Årets Race-slädar

Nummer 3 13/14 Pris: 64:- 8,30 EURO 74 NOK

snow rider

Magazinet me' flinet

Nya SnowRider-redaktionen

Tvåtakts-turbo så funkar det

Vintercamping
ett nytt sätt att upptäcka Sverige

Yamaha Phazer Turbo

Wesslans unika M6000

Prisvärda Sport-maskiner 2014

REV en milstolpe

INTERPRESS 0518-03
7 388051 806400
RETURVECKA v 07

SVERIGES BREDASTE SORTIMENT AV SNÖSKOTERKLÄDER TILL GARANTERAT LÄGSTA PRIS!

Course Skoteroverall Svart

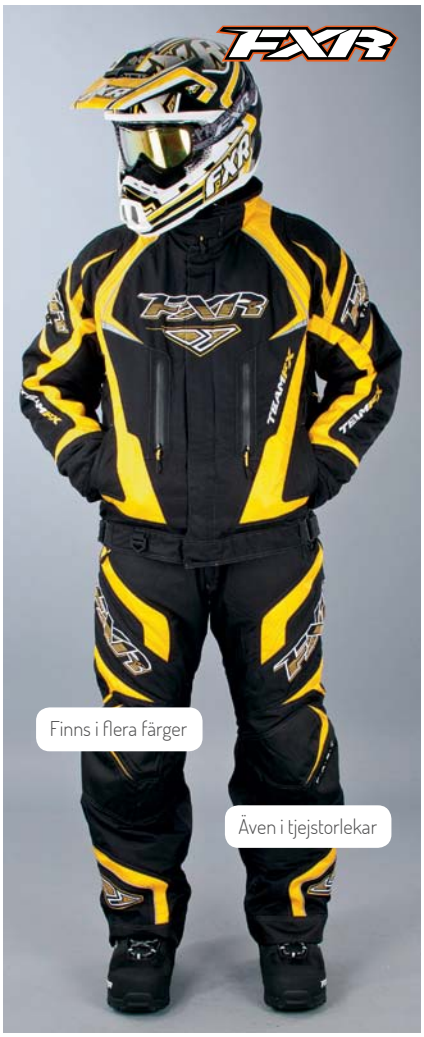
Trött på att frysa? Denna påkostade skoteroverall kommer hålla dig varm i alla väder. Med Vattentätt membran och urtagbart innerfoder fungerar overallen mycket bra från 0°C ner till -30°C.

1.499 kr

FXR Kläder Adrenaline X Svart

De varmaste, mest funktionella kläderna från FXR. Utrustade med vattentäta blixtlås och tejpade sömmar samt Exkin™-förstärkningar för extra värme. Jackan har ett bekvämt urtagbart foder som gör att den kan användas även vid mildare väder.

7.879 kr



FXR Kläder Team FX Svart-Gul

Skoterkläderna Team FX från FXR är marknadsledande kläder skapade för race utrustade med technologiskt avancerade funktioner, ventilation och membran. Jackan har ett urtagbart foder och membran som både andas och transporterar bort fukt.

5.779 kr

sledstore
SVERIGES SKÖNASTE **SKOTERBUTIK**

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

FXR Backshift Snöskoterkängor Svarta

FXR's varmaste stövel! Backshift är skapad för att utstå snö och kyla under långa perioder. Stövelns varma, urtagbara innersko har en fuktavvisande funktion som gör att stöveln torkar snabbt och det kraftiga snörsystemet med anti-slip behandlade skosnören ger en säker och justerbar passform. Sulan är utformad att ge optimalt grepp och samtidigt stödja foten. Är du mer ute än inne i vinter är detta kängan för dig.

2.499 kr

VI HAR VINTERNS BÄSTA PRODUKTER!

Course Snow Vattentät

En mycket bekväm skoterhandske som håller dig både varm och torr. Membranteknik, håller vatten ute samtidigt som handsken får möjlighet att andas

349 kr

Course Handske Neoprene

Ett par mycket smidiga neoprenehandskar från Course. Skön passform och snygg design. Utvecklade för att hålla dina händer varma utan att tumma på känslan.

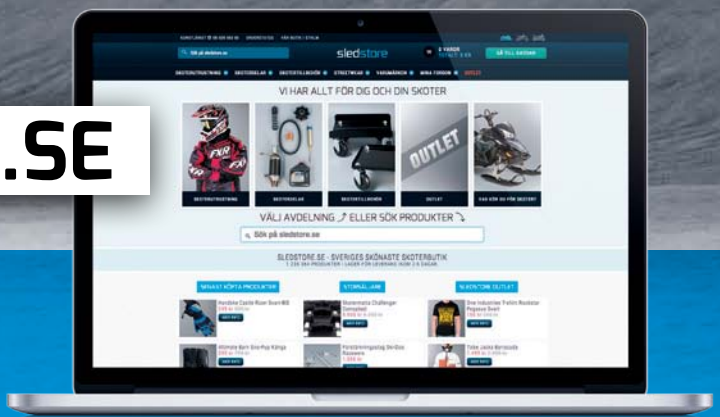
279 kr

FXR Torque Mountain

En CE- godkänd instegshjälm med dual density innerskal och ett slitstarkt termoplastskal som **finns i 15 lackeringar!** Justerbar hjälmskärm och nässkydd.

1.190 kr

BESÖK OSS PÅ SLEDSTORE.SE



RING VÅR KUNDTJÄNST!

08-509 063 00

Öppet 12-17 Helgfria vardagar

sledstore.se info@sledstore.se

Nummer: 3-13/14 Årgång: 17
Foto omslag: Thomas Berntsson
Utgivning nr 4 2013/14: 4 februari
Annonsstopp: 6 december

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

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

Ledare # 3

Säkerheten främst

Varje år dör en sisådär sex stycken skoteråkare. Ingen vansinnigt hög siffra, men ändå. Som en jämförelse kan vi nämna att det samtidigt dör cirka 100 svenskar bara i Thailand varje år av varierande orsaker. Vi är duktiga på att bedöma risker och förbereda oss. Vi vet sedan länge att de flesta som dör i samband med skoteråkning gör det på grund av att de inte var nyktra. Men bra kan bli bättre. Jag reflekterade över en grej när jag var i Sälen och körde i våras. Då så jag massor av skoterekipage där en vuxen körde och samtidigt hade ett barn med sig som passagerare. Så långt allt ok. Men, alla hade småttingen framför sig, alltså mellan sig och styret! Denna placering är den mest logiska, men samtidigt också den mest utsatta och farliga. Ganska motsägelsefullt men samtidigt väldigt logiskt. Om du skulle frakta ett paket ägg på skotern så hade du också haft det mellan dig och styret för att ha bästa koll på läget eftersom det är den perfekta placeringen för någonting ömtåligt som man vill ha koll på. Tills man krockar. Då är denna placering den mest utsatta och sämsta för någonting ömtåligt, ägg som barn, eftersom du som förare helt plötsligt blir en dödlig klump vid en kollision. Du vet väl om att du som vanlig människa kan hålla emot dig upp till cirka 8 kilometer i timmen vid en krock där det mer eller mindre tar tvärstopp. Över denna hastighet så har du inte så mycket att sätta emot, hur mycket du än vill. Men hur ska man göra då? Var ska man placera barnen? Detta är ett extremt svårt dilemma att sätta fingret på eftersom det inte riktigt finns ett vettigt svar. Väldigt små barn kan alltid åka i sin barnstol i pulkan efter skotern och är på så sätt lite mer skyddade, men långt ifrån säker. Man kanske ska vänta med att ta med de allra minsta samtidigt som man naturligtvis anpassar sin hastighet efter situationen. Lite större barn ska åka bakom föraren, hur konstigt det än blir och hur dåligt de än ser framåt. Tycker ni att ni har dålig koll på ungen bakom er så finns det ju hjälpmedel för detta. Det finns exempelvis selar man som förare trär på sig där vettiga handtag sitter så att passageraren kan hålla i sig betydligt bättre. Hur har du löst det med säkerheten? Kanske just du har ideér om hur man kan åka skoter med ungarna på ett vettigare sätt. Hör av dig till redaktionen direkt eftersom vi gärna vill utröna detta en gång för alla.

Runtomkringgrejer

Vi håller precis på att få använda den första snön till någonting vettigt, det vill säga åka snöskoter för första gången denna säsong. I vanlig ordning ska det njutas på alla plan och vi kommer under säsongen att göra en djupdykning i alla slags saker som förhöjer njutningen med skoteråkning. Då menar jag allting från bra kläder, utrustning, mat och olika tillbehör, verktyg, släpvagnsknep. Just det där med runtomkring-grejerna då det gäller skoteråkningen engagerar oss alla enormt eftersom man har roligare om man kommer väl förberedd.

För de flesta av oss kommer ju förberedda, å det grövsta. Jag vill få in så mycket tips från er som möjligt maila mig på bjorn@snowrider.se

Hemmabyggen

Du kommer att se en ändring i SnowRiders innehåll från och med nu. Vi har fått extremt mycket mail och synpunkter att ni vill läsa om hemmabyggen, tips och knep från garaget och en massa andra saker som gäller vår snöskoteråkning. Jag vill ta del av vad ni har att dela med er av. Se till att jag får reda på allt ni tycker är värt att veta. Ge mig bilder på era hemmabyggen. Tips mottages på bjorn@snowrider.se

God körning. Och God Jul.

Chefredaktör Friström

I SEE

THE FUN

AROUND EVERY CORNER.

Hämta ditt exemplar av 2014 broschyren hos närmaste återförsäljare!

Redemia

NÅGRA AV VÅRA NYHETER 2014

800 PRO RMK 155 LE | 600 SWITCHBACK ASSAULT 144 | 800 INDY SP

550 INDY | 600 INDY VOYAGER | 550 INDY ADVENTURE X2

Det är ingen nyhet att vi äger lössnösegmentet. Du vet förmodligen redan att våra RMK maskiner är det grymmaste du kan köra i lössnö. Lättast, starkast - ja helt enkelt bäst. Det är något vi inte tänker ändra på.

Däremot har vi massvis med nya härliga maskiner i INDY-familjen. Ledracers som chockerade branschpressen med överlägsen prestanda kontra pris. Eller flexibla INDY Adventure som kombinerar både nytta och nöje på ett smart sätt.

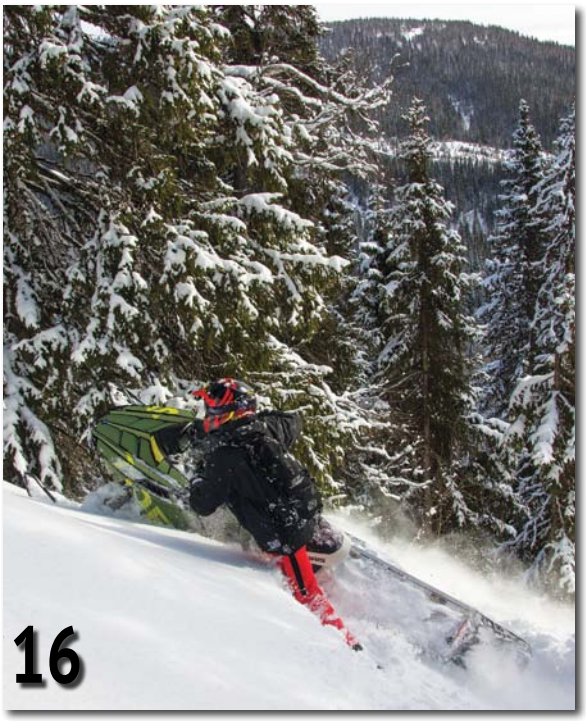
Besök din Polaris återförsäljare. Förklara ditt användningsområde och behov. Du kommer att åka hem med en Polaris på släpet som passar dig som handen i handsken.

TERRAIN DOMINATION | POLARIS®

PolarisSverige.com • facebook.com/PolarisSweden

Innehåll #3 13/14

4. Ledare
10. Instegsmaskiner Sport 2014
16. När vildmarken kallar
22. Nytt & Noterat
24. ZR6000 blir M6000
30. Nytt & Noterat Jul
32. CanonBallRun Winter Games
34. Förarbevis
36. Nytt & Noterat Jul
38. Ny redaktion
40. Undvik imma
42. Framvagnens historia
46. Crossmaskiner 2014
48. Milstolpar: Ski-Doo REV
54. Tvåtaktsturbo
59. Hemavan Tärnaby, home of racing
62. Knep&Knåp
64. Garaget, lyftbord
68. Hur jobbar vi egentligen?
74. Phazer MTX med extra allt!
81. Pren&Shop



42

46

The perfect partner!

FX Nytro X-Ride 153

FX NYTRO M-RIDE 162
Pris: 134.900:-

FX Nytro X-Ride 153
Pris: 129.900:-

SE VÅRA **NYA SKOTRAR 2014**
www.yamaha-motor.se

YAMAHA
Revs Your Heart

Vinterns nyheter!

T&P DISCOVERY ACTION II JACKET
Avancerad och sportig jacka full-matad med funktion. Vattentät. Urtagbart värmefoder. Art nr 1314

1495:-

TRAPPER PÄLSKEPS
Skön och praktisk.
Art nr 6732

149:-

WIGGINS JACKET
Smidig varmfodrad jacka för vintersport. Vattentät. Art nr 1355

995:-

T&P DISCOVERY ALLROUND PANTS
Actionbyxa med urtagbart värmefoder
Art nr 2275-05

1095:-

T&P DISCOVERY SHELL PANTS
Praktisk skalbyxa för allroundbruk.
Vattentät.
Art nr 2385-05

895:-

898:-

MUCK BOOT ARTIC SPORT
Komforttemp ner till -40°C.
Art nr 7742

1599:-

ICEBUG SORIX BUGrip®
För skoteråkning, isfiske och yrkesbruk. Dynamiska ståldubbar för bästa grepp. Art nr 7825

POWER II JACKET
Perfekt för skoter-åkning, arbete m m. Smart varmfodrad. Vattentät. Art nr 1318

995:-

T&P SKOTEROVERALL
Varm och tålig overall. Vattentät. Art nr 4410

1398:-

149:-

FUJI WINTER
Smidig handske för vintersport. Art nr 8909

159:-

BATTERIVÄRMD STRUMPA
Art nr 6746

198:-

PÄLSMÖSSA
Varm och skön. Art nr 6733

Beställ varor eller vår nya katalog på:

www.fritidsklader.se

ITAB

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

TRYGG E-HANDEL

Sportmaskiner 2014

Ett ämne som ligger mig personligen varmt om hjärtat är korta sportmaskiner. Vi presenterar alltid de värsta men glömmer ofta de billigaste. I år gör vi tvärtom.

Av:Björn

Hur mycket skoter kör du egentligen? Måste du vara värst, måste du ha den dyraste maskinen på marknaden, håller du alltid full gas? Det går trender i allting och just nu ligger fokus på längre maskiner. Alla maskiner är ämnade för någonting och man kan lätt glömma bort att även en kort maskin är gjord för ett speciellt ändamål. Nämligen att köras fort på led, vilket de är outstanding snabbast på. Jag älskar ledmaskiner eftersom de är byggda för sin uppgift, precis som alla andra skotrar. Du ska inte glömma bort hur kul det är att köra led, kolla därför lite närmare på vad alla tillverkare har att erbjuda hos dina lokala handlare. Vi kommer i denna artikel att kolla över de billigaste maskinerna i detta segment 2014.

Polaris

Polaris har alltid haft ordning på torpet då det gäller ledmaskiner och har därför en uppsjö av olika modeller att erbjuda dig. Indy är ett namn som återuppstått. Vi såg den fantastiska Indy 600 förra året som i år fått en vassare 800 som sällskap. Vi ser också att den finns som 550 vilket inte direkt höjer några ögonbryn eftersom den inte på något sätt kan matcha eller komplettera Indy 600 i vare sig pris eller upplevelse. Indyn är byggd för att vara billig, och snabb. Vi kan direkt säga att en Indy är en av de mer prisvärda maskinerna på marknaden. Du kan köpa Indy 600 i två olika versioner i år och vill du lägga precis under 90 lakan får du en 600 med mindre kammar, billigare dämpare och avsaknad av elstart än om du valt den 10,000 dyrare SP modellen som hamnar precis under 100,000 kronorsstrecket. Den billigare varianten fungerar alldeles utmärkt för sin uppgift så länge du håller dig på leden då den är extremt snabb. Vi förstår inte riktigt var 550 modellen som kostar dryga 80,000 kronor kommer in i bilden eftersom den inte ens är i närheten av prestandan den vassa 600:an har. Är det värt att lägga 10,000 kronor till för att få sig en 600? Svar ja med stort J och A.

I år så får konkurrenterna hålla i sig

Polaris 550 Indy	
Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	544
Borr/slag mm:	73x65
Bränslesystem:	2xVM 34
Smörjning:	Separat
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	60
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)
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:	--
Att äga	
Cirkapris:	79 900:-
Färg:	Vit
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

Polaris 600 Indy / SP	
Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	599
Borr/slag mm:	77,25x64
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	120
Start:	Manuell (El tillb.) / Elstart
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	203 / 204 (utan elstart)
Tunnel:	Indy
Framvagn:	PRO-RIDE
Fjädring fram:	RydeFX MPV / FOX IFP
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	Indy
Dämpare:	RydeFX MPV / FOX IFP
Fjädringsväg bak mm:	353
Typ av matta mm:	381x3073x34-38 Cobra/RipSaw
Skidor:	Pro-Steer
Spårvidd mm:	1080
Längd/Bredd/Höjd mm:	2890x1220x1220
Tankvolym L:	43,5
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	89 900:- / 99.900:-
Färg:	Blå / Röd
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

Det är inte så ofta det kommer en maskin som alla bara faller för. Den enkla, billiga och förhållandevis omoderna Indy 600 tog oss alla med storm. En klar favorit.

Vi kan klart påstå att det här är en ledmaskin med bra körställning för den som sitter ner. En bra blandning mellan det gamla och nya. Men å andra sidan, vem står upp och kör när det går riktigt riktigt fort?

Enkel och bra instrumentering. Det finns en egentlig stor nackdel med en Indy 550. Det är att den är bara är 10,000 kronor billigare än den enklaste Indy 600 som i sin tur är marknadens mest prisvärda. Osis för 550:n.

eftersom denna modell nu också finns som 800. Okej den är lite dyrare än alla andra, men den är värd att nämnas. Jag har kört den och trots att detta ska vara nån slags billighetsmodell så är 800 Indy SP faktiskt den maskin som jag upplever mig köra fortast på. Den är liksom komplett, snäll och lättkörd utan att på något vis vara mesig och inkompetent. Har du en stuga eller favoritställe där det finns ett bra ledsystem så är detta verkligen en maskin du ska titta närmare på. Den kostar 114,900 kronor och är i och med detta dyrast av de billiga, men samtidigt också billigast av de dyrare maskinerna om man ska tänka positivt. Ha i åtanke att en 800 från ett konkurrerande märke går lös på dryga 140 lakan.

Yamaha

Yamaha har ett visst glapp i sitt ledmaskinssortiment men samtidigt så har dom en klockren maskin om du ska ha en billig kort maskin. Yamaha Phazer R-TX kvalar in på priset 89,900 och är allt annat än en nyhet. Samtidigt känns den fortfarande modern och egentligen det perfekta valet för dig som vill ha en problemfri maskin som med största sannolikhet aldrig kommer att krångla en enda gång under sin livstid så länge den har bensin och ström i batteriet. Samtidigt som den är beskedlig och ganska tam med sina 80 hästar så har den ett chassie som är väl avstämt vilket i sin tur gör den riktigt underhållande. En av mina bättre upplevelser på skoterleden har jag haft tillsammans med ett gäng kompisar som alla satt på varsin Phazer R-TX vilket i sin tur gjorde att alla hade samma förutsättningar när tempot vreds upp. Jag tycker att den numera är ganska fulländad efter en massa små uppdateringar som tillkommit under åren. Du kan köra riktigt fort med den här maskinen när du lärt känna den. I år har den fått en högre ruta samt nya dubbelkölade skidor vilket säkert köparen av den här maskinen uppskattar. Söker du trygghet och ett fordon för en bra fjällupplevelse på leden är detta din maskin. Söker du "best bang for the buck" finns det andra snöskotrar.

Lynx

Var ska vi dra gränsen någonstans då det gäller en billigare ledmaskin? Runt 100 papp känns väl ganska okej, eller hur? Ha i åtanke att en ett eller två år gammal värsting kostar samma pengar, då med flertalet hundra mil på mätaren. Måste man ha 800 kubik och 150 hästar? Ja svarade någon av er, nja svarar de flesta. Idag så byggs de flesta maski-

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:	Vit
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

Det är inte utan att man känner sig lite bortskämd när man sätter sig på Phazern då den verkligen har det man behöver och levererar detta på en snyggt sätt. Elback, elstart och allt det där andra man vill ha.

Den till i år större rutan är ju bra och praktisk, men oss emellan så passar denna maskin bäst utan ruta då den känns mycket sportigare då. Nya skidor har den också fått i år. Busig, tillförlitlig och rolig är några av omdömena genom åren.

Den här lilla skiten (Phazern alltså) har en bra körställning för alla och ger föraren chansen att placera sig rätt. Just detta ger denna maskin lite extra charm.

Lynx Rave 550

Motor

Typ:	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	553,4
Borr/slag mm:	76x61
Bränslesystem:	2xVM30 Choke
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	60
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)

Chassi

Uppgedd torrvikt kg:	205
Tunnel:	REX
Framvagn:	A-LFS
Fjädring fram:	HPG 36
Fjädringsväg fram mm:	242
Boggi:	PPS-3000
Dämpare:	HPG 36
Fjädringsväg bak mm:	390
Typ av matta mm:	380x3052x32
Skidor:	Blade
Spårvidd mm:	1080
LxBxH mm:	2900x1225x1130
Tankvolym L:	39
Oljetankvolym L:	3,7

Att äga

Cirkapris:	79 900:-
Färg:	Vit-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

Lynx Rave 600 ACE

Motor

Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	600
Borr/slag mm:	74x69,7
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	60
Start:	Elektrisk

Chassi

Uppgedd torrvikt kg:	216
Tunnel:	REX
Framvagn:	A-LFS
Fjädring fram:	HPG 36
Fjädringsväg fram mm:	242
Boggi:	PPS-3000
Dämpare:	HPG 36
Fjädringsväg bak mm:	390
Typ av matta mm:	380x3052x32
Skidor:	Blade
Spårvidd mm:	1080
LxBxH mm:	2900x1225x1130
Tankvolym L:	39
Oljetankvolym L:	--

Att äga

Cirkapris:	91 900:-
Färg:	Vit-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

Nuförtiden behöver det inte betyda att en billig maskin ska kännas billig då det gäller förarmiljön. Den som sticker ut negativt i gänget är Polaris 550 som känns lite sådär. Lynx är i vanlig ordning på topp.

Lynx Rave 550 och 600 ACE är som sin Ski-Doo brorsa ganska lika varandra. Ska du tävla så finns det ju bara en maskin och det är 550:n som rönt många framgångar på tävlingsbanorna. Ska du ta det lite piano på leden är ACE maskinen för dig.

ner på samma plattform och en 800 ser visuellt ganska likadan ut som en 600 eller 550. Vissa gånger får man ju titta på dekalerna för att lista ut vilken maskin man har framför sig. Har du väl kommit över tanken att du bara måste ha en 800 så är det bara att höja blicken och kolla närmare på vad som finns. Väljer du en Lynx så finns det två maskiner i segmentet under 100 tusen spänn. Lika som bär men ändå helt olika är Rave 550 och Rave 600 Ace. Här är ett typexempel på när det är dags att kolla in huvdekalerna för att lista ut vilken maskin man har framför sig. Dessa båda är verkligen designade och byggda för leden. Ace 600 är den snällare av dem båda och är faktiskt så nära en elskoter man man komma. Hur menar jag nu då? Ska man jämföra Ace:n mot exempelvis Yamahas Phazer så känns Phazern oborstad och busig medan Ace:n känns fantastiskt tyst, snäll och fin. Dessa två är direkt konkurrerande prismässigt men samtidigt väldigt olika i sin framtoning. Är du en busig ekonomisk skoteråkare ska du ha en Phazer, är du en lugnare ekonomisk dito ska du välja en Ace. Personligen gillar jag Ace:n skarpt och ser den som en bränslesnål trevlig kort touringmaskin för lugna dagsturer. Vill du ha en extremare maskin så ska du välja den mer högljudda och störiga Rave 550 som överraskar med sin prestanda som i och för sig inte kan mäta sig med en 600, men som samtidigt är väldigt pigg och rolig. Den här maskinen används först och främst i tävlingssammanhang på crossbanan men en och annan maskin letar sig också ut på leden. Båda dessa "Rejvar" har i år fått 32 milimetermatta och Bladeskidor.

Ski-Doo

Det är lätt att dra paralleller mellan Ski-Doo MXZ och Lynx Rave eftersom de delar samma drivlina och många andra saker under skalet. MXZ sport 550 F och MXZ Sport 600 ACE är Ski-Doos motsvarighet till de båda Ravemodellerna vi just skrev om. De har trots sin likhet med sin märkesbroder en egen identitet och då menar jag inte bara utseendemässigt. Körmässigt så är båda dessa följsamma och snällt inställda för en blandning av komfort och lite sportighet. Vilken ska man välja då? 550:n är betydligt piggare, men också skramligare och så har den ju förgasare vilket känns lite som gammelvärlden. Ska du inte tävla så ska du ha en 600 ACE. Vi kan egentligen inte hitta någon som helst nackdel med denna maskin om man bortser från avsaknad av effekt. Men ska vi kunna

Ski-Doo MX Z Sport 600 ACE	
Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	600
Borr/slag mm:	74x69,7
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	60
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	206
Tunnel:	REV-XP
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	HPG Plus
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	SC-5
Dämpare:	HPG Plus
Fjädringsväg bak mm:	381
Typ av matta mm:	381x3048x31,8 RipSaw
Skidor:	Pilot 5.7
Spårvidd mm:	1077
LxBxH mm:	2905x1217x1210
Tankvolym L:	40
Oljevolym L:	2,1
Att äga	
Cirkapris:	91 900:-
Färg:	Gul, Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

Ski-Doo MX Z Sport 550F	
Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	553,4
Borr/slag mm:	76x61
Bränslesystem:	2xVM30 Choke
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	60
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	192
Tunnel:	REV-XP
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	HPG Plus
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	SC-5
Dämpare:	HPG Plus
Fjädringsväg bak mm:	381
Typ av matta mm:	381x3048x31,8 RipSaw
Skidor:	Pilot 5.7
Spårvidd mm:	1077
LxBxH mm:	2905x1217x1210
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	3,7
Att äga	
Cirkapris:	79 900:-
Färg:	Gul, Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

Vem köper en 550 fläkt? Ska du inte tävla så vet jag faktiskt inte riktigt. Den kostar cirka 10,000 kronor mindre än ACE-modellen men ändå 79,000:-. Personligen tycker jag alla fläktmaskiner spelat ut sin roll för ledåkaren.

Som alltid känns Ski-Doos maskiner lyxiga och genomarbetade. 550 F och Sport 600 ACE må se lika ut men förutom utseendet så delar dom vare sig temperament, körupplevelse eller prestanda. Jag tror 600 ACE passar bäst för de som väljer en sån här maskin. Tyst, snål och snäll. Lite som Micke Ljungberg.

kräva mer effekt? Nej naturligtvis inte. Skulle Ski-Doo velat att den skulle vara piggare så hade den varit det. Och samtidigt dyrare. Konceptet för denna maskin är att den ska vara tyst, billig, extremt bränslesnål och lättkörd. Den är mycket bra prisad med sina 91,900 kronor. Den känns modern och verkligen en maskin som är gjord för 2014. Skulle jag köpa en billig Ski-Doo så är det 600 ACE som får min röst.

Vem är mest prisvärd?

Vad är det då som avgör om en billig skoter är bra eller dålig. Återigen så måste du ställa dig frågan, "Vad är jag ute efter?" Vill du för mycket så kan det vara läge att gå upp en prisklass. Vi kan i alla fall konstatera att det är ganska stora skillnader mellan de maskiner som finns i detta segment men också att Lynx och Ski-Doos bidrag liknar varandra på papperet men skiljer sig åt körmässigt. Yamahan är äldst men känns samtidigt yster, modern och up to date. Vem är då mest prisvärd? Återigen, vad ska du ha maskinen till? Om vi säger att du är ute efter en rolig och snabb maskin för rimliga pengar samtidigt som du struntar i bränsleekonomi.

Då finns bara en maskin i detta segment. Utan tvekan så tar Polaris Indy 600 hem priset som billigast och värst då det gäller att tillhandahålla en kort, snabb ledmaskin för ett pris som motsvarar en två år gammal värsting. Vi gillar Indykonceptet å det grövsta och uppmanar till en rejäl provtur hos någon handlare som har vett nog att ha en som demo.

Vad skiljer

Vad är det egentligen som skiljer en billig maskin från en dyrare? Först och främst är det nästan alltid motorn som är av billigare modell. I vissa fall, som i årets Indy 600 så kan det vara en motortyp som varit med ett tag och därför mer aktuell att stoppa i en billigare modell. Vi har sett det flertalet gånger hos andra tillverkare. Idag behöver inte äldre betyda sämre, utan snarare skitigare då den troligtvis drar lite mer soppa än en modernare motor. Chassit kan också vara av en äldre modell samtidigt som dämperiet är billigare med mindre inställningsmöjligheter. Detta behöver inte heller betyda att maskinen är dålig, utan snarare att den passar fler köpares plånbok. Det här var i alla fall smakprov på några av de billigare modellerna. När vi kör årets BLS (Bästa Led Skoter) test så kommer du få stifta lite närmare bekantskap med någon av dessa.

ETT ÅRS FRI SERVICE. TRE ÅRS MASKINGARANTI. KÖP DIN SKOTER FÖRE 31/12 2013!

ETT ÅRS FRI SERVICE Du får vid köpet en check som gäller där du har köpt maskinen. Checken gäller till den 31/12 2014 eller max 170 mil. Gäller ej ZR 120. Serviceintervallerna är 25 mil och 150 mil. Stötdämparservice ingår ej. Erbjudandet inkluderar material samt arbete och är värt ca 5000 kr.

TRE ÅRS MASKINGARANTI Du får också tre års maskingaranti. Sista garantidatumet blir den 31/12 2016 oavsett när du hämtar ut maskinen 2013. Gäller ej ZR 120. Vår garanti gäller motor-, driv-, styr- och fjädringssystem. Varje mekaniskt problem som kan hänföras till tillverknings- eller monteringsfel i motor-, driv-, styr- eller fjädringssystem täcks vid normal körning av garantin. Vid köp efter ovanstående datum, gäller som vanligt två års maskingaranti. Nytt för 2014 års modeller är att du vid köp efter 2013 kan köpa till ett tredje garantiår för 3900 kr.

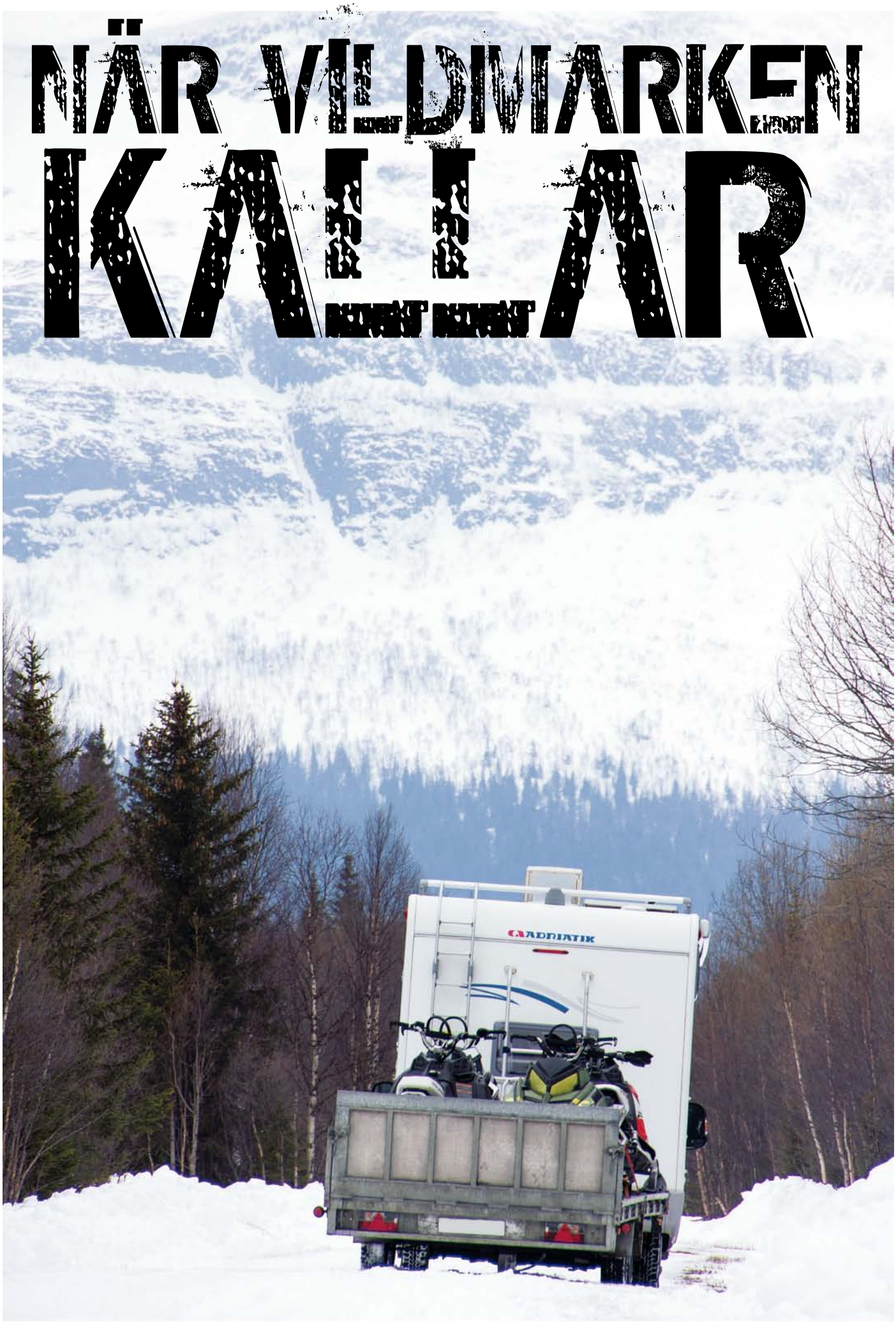
1 års FRI SERVICE ARCTIC CAT

MASKINGARANTI 3 år ARCTIC CAT

ARCTIC CAT®
SHARE OUR PASSION.™

WWW.ARCTICCAT.SE

NÄR VILDMARKEN KALLAR



Det kommer en tid i var mans liv när det nedärvda behovet att upptäcka, erövra och lägga nya jaktmarker under sig växer sig för stort. När vildmarkens pockande skri river i urtidsmannens själ likt en kvinnas förförande lidelse finns inga andra vägar ut än att följa de instinkter naturen gett dig. Kräng flanellskjortan över nätbrynjan och ge kärringen en tyst men bestämd blick som förklarar allt. Lämna sedan ansvaret för familjen till din äldste son med en kärv nick och en faderlig hand på hans axel innan du låter din breda ryggtavla i dörröppningen bli det sista de ser av dig på obestämd tid.
Fri.

Text&Bild Thomas Berntsson

För oss började resan som tanke en dag när vi förvånat konstaterade att vår hemliga dalgång hänsynslöst skövlats av några andra innan vi ens kommit fram.

Om det nu går att tala om något slags problem med den formliga invasion av långväga skoteråkare som fjällvärlden upplevt de senaste åren så är det just det att de gamla smultronställena lätt upptäcks av någon annan också. Som tur är finns lösningar på problemet. Fjällvärlden är nämligen ruskigt stor och mängden outforskade smultronställen överstiger förmodligen din fantasi, det gäller bara att hitta dem.

Där satt vi alltså, undertecknad, min bror Mikael Berntsson och vår gode vän Thomas Wärdell i "vår" dalgång och diskuterade de nya möjligheter vi plötsligt insett att vi hade framför oss.

Någon vecka senare var det så dags.

Planen var att med husbil och skotrarna på släp ge sig av på en upptäcktsfärd utan annat mål än att hitta ny och outforskad åkning. En plogad skogsbilväg i ungefärlig riktning mot en fjälltopp som såg bra ut på kartan, det var den enda vägvisare vi letade efter.

På fredag morgon hämtade vi upp husbilen vi hyrt. Den fyllde vi sedan med mat och dryck för ett par dagar samt elverk och gasol så civilisationen inte skulle kännas allt för avlägsen. På

eftermiddagen satte vi så kurs nordväst i riktning mot området vi spanat in. Det tål väl att tilläggas att det lönar sig att göra en del research på Google Earth och förbudskartor i förväg för att undvika de värsta blindkörningarna. Eftersom vi gjort vår hemläxa visste vi var gränsen till den närliggande nationalparken gick och prickade därför rätt nästan på första försöket när vi vek in på en nyplogad skogsbilväg som såg ut att leda i den riktning vi ville. Klockan närmade sig midnatt så därför stannade vi för natten på ett virkesavlägg några kilometer in längs vägen och la oss för att sova.

Fjäll åt alla håll

Morgonen efter fortsatte vi längs vägen, efter någon mil körde vi över ett krön och där sträckte sig plötsligt fjäll och dalgångar ut åt alla håll! Vi parkerade vid en liten sjö och skyndade oss att lasta av medan solen tittade fram och gjorde det orörda landskapet oemotståndligt.

Det blev en lång dag med grym trädåkning längs fjällkanten och när kvällen närmade sig och ryggsäcken var tom på både choklad och russin vände vi tillbaka till husbilen. Solnedgången var episk så vi skyndade oss att få igång grillen och sprätta ett par kalla öl medan vi såg på hur solen sjönk bakom en av topparna vi precis utforskat. Vi blev kvar där ute på parkeringen hela kvällen runt brasan medan vi diskuterade livet, universum och andra oväsentligheter.

När den alldeles för stora lägerelden till slut brunnit ner kröp vi in i husbilens värme och somnade trötta och lyckliga.

När vi vaknade morgonen därpå kokade vi kaffe, stekte ägg och bacon i husbilens kök medan vi vecklade ut kartan över frukostbordet. En timme senare var allt lastat igen och stärkta av en stadig frukost och med en ny plan för dagen satte vi av mot nya äventyr. Från förarplatsen hördes Mikael nynna Paul Youngs "Wherever I Lay My Hat". Utanför gnistrade solen i snön och nya smultronställen väntade.

NORDENS MEST SÅLDA SKOTERPULKOR!

Flaggskeppet med luftfjädring

BRÄNNAPULKAN ROYAL AIR:

Marknadens bredaste pulka, ny kaross till Royal, 105 cm invändigt och bäddbar. Luftfjädrad.

073-801 19 66

WWW.BRANNAPULKAN.NU

BRÄNNAPULKAN FINNS SOM COMFORT, ROYAL OCH FLEX SYSTEMET

BRÄNNAPULKAN "FLEX"-SYSTEM:

Ny serie skoterpulkor. Samma underrede kan med ett enkelt handgrepp växlas om mellan en extra rymlig packpulka, en flak-kälke och en hundtransport pulka!

BRÄNNAPULKAN COMFORT:

Bränna Fritids marknads-ledande skoterpulka med baljan upphängd på 5 gummikuddar mot chassit som är stötdämpat, tillsammans med ledat skidsystem ger det dig en ny upplevelse - maximal komfort!

Alla återförsäljare:

MASKIN O FRITID ARVIDSJAUR 0960-10770
DAHLINS MOTOR BOLLSTABRUK 0612-21188
HARALDS BÅTAR BORLÄNGE 0243-13019
TORDS MOTORSERVICE BODEN 0921-470290
ÅKES MOTOR DELSBO 0653-10605
MOTOR O FRITID FUNÄSDALEN 0684-29450
HANS ERIKSSON AB FRÖVI 0581-31095
LINGVALLS MOTOR GÄVLE 026-517541
YAMAHAHALLEN GÄLLIVARE 0970-10156
XYZ HUDDIKSVALL 0650-543434
JOCKES SKOTER O MOTOR HEBY 0224-34221
SKIDOO LYNXHALLEN IDRE 0253-20105
MATTISUDDENS MOTOR JOKKMOKK 073-8192762
KALIX MASKIN KALIX 0923-12290
POLARMASKIN KIRUNA 0980-80800
SPEEDSHOP KROKOM 0640-61800
ABRIS SJÖ O SNÖ LEKSAND 0247-34632
KALIX MASKIN LULEÅ 0920-88466
BR. SUNDSTRÖMS LAISVALL 0961-20044
YAMAHACENTER LULEÅ 0920-18585
GÖRANS MOTOR MORA 0250-10177
YTTEROCKE PROD. MATTMAR 0640-45117
CU:S FRITID NORDMALING 070-3213004
BIRGERSSONS BENSIN OFFERDAL 0640-32149
BIL LAGET PITEÅ 0911-18010
FORDONSSYSTEM STOCKHOLM 0733-716369
JOESTRÖMS BIL O MEK STORUMAN 0951-10075
LJUNGBERGS MOTOR SVEG 0680-10360
OLLANDERS VULK STRÖMSUND 0670-611015
PN MOTOR STRÖMSUND 0670-10000
SERVICE CENTER SOLLEFTEÅ 0620-12432
YAMAHACENTER SKELLEFTEÅ 0910-714420
JOESTRÖMS BIL O MEK TÄRNABY 0954-34031
YAMAHACENTER UMEÅ 090-148400
AB NIAN ÄLVSBYN 0929-20105
DAHLBOMS BIL ÄLANDSBRO 0611-61090
SNOF AB ÖVERTÅRNEÅ 070-3444446
YAMAHACENTER ÖSTERSUND 063-510147
Ö-VIKS MARINA ÖRNSKÖLDSVIK 0660-58270

PERFORMANCE DEFINED

Att sammanfatta KLIM's dominerande linje av fodrade skoterställ för ultra-kallt-väder är inte lätt. Tack och lov finns nya Keweenaw Parka från KLIM för att bevisa det, med sitt avancerat 3M™ Thinsulate™ foder under det starka skalet av KLIM's GORE-TEX®.

Keweenaw är helt enkelt den mest avancerade jackan på snö! Om du behöver skydd från de mest extrema och kalla väderförhållanden, vill synas och kräver högsta kvalitet, är det här din nästa jacka.

KEWEENAW PARKA

KEEWENAW BIB

WITH THE HIGH-TECH FUNCTIONALITY OF

GUARANTEED TO KEEP YOU DRY GORE-TEX

Klim

www.KLIM.com

© KLIM® 2013

Koppla boggin själv

ARC-n är ett kit som monteras i boggien vilket gör att du under färd med ett manöverhandtag på vänster sida av styret kan med hjälp av tummen koppla och okoppla den bakre boggiefjädringen som du själv önskar! Nästan alla lössnömaskiner kommer idag med en okopplad boggie och detta föredrar nästan alla åkare som kör i väldigt brant eller teknisk terräng, men då man vill åka rakt upp eller vid stora fall så vill man kanske ha boggien kopplad för att hålla framändan nere. En speciellt anpassad Fox Kashima-coatad RP23-dämpare tillsammans med lite andra prylar ingår i kitet som är komplett för att installera ARC-n på din maskin. För mer information om ARC-n gå in på www.SnoPerformance.se

Du vet väl om att OFT-racing numera innehar hastighetsrekordet på vatten med snöskoter? Nu vet du det i alla fall. Och nu får du precis reda på att de kört 170,59 kilometer i timmen vilket är en väldigt imponerande siffra. Det förra rekordet låg på 164,9 km/h, men detta är nu glömt för länge sedan. Naturligtvis så användes en Nytro Turbo för ändamålet då alla vet att hästkrafter är fartens bästa än.

Mission Google

Nya Mission Goggles, en kvalitetsgoggle för en överkomlig summa. Dubbelglas, reptålig yta, silikonsträngar på bandet, förberedda för tear off, UV-skyddande, och riktigt snygga. Pris 690 NOK/SEK kolla med din handlare

ROLLEI S-50 WIFI

Helt ny actioncam från Rollei i samarbete med Nitro Circus. Fullmatad med allt du kan tänkas behöva för att filma och fota allt mellan himmel och hav. 14 megapixel, Full HD upplösning, stötskyddad, vattentät ner till 60 meter och kompatibel med iOS och Android. Finns i tre olika versioner; Nitro, Outdoor och Standard Edition. Kompatibel med iOS och Android. Editeringsprogramvara Video Studio X6 från Corel ingår!
ROLLEI S-50 från 3050,-
Kontakta din närmaste återförsäljare
Distribueras av DBC-Sweden

Se till att synas

Det klart att man ska ha en ficklampa/nödlampa med sig när man åker snöskoter, både för att se och synas! Lagom till jul introducerar KALA AB ficklampan som borde finnas i varje snöskoteråkares innerficka. Ficklampan är bara 10 cm lång och har funktioner som betydligt större ficklampor saknar. Den har två olika ljusstyrkor, varav den starkaste är på hela 30 lumen med en räckvidd på 15 meter. I en nödsituation är det enkelt att förvandla lampan från ficklampa till varningsblink: Skruva och dra fram det orangefärgade glaset, knäpp på blinkfunktionen och placera lampan stabilt på biltaket med hjälp av den inbyggda magneten. Vips finns en varningssignal ingen kan missa och som lär uppmärksammas mer än en triangel och vanliga blinkers. Rekommenderat cirkapris är 129: - kronor inkl. moms. Kolla närmare och beställ på www.kala.se

Världens främsta snöskoteråkare till Skellefteå

Lördagen den 8 mars 2014 kommer VM i skotercross att arrangeras på Vitberget i centrala Skellefteå. Det är första gången ett VM i motorsport hålls i övre Norrland och helgen kommer att bjuda på snöskoteråkning i världsklass och en rad spännande kringaktiviteter. I veckan stod det klart att en av deltävlingarna i 2014 Snowcross World Championship kommer att hållas i Skellefteå. Nytt är att tävlingen, som kommer att locka närmare 70 av världens främsta snöskoteråkare, för första gången kommer att innehålla en damklass med World Cup-status. Skoter-VM arrangeras av SMS, Skellefteå Motorsällskap. ”Det är väldigt hedrande och roligt att få stå bakom tävlingen. Det kommer att bli en magisk skoterhelg.”, säger Tom Verta, ordförande i Skellefteå Motorsällskap.

Tävlingarna körs på Vitberget som ligger på gångavstånd från centrum. De startar klockan 9 på lördagsmorgonen och kommer att omgärdas av en rad spännande kringaktiviteter, både på Vitberget och i centrala stan. Redan på fredagen inleds helgen med Skoter & Tillbehörsmässa på Möjligheternas torg i Skellefteå och på kvällen kommer det att köras Snow Jam med snöskoterdragracing på Vitberget. Det följs av ett After race party med livemusik, mat och dryck. På lördagen fortsätter skotermässan på Vitberget där det också kommer att finnas ett område för barnen med bland annat ansiktsmålning och en spännande spöktunnel. ”Skoter VM är ett fantastiskt evenemang som kommer att engagera hela Skellefteå. Att det körs på Vitberget, i de centrala delarna av Skellefteå, innebär att det kommer att vimla av besökare och motorintresserade, både på arenan och i stan. Det är ett gyllene tillfälle för motorentusiaster i hela Sverige”, säger Emma Dahlgren som är med i ledningsgruppen för Skoter VM. Mer information om VM hittar man på www.skotervm.se och www.worldsnowcross.com

När män älskar män

Ingenting är så fint som när män visar känslor. Hatten av för dessa gossar som verkligen ser ut att trivas på sin snöskoter. Den främre av killarna lystrar till namnet Moskulan och ser verkligen lycklig ut i denna stund. Om det är för att han får köra, eller för att han just blir körd, förtäljer inte historien. Ingen är gladare än vi i alla fall och vi önskar dom lycka till på framtida äventyr på snöskotern. Kör hårt.

Kanske just du också vill jävlas med en kompis? Se till att vi genast får de allra bästa bilderna skickade till oss med en historia. Gärna överdriven och lite vinklad. Maila till: björn@snowrider.se

MULTISTARTER

Om du någonsin befunnit dig strandsatt vid stugan, eller ännu värre ute på fjället, så kommer denna nya produkten från Safedriving AB spara dig en hel del huvudvärk. Detta är en av världens minsta starthjälp och strömförsörjare/laddare.

Multistartern är så kraftfull att den startar din bil, snöskoter, motorcykel och ATV. Startar bensinmotorer upp till 3.2L slagvolym och detta kan upprepas ett flertal gånger. En fulladdad starthjälp har en kapacitet på ca 20 starter. Samtidigt kan den användas till att ladda upp din laptop, mobiltelefon, iPad, iPhone, iPod, GPS, digitalkamera samt en rad andra elektriska apparater. Multistartern laddas antingen med medföljande 220 / 12 v laddare eller i cigarettuttaget. Du hittar den hos www.safedriving.se till ett pris av 1 695 kronor.

Bret Rasmussen - Omflyttningskit

Styrstångs-kitet framtaget i samarbete med Bret Rasmussen flyttar fram styrstången 2" på en Ski-Doo Summit XM. Den nya positionen placerar styrstången i en mer vertikal position för mer korrekt styrergonomi. De nya infästningarna är frästa i Billet. Hållbara Nyloil bussningar för perfekt passform för styrstången. Extremt stark 4130 Chromoly styrstång med pivotpinne i övre ändan och förstärkt bottenplatta. För mer information gå in på www.SnoPerformance.se

Snöskoterhjälte får egen Red Bull-burk

Tidigare har internationella idrottstjärnor som F1-världsmästaren Sebastian Vettel och fotbollsikonen Thierry Henry ärats med en egen burkdesign. Nu förevigas trefaldige X-Gamesmedaljören Daniel Bodin från Malung på en miljon burkar Red Bull Energidryck.

De specialdesignade burkarna med snöskoterproffset Daniel Bodin på säljs som Red Bull Energy Drink i storleken 355 ml. Serien är framtagen för den svenska marknaden och de första produkterna ska nu finnas hos livsmedels- och servicebutiker runt om i landet.

Burkarna är också kopplade till en butikskampanj där konsumenter via webb och sociala mediekanaler kan bidra med inspirerande innehållsförslag till framtida videoklipp med actionsporthjälten. Den bästa idén belönas med en oförglömlig upplevelsedag ihop med Daniel Bodin.

Mountain Lodge El Tigré M6000 Special

Team Yngvessons Edition

Bygger inte tillverkaren det man vill ha, så får man helt enkelt hjälpa dom på traven!

Text: Björn Fristrom
Bild: Wesslan & Håkan Jonsson

Wesslan eller Anders Westlin som han en gång för jättelängesen blev döpt till är inte mannen som man skrämmer så lätt då han inte verkar banga för någonting. Till vardags driver han (tillsammans med Ingela Danielsson) sedan i vintras det fashionabla och otroligt trevliga Marsfjäll Mountain Lodge i Saxnäs vilket de flesta av oss nog hade tänkt till några extra gånger innan man hade vågat göra. Han åker naturligtvis extremt mycket skoter och blev därför ganska besviken när han såg att Arctics nya trevliga ZR 6000 El Tigré med C Tec 2-motorn inte skulle komma i längre format än fjuttiga 129 tum. Bra för led, men sämre för Saxnäs bottenlösa snö och vidsträckta vidder.

Fullängd

Bra karl reder sig själv naturligtvis så började tankeprocessen i Wesslans hjärna. I samma veva som han beställt en El Tigré 6000 så beställde han också en M8000 153 tummare med följande plan, håll i er nu och häng med i denna mans sjuka tankebanor. Så här tänkte Wesslan. "–Vi tar och bygger om M8000 till den fullängdsversion den ska vara enligt mig. Det vill säga 162 tum. Vi tar sedan alla överblivna grejer och stoppar på dom på El Tigrén så att den blir 153 tum. Oj vad enkelt". 108 timmar senare står här en körfärdig 153 tums unik El Tigrè M6000. För att detta skulle gå i lås från första början så kontaktade Wesslan ganska omgående Yngvessons Maskin som i sin tur kontakta generalagenten som visade ett ganska svalt intresse för detta bygge, men skam den som ger sig.

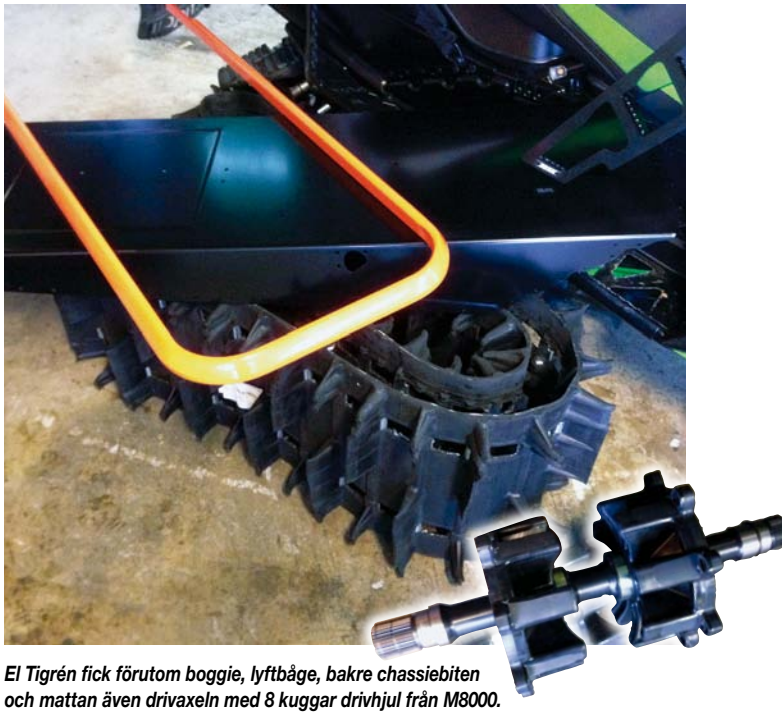
Nya tag

Wesslan lät det hela bero några månader men när rimfrosten började uppenbara sig i slutet av augusti uppe i Marsfjäll så tog han tag i det hela igen. Det föll sig ganska naturligt att höra av sig till Micke Yngvesson , LB Intressenter & Mattias Bergqvist för att ventilera sina ideér. Planen drogs igenom och de bestämde att de skulle invänta skoterns dag för att lägga vantarna på 1 flong ny maskin och Arctic Cat`s demo El Tigre efter denna helg innan arbetet kunde börja. Efter att Wesslan varit på skotermässan i Rovaniemi svängde han förbi Yngvessons maskin och hämtade upp maskinerna innan han fortsatte ner till Mattias Bergqvists garage för att påbörja detta mastodontprojekt. Som av en händelse råkar det vara så att huvudlagret för Arctic Cats reservdelar ligger hos Yngvessons Maskin i Storuman vil-

Wesslan, mannen med tusen ideér tänkte till lite extra och kom på att man kunde göra en kort längre samtidigt som den långa kunde bli ännu längre. Hängde ni med? Inte vi heller.

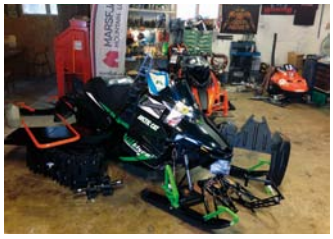
Så gott som alla prylar som användes till förlängningen är Arctic Cat original om man bortser från dekalkittet och fotstegen.

Alla nitförband limmades med karosserilim när hela härligheten skulle ihop igen. Fotsteg från RSI kostar en sisådär 2000 bagis.



El Tigrén fick förutom boggie, lyftbåge, bakre chassiebiten och mattan även drivaxeln med 8 kuggar drivhjul från M8000.

Med tungan rätt i munnen måttar Mr Evil Mattias Bergqvist in den bakre 153 tumschassiebiten på El Tigrén.



Här står de båda våldtagna maskinerna och undrar vad det är som händer. Inget speciellt tycker Wesslan som har en förvriden verklighetsuppfattning.

Kärt barn har långa namn, också denna. Vad sägs om Arctic Cat El Tigré M6000 Team Yngvessons Edition.

Ja, jag lovar, jag är på väg hem. Jag kommer snart älskling. Nä vaddå, jag har inte sågat isär nya skotrarna, vem påstår det?

Utseendet är allt som det heter i Hollywood. Så också i Marsfjäll. En sak är säker och det är att Hilex reklam i Vilhelmina kan sin sak och är killarna att vända sig till när man vill ha nåt unikt.

Det tog Wesslan ett bra tag innan han tog mod till sig och började kapa båda nyskotrarna. Det gäller att köra linan ut och inte ge upp i just detta läge.

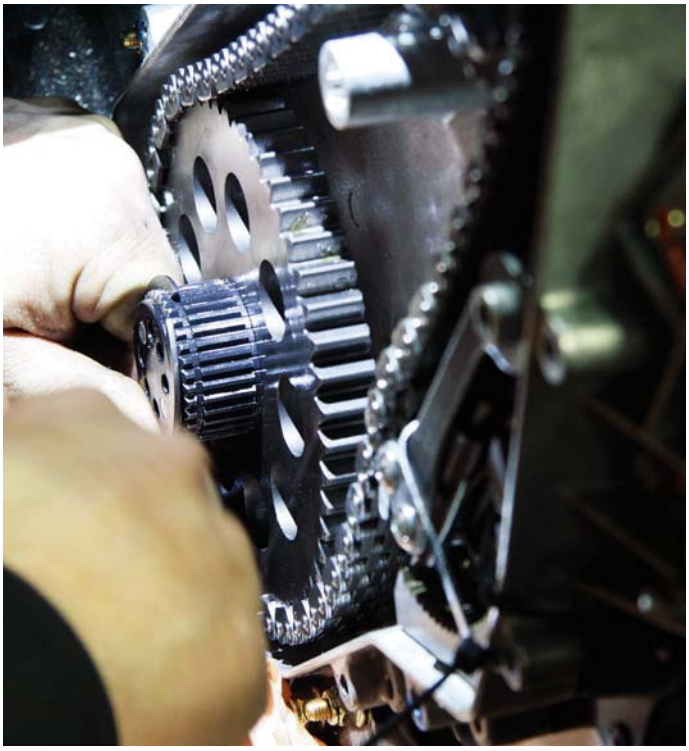
Framvagnen är från El Tigrén men är numera kortad så att den mäter 89 centimeter mellan styrstålen på skidorna.

Denna extremt glada figur heter Stefan Sjödin och kör bajs/slam bilen i vilhelmina eller så sitter han på soptippen och kikar på kråkorna. Din lyckliga jävel, du lever drömmen.

Som sagt. Det krävs sin man att sätta kapen i en maskin som gått exakt 0 mil.

En 153 tum lång boggi kan kännas för kort på en 8000-maskin men samtidigt helt perfekt på en 6000.

Numera så stoltserar M6000 med en 19/50 drevning så att den orkar dra runt den lite stöddigare mattan.



ket gör det hela lite enklare när man drar igång ett sånt här projekt.

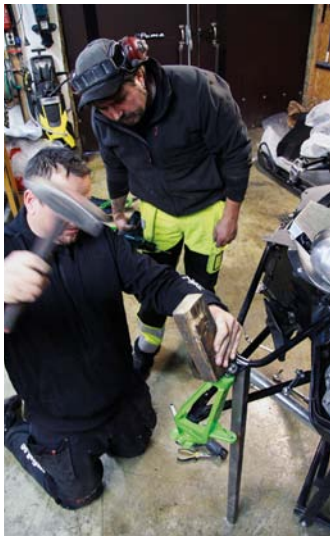
Ingen återvändo

Nu fanns det ingen återvändo och Wesslan satt en bra stund bredvid sin El Tigré och pratade snällt med den med en kaffe kopp i handen för att lugna nerverna. De hade i förväg tillsammans med Micke Yngvesson på Yngvessons Maskin sett till att de hade alla delar de behövde för operationen. –Sen var det liksom bara att sätta igång. Det tog cirka sex timmar att strippa av El Tigrén från allt som skulle bort. Snacka om att det tog emot att slipa av nitar här och var för att få bort de oönskade delarna, minns Wesslan. El Tigrén plockades ner och var sedan redo att bli lite längre. Det var samtidigt hög tid att börja klä av den nya M8000 153:an som stod bredvid och säkert kände sig ganska nervös. –Nej det var lugnt. Jag snackade med M8000 och talade om vad vi skulle göra så jag tror att det kändes ganska lugnt för honom i slutändan, säger en allvarlig Wessla.

Kortad av Mattias

Lite enkelt och snabbt så kan vi förklara att det hela gick till som följer. M8000 rånades på drivaxeln med 8 kuggars drivhjul, matta, och komplett boggie, samt bakre delen av chassit. I samma veva beställdes 162 tums dito till M8000 maskinen, men det är en annan historia. Vi fortsätter med El Tigréns förvandling till M6000. –A-armarna kortades av Mattias Bergqvist så att de numera mäter 89 centimeter mellan styrstålen på skidorna vilket blev fantastiskt bra och perfekt för den här maskinen. Drivaxelns position

Stötfångaren fram är den nya ProCross bumper 6639-291 svart Finns ju även i färgerna aluminium,grön vit & orange



Inget garage är komplett utan en slägga och en gubbe som vet hur man hanterar den.

Inget är så magiskt oavsett fordon som första provturen efter att man har haft den nerriven i molekyler.

Inte så mycket att orda om. Skitsnygg och precis som Wesslan vill ha den. Hatten av till hela gänget.

är samma på El Tigrén och M8000, men boggin fick vi flytta så att positionen skulle motsvara original dito på M6000. Vi mätte och mätte och fick till det jäkligt bra säger Wesslan utan att alls låta skrytsam. I samma veva så kapades original fotsteg bort och ersattes med en värre och bättre variant från RSI. Alla nitförband kompletterades med karosserilim för att vi verkligen skulle vara helt säkra på att maskinen skulle sitta ihop, skrattar Wesslan. Och resten är historia. Efter lite drygt 100 timmars slit satt äntligen maskinen ihop och kunde provköras lite smått utanför garaget för att kontrollera att allting verkade lira skapligt. Och varför skulle det inte gör det förresten. Allt är ju Arctic Cat original förutom fotstegen och dekalsettet som Mattias Grönlund från Hilex Reklam i Vilhelmina designade. Klart det lirar och konceptet är ju helrätt. Så helrätt att Arctic Cat själva verkar ha fattat galoppen och därför släppte denna modell i USA så sent som lagom till Hödagarna i USA. Men vem bryr sig. Det här är världens första och fränaste El Tigré M 6000 som är helt unik och numera bor i Marsfjäll. Och dit kan du åka för att få provköra den. Men innan vintern så är det nog bäst att Wesslan lägger på en extra rem. Nu är det ju hög tid att få ihop den nya M8000 162:arn också. Bara att bita ihop och in i verkstan igen. Sug på den du.

Extra stort tack till dom som är med och sponsrar detta är: KGK motor, Yngvessons Maskin, LB Intressenter, Marfjäll Mountain Lodge, Hilex Reklam,

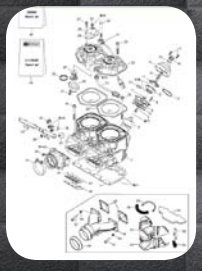
Vi vill också rikta ett special thanx to: Mattias Bergqvist (Mr Evil), Stefan Sjödin, Håkan Jonsson på Foto, Wilhelmina Billackering, Stefan på sledparts.se TACK!!!

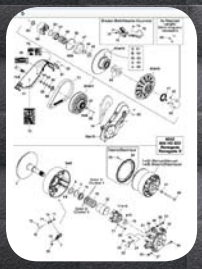
MOTOR HUSET®

Gilla oss på facebook

ORIGINALDELAR OCH TILLBEHÖR

KÖPER DU SÅ KLART HOS OSS PÅ MOTORHUSET





ski-doo®

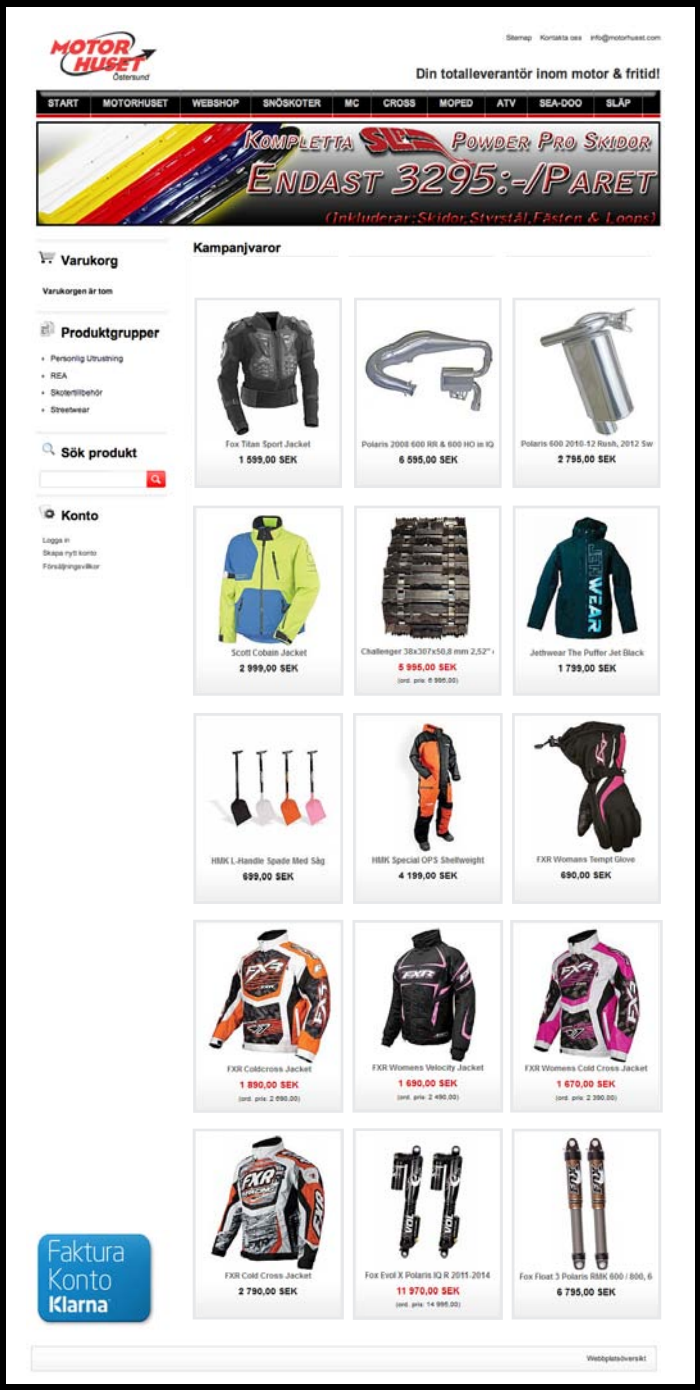
BRP

POLARIS®

SPRÄNGSKISSER OCH ARTIKELNUMMER HITTAR DU PÅ HEMSIDAN

WEBSHOP

BESÖK VÅRAN NYA WEBSHOP DÄR DU HITTAR ETT STORT UTBUD MED VAROR OCH ERBJUDANDEN



www.motorhuset.com

Butik och verkstad Odenskogsvägen 35, 831 48 ÖSTERSUND Tfn: 063-57 00 20

Julklappstips

God Jul God Jul God Jul God Jul God Jul God Jul God Jul God Jul God Ju

Bolt Riding

Det är klart du ska ha ett par nya BOLT goggles inför säsongen! Toppmodellen Crows Top har A.V.S. Ariete Ventilation System för att hålla imman borta, extra bred dubbelfoam med fleece ytterst för att sitta skönt och en dubbelventilerad spegellins. Glasögonbandet är såklart vävd med silikoninlägg för att hålla den på plats på hjälmen. Halvmask ingår. De du. BOLT goggles från 494,- Distribueras av DBC-Sweden men finns säkert hos din närmaste handlare

X1 Carbon

Kolla in nya FXR X1 Carbon som är en riktig 2014-Nyhet, FXR lanserer nu den lättaste hjälmen någonsin i sitt program. Från 980 Gram!!! Tre olika skalstorlekar, bra ventilering, tvättbar inredning, näs-skydd, tillbehör som olika sorters kindkuddar finns. Helt klart värd att titta lite närmare på. En riktig värsting. Priset är 3990.- SEK & NOK.

Knox Armour

Knox Techstyle Winter Glove är en vattentät handske som utrustats med Scaphoid Protection System (SPS). Detta betyder att handsken har två plastförstärkningar som ska se till att man inte bryter något i handen då de glider på underlaget vid en vurpa. Tillverkade i Nylon och skin samt isolerade med Thinsulate. Finns i storlekarna S-XXL hos närmaste återförsäljare.

Futuristiska jackor från Helly Hansen

Mission Jacket är för honom och har utvecklats för utmanande och tuffa förhållanden, och dess vattentäta material som andas med PrimaLoft®-isolering ger dig skydd medan du kör upp ett nytt spår. Vattentätt Helly Tech® Professional 2L-material med mekanisk stretch i kombination med H2FLOW™-systemet ger dig märkbart bättre komfort och håller dig varm. Finns i Clementine, Ice Blue och Black. Rek pris: 4.000 SEK.

W Panorama Jacket för henne har designats så att du ska känna dig snygg och på topp i alla typer av väder uppe på fjället, och den har en feminin, figurnära, vattentät och isolerad konstruktion som andas. Jackan håller snön ute genom Helly Tech® Performancematerialet och du håller dig varm tack vare PrimaLoft®-isoleringen. Finns i White, Ice Blue och Ebony. Rek pris: 6.000 kronor.

Styrhöjare från Snell

Har du varit Snell i år? Klart du har då är det bara att gå in på www.sledstore.se och köpa en trevlig styrhöjare från Snell åt dig själv. Justerbara från 10-15 och 14-21 centimeter finns i lager. 799 spänn får du punga ut för dessa, men så slipper du ju också stå med krökt rygg i vinter. Sledstore har för övrigt ett grymt stort utbud på sin sida, helt klart värt ett besök. God jul till dig själv.

Vilda Victoria

Här får du 20% rabatt med webbkod Snowrider och möjlighet att vinna ett presentkort på 1000:- med motivering "skriv det bästa citatet du vill ha på ditt smycke". Skicka ditt citat till info@vilda-victoria.com. senast 31 december 2013. Snygga exklusiva smycken med dubbelkedja till fru/sambo 1.795:- Smycke till dottern 895:-. Mini-idbrickor med månadssten 1295:-, sten 119:-. Fler smycken hittar man på www.vildavictoria.com

NEW MISSION SUIT

MISSION JACKET
BLUE/BLACK

MISSION JACKET
RED VOLT

MISSION PANT
RED VOLT

X-1 CARBON HELMET
FROM 980 GRAMS

TACTIC BOA H3 FOCUS
BLACK/WHITE

TRANSFER GLOVE
BLACK

Här köper du dina FXR-kläder!, Arvidsjaur: NTC, Boden: Sixten Nilssons, Bollstabruk: Dahlins Motor, Funäsdalen: Motor & Fritid, Föllinge: Mats Skoter, Gäddede: SGT, Gällivare: Däcklagret, Järbo: Bohlins, Järvsjö: Järvsö Cykel & Motor, Kalix: Kalix Skoter & MC, Kiruna: TT Trading, Leksand: Abris Sjö & Snö. Luleå: Heds Motor, Mora: Abris Sjö & Snö, Piteå: Bil-Laget, Sälen: Statoil Leonarden, Särna: Abris Sjö & Snö, Skellefteå: E-Son, Strömsund: PN Motor, Sunne: Bjälverud Yamaha, Umeå: Automek, Vilhelmina: Däck & Maskin, Östersund: Motorhuset, Åsarna: Åsarna Skoterservice

Se hela FXR's sortiment på www.fxrracing.com
Vill du bli auktoriserad FXR-återförsäljare, kontakta: jorn@fxrracing.com

FXR MOUNTAIN

CanonBallRun Winter Ga

SÄLEN 2014

Alla slags äldre skotrar är välkomna och vi föredrar att alla startande har hjälm.

Upplevelsen man bara inte kan vara utan.

Förra året drog vi ihop ett gäng galningar och gjorde en trevlig veteranskotertur från redaktionen här i Stenis till Orsa Hotell. Vi tänkte att det var läge att göra en liknande resa i år igen men då med slutdestinationen Skotercenter i Transtrand. Vad är då CanonBallRun eller CBR som vi lite mer invigda kallar det? 8 februari är datumet som gäller. Detta är ett evenemang som vi först genomförde för drygt tio år sedan, då på moped. Mopedåkningen har vi fortsatt med under höstarna men skoteråkningen tillkom förra vintern. Vi startade då i Stenis för att åka i kringelkrokar i moraskogarna för diverse lekar innan vi landade i Orsa med övernattning och kalas. Ett minst sagt uppskattat evenemang som vi nu försöker utveckla till någonting roligare och bättre. Vi kan klargöra en sak direkt. CBR är ingen tävling. Detta är en utflykt för människor som gillar veteranskotrar av alla de slag och som inte är rädda för att använda sina maskiner. I år innebär CBR att vi ska ta oss cirka 10 mil innan vi gör kväller och avslutar dagen i Transtrand straxt utanför Sälen och intar en trevlig middag med tillhörande musikstund och diverse dryck.

Hur går det till?

CBR fungerar som följer. Man anmäler ett lag. Varje lag består av två personer som i sin tur har varsin skoter. Det vill säga, ett lag består av två skotrar och två personer. Det finns olika klasser att anmäla sig i och bäst är ju att man då väljer matchande skotrar. Snabbaste eller nyaste maskinen bestämmer klassen. Mer om klassindelningen längre fram. Varje lag ska ta sig hela vägen från start till mål. Det betyder att båda förarna och maskinerna ska ta sig till slutmålet för att räknas som att ni slutfört denna tur. Bogsering tillåtet. Vi kommer på vägen upp till Transtrand göra en del manöverprov och andra lekar med våra maskiner innan vi ger upp för dagen. Det primära målet är att vi ska ta oss de tio milen utan att lämna någon. Bärgningsskoter finnes. Dagen efter får man ta sig hem på valfritt sätt. Antingen så har ni i förväg fixat upp bil och släp eller hämtning alternativt att ni kör hem igen.

Vad ingår och vad kostar det?

I CBR Sälen 2014 ingår startavgiften, lunch på lördagen, samt trerätters middag och del i dubbelrum på Skotercenter. På söndagen serveras frukost som ingår i priset. Du kommer alltså kunna deltaga, äta och sova för den nätta summan av 1000:-/person. Varje lag om två personer betalar alltså 2000:- och då ingår allt som jag nämnde ovan.

mes

Ni som anmäler er får mer utförlig information om detta arrangemang senare.

Vi vill att du kommer med en trevlig maskin som låter lite och är laglig.

Det mest märkliga fordon och konstallationer anmälde sig till förra årets CBR. Visst kan vi ha överseende med antalet medlemmar i teamet. Visst kan fyra stycken vara med i ett team om dom sitter i en tidsenlig pulka.

Lunch serveras i skogen. På kvällningen blir det trerätters middag.

Dryga 10 mil kommer vi att avverka under dagen så det gäller att ni har ordning på grejerna.

Sista anmälningsdag 15 januari 2014

CBR Sälen 2014

Svar på de vanligaste frågorna

#1 OBS åldersgräns 18 år.

#2 Start/Avgång Stenis Lördagen den 8 februari 2014 kl 09,00. Samling 07,30.

#3 Vi ska köra ca 10 mil på skoterled med slutdestination Skotercenter Transtrand där vi äter, festar och sover över. Vi kommer på vägen dit ha en del tidskörningar, övningar mm. Lunch serveras på vägen.

#4 Ha i åtanke att alla skotrar som passar i detta evenemang också passar in i någon av SnowRider Hillcross alla klasser till våren.

#5 Klasserna körs i lag. Två förare, två skotrar. Nyaste och snabbaste maskinen bestämmer klass.

#6 Din skoter ska ha försäkring och lysen samt vara i sådant skick att den är laglig att framföra på skoterled.

#7 Förarbevis eller lämpligt körkort är obligatoriskt.

#7 Pris för denna eminenta tillställning? 1000:- per person.

#8 JA alla ska ha hjälm.

Klasser:

Klass #1

-70 tal STOCK

Standardmaskiner från det glada -60 och 70-talet! Alltså, maskiner fram till 1979. Klassen ämnad för originalmaskiner.

Klass #2

-70 tal Pro-Mod. Alltså, maskiner fram till 1979.

Klassen ämnad för icke originalmaskiner. Enda regeln som finns är att själva maskinen inte får vara nyare än 1979 års modell. Den ska visuellt se ut som en standardmaskin, samt ha bladfjädring fram. Allt annat är fritt.

Klass #3

80-tal stock

Standardmaskiner från det glada 80-talet! Alltså, maskiner fram till 1989.

Klassen ämnad för originalmaskiner, alla 80-talsmaskiner är tillåtna. Exempelvis SRV, Phazer, Indy.

Klass #4

-80 tal Pro-Mod. Alltså, maskiner fram till 1989.

Klassen ämnad för icke originalmaskiner. Enda regeln som finns är att själva maskinen inte får vara nyare än 1989 års modell. Allt annat är fritt.

Klass #5

Bredband. Alla slags maskiner med band bredare än 49 centimeter. Alla årsmodeller tillåtna.

Kom ihåg att.

Fusk inte är fusk förrän du blir påkommen.

Hur anmäler jag mig?

Skicka ett mail till **pren@snowrider.se** och anmäl dig. Ange **”canonballrun 2014”** i ämnesraden på mailet.

Vi vill ha reda på följande:

1. Namn på teamet:
2. Klass:
3. Namn, mail & telefonnummer på er båda i teamet:
4. Skotermärke och modell:

Ofullständiga uppgifter medför att din anmälan inte kan registreras

Utbilda dig

Att ha lämplig utbildning för att klara en uppgift är viktigt. Även för skoteråkare!

Text: Björn Foto: Klockis

Att förkovra sig är alltid av godo oavsett om man tror man vet allt om ämnet. Man kan alltid snappa upp någonting och lära sig mer om ett ämne man redan har koll på. Att köra snöskoter är en konst i sig, men för att göra detta behöver man en del kunskaper förutom själva körandet. Idag behöver man ett särskilt förarbevis om man ska köra snöskoter. Du får också köra snöskoter lagligt om du har ett traktorkort eller vanligt körkort för bil utfärdat första gången före 1 januari 2000.

Vad får man lära sig under en förarbeviskurs?

När du tar ett förarbevis för snöskoter så kommer du få lära det mesta om de regler som rör dig som skoteråkare. Du kommer också få dig en rejäl dos av vett och etikett. Det vill säga hur du ska bete dig i olika situationer, hur snöskotern fungerar och lite saker som är bra att tänka på.

När får jag ta ett förarbevis?

Enligt svensk lag så ska du vara 16 år fyllda för att göra förarbevisutbildningen och sedermera köra snöskoter när du har skoterkortet i handen. Du får däremot börja övningsköra med en godkänd utbildare när du fyllt 15 år och 9 månader. Hur blir man då en godkänd utbildare?

När får jag köra utan förarbevis?

Har du inget förarbevis eller körkort utfärdat första gången före 1 januari år 2000 så finns det en enda möjlighet att åka snöskoter utan körkort. Du ser till att hyra dig en plats på en maskin i ett skotersafari och på så sätt uppleva den svenska vildmarken. Kanske inte så upphetsande, men ändå en möjlighet att prova på det där med skoteråkning, lagligt.

Hur är det nu då?

Hur fungerar det hela nu då det gäller att köra snöskoter på sitt bilkörkort. Jag citerar från körkortsportalen. "Om du ska köra snöskoter behöver du ett särskilt förarbevis. Du får också köra snöskoter om du har ett körkort eller traktorkort utfärdat första gången före 1 januari 2000." Det är alltså det första utfärdandet som gäller och har du först tagit ditt körkort före 1 januari 2000 är det detta datum som gäller oavsett om du blivit av med körkortet efter det. Så var inte regelverket förut och jag vet folk som bara fått halva ersättningen för snöskotern när den blivit krockad för att de inte hade giltigt körkort då de blivit av med detta under en kortare tid efter 1 januari 2000.

Ska jag ta ett förarbevis?

Du har ett körkort utfärdat före 1 januari 2000. Du har inte kört så mycket snöskoter. Ska du ta ett förarbevis? Klart du ska. Rent regelmässigt får du ju köra snöskoter ändå men visst kan det väl vara trevligt att bli uppdaterad om vad som gäller för dig som framför en snöskoter i fjällvärlden. Att få tips och råd om i princip allting vad det gäller denna företeelse är ju bara av godo. Det är klart du ska anmäla dig till en förarbeviskurs nära dig så snart du kan.

Var hittar jag en utbildare?

För att ta reda på var det finns utbildare i just ditt område så är det läge att gå in på www.Korkortsportalen.se.

För det är klart du ska utbilda dig.

Julklappstips

God Jul God Jul God Jul God Jul God Jul God Jul God Jul God Jul God Ju

Icebreaker lager-på-lager

Merinoulltillverkaren Icebreaker skapar alltid kollektioner med ett helhetstänk där de olika plaggen går att kombinera med varandra på ett optimalt sätt. Plaggen är tillverkade i merionoull och designade så att de går att kombinera lager på lager utan att sömmarna hamnar på samma ställe vilket kan skava. Viento Jacket för dam är en lätt och vattenavvisande utomhusjacka med brilliant soft-shell konstruktion. Jackan består av tre lager; ett innerlager av merinoull som nära och behagligt värmer kroppen, sedan ett vindtätt mellanlager med utmärkt luftcirkulation och slutligen ett vattenavvisande ytterlager. Viento Jacket finns även med skyddande huva - Viento Hood. Finns i färgerna lila och svart. Finns även som herrmodellen Stealth. Dammodellen Viento Hood kostar 2.799:- och Viento Jacket 2.599:-

Klä dig rätt och varmt

Underkläder av Merinoull är minst sagt varmt samtidigt som de är lukt- och klibbfria. Kolla in den snygga kollektionen från Icebreaker som verkligen skulle passa på din snöskoteråkande fru. Hoppas jag i alla fall. Icebreaker har allt från Hotpants, toppar, leggings och sportbh:s som ser till att förhoppningsvis grejerna håller sig på plats. Titta närmare på www.icebreaker.com

Tucker Hibbert prylar

Tucker Hibberts nya prylar för 2014 finns nu att köpa online. Med tillägg av åtta nya saker, finns det nu över 25 märkesvaror för fans i alla åldrar att välja mellan. Några av de nya sakerna är #68 nyckelring, nydesignade tröjor för både vuxna och barn, haklapp och kepsar. Tuckers saker finns tillgängliga både online och vid varje ISOC National Snocross tävling. Hans onlinebutik erbjuder leverans samma dag till kunder i USA, Kanada, Danmark, Finland, Island, Norge, Sverige och Storbritannien. Man hittar butiken på tuckerstore.mybigcommerce.com

BILLET X

Har du varit elak i år? Då finns det ett bra sätt att bli förlåten på. Alla behöver minst en julklapp från Billet X. Svensktillverkade kvalitetsprylar i cnc-fräst aluminium gör vem som helst glad, det kan du lita på. Det är faktiskt bara att lomma in till närmaste handlare eller gå in på www.billetx.com för att kolla närmare på vad som finns till just din eller gubben eller tantens eller sonens eller dotterns maskin. Oavsett vad du hittar så vet vi att just du kommer att bli makalöst populär när du gett bort ett lastrack, boggihjul eller en styrhöjare till en god vän eller familjemedlem. Alltså, www.billetx.com, glöm inte det!

High Five

Glöm stelfrusna händer! Fives helt nya HG-1 handske är försedd med laddbara Li-Po batterier (ett per handske) som du laddar med medföljande laddare. Ett fulladdat batteri håller dej varm i upp till 3,5 timmar och du kan reglera värmen i tre steg med en enkel knapptryckning på ovansidan av handsken. Mjukt nappaskinn , neopren och förböjda fingrar gör handsken följsam och ett Hipora membran ser till att handsken andas. Batteriena är utbytbara och du kan köpa reservbatterier för de där riktigt långa turerna ut i vildmarken. Riktpriset är 2528,-
Distribueras av DBC-Sweden men finns säkert hos din närmaste handlare

MT-Helmets Synchrony

Här kommer en ny modell från MT-Helmets, Synchrony. Skalet tillverkas av Polycarbonat. Storlekar mellan XS-XXL. Urtagbar inredning och en vikt av 1350 gram. Pris för enfärgad hjälm ligger på 1.299:- och en flerfärgad på 1.399:-. Mer information hittar man på www.pmcbike.se

SKINZ PROTECTIVE GEAR

Världsnyheten som Skinz Protective Gear släppt inför säsongen 2014 kallas ARC, Adjustable Remote Coupling.
ARC-n är alltså ett kit som monteras i boggien på djupsnömaskinerna vilket gör att du under färd med ett manöverhandtag på vänster sida styret med hjälp av tummen kan koppla och okoppla den bakre boggiefjädringen som du behöver och vill.

VÄRLDSNYHET

NYHET SKINZ FRAMVAGNAR

Helt nyutvecklade framvagnar från Skinz
Framvagnen smalnar inte bara av som andra billigare lösningar utan den ändrar hela geometrin för att förbättra skrå-åkningen rejält och få maskinen mer stabil och förutsägbar i sluttningar för dig som utövar teknisk åkning.

SKINZ ALUMINIUMBÅGAR

Skinz Aluminiumbågar är väldigt populära då de är snygga och trots sin mycket låga vikt riktigt hållbara.
Finns till: Arctic Cat ProCross/ProClimb, Polaris Pro RMK/Assault Switchback, Ski-Doo XP/XS/XM 146-154"

AIRFRAME FOTSTEG

Airframe fotstegen förhindrar is och snöbildning samtidigt som de är mycket starkare med mycket bättre fotfäste än original fotstegen.
Du kommer också se en förbättring vad gäller framkomlighet i djup snö med dessa monterade.
Finns till: Arctic Cat ProCross/ProClimb (XF&M), Polaris Pro RMK & Switchback Assault, Ski-Doo XP Summit/Freeride samt Summit XM

SKINZ FREERIDE-DYNOR

Freeride-dynorna från Skinz är gjorda och utformade för den nyare generationen lössnömaskiner. Dynan som är lägre, kortare och lättare än original gör det mycket enklare att gå från sida till sida på maskinen vid avancerad körning.

Svensk Distributör

Besök vår hemsida för att hitta din närmsta återförsäljare.

Sno Performance

0684-102 05 info1@snoperformance.se

TIDNINGSFÖRLAGET

Vi har blivit lite trångbodda och har flyttat!

Av: Björn

För drygt 7 år sedan flyttade Tidningsförlaget Otlas AB in i vår nybyggda timmerkåk i Stenis utanför Mora. Vi har växt sen dess och som mest har vi varit 8 anställda fördelat på 5 tidningstitlar. Detta gjorde att vi i praktiken har suttit på varandra de senaste åren vilket i sin tur varit ganska slitigt. Vi fick tillfälle att köpa grannfastigheten som vi nu är i full färd med att bygga om till någonting som passar den skrivande delen av företaget med allting vad det innebär. Ett rymligt tyst kontor samt en trevlig verkstadsdel med nedsänkta bil- och ATV-lyftar samt plats för en bromsbänk var några av önskemålen vi nu försöker göra verklighet av.

Gamla sågen

Den gamla inmätningsstationen som en gång i tiden tillhört det gamla sågverket i Stenis håller i ganska rask takt nu på att omvandlas till ett ställe som ska tilltala både ögat och den där motornerven som vi alla bär på. I skrivande stund är vi omringade av byggställningar då både tak och fasad håller på att bytas ut. Dörrar och fönster, värmesystem och innanmäte, ja allt blir nytt och anpassat för vår verksamhet. Det här kommer äntligen bli en fullfjädrad teststation för snöskotrar och ATV där vi nu har allting samlat på samma ställe.

Äntligen

Då vår kärnverksamhet består av att vi skriver om snöskotrar och fyrhjulingar så ska dessa vägas, köras, fotas och utvärderas på alla upptänkliga sätt. Vi har skoterleden precis utanför dörren och skogen ännu närmare vilket underlättar å det grövsta. I den väl tilltagna fullutrustade verkstaden finns allt man kan önska sig och framförallt det vi kan behöva i vårt jobb. Vi har numera också plats för en fotostudio, vilket alltid varit en dröm och någonting vi verkligen önskat oss. Äntligen kan vi ha vår blixtutrustning uppmonterad och äntligen kan vi ha lite bättre struktur på allting.

Just nu

I dagsläget springer snickare, värmeinstallatörer, portmontörer, elektriker och plåtslagare runt om och i huset för att vi ska hinna klart med byggnationer-

OTLAS AB

Verkstaden som kommer att förvandlas till det ultimata paradiset för oss på Otlas AB. Mer om detta när det är klart.

Vi har också ett väl tilltaget rum för alla kameraprylar, presskit, testgrejer och naturligtvis också en soffa.

Den lilla dåliga mannen vi inte nämner vid namn som jobbar med nåt vi inte pratar om. Inte så kul att ha honom i närheten, men ett ok man måste bära.

na innan jul. Samtidigt sitter vi och jobbar i kontorsdelen som är så gott som klar. Det är en underdrift om vi skulle påstå att det är fullt pådrag här. Mitt i allting krånglade vi med en ny hemsida som inte riktigt ville sig. Men nu är den äntligen klar. Snart är också vintern här och de första skotrarna har faktiskt hunnit dyka upp vilket känns riktigt bra. Vi bygger som sagt lite överallt men ni får hänga med på en rundtur ändå. Håll till godo med detta tills vidare. Vi återkommer med en rejäl rundvandring när det är helt klart.

Äntligen ett eget kontor där man kan ha sina alldeles egna prylar som exempelvis Micke Ljungberg i dörröppningen.

IMMA ELLER INTE?

Imma eller inte, det är frågan? Och svaret är enkelt.

Text&Bild Daniel Orevi

Öppningsbar hjälm med dubbelvisir och andningmask. BRP:s Modularhjälm.

Dålig sikt dödar glädjen i skoteråkning. Jag skulle vilja påstå att alla som åkt skoter när det varit kallt ute har haft mer eller mindre problem med sikten. Visiret eller glasögonen vill gärna imma igen så fort de får chansen. Alla som behöver synkorrigering med hjälp av glasögon har dessutom en grej på näsan som också vill imma igen.

Testa olika produkter

Vad gör man åt problemet? Jo, man testar sig fram med olika hjälmar, elvisir, goggles, andningsmasker, uppvärmda fack eller väskor och kemikalier för att hålla imman stången. Resultatet är väldigt olika från person till person, förutom att alla drabbas på ett eller annat sätt. Det som fungerar jättebra för en person kanske inte alls fungerar för en annan. Undertecknad har testat en hel del varianter och kommit fram till en tillfredsställande lösning för mig och vi skall nu berätta hur vi gått tillväga. Förhoppningsvis kan du få lite nyttiga tips att ta hjälp av när du själv provar dig fram.

Värmefack

För två år sedan körde jag med en vanlig HJC crosshjälm och goggles. Beroende på hur kallt det var kompletterades med en rånarluva i bomull för temperatur på +-0 till -5, fleece -6 till -20 eller neopren -21 och kallare. Jag hade alltid med mig två par goggles och reservparet förvarades i värmefacket framför styrstången på min Arctic Cat XF800. Det fungerade fantastiskt bra. Efter bara 5-10 minuter hade de torkat och blivit varma så ibland bytte jag goggles varje gång vi stannade. Bytet går på under 10 sek och

Crosshjälm med andningsskydd

när du får på ett par torra goggles börjar du le igen. Fukten är boven som skapar imma och tar bort sikten så att hålla sina goggles eller visir torrt är a och o för att det skall kunna fungera.

Öppningsbar integralhjälm

I fjol körde jag Ski-Doo Summit Rev-XM som också hade ett värmefack framför styrstången men tyvärr gav det nästan ingen värme alls. Nya lösningar fick alltså testas. Några av mina skotervänner åker med integralhjälm med dubbelvisir och andningsmask, t ex BRP:s Modular-hjälm. De är väldigt nöjda så även jag investerade i en sådan för att testa. Tyvärr fick jag den inte alls att passa. Mina runda kinder får inte plats innanför ansiktsmasken när man stänger hjälmen så hakan och kinder trycks ihop och masken glipar ovanför näsan så all andningsluft går rätt ut på visiret. Resultatet blev en hjälm som satt obekvämt och gjorde att jag bet mig i kinderna, andades rätt upp på visiret och omedelbart fick imma. Jag skaffade då en ny crosshjälm med ett andningsskydd och testade vidare med den.

Min lösning

För att det skall fungera för mig så skippar jag mina synglasögon och använder linser. Smörjer in mina goggles i förväg med Holmenkol No Fog. Tar min Stealth hjälm från Urban Warrior med andningsskydd. Ser till att mina goggles trycker på överkanten på andningsskyddet ovanpå näsryggen. Då har jag stängt till så inget flåsande går uppåt och in i glasögonen. Nu står de emot imma väldigt bra och om den ändå kommer krypande byter jag till mina extra goggles i det uppvärmda facket på min skoter. Nu har jag åtgärdat 95% av det irriterande problemet dålig sikt.

Slutsats

Inget passar för alla utan man måste själv prova sig framåt till sin egen bästa lösning. Vi önskar att alla tillverkare genast tillverkar ett väl uppvärmt fack likt det som ArcticCat XF har. Det är garanterat den bästa lösningen! Facket på Ski-Doo Rev-XM fungerade inte. Bra tänkt, fel utfört. Gör om, gör rätt.

Fredrik stortrivs i sin något snöiga Modularhjälm

Rickard kör utan glasögon. Garanterat imfritt.

Holmenkol No Fog håller borta imman bättre än utan. Köps i sportaffär.

För- och nackdelar med de olika hjälmtyperna kan vara:

Modular-hjälmen
+varm
+solvisir (på vissa modeller)
+mkt bra om andningsmasken sluter tätt över näsan
-Lite instängd känsla (vanesak)
-Svårt att prata med varandra utan att öppna visiret och lossa andningsmasken.

Crosshjälm
+smidig att ha på sig
+skärm kan ge solskydd
+enkelt att byta till torra glasögon
+enkelt att prata med varandra utan att ta av hjälm eller goggles
-blåser i ansiktet, måste kompletteras med balaklava när det är kallt.

CrossFix
Auktoriserad verkstad & försäljning av reservdelar.
ski-doo LYNX can-am
Ny webshop!
Crossfix store
crossfix.se
Återförsäljare för MCXPRESS
Finns i nya lokaler bakom Traktor-city i Öjebyn. Topp modern verkstad!
Crossfix AB
Hammarvägen 39, 943 36 Öjebyn,
Tele 0911-66423, info@crossfix.se

FRAMVAGN

Snöskoterns framfjädring, en gång var den viktigast av allt!

Text & Bild Affe Sundström

Vi gamla uvar som kört skoter i flera årtionden kan med viss sorg minnas den tid då man lyfte fram en enda teknisk egenskap som avgörande för vilken släde man föredrog.

Exakt vad som är den viktigaste egenskapen skiftar med en intervall på ungefär ett decennium och under det underbara 80-talet var det tveklöst framvagnen som låg i fokus, den bestämde helt och hållet hur en skoter fungerade enligt dåtidens experter i baren. Att tillverkarna numera knappt vill ha en dekal med en fräck förkortning på framvagnen som namnger och därmed definierar hela skotern känns för oss gamlingar förvirrande, hur ska man då veta hur bra maskinen är?

På denna gamla goda tid (när bra rockmusik fortfarande gjordes) var skidans fjädringssystem med dess namn faktiskt det som gällde när ett skoterchassi skulle beskrivas, så viktig var själva framvagnen! Hur kom det sig egentligen att denna fixering var så genomgående att nästan samtliga tillverkare och deras kunder ansåg att snöskoterns funktion helt dominerades av just skidornas fjädring?

För att förstå detta måste man kolla lite på hur skotrar såg ut 10 år tidigare under 70-talet, en rent fantastisk tid eftersom det var då Deep Purple samt Rainbow kom ut med sina bästa skivor.

I begynnelsen dominerade bladfjädringen.

Allt sedan snöskotern uppfanns hade den i normalfallet försetts med två skidor framtill och ett drivband bakom dessa.

Skidorna var oftast upphängda i bladfjädrar för att på så sätt kunna följa terrängens ojämnheter samt ge föraren bättre kontroll över fordonet samt en viss form av isolering från stötarna både för de som färdades på skotern och själva maskinen i sig. Bladfjädern i stål är som konstruktion minst 200 år gammal och är en självklar komponent i många hästdragna vagnar samt bilar än i dag.

Det är lätt att förstå varför när man ser hur enkelt uppbyggd en bladfjäder kan vara samtidigt som den både är själva fjädern samt större delen av upphängningen i en lätt, kompakt samt mycket stryktålig enhet. Tillsammans med en hydraulisk stötdämpare fungerade det

ännu bättre och det finns faktiskt minst en skotermodell än i dag att köpa som har denna typ av fjädring då det är en svårslagen konstruktion när låg vikt samt lägsta möjliga kostnad gäller. Att nästan samtliga bruksskotrar fram till slutet på 70-talet hade skidorna avfjädrade på detta sätt var alltså helt självklart men under detta årtionde skedde en revolution inom skoterracing, det var då den avancerade framvagnen för alltid blev det som gällde inom samt utanför racebanan. Nu kan kanske en del protestera när jag bestämt hävdar att det var en enda modell som stod bakom detta, den som visade vägen för alla. För trots att det många år före denna fanns nyskapande framfjädringssystem som ersatte bladfjädern måste äran för att framgångsrikt introducerat den moderna framvagnen gå till racern Polaris RXL!

Den var först med att vara totalt överlägsen tack vare sin nya framvagn och är därmed grundorsaken till varför alla nästan över en natt ansåg att bladfjädrar var totalt förlegat. Problemen med bladfjädring blev uppenbara när man såg hur mycket bättre allt fungerade för raceskotern när den i stället hade något som liknade fjädringen från en tävlingsbil.

Nu kunde man kontrollera skidan under hela fjädringsrörelsen och sidokrafterna vek inte längre in styrstålet under skotern i brutal positiv cambervinkel vilket gav en fantastiskt förbättrad kurvtagningsförmåga. Man kunde tack vare IFS-systemen inleda den långa tekniska resan mot längre fjädringsväg och avancerade stötdämpare, en väg som så småningom leder till dagens fantastiska skotrar.

Men under den närmaste tiden som följde stod den tekniska striden mellan de olika tillverkarna och deras varianter vad som på svenska kom att kallas för "Individuell framvagn". En term som för mig känns lite märkligt då de bladfjädrar som tidigare gällde i verkligen var individuella, ofta till den grad att två stycken inte kunde samsas om färdvägen för den skoter som de var monterade på.

Nya tider för skoterköparna, nu gäller individuell fjädring!

Polaris slog snabbt mynt av sin framgångsrika RXL och sålde kundmaskiner med sin IFS som stod för Independent Front Suspension. Som redan nämnts blev detta (i den svenska översättningen) namnet för alla nya framfjädringssystem som inte var bladfjädrat.

Modellerna med den nya fjädringen från Polaris kallades tidigt för "INDY" som tydligen skulle syfta på Indy-bilar då

Ski-Doo Blizzard MX, en framvagn som ställer frågan "vad tänkte de på som byggde denna framvagn?"

IFS-systemet liknade framvagnen från en sådan om man vred dessa ett halvt varv, för köparna var namnet helt enkelt en förkortning för "individuell". Fjädringen bestod av en lång längsmonterad trailingarm samt två lika långa parallellstag per sida som var tvärmonterade framtill.

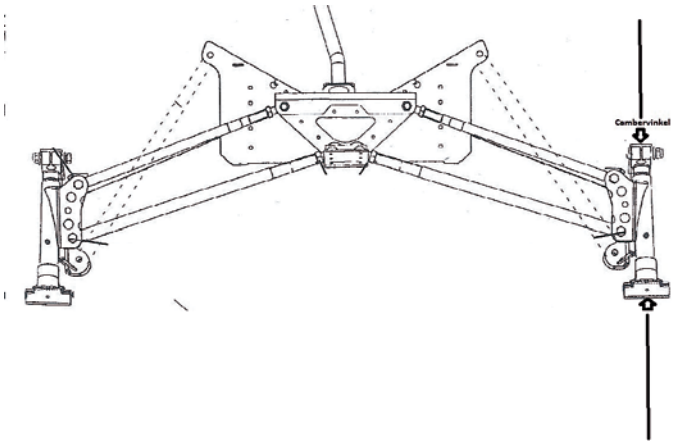
En krängningshämmare förband de bägge sidorna och fjäderklädda stötdämpare var monterade mellan chassit och skidan, fästa i trailingarmarna. Cambervinkeln var lika genom hela fjädringsrörelsen och detta oavsett belastning, en egenskap som tidigare var omöjlig hos bladfjädrade skoterchassin. Cambervinkeln kunde dessutom justeras efter behov vilket var något helt nytt, man kunde exempelvis ställa in den med något negativ camber för extrem kurvtagning på isväg om man så ville.

Castervinkeln (jämför en motorcykels styrhuvudvinkel) ökade däremot mycket under fjädringens rörelse vilket kunde ses som lite märkligt. Detta verkade vara en ren miss i konstruktionen men den ökade castervinkeln visade sig vara en god egenskap då det stabiliserar upp fordonet i slutet på fjädringsrörelsen. Detta är tveklöst den framfjädring som banade vägen för de andra och det visade senare sig så småningom att alla andra kom ut med en egen variant Polaris IFS, alla utom Arctic Cat! Polaris hade alltså från början en given "Home Run" med sina Indy-modeller och försäljningen tog genast en enorm fart då detta var den första riktigt lyckade snöskotern man kunde köpa som inte hade bladfjädrar. Men konkurrenterna kom snart ut med sina egna lösningar på hur man skulle möta upp med egna varianter på Polaris IFS.

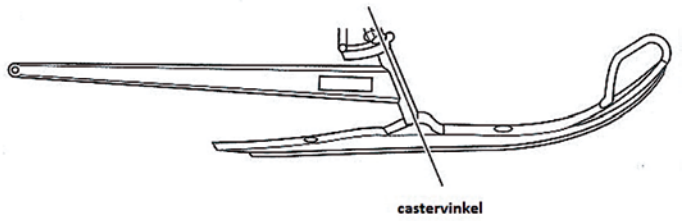
Yamaha TSS, motdraget.

Japanska Yamaha bygger som bekant även motorcyklar så att deras första IFS-variant på många sätt liknade en framgaffel var kanske inte så förvånande.

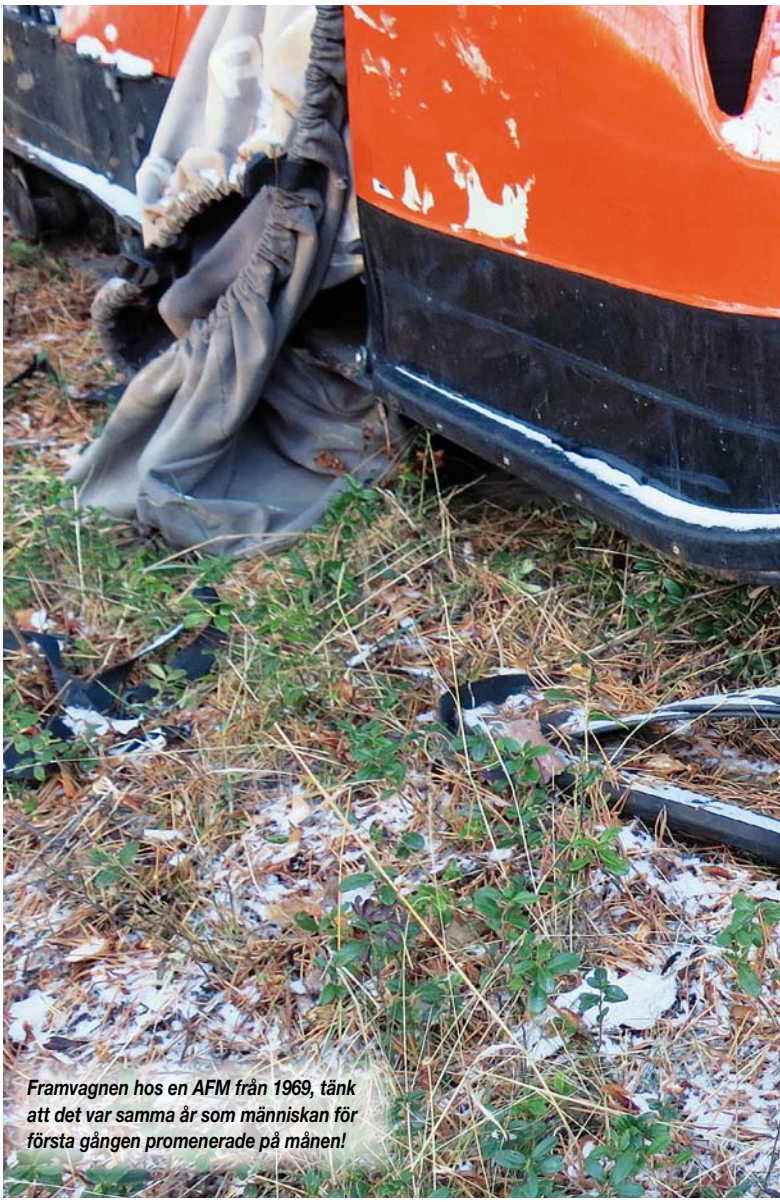
Två separata teleskoprör förband skotern med skidorna och styrningen överfördes via saxlänkar. Camber samt castervinklarna förblev konstanta under fjädringsrörelsen sett till chassit och ingen av dessa var justerbara. Sidokrafterna vid kurvtagning togs upp i teleskoptuberna och risken för att friktion i



Den så kallade cambervinkeln berättar om skotern är "hjulbent"=positiv camber eller "kobent"=negativ camber.
En skoter med traditionell IFS justeras oftast till 0 graders camber vilket den behåller genom hela fjädringsrörelsen, modernare framvagnar har alltid negativ camber i slaglängdens ändlägen.



Här ser man hur den så kallade Castervikeln mäts.
En högre vinkel ger stabilare maskin till bekostnad av trögare styrning och långsammare reaktion, mindre vinkel ger motsatt verkan.
Framvagnar med trailingarm har naturligt stigande castervikel med slaglängden vilket man ofta bygger in även i A-armsframvagnar.



Framvagnen hos en AFM från 1969, tänk att det var samma år som människan för första gången promenerade på månen!

bussningarna skulle störa eller rent låsa fjädringen fanns men utanför isracingbanan var det knappast ett problem. Det var ett snyggt system med få delar släpande i snön och Yamaha försåg många av dessa modeller med riktigt fina stötdämparinsatser till föraranas stora glädje. Än i dag säljs bland annat Vikingen med TSS och dess lössnöegenskaper, framförallt när man backar, är svårslagna. Det var först 1997 som man kom ut med en ny framvagn till deras sportiga modeller som då var märkligt lik en tidig Indy! Hade de inbitna Polarisälskarna kunnat se detta komma 1985 hade debatten på lördagskvällarna kunnat bli mycket intressanta, kom ihåg att framvagnen var allt man pratade om i mitten på 80-talet!

Lynx GLS, längre slaglängd ger vinst på crossbanan.

Den finska krigaren Lynx GLS är enligt mig anledningen till att det fortfarande byggs roliga skotrar i Rovaniemi, utan dess framgångar som tävlings- samt kundskoter har jag svårt att förstå hur de skulle kunna vara något annat än Ski-Doos tillverkare av arbetsskotrar. Den hade en IFS med längre slaglängd, finsk dämparkalibrering och givetvis ingen krängningshämmare som bara är i vägen på crossbanan. Den stora skillnaden mot en Polaris IFS rent visuellt var att styrspindlarna var vända framåt men i övrigt var de ganska lika, konstant Camber och ökande caster genom hela fjädringsrörelsen som alla IFS med trailingarm har.

Det var väldigt många som gillade Lynxen när den kom men då den bara fanns med en relativt beskedlig Rotax 503 känndes den inte riktigt lika intressant för alla som var i färd med att köpa en ny maskin. Kanske var det bristen på ett riktigt bra namn på framfjädringen de första åren som också höll tillbaka försäljningen? Framvagnen kom senare att kallas för Lynx LFS, styrspindlarna blev rättvända och man kunde få skotrarna med en mängd motoralternativ. På tävlingsbanan fungerade maskinerna förträffligt då vi i norden nu hade börjat med skotercross på riktigt och denna milstolpe utvecklades sedan till de sportmaskiner som ett flertal gånger vann VM i skotercross.

Ski-Doo PRS, en isracer på rymmen.

Ski-Doo byggde riktigt lätta skotrar under 70-talet och deras ytterst vackra Blizzard-serie försågs med något som liknade en förenklad VW-bubblas framfjädring när man skulle bygga kundskotrar med IFS. Det var en enkel svingarm där styrspindeln var fäst bakom en svängande triangellänk och det medförde att den under sin rörelse minskade caster till nära noll! En modig konstruktion som gav förarna stora möjligheter att träna upp sin förmåga att hantera oberäkneliga situationer, när som helst kunde skotern byta skepnad och kasta sig upp på valfri skida. Nu var detta bara ett mellanspel inför den nya Formula-serien som sedan kom, den modell som vi då som nu kallar PRS efter dess framvagn.

Den hade långa trailingarmar likt många andra men stötdämparna satt inte vid skidan som hos de andra, då dessa hade hamnat under huven tillsammans med ett kraftigt progressivt länkage. Denna konstruktion skulle efterlikna crossmotorcyklars progressiva bakfjädring och vara följsam i början på fjädringsvägen men utan risk för genomslag då fjäderkraften blev mycket hög i slutet på rörelsen, man skulle därmed få det bästa av bägge världar. Om man testkör en PRS-skoter i dag kan man konstatera att de verkligen har lyckats då det gäller att undvika genomslag då den sista tredjedelen av den redan korta fjädringsvägen inte utnyttjas annat än i

riktiga extremfall. Dessa Ski-Doo modeller var mycket tydligt inspirerade av den tidens långloppsskotrar som i sin tur påminde mycket om rundbanemaskiner för isracing. Formulaserien hade ett lågt och styvt chassi som med sin progressiva fjädring och kraftig krängningshämmare var fullständigt grymma på snabba och släta leder, en sportbil på snö helt enkelt vilket den fartfyllda designen också framhävde.

PRS-chassina fick tidigt Ski-Doos nya TRA-variator och när toppmodellen Mach1 kom försågs motorerna dessutom med RAVE-avgasventiler så att sälja dessa var ingen konst alls för handlarna. Isracing var som sagt något av grunden för denna framvagn/skoter och det var nu en sport från förr, skotercrossen var det nya som gällde. Så nu kollade kunderna på en helt annan tävlingsform som ställde helt andra krav på chassit. Fjädringsvägen måste ökas för att fungera på crossbanan och allt för kraftig progressivitet var då inte längre önskvärt, en ny framvagn behövdes alltså.

Mellanperioden på 90-talet, nästan alla bygger Polaris IFS.

Cross och tuffare långlopp tog över sedan rundbaneracingen somnat in till något för de närmast sörjande och Polaris satsade därför hårt på sitt nya chassi som racern XCR 440 fick till -96. Genom att flytta in den bakre punkten på trailingarmen får man i praktiken en nedre A-arm och de två parallellstagen blir nu olika i längd för att sänka roll-centrum samt ge negativ camber i början samt slutet på fjädringsrörelsen. Detta är slutvarianten på den klassiska IFS-framvagnen och trots att det otränade ögat inte ser så stor skillnad är det i praktiken frågan om ett mycket stort steg. En mer komplicerad styrning krävs för att undvika bump-steer och den ökade slaglängden samt den avancerade stötdämparbestyckningen ger fantastiska egenskaper på och vid sidan om tävlingsbanan.

Ski-Doo följer efter med liknade koncept och Yamaha väljer märkligt nog att överge sin TSS för att övergå till något som på många sätt är en äldre IFS-framvagn. Det är bara Arctic Cat som går sin egen väg även detta årtionde och det för att de liksom var först med att göra allt helt rätt.

Dubbla A-armar, den slutgiltiga lösningen

När Arctic Cat reste sig ur askan efter konkursen 1982 kom de ut med en delvis ny maskinserie och toppmodellerna hade den så kallade AFS fjädringen. Det var en föregångare till dagens A-armssystem och visst hade man potential i konstruktionen men den kanske inte övertygade fullt ut i sitt första utförande. Kort fjädringsväg, bristfällig kalibrering samt allt för korta armar med tveksam geometri dolde hur bra den egentligen var. Genom många utvecklingssteg kom man fram till runt 94-95 års ZR-serie och den första långslagiga framvagnen med dubbla A-armar, den hette då AWS sedan några år och det är version "4" som jag syftar på. Med dubbla A-armar som är korrekt konstruerade kan man välja den castervinkel man vill genom hela fjädringsrörelsen och man kan lika fritt bygga in den camber man önskar. Att Arctic Cat gjorde rätt först av alla känns inte som en överdrift då samtliga dagens prestandaskotrar har dubbla A-armar och med en geometri som numera faktiskt liknar varandra skrämmande mycket. Trailingarmarna är nu sedan länge borta hos samtliga och det arv som finns kvar är en stigande castervinkel som vittnar om IFS-tidens fördelar. Men som alltid när teknik blir fulländad blir den osynlig, det är ytterst få dekaler med framvagnens namn på skotrarna i dag då ingen riktigt bryr sig om vad de heter. De ska fungera och helst hålla hyfsat bra, om de har en fräck förkortning eller ej spelar mindre roll, sorgligt nog.

ÅRETS CROSSMASKINER

Varje år är det ett väldigt ståhej då det gäller presentationer av årets crossmaskiner. Vissa av aktörerna nöjer sig med måttliga ändringar medan andra låter fantasin flöda lite oftare. Nu har nyheterna varit ute någon månad, och skulle du ha missat detta så är det bara att läsa in sig i ämnet på dessa sidor.

Arctic Cat ZR 6000 R Sno Pro

Helt naturligt får även racemaskinen samma förändringar som Arctics standardskotrar som lättare spindlar och bättre ventilation på variatorsidan. Men tävlingsskotrarna ska ju även leda utvecklingen framåt och det har man verkligen gjort hos Arctic Cat även om årets modell mest handlar om förfining och att det ska hålla. Några av förändringarna är förstärkta styrstag, fotbrädor och även nytt dynöverdrag.

* Ny starkare drivaxel som också ska underlätta vid montering.
* Nytt övre lager i kedjehuset för att fungera med "flytande" drivaxel.
* Ny design på drivaxeln och drivhjulen med annan pitch och tandprofil.
* Förbättrat bromsok med ökad känsla och en "snabbare" broms.
* Boggihjul med lätta magnesiumfästen.
* Mattspännare med låsmutter.
* Modifierad ljuddämpare för ökad hållbarhet (Likt 2012 års Sno Pro 600)

Polaris 600 IQ R

Det börjar kännas som att vi kan glömma att det ska komma en Rush i crosskostym. Däremot har man gjort ovanligt stora förändringar på den rutinerade IQ:n! Man har till 2014, likt många av konkurrenterna, stoppat dit en längre boggi och matta på sin crossmaskin. Även motorn har fått sig en översyn. Övriga förändringar är:

Längre boggi anpassad för Sno -XT mattan som mäter 381x3251x44,5mm.

En 1,1 kilo lättare vevaxel ska göra att motorn är snabbare i sina reaktioner.

- Längre boggi för 128" matta.
- Sno -XT matta 15x128x1.75 tum (381x3251x44,5mm)
- Ny kalibrering av stötdämparna från Walker Evans.
- Nya bromsbelägg, Hayes Type 126, som ska vara hållbarare.
- Ny 1,1 kilo lättare vevaxel med samma balans som tidigare.

Lynx RAVE RS 600

Precis som Ski-Doo tar Lynx steget ner i en ny kostym som här heter REX², men inte bara utseendet hos Rave RS 600 är annorlunda – det är en helt ny snöskoter med några mycket viktiga förbättringar. Resultatet ska vara en racingskoter som är snabbare än nånsin tidigare.

* Nytt REX² utseende som ger bättre ergonomi med smal dyna och tank.
* Asymmetriska sidopaneler som ger mer utrymme för föraren att förflytta sig.
* Lätt dyna utan stomme, fastsatt med överdraget direkt i ramen.
* Ny framvagn med längre fjädringsväg.
* Nytt styrsystem som reducerar styrkraften.
* Mjukare matta som ger bättre grepp på is och ökar hållbarheten.
* Nya TMX 40 mm förgasare.
* Ny ECM kalibrering.
* Ny variatorkalibrering.

Omarbetad framvagn med längre fjädringsväg och annan geometri.

Lite mjukare matta som ska ge bättre grepp på is och dessutom ökad hållbarhet.

Ski-Doo MX ZX 600 RS

Årets version av MX ZX 600 RS ska vara mer snabbsvängd, hålla linjen bättre och ta starterna! För att uppnå detta har man hoppat ner i REV-XS kostymen som ger förbättrad ergonomi, aerodynamik och skydd för föraren. Sidopanelernas rundare form och de öppna fotholkarna känner vi igen från Ski-Doo Summit. Här kommer en sammanställning av årets förändringar:

• REV-XS plattform.
• Längre boggi med annan geometri och 70 mm längre främre arm.
• 128 tums matta (3251mm).
• Längre och uppvinklad tunnel längs bak.
• Ny geometri i framvagnen med högre spindel.
• Omarbetat styrsystem som gör den mer lättstyrd.
* Uppdaterade cylindrar vad det gäller tolerans.
• Ökad kyleffekt.
• Variatorkalibrering efter de nya förutsättningarna.
• Förbättrad ECM-kalibrering.
• Större 40 mm förgasare.

Yamaha SR Viper

Det har tränats en hel del på crossbanan med Vipern inför ISOC-premiären i Duluth borta i staterna. När denna tidning trycks har vi inte fått någon officiell information där man sagt att man gör comeback inom skotercrossen, men allt pekar på det. Välkommen åter Yamaha säger vi iallafall!

Milstolpar: Ski-Doo REV 2

Legendaren Blair Morgan vann 12 av 15 tävlingar på sin REV-prototyp under 2002.

Crossmaskinerna hade på den tiden 440-motorer och REV:en hade aldrig bäversvansen i detta utförandet.

Vive la revolution!

Av: Robert Olsson

Vi gamlingar minns det som igår. Man satt ner och körde. Lite lätt kutryggig med knäna i höjd med bröstkorgen. Det känns som en evighet sedan men var faktiskt bara elva år sedan en maskin vände upp och ned på hur en snöskoter skall konstrueras. När REV presenterades 2003 tyckte många att den såg ut som en insekt eller något från yttre rymden, så annorlunda var den. Säkert fanns det en och annan återförsäljare som var orolig att den nya maskinen inte skulle sälja just därför. Men REV blev en enorm framgång inte bara för BRP utan för alla snöskoteråkare eftersom de idéer den förde med sig finns hos varenda snöskoter som byggs idag.

Tekniksprång

Prototypen kallades internt för "Café Racer" och utvecklades över relativt lång tid. Kanske tvekade Ski-doo inför en så radikal design? Historien är som bekant full av idéer som floppat för att vi köpare inte varit redo för dem. Ett exempel är snöskotermärket Brut som under tidigt 70-tal introducerade en trecylindrig, vätskekyld motor ungefär samtidigt som Ockelbo kom ut med ännu en hjulboggimaskin.

Centraliserad vikt

På alla snöskotrar fram till 2003 låg motorns vikt på framvagnen medan förarens vikt i huvudsak låg på boggin för att skapa balans mellan styrning och fäste. På REV centraliserades istället motorns och förarens vikt mot fordonets centrum. Begreppet "centraliserad vikt" var egentligen inget nytt påfund utan fanns, om än omedvetet, redan på 1959-års Ski-doo där föraren stod precis ovanför motorn redo att flytta fordonets vikt i alla riktningar. Samtidigt som REV-motorn flyttades nedåt bakåt flyttades förarpositionen framåt 30cm. Det kallades "Rider Forward" och var inte heller det något nytt under solen. Under 70-talet utvecklades nämligen idén på ovalracingmaskinerna för att föraren skulle komma så långt fram som möjligt (till vänster) för att motverka att innerskidan lyfte i kurvorna.

Pyramidram

För att öka vridstyvheten och samtidigt hålla ned vikten i REV-chassit konstruerades en pyramidram som var 600% starkare än föregående modell. Gerard Karpik som utvecklade Ski-doo

2003

Att flytta fram föraren gjorde stor skillnad hur man satt och stod på REV jämfört med på det äldre ZX-chassit.

Här ser man tydligt pyramidkonstruktionen på en REV från 2004.

Till 2006 kom ett bredare REV-chassi kallat RT för att man skulle få ner 1000-kubikaren.

Sista året för REV i sin ursprungsform blev modellår 2007.

Pro-Stock 1984 och sedermera M-10 boggin designade tillsammans med bröderna Randy och David snöskotern Fast Blade 1998. Blade visade väg för REV-projektet genom chassits pyramidkonstruktion och fokus på centraliserad vikt. Det går faktiskt se embryot till pyramidkonstruktionen redan på 1984-års Pro-Stock och uppföljaren Ski-doo EXP från 1985 som förövrigt hade boggidämparna monterade ovanför tunneln via länkar a la 2012-års Polaris Rush.

Stå upp

Blade hade för sin tid en ganska framflyttad förarposition men man satt fortfarande nästan lika lågt som på 1970-talet. Utvecklingen av stadioncrossen spelade här en roll för REV-projektet. Tidigare hade banorna varit relativt flacka men över de allt större hoppen behövde föraren stå upp och kontrollera skotern som en crossmotorcykel. Legendaren Blair Morgan vann 12 av 15 tävlingar på sin REV-prototyp vilket med all önskvärd tydlighet visade att "stå-upp" konceptet fungerade.

Intryck

När vi körde REV första gången kändes det ovant. Vi var som sagt vana att sitta ner och köra och det tog tid att vänja sig men desto gropigare det blev desto mer rätt kändes det. En del längre förare klagade över att de inte hade tillräckligt utrymme för sina knän. En annan kritik var den kallade "bäversvansen" som förbättrade kylningen men fick skotern att se ut som en hund med svansen mellan benen. Det erbjöds två motoralternativ - 600 HO och 800 förutom 440cc varianten som var avsedd för tävling. Min personliga favorit är den gula och orange 800:an med X-paketet.

REV var utrustad med ett antal trevliga detaljer, exempelvis de guldanodiserade spindlarna och tvåsitsdynan som enkelt kunde monteras bakom enkelsitsen. Istället för en huv fanns tre motorluckor vilket verkar självklart för oss idag men var en stor grej på den tiden.

Med facit i hand kan vi konstatera att alla tillverkare har följt i REV:s mattspår till glädje för oss snöskoteråkare. Därför utnämner vi REV 2003 till en sann milstolpe i snöskotervärlden. Men det finns fler milstolpar! Stay tuned.

Förf. anmärkning:

I skrivandet av denna artikel har det uppstått ett sug efter en riktigt fin REV 800X med bäversvans och allt. Hör av dig till redaktionen om du har en till salu!

Neckmike MC-intercom

15% **Skotersäsongs Rabatt**

Det är nu 10 år sedan utveckling av det patenterade Neckmike Headsetet startade, i somras öppnades försäljningskontoret Neckmike.us i USA.

Neckmike erbjuder väl beprövade Bluetooth intercomsystem, Headset till Mobilen, till Garmin GPS och mycket mer...
Neckmikes headset används idag bla av:

- Svenska flygvapnets Brandsoldater via FMV. www.fmv.se
- MSB - Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap. www.msb.se
- Sjöfartsverkets Helikopterburna Ytbärgare. www.sjofartsverket.se
- Trafikskolor med MC-utbildnin inom STR
- FMCK - Frivillliga MotorCykelKåren
- Kärnkraftverk
- Ett stort antal Motorcyklister i Sverige och runtom i världen.

Erbjudandet gäller från 3 december 2013 tom 17 januari 2014
Gäller på webshop och via telefonorder. Kan ej kombineras med andra erbjudanden.

Gör som proffsen, använd Neckmike Headset

Beställ av oss:
via webshopen på ***www.neckmike.com***
eller ring 0481 - 15 000.

Neckmike
www.neckmike.com

Fox stötdämpare

Det självklara valet för Racing, Freeride och ledåkning.

FACTORY SERIES
FLOAT 3

Fox Service Centers:

Glansgårdens Bil & Motor AB	Gävle	026-120010
JL Skoter & Motor AB	Heby	0224-34221
Järvsö Motor AB	Järvsö	0651-41243
Maskinaffär B Lundström AB	Kiruna	0980-187 00
Kramfors Service & Försäljning AB	Kramfors	070-3992939
RG3 Sweden AB	Orsa	070-2099122
MN Racing	Skellefteå	070-668 3332
Yngvessons Maskin AB	Storuman	0951-77345
Bjälverud Yamaha Store AB	Sunne	0565-91175
Motorbolaget i Umeå AB	Umeå	090-7909300
Motorhuset AB	Östersund	063-570020
Oktan Sverige AB	Östersund	063-80550

FOX
REDEFINING RIDE DYNAMICS

ridefox.com/snow-float3

DBC SWEDEN

FOX stötdämpare hittar du hos välsorterade återförsäljare.

LÄSVÄRT I VINTER

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:-

Gör din prenumerations beställning på:

www.otlas.se

Priserna gäller inom Sverige

SNX Pilot

THE WORLD'S MOST TECHNOLOGICALLY ADVANCED NECK BRACES

The SNX PILOT is Leatt's first neck brace specifically designed for Snowmobile riding and racing and it forms an essential part of your personal safety system. The brace is easy to fit, easy to wear and so comfortable you'll forget you have it on. Ride safer, ride with Leatt.

- Arctic Fusion Compound™ (AFC™) – a special blend to withstand extreme cold conditions
- Exclusive SNX clip-on padding resists snow sticking to it
- Legendary Alternative Load Path Technology® (ALPT®)
- Brace sock – waterproof & breathable barrier against winter elements, for rider comfort.
- Fully adjustable upper tables (front & rear)
- Approximate weight: (lighter) 790g ± 50g

AFC
ARCTIC FUSION COMPOUND

TUCKER HIBBERT
2-Time World Champion, 11-Time X Games Medalist,
7-Time US National Champion
Photo Credit: John Hanson

CE **APPROVED**
Independently tested and CE certified as protective equipment

LEATT
Engineered for Performance

© Leatt Corporation 2013

Tvåtaktstur

Något för den händige

Vi tyckte att det var dags att fördjupa oss i överladdning då det gäller tvåtaktaren. Vad är då bättre än att vända sig till en expert i ämnet i och med Lennarth Zander som har mest erfarenhet i detta ämne av oss alla.

Text&Bild: Lennarth Zander

Tvåtaktsturbo är ett ämnesområde som fascinerat mig I många år. Jag tror det beror på tvåtaktsmotorns enkelhet i sin fysiska framtoning i kombination med sin termodynamiska komplexitet och enorma prestandapotential. Jag tror mig dela denna fascination med personer som bevisligen kommit en bit påväg och vissa fall ligger före mig i spåret. Men de artiklar och websidor som sprider informationen utelämnar oftast en del nyckelinformation.

När man skriver i en skotertidning förstår alla att det handlar om bensintvåtaktare eller hellre tvåtaktsmotorer med tändstift eller sk ottoförbränning.

Tvåtaktsdieslar med yttre spolpumpar och annat fusk turboladdades redan på farfars tid. Att lyckas med en turboladdning av en tvåtaktmotor är inte ”rocketscience” men det erbjuder vissa komplikationer som en fyrtaktsmotor låter oss slippa. Som ni vet tänder en frisk motor varje varv men det sker till priset av en process som inte klarar av att andas själv. Tvåtaktaren behöver sin spolpump för både in och utandning.

Fyrtaktaren sköter andningen själv och kan med konservativ gasväxling, snälla kammar och rimligt stora ventiler, sköta andningen ganska oberoende hur höga trycken är i avgassystemet jämfört med vad som erbjuds på luftsidan i form av laddtryck.

Därför är fyrtaktsmotorn mer förlåtande mot turbokonvertören när han eller hon pressar på motorn en turbo med en väldigt liten turbin.

Den lilla turbinen motiveras ofta av laddtryckstillgången på låga motorvarvtal och snabba lastökningar. Det där man kallar respons. Men priset är myck-

rbo

et höga avgastryck på finalen när motorn avger maximal effekt. Jag har sett exempel inom bilindustrin där avgastrycket är 100 [kPa] högre än laddtrycket. Jag kommer framgent tala om motorns differenstryck som definieras som skillnaden mellan laddtryck och avgastryck. Vi inser att ett negativt differenstryck innebär att avgastrycket överstiger laddtrycket.

Tvåtaktsmotorns spolning och avgaspipans funktion

De tvåtaktare jag jobbar med använder sedvanlig vänspolning eller Schnurlespolning om man fråga tysken. Engelsmän och amerikaner säger Loop scavenging och det är dessa spolsystem ni hittar i alla moderna skoter- och MC motorer. De är dessutom försedda med ett avstämt avgassystem, avgaspipa och en avgasport som ger en avgasperiod mellan 185-200 [CA].

Pipan utgör en väsentlig del av tvåtaktsmotorns gasväxling eller spolning i samverkan med vevhuset och det känner säkert många av er till redan. Dess uppgift är att först stödja spolningen som kan resultera i att en färsgaspelare lämnar cylindern och fyller främre delen av avgaspipan. Där gör den ingen nytta förstås utan skall raskt sparkas tillbaka in i cylindern igen efter att spolperioden är avslutad.

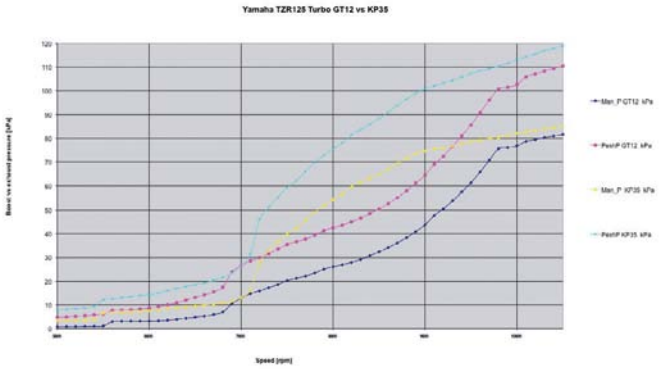
Förloppet presenteras grafiskt i Figur 1 och tar en ett eget reportage i anspråk för att förklaras bra. Kort kan man säga att man använder avgasenergi för att skapa ett överladdningssystem med hjälp av tryckvågor. Mekaniken är olik en turbo men resultatet och energikällan snarlik. Uppladdningsförmågan med denna metod motsvarar lite knappt ett turboladdtryck på c:a 80[kPa] när man lyckas som bäst med en pipa per cylinder.

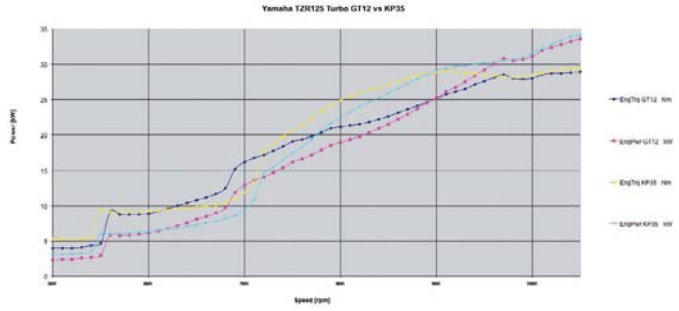
Alla former av avgaspipa av den här kategorin avslutas med ett förbluffande tunt rör som vi kallar slutpip eller stinger på engelska. Dess uppgift är att förkjuta medeltrycket i pipan och skapa en balans mellan undertrycksvågor och övertrycksvågor. Det är viktigt för att stoppa tillbaka ungefär lika mycket gas i motorn som drogs ut under spolfasen. Ju extremare funktion pipan har ju tunnare brukar slutpipen bli. Jag mäter ca 20-25[kPa] högre avgastryck än atmosfärstryck i mitten av pipor som brukar fungera som bäst.

Tvåtaktsmotor med turbo

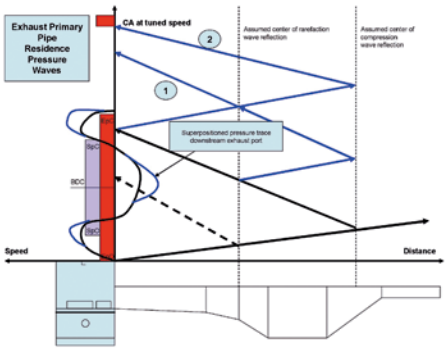
I de simuleringar och prov som jag genomfört har jag valt att behålla avgaspipan uppströms turbon. Jag påstår inte att det är nödvändigt men portning och speciellt avgasportens utforming innebär att avgaspipan gör mycket stor nytta för motorns andning och höga grundeffekt.

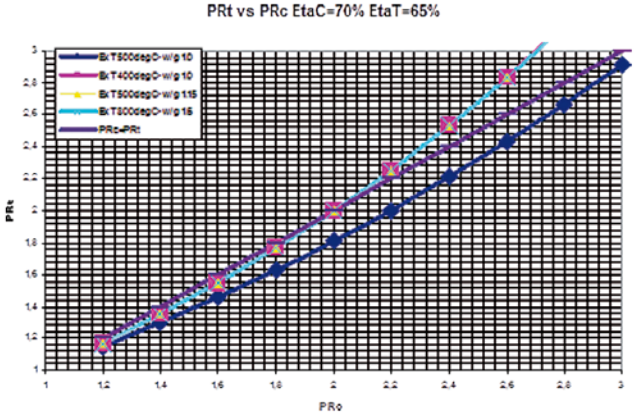
En speciell sak med turbon är att avgastryck och laddtryck ökar samtidigt. Hur trycken ökar i förhållande till varandra är helt avgörande för om man skall lyckas eller ej. Mina simuleringar och prov visar att avgastrycket inne i avgaspipan skall ligga ungefär 25 [kPa] över laddtrycket för högsta effekt. Men jag vet också att man helst bör ligga lite lägre för att kyla kolven genom att slösa



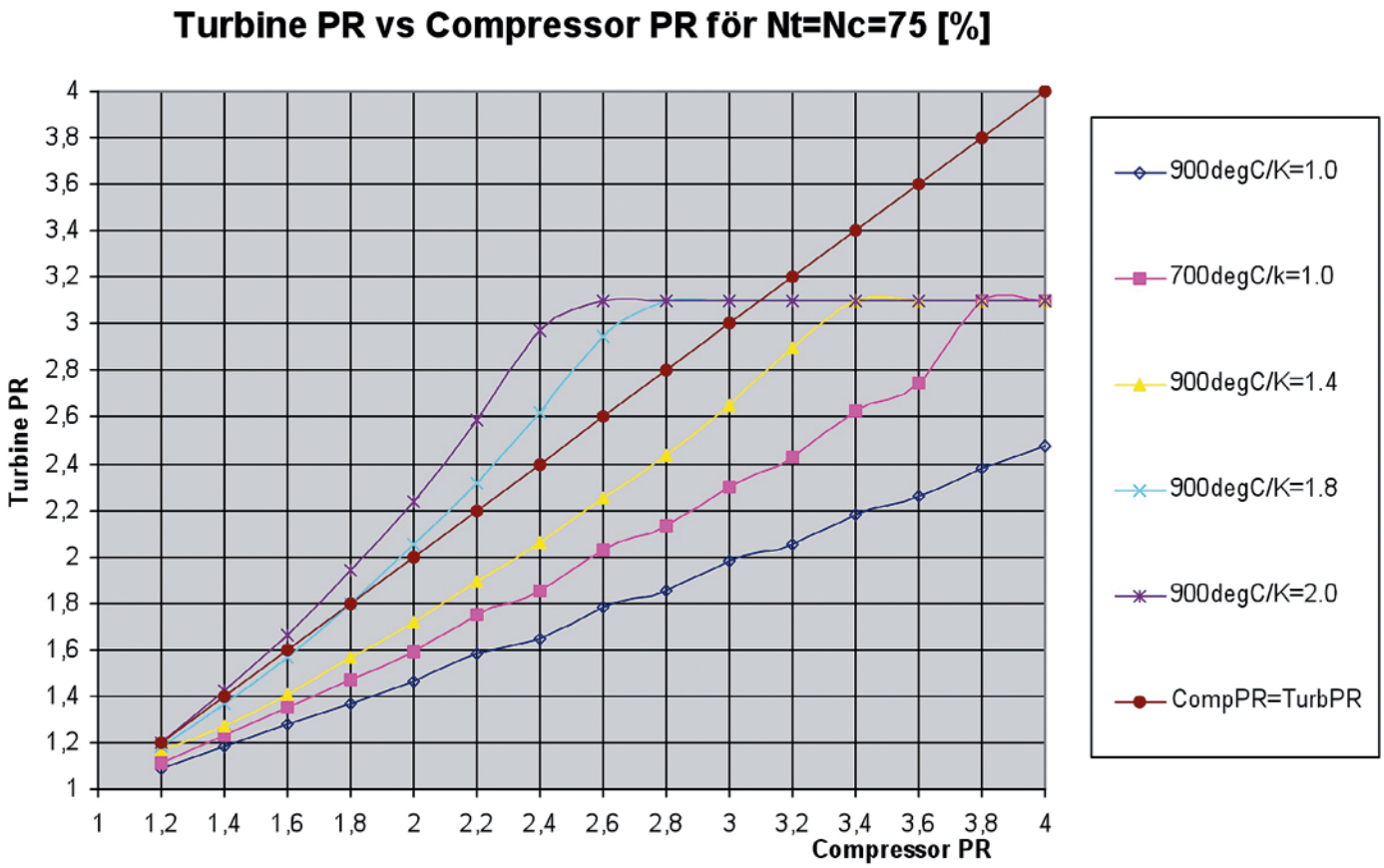


2T-avgaspipa med vågor som går mellan cyklerna





Turboekvationen i grafisk form



lite på luftomsättningen. Här ligger en del av problemet med att lyckas. Mekaniskt drivna kompressorer höjer bara laddtrycket och då kommer man inte i mål med tryckbalansen. Här finns säkert motmedel i form av andra geometrier på avgaspipan. Dock kommer man inte ifrån att vevaxeln berövas effekt på ett sätt som inte sker med turbo.

Turboladdare fungerar så att avgastrycket påverkas av en rad olika parametrar. Först har vi kompressorns, turbinens och lagerhusets verkningsgrader. Ju högre dessa är ju lägre blir avgastrycket i förhållande till laddtrycket. Avgastemperaturen skall vara så hög som möjligt för att minimera avgastrycket.

Wastegaten bypassar turbinen för att kontrollera laddtrycket. Ju större andel avgaser som bidrar i turbinen och alltså inte bypassas ju lägre avgastryck får man. Figur 2 visar fenomenen.

Avgastemp

Tvåtaktsmotorns avgastemperatur är begränsad eftersom kolvens överkant sitter dassigt till i avgasströmmen och är gjord i aluminium. Därför brukar man lägga sig på max 750 [degC] avgastemperatur.

Sen har vi en avgaspipa innan turbinen som sänker avgastemperaturen runt till kanske 400 [degC] innan de gör nytta i turbinen.

En fyrtaktsmotor av tändstiftstyp ligger på 900-1000 [degC]. Så låga avgastemperaturer ger problem med för höga avgastryck och kompenseras därför med stora turbiner med liten mängd wasteatade avgaser och så höga verkningsgrader som möjligt.

Mina experiment

I mina experiment har jag börjat använda en annan teknik. Jag låter avgaserna passera en efterbrännkammare mellan avgaspipan och turbinen. Som ni vet spottar dessa motorer ur sig 25-50 [%] av bränslet och luften.

Kan man förbränna delar av detta så kan avgastemperaturen drivas upp till ca 800 [degC]. Det förbättrar förutsättningarna betydligt. En tvåtaktsmotor har minst 50 [%] högre specifik luftförbrukning än en fyrtakts tändstiftsmotor. Det innebär att turbon som passar är förbluffande stor i förhållande till avgiven effekt.

Prov med Yamaha TZR 125

De prov jag har kört i BoostBusters bromsbänk av märket SuperFlow är stationär prov på konstanta motorvarvtal eller varvtalssvep med mycket låg vinkelaccelration. Provobjektet är en encylindrig 125cc motorcykelmotor från en Yamaha TZR 125. Gennerellt är det svårare att ladda en liten motor eftersom utbudet av turboladdare krymper och de som finns blir dyra. Det är också svårare att få bra turbinverkningsgrad med en lägre cylinderantal. Men man kan använda en separat avgaspipa som absolut inte störs av grannarna och det är billigare om det rasar. Motorn är tämligen standard. Bara kopplingsfjädrar är bytta och jag har valt en eftermarknadsförgasare som är lättare att hitta bestyckningsdetaljer till. Men samma storlek. Jag använder en bensinpump för insprutning och en såkallad Malpassiregulator. Sedan är det ett äventyr innan man hittar rätt flottörhustryck. Men det går. Oljepump till turbon är en Weldon 12-volt som inte behövs i riggen men som ger realism för framtida rullande prototyper. Oljan är en vanlig motorolja men jag får bättre resultat med en specialolja under spol-upen. Spol upen är kritisk och här är det en fördel med fastgeometri turbiner jämfört med VGT (Variable Geometry Turbine). Även kullager skulle göra god nytta men är ovanliga i små turboladdare. Jag har kommit till ca 100 [kPa] laddtryck nu men tror att går att komma betydligt längre. Mitt provobjekt gac ca 25 [hk] utan turbo och ger idag ca 53 [hk]. Jag kanske avvaktar någon säsong innan jag kör till Rivieran med en motorcykel med denna motor men den går stabilt och fint på denna nivå.

LOFSDALEN

Sveriges närmaste

SKOTERPARADIS

Skoterpaket

med boende, mat och
aktiviteter till riktigt bra priser

Info & Bokning

0680-410 10

Vi samarbetar för ett aktivt Lofsdalen

Fjällhotellet Lofsdalen lofsdalensfjallhotell.se

VAFFELSTUGAN vaffelstugan.se

TRAPPER LOFSDALEN trapperlofsdalen.se

Lofsdalens SKOTERUTHYRNING skoteruthyrningen.se

Aktivitetshuset Restaurang - Café - Bowling - Lekland aktivitetlofsdalen.se

HOME lofsdalenhome.se

VARMT FÖRZINKAD.
KALLT REKOMMENDERAD.

Det är sällan de bästa väderförhållandena eller väglagen när man transporterar skotrar. Då är det skönt att ha en helsvetsad skotertrailer från Fogelsta, med varmförzinkat chassi som tålmodigt står emot den bitande kylan.

Skotertrailer S2240, som du ser här, har rejält tilltagen lastlängd samt plats för två skotrar och pulka utan att öka spårbredden. Med förstärkt ljusramp, skotergrind och tippskruv som standard klarar trailern riktigt tuff hantering. Aluminumhuv finns som tillval.

Trailern på bilden är extrautrustad.

FOGELSTA

www.fogelsta.se

www.yamaha-motor.se

YAMAHA
Revs Your Heart

Hemavan Tärnaby

home of racing

Foto: Sam Hedman

Tärnaby är i mångas ögon stället där några av världens bästa utförsåkare är fostrade. Men nu är Tärnaby också stället man åker till när man vill tävla uppför, på skoter.

Man kan uppleva den svenska fjällvärlden på många sätt. Att Hemavan/Tärnaby är populärt bland skoterintresserade är inget nytt. Men att området nu även börjar bli ett riktigt Mecka när det gäller skotertävlingar och skoterevent är definitivt en positiv nyhet. Det som började med backracet Hemavan Hill Climb för ett antal år sedan har utökats med tävlingen Tärnaby Hill Climb bara för att nu kompletteras med skotereventet Hemavan Speed´n Style.

Speed`n Style

Hemavan Speed´n Style är en ganska ny typ av tävlingsform i Sverige, säger Cajsa af Ekenstam på Visit Hemavan Tärnaby. Hon fortsätter: –Där får man kvala in sig genom att lägga upp en film på ett trick. Den postas sedan på facebook-eventet Hemavan Speed´n Style. Dom åtta bästa får komma till Hemavan och köra kval och final den 5 april. –Åkarna kör en varvbana som innehåller ett stort hopp. Banan körs i två varv. Först i mål och snyggast hopp vinner. Det blir en bra show, och kanske än mer familjevänligt än våra två backtävlingar. Som så mycket annat när det gäller motorsport i allmänhet och skoter i synnerhet är tävlingsformen hämtad från USA. Banan byggs på platån i hotellbacken i Hemavan. Får vi tippa på en publikfest? Hemavan Speed´n Style 5 april.

Hemavan Hillclimb

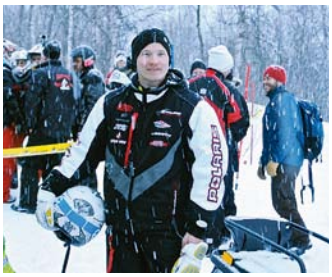
Hemavan Hillclimb har utvecklats till att bli en riktig Norge och Sverige-landskamp, 2011 vanns tävlingen av en förare från Mo i Rana, och 2012 års "King i Hemavan" blev hemmasonen Erik Mikaelsson. Som vanligt när det gäller backrace så är det störst motor och längst matta som gäller i Hemavan Hill Climb 8 februari.

Tärnaby Hillclimb

Tärnaby Hill Climb är numera också en populär tävling där bland annat hemmasonen Jens Byggmark som är en av bygdens alpina stjärnor deltog förra året, och Jens gillar stora motorer. Tärnaby Hill Climb går av stapeln 18 april. För mer information och anmälan till dessa tävlingar så går du in på www.hemavantarnaby.se

Vinnare i klassen utan turbo Erik Mikaelsson Hemavan möter i finalen Björn Tjernström.

En taggad Jens Byggmark innan start.



PITEÅ SNÖSKOTERKLUBB ARRANGERAR

SKOTER Mässan

LÖRDAG 1 FEBRUARI PITEÅ HAVSBAD

PASSA PÅ, EN HELG FÖR HELA FAMILJEN!

ÖVERNATTNINGSERBJUDANDE

Familj (2v+2b) 1990 kr
/person (ord.2390 kr)
+2 biljetter till Nimbys Värld

Del i dubbelrum 895kr
/person (ord. 1095kr)

PITE HAVSBAD
ETT ROLIGARE RESMÅL

Paketet Innehåller dessutom
Frukostbuffé
Äventyrsbad med åkattraktioner, bastu och bubbelpool
Showbuffé med för-, varm- och efterrätter, 1 glas vin/öl alternativt Alkoholfritt
Underhållning – 70 years of Holiday

BOKA BOENDE
Uppge kod: SKOTER
Tel. 020 - 999 999 alt. bokning@pite-havsbad.se

Veteranutställning

Provkör senaste skotermodellerna

Freestyle uppvisning

Ny LÄNGRE provkörningsbana

Något för ALLA!

En investering för framtiden
EUROPEISKA UNIONEN
Länsstyrelsen Norrbotten
Piteå
Piteå Snöskoterklubb
»För skotern i Piteå!«

ENTRÉ 60kr - Mer information på www.pssk.se och www.skotermässan.se

FRITT FRAM FÖR VINTERGLÄDJE!

ALLRIGHT.eu

RESERVDELAR
Boggihjul, tätningar, förgasare, kolvar, voltregulatorer mm.

VERKTYG & REDSKAP
Skoterlyftar, rullbockar, avdragare, kopplings-verktyg och mycket mer!

SKIDOR
Snöskoterskidor & styrskenor

TILLBEHÖR
Bl.a. skoterlyftar, bockar, speglar, styrhöjare & avgassystem!

Tilläggsinformation & återförsäljare på
www.allright.eu

Träffa oss på MC Mässan i Göteborg i januari på avdelning **C02:42**

RIKTIGA SNÖSKOTER KLÄDER.
DU HITTAR NÄRMASTE ÅTERFÖRSÄLJARE PÅ WWW.RACEMI.SE
2014
Red Bull
KINI
REVOLUTION HELMET 2595,-
COMPOSITE HELMET 3595,-
KINI-RB REVOLUTION GOGGLES 14 619,-
KINI-RB SNOWMOBILE JACKET 14
Pris: 3795,-
KINI-RB SNOWMOBILE PANTS 14
Pris: 2995,-
RACEMI
www.racemi.se

ÅK PUDER I SÄLEN
BOKA ÅRETS ROLIGASTE UPPLEVELSE PÅ
SkoterCenter.se
Ditt skoterparadis i Sälen
0280-22370

Knep&Knåp

Ta och fyll en flaska med stor kork med antingen pellets eller strimlad Treetex-skiva.

Att få fjutt på elden är inte alltid det enklaste

Av: Björn

Vi skoteråkare har många trix för oss för att klara vardagen ute i vildmarken. Vissa är klurigare än andra men gemensamt är att många av våra knep är ovärderliga i många situationer. Vi kommer försöka dela med oss av så mycket det bara är möjligt och vi tar gärna emot tips då det gäller vad som helst som har med skoteråkning och allting som kan underlätta då det gäller vår hobby. Kanske du har någon bra idé då det gäller mat eller förvaring eller uppvärmning av blöta kläder. Du kanske har gjort nåt smart i din fjällstuga, med din släpvagn eller snöskoter?

Vi vill veta allt som kanske just du eller dina vänner hittat på själva eller hört talas om. Upplys oss så att vi kan dela med oss till resten av skotersverige.

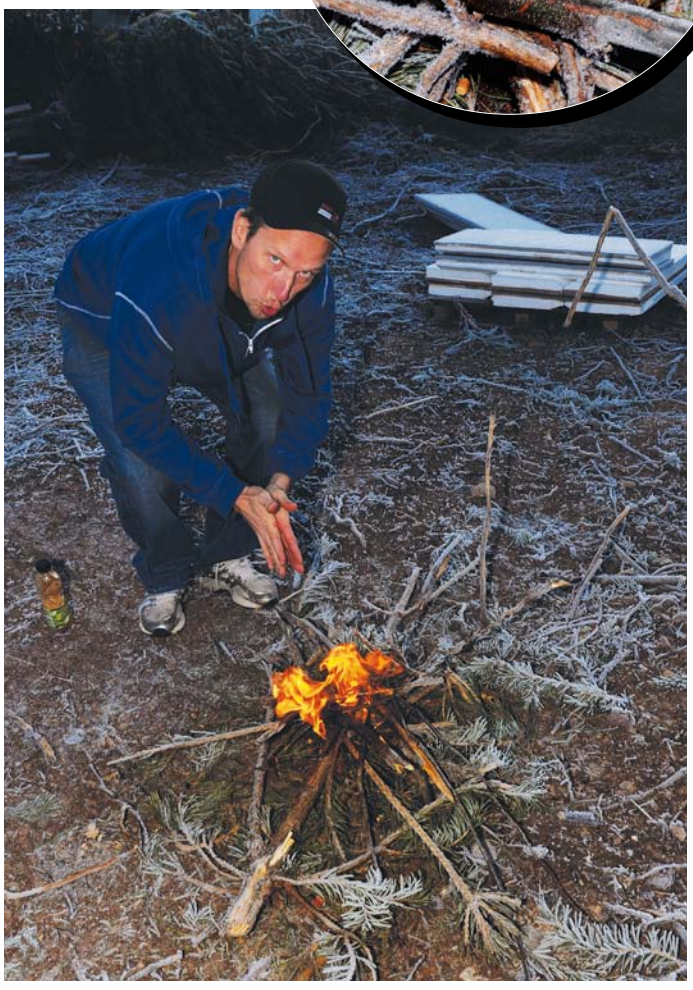
Björnes pelletsbomb

Det där med att göra upp eld i fält är ganska enkelt. Vissa gånger är det svårare. För att vara riktigt säker på att du alltid i alla lägen kommer att få fjutt på surveden så har vi länge använt oss av ett väldigt enkelt knep. Ta vanlig pellets, fyll en Mer-flaska eller liknande, huvudsaken är att flaskan har en stor skruvkork som håller tätt. Mätta pelletsen med diesel, häll sedan bort överflödig diesel som pelletsen inte suger upp. Vips så har du ett fantastiskt bra tändmaterial som får nästan vad som helst att börja brinna utan krångel. Har du inte tillgång till pellets så finns det någonting som heter Treetex-skiva. Denna skiva använde man förr i tiden för innerväggar med mera, men den finns fortfarande att köpa hos välsorterade bygghandlare. Renoverar du exempelvis ett gammalt sov- eller vardagsrum från 20-40 talet så finns det säkert såna här skivor längst in mot råsponten. Släng inte denna skiva då utan ta vara på den. Skär den i strimlor så att det går att få i den i en Merflaska eller liknande, mätta med diesel, häll bort det överflödiga och vips, världens bästa tändvirke. Plastflaskan kan du ha i innerfickan eller var som helst som du tycker är lämpligt. Ta fram flaskan, vrid korken åt vänster när du ska ha upp den och åt höger när du ska stänga den. Häll ut lämplig mängd av innehållet mitt i den otända brasan, tänd på. Vänta ett tag, tag fram korven (OBS grillkorven) och börja grilla. Häpp, nu slipper du också frysa i vinter.

Har just du några knep&knåp-tips Maila mig på bjorn@snowrider.se.

Mätta innehållet med diesel. Töm ur den överflödiga dieseln.

Lägg den indränkta pelletsen eller Treetex-skivan i botten på exempelvis en bädd av granris, tänd på och lägg på så torr ved du hittar. Klart!



Som ni ser så blev det extremt varmt på någon sekund och denna man är på väg att ta fram korven (grillkorven).

ådalens
Blivande kund hos Ådalens
Ibland behöver man laga sin skoter
vi har ett stort utbud av begagnade skoterdelar
www.adalens.se
0612-124 20

POLARIS®
141.900:-
MOTOR HUSET®
POLARIS 800 PRO RMK LE -14
www.motorhuset.com
Butik och verkstad Odenskogsvägen 35, 831 48 ÖSTERSUND Tfn: 063-57 00 20
MOTOR HUSET®

Lyftbord ala SnowRider

Visst ska man väl ha ett eget lyftbord i garaget?

Av:Björn

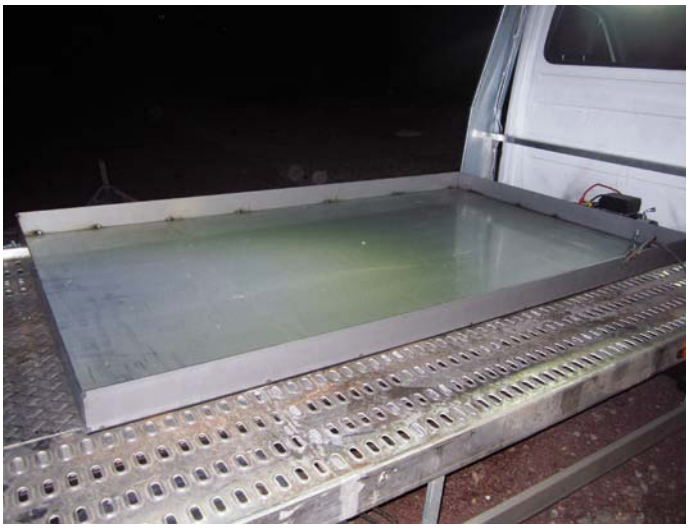
Visst ska man ha ett bord som är höj och sänkbart i garaget. En arbetsyta avsedd för att köra upp ett fordon på, för att sedan kunna lyfta upp det i en bättre arbetshöjd utan att för den skull behöva fördärva ryggen. Vi driver ju också en ATV-tidning och har därför lite speciella krav på just vårt lyftbord. Våra önskemål är som följer. Vi vill ha en höj och sänkbar arbetsyta stor nog att rymma en UTV, det vill säga en fyrhjuling med ratt. Den är ju betydligt bredare än en vanlig ATV och en snöskoter vilket gör att vårt bord måste vara minst 2,5 meter långt och 1,5 meter brett. Detta faktum gör att utbudet av lyftbord minskar rejält om man tittar på hobbysidan. Man får då titta vad industrisidan har att erbjuda, men får då förutom en uppsjö av modeller att välja mellan också dåndimpen över prisbilden. Att vi skulle betala dryga 40,000 spänn för ett lyftbord är inte aktuellt. Alternativet är då som följer. Letar du på blocket.se efter ett ”lyftbord” så får du genast en massa träffar. Strunta i vad bordet har för slags mått. Titta istället efter hur mycket bordet orkar lyfta. Vi letade i tre minuter och hittade fem olika bord i ungefär samma prisklass inom en tjugomils radie. Vi föll för ett bord för 3500 kronor och det såg skapligt ut. Det lyfter 1000 kilo och är elektriskt hydrauliskt, som betyder att en elmotor snurrar en hydraulpump som i sin tur ger tryck till en eller flera kolvar som i sin tur ser till att bordsytan åker upp i önskat läge.

Kul att svetsa

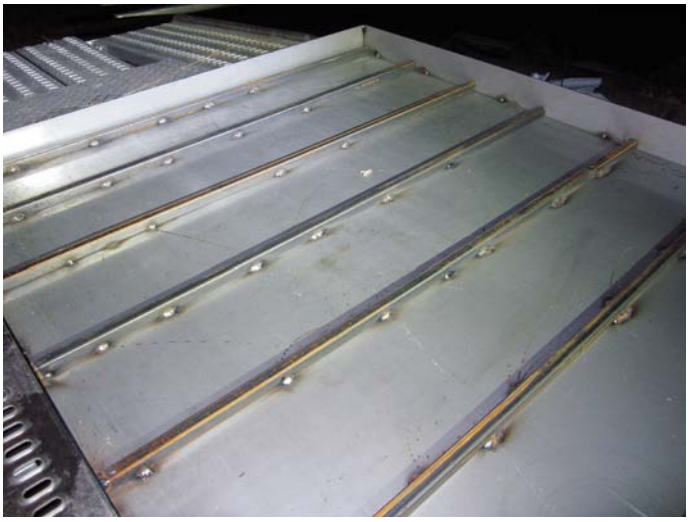
Vi åkte till Ludvika och hämtade vårt bord som mäter 120 x 80 cm. Detta har vi tänkt att förse med en rejäl stålplatta med måtten 2,5 x 1,5 meter. Plattan beställde vi hos MCM i Mora som också försåg oss med sidor till plattan för stabilitetens skull. Visst kan man beställa en med färdigbockade kanter, men det är ju fruktansvärt kul att svetsa också. Den här plattan är 3 mm tjock och är därför ganska rejäl och stabil, men samtidigt lite vek för att kunna hålla upp en större tyngd utan att få lite extra stöd. Detta stöd fixade vi till med några u-profiler modell mindre. Hela plattan placeras därefter på det befintliga lyftbordet där det svetsas fast. Äh svårt att förklara. Kolla på bilderna istället. Detta bord har vi för avsikt att stoppa ner i golvet med allt vad det innebär med att gjuta betong med mera. Men detta drar vi igenom till nästa nummer. Runt 5500 kronor kostadar kalaset innan det är klart och då har vi en arbetsyta vi kan höja 900 kilo 100 centimeter upp i luften. Billigt och ryggsparande.

Är man bas så är man. Gå fram till den grövsta killen med minst hår hos plåthandlaren. Han vet oftast vad det är som gäller och kan säkerligen också tyda en ritning.

En plåtbit med önskad area hämtas enklast hos din lokala plåthandlare som också kan bocka till din bit efter önskemål. Välj en plåt med tilltagen tjocklek för bästa stabilitet.



Vi passade på att använda pickupen som arbetsyta och svetsade ihop bottenplåten med sidorna.



Vi förstärkte sedan upp plåten med u-profiler.

Vi svetsade sedan ihop hela härligheten utan att pruta på vare sig ström eller tid.

Vi vände på den nya bordsytan och la den helt enkelt på det befintliga lyftbordet. Måttade in det så att vi hittade en balans i det hela och svetsade fast de båda i varandra. Tada, klart.

En enkel dosa med upp och ner. Kan det bli bättre?

Vi hittade ett begagnat lyftbord som lyfter 1000 kilo. Dra av tyngden på den nya större ytan vi ska fästa på detta bord så har vi en anordning som lyfter hela 900 kilo.

Nu är det bara att såga hål i golvet, handskotta och gjuta för kung och fosterland innan det hela är helt klart. Vi hade tänkt att integrera detta lyftbord i golvet så att det inte tar någon plats och samtidigt kan användas utan att man behöver ha en ramp för att ta sig upp på det med exempelvis en snöskoter. Allt om detta i nästa nummer.

SERVO-revolutionen!

Endast Yamaha kan erbjuda EPS servostyrning. Du får överlägsen teknik och överlägsen funktion.

VENTURE TF EPS
Pris: 135.900:-

PÅLITLIGA BREDBANDARE

RS VIKING PROFESSIONAL
"En seriös maskin för seriösa förare."

Pris: 126.900:- 101.520:- ex moms

VK 540 IV
"Den trognaste partnern du kan tänka dig"

Pris: 85.900:- 68.720:- ex moms

YAMAHA CENTER
WWW.YAMAHACENTER.COM

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

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

XR-Gold laminerad membran.
20.000mm vattenpelare / 18.000g andning.
Tejpade sömmar

HUSTLER2 JACKA
REK.PRIS: 2799KR

UNION GLOVE
REK.PRIS: 799KR

HUSTLER2 BYXA
REK.PRIS: 2399KR

VOYAGER BOA
REK.PRIS: 2599KR

PEAK2 JACKA
3 i en jacka
REK.PRIS: 3199KR

O.P.S OVERALL
REK.PRIS: 4199KR

PEAK2 BYXA
3 i en BYXA
REK.PRIS: 2799KR

FÖLJ OSS!
www.facebook.com/rucosweden
Instagram - @rucosweden

HMK®

WWW.RUCO.SE

Hur jobbar vi?

Jag får ibland en del mail med funderingar, råd och förslag på hur vi ska jobba.

Av: Björn

Ibland kommer det också mail från missnöjda läsare som tycker att vi kunde göra allting på ett helt annat sätt. Hur ska vi då göra för att alla ska bli glada? Svaret på den frågan är att vi kan inte göra alla glada utan vi måste hela tiden ta någon form av medelväg vissa gånger utan för den skull fastna på den vägen. Missförstå mig rätt nu. Jag fullkomligt älskar när vi får feedback. Den måste inte alltid vara positiv, bara den är konstruktiv. Idag fick jag ett mail om att vi alltid skriver positiva saker, aldrig tycker något och framför allt aldrig kritiserar saker. När jag får ett sådant mail blir jag lite halvmatt eftersom det absolut inte är så vi jobbar enligt mig. Men hur och varför gör vi en tidning som vi gör då? Denna artikel handlar om hur vi gör och framför allt varför vi gör som vi gör. Jag kommer att berätta för er om våra förutsättningar, visioner, historia och framtid. Håll i er.

Vi startade SnowRider vintern 1996 då vi började samla material inför hösten 1997. Det var några trevande försök som i slutändan blev riktigt bra så här i efterhand. På den tiden var det en vanlig hederlig gammal Hedenhös-kamera vi hade till förfogande. Vi knäppte alla kort själva, skickade rullarna på framkallning, kollade på fotona i dia-format, prickade för de bilder vi ville använda och skickade diabilderna på digitalisering. När vi väl fick tillbaka bilderna i digitalformat så gick dom att stoppa in i datorn med nöd och näppe för att sedan skicka den layoutade tidningen med rekommenderad post till tryckeriet i form av ett slags databand. Idag knäpper vi alla kort med digitalkameror och stoppar in bilderna i datorn där de sen stoppas in på de sidor de ska för att sedan bara lägga över hela tidningen till tryckeriet via fiberkabel. Allt är lite enklare nu rent tekniskt och det är extremt sällan något krånglar. Vi körde Macintosh-datorer då som nu och vi har alltid använt oss av Nikonkameror.

Prototypmaskiner

Att göra skotertidning är lite halvkrångligt eftersom vår säsong är extremt kort och vi ska hinna med mycket på några månader. För att vi ska ha en möjlighet att skriva om årets maskiner och framför allt köra dom så arrangerar alla tillverkare tillsammans en såkallad SnowShoot på vårkanten före aktuell säsong. Inför varje SnowShoot skriver vi på en lunta papper där vi förbinder oss att hålla på materialet till ett visst datum. Vi förbinder oss att inte köra maskinerna mot en radarpistol och mäta toppfart och acceleration samt att köra med förstånd då vissa av dessa maskiner kan kosta flera hundratusen dollar. I mars 2013 fick vi köra alla aktuella 2014-maskiner vilket i sin tur sätter en väldig tidspress på alla tillverkarna. Detta gör att framför allt alla för året nya maskiner är prototyper vilket i sin tur betyder att vi inte på något sätt kan utvärdera dessa snöskotrar på ett korrekt och riktigt sätt. Det är inte ovanligt att dessa maskiner skär, tappar delar och går sönder på alla upptänkliga sätt.

Jag kan ge några lysande exempel. Vid ett tillfälle skar en och samma sportmaskinsmodell två gånger för oss med några timmars mellanrum. På en annan tillverkares lössnömaskin gick drivaxeln rätt av två gånger och blev vind en tredje under samma dag. Vid ett tillfälle exploderade främre variatorn på en maskin när undertecknad satt på i 140 kilometer i timmen. Inte en kåpa satt kvar på skotern samtidigt som det sprutade kylarvatten överallt. Jag har varit med om att boggin lossnat, att skidor ramlat av, att remmar farit och till och med att en maskin börjat brinna.

Gemensamt för alla dessa maskiner

Ofta får vi känna och klämma på nya konstruktioner och delar för att sen kunna vidarebefordra denna kunskap till er läsare.

Det är inte alls ovanligt att många maskiner mer eller mindre är helt handbyggda prototyper och har många specialtillverkade delar.

Vi blir matade med alla nyheter och ändringar som är aktuella för varje år.

är att dessa "problem" inte existerade på produktionsmaskinerna som sex månader senare lämnade det löpande bandet. Vi tar därför sällan med köregenskaper i beaktandet när vi presenterar nyheter från SnowShooten. Vi skriver aldrig om de problem som uppkommer på prototyperna eftersom det är helt ovidkommande. I de tre första numren så rabblar vi siffror och modeller, ändringar, nyheter, innovationer, tankar, ideér och allt annat tillverkarna har matat oss med. Vi granskar alltså inte dessa prototyper det minsta. Se allt vi skriver från SnowShooten som rena rama presentationer om vad som komma skall.

Sista sekunden

Vissa tillverkare tar SnowShooten som ett genrep där maskinerna ska klara av de två veckor som de står till förfogande för världens skoterjournalister. Jag har varit med om att en tillverkare helt tagit bort en modell mitt under en SnowShoot för att helt enkelt lägga ner den. Jag har varit med om att massor av saker inte är spikade till hundra procent. Vilken matta ska maskinen säljas med, vilket variatorsetup, vilka stötdämpare, skidor med mera.

Vissa maskiner har inte ens sidokåpor och huv i den sedvanliga plasten. Vissa år har de mer prototypbetonade maskinerna delar i glasfiber eftersom man helt enkelt inte gjort klart verktygen för den slutgiltiga tillverkningen. Vissa maskiner är delvis svetsade för hand där dom i produktionen är robotsvetsade. Gemensamt är att alla maskiner är manuellt ihopplockade. Att vi på dessa premisser ska döma ut en modell och tycka till är vare sig möjligt eller aktuellt för oss. Detta är anledningen till att vissa kan tycka att dessa "tester" är slätstrukna. Återigen. Anledningen är att de inte är "tester" utan en provkörning av en prototyp. Så för att klargöra - de tre första tidningarna under säsongen innehåller presentationer av modellnyheter som vi kört under SnowShooten. Dessa maskiner har inte testats, bara provats och fotats.

Bromsningar

Förr om åren körde vi många skotrar i bromsbänk. Detta slutade vi med för många år sedan då det helt enkelt blev övermäktigt samtidigt som det inte fungerade något bra rent praktiskt. Det hela kändes helt enkelt inte seriöst eftersom testresultaten i vissa fall kändes lite sådär. Ytterst få har önskat få tillbaka dessa bromsningar vilket vi faktiskt är glada för då det var ett jäkla krångel att få till det så att allt blev rätt i slutändan.

Tester i Sverige

Vad det gäller testandet på svensk mark så har vi faktiskt inte ändrat så mycket även om vissa tester har varit bättre än andra. Vi försöker hela tiden att steppa upp våra tester för att bli ännu bättre. Idag har vi så gott som alltid vågen, radarpistolen och tidtagaruret med vilket kan ge en indikation på varför en maskin är snabb eller mindre snabb. Vissa av er läsare tycker att vi under våra tester är för snälla då exempelvis en maskin är fem sekunder långsammare än en annan efter totalt fem minuters körtid. Vissa vill att vi ska såga maskiner som är långsammare än andra. Varför? Idag är alla maskiner ganska bra, idag görs det egentligen inga dåliga maskiner. Visst, vissa maskiner har haft en del problem med remslitage med mera och detta har vi tagit upp på så sätt att vi redogjort för våra läsare vad som varit fel och hur tillverkaren löst problemen. Vi påtalar alltid brister på maskiner, men vi kanske inte alltid håller med er läsare om vad som är rätt och fel. Vissa gånger handlar det om att man köpt fel maskin för ändamålet, vilket för den del inte är ovanligt. En sak är i alla fall säker. Vi tar alltid fram en vinnare i ett test. En vinnare som just där och då var lite snabbare och bättre än

de övriga, enligt oss. Vi har under alla dessa år aldrig blivit kontaktade av en generalagent som hotat oss angående att dra in annonser för något vi skrivit eller ett testresultat. Aldrig. Vi törs skriva vad vi vill, men tar alla saker i beaktande vid ett omdöme, utan att lägga någon vikt på vem tillverkaren är. Är en maskin direkt dålig och värdelös för att den är tre procent långsammare än den snabbaste? Svaret är nej. I händerna på någon annan eller vid en annan temperatur och väderlek kanske den är snabbare. Vi brukar däremot tala om när en lössnömaskin inte passar in i gänget och att den direkt är på efterkälken och bättre passar in i hybridsegmentet. Den är sämst bland lössnömaskinerna, men är fortfarande en bra skoter.

”Sanningen”

Internet är ett fantastiskt redskap samtidigt som ”sanningar” sprids värre än en löpeld här. Det hela kan utveckla sig till någon form av masshysteri där den ena konspirationsteorin efter den andra presenteras. Ofta är teorin att det är tidningarna och generalagenterna som håller ihop mot konsumenten. Har en haft problem som det skrivs om så är det säkert att en annan också har haft samma. Helt okej, men detta resulterar ofta i att en tredje hört om samma felaktighet samtidigt som ytterligare en hört samma sak. Genast blir en sak som hänt två, men fyra pratat om ett jätteproblem som generalagenten mörkar, samtidigt som vi som tidning är för fega att ta upp detta eftersom vi är köpta och betalda. I verkligheten har generalagenten kanske sålt 900 maskiner av den aktuella modellen och fått in tre reklamationer vilket inte gör detta ”problem” till just ett problem. Alla tillverkare har en viss felmarginal i tillverkningen. Kanske det till och med kan vara så att kunden gjort fel? Kan en skoterköpare använt sin maskin på ett felaktigt sätt? Så kan fallet faktiskt vara ibland.

Samtidigt tycker jag att en del av våra generalagenter vissa gånger har svårt att ta på sig vissa fel som man tycker borde täckas av garantin. Men jag vet också att det kommer in många orimliga och oriktiga krav då det gäller reklamationer vilket i sin tur gör att det hellre fälls än frias när det ska delas ut nya grejer. Mitt i detta står vi som tidning och förväntas ta ställning i enskilda fall.

Det är ju jättesvårt för oss att göra det eftersom vi aldrig har en aning om hur kunden kört med sin maskin. Allmänna reklamationsnämnden ARN är stället man vänder sig till när man blivit felbehandlad. Får man rätt där och man fortfarande inte får det man ska ha av en generalagent, då vänder man sig till oss och då kan vi ta ställning till om och vad vi skriver.

Ja, detta är lite om vår vardag och om några små vardagsproblem vi brottas med. Vi tänker i alla fall bli ännu bättre och göra vårt bästa den här säsongen för att göra er alla nöjda. Är det något test just du vill läsa, se till att uppmärksamma oss på detta. Det gör du antingen genom vår facebooksida eller vår hemsida snowrider.se eller varför inte maila mig direkt på bjorn@snowrider.se.

Hela 17 gånger har vi varit över till USA och Canada på den årliga SnowShooten som alltid går av stapeln i början av mars.

NIKASIL SPECIALISTEN
BLIXTENS RACING
Tel:036-134096
WWW.BLIXTENSRACING.SE
Vi är bäst på Nikasil Reperationer!
GRATIS frakt av din cylinder till oss!!
Kolla hemsidan för info eller ring oss!!

Skoterhandlare, se hit!
Effektivisera försäljning och verkstad med INFOFLEX FORDON.
Jobba smartare, inte mer.
Affärssystem för fordonsbranschen
08-792 64 60 | www.infoflex.se
infoflex

MULTISTARTER
Med Safedrivings multistarter kan du starta din bil upp till 20 gånger per laddning och dessutom använda den för laddning av mobiltelefon, dator och kamera
Dåligt batteri är inte längre ett problem
Läs mer på www.safedriving.se
by safedriving.se

Förarbevisutbildning för snöskoter

Skaffa dig utbildning där kunskapen finns

Våra utbildare anordnar kontinuerligt kurser till förarbevis

Kontakta oss för vidare information på:

Utbildningsansvarig:
Janne Sund Tele: 070 - 326 97 55

www.ssco.nu

Besök oss på:

SVERIGES SNÖSKOTERÅKARES CENTRALORGANISATION
SSCO

FROST vagn med kåpa 49900:-*

Kåpa i färg: svart, vit eller silvermetallic
Vinterdäck på fälg från 995:-/st

GRATIS UPPKÖRNING!

För utökat B-körkort (B-96) vid köp av valfri vagn

BILLY obromsad 15450:-*

flakmått:
370x185x33cm
totalvikt: 1350kg
max last: 934kg

Alla priser inkl. moms

flakmått:
350x150x33cm
totalvikt: 750kg
max last: 458kg

OBROMSAD

BÅT & TRAILER ab
www.batochtrailer.se
08 - 7112635

STÖRSTA UTBUDET HOS OSS! NYA & BEG

KÖP NYA 2014

Utförsäljning av 2013
ski-doo LYNX POLARIS

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

MASSOR AV NYHETER PÅ VÅR WEBSHOP

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

www.kalixmaskiner.se

STENMARKS MASKIN TÄRNABY

LYNX PSEPARTS SCOTT Ducati
can-am Halvarssons camoplast

SCOTT Comp One Jacka + Byxa

Skoterställ i slitstark kvalitet från Scott. Tyg som andas och tejpade sömmar. Nu jacka + byxa till kanonpris!

2999:-
~~4498:-~~

C&A Boondocking Xtreme

Utvecklad för dagens tekniska mountainåkning.

Vi har drivmattorna, reservdelarna, tillbehören, kläderna och allt annat du kan behöva till skoteråkningen.
Kolla in våran smockfulla webshop med massor av erbjudanden!

BRP

www.STENMARKSMASKIN.se Tfn 0954-10 666

OCKELBO GUMMISERVICE
30 år
1982-2012
Välkommen
till världens minsta
polarishandlare
POLARIS
Tillbehör & Reservdelar
Snöskoter & ATV
Butiken öppen: Mån-Ons 7-17
Tor 7-19
Fre 7-17
Lörd, Sönd åker vi också skoter
Tel: 0297-42100
Ockelbo
GUMMI
SERVICE

DAYCO
SIM POWERSPORTS
Boyesen
DONJOY
CASTLE X
SR
NYA SKIDOR I SVERIGE
STR CK
COMPOSIT TRACKS
R32 MAGNUM
R38 MAGNUM
500 MAGNUM
www.swedtechracing.se

payback
LUBRICANTS
Succén fortsätter!
Helsyntetisk E-tec godkänd 2-taktsolja.
20 liter 1596:- & 4 liter 399:-
Nyhet i Skandinavien!
Variatorsmörjmedlet
Ceramic Dry
SNOW-PRO
CERAMIC DRY
Kontakta oss för närmaste återförsäljare
Payback AB tel: 0935-207 00 • sweden@payback.se
www.payback.se

KARLSSONS HJÄLMAR
TRANZ!
SNÖSKOTER
+ ELVISIR
+MASK
2195:-
TELE: 0705-682663
karlssonshjalmar.se

Håller dig torr och grymt varm!

KÖLDEFFEKT NER TILL -60°

Kombinera ullstrumpor med våra suveräna stövlar i neopren med fleecefoder.

Tveklöst bekvämast! Och varmast.

Finns i närmaste fackbutik.

avignon
www.avignon.se

www.hecamc.se

HECA, Gesällv. 9
Birsta SYD, Sundsvall

heca
MC · SKOTER · MOPED · CROSS · ATV

Skoterhotellet i Åre

Prisvärt boende med sköna sängar
Halvpension och Sport Club ingår
Kamerabevakad skoterparkering
Scooters bar med biljard och dart
VIP-bastu med utomhusbubbelpool
Ice driving och andra aktiviteter

860:- /person/dygn i dubbelrum inkl. halvpension, pooler, gym och bastu

ÅRE Continental Inn
www.areinn.se
0647-17170

Skotertouring Outback – Gäddede

Upptäck PilgrimsHotellet med bra boende och carport för skoter.
Boende: Weekend, vecka eller säsong. Bastu.
Pris: Från 300 kr/natt/pers.
Mat: Restaurang & bar med fullständiga rättigheter.
Högsäsong februari till sista april. Boka nu med bra erbjudande!
Helgspecial – anpassat för skoterturen, med två hotell!

Pilgrimshotellet
PilgrimsHotellet i Gäddede
0672-104 20

"Suveränt läge mitt på skoterleden. Mysig och avkopplande miljö i ändlig fjällmiljö."

www.pilgrimshotellet.se

Yamaha Phazer MTX med extra allt!

Saknar skotern det där extra så är det väl bara att rätta till det.

Text & Bild Affe Sundström

Det är lite lustigt det här med vänner, ofta vet man inte riktigt hur det kom sig att man går från att vara bekanta via arbete eller liknade till att man är så familjära att man spontant kommer förbi och hälsar på.

Tiden går och en dag känns det som att man alltid känt varandra väl.

Jag minns tydligt för runt 25 år sedan när jag hängde hos Hydroscand i Boden för att få några slangar fixade till min Volvo 164. Det var Micke W som då drev stället och jag hade stor respekt för honom, han var i mina unga ögon nästan att räkna som farlig.

Inte bara för att han var något år äldre än mig, han var dessutom så mycket tuffare än vad jag var eller någonsin skulle kunna vara. Flera av Bodens hårda raggare hängde i hans fikarum och han hade en amerikansk bil med en kompressor som inte bara stack en bit upp ur huven, den var högre än taklinjen och var av en mängd skäl fullständigt obesiktningsbar. Micke var, som jag såg det, en hård kille med stans tuffaste bil och jag var en blöjraggare i en trimmad Volvo. Märkligt nog blev vi med tiden vänner och det berodde på att vi faktiskt hade väldigt mycket gemensamt. Michael är till att börja med inte alls så farlig som jag fick för mig då för ett kvarts sekel sedan utan tvärtom obegripligt snäll.

Att han sedan är extremt intresserad av precis samma saker som jag medförde att vi fick mer och mer med varandra att göra.

I en liten stad som vår är det nästan oundvikligt att man börjar umgås om man håller på med liknade projekt på fritiden. Han bygger liksom jag om alla sina hobbyfordon och gör det oftast helt själv efter egna idéer. De blir ändå på något vis skapta på liknade sätt som de skotrar och motorcyklar som jag är med och bygger på jobbet.

Micke brukar med jämna intervaller efter varje avslutat projekt komma till min arbetsplats hos MC Xpress och testköra sina skapelser i bromsbänken. Det brukar alltid gå till på samma sätt: han kommer till oss med en totalt nykonstruerad maskin och sedan fungerar allt på en gång när vi testar, de är dessutom oftast korrekt kalibrerade. För 20 år sedan hade han en bränsleinsprutad GSX 1100 från -82 med turbo och lustgas, ett bygge med grym finish och brutalt utseende.

Min tanke var ”-herregud, hur länge ska det ta innan detta blir klart” då specialbyggen har en tendens att kräva massor med jobb innan allt fungerar. Men Mickes hoj bara levererade och bänkningen var klar på en förmiddag, helt otroligt. Så har det sedan fungerat oavsett om det är frågan om en totalt ombyggd turbomatad vattenskoter med 250hk eller vanliga snöskotrar som han kommer för att bänka.

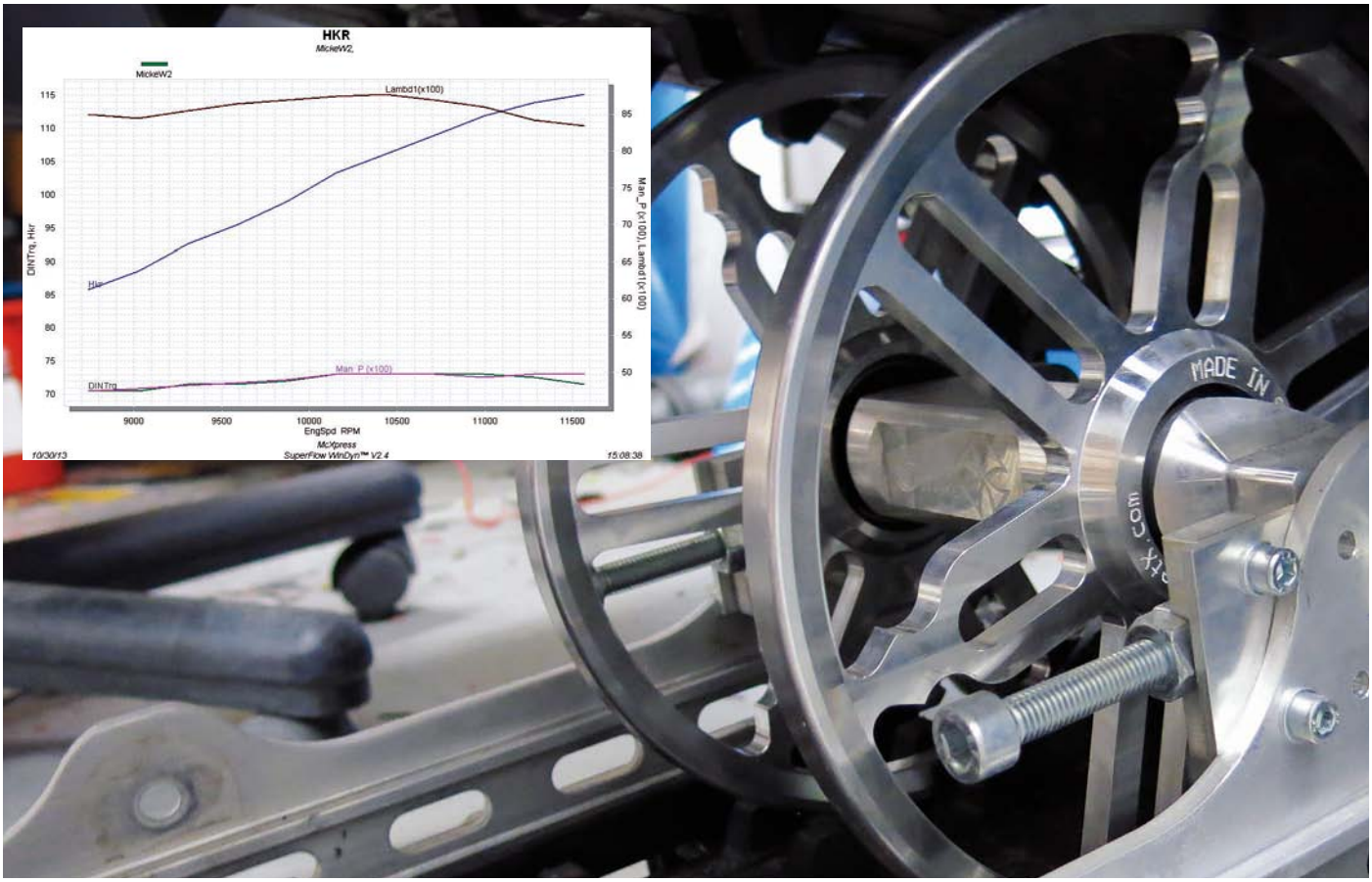
Vi på jobbet funderar ibland varför han vill testa byggena hos oss då de alltid redan är klara för brukande när han byggt klart dem. Helt klart är han fantastiskt duktig både på att bygga häftiga fordon samt att få dessa att fungera, ett tekniskt multigeni!

Yamaha Apex Turbo, en skoter för killar som oss

Micke kom förbi för runt 3 år sedan och frågade mig vad för ny skoter som jag rekommenderade till honom då han hade ett återfall och ville börja köra på snö igen.

Svaret blev givetvis en Yamaha Apex då det är min favorit och Micke som sagt är mycket lik mig, även då det gäller fordonspreferenser. Han beställde därför en ny XTX och skotern skulle givetvis ha turbo men denna gång valde han en MCX-sats i stället för att bygga själv.

Det blev givetvis 315 hk-satsen då det är bra att ha hög effekt i alla lägen för oss gamla raggare. Han blev givetvis helnöjd med skotern och ansåg att det skett en del teknisk utveckling sedan sist han körde turboskoter, han har en gång i tiden byggt en Yamaha SRV turbo som inte var riktigt lika driftsäker.

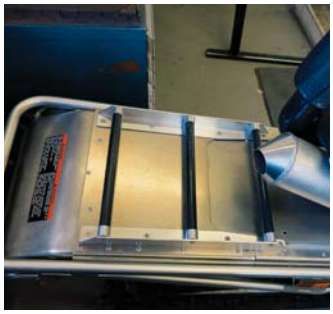


Billet-X 9” vändhjul med offset-axel, det blir inte fränare än så!

Laddluftskylaren är identisk med de från de äldre MCX-PZ satserna, det är faktiskt den enda delen som inte byggts om.

Kolfiberhuven lyfter verkligen Phazerns utseende och är precis lika dyr som den ser ut.

Luften in kommer via ett snorkelkit för att säkerställa god tillförsel även i den djupaste pudersnön, avgaserna mynnar sedan ut till höger genom en väl fungerande ljuddämpare.



En lasthållare i aluminium och kolfiber känns helt rätt, givetvis är det Micke som byggt den.

Under sadeln på Phazern sitter turboladdaren monterad och i denna version är den placerad på samma sätt som hos MCX Nytro och Apex satser. Micke har satsat på en läcker rödglänsande slanganslutning till returoljan, klart ballt!

Micke och Simon i garaget, det är pappa Mickes turbo Apex i förgrunden som är orsaken till att även Simon ville ha turbo!

Billet X har givetvis levererat både boggihjulen liksom den suveräna styrhöjaren.

En bild på Simons Phazer MTX just innan MC Xpress ska plocka ner den för uppmätning av bygget.

Mickes son Simon gillade verkligen att följa med pappa på hans monster-Yamaha och det stod snart klart att även grabben skulle ha en skoter. Efter en del funderande bestämdes att en Phazer MTX vore lämplig då den har likande motorteknik men hälften av Apexens effekt, vikt samt cylinderantal. En PZ inhandlades och den var helt i standardskick första turen, den fungerade perfekt men var som sagt standard och hur kul är det?

Billet X och kolfiber och turbo, pimp my ride!

Jag känner killarna på Billet X och hjälpte till med att beställa alla delarna som behövdes för Simons Phazer. Offset-axel med stora vändhjul och de slidesspararande boggihjulen var givna liksom den läckra styrhöjaren som är justerbar i alla ledder.

Förlagan till huven i kolfiber byggde Micke själv men han fick hjälp med själva kolfibergjutningen av ett företag i Kalix.

Grymt läckert blev det då huven gav skotern ett nytt, mycket aggressivare utseende framifrån. En lasthållare i alu/kolfiber ger möjlighet att få med sig extra bensin om man så önskar och det kan kanske behövas då skotern även har överladdning, med hjälp av en MCX sats som märkligt nog är byggd av Micke.

Problemet med att köpa en turbosats till en PZ från MCX är att de inte byggs sedan ett par år då efterfrågan en tid var för låg. Micke köpte de komponenter som behövdes och byggde sedan satsen med sin Apex som mall för hur allt skulle monteras. Resultatet blev en sats som på många punkter är bättre än de som MCX byggde för cirka 7 år sedan då ljuddämparen samt luftfiltret är bättre placerade och turboladdaren har en kraftigare upphängning. Alla slangar är av "Bling-Bling" utförande och rördragningen noga utförd för att både vara snyggt och driftsäkert.

I detta utförande laddar turbon 0,4 bar och motorn klarar det galant utan kompsänkning.

Givetvis kom Micke och Simon förbi för att bänkköra sin skapelse och den gav på en gång och utan justeringar 115hk, en effekt som motsvarar en modern 600cc 2T om man mäter på likande sätt. Så nu har Simon en unik och fullkittad Phazer MTX turbo att åka på denna vinter, men den kanske inte blir unik allt för länge. MCX har nämligen lånat skotern och plockar just nu ner den i smådelar för att kunna mäta upp allt och bygga en serie kloner.

Det är faktiskt så stor efterfrågan på turbo till Phazer nu att den återupptas i MCX sortiment och dessa nya turbosatser ska byggas efter den mall som Micke har skapat. Så snart kommer Simons skoter att vara mindre unik men frågan är om någon annan är så fullpimpad som hans? Jag tvivlar på det!

lovens.se
trafikskola
Rakaste och roligaste vägen till körkort/förarbevis Snöskoter, Mc, även flera utbildningar
www.lovens.se
Tel: 026-256179

KN RACING PRODUCTS
#1 när de gäller chassie, stötdämpare & variatordelar till din YAMAHA
Pioneer Performance
SERVICE & MODIFIERING AV YAMAHA STÖTDÄMPARE
Renoveringar och reparationer till kompletta omschimsnings och fjäderpaket från Pioneer Performance. Finns till dom flesta modeller.
Variatorkitt/Helixar/Fjädrar/Slitdelar
FX/RS/RX Nylatron Framvagns Bussningar
RX/RS Kraftigare Krängningshämmare
Förlängningssatser/No-Slip Drivhjul
Vi finns även på Facebook!
www.facebook.com/knracingproducts
THUNDER PRODUCTS
Hela Thunder Products sortiment till alla märken, kolla vår hemsida
YAMAHA E.R. SEKUNDÄR KITT
Ny roller konvertering till Yamaha YVXC! Super stark design som klarar allt, även turbo och kompressor.
911 RESPONSE VARIATOR LOCK
Ger dig prestanda som en dyr eftermarknads variator
www.knracing.se 0950-10899/070-5568634

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

Båge inklusive underkörnings-skydd
Passar RMK 2011-2014
Vi är ÅF för:
bksystem.se
rindab.se
TQ1.se

Den skyddar huven och buken från sly, grenar och springbjörkar m.m
Monteras enkelt i befintliga hål.
www.messmide.se
M.E.S
MARKUS EDLUNDS SVECS SMIDE
Tel: 0661-220 00

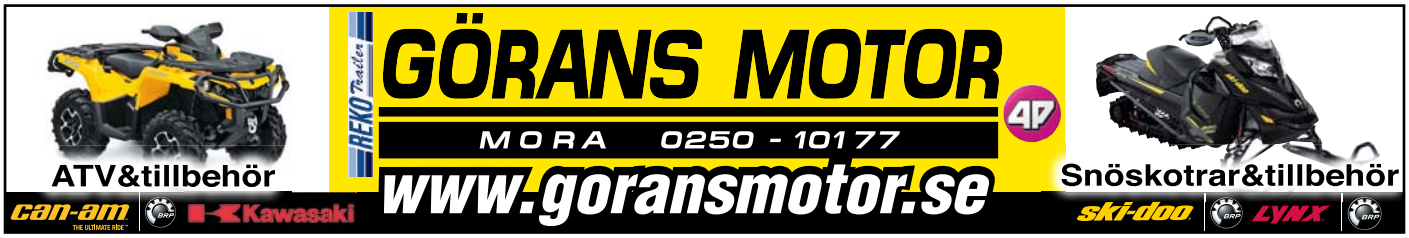
LULEÅ SKOTERDEMONTERING
• Kawazaki-, E-ton-, SMC-, TGB- & SYM 4-hjulingar
• Original reservdelar till hela Kawasakis program.
www.luleaskoterdem.se
Kawasaki ATV TGB
Tel: 0920-34142, 070-5734440
Öppettider, 10-00-17,30 månd- fred lunch 11,30-12,30

Billet
MADE IN SWEDEN
www.billetx.com
ÅRETS NYA DESIGNER!

• BILLET WHEELS • FÖRLÄNGNINGSSKENOR • STYRHÖJARE

Billet
MADE IN SWEDEN
WWW.BILLETX.COM

STYRHÖJARE I BRUTAL KVALITET!
JUSTERBARA & FASTA , FRÅN 5CM TILL 25CM!
10ST NYA MODELLER!
Pris fr. 595kr
WWW.BILLETX.COM



SKOTERUTHYRNING.com
ALLA UTHYRARE PÅ SAMMA SAJT
VÄLJ ENKELT LÄN OCH ORT

En dröm besannas
BESEGRA DE KANADENSISKA KLIPPIGA BERGEN
Revelstoke, BC, Canada
GREAT CANADIAN
SNOWMOBILE TOURS
• 4-stjärnigt skoteområde
• 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
+0012508379594
snowmobilerevelstoke.com

RotopaX dunkar och tillbehör
Xenonkit till det mesta
Motorvärmare till skoter, ATV mm
ROTOPAX
Vilhelmina
Båtar & Maskiner
Tel:0730-554218 www.v-dm.se
Se webbshop för mer info
www.v-dm.se

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

www.naturum.se
Hyr stuga i skoterparadiset
ÅKERSJÖN I ANSÄTTFJÄLLEN!
Tel: 070-55 15 285

Hos oss hittar du skoterkläder från Halvarssons och Sinisalo. Forum snowmobileboots. Hjälmar från UFO, Suomy m m.
Samt övrig utrustning.
Halvarssons
SINISALO
MotoBikers
www.motobikers.se
0243-23 99 66. Kvarngat. 1, Borlänge
Öppettider – se hemsidan.

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

Utbytes cylindrar
till alla märken
MOTOR HUSET
www.motorhuset.com

SNOFED
SVERIGES SNÖSKOTERÄGARES RIKSORGANISATION
FÖRARBEVIS
Vi är störst i Sverige på förarbevis
Gör som 45 000 redan har gjort
Hitta din närmsta utbildare hos SNOFED
Läs mer på
www.snofed.se

ANNONSERA HÄR!
RING ELLER MAILA MIG PÅ:
0250 - 22 887
carina@otlas.se

Trafikskola i Arvidsjaur
förarbevis för snöskoter
Ring för mer info:
0960 - 156 90
www.str.se/2409

Förarutbildning i Fryksdalen
Vänd dig med förtroende till Rolf Gatback
SYDLIGASTE UTBILDNINGEN I SVERIGE
För mer info:
070 - 57 37 941
rolf.gatback@live.se
www.utbildningivarmland.se

FÖRARBEVIS SNÖSKOTER?
Östersunds SSK fixar både helgkurser och kvällskurser!
OSSK
www.ossk.se

MT TRAFIKSKOLA AB
KALIX, LULEÅ, UMEÅ, SKELLEFTEÅ, GÄLLIVARE, BODEN
TA DITT FÖRARBEVIS HOS OSS!
VI HAR HELGKURSER
PRIS: 1 595:-
KONTAKTA OSS PÅ:
Tele: 072-5563951
mail: kursintresse@gmail.com
Boende finns!
www.mttrafikskola.se

Reveljens
Trafikskola Biluthyrning
063-10 53 10
Förarbevis för Snöskoter & Terränghjulig
För mer info:
info@reveljens.se
www.reveljens.se

Förarbevisutbildning i Uppland
Vi anordnar förarbevisutbildning för snöskoter och terränghjuling.
Kontakta oss:
0708-21 60 68
lindstagard@gmail.com
www.skoterkurs.se

ÄVENTYRS MÄSTARNA
www.aventyrmastarna.se
HASSELA B&B
SKOTERUTHYRNING
POLARIS SWITCH BACK 800
0703 - 72 85 55
0652 - 35 06 13

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

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

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.
• Snöskoter • 4-hjulingar
• Reservdelar • Tillbehör • Service
Bobergs Båt o Motor AB
Tel nr 023-300 50 Falun
www.bobergsmotor.se

Snö Skoter Bolaget.se
Begagnade skoterdelar
-Fraktfritt

YTTEROCKE PRODUCTION AB
0640-451 17 • 070-377 51 15 • www.ytterockeproduction.com
SKOTER
ATV
TILLBEHÖR & VERKSTAD
POLARIS

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

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

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

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

JOCKES
SKOTER&MOTOR
ARCTIC CAT
ATV: HSUN SUZUKI ARCTIC CAT
service & reservdelar till alla märken
Heby tel. 0224-342 21
Öppet Må - Fre 08.00-17.30

www.orrkvistmotor.se
ski-doo YAMAHA
STORUMANS SKOTERSKROT AB
ORRKVIST MOTOR
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

Ski-Doo & Lynxhallen Idre
Tel:0253-205 01
ski-doo LYNX can-am
www.idreskoter.com

Lössnölyft™
FLAK & PACKKÄLKAR TILL FABRIKSPRISER
www.kalke.se
info@kalke.se 070-6075395

POLARIS
MATS
Försäljning & service av Polaris snöskotrar och ATV.
www.matsskogochfritid.se
info@matsskogochfritid.se Telefon: 0560-71 340

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

SALAB
YAMAHA
Försäljning
Reservdelar
Service
Halvarssons SCOTT
www.salab.nu
Sveg • 0680-718330

Siljansnäs Maskin AB
Släpvagnar, skotersläp, båttrailers, biltransporter... hos oss hittar du vad du behöver för transporten.
www.siljansnasmaskin.se
Tel: 0247-23500

SNOW-RAIL
By IMEX FIBER AB system
IMEX
IMEX FIBER AB
Malung, Dalarna
Tel: 0280-12570
www.snowrail.se

Ockelbo
Vindrutor
Passar modellerna 3500, 4500.
Finns även rutor till: 5000 86-88.
List ingår.
1200 kr
Ink. moms + frakt
Nostalgi
www.ockelbo-collection.se

Årets skoterguide

I en butik nära dig!

Allt om alla 2014 års nya skotrar samlat i ett och samma magazin

Beställ i snowrider shopen

www.otlas.jetshop.se

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

PRENUMERERA!

Starta din Prenumeration idag så du inte missar något nummer

Ge bort en prenumeration i julklapp!

Ja, jag vill gärna ge bort en prenumeration i julklapp!
Fyll i alla uppgifter och skicka in talongen till oss.

Välj tidning: Kryssa i den/dom tidningar du vill ge bort

snowrider	☐	**SnowRider** 1 års prenumeration (6 nr)	335:- Inom Sverige
Street&Strip	☐	**Street&Strip** 1 års prenumeration (6 nr)	299:- Inom Sverige
ATV TERRÄNG MAGAZINET	☐	**ATV** 1 års prenumeration (6 nr)	265:- Inom Sverige
SNOWMOBILE	☐	**Snowmobile** 1 års prenumeration (6 nr)	325:- Inom Sverige

Skicka tidning till:

Namn: _____

Adress: _____

Postnr: _____ Ort: _____

VÄNLIGEN TEXTA MED STORA BOKSTÄVER

Jag som betalar heter:

Namn: _____

Adress: _____

Postnr: _____ Ort: _____

VÄNLIGEN TEXTA MED STORA BOKSTÄVER

Prenumerationen övergår i en bekväm tillsvidare prenumeration.
Beställningen går även att göra på fax: 0250-22883 tel: 0250-22885, www.otlas.jetshop.se/
Priserna gäller inom Sverige!

OTLAS AB

Gåvobevis

Bäste _____

Du kan se framemot 6 nummer av:

_____

En riktigt God Jul

Önskar _____

SVERIGE
Porto Betalt

B

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

Våra tidningar

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:-

otlas.jetshop.se

I BUTIKEN

otlas.jetshop.se

MJUKA JULKLAPPAR

BANDANA
89:-

OBS!
Beställ senast 15/12 2013 för att vara säker på att din julklapp ska hinna fram!

PRENUMERERA PÅ snowrider

Klipp ur talongen och skicka in eller ring in din beställning till:

Tel: 0250-22885
Telefontid: Vardagar 8-16

Eller maila på:
pren@snowrider.se

Eller så går du in på våran hemsida och beställer din prenumeration.

WWW.SNOWRIDER.SE
WWW.OTLAS.JETSHOP.SE

FJÄLLBOCKEN EVENT & ÄVENTYR
www.fjallbocken.se

Polarn Snabbpump
Beställ direkt på vår webbplats!
POLARN SNABBPUMP ORIGINALET TILLVERKAD SEDAN 1994
polarn innovation ab
Tel: 063-13 11 90
www.polarn-innovation.se

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

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

YAMAHA
YAMAHA ATV
can-am
ski-doo
LYNX
Försäljning Service Reservdelar Tillbehör
BRÖDERNA SUNDSTRÖM AB
Laisvall tel. 0961-20044
ab.broderna@arjeplog.com

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

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

Cylindrar och statorer
Vi lagerför till flera märken och typer.
Ny cylinder i ersättning för din gamla defekta.
Stator eller Cylinder: Samma pris oavsett modell! 2900:-
KNAPPEN MOTOR SERVICE FILIAL
www.knappen-motorservice.se

Öppettider: Vardagar 7 - 18
can-am ski-doo
TRAM 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

BRASSAPÅ
Gör det enkelt att Elda direkt på snön
www.tra-inventive.se

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

Tords Motorservice
ski-doo BETTER RIDES, BETTER RIDERS.
BEGAGNADE RESEVDELAR ALLA MÄRKEN
WWW.TORDSMOTORSERVICE.COM

INTENSIVKURSER
SKOTERRESOR
FÖRARBEVIS
UTHYRNING
NORDIAC
ONLINEBOKNING
nordiac.se

Katterjokk
Katterjokk Lägenhetshotell
Lägenhetshotell med egen skoterparkering. Restaurang Ebbes Kök och Konsumbutik i samma hus. Flera olika typer av lägenheter - bra standard.
Mail: info@katterjokk.nu
Telefon: 0980-430 60
www.katterjokk.nu

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

can-am LYNX
LJUNGBERGS Motor
0680-10360 / 070-2650770 Kolgatan 1, Sveg
www.ljungbergsmotor.se

Välkommen till Funäsfjällens bästa skoterhotell!
ERIKSGÅRDENS FJÄLLHOTELL
FUNÄSDALEN
eriksgarden.se

MT HELMETS
1299:-
Ny modell från MT-Helmets SYNCHRONY. Check it out!
www.pmcbike.se

Borga Skicenter Platsen för alla
Borgafjäll skoteruthyrning
Kontakta oss:
0942-422 72
070-422 72 08
www.borgaskicenter.se

YAMAHA YAMAHA
Yamaha sälen AB
Leonarden
Försäljning Förvaring Uthyrning
Reparation Service
www.leonarden.se
Tele: 0280-26065
YAMAHA YAMAHA

POSTTIDNING B
SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora
7 8 8 0 0 6 0 0 1

Olja 2T Maxima Helsyntetisk 3,785L Rökfri & Miljövänlig

Denna olja har extremt bra smörjande och konserverande egenskaper, samt lämnar minimalt med avlagringar. Mindre lukt, mindre rök men maximal smörjning!

~~405 kr~~ 299 kr

Course Skoteroverall Orange

Trött på att frysa? Då har du hittat rätt. Denna påkostade skoteroverall kommer hålla dig varm i alla väder. Overallen är utvecklad för dig som vill kunna köra aktivt och samtidigt ha möjligheten att stanna och grilla korv på fjället eller fiska på sjön. Med ett urtagbart innerfoder fungerar overallen mycket bra från 0°C ner till -30°C.

Egenskaper:

- Vattentätt membran
- Urtagbart innerfoder
- Hängslen
- Avtagbar luva med pälskrage
- Reflexpaneler så du syns bra i mörkret
- Ordentliga fickor
- Öppningsbara ben
- D-ring för att fästa nödstoppslina
- Förstärkningar på utsatta områden

1.499 kr

POWERBOOTS IN NORTH AB

Powerboots Diablo Snöskoterkängor

Kängan för dig som ställer höga krav på komfort och säkerhet. Passar perfekt både på tävlingsbanan, leden eller för den aktive freerideåkaren. Diablo är ergonomiskt utformad för bästa komfort, vridstyv och håller värmen extremt bra.

~~2.399 kr~~
1.599 kr

BESÖK OSS PÅ
SLEDSTORE.SE

sledstore
SVERIGES SKÖNASTE SKOTERBUTIK

sledstore.se info@sledstore.se