938 / INLINE

Det gäller att tänka till lite extra när man köper släpvagn. Man får oftast vad man betalar för.

Av: Björn

Tar du dig en titt på Blocket.se så ser du ganska snart att en begagnad vagn står sig rejält i pris. Detta faktum gör att man ofta kan slå till på en ny istället för att trilskas med en vagn som har några år på nacken. Men som i många fall finns det många gropar att falla i när man ska handla nytt. Man får alltid vad man betalar för. Ska du ha en vagn där det finns plats för två snöskotrar av längre modell samtidigt som du tänkt behålla den ett tag så ska du helt klart titta på Fogelstas sortiment. Vi har haft otaliga vagnar av varierande storlek som testvagnar. Fogelsta hör till skaran av de mer exklusiva och dyrare vagnarna på marknaden, men också till de bättre. Kom ihåg. Man får vad man betalar för.

Vi har tittat lite närmare på deras S 1938 vagn, som egentligen är två olika slags vagnar. S1938 och S1938 Inline. Flakmåttet och stommen är densamma på båda vagnar med skillnaden att axeln inte sticker ut utanför på Inline-modellen. Där har du istället hjulhusen inne i flaket vilket enligt mitt tycke är en fördel. Kan du leva med de båda bulorna på flakbotten inne i vagnen så har du helt plötsligt en vagn som går i samma hjulspår som bilen, vilket i sin tur är en fördel på vinterväg. Vagnen blir mer lättdragen och inte lika orolig då den bredare axeln rider på hjulspåren om underlaget skulle vara snö eller is. Fördelen med S1938 vagnen (den utan tilläggsnamnet Inline) är att du där har en slät botten.

Vagnen är utrustad med ett par nedsänkta lastöglor men också krokar på utsidan. Lämmen är klädd i glidvänlig plast vilket inte bara sparar lämmen utan också styrstålen. Inlinemodellen har samma material på de invändiga hjulhusen. Vagnen kommer också med skruvtipp som standard. Baklysena sitter väl skyddade och lämlåsen sitter på vagnens sida vilket gör att man inte kan ha sönderna baklysena med dessa. S1938 vagnen har positionsljus över de utanpåliggande hjulhusen så att man vet var man har dem i mörkret eller snöröken.

I mitt tycke ska du slå till på Inline-varianten samt en kåpa vilket i sin tur spar skotrarna som annars tar enormt med stryk på vintern. Vagnen finns i både 1000 och 1240 utförande. Fogelsta S1938 är helt klart en slitvarg som håller sig bra i pris om man tittar på begagnatannonserna och får anses som en vettig investering om du ska frakta dina skotrar på en schyst sätt.

S1938 har ett par nedfällda lastöglor i flakgolvet vilken är riktigt praktiskt.

Enligt mig så är en Inlinevagn alltid bättre om man kan leva med upphöjningarna för hjulen inne i vagnen. Du får en mer följsam vagn som fungerar bättre på vinterväg.

Oavsett om du väljer en Inlinevagn eller den med utanpåliggande hjulhus, bara den heter S1938 så kommer den med skruvtipp som standard.

En rejäl kåpa i aluminium kostar fläsk och lite till. Men är samtidigt ovärderlig om du vill hålla skotrarna i bra skick.

S1938 känns genomtänkt och har genomarbetade finesser lite här och var. Positionsljus som skvallrar var vagnen befinner sig i mörkret är alltid bra.

Fogelsta S1938

Totalvikt	Lastvikt	Tjänstevikt	Invändigt flakmått	Broms	Antal axlar	Tipp	Spiralkabel
1000	620 kg	390 kg	380 x 188 x 26	Ja	1	Ja	Ja
1240	860 kg	380 kg	380 x 188 x 26	Ja	1	ja	ja

Fogelsta S1938 Inline

Totalvikt	Lastvikt	Tjänstevikt	Invändigt flakmått	Broms	Antal axlar	Tipp	Spiralkabel
1000	610 kg	390 kg	380 x 188 x 26	Ja	1	Ja	Ja
1240	850 kg	390 kg	380 x 188 x 26	ja	1	Ja	Ja

S1938 1000 kg inkl steglös tipp 52.645:- Al.huv Monterad ca inv. H=145 cm (Välj Svart eller silver lackad)
S1938 1240 kg inkl steglös tipp 52.885:- Al.huv Monterad ca inv. H=145 cm (Välj Svart eller silver lackad)
S1938 1000 INLINE kg inkl steglös tipp 54.385:- Al.huv Monterad ca inv. H=145 cm (Välj Svart eller silver lackad)
S1938 1240 INLINE kg inkl steglös tipp 55.185:- Al.huv Monterad ca inv. H=145 cm (Välj Svart eller silver lackad)

Skoterforum i Bräcke

JÄMTKORGEN DEN 15/11, KL 13.00-16.00

Sveriges Snöskoteråkares Centralorganisation, SSCO, har valt att lägga årets skoterforum i Bräcke

Vi håller till på Jämtkrogen.

Program

Från kl 13.00
I konferenslokalen avhandlas allehanda intressanta snöskoterfrågor som betalleder, förarbevis, Naturvårdsverkets hot om förbud mot all snöskoteråkning, regler och bestämmelser mm.

Mot kvällen är puben öppen, med Jämtkrogens eget evenemang Guld-Hits

Fri entré.

Välkomna!

SSCO - Värnar skoteråkarna.
SSCO - Försvarar skoteråkning.
SSCO - Gör din röst hörd.
SSCO - För din skull.

Närmare information kontakta:
Janne Sund
Telefon: 070-326 97 55
E-post: jan.sund@ssco.nu
www.ssco.nu

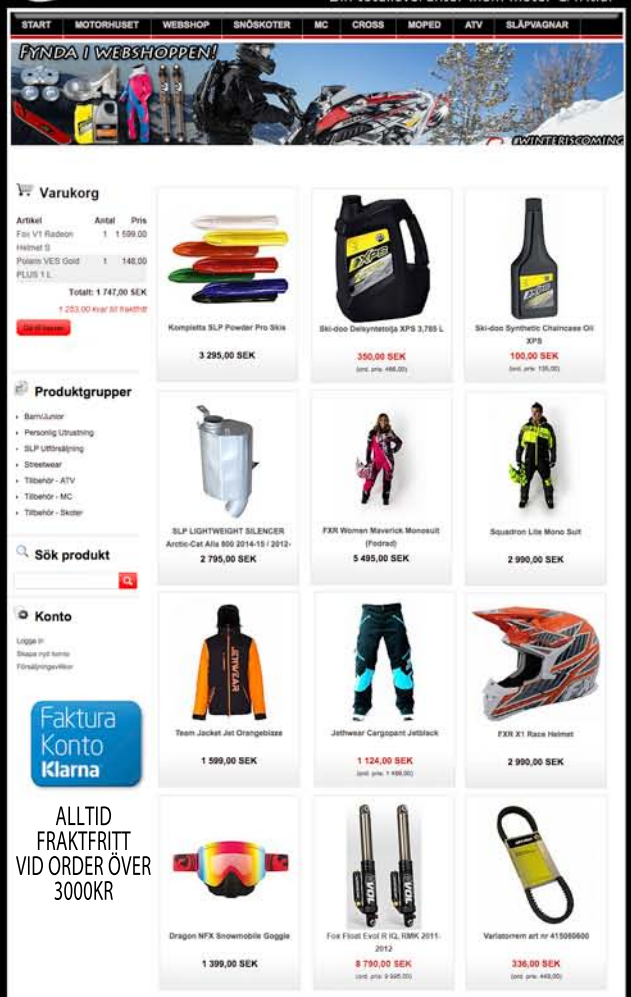
SSCO

MOTOR HUSET®

WWW.MOTORHUSET.COM

NI MISSAR VÄL INTE VÅR WEBSHOP MED SÄSONGENS
KLÄDER, HJÄLMAR, GOOGLES OCH TILLBEHÖR!
NI FINNER ÄVEN ÅRETS KATALOGER FRÅN
POLARIS OCH ARCTIC CAT

Din totalleverantör inom motor & fritid!



ALLTID
FRAKTFRITT
VID ORDER ÖVER
3000KR

MASSOR AV FYNDVAROR

OCH TILL DIG SOM LÄSER SNOWRIDER ANGE KODEN "WIDEOPEN107"

VID BESTÄLLNING SÅ SKICKAR VI MED EN LITEN PRESENT!

GLÖM INTE ATT PLANERA IN SNÖSKOTERNS DAG 25-26 OKT!

ODENSKOGSVÄGEN 35 ÖSTERSUND : 063-57 00 20

YAMAHA

TJÄNA 4000:- BOKA DIN
YAMAHA FÖRE 15/11-2014

YAMAHA CENTER
WWW.YAMAHACENTER.COM

✓ Sundsvall	060-641580	✓ Kiruna	0980-63005
✓ Haninge	08-55652300	✓ Skellefteå	0910-714420
✓ Karlstad	054-7775800	✓ Luleå	0920-18585
✓ Göterborg	031-7001700	✓ Umeå	090-148400
✓ Helsingborg	042-155555	✓ Örnsköldsvik	0660-18200
		✓ Östersund	063-510147

Whistler, British Columbia, Kanada 2014

På en gata i Whistler stod jag och Rickard och kände efter om det verkligen var sant. Äntligen var vi här och snart skall vi åka skoter i den mytomspunna kanadensiska snön.

Text och foto: Jonas Sjögren

Linda, en vän från Sverige som nu bor här, hämtade oss från flygplatsen i Vancouver och har precis släppt av oss utanför hotellet och vi är i stort behov av några timmar i en riktig säng. Med ett stort leende checkar vi in och ganska omgående säger vi god natt. Den extremt flygrädde Rickard kan äntligen slappna av efter att ha skakat mer eller mindre okontrollerat i 14 timmar.

Förberedelser är A och O

Linda hade via telefon och mail hjälpt oss att planera och boka in vår skoterresa. Allt går att sköta på egen hand via nätet men det underlättar enormt mycket att ha en svensk kontakt som har kunskap och ett nätverk när man vill göra sin egen drömresa.

Acklimatisering

Första dagen på plats ägnades åt att titta närmare på Whistler. 9 timmars jetlag botas snabbast med ett par stora biffar och lite öl, hade vi hört och vem är vi att inte följa goda råd. Staden är väldigt trevlig med gemytlig atmosfär och massor av affärer och restauranger.

Första skoterdagen

Vår guide Tyler Kraushar hämtade oss med pickup och vi körde upp i bergen. En skoterdag här börjar med biltransport till området för dagen. Det är sällan långa avstånd men ändå lite mer omständligt att behöva lasta och lossa varje dag jämfört med hemma i Sverige där vi som regel åker skoter direkt från hotellet. Innan vi gasade iväg fick vi en rejäl säkerhetsgenomgång av lavinsändare, sond och spade. Det är lag på att ha med sig denna utrustning och man får inte följa med om man inte visar att man kan hantera den.

Äntligen körning

Vi hade hyrt varsin Ski-Doo Summit av Tyler som äger Broken Boundary Adventures. Äntligen var vi på väg upp i bergen på varsin ny skoter. Både undertecknad och Rickard är vana skoteråkare med ett ursprung i skotercross följt av senaste åren med mest friåkning. Kanadensiska snön är inte på något sätt lik den svenska så vi fladdrade runt som Bambi på hal is och körde fast innan vi började få in tekniken. Vi undrade vad Tyler tänkte om dessa clowner och något senare stod det klart när vi fick smeknamnet the Swedish Meatballs. Nästa år skall Tyler även ha Summit 174 och det är nog inte fel här.

Flytet

Efter en stunds körning började vi få in flytet och kunde klättra högre och högre och till slut stod vi på bergets topp. Utsikten var helt ofattbar så vi blev stående en lång stund för att njuta av livet och fotografera. Det hade inget att göra med att vi var helt slut och behövde vila.

Guide är ett måste

På vägen ner insåg vi hur branta och höga dessa berg är. En duktig guide är ett definitivt måste om man skall åka över hit. Tyler hade full kontroll på läget och var en riktigt duktig skoteråkare som på ett imponerande sätt tog sig fram och både hoppade och droppade stort utan att tveka. En fantastisk första dag tog

Undertecknad är nöjd att vara framme i Kanada

Catskiing är stort i Kanada. Kanske just denna har fått pension?

Kaffe och donut i Pemberton

Rickard tar en powernap på The Listel Hotel

Tyler Kraushar på Pemberton Icecap

Tyler känner på luften lite grann

slut och nu hade vi gjort det - Åkt skoter i BC.

Dimma

Nästa morgon blev vi hämtade av Tyler igen. Idag följde hans kollega Jorli och två amerikaner med oss upp i bergen. Precis som hemma så anpassar man åkningen efter vädret och med dålig sikt pga. dimma så ledde Tyler oss till en stor trädklädd bergssida. Mycket snö, nyttig träning och många fastkörningar bjöd dagen på.

Glaciären

Nästa morgon var Tyler entusiastisk när han berättade om dagens planering. Det hade dumpat ner 50-60 cm nysnö och vädret bjöd på klarblå himmel och nästan helt vindstilla. Vi följde road 99 upp mot glaciären. Från parkeringen åker man 2,5 mil led upp till skoterklubbens stuga och där börjar de oändliga vidderna. Vi klättrar, surfar runt, klättrar vidare, surfar runt, kör fast och börjar om igen. Efter att ha passerat ett par rejäla bergskammar kommer vi fram till en av de väldiga isgrottorna. Vi klättrar in för att titta ner men Tyler påminner oss om att om vi faller så är det ganska säkert kört. Vi klättrar tillbaka ut i solen och äter våra lunchmackor istället.

Inte ofarligt

Vi tar sällskap med Dan Treadway och fortsätter till en fin bergssida lite längre bort. Det känns förstås speciellt att få åka med sina hjältar som man följt i många skoterfilmer.

Vi råkar även starta en liten lavin, inget farligt men en påminnelse om att vara försiktig och inte ta risker. Tyvärr börjar vår bensin ta slut och vi måste vända hemåt. Det passade dock bra eftersom vi var rejält trötta och det började skymma.

Vilodag

Efter tre dagars intensivt skoteråkande så var den inplanerade vilodagen mycket välkommen. Vi åkte till Squamish för att shoppa men tänkte tyvärr inte på att det var söndag och att alla affärer var helt stängda! Nästa gång lägger vi förstås en vilodag på en vardag. Istället åkte vi hem till Tyler, som nu blivit en god vän, och hälsade på. Han är en enormt duktig och serviceminded skoterguide och dessutom väldigt ödmjuk. Dagen avslutades med en stor burgare och

Fikapaus på vår första dag med Tyler

Skråkörning på Area51

Tyler och Jorli Ricker planerar en cool ”line”

Rickard är visserligen liten men stubbarna var onödigt stora här.

Chris Brown leker runt på sin Timbersled Yamaha

Rickard gör så gott han kan

Gordon står i en av de två stora isgrottorna uppe på Pemberton Icecap

lite öl och whiskey på ett av Whistlers grymma hak.

Nya guider

Nu var det skoterdags igen och nu med Chris Brown och KJ Kalle Johansson. Chris har förlängda Yamaha Viper turbos som nu skulle tuktas. Vi fick även följa med ett kanadensiskt par där han åkte Yamaha och hon Polaris Turbo till Rickards stora förtjusning. Det fina vädret höll i sig, så vi återvände till glaciären.

Slednecks

Chris tog med oss till ett ställe där han dagen innan gjort ett dropp som filmats för Slednecks. Det var sjukt högt och massor av klippor. Chris undrade om vi ville åka upp och titta på take-offen? Styv i korken som man är tackar jag naturligtvis ja och sätter efter Chris uppför den smala snösträngen mellan klipporna. När jag nästan är uppe inser jag hur fruktansvärt brant och smalt det är och precis innan kanten så hackar motorn till och dör. Stresspåslaget slog rekord men jag lyckades hålla kvar skotern tills Chris kom till undsättning. Han flinar lite lugnt och säger att han glömde att berätta att över 57 grader så går Yamahan in i felsäkert läge och slår av. Just då dyker Rickard upp runt hörnet och ser att jag blockerar vägen upp. Han måste vända på ett extremt svårt ställe och det slutar förstås med en rullning. Rickard släpper dock aldrig maskinen utan lyckas få stopp på den också. Med en hel del möda får vi till slut ner maskinerna utan skador. KJ flinar och säger att det krävs lite extra att vara en Slednecksförare. Vi ägnar resten av dagen åt att öva hopp och dropp på något enklare ställen.

Avslutning

Även sista dagen åker vi med Chris och KJ. Ytterligare några gäster följer med oss och vi får ännu en fantastisk dag med massor av puder, dropp och fina vyer. Till slut sätter vi ett par +20-meters dropp nerför en brant och även om vi aldrig kommer med i Slednecks så är vi ändå nöjda med vår utveckling under denna vecka. Att se åkare som Chris, KJ, Dan och Tyler på film är riktigt imponerande. Sedan när man ser dem åka IRL och de platser de åker på så blir allt helt galet. T ex när man åker förbi ett overkligt stup och då säger Chris att där droppade KJ förra veckan osv.

Summering

Vi hade mycket höga förväntningar och var nästan oroliga att vi skulle bli besvikna om det inte blev perfekt. Trots det så överträffades allt vi drömt om. Det var som på film med all lössnö och sol. Ett stående starkt intryck var att allt är så enormt stort. Vart du än åkte så fortsatte bergen helt utan begränsning. Vi åkte i fyra olika områden och allt bara fortsatte och fortsatte. Enkelt att säga men nästan svårt att greppa när man är där på plats. Området är populärt även för andra vintersportare. Vi såg ett flertal filmteam som gjorde snowboard- och skidfilmer. Mycket glada, nöjda och tacksamma återvänder vi hemåt. We'll be back!

Redaktionens kommentar

Jonas Sjögren har i många år varit en av SnowRiders testförare i BLS-testet och han äger Sälens Skoter & Motoraktiviteter och sedan i somras även Snöskotercenter i Sälen. Jonas kommer att anordna resor till Kanada. Kontakta honom för mer information om du är intresserad av att uppleva detta själv.

För mer info se:

skoteraktiviteter.se
skotercenter.se

Caliber™

VILL NI: UNDERLÄTTA LASTNING OCH LOSSNING?
MINSKA SLITAGE PÅ SLÄPET?
FÅ BÄTTRE GLID OCH ÄNDÅ HA HALKSKYDD?
DÅ HAR NI HITTAT RÄTT!

VI HAR MÅNGA OLIKA MODELLER FÖR ATT TÄCKA ERA ÖNSKEMÅL.

POLARIS®

SKOTER & ATV
NYTT & BEGAGNAT
TILLBEHÖR & RESERVDELAR

BESÖK SVERIGES STÖRSTA POLARISHANDLARE?

HARALDS BÅTAR AB
HUGO HEDSTRÖMS VÄG 12, BORLÄNGE ▪ TEL: 0243-130 19 ▪ HARALSDBATAR.SE

STÖRSTA UTBUDET HOS OSS! NYA & BEG

KÖP NYA 2015

Stort utbud av
begagnade skotrar
Självklart fixar vi skoterlånet
-Snabbt & Enkelt!

MASSOR AV NYHETER PÅ WEBSHOPEN

Missa inte storsäljaren
JETHWEAR!!

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

www.kalixmaskiner.se

LYNX PSEPARTS SCOTT Dull.
STENMARKS MASKIN TARNABY can-am Halvarssons camoplast

Stenmarks Maskin utökar!

I vinter kommer vi att kunna visa
våra kläder, Lynx snöskotrar och
tillbehör mycket bättre med större
och nyrenoverad butiksyta.
Missa inte att fynda i butiken eller på
webshopen denna säsong!

Välkommen in!

BRP

www.STENMARKSMASKIN.se Tfn 0954-10 666

Sportmaskiner 2015

Ski-Doo MX Z Sport 600 ACE

Då den lilla 2-taktaren gjort sorti är det 4-takt som gäller på denna instegsmaskin. Baserad på nya plattformen REV-XS är den dessutom lite mer ergonomisk än tidigare. Nytt är också att man kan vrida gasen så att det blir fingergas. Med saker som Learning Key och tre körlägen är detta en mycket lättkörd skoter med snäll motor som alla kan behärska. Samma gäller för motortypen som när den sitter i en Lynx. Den är trevlig, men slö, vilket gör denna maskin till någonting nybörjaren kan titta lite extra på.

Ski-Doo MX Z Sport 600 ACE

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	600
Borr/slag mm:	74x69,7
Effektklass:	60
Uppgedd torrvikt kg:	208
Fjädring fram:	HPG Plus
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	SC-5
Dämpare:	HPG Plus
Fjädringsväg bak mm:	381
Typ av matta mm:	381x3051x32 RipSaw
Skidor:	Pilot DS 2
Spårvidd mm:	1077
Tankvolym L:	40
Att äga	
Cirkapris:	99 700:-
Färg:	Gul, Grå
Generalagent:	BRP Scandinavia

Ski-Doo MX Z X-RS 600 H.O. E-TEC

Även 600:an har som storebror 800 begåvats med den nya framvagnen RAS 2. Response Angle Suspension innebär som sagt en högre spindel men också ändrad infästning av A-armarna. Detta ger mindre bump steer och minskar skidlyft i kurvorna. Med en något snålare men nästan lika rolig motor som 800:an är detta en riktigt underhållande maskin på gropiga leder. X-RS 600 är verkligen en maskin för dig som gillar leden.

Ski-Doo MX Z X-RS 800R E-TEC

I färgerna Fusion Red / Sunburst Yellow är det lätt att känna igen värstingen MX Z X-RS. De högre spindlarna från crossmaskinen har nu gjort entré på MX Z i form av RAS 2 framvagnen. Kompressionen på KYB PRO 40 Easy-Adjust kan här justeras i 22 lägen runt om och fram även returen. Mattan är den ledanpassade RipSaw med 38,1 mm kammar. En riktigt vass crossreplica med 800 motor och mycket bra stötdämpare, som dessutom gör skotern bekväm.

Ski-Doo MX Z X-RS 600 H.O. E-TEC / 800R E-TEC

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	594,4 / 799,5
Borr/slag mm:	72x73 / 82x75,7
Effektklass:	120 / 150
Uppgedd torrvikt kg:	217 / 209
Fjädring fram:	KYB PRO 40R Easy-Adjust
Fjädringsväg fram mm:	241
Boggi:	rMotion
Dämpare:	KYB PRO 40 Easy-Adjust
Fjädringsväg bak mm:	394
Typ av matta mm:	381x3051x38,1 RipSaw
Skidor:	Pilot DS 2
Spårvidd mm:	1077
LxBxH mm:	2905x1217x1200
Tankvolym L:	40
Att äga	
Cirkapris:	129 800:- / 141 900:-
Färg:	Orange, Gul
Generalagent:	BRP Scandinavia

1 ÅRS JUBILEUM

Varmt välkomna in på skoternsdag och se våra kampanj erbjudanden

www.dahlbomsbil.se

POLARIS®
ATV & SKOTER

Service 026-100475
Försäljning 026-100476

Bilvaruhuset I Gävle
DAHLBOMS BIL AB

Ockelbo GUMMI SERVICE

-Tillbehör & Reservdelar
-Snöskoter & ATV
-Försäkrings skador
-Motorreparation

Butiken öppen: Mån-Ons 7-17
Tor 7-19 from 30/10-14 hela vintern
Fre 7-17
Lörd, Sönd åker vi också skoter

Tel: 0297-42100 POLARIS®

POLARIS®
BRP
LYNX
ski-doo
SEA-DOO
can-am
Klim

Hans Eriksson AB
0581-310 95
hanseriksson.se

BÅGE/UNDERKÖRNINGSSKYDD

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

Passar RMK 2011-2014

Båge inklusive underkörnings-skydd

NYA FOTSTEG ÄR PÅ G

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

MES

www.messmide.se

GREAT CANADIAN SNOWMOBILE TOURS
Revelstoke, BC, Canada

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
- 2014 års Ski-doo maskiner
- Uthyrning, guider, utrustning och mycket mer

RIDEREVELSTOKE.CA

ROB ALFORD PHOTOGRAPHY.COM

www.snowrider.se — www.snowrider.se — www.snowrider.se

Allt du behöver veta för att välja SNÖSKOTER

I DIN BUTIK

7 oktober

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

Succén från förra året är tillbaka igen!

Från v. 41 finns tidningen Skoterguiden ute i butiker och på mackar. Här kan du läsa om alla 2015 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.

Förarbevisutbildning för snöskoter

Skaffa dig utbildning där kunskapen finns

Våra utbildare anordnar kontinuerligt kurser till förarbevis

SVERIGES SNÖSKOTERÅKARES CENTRALORGANISATION SSCO

Kontakta oss för vidare information på:

Utbildningsansvarig:
Janne Sund Tele: 070 - 326 97 55

www.ssco.nu Besök oss på:

Välfylld Webshop för dig som är Skoteråkare

SINISALO · KOKO FORMOTO · SP SNOWPEOPLE · HECA ZNOW Warm & Dry Technical Wear

Den perfekta barn-Skoterhjälmen vikt ca 700gr

X-tra öppet
Skoterns dag
Lör-Sön 11.00-15.00
Vi bjuder på fika

Outlet =Massor med fynd

www.hecamc.se

HECA
Gesällv.9 Birsta, Sundsvall
Tel 060-52 52 44

heca
MC · SKOTER · MOPED · CROSS · ATV

Snöskoter - ATV
ARCTIC CAT®
Reservdelar · Service · Kläder · Tillbehör · Hjälmar
Speedshop
Krokom 0640-618 00
www.speedshopkrokom.se

ATV & TERRÄNG MAGAZINET
WWW.ATVMAG.SE

BIL-CITY
Alltid steget före

Hos oss hittar ni reservdelar & tillbehör för snöskotrar, snöslunga, bil & trädgård

Chaufförvägen 28, Östersund
063 - 12 75 20
www.bilcity.se order@bilcity.se

KN RACING PRODUCTS

Vår specialitet är stötdämpare & variatorer till YAMAHA!

THUNDER PRODUCTS · Pioneer

Variator och förgasardelar till alla märken

Variator, chassiedelar & stötdämpare till Yamaha

Hitta oss på Facebook
www.facebook.com/knracingproducts

Följ även vår blogg
knracing.tumblr.com

www.knracing.se 0950-10899/070-5568634

ASA SUSPENSION AB

Hyr nu. Köp när du är nöjd!
Kontakta oss på info@asa-suspension.com

www.asa-suspension.com Kolla in oss på FaceBook

JÄNSMÄSSHOLMENS FJÄLLHOTELL
SKOTERPARADISET TELE 0640-74000

DECEMBER-FEBRUARI BO 3 NÄTTER BETALA FÖR 2 LOGI, MIDDAG OCH FRUKOST 1 600 KR P/P I DUBBELRUM.

WWW.JÄNSMÄSSHOLMEN.SE

IPONE

Ipone snöskoterolja åter i Sverige!

- Snow racing 4T - 0W40 100% syntet (-54°C)
- Snow racing 2T Semi-syntet (-54°C) Rökfri & jordgubbsdoft!

SMELL

Marknadsförs i Sverige av:
HARD PARTS AB
Tel: 08-500 97 111
info@hardpartsab.se
www.hardpartsab.se

Sportmaskiner 2015

Lynx Rave 600 E-Tec

Nykomlingen bland Lynx sportmaskiner är en enklare variant av Rave RE 600. Denna direkta konkurrent till Polaris Indy är baserad på REX² plattformen utrustad med direktinsprutad 600-motor. Vidare har den 35 mm höga kammar på Cobra-mattan och Blade-skidor. En riktigt potent instegsmaskin som ersätter Rave 550. I vårt tycke en riktig rökarmaskin som visst kan mäta sig med dyrare maskiner.

Lynx Rave 600 ACE

Rave 600 ACE har nu också tagit steget ner i REX² chassit. Motorn ger den både för- och nackdelar. Den är silkeslen och trevlig, men samtidigt också ganska slö vilket i sin tur kanske inte attraherar alla. Med modern teknik och ett tilltalande pris hittar Rave 600 ACE hem som lättkörd instegsmaskin eller andraskoter för de i familjen som vill ta det lite lugnare.

Lynx Rave RE 600 E-TEC

Med en omarbetad framvagn, A-LFS+ och en helt ny boggi, PPS², hittar vi Rave RE 600. Resultatet blir en betydligt lättare crossreplica med snål E-tec motor. Skotern toppas med värstingdämpare från KYB. Vi har ofta tjatat om att en 600 räcker åt de allra flesta. Faktum är också att man ofta som vanlig förare är snabbare på en 600 än en 800. RE 600 är helt klart en favorit.

Lynx Rave RE 800R E-TEC

Även storebror Rave RE 800 har fått uppdateringar i boggi och framvagn. Man känner bland annat igen den värre modellen på de röda boggiskenorna. Förutom en betydligt starkare motor får man även 38-kams RipSaw matta. Vill du känna dig som en av de stora grabbarna är det faktiskt en bra början att köpa en RE 800 E-TEC. Du har förmodligen mycket att bita i innan du känner att detta blir för lite att gasa med.

Lynx Rave 600 ACE / 600 E-Tec

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt / 2-takt
Volym cm³:	600 / 594,4
Borr/slag mm:	74x69,7 / 72x73
Bränslesystem:	EFI / Elektronisk DI 46
Effektklass:	60 / 120
Uppgedd torrvikt kg:	219 / 216
Fjädring fram:	HPG 36
Fjädringsväg fram mm:	242
Boggi:	PPS-3000
Dämpare:	HPG 36
Fjädringsväg bak mm:	390
Typ av matta mm:	380x3269x35 Cobra
Skidor:	Blade
Spårvidd mm:	1080 / 1070
Tankvolym L:	39 /38
Oljetankvolym L:	-- / 3,7
Att äga	
Cirkapris:	99 700:- / 104 900:-
Färg:	Vit-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

Lynx Rave RE 600 E-TEC / RE 800 E-TEC

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	594,4 / 799,5
Borr/slag mm:	72x73 / 82x75,7
Effektklass:	120 / 150
Uppgedd torrvikt kg:	211 / 215
Fjädring fram:	KYB 40 PB HLCR
Fjädringsväg fram mm:	242
Boggi:	PPS²-3300
Dämpare:	KYB 46 PB HLCR
Fjädringsväg bak mm:	390
Typ av matta mm:	380x3269x35/38 Cobra/RipSaw
Skidor:	Blade
Spårvidd mm:	1070
LxBxH mm:	3000x1255x1195
Tankvolym L:	38
Oljetankvolym L:	3,7
Att äga	
Cirkapris:	128 900:-/140 000:-
Färg:	Röd-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

motorbiten

ATV / MOPED / MC / SKOTER / VERKSTAD

BigRiverCamp

Välkommen till Jämtlandsfjällen.

Två campingar med stugor och husvagnsplatser
och mil efter mil med skoterled.

▪ Guidade skoterturer ▪ Skoterkläder ▪ Skoteruthyrning ▪ Jakt
▪ Konferens ▪ Events ▪ Fiske ▪ Restaurang "fullständiga rättigheter"

070-3973412

BIGRIVERCAMP.SE

☆SLEDROC☆

TELEFON: 076-1177707

WWW.SLEDROC.SE

Allt för din snöskoter sedan 1992

MD

MARINDEMONTERING

ALLT FÖR DIN SNÖSKOTER & BÅTMOTOR

Webshop för snabba leveranser !

www.marindemontering.se

Tel. 0920-21 19 59 Banvägen 10 Luleå

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.

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

Bobergs Båt o Motor AB

Tel 023-300 50 Falun

www.bobergsmotor.se

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

Det självklara valet för skotern!

OK Q8

Vilhelmina 0940-55610
Storuman 0951-77100

Öppettider:
Vardagar
7-18
Från och med
skotersnadag:
lördags öppet 09-12

can-am ski-doo

TEAM SÄTER CYKEL OCH MOTOR

Verkstadsgatan 4 Tel 0225-525 80 070-588 14 00
783 31 Säter Fax 0225-525 08 070-531 01 60

www.cykelomotor.se

Ljungbergs Motor

can-am LYNX

0680-10360 Kolgatan 1, Sveg

www.ljungbergsmotor.se

POLARIS

MATS Skog & Fritid AB

Försäljning & service av
Polaris snöskotrar och ATV.

www.matsskogochfritid.se

info@matsskogochfritid.se Telefon: 0560-71 340

SALAB

YAMAHA

Försäljning
Reservdelar
Service

Halvarssons FOX SCOTT SP KLIM

www.salab.nu

Sveg • 0680-718330

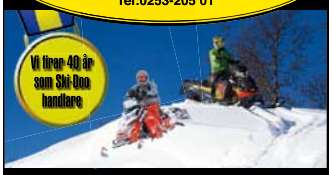
Välkommen till
Saxnäsgården!

www.saxnas.se

info@saxnas.se 0940 – 377 00

Ski-Doo & Lynxhallen Idre

Tel:0253-205 01



Vi firar 40 år som Ski-Doo handlare

ski-doo LYNX can-am

www.idreskoter.com

YTTEROCKE PRODUCTION AB

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

SKOTER
ATV

TILLBEHÖR & VERKSTAD

POLARIS

Välkommen till
Funäsfjällens
bästa skoterhotell!

ERIKSGÅRDENS
FJÄLLHOTELL
FUNÄSDALEN

eriksgarden.se

ANNONSERA HÄR !

RING ELLER MAILA MIG PÅ:

0250 - 22 887

carina@otlas.se

SIMO - Vi kan motorrenoveringar!
Stort lager på utbytescylindrar och vevaxlar
Komplett verkstad för alla ändamål!
www.simo.nu
Tel 063-10 60 70

Ockelbo
Vindrutor
Passar modellerna 3500, 4500.
Finns även rutor till: 5000 86-88, samt fighter List ingår.
1250 kr Ink. moms + frakt
Nu även till aktiv:
Alaska 1250 kr
Karibou 1450 kr
Ink. moms + frakt
Nostalgi
www.ockelbo-collection.se

ATV HONDA LYNX
SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR
BIL & MASKINFIRMA ERIC GRÖNING
TEL:0651-711255 FAX:0651-12956
LJUSDAL

Klövsjö bensin & Service AB
LYNX can-am
Försäljning
Reservdelar
Service
Uthyrning
www.klovsjo.com/preem
Byvägen 61 Tel: 0682-213 12

POLARIS
Auktoriserad verkstad
Besök oss på: Sundbrogatan 10 (gamla biografen)
Snöskoter & ATV nytt & begagnat
www.hallgrensmotor.se
HÄLLGRENS MOTOR AB
i Burträsk - tel 0914-10402

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

ski-doo
LINSELL SKOTER & MOTOR
Nytt & Begagnat Verkstad
thomas@skoterochmotor.se
0680-220 23 070-314 20 66

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!
Läs mer och beställ på:
www.snowrail.se

Kils Motor och Fritid
0554-14777, 070-689 47 77
Service & Rep alla märken
Försäljning av skotrar, 4-hjulingar. Köper även defekta maskiner

ROTOPAX
Vilhelmina

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

Från 2800:-
Gårdshus i Vemdalen By
Fem meter från skoterleden!
Mellan Statoil och skoteruthyrning
4 + 1 bäddar, braskamin, WiFi, motorvärmare
Uthyres Sön-tor. Tor-sön eller hel vecka
Info: ragge@ivc-media.com www.vemdaleninfo.se
070-3344325

Fjällbädden
Fräschaste vandrarhemsboendet i Norra Dalarna
Vi är ett bekvämt och familjevänligt vandrarhem 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

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.
Vi ligger på Europas STÖRSTA reservdelslager!
Butik/ Reservdelar: 0951 - 773 45
YNGVESSONS MASKIN AB
Blå Vägen 255 Storuman Tel.0951 - 773 45
www.yngvessonsmaskin.se

LYNX ski-doo
Ockelbo reservdelar!
• Stort urval skotrar
• Service-Reservdelar
• Tillbehör-Kläder
can-am
Telefon: 0645-22055
TJ:s Skoter & Motor

Servar & reparerar alla märken
• Reservdelar • Tillbehör
• Kläder
090-146162
Snö Sjö
www.snoosjo.se

FÖRSÄLJNING & VERKSTAD FÖR
ARCTIC CAT
I LULEÅ
NAVIS
Tel: 0920 - 222 111 info@navismaskin.se
www.navismaskin.se

www.orrkvistmotor.se
ski-doo YAMAHA
STORUMANS SKOTERSKROT AB
ski-doo ORRKVIST MOTOR
YAMAHA
En av Skandinaviens största skoterdemonterare 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

SKOTER SERVICE
Tel. 0660-56100 • O-VIK
POLARIS
• Försäljning • Nytt & Beg.
• Tillbehör • Service
www.skoterservice.se
Tel 0660-561 00

Försäljning
Service & Reservdelar
ski-doo
SEATEC SERVICE
Brädgårdsvägen 2 Skelleftehamn
Tel. 0910-71 47 55
www.seatecab.se

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

PRENUMERERA!

Starta din prenumeration idag så du inte missar något nummer

Nästa nummer i butik 9 december

Prenumerations priser

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

12 nummer 2 år
Inom Sverige 635:-
Utanför Sverige (inom norden) 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.

GILLA oss på FaceBook "SnowRider V.I.P."

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

Landsvägen 11 Östnor (Fd. Frost knivfabrik) MORA
Anders Hansback • 070-290 28 99

www.polarismora.se

Svarskort
-Posta redan idag!
REFLEXVÄST PÅ KÖPET

M L XL
Jag vill ha storlek ☐☐☐ på min reflexväst

snow rider

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

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 fax: 0250-22883 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
7 8 8 0 0 6 0 0 1

Snell Super Gel
Skoterbatteri

från 129 kr

Snell
Oljefilter

SNELL 79 kr

Styrhöjare Snell
10-15cm / 14-21cm

799 kr

TRYGG E-HANDEL

ETT MÅSTE I GARAGET!

JUST NU! 28% RABATT!

HANDLA NU BETALA I NOV!
Fakturaavgift 29 kr. Ingen ränta eller andra avgifter!
Klarna

Rullbocksats

3-delad rullbocksats med runtomsvängande 2-1/2" länkhjul i hårdgummi. Parallella plattjärn gör att skidan ligger mycket stadigt på rullbocken. Tillverkade av pulverlackerat starkt 3mm stål. Fyra hjul för varje skida och även hjul för drivbandet.

~~839 kr~~ 599 kr

FLER ERBJUDANDEN PÅ SLEDSTORE.SE

sledstore
SVERIGES SKÖNASTE SKOTERBUTIK

sledstore.se info@sledstore.se