Årets långtestare Viper turbo, Summit 163, TTX, Rave 800

Nummer 6 13/14 Pris: 64:- 8,30 EURO 74 NOK

snowrider

"Snowrider or norider? The choice is yours!"

4-taktens historia
Så började det

HCR Turbo
En dopad norsk

Teknik
Vad är vad?

GLAD PÅSK!

BästaLed Skoter

CBR
10 mil på en veteranare

Masters of Dirt

INTERPRESS 0518-06
7 388051 806400
RETURVECKA V 19

I SEE

'54 60TH '14 ANNIVERSARY POLARIS

THE FUN
AROUND EVERY CORNER.

Redens

INDY 2014
PRIS FRÅN 79 900:-

Polaris INDY har branschens bredaste skoterfamilj. Från barnfavoriten 120 INDY via multifunktionella 600 INDY Voyager till ledpiskaren 800 INDY SP. Ett brett spann av motor- och chassiealternativ. Och ett lika brett spann av användningsområden.

INDY familjen består av skotrar där alla har Polaris omtalade kvalitet, prestanda och körglädje. Besök din Polaris återförsäljare. Förklara ditt användningsområde och behov. Du kommer att åka hem med en Polaris INDY på släpet som passar dig som handen i handsken.

800 INDY SP | 600 INDY SP | 600 INDY | 550 INDY

550 INDY VOYAGER | 600 INDY VOYAGER | 550 INDY ADVENTURE X2 | 550 INDY LXT

120 INDY

Erbjudande - värde 10 000 kr

Anpassa en 600 INDY SP efter dina behov - för sport eller lössnö

600 SP med Paket 1: Sport
- 44 mm backcountry matta
- ROX styrhöjare
- Drevning
- Ord pris: 109 900 kr

Just nu: 99 900 kr

600 SP med Paket 2: Förlängningskit
- 136" förlängningskit (144")*
- 44 mm backcountry matta
- Drevning
- Ord pris: 112 900 kr

Just nu: 102 900 kr

Kampanjen gäller 2014 års 600 INDY SP inkl valfritt utrustningspaket + ev montering. Gäller så långt lagret räcker men dock senast till 30 april 2014. *Paket 2 går även att få som 144" med pristillägg om 990 kr.

TERRAIN DOMINATION

POLARIS®

PolarisSverige.com • facebook.com/PolarisSweden

READY FOR AN ADVENTURE

lynx.se

/lynxsnowmobiles

brp.com
lynx.se

© 2014 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Med ensamrätt. ™, ® och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag.

Nummer: 6-13/14 Årgång: 17
Foto omslag: Glenn Bergqvist
Utgivning nr 1 2014/15: 16 september
Annonsstopp: augusti 2014

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 # 6

Du sitter nu med sista tidningen av SnowRider säsongen 13/14 i din hand. Det var med andan i halsgropen vi lyckades avsluta den här vintern på snöskoter och det är inte utan att man längtar lite till våren. Nej förresten. Jag längtar till våråkningen. Att i april få köra snöskoter är helt klart någonting som jag kan rekommendera er alla som då redan gjort sommar. Vi kommer att vecka 12 avverka vår årliga SnowRider Weekend som utan tvekan är höjdpunkten på säsongen. Den där kalla mörka januarikörningen kom liksom av sig lite för oss i de mellersta delarna av Sverige medan snön legat meterdjup hela säsongen på andra ställen. Jag blir alltid lika förvånad över hur snötillgången är fördelad. Det räcker att man kommer upp lite på höjden så brukar det finnas massor av snö samtidigt som det är gröna gräsmattor någon mil därifrån. Konstigt, men också glädjande för oss som gillar det här med skoteråkning. Nu laddar vi om och ser till att ha sex stycken nya SnowRider redo för er till nästa säsong.

Nä nu jävlar.

Visst blir man förbannad ibland? Jag kan irritera mig på vissa saker, men ibland blir jag så där jäkla Pålle-förbannad vilket är några grader över vanligt förbannad. Det är dom där jäkla släpvagnslånarna som jag i första hand tänker på. Dom där snålisarna som uppenbarligen behöver en släpvagn, men tycker det är onödigt att köpa en egen för att det är för dyrt. En släpvagn är allmän egendom och när man kört bort själva släpvagnskontakten och pangat båda baklysena och glömt baklemmen på Statoil i Skellefteå så är detta såna bagatellller att man inte ens behöver nämna detta när man har lånat klart den. Att man sedan också har smällt igen aluminiumkåpan för 32,000 kronor så att det är en stor utåtbula i den är snarare en fördel istället för en nackdel då den enligt citatet "hahaha nu rymmer ju vagnen lite mer" gör att jag nästan svimmar av ilska. Varför i hela helvetet ska just jag ligga i en snödriva under en vagn för att koppla ihop avkörda sladdar på min nya släpvagn? Här på jobbet har vi två stycken Mercedes Sprinter. Båda för vi körjournal på eftersom de tillhör Otlas AB. Av någon anledning så är det flera personer i min närhet som har med i sin budget att man får låna en av dessa när man ska åka till Tyskland för att köpa öl till ett kommande bröllop! Svaret på dessa låneförfrågningar har naturligtvis blivit nej varje gång. Vissa gånger vet jag inte om jag ska skratta eller gråta när jag fått tillbaka en släpvagn, eller delar av den. Så nu säger jag detta en gång för alla. För mitt blodtrycks skull, min familjs välbefinnande och din egen säkerhet. Nu är det färdigutlånat. Punkt! Statoil har fina vagnar och Sprinters om du ska dra en skoter eller smuggla öl. Pucko.

Nu känns det bättre. Nä, nu ska jag tävla i dragracing hela sommaren. Vi syns till hösten. Morsning.

Er Chefredaktör Björn Friström

SNOWCASH!

Boka din SR Viper LE 2015 nu! Begränsad tillgång.

Rabatt
8.000:-
+
2-delat Yamaha snöskoterställ från Scott ingår!
Värde 5.600:-

Gäller Viper LE modellerna t.o.m 30 juni.

SR Viper X-TX LE Ord pris: 146.900:-
SnowCash-pris: 138.900:-

SR Viper M-TX 162 LE Ord pris: 145.900:-
SnowCash-pris: 137.900:-

SR Viper R-TX LE Ord pris: 141.900:-
SnowCash-pris: 133.900:-

SR Viper L-TX LE Ord pris: 141.900:-
SnowCash-pris: 133.900:-

YAMAHA WARRANTY 2 years
YAMAHA INSURANCE by Svedea
YAMALUBE®
Handelsbanken Finans

www.yamaha-motor.se

YAMAHA
Revs Your Heart

Innehåll #6 13/14

4. Ledare
10. Nytt & Noterat
12. BLS 2014
22. Viper turbo långtest
28. 4-T så började det
32. HCR Turbo by Pål
38. Skoterteknik med Affe
40. Timbersled
44. Masters of Dirt
48. Långtest Nytro TTX
50. Summit långtest
53. Långtest Rave 800
54. CBR vägen till Sälen
62. Ploga med din pickup
63. Gummifärg
66. Prenumerationer

ARCTIC CAT 2015

ROAD SHOW 2015

START I MARS – PROVKÖRNING AV 2015 ÅRS MODELLER!

Upptäck 2015 års snöskotrar från Arctic Cat – i mars startar vi 2015 års Road Show! På www.arcticcat.se hittar du datum och tider för när vi kommer till just din handlare. Där finns också bilder och information om de skotrar som är med. Vid snöbrist blir det visning av maskinerna. Välkommen!

1 års FRI SERVICE

MASKINGARANTI 3 år ARCTIC CAT

WWW.ARCTICCAT.SE

ARCTIC CAT®
SHARE OUR PASSION.™

VI HAR ALLT I PLASTI DIP

Byt färg på din bil, mc, fälgar, båt, snöskoter m m.
Bara fantasin sätter gränserna med Plasti Dip

Komplett bilkit

5150:-

Fälgkit

fr.790:-

Bli återförsäljare för Plasti Paint och PlastiDip

Displaysträll på köpet

För er som vill bli återförsäljare utav våran egen produkt Plasti paint och köper minst 60 st sprayburkar så får ni vårt displaysträll på köpet.

Ni plockar ihop färgerna som ni vill eller så får ni det komplett efter vår rekomendation av vad som säljer bäst.

KÖP ERT PLASTI DIP PÅ:

DipYourCar.se®

Parallellgatan 2, 576 33 Sävsjö | Tel 076-3910920 | info@dipyourcar.se

THE WORLD IS OUR PLAYGROUND

Nu hittar ni hela BRP´s sortiment hos oss!

Passa på att boka er Lynx eller Ski-Doo MY2015 på VÅRKAMPANJ!

OKTAN

www.oktanab.se

Tel. 063-80550
info@oktanab.se

LYNX
ski-doo
can-am
SEA-DOO

VM

Det är bara att lyfta på hatten (om man har någon) för de skotercrossherrar och damer som representerar Sverige i denna ädla sport. Vi kan direkt se att de sju första platserna i herrklassen och förstaplatsen i damklassen innehas av personer med svenska som modersmål. Nu kan vi diskutera huruvida lima-mål tillhör den svenska språkstammen eller ej, men svensk är i alla fall Adam Renheim som verkligen levererat i år och kan för andra året i rad kalla sig VÄRLDSMÄSTARE.

RESULTAT

Snowcross Final Top 10:
1. Adam Renheim (SWE, Ski-Doo)
2. Emil Öhman (SWE, Lynx)
3. Nisse Kjellström (SWE, Polaris)
4. Oskar Norum (SWE, Ski-Doo)
5. Filip Eriksson (SWE, Arctic Cat)
6. Marcus Johansson (SWE, Polaris)
7. Marcus Ogemar-Hellgren (SWE, Lynx)
8. Aki Pihlaja (FIN, Lynx)
9. Johan Eriksson (SWE, Polaris)
10. David Reponen (SWE, Arctic Cat)

Womens Final Top 10:
1. Elina Öhman (SWE, Lynx)
2. Signe Iren-Bråten (NOR, Polaris)
3. Marlene Andersen (NOR, Polaris)
4. Viktoria Kirkhus (NOR, Polaris)
5. Mathilda Johansson (SWE, Arctic Cat)
6. Ronja Revelj (SWE, Polaris)
7. Linn Sjöberg (FIN, Lynx)
8. Hanna Munter (SWE, Ski-Doo)
9. Emma Nilsson (SWE, Arctic Cat)
10. Lisa Solum (NOR, Polaris)

Vårmedicin för snöskotern

Oavsett om du är ute efter prestandavänliga tillsatser eller en bra tillsats för sommarförvaringen så kan vi tipsa dig om att kolla in Tysk Tradings produkter.
STA-BIL Fuel Stabilizer. Konserverar bensinen vid lagring och neutraliserar etanolen. Etanol fräter på aluminium, mässing, gummipackningar och membran. De har också 76 Unimix: askfri racing 2-taktsolja och 104 Oktanbooster. Vare sig det handlar om förvaring i väntan på nästa säsong eller att ge maskinen en extra knuff, så har Tysk Trading det ni behöver. Produkterna och mer information hittar ni på www.tyskstrading.se Ring eller maila för mer info. 070-533 01 25 eller anders@tysk-strading.se

Arctic Cat Hercules Helix

Från KN Racing Products kommer en helt ny typ av helix från Thunder Products till alla 2012 och nyare Arctic Cat. Ultrastark design med 300% större lageryta, som även gör de möjligt att köra med en 50 kg mjukare fjäder! Reducerar värmen och ökar livslängd på rem och variatorer avsevärt. Hercules helixen ger dig snabbare upp/ner växling och bättre prestanda. Kostar 2760kr med ny fjäder. Saluförs av KN Racing Products 070-5568634 Mera information på www.knracing.se.

Light Protection Airbag

Airbagen för dig som kör offpist, med integrerat PAS (Production Airbag system). Denna airbag hjälper dig att hålla dig flytande på ytan vid en eventuell lavin. Skyddar huvud och nacke. Volym 30L, vikt 2120g, pris SEK: 7300:- mer information på www.mammut.com

Oakley

Oakley gör ju faktiskt inte bara glasögon även om vi kanske tror det. De har också en väl utbyggd klädkollektion för vinteraktiviteter, Fairhaven jacka och byxor låter fukten lämna kroppen men håller kvar värmen och stänger ute väta tack vareGore–Tex® laminate på utsidan och andandes Hydrolix™ på insidan. Jackan har gummerade blixtlås som är vattentäta och av robust skaldesign. Fairhaven Pant kostar 2599 sek och Fairhaven Jacket går lös på 3000 sek

CABERG

Än en gång visar Caberg sin idérikedom och presenterar sin systemhjälm för äventyraren. Modellen som heter Tourmax bygger i grunden på öppningsbara storsäljaren Duke men med en smart konstruktion med skärm vilken inte stör öppningsfunktionen eller möjligheten att köra med hjälmen öppen. I öppet läge är det möjligt allt låsa den vilket även gör den godkänd som jet-hjälm. Hjälmen är till 100% tillverkad i Italien och skalet är i slagtålig termoplast. Den har integrerat solvisir och är försedd med repfritt yttervisir där Pinlock-visir ingår vilket gör hjälmen imfri. Den finns som enfärgade i mattsvart, vit metallic och mattgrå samt i med dekor under tilläggsämnet Sonic med vit och mattsvart bas. Storlekarna är XS-XL och priset börjar på 2699:- Du hittar den hos din lokala skoterhandlare som säljer Vartex sortiment. Mer information på www.vartex.se

Mammut,

mer än en utdöd elefant

Från Mammut kommer Felsturm Touringjackan till herrarna och Felsnabel Touringjackan til damerna. Jackorna är utvecklade med fokus på låg vikt, slitstyrka och passform. Jackorna kommer i starka färger som ser till att du verkligen syns på fjället. Materialet är Gore –Tex Active 3-layer och vikten är 395g på herrjackan och 345g på damjackan. Priset är 5000 svenska kronor. Tillhörande byxor i Scholler-dryskin extreme 3xDry kostar cirka 2500 kronor. Samma tillverkare har också Eigerjoch Light herrjackan och Biwak Light damjackan. Då i materialet Pertex Quantium och fleece i Polartec Power Stretch Pris cirka 2500:- mer information på www.mammut.com

4P Lineup 2014

Nu släpper 4P 2014 års släpvagnar. Årets stora nyhet är att modellprogrammet utökas med en ny längd. Serierna Touring och Expedition finns nu med längden 490 cm. På vagnarna i Lineup 2014 märker du också förändringar i form av nya formgjutna plasthandtag på läm och dragbalkslåsen samt ny design på vagndekalerna. ”Våra kunder är bra på att berätta vad de saknar och vad vi kan förbättra. Sedan förra året har vi haft tydlig efterfrågan på längre släpvagnar. Därför är det extra kul att vi redan i år kan erbjuda både Touring och Expedition med en längd på 490 cm. Det ger mycket plats för att lasta både skotrar och packning.” Säger Calle Gustavsson, försäljningschef. 2013 genomförde 4P sin största förändring någonsin. Hela släpvagnen byggdes om från grunden och gensvaret var enormt positivt. Förklaringen till det är enkel. Bakom dessa förändringar ligger släpvagnsägare som har berättat vad de behöver och vad de skulle vilja ha. 4P har lyssnat, tolkat och omsatt önskemål och tankar i konkreta lösningar. I lineup 2014 har det även tillkommit förändringar i takt med att släpvagnarna testats hårdare och hårdare. Tillsammans med den nya längden på 490 cm är formgjutna handtag på läm- och dragbalkslås en efterfrågad nyhet i Lineup 2014. De nya handtagen är formade för att ge bättre grepp framförallt vid låga temperaturer. Lineup 2014 har också fått ny design på vagndekalerna. Lineup 2014 går nu att beställa hos alla 4Ps återförsäljare.

BästaLedSkoter 20

Snabb Snabbare Snabbast

Varje år sedan urminnes tider har vi samlat ihop årets korta sportmaskiner för att ta reda på vilken som är snabbast på leden.

Text: Björn Foto: Glempa Bergquist

Det är en fin linje vi ska balansera på. Ska vi försöka förnya oss eller ska vi köra på i sedvanligt spår då det gäller BLS? Då trenden just nu pekar på att det är hybriderna som är hetast hos köparna kanske det är de mellanlånga skotrarna vi ska köra istället? Tro mig, jag har funderat och insett att BLS är just BLS vilket i sin tur betyder Bästa Led Skoter som i sin tur betyder att vi ska ta fram den bästa skotern för leden. Detta betyder att vi samlade ihop årets korta maskiner för att en gång för alla ta reda på vilken maskin som är absolut snabbast. Inget mer. Vi struntar i vilken som är lämpligast, smartast, skönast eller finast. Det enda som betyder någonting är sekunder då det är detta vi räknar. Siffrorna i följande reportage betyder antingen kilo, kilometer i timmen eller sekunder. Det enda som i slutänden har någon betydelse är vilken skoter som just idag behövde minst sekunder på sig att med tre förare ta sig igenom tre olika ledsträckningar. Vi har genom åren varit riktigt förvånade över testresultaten och det är inte alltid som den givna vinnaren på papperet i slutändan varit den som är snabbast.

Den här dagen är extremt rolig och vi brukar vara helt psykiskt och fysiskt utpumpade när vi gör kväller. I år så drabbades vi av en värmebölja utan dess like och det gick tungt på leden. Snö fanns det i massor men den var kladdig och detta gjorde att maskiner med svag motor och låga kammar fick det lite kämpigare idag. Hade det varit kallare så hade utgången och rangordningen varit omkastad.

Eller inte? En sak är säker. Vi håller käften och låter klockan tala. Detta är 2014 års BLS.

Årets maskiner

Vi har vanan trogen letat reda på de maskiner vi var ute efter och startfältet är fullt. Ja, om man bortser från en MXZ

14

Yamaha Apex

”Bra karaktär på motorn, servo är fantastiskt”

Yamaha APEX T-TX	
Motor	
Typ:	Vätskekyld 4-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	998
Borr/slag mm:	74x58
Bränslesystem:	4 x EFI 39mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	4-1
Effektklass:	150
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Apex Deltabox III chassi
Framvagn:	Individuell, dubbla A-armar
Fjädring fram:	Öhlins TTX 30 justerbara
Fjädringsväg fram mm:	219
Boggi:	Dual Shock CK 144, vinklad
Dämpare:	Öhlins S46 justerbara
Fjädringsväg bak mm:	297
Typ av matta mm:	381x3658x44 Backcountry
Skidor:	8JH, Dual runner ski
Spårvidd mm:	1080
LxBxH mm:	2975x1200x1210
Tankvolym L:	34,6
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	159 900:-
Färg:	Blå
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

600 som fick annat för sig några dagar innan vi skulle köra.
Vi hittade ingen annan så detta test fick köras utan den mindre Ski-Doon. Vi har naturligtvis storebror MXZ som är av sedvanlig 800 modell. Vi valde i år att ta med följande maskiner.

Från Luva motor lånade vi två Arcticar av kort modell som i år heter ZR 8000 RR och ZR 6000 El Tigré. Eftersom Luva är en lurig kille hade han dagen till ära bytt skidor samt höjt startvarvet med några hundra varv på dessa maskiner. Ett drag som kan tyckas vara smart men i slutändan inte var det, skulle det visa sig. Vi vill ju att våra testskotrar ska vara 100% original och detta missförstånd är helt klart ett övertramp men inte till det bättre då båda maskinerna blev trögstyrda samt att vi också sätter ett litet frågetecken då det gäller toppfarten på ZR 6000.

Då Yamaha vare sig har tvåtaktare eller korta maskiner i sitt sortiment så valde vi att i år ta med Apex och Viper XTX. Två lite längre och tyngre maskiner av fyrtaktsmodell. I slutändan så får vi säga att de båda överraskade rejält och troligen passar fler än som tror det. Lynx tog hem BLS förra året med sin Rave 800 och naturligtvis har vi både årets 600 och 800 av denna modell på startlinjen.

Sist ut är de båda trevliga Polaris Indy 600 och 800 maskinerna som båda är giftiga ledracers och klart favorittippade.

Hur går det till?

Reglerna är enkla i BLS. Snabbast vinner. All körning sker på egna leder där inte allmänheten har tillträde. Vi har alltid säkerheten först och vi uppmanar ingen att köra full rulle på leden i och med detta test. Det råder 70 kilometer i timmen på svenska leder och vi ber alla att respektera detta. All körning görs av vana chaufförer som försöker att ge alla maskiner samma förutsättningar och återigen, säkerheten först. Men samtidigt så försöker vi pressa alla snöskotrar till sin gräns, inom rimliga gränser, då vi i alla lägen vill förhindra skador på förare, maskiner och omgivning. Nog om detta.

Årets förare

Man ska ju aldrig ändra ett vinnande koncept och därför ringde vi in Micke Ljungberg, Magnus Säfström och Jonas Sjögren som alla har sin specialitet att bidra med till detta test. Magnus Säfström är den gamla crossräven som tävlat på högre nivå när det begav sig när man satt ner och körde. Han är dock fortfarande riktigt snabb. Jonas Sjögren är den som kör mest av oss alla och har

Polaris Indy 800

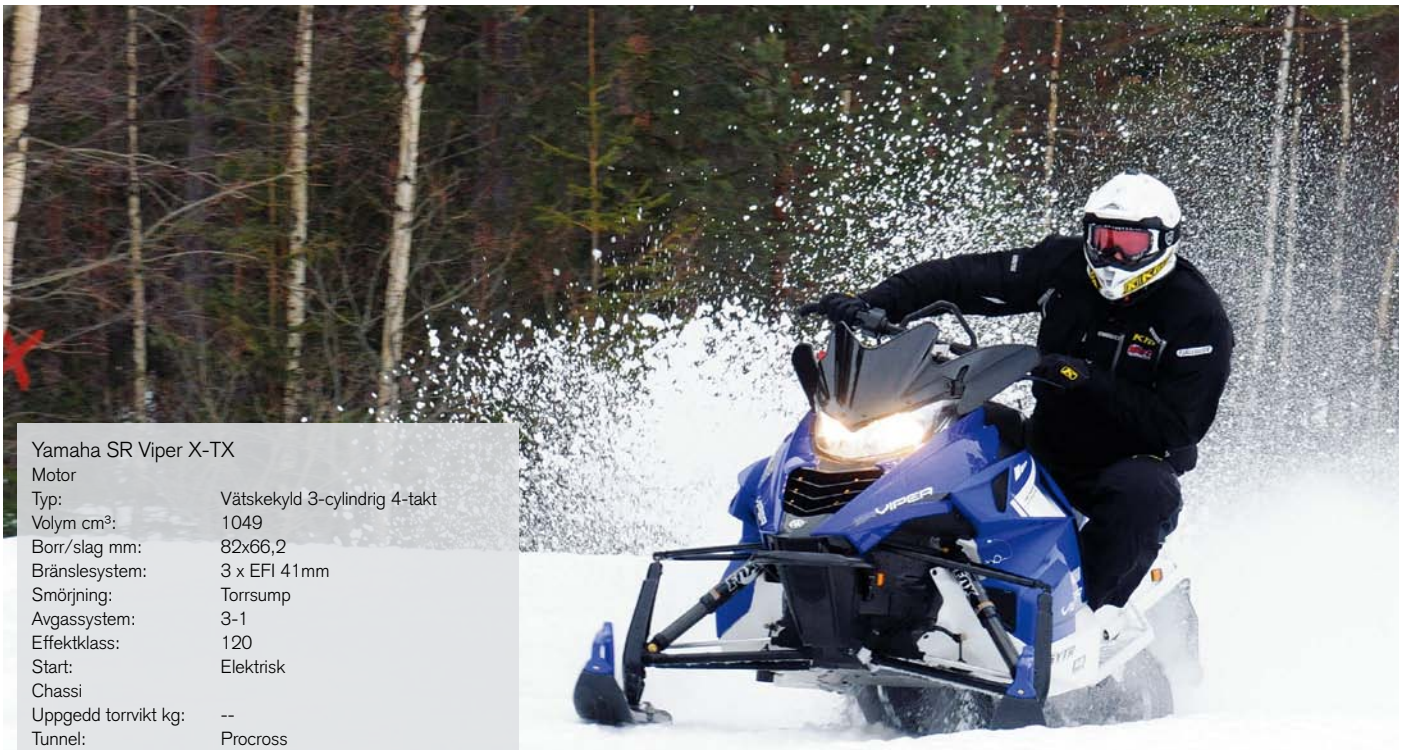
”Enormt lättkörd och trygg, känns snabb”

Polaris 800 Indy SP	
Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	795
Borr/slag mm:	85x70
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	150
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	204 (utan elstart)
Tunnel:	Indy
Framvagn:	PRO-RIDE
Fjädring fram:	FOX IFP
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	Indy
Dämpare:	FOX IFP
Fjädringsväg bak mm:	353
Typ av matta mm:	381x3073x38 RipSaw
Skidor:	Pro-Steer
Spårvidd mm:	1080
Längd/Bredd/Höjd mm:	2890x1220x1260
Tankvolym L:	43,5
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	114 900:-
Färg:	Röd
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

Lynx Rave 600

”Lättkörd och odramatisk, går att hålla stumt med överallt”

Lynx Rave RE 600 E-TEC	
Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	594,4
Borr/slag mm:	72x73
Bränslesystem:	Elektronisk DI 46
Smörjning:	Elektronisk pump
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	120
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	215
Tunnel:	REX²
Framvagn:	A-LFS
Fjädring fram:	KYB 40 PB HLCR
Fjädringsväg fram mm:	242
Boggi:	PPS-3300
Dämpare:	KYB 46 PB HLCR
Fjädringsväg bak mm:	390
Typ av matta mm:	380x3269x35 Cobra
Skidor:	Blade
Spårvidd mm:	1080
LxBxH mm:	3050x1250x1190
Tankvolym L:	38
Oljetankvolym L:	3,7
Att äga	
Cirkapris:	128 900:-
Färg:	Röd-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia



Yamaha SR Viper X-TX	
Motor	
Typ:	Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	1049
Borr/slag mm:	82x66,2
Bränslesystem:	3 x EFI 41mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	3-1
Effektklass:	120
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Procross
Framvagn:	SRV
Fjädring fram:	FOX Float 3
Fjädringsväg fram mm:	254
Boggi:	Dual Shock SR 141
Dämpare:	FOX Zero Pro / FOX Float 2
Fjädringsväg bak mm:	368
Typ av matta mm:	381x3581x41 Cobra
Skidor:	Trail 6"
Spårvidd mm:	1067-1092
Längd/Bredd/Höjd mm:	3175x1219x1180
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	143 900:-
Färg:	Blå / Röd
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

Yamaha Viper

"Motorn känns slö, men det är den ju inte bevisligen, lättkörd."

Yamaha Apex Turbo

"Maskinen från helvetet, det roligaste jag kört, tung som fan, men vem bryr sig, den går hur fort som helst"

förutom ett förflutet som skotercrosskare också tusentals ledmil i kroppen eftersom han till vardags driver en skoteruthyrning i Sälen. Micke Ljungberg kräver kanske ingen större presentation men han tvingade mig att skriva att det var han som gjorde Europas första backflip på snöskoter och den första i världen på en 440 kubikare. Båda dessa påstående är tråkigt nog sanna. Förutom ett förflutet som extremåkare så är Micke fördjävlig på att köra skoter.

Vägning

Vi börjar dagen med en ordentlig genomgång och fortsätter sedan med den ordinarie vägningen. Värt att notera när du jämför alla siffrorna är att några av maskinerna har elstart medan andra inte har det. Några maskiner har mindre bensintankar medan andra inte har det. En liter bensin väger i runda slängar 0,7 kilo vilket gör det ganska enkelt för dig att räkna bakåt. I faktarutan hittar du fabrikens viktuppgifter på respektive maskin då det gäller torrvikten. Den vikt vi uppger är naturligtvis när maskinen är proppfull med bensin och olja. Notera också att Yamaha Apex och Viper är av längre modell och är därför lite tyngre än om de varit av kort modell.

Medium

Vi ger oss ut till mediumsträckan och inser ganska omgående att det kommer att gå tungt idag. Mediumsträckan är en sträckning med mjuka kurvor där det går förhållandevis fort. Banan innehåller ganska stora hopp och gupp. Alla fördelar en sexhundra har är genast som bortblåsta då man kommer att behöva alla hästkrafter som finns att uppbringa för att paddla sig igenom alla sträckor på kortast möjliga tid. Fördelen med detta före är att det är mjukt och att maskinerna får det lugnare än om det hade varit stenhårt och isigt på leden. Vi kör med rullande start för att eliminera att någon maskin får en fördel i startögonblicket. Det är ganska svårt att göra detta test helt rättvist så vi har gjort det vi kan för att göra det hela lika orättvist för alla och på så sätt försöka få någon slags rättvisa. Alla maskiner körs av alla förare på alla sträckor med omkastad körordning för att ingen maskin ska få någon fördel. Vi ser direkt att det är de starkare maskinerna som har övertaget och vi ser till att avsluta denna sträcka innan vi ger oss iväg dryga 8 kilometer till nästa bana.

Långsamma

Långsamma sträckan är som namnet kanske skvallrar om ganska långsam.

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

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	799,5
Borr/slag mm:	82x75,7
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52
Smörjning:	Elektronisk pump
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	150
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	210
Tunnel:	REV-XS RS
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	KYB PRO 40R Easy-Adjust
Fjädringsväg fram mm:	241
Boggi:	rMotion
Dämpare:	KYB PRO 40 Easy-Adjust
Fjädringsväg bak mm:	394
Typ av matta mm:	381x3048x38,1 RipSaw
Skidor:	Pilot DS 2
Spårvidd mm:	1077
LxBxH mm:	2905x1217x1200
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	3,7
Att äga	
Cirkapris:	139 900:-
Färg:	Svart, Gul
Generalagent:	BRP Scandinavia

Vikter

Alla skotrar vägs fulltankade då det gäller bensin, samtliga oljor samt kylarvätska.

AC 6000 med elstart
Totalt: 274,8 kg
AC 8000
Totalt: 270,8 kg
Polaris Indy 600
Totalt: 264,9 kg
Polaris Indy 800
Totalt: 266,7 kg
Ski-Doo 800
Totalt 252,6 kg
Yamaha Viper
Totalt 274,4 kg
Yamaha Apex
Totalt 333,8 kg
Lynx 800
Totalt 269,8 kg
Lynx 600 med elstart
Totalt 275,7 kg

Arctic Cat Cross Tour Turbo

”Riktigt rapp utan någon egentlig turbo-fördröjning, förvånansvärt sportig samtidigt som den är som vilken touringmaskin som helst”

Lynx Rave RE 800R E-TEC

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	799,5
Borr/slag mm:	82x75,7
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52
Smörjning:	Elektronisk pump
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	150
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	218
Tunnel:	REX²
Framvagn:	A-LFS
Fjädring fram:	KYB 40 PB HLCR
Fjädringsväg fram mm:	242
Boggi:	PPS-3300
Dämpare:	KYB 46 PB HLCR
Fjädringsväg bak mm:	390
Typ av matta mm:	380x3269x38 RipSaw
Skidor:	Blade
Spårvidd mm:	1080
LxBxH mm:	3050x1250x1190
Tankvolym L:	38
Oljetankvolym L:	3,7
Att äga	
Cirkapris:	139 900:-
Färg:	Röd-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

Lynx Rave 800

”Känns bra och lättkörd rakt igenom”

Här gäller det att hålla tungan rätt i mun då det är trångt och kurvorna är skarpa. man måste både få stopp på maskinen samt snabbt komma upp i fart. Dessutom är det bra om chaufförен sitter kvar på skotern under hela körningen. Redan här började vi ana vad som komma skulle men samtidigt så var det så himla tight eftersom många maskiner hade nästan identiska tider.

Utmanarna

Vi brukar kasta in en del utmanare utom tävlan för att se vad som händer samtidigt som det är kul att se vad en outsider som egentligen inte har i gänget att göra kan åstadkomma.

I år valde vi att plocka fram två tungviktare av fyrtaktsmodell och med turbo. Det fick bli en Arctic Cat Cross Tour Turbo på dryga 180 hästar och en Yamaha Apex Turbo på 290 kusar. På mellan- och långsamma sträckan så hade den vilda Apexen inte så mycket att hämta mot de övriga maskinerna eftersom den har en viss turbofördröjning samtidigt som vikten inte direkt är en fördel när det är knixigt. Arcticen däremot visade framfötterna och gjorde att vi alla höjde på ögonbrynen rejält.

En touringmaskin som matchade sportmaskinerna på en knölig bana. Mäktigt men samtidigt realistiskt. Denna turbomaskin har inte samma vansinniga effektuttag som Apexen men har samtidigt inte heller någon fördröjning då det gäller gasresponsen vilket betalade sig på långsamma och medelsträckan. Men på snabba sträckan då jäklar.

Snabba sträckan

Snabba sträckan är alltid den som är roligast att titta på. Vi brukar köra den på en oplogad skogsväg så också i år, men på ett annat ställe än rent historiskt. Vi hade kortat ner sträckan lite för att den inte skulle bli så utslagsgivande. Vi kan säga att några maskiner stack ut. Den första är Arctics 6000 som gick för långsamt vilket vi härleder till att någon bytt fjädern för högre startvarv. Vi ser också att Ski-Doo 800 går 135 kilometer i timmen.

Denna uppmätta hastighet på sträckan ska inte förväxlas med högsta topphastighet vilket är något annat. Vi kan också med ett leende se att dunderklumpen vid namn Apex Turbo dammade av alla med en uppmätt hastighet på 157 kilometer i timmen och susade förbi tidtagaren så att toppluvorna flög. Apex turbon hade också snabbaste tid på denna sträcka trots att den väger dryga 80 kilo mer än exempelvis Ski-Doon.

Tider Långsamma sträckan	Micke	Magnus	Jonas	Totalt
1. Lynx Rave 800	48,5	47,6	45,4	141,5
2. Ski-Doo MXZ 800	47,1	49,2	47,0	143,3
3. Arctic Cat 8000	47,6	47,6	49,4	144,6
4. Lynx Rave 600	49,9	48,2	47,1	145,2
5. Arctic Cat 6000	47,4	50,8	47,7	145,9
6. Polaris Indy 800	49,5	49,2	48,7	147,4
7. Polaris Indy 600	47,9	49,8	50,4	148,1
8. Yamaha Viper	49,7	52,1	48,6	150,4
9. Yamaha Apex	48,8	52,6	52,5	153,9

Turbo-utmanare

Yamaha Apex Turbo	54,3
Arctic Cat Cross Tour	47,9

Tider Snabba sträckan	Micke	Magnus	Jonas	Totalt
1. Ski-Doo MXZ 800	35,9	36,6	36,7	109,2
2. Polaris Indy 800	35,0	38,4	37,5	110,9
3. Lynx Rave 800	37,4	37,4	37,0	111,8
4. Yamaha Apex	36,2	37,9	38,0	112,1
5. Yamaha Viper	37,0	37,9	38,6	113,5
6. Polaris Indy 600	36,4	38,7	38,8	113,9
7. Arctic Cat 8000	37,4	38,3	39,6	115,3
8. Lynx Rave 600	38,4	39,7	38,8	116,9
9. Arctic Cat 6000	39,7	38,9	40,3	118,9

Turbo-utmanare

Yamaha Apex Turbo	34,3
Arctic Cat Cross Tour	36,4

Tider Mellansträckan	Micke	Magnus	Jonas	Totalt
1. Lynx Rave 800	34,3	32,7	31,5	98,5
2. Arctic Cat 8000	32,2	33,5	33,3	99,0
3. Ski-Doo MXZ 800	33,3	33,6	32,5	99,4
4. Lynx Rave 600	33,7	33,0	33,1	99,8
5. Polaris Indy 600	33,5	33,5	33,1	100,1
6. Arctic Cat 6000	33,3	34,8	33,1	101,2
7. Yamaha Viper	33,6	34,2	34,0	101,8
8. Polaris Indy 800	33,7	34,1	35,2	103,0
9. Yamaha Apex	34,2	34,5	34,8	103,5

Turbo-utmanare

Yamaha Apex Turbo	34,5
Arctic Cat Cross Tour	33,5

Högsta uppmätta hastighet på snabba sträckan. Ej att förväxlas med högsta toppfart.

AC 6000:	109 km/h
Lynx 600:	118 km/h
AC 8000:	124 km/h
Yamaha Viper:	124 km/h
Polaris 600:	124 km/h
Lynx 800:	130 km/h
Yamaha Apex:	131 km/h
Polaris 800:	134 km/h
Ski-Doo 800:	135 km/h

Turbo-utmanare

AC Cross Tour turbo:	136 km/h
Yamaha Apex Turbo:	157 km/h

Polaris Indy 600

”Balanserad och klart mest lättkörd av alla skotrar idag”

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

Arctic Cat 6000

”Lättkörd och rapp”

Arctic Cat ZR 6000 El Tigré ES	
Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	599
Borr/slag mm:	73,8x70
Bränslesystem:	BEFI 2 x 47mm
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	120
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	205
Tunnel:	Procross
Framvagn:	Arctic Race Suspension
Fjädring fram:	FOX Float 3
Fjädringsväg fram mm:	254
Boggi:	Race Slide-Action
Dämpare:	AC IFP / AC IFP 2”
Fjädringsväg bak mm:	343
Typ av matta mm:	381x3277x43 R/T
Skidor:	Trail 6”
Spårvidd mm:	1067-1092
Längd/Bredd/Höjd mm:	2997x1219x--
Tankvolym L:	45
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	132 900:-
Färg:	Svart
Generalagent:	KGK Motor AB

Ski-Doo MXZ 800

”Snabb & trygg, skön körställning, inga konstigheter”

Arctic Cat ZR 8000 RR	
Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	794
Borr/slag mm:	85x70
Bränslesystem:	BEFI 2 x 46mm
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	150
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	207
Tunnel:	Procross
Framvagn:	Arctic Race Suspension
Fjädring fram:	FOX Float Evol X
Fjädringsväg fram mm:	254
Boggi:	Race Slide-Action
Dämpare:	FOX Zero Pro PB
Fjädringsväg bak mm:	343
Typ av matta mm:	381x3277x43 R/T
Skidor:	Trail 6"
Spårvidd mm:	1067-1092
Längd/Bredd/Höjd mm:	2997x1219x--
Tankvolym L:	45
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	148 900:-
Färg:	Grön
Generalagent:	KGK Motor AB

Arctic Cat 8000

"Grym motor och någonting man måste vänja sig vid, en värsting"

BLS Totalt	Snabba	Medium	Långsam	Totala sekunder
#1 Lynx Rave 800	111,8	98,5	141,5	351,8
#2 Ski-Doo MXZ 800	109,2	99,4	143,3	351,9
#3 Arctic Cat 8000	115,3	99,0	144,6	358,9
#4 Polaris Indy 800	110,9	103,0	147,4	361,3
#5 Lynx Rave 600	116,9	99,8	145,2	361,9
#6 Polaris Indy 600	113,9	100,1	148,1	362,1
#7 Yamaha Viper	113,5	101,8	150,4	365,7
#8 Arctic Cat 6000	118,9	101,2	145,9	366,0
#9 Yamaha Apex	112,1	103,5	153,9	369,5

Respekt, och detta lockade verkligen fram ett och annat skratt. En turbo-Apex är mäktig, så är det bara.

Men vem vann då?

Vi såg direkt att Ski-Doo och Lynx 800 stack ut då det gällde tiderna vilket inte direkt överraskade. Lynxen vann förra året och Ski-Doon delar ju i alla fall samma drivlina om man bortser från boggin. En sak är lite rolig och det är att Lynxen nästan är 20 kilo tyngre än sin gula bror, men samtidigt är lika snabb. Eller ska vi säga snabbare. Efter dryga 350 sekunders körning så skiljde det en tiondels sekund mellan ettan och tvåan. Årets vinnare i BLS heter Lynx Rave RE 800 E-tec och körde därmed ifrån sin gula lättare halvbror med en tiondels sekund. Riktigt roligt. Finnarna må vara rejält dåliga i hockey men snöskotrar kan dom bygga. Eller som en av männen bakom Lynx framgångar Janne Tapio hade sagt, "Hyvä Ruotsi! Olette paras, emme ole leijonia lähinnä söpöjä kissoja".

Tack för oss och årets BLS. Ta er nu en ordentlig kaffekopp och sätt er och jämför siffror, vikter och hastigheter. Vi hörs till hösten.

ski-doo

BRP

You climb.
We invent.
You carve.
We transform.
You boondock.
We tweak.
You sidehill.
We reinvent.
You never stop.
We never stop.

Vi har något gemensamt: den ultimata mountain-körningen.

Med de unika innovationerna från Ski-Doo,
REV-XM™-chassit, tMotion™-boggin och
FlexEdge™-drivbandet stannar inte detta vid en dröm.

Du känner igen känslan när maskinen klarar sidehilling på skrå
hur länge som helst och du når dit du inte trodde var möjligt.

När du flyttar fram gränserna och vi tänker till,
blir resultatet banbrytande.

Sedan börjar vi om igen.

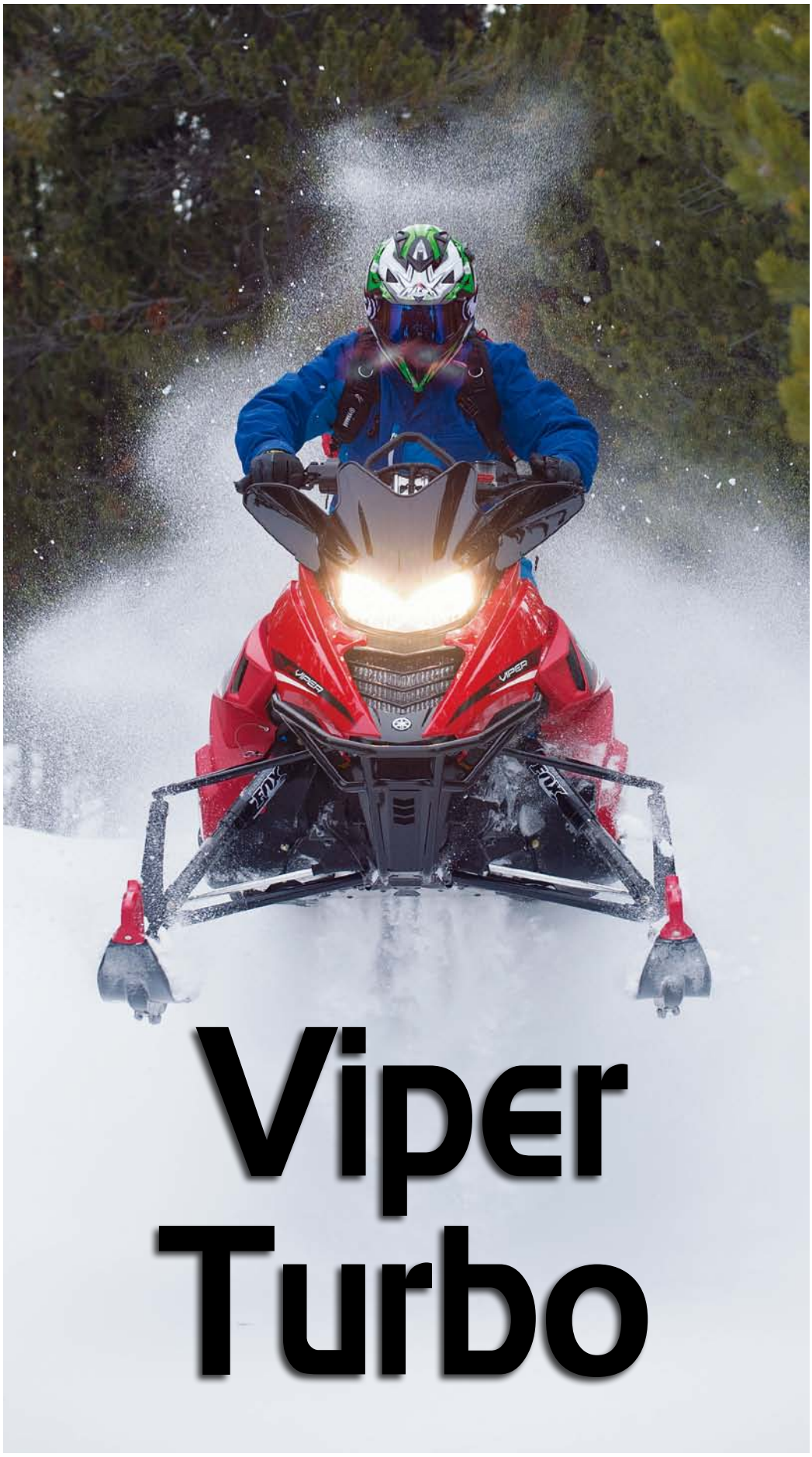
2015 Summit X
med T3-paket

Upplev hela Ski-Doo 2015 lineup på ski-doo.se

brp.com
ski-doo.se

© 2014 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Med ensamrätt. ™, ® och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag.

Livet med en Viper Turbo



Hur är det egentligen att äga en skoter med eftermonterad turbo?

Av: Björn

När Yamaha presenterade sin nya Viper visste jag direkt att det var läge att köpa en eftersom jag kört och ägt Apex och Nytro de senaste åren. Naturligtvis med eftermonterad turboanläggning från Mc Xpress.

Min erfarenhet säger mig att det är ett bra trimningssätt och någonting som verkligen gör att en tyngre fyrtaktsskoter kommer till sin rätt. Jag har alltid valt att stoppa på det värre turbokittet där man får lov att sänka kompressionen. Jag har fortfarande kvar min 290-hästars Apex och är extremt nöjd med den. Eller min förresten? Den la min fru beslag på så den får jag endast köra under högst högtidliga tillfällen, typ när hon är sjuk.

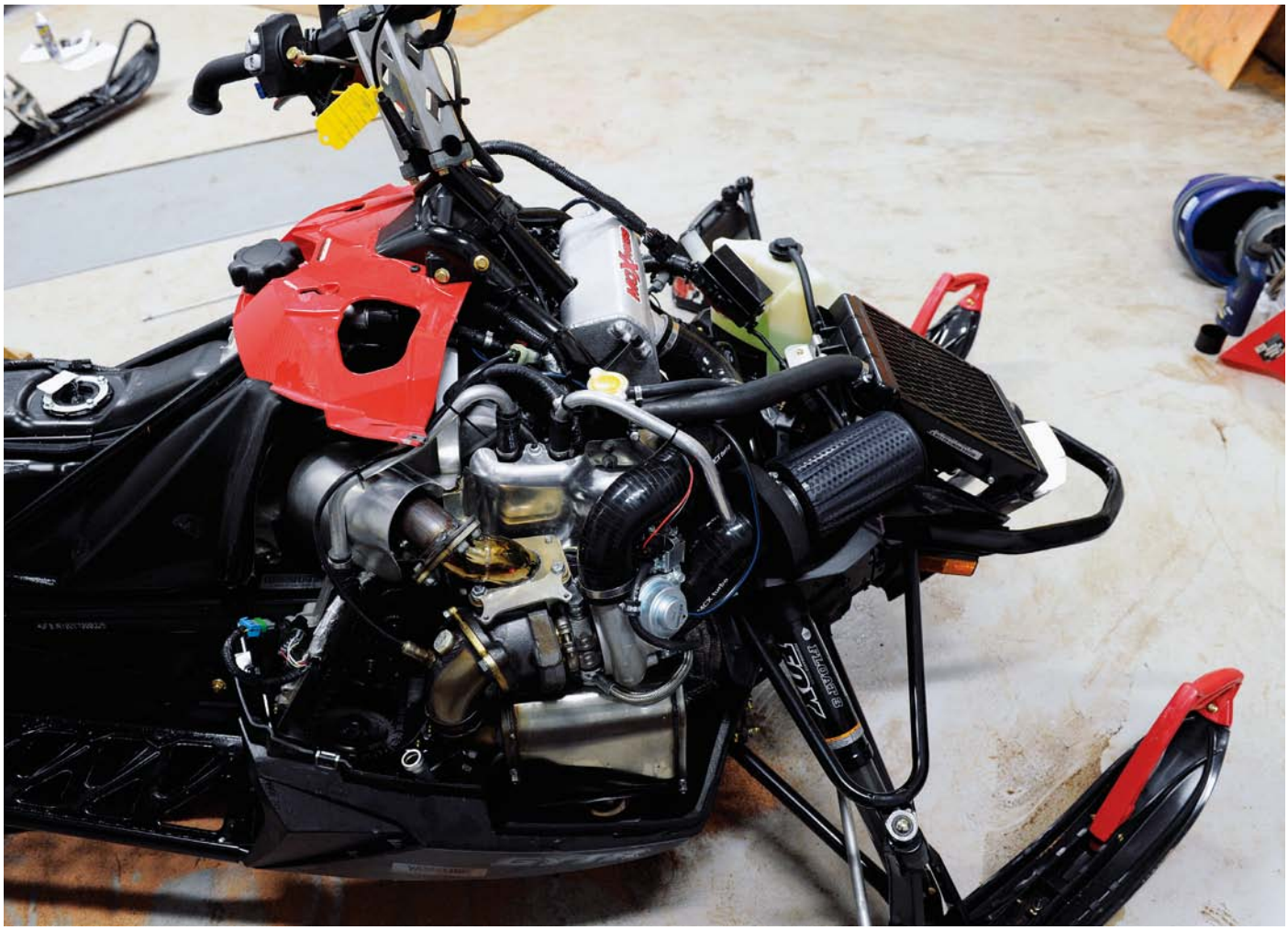
En egen turbo-Viper stod därför på önskelistan till denna säsong. En maskin köptes och ett turbokit beställdes. Detta monterade vi till nummer fyra av SnowRider. Vi valde att stoppa på 190-hästarskitet som är lite enklare att montera då man slipper sänka kompressionen. Det tar cirka fyra timmar för den ovane att montera och nästan halva tiden för någon som har vanan inne.

Själva monteringen var extremt enkel och det hela fungerade direkt utan några som helst buggar. Vi stoppade också på det tillhörande variatorkitet som Mc Xpress säljer.

En samlad bild

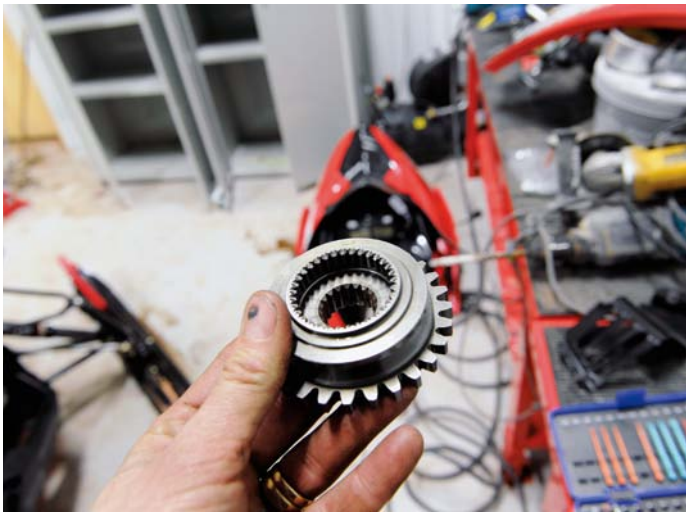
Idag har maskinen gått cirka 70 mil samtidigt som jag har en kompis som har en likadan fast en blå rackare som gått 140 mil. Jag ska försöka ge er en samlad bild av livet med en Viper-turbo.

För det första kan vi konstatera att trots Vipern är lite längre så är det ingen lössnömaskin. Av flera orsaker. Den duger gott till att svänga av leden för att dra lite pudersvängar med, men samtidigt så gillar den inte pudersnön. Eftersom luftfiltret till turbon sitter innanför huven så sätter det gärna igen sig när snö tränger in därunder och lägger sig runt där som en slaskig hinna. Eftersom Vipern är i kortaste laget vill den gärna gå på rullen vilket också kan orsaka en del problem. Den kan emellanåt klippa tändningen vilket vi först trodde hörde till själva turboinstallationen. Det har visat sig vara oljetrycksvakten som säger till motorn att ta det lite lugnt eftersom oljereservoaren sitter längre bak på en Viper än exempelvis en Nytro och blir därför känsligare för lutning. Detta pro-



Lite snopen och lite ledsen var nog allt Vipern efter en hembogsering till garaget. Faktiskt första gången vi bogserar hem en Yamaha. Turbosatsen och resten av maskinen har för övrigt fungerat klockrent.

Som Yamahamekaniker-amatör kändes det lite halvjobbigt att dra av transmissionslocket och höra alla delar från backanordningen ramla ner under motorn när jag hade lagt skotern på sidan. Nu vet jag att jag ska vara mer uppmärksam nästa gång. Eller hålla tummarna för att det inte blir någon nästa gång. Värt att notera är att du måste lossa turbosatsen lite för att kunna spänna transmissionskedjan. Drygt, men nödvändigt.



Några drev till backfunktionen hade tagit stryk och fick också lov att bytas. Till dig Viperägare som ännu inte upplevt några problem, åk genast till din handlare och uppdatera detta för att försäkra dig om fortsatt tillförlitlighet.

blem har uppmärksammats och när man köper en Viper i USA med turbokittet till nästa år så rekommenderas att man häller i en extra liter olja för att komma runt detta problem.

2 liter milen

Bränsleförbrukningen är en ren fröjd på denna maskin. Med runt 190 kusar så snittar du på cirka 2 liter per mil. Naturligtvis beror detta på hur du kör, men detta har i alla fall varit den ungefärliga genomsnittsförbrukningen på vår körning. Helt okej och på gränsen till fantastisk. Med Nytrons remförbrukning i bakhuvudet undrade vi hur det skulle bli med detta på årets Viper. Vi laddade upp med ett gäng extra remmar och har faktiskt inte behövt byta någon än. Vår Nytro MTX ville gärna ha en ny var tjugonde mil under hård körning. Vår 290 hästars Apex har idag gått 300 mil och har inte velat ha någonting. Alls. Överhuvudtaget. Fantastiskt.

Ventilera eller inte ventilera

Vi har valt att inte såga hål i höger sidokåpa och stoppat dit det Meschtyg som följer med satsen.

Det har hittills inte visat sig några smältningstendenser, men nu väntar ju de lite varmare vårmånaderna som säkert kommer att ändra på detta faktum. Skulle det visa sig att kåpan vill smälta så är det väl bara att ta upp hålet enligt rekommendation.

En sak som är lite rolig är att man valt att använda samma felkodssystem på Vipern som exempelvis också Dodge gör. Kan det vara som så att det är samma

Jag ryckte till av lycka då jag insåg att Yamaha Viper delar samma diagnossystem som exempelvis Dodge Viper. Och som alla vet är ju Dodge Viper alltid rätt i alla lägen eftersom många extremt tuffa killar och tjejer kör såna.

leverantör av systemet? Inte för att det spelar någon som helst roll. Bara en parentes.

Det tråkiga

Vi har i år inte bara haft en smekmånad utan moln med vår Viper. Efter dryga 70 mil skramlade det till och vi tappade drivningen. Efter ha lagt maskinen på sidan för att plocka av transmissionskåpan och lite klantigt strö innehållet i form av backväxel, axlar och drev in under motorn konstaterade vi att drivkedjan inte var av som vi trodde. Felet är känt av Yamaha och det som händer är att backdrevet hoppar ur sitt läge då det saknas en form av "spärr" som förhindrar detta. Yamaha har ett kit (med "spärr") för detta och hade jag varit du så hade jag fått detta fixat på garantin innan det händer samma sak för dig som för oss. Våra drev blev skadade i hela proceduren vilket i sin tur betyder att dessa måste bytas. Samma sak hände på min kompis maskin men då efter cirka 140 mil, då utan att dreven skadades på samma sätt. Men när det blir skrammel och stopp, blir det ju riktigt drygt om man som vi båda befinner sig en bra bit hemifrån. Ett råd kan vara att trycka på backknappen och försöka få det hela att hoppa tillrätta igen så att man i alla fall tar sig hem. Just detta knep fungerade inte för oss då dreven som sagt blev skadade och inte ville passa riktigt.

Kontentan

Vad blir då betyget för vår Viper-turbo? I det stora hela riktigt bra. Själva turboanläggningen inklusive monteringen och dess anvisningar får absolut högsta betyg. Likaså användarvänligheten då maskinen går mycket bättre och får precis så mycket kraft den behöver för att blir riktigt bra. Vi ångrar inte att vi valde just 190-hästarskittet då Vipern fortfarande är rapp och inte riktigt lider av den "turbofördröjning" som vår 290-hästars Apex gör. Den har en mer distinkt och direkt reaktion på gaspådrag och inte som en 290-hästars Apex "gasa idag lyft skidorna imorgon eftermiddag". Visst, en viss fördröjning finns men den är helt godtagbar och någonting du lär dig kompensera för ganska omgående. I min drömvärld så ska du nästa år kunna köpa en Viper med ett 190-hästarskit genom din Yamahahandlare, monterat och klart. Om det nu skulle bli som jag önskar så blir det ju väldigt mycket enklare för dig som slutkonsument. Framförallt om du inte riktigt orkar med att mecka själv. Backdrevskrånglet känns inte som ett stort problem. Det största problemet för oss var att få hem maskinen. Sedan lämnade vi in den hos handlaren som fixade detta utan nåt snack eller krångel. Till nästa år sitter ju modifieringen där från första början men slår du till på en 2014 års modell kan det ju vara läge att kolla upp att detta är fixat. Det är när det blir såna här saker du ska vara glad att du inte köpt en privatimporterad maskin då det blir riktigt krångligt vad det gäller garantier. Oavsett om säljaren påstår att det är "world wide garanti" så brukar det i slutändan inte vara det.

Som Yamaha turbo-åkare är man ganska ovan vid krångel. Framför allt sånt krångel som gör att man blir stående i skogen. Vi lägger detta bakom oss och ger Vipern godkänt ändå eftersom köregenskaperna och den övriga tillförlitligheten väger upp denna fadäs.

Nu är det de breda lederna i Sälen som kommer att få smaka på Vipern innan det är dags att dra på sig badbyxorna och njuta av sommaren. Mors.

SLP ERBJUDANDE!

POWDER PRO™ SKI

3 495:-

Skidan som ger dej den maximala körglädjen.
Färgdesigna ditt eget par. Valfria färger på skida och krok.
Svarta fästplattor och styrstål med
75gr 100mm cormantstål.

SLP KITTA DIN POLARIS!

Polaris 800 CFI med Singel Pipe och Power Commander V.
Ökar effekten med 7,5 hk på toppen samt ett brett mellanregister. Ger ett bättre gassvar och det rätta "soundet".

Singel Pipe till Polaris 800 CFI..... **5 595:-**

PowerCommander V **3 500:-**

Singel Pipe till Polaris 600 RR..... **5 595:-**

UTBYTESCYLINDRAR

2 995:-

Kolvar & packningset WISECO
Polaris - Ski-doo - Lynx - Yamaha - Arctic Cat

Gilla oss på facebook

MOTOR HUSET®

www.motorhuset.com

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

www.yamaha-motor.se

YAMAHA
Revs Your Heart

Reservdelar och tillbehör för
SNÖSKOTER & ATV
cross | mc | moped | scooter | släpvagn | älgdragare
TIOTUSENTALS ARTIKLAR
PÅ VÅRAT EGET LAGER!

FRAKTFRITT - ALLT PÅ EGET LAGER

Välkommen att handla på vår hemsida eller besök vår lagershop på Verkmästargatan 10 i ÅNGE
Vi bjuder på kaffe!

Öppet vardagar: Kundtjänst 08.00 - 17.00
Lagershop 10.00 - 17.00

www.rinab.nu 0690 - 126 99

LINEUP 2014

UPPLEV SKILLNADEN

4P Släpvagnar för tuffast möjliga förhållande. Varje detalj envist & grundligt genomarbetad för att ge maximal smidighet och styrka, stabilitet & uthållighet. Nya Lineup 2014 med nya modellerna 490TX, 490TXI & 490EXI finns snart hos din lokala återförsäljare.

Lineup 2014

LÄS ALLT OM LINEUP 2014 PÅ VÅR NYA HEMSIDA WWW.4PSLÄPET.SE

4PSLÄPET.SE

facebook.com/4Pslapet

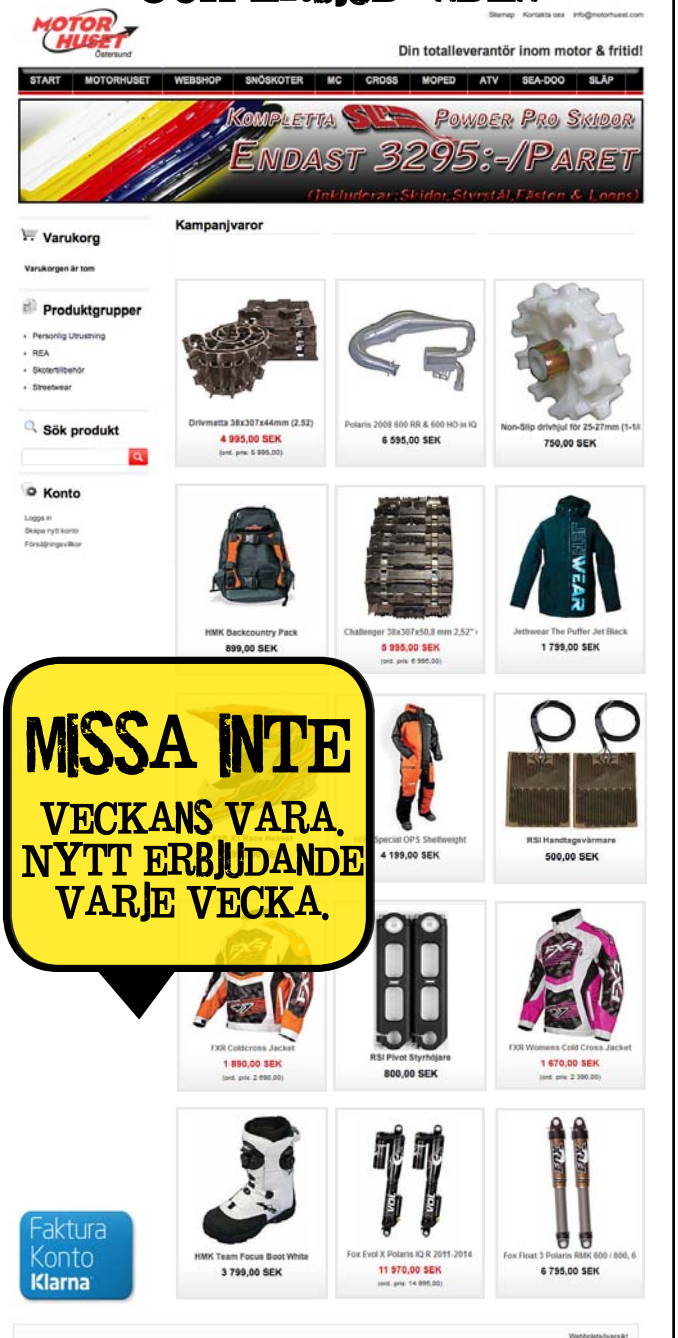
©2014 Trailer Industrier AB (TIAB). Alla rättigheter förbehålles. Vagnarna på bilderna är extrautrustade.

MOTOR HUSET

Gilla oss på facebook

WEBSHOP

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

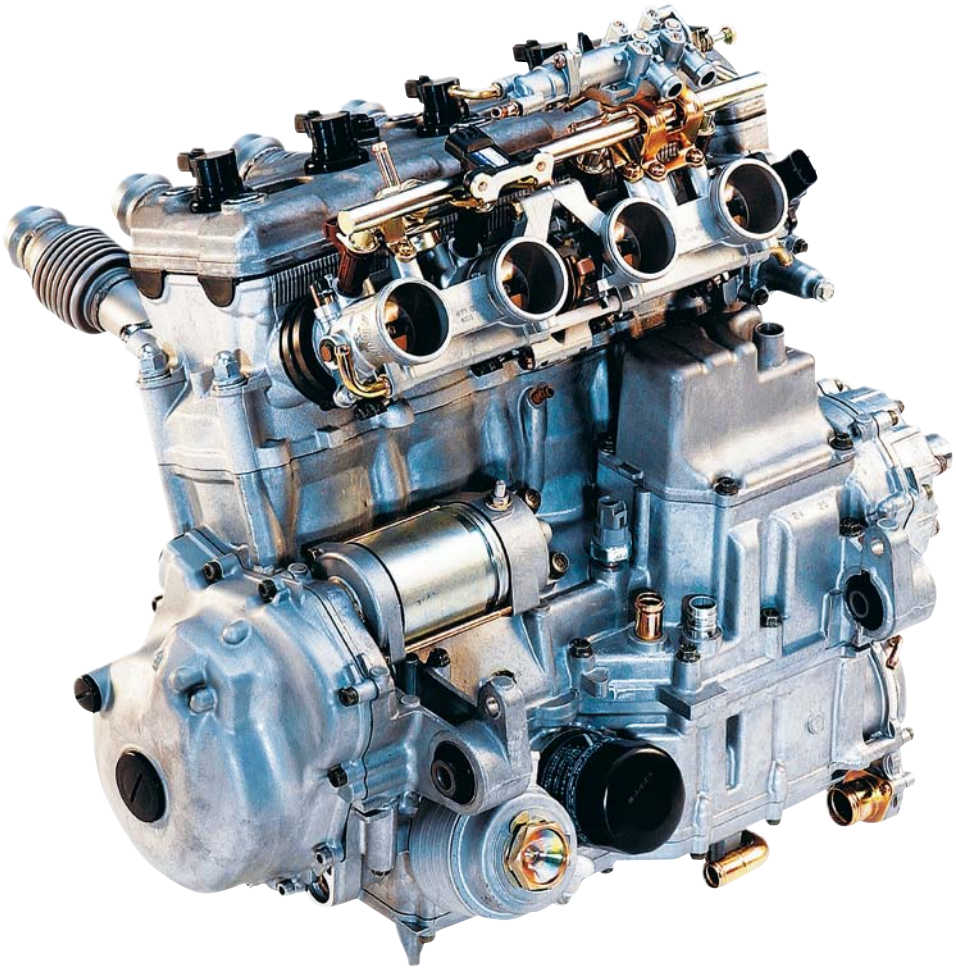


www.motorhuset.com

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

4-taktsmotorn

Från ax till limpa



Det som idag är en självklarhet var för några år sedan bara en myt, ett rykte och en utopi. Idag har fyrtaktsmotorn hittat sin plats i snöskotern.

Text: Björn Bild: Haga

Alla fabrikanter har en utvecklingsavdelning som hela tiden håller på med olika projekt för att fabriken i slutändan ska ha någonting nytt att tillverka. Tidsaspekten från första skissen till första prototypen till själva produktionen är lång och vi pratar år från en idé till tester som sedan mynnar ut i en produktion. Vi har turen att bo i grannlandet till Ole-Johan Haga som är teknisk chef på Yamaha och är en av männen bakom fyrtaktsskoterns födelse.

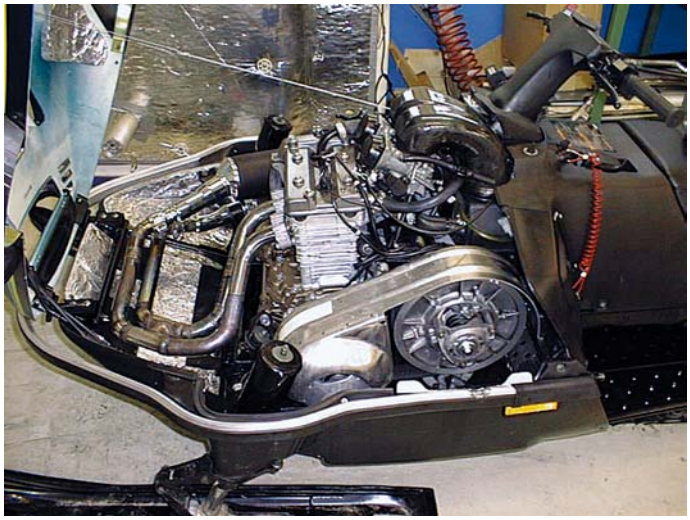
Vi kan direkt utse Yamaha som innovatören inom fyrtakt även om det faktiskt var Arctic Cat som först kom ut med sin Fourstroke. Nåt år senare slog Yamaha knock out på alla med den legendariska RX1:an som fortfarande ekar i skogarna där man kör snöskoter. Fyrtaktsmotorns inträde i skotervärlden var en utdragen process utan egentligt stöd från den största marknaden USA.

Det hela började i vanlig ordning med en ordentlig utredning vad det gäller för och nackdelar med motortypen som jobbar med fyra takter. Hos Yamaha var det Vikingen som var tänkt att härbärgera en fyrtaktsmotor. En arbetsmaskin med lägre motorljud, avgasutsläpp och bensinförbrukning skulle vara perfekt. Yamaha USA var egentligen inte intresserade av konceptet vilket gjorde att Europa fick ansvaret att ta fram en prototyp med den befintliga Vikingen som grundmaskin. Eftersom Yamaha också är en motorcykeltillverkare av rang så fanns det ju massor av teknologi och motorval att utgå från i det egna sortimentet.

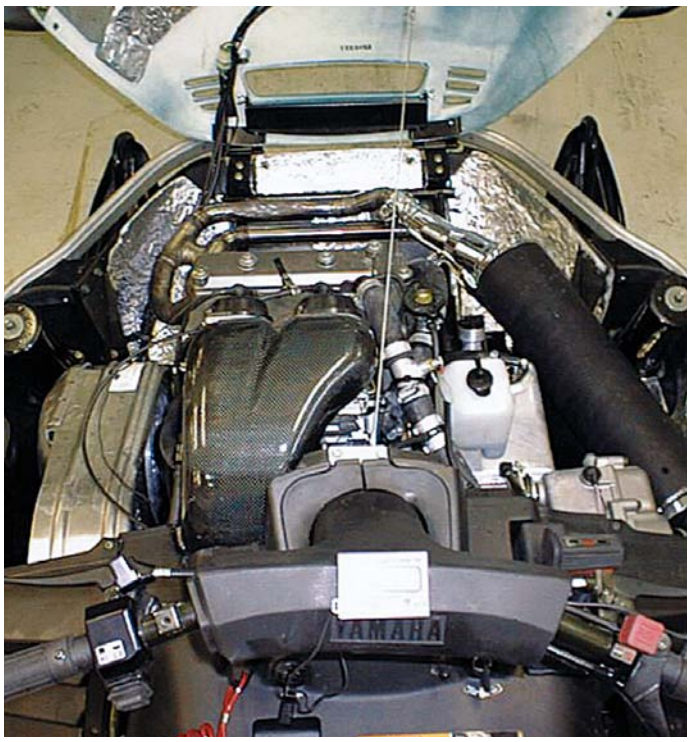
Då det gäller den första prototyptillverkningen så är allting tillverkad för hand utan någon egentlig tanke på finish. Man tager vad man haver och det var just detta Yamaha gjorde när dom drog upp riktlinjerna för konceptet. Vid denna tidpunkt hade Yamaha en motorcykel vid namn TDM 850 som var tvåcylindrig av parallelltyp. Den hade torrsump vilket gör den mer lämpad att montera i en snöskoter då den kan monteras lägre samtidigt som den också kan lutas mer utan att tappa oljetrycket.

Extern hjälp

Yamaha Europa har inte någon egen prototyptillverkningsavdelning utan fick leta reda på en extern samarbetspartner. De letade först i Skandinavien men hittade ingen lämplig samtidigt som de insåg att projektet skulle bli svårare att hålla hemligt på snöskoterns hemmaplan i Europa. Yamahas motorcykelavdelning hade däremot goda kontakter med Graz universitetet i Österrike som fick uppgiften att både få plats med TDM-motorn och få det att fungera rent



Den första provturen med prototypen, som var en korsning mellan en TDM 850 och en Viking, skedde i österrikiska alperna.



En 850 kubiks parallelltwin fick ta plats i den första europeiska prototypen.

tekniskt för att ha något att visa upp för huvudkontoret i Japan. En ny och komplett TDM 850 och Viking 540 levererades till universitetet i Graz och deras arbete kunde börja.

Graz-universitetet

Då en motorcykelmotor har en växellåda och en snöskoter har tagit ut driften från vevaxeln via ett variatorsystem så var detta det första stora jobb man gav sig på. Enkelt förklarat så sågades växellådan av samtidigt som oljesystemet byggdes om och en tapp lämplig för variatordrift monterades på motorn. När man tyckte att det var dags för en första provtur tog man den nu fyrtaktsförsedda VK 850 högt upp i de österikiska alperna till en isbana för mc för vidare tester. Naturligtvis under stor sekretess. Motorn fungerade overkligt bra samtidigt som de hade större problem med kraftöverföringen. Graz hade stora erfarenheter då det gäller ombyggnationer av motorer men egentligen inga alls då det gäller snöskotrar.

Efter att alla problem lösts så fraktades Vikingen till Ole-Johan Hagas personliga verkstad i Drøbak Norge för ytterligare ombyggnad av bland annat kylsystemet. Hela tiden var man extremt noggrann med att hålla projektet hemligt för att inte störa försäljningen av tvåtaktsvikingen med rykten om att en ny modell var i antågande. Framförallt inte när det hela var på ett prototypstadie. Efter många sena kvällar och helger i garaget och på den lokala crossbanan var variatorsetupen värdig en riktig provkörning med någon höjdare från Yamaha. Man

Ha i åtanke att detta kort togs för länge sedan och att Ole-Johan då fortfarande hade färg i sin mustach.

Inlåst i Ole-Johans personliga garage i väntan på provkörning på norsk mark.

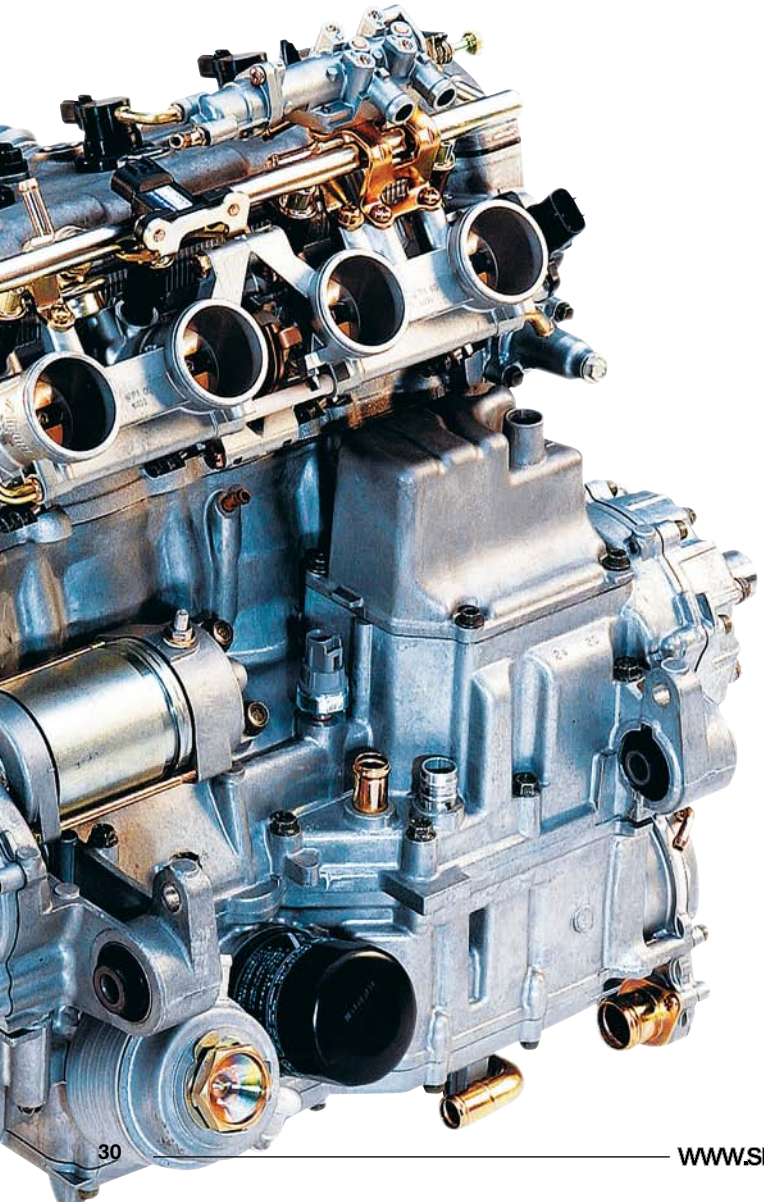
I största hemlighet körde Ole-Johan på den lokala crossbanan innan Mr Furusawa kom och körde på en ödsligt belägen gocartbana.

Denna Viking flögs sedan hem till Japan där den utsattes för ytterligare test innan det byggdes ännu en prototyp.

Ole-Johan håller ett vakande öga på en del av processen i Österrike.

Ett av de större problemen Graz hade att lösa var en vevaxeltapp att stoppa variatorn på. Inte det lättaste på en motor som är designad för växellådsdrift.

Nu är inte Vikingen den första fyrtaktsprototypen från Yamaha. I japan har man hållt igång länge och vi vet att man bland annat har byggt en EC 340 med en GX 400 motor och lite senare stoppat i en FZR 400 i ett Exciter 2 chassie.



Ett rum fullt av folk med studielån.

Naturligvis måste man ta reda på allting och hålla koll på alla siffror i ett prototypbygge. Här vägs TDM-motorn.

Motorn har tagit plats för första gången någonsin i Vikingen.

bjöd in The Big Boss i Japan Masao Furusawa (senare moto GP boss) för att utvärdera den första europautvecklade fyrtaktsyamahan.

Big Boss Furusawa

Inte ens när mr Furusawa kom på besök för en första provkörning så kunde man slappna av då det gällde hemlighetsmakeriet. Vem som helst med lite motoröra kunde höra att Vikingen inte var av tvåtaktsmodell vilket i sin tur gjorde att man inte vågade göra någon testtur där man kunde råka möta någon. Man lyckades hyra en snötäckt gokartbana i Østfold som också hade lite angrändande skog där man drog upp spår.

Mr Furusawa dök upp och gjorde på japanskt vis en riktigt grundlig provkörning under flera timmar. Han blev enormt imponerad av hela körupplevelsen och gillade enligt en säker källa speciellt den där "pull feelingen".

Det blev bestämt på stående fot att maskinen snarast skulle fraktas till Shibetsu, Yamahas testcenter i nordjapan. Där gick maskinen igenom hårda tester där alla inblandade ingenjörer var extremt imponerade. Yamaha USA blev därmed inbjudna för en provkörning i Japan vilket också det resulterade i stående ovationer. En ny prototyp vid namn 0U51 som fortfarande hade TDM 850 motor byggdes under sommaren där bränsleförbrukning, ljud och utsläppsnivåer och massa andra siffror bekräftades.

Tärningen är kastad

Nordamerika var helt plötsligt väldigt intresserade av 4-takt samtidigt som huvudkontoret tog fasta på att det var fyrtaktsmotorn som skulle bli Yamahas signum i skotervärlden. Ole-Johan som är gammal i gemet visste att när Nordamerika visade intresse låg det närmast till att satsa på en sportmodell och att det fanns en chans att Vikingen skulle glömmas bort. Och så rätt han hade, men samtidigt så oroade han sig lite i onödan. Den första TDM/Vikingprototypen lade grunden för Yamahas fyrtaktssatsning och var embryot till Yamaha RX1 som lanserades 2003. Några år senare kom också den nya Viking Professional, med fyrtaktsmotor såklart. Samtidigt tvingades alla andra tillverkare att sätta igång med sina egna fyrtaktsprojekt och hela cirkusen var igång. Tack för det.

KINI RedBull
NEWFREN Brake&ClutchTechnology
REMUS SPORTAUSPUFF
MIZU
RACEMi
www.racemi.se

Norskt högtryck

HCR by Pål

Text: Björn

Att överladda en Snöskoter av tvåtaktsmodell har historiskt sett varit ett högt spel liknande rysk roulette. Man visste inte riktigt vad som hände och varför. Men allt som oftast vinner människan över fysikens lagar eller i alla fall kommer underfund med dessa. Vi kan idag andas ut och inse att flera tillverkare har löst gåtan och kan leverera "färdiga" turbosystem som i princip bara är att bulta på. Det där lilla sista då det gäller fin-tuningen och variatorsetupen brukar tillverkaren överlåta till slutkunden vilket i sin tur brukar göra att inte alla riktigt hittar ända fram. En person som greppat detta och hittat sin egen väg ända fram är Pål Steinrud från Mosjöen i Norge. Pål som byggt ett imponerande antal Arctic HCR med turbo har helt klart hittat rätt då det både gäller prestanda och tillförlitlighet.

Skottsäker motor

Pål Steinrud på Arnt Bilservice AS Fritid både meckar och säljer snöskotrar av märket Arctic Cat. Just detta är en av anledningarna till att Pål snöat in på det gröna märket. Naturligtvis ska det sitta en 800 tvåtaktsmotor av Suzukimodell på 800 kubik i maskinen som det också ska stå HCR på. Pål har byggt flera överladdade maskiner på detta koncept och vi valde att titta lite närmare på hans 2013 års HCR som trots att den är förvånande original är så extrem som det bara går.

En längre ledmaskin

Arctics HCR är en extrem maskin redan i sitt originalutförande. HCR står för Hill Climb Racer och är i och med detta en maskin som är lång, med höga kammar samtidigt som den har fullbredd mellan skidorna för bättre stabilitet. Den har också ett stabilt stötdämperi för att kunna överleva och leverera under de hårda HillClimbrejsen som man mestadels pysslar med i USA. Detta gör att den i originalutförande mer är som en längre ledmaskin än en lössnömaskin även om den rent visuellt ser ut som den sistnämnda.

Oavsett vad den är ämnad för så har Pål hittat just sitt eget koncept som gör den såpass allround att den tål att användas dagligen. Det här är Påls recept för lycka och framgång på en HCR.

250 hästkrafter

Som sagt. Pål har byggt några stycken HCR:er och vi valde att titta lite närmare på hans fjolårsbygge av 2013 års modell.

–Jag valde att bygga på ett Boondockersystem med en Gt 2860 turbo, Tial wastegate och intercooler. Just detta system har visat sig fungera väldigt bra och jag är väl inläst på hur allting fung-

Alla verkstäder har sin egen lilla tomte. I denna heter tomten säkert Ole, Elling, Bjarne eller något annat norskt namn och håller på bilden i ett nytt Skinz fotsteg.

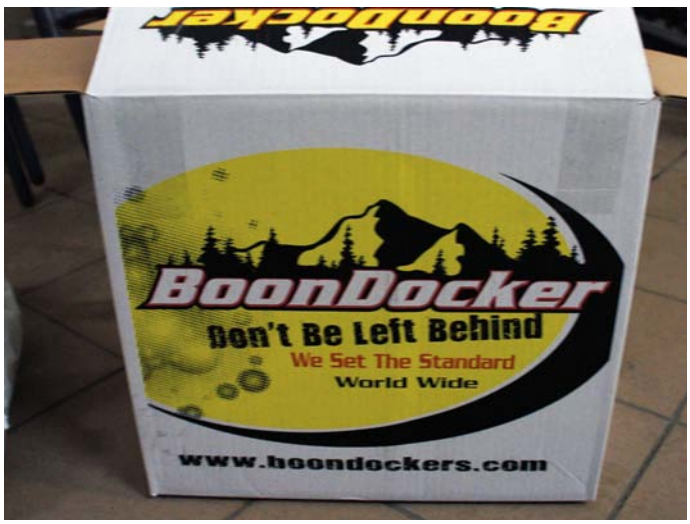
Original fotsteg ett minne blott.

Att såga bort fotstegen på en sprillans ny snöskoter känns säkert ganska speciellt. Variatorkallibreringen är också någonting som Pål jobbat extra mycket med.

Bjarne, Ole eller Elling slipar rent chassit efter vinkelslipen gjort sitt och de värre eftermarknadsfotstegen kan ta plats.

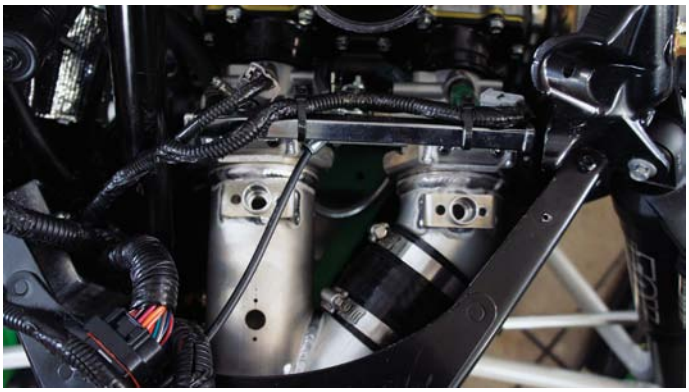
Pål har valt att stoppa dit en GT 2860 som gör sitt till för att HCR:en ska kännas rapp.

Ingen ska anklaga Pål och hans HCR för att vara tyst. Lita på att det hörs att han kommer.



Naturligtvis står det Boondockerkartonger lite här och var i butiken. Pål har bra kontakt med firman som han besöker då han har tid.

De nya och tuffare Skinz fotstegen är monterade.



Det tillhörande nya insuget med plats för spridare.

Det gäller att ha koll på vad man håller på med då det gäller tvåtaktsturbotrimning. Minsta lilla fel så fungerar det inte samtidigt som man lätt tar kål på kolvar och cylindrar. Pål vet, och har lärt sig den dyra vägen.

erar. Vi har en egen bränslemapp som fungerar bra här på havsnivå samtidigt som vi också hittat en variatorsetup som är bra. På denna HCR bytte jag originalremmen vid 97 mil. Motorn är så gott som helt standard förutom turbosystemet och den är helt skottsäker. Trots att vi emellanåt laddat upp mot 12,6 PSI (då på 100 LL soppa) vilket i praktiken innebär runt 250 hästkrafter om man ska tro på Boondockers uppgifter.

En av hemligheterna till tillförlitligheten är boxen som sänker tändningen progressivt när laddtrycket höjs. Tändningen sänks maximalt tre grader och är ett bättre alternativ än exempelvis en annan topp och betydligt billigare då boxen kostar en fjärdedel, säger Pål.

Till vardags kör Pål på 98 oktan och nöjer sig med 8 PSI. Det var under förra årets SnowBall 4000 vi sprang på Pål och hans överladdade HCR. En maskin som höll hela sträckan på dryga 60 mil utan några som helst driftsstörningar, vilket var riktigt imponerande.

Lite turbolag

Man kan undra hur övriga rörliga detaljer klarar effektökningen. –Jag har inte märkt att någonting runtomkring inte gillar den extra effekten. Vi kör original drevning och kedja eftersom det inte varit några problem, fortsätter Pål.

Pål har valt en relativt liten turbo som tillsammans med variatorsetupen och en annan körstil än vad icke turboåkare är vana vid gör att maskinen inte har så mycket turbolag. Mycket effekt brukar betyda tunga variatorvikter, vilket i sin tur gör att vikterna vill inåt så fort man släpper gasen men inte så gärna utåt när man gasar, vilket i sin tur tillsammans med en turboförsedd motors segare karaktär gör att en viss fördröjning infinner sig. Man gasar på men inget händer, enklare förklarat. Detta fenomen infinner

Laddluftkylare eller intercooler hjälper till att hålla luften kall. Kall luft tar mindre plats än varm.

En rejäl Tial wastegate ser till att laddtrycket hålls i schack. Denna styrs med insprutningssystemet från Boondocker.

Det finns gånger då man ska svänga åt sidan. Ser du denna man bakom dig så är det en av dessa gånger.

sig inte riktigt på Påls maskiner som har ett skapligt gassvar. Visst inte som en vanligt kalibrerad sugmotor, men inte alls den turbolagen som exempelvis en Apex turbo har.

–Jag har byggt alla maskiner för att användas. Visst måste man köra maskinen lite speciellt men det vänjer man sig vid ganska snabbt. Jag har valt en ganska liten turbo samtidigt som vi inte gett oss så fort det började fungera. Vi har hela tiden jobbat vidare med alla inställningar för att den ska fungera perfekt. Vi har en riktigt bra och nära kontakt med Boondocker, säger Pål.

Tvåa i Hemavan

Även om Pål byggt sin HCR för all slags körning så är han inte sen att ställa upp i olika slags tävlingar. Nyligen kom han tvåa i turboklassen i Hemavan Hillklimb efter en 375-hästars Nypex, vilket talar sitt tydliga språk. Han laddar också inför Mosjöen Hillclimb den 26 april där det är hela 50,000 norska pesetas i prispengar. Just detta hoppas Pål ska locka lite fattiga svenskar till Norge. Och visst ska ni väl dit! Sök på Mosjöen Hillclimb 2014 för mer information angående detta arrangemang.

Är du sugen på att veta mer om ett Boondockerkit med rätt inställning så är det bara att ringa Pål +47 9417 7362 eller surfa in på www.arntbil.no för mer information.

Bara å handla

Allting är lite dyrare i Norge men det drabbar väl ingen fattig som vi brukar säga här i Sverige. En ny HCR går lös på cirka 167,000 norska kronor och lägg sedan till cirka 110,000 till i samma valör så får du slutsumman på vad detta bygge går lös på. En ganska väl tilltagen summa som utan tvekan gör dig till någon av de snabbare på fjället oavsett om du är Norsk, Finsk eller Svensk. Det är bara å handla.

En liten teknisk specifikation på Påls nya 2014 års HCR
* 2014 M8000 HCR.
* 38" framvagn med Fox Float Evol X (Kashima coat)
* C&A Pro BDX skidor
* Sänkt styre (2") SnoPro styre
* Boondocker GTX2860 turbo med Tial wastegate och rostfri ljuddämpare. BD fuelboard och 3-graders timing key.
* Tål cirka 12 psi med std topp med 30% 100LL iblandat med 98 okt. Enligt Boondocker ger den då 260-265 hk.
* Skinz Airframes
* Skinz ARC (Adjustable remote Coupling)
* Unikt dekalkit från SweTown reklam

Går så innihelvette

Pål byggde ju också en HCR när det begav sig 2012. Just denna maskin var Bret Rasmussen åkte på när han var över och hade kurs för en massa svenskar och norbaggar från Åre til Joesjö år 2012, då han var över två gånger. Just denna maskin blev intunad av Mr Sidehill himself i dagarna innan kursen.

Faktaruta HCR 2013

Denna skoter blev ihopsatt med Tial Boondocker GT2860 kit och 3 graders timing key och BD fuel box m/EBC

Det som skiljer denna mot tolvan är att turbon tar insugsluften utanför kåporna vilket gjorde en stor skillnad rent effektmässigt.

Denna skoter la jag ner en jäkla massa tid på. Vi har jobbat extremt mycket med fuelmappen och variatoruppsättningen.

Vi la ner en förfärlig massa tid på att prova massor av grejer i variatorerna innan vi var nöjda. Nu fungerar den för all slags körning samtidigt som den har en brutal toppeffekt. Jag kan lätt stå för att den knappast kan gå speciellt mycket bättre.

Efter injusteringen har jag inte rört en skruv på skotern Innan jag sålde den till Sogndal i västnorge efter 1750 problemfria kilometer.

Det har gått åt en variatorrem som jag bytte ut efter 980 km. Det är allt förutom vanliga serviceintervaller.

FRITT FRAM FÖR VINTERGLÄDJE!

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!

ALLRIGHT.eu

M-Racing Pilot jacka 2090:-

M-Racing Zenith jacka 2790:-

M-Racing Pilot byxa 1790:-

M-Racing Zenith byxa 2590:-

Tilläggsinformation & återförsäljare på
www.allright.eu

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

STENMARKS MASKIN TÄRNABY

LYNX | PSEPARTS | SCOTT | Duells | 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!

~~4498:-~~ 2999:-

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

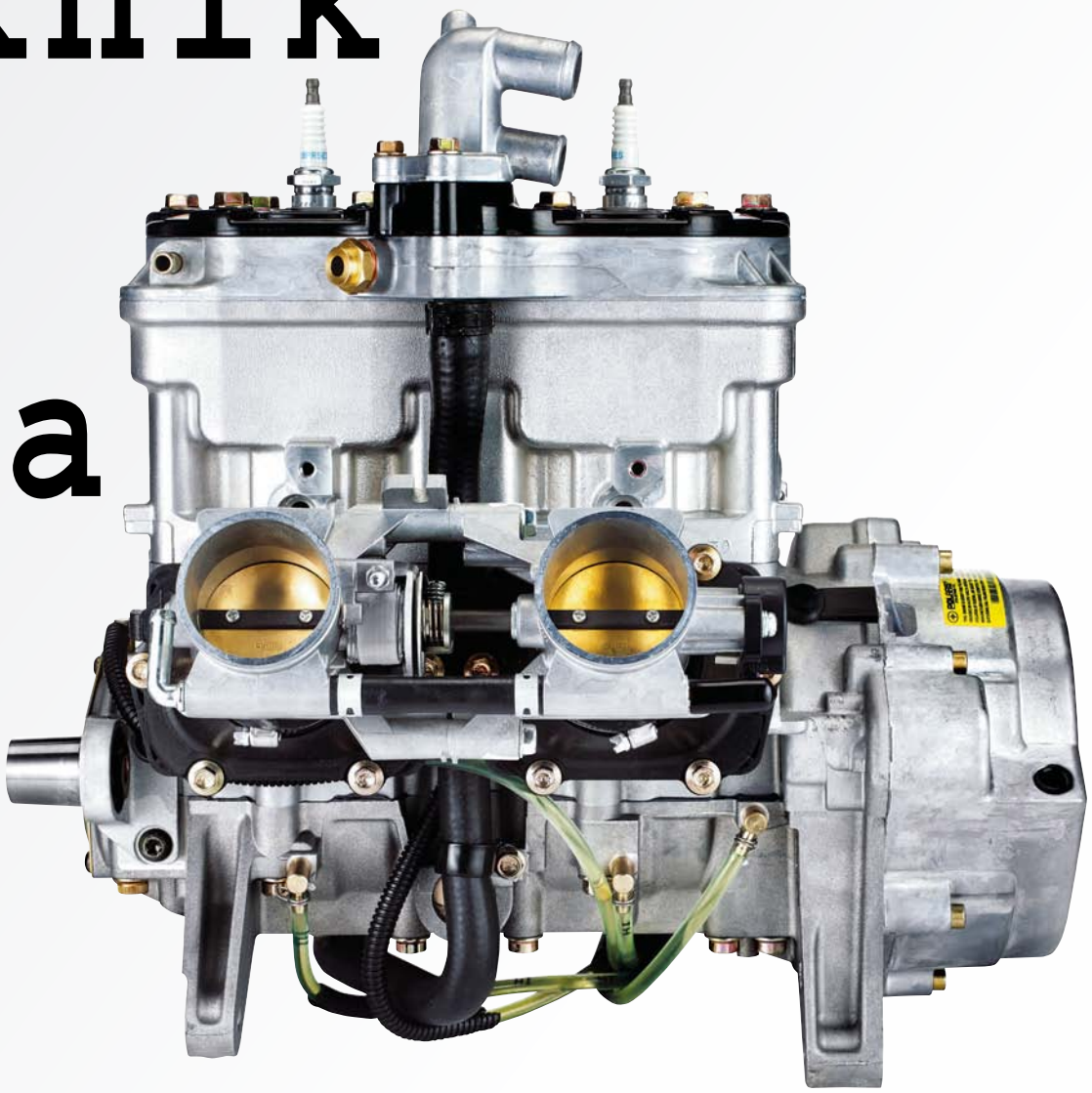
Ethanol – Fighter

Var rädd om dina maskiner.
Undvik etanolens härjningar i bränslesystemet och ha ”krut” i bränslet inför nästa säsong.

FAKTA
Bensin innehåller etanol som fräter på aluminium och angriper packningar och membran.
Sta-Bil neutraliserar etanolen och stabiliserar bensinen.

Läs mer och beställ på
www.tyskstrading.se
Tel. 023-133 61

Teknik för alla



Motorstyrsystemen och dess olika förkortningar.

Text: Av Bodens svar på Jesus, Affe Sundström

Tekniken har dragit iväg å det grövsta i så gott som alla vardagliga ting vi använder. Snöskotern är inte undantagen. Det som för några år sedan var en nödvändighet är idag förpassat till museet. Förgasaren blir exempelvis mer och mer ovanlig i denna elektroniska djungel. Snöskotrar som i dag säljs har till en övervägande majoritet någon form av datakontrollerad bränsleinsprutning med integrerat tändsystem.

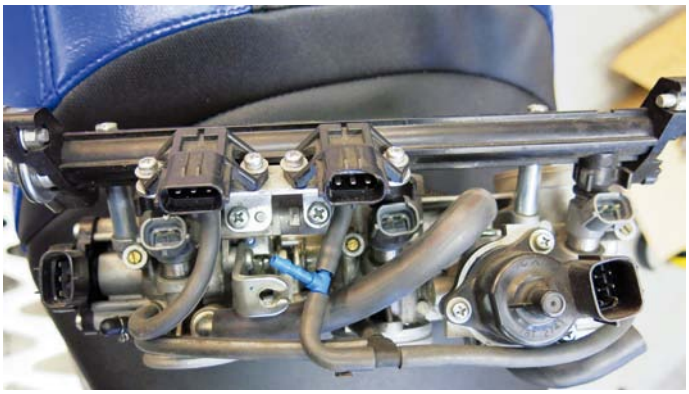
De ytterst få förgasarförsedda modeller som fortfarande finns att köpa för bruk utanför crossbanan är gamla konstruktioner som fortfarande produceras och då till attraktiva priser, alla andra skotrar har insprutning. Tävlingsskotrar brukar märkligt nog ännu den väl beprövade förgasaren vilket visar på styrkan hos den gamla blandartekniken men för vanliga skoteråkare är den en konstruktion från det förgångna. Dagens krav gällande förbrukning, motorgång samt emissioner kan helt enkelt inte uppfyllas utan att man på ett mycket kontrollerat sätt tillför bränslet och dessutom lika noga startar förbränningen med hjälp av tändsystemet. I dag bygger tillverkarna motorer med olika arbetsprinciper gällande motorteknik samt insprutning, tändning och dess styrsystem. Det vimlar dessutom av olika förkortningar för de olika komponenterna samt själva systemen. Får man någon form av problem med en modern skoter så kommer man därför att komma i kontakt med en mängd olika förkortningar som beskriver allt detta och det kan ibland bli något förvirrande för den utan tidigare erfarenhet av nyare snöskotrar. Vi tänkte här ge lite nybörjartips och gå igenom en del av dessa beteckningar samt kortfattat beskriva hur de fungerar.

Klassiskelektroniskbränsleinsprutning, en nyhet från 50-talet.

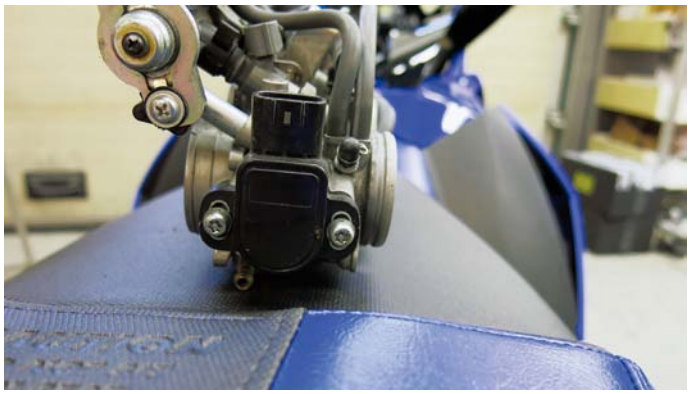
Det var år 1990 som Polaris och Arctic Cat kom ut med sina första skotrar med elektronisk insprutning eller EFI som den benämns på engelska.

Grundprincipen bygger på att en elektiskt styrd ventil, som kallas injektor, sprutar in bränsle i insugsröret när styrdonet ger en puls och längden på pulsen avgör mängden bränsle. En elektrisk bränslepump står för tillförseln och en bränsletrycksregulator (FPR) på engelska) sköter trycket som brukar ligga på 2,5-3,0 bar. Styrdonet kallas för ECU (Electronic Control Unit) och i de tidigaste systemen för snöskotrar använde de endast varvtal samt trottelpositionsgivare(TPS) som huvudparametrar för att beräkna pulslängden. ECU:n har dessutom hjälp av vatten/luft temperaturgivare för att korrigera mängden efter rådande temperatur. TPS:en styrde bara insprutningen då tändningen var helt fristående och av samma CDI-typ som alla andra skotrar från denna tid hade. När man benämner skotrars insprutning som "vanlig EFI" menar man att injektorerna är placerade på konventionellt vis i insugskanalen efter spjället likt dessa första EFI-skotrar och i dag är det nästan bara frågan om fyrtaktsmotorer som har detta. Fyrtaktarna har numera alltid minst en MAP-sensor som betyder Manifold Absolut Pressure-sensor (eller insugstryckgivare) som samverkar med TPS och varvtalssignalen. En APS, Atmospheric Pressure Sensor, som ger information om vilken höjd maskinen befinner sig på är också vanlig men ibland tar ECU:n den uppgiften från MAP-sensorn i startögonblicket. Vidare kan det även finnas en syresensor i avgasröret kallad lambdasond

Du vet väl om att din instrumentering ofta kan skvallra om vad du har för fel på maskinen genom en felkod. Dessa koder går faktiskt att Googla på så att du som lekman får reda på vad som är fel.



Ett spjällhus till en Yamaha Nytro med tre injektorer samt två MAP-sensorer.



Här ser man en TPS-givare som ger signal till ECU:n om hur stor trottelöppningen är.

och med hjälp av den signalen kan ECU:n finjustera blandningen på lägre last för bästa möjliga förhållande av emissionsgaser. Signalen från TPS:en styr sedan länge även tändkurvan då tändsystemet är integrerat med insprutningen, en finess som kom redan hos de sista förgasarmotorerna när de fick en TPS som då enbart styrde tändsystemet. Sammantaget har fyrtaktarna ett motorstyrningssystem som är ytterst likt de man finner hos moderna bilar och massproduktionen av dessa delar gör det prismässigt attraktivt för skotertillverkarna. Det finns nu även skotermotorer av fyrtaktstyp som likt alla moderna bilar är "drive by wire", som alltså har en elektroniskt styrd trottel vilket ger nya möjligheter att styra moteffekt samt göra begränsningar. Detta är ett system som skulle kosta fantastiskt mycket mer om det inte var standard i den enormt stora fordonsindustrin.

Semi Direkt Insprutning samt direktinsprutning, tekniken hos dagens moderna tvåtaktare

Det är nu 10 år sedan Rotax kom med det legendariska SDI-konceptet där man med en ny placering av vanliga injektorer i spolkanalerna och noggrann programmering av ECU:n uppnådde fantastiska resultat i form av kraftigt sänkt förbrukning. Andra tillverkare har egna namn på sina varianter av denna mellanvariant av vanlig EFI och riktig direktinsprutning då benämningen SDI är ett varumärke från Rotax. Polaris kallar sin för "Clean Fire" och de har haft en del varianter på detta tema och nu har även Arctic Cat en egen variant med ytterligare ny placering av injektorerna. De kallar insprutningen för "Dual Stage injection" i sin nya C-TEC2 motor. Gemensamt för dessa moderna tvåtaktsinsprutningssystemen är att de brukar kostnadseffektiva komponeter från den vanliga fordonsindustrin men i helt unika kombinationer för just snöskoterbruk. Fördelarna jämfört med en tvåtaktsmotor med "vanlig EFI" är minskad färskgasförlust i avgasröret då minimal mängd bränsle når dit innan avgasporten stängs fysiskt eller av returpulsen Fullt ut direktinsprutade snöskotermotorer byggs ännu enbart av Rotax och de kallar systemet kort och gott för DI. Riktig direktinsprutning ännu bättre än semi-direkt då man nästan helt kan eliminera färskgasförlust men detta till priset av att man får använda sig av komponenter som byggs i betydligt lägre serier vilket ökar tillverkningskostnaderna. Injektorerna hos DI-motorerna liknar inte alls de som EFI eller Semi-DI använder sig av då man tillför allt bränsle direkt i förbränningsrummet med betydligt större tryck under mycket kortare tid. Insignalerna är i princip likadana för DI, Semi-DI samt EFI så TPS är alltid en huvudparameter. En del moderna tvåtaktare har en temperatursensor på avgaspipan vilket är något som ingen fyrtaktare använder sig av. Lambdasond används däremot inte i standard tvåtaktsmotorer men vissa prestandaföretag brukar dessa för kalibrering.

Felsökning av elektroniken i moderna skotrar

Har man en störning i styrsystemet är det nästen nödvändigt att kunna läsa av felkoderna som kallas DTC (diagnostic trouble codes). Tyvärr är det inte alla snöskotrar som man kan göra det på utan elektroniska specialverktyg.

Vissa modeller har detta inbyggt i instrumentet och det krävs bara ett par knapptryck (Googla på just din skoter) så kan man läsa av alla koder. Utan felkoder kan man leta efter skadade kablar eller på sin höjd spänningsmäta TPS:en men i det stora hela har man en riktigt svår uppgift framför sig. Så en tur till handlaren för felkodsläsning är då i princip nödvändigt.

Snowbike, Timbersled Mountai

Vår första tanke var, jippi! Både ett sommar- och vinternöje kombinerat i en enda maskin.

Av:Rutger Jönåker

För det är ändå ganska enkel matematik, vill man ha både en ny skoter till vintern och en ny cross till sommaren så handlar det om väldigt mycket pengar. Ett kitt som förvandlar sommarnöjet till en vinterleksak vore ju det optimala.

Det har funnits en mängd olika lösningar ett tag nu men funktionen har varit varierande. Oftast har det fungerat bra på hårdpackad led men sämre ute i snön.

Men i och med att Timbersled började komma till rätta med konstruktion och funktion för några år sedan började det även fungera utanför leden. Försäljningen har därefter ökat med raketfart och har nu även börjat leta sig till Sverige.

Summa summarum, med facit i hand efter våra tester i vinter så har det fungerat riktigt fint. Men det är inte kombinationen mellan sommar och vinter som vunnit högsta poäng. Högsta placeringen på pallen hamnar istället hur bra systemet faktiskt fungerar på vintern! Långt över de förväntningar man av naturliga skäl kan ha på en kombinationsmaskin som visserligen kan mycket men inte är renodlat bäst på något. Det visade sig att kittet går ruskigt bra, oavsett före och snötillgång.

Trenden för snöskoteråkare känns idag glasklar, det är långa lössnömaskiner och många timmar bakom ratten för att ta sig till snön i fjällen som gäller. Samtidigt som det blir roligare körning per åktillfälle blir själva tillfällena man tar sig iväg också mer sällsynta. Att på sin nya 3 meter långa teknikpackade skapelse med höjdsensorer och 63 mm höga kammar ta sig en tur hemma på byn med sina 3 dm skare innefattar inte samma nöje längre.

Snowbike-kitet har inga fotsteg att hänga upp sig på och knappt någon buk att tala om. Så lössnöegenskaperna är minst sagt fenomenala! En hoj är också avsevärt smalare än en skoter och ordet skråa tappar all innebörd. Det går alltså att köra ruskigt fort i skogen, en boondockare på en vanlig snöskoter har det väldigt kämpigt att försöka haka på. Och sen kommer vi tillbaka till vardagsåkningen på hemmaplan. Helt plötsligt fyller hojen sin vanliga funktion som just hoj, fast på snö!

Det blir åter roligt att starta hojen efter jobbet och köra en sväng. Snowbiken sträcker ut säsongen maximalt helt enkelt. Man har kul oavsett skare, djupsnö eller under boondocking bland träden.

Effektmässigt vill man minst satsa på en 450 om man väljer 4-takt.

2-taktare fungerar också men då vill man satsa minst på en 300 kubikare. Det snurrar några 250 2-taktare där ute men det hörs ut att gå tungt.

in Horse

Vi fick möjligheten att prova en turbokonverterad 450 i Kanada och den kändes riktigt fin. Inga tendenser till lagg utan helt enkelt en motor med dubbel effekt. Naturligtvis skulle man önska sig en 450 fyrtaktare med turbo för vinterbruk men då läggs det till ytterligare på priset och man tappar konceptet med hojen som en sommar/vinter kombination.

En positiv detalj med att åka snowbike är att bensinförbrukningen hålls nere rejält. En riktigt lång dag innebär sällan över 15 liter i förbrukning.

Diesel Me heter importören i Sverige Priser och modeller hittar du på www.dieselme.se

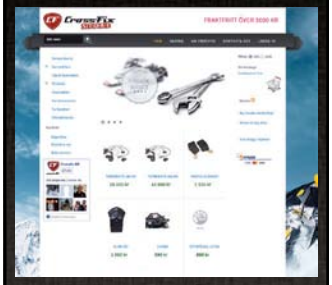
CrossFix

Auktoriserad verkstad & försäljning av reservdelar.

ski-doo LYNX can-am

Ny webshop!

Crossfix store



crossfix.se

Återförsäljare för MCXPRESS

Finns i nya lokaler bakom Traktorcity i Öjebyn. Topp modern verkstad!

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

TACKANNONS

#227 MARCUS JOHANSSON

MOTOR HUSET®

”JAG VILL PASSA PÅ ATT TACKA ALLA MINA SUVERÄNA SAMARBETSPARTNERS SOM STÖDER OCH TROR PÅ MIG, UTAN ER HJÄLP SKULLE DET HÄR INTE VARA MÖJLIGT”

www.motorhuset.com

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

STOR UPPSKATTNING FÖR ER HJÄLP

SÄSONGEN 2014

snow rider

MORA BYGG

Woody BYGGHANDEL

Terräng maskiner

GRÄV-KÅHLÉN AB ORSA

MAFI

MACON REFRACTORY SOLUTIONS

TEKNIKTJÄNST AB
0250 - 59 33 59

Hanson Motor

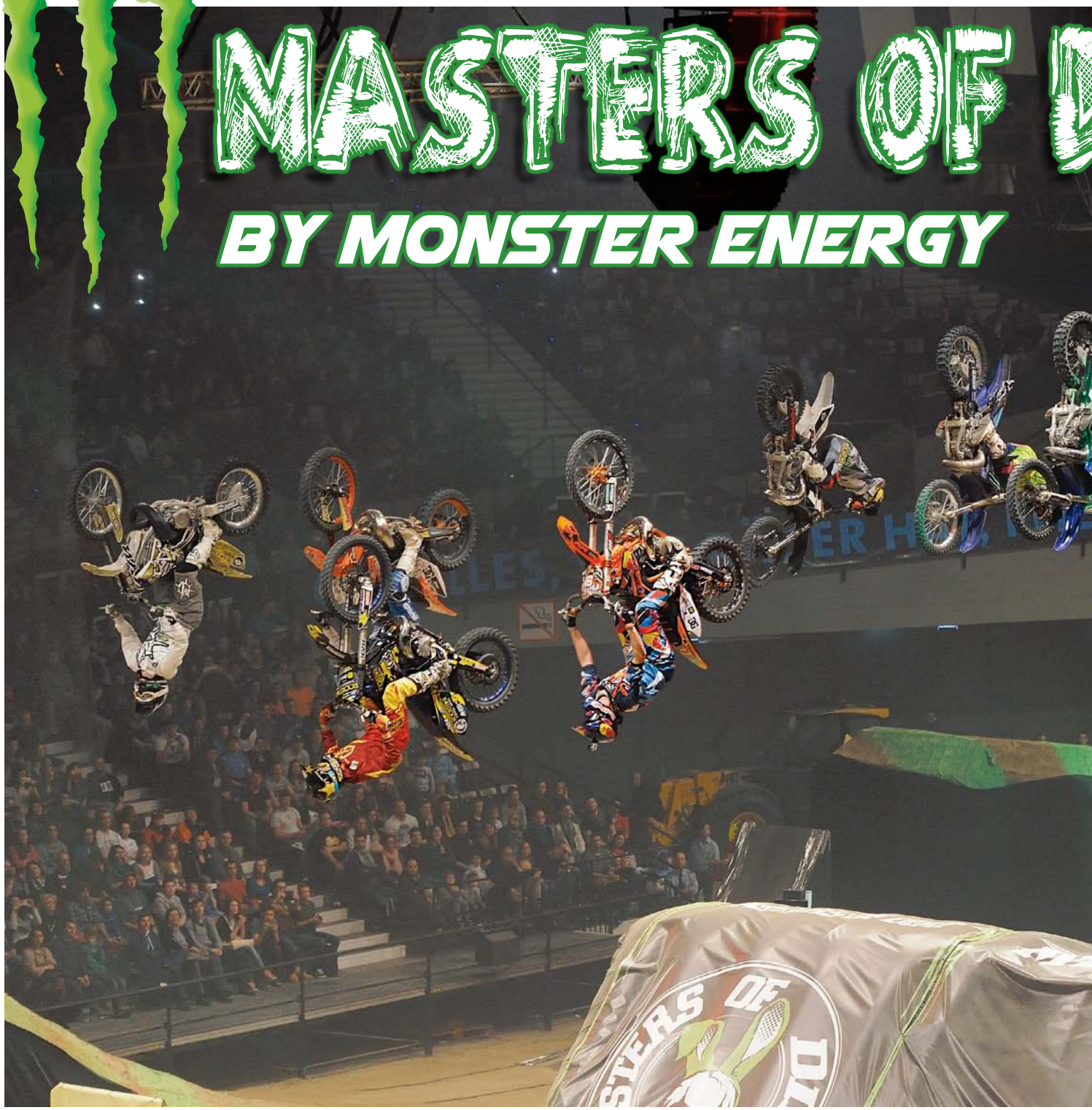
CENTRUM TRYCK
Modern Grafisk Produktion i Dalarna

CLASS GYM

KVIX PHOTO

MASTERS OF D

BY MONSTER ENERGY



Masters of Dirt beskriver eventet väl, extreme action av de bästa i respektive sport som självklart använder sig av jordlandningar.

Av: Mattias Klockar

Man hade samlat 60 åkare i Freestyle Motocross, BMX, Mountainbike, Quad och Snöskoter, som tillsammans utförde de senaste tricken inför en storpublik och bjöd än en gång på en suverän show. Inga medaljer, inga troféer, bara ren glädje att köra, men samtidigt ständigt flytta fram gränserna. För att bjuda på ännu mera show fanns också 20 artister på plats inklusive Fuel Girls med sina eldshower, ibland hände det så mycket i arenan att publiken inte viste vad de ska titta på först. Masters of Dirt grundades år 2000 av en 15-åring från Österrike vid namn Georg Fechter, han ville skapa en show gjord av åkare för åkare som visade upp de största tricken. Efter att ha byggt upp sitt egna crew så kom han upp med namnet Masters of Dirt. I början köpte de ett evenemang från ett tyskt produktionsbolag, men människorna där hade ingen aning om showbusiness och hur man underhöll människor. Så man började att promota egna shower där det skulle finnas nya höjdpunkter varje år och göra det möjligt för åkarna att köra utan stress men ändå tänja på gränserna.

Världsrekord

Masters of Dirt har växt till en av de bästa showerna i Europa och kanske i världen. Man har turnerat med framgång runt om i världen i flera år med utsålda arenor. Inklusive Sydafrika, Polen, Österrike, Malta, Cypern, Dubai, Irland och många fler. Förra året slog man till med ett världsrekord under en av showerna när 41 åkare gjorde var sin Backflip efter varandra i ett tåg innehållande motocross, snöskoter, BMX och MTB. Årets turné startade i Österrike där man klämde in hela fyra shower i Wien Stadthalle mellan 21-23 februari som alla var utsålda med över 25 000 besökare under de tre dagarna. Efter det gick turnén vidare till Linz och Zurich, i september besöker man Berlin och Hamburg. Efter nästan ett decennium av shower, var det svårt att föreställa sig hur den nya "Pushing the limits" showen skulle överträffa tidigare

toppnoteringar. Så man hade valt att ha med flera tillägg där åkarna fick visa upp nya färdigheter och överraskningar. Under ett par dagar i Wien fick jag chansen att se senaste versionen av Masters of Dirt på plats. Jag såg Nitro Circus Live för ett par månader sedan och tyckte då att det var det bästa show jag sett och direkt efter trodde jag att den skulle bli svårt att överträffa den upplevelsen. Men jag hade fel, men självklart är det två helt olika shower.

Förutsättningar

Nitro Circus flyttas runt i snabb takt mellan länder medans Masters of Dirt kör

Remi Bizouard med en stor Shaolin Backflip.

Edgar Torronteras och Jose Miralles synkar sina trick med stil.

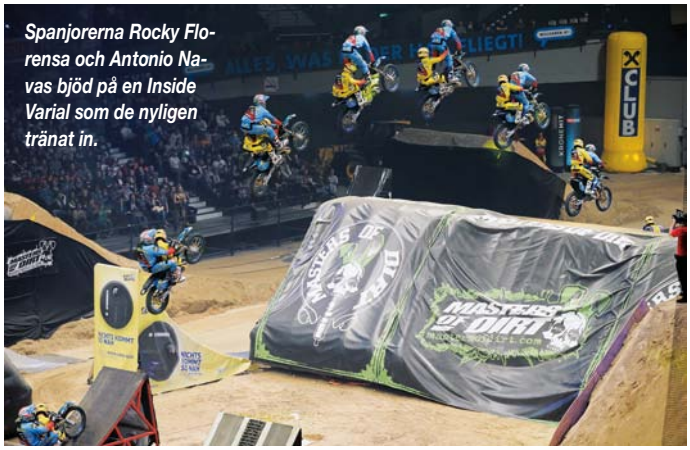
Ett av många ställen för åkarna att ta det lugnt mellan showerna.

Självklart kunde man få Masters of Dirt loggan intatuerad av ett helt gäng tatuerare.

Jostein Stenberg har kört Masters of Dirt shower sen 2009.

Jimmy Blaze redo att flippa med sin Polaris RZR.

BMX och Mountainbike kördes på några av de största Dirt hopp som någonsin konstruerats och använts framför publik.



Spanjorerna Rocky Florensa och Antonio Navas bjöd på en Inside Varial som de nyligen tränat in.

Fuel Girls var självklart på plats med sina eldshower.

Petr Pilat och Rob Adelberg visar hur man synkar en Ruler Backflip.

Amerikanen Jimmy Blaze visade hur man flippar en Polaris RZR.

Självklart fanns det plats för en moped också.

En av de största Superman flippar jag sett på cykel.

Heath Frisby med en Indian Air.

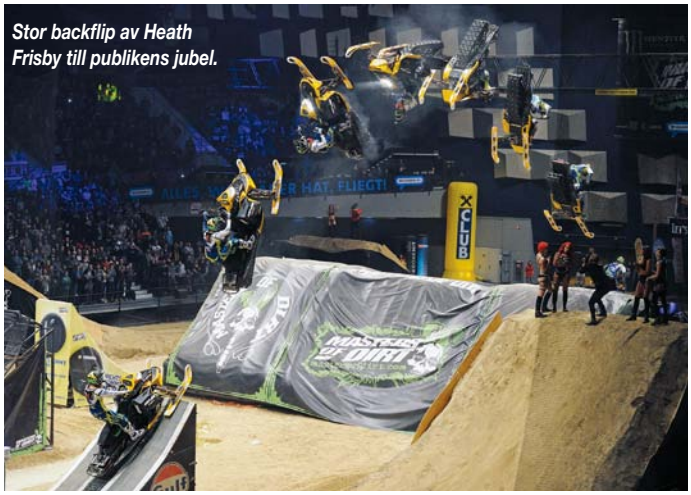
Spanjoren Marc Pinol vet hur man lägger ut en fet whip.

flera dagar på samma ställe, så förutsättningar är helt olika hur man valt att köra showerna. De flesta freestyle motocross och skoteråkarna kände man till från Masters of Dirt showen. Men tillskillnad från Nitro Cirkus där nästan alla åkare och medverkande har gjort sig ett namn tidigare på olika sätt, så släpper man här fram många okända mountainbike och BMX åkare som verkligen vill visa upp sig för att komma vidare i karriären. Masters of Dirt är också mera spontant, missade en åkare ett nytt svårt trick så var det inga problem att köra om. Det såg man inte under Nitro Cirkus showen där allt tajmades på sekunden och när någon missade sitt trick så fick de vänta med att prova igen under nästa show i nästa stad. Masters of Dirt har också lyckats med att få till kringarrangemangen runt showen, massor av försäljning och utställare, VIP område med mat och underhållning, man kunde till och med få Masters of Dirt loggan intatuerad av ett helt gäng tatuerare. Publiken är också mera delaktig i de nya segmenten av showen.

Synkat

I Rookie Showdown får fyra riktigt unga BMX och motocrossåkare chansen att visa upp sig, bara göra det svåraste tricket man kan och sen väljer publiken vinnaren. Man har också utvecklat Synchro FMX som är ett intressant sätt att visa flera åkare i luften på samma gång som gör samma trick, ett mycket populärt inslag hos publiken. Samspelet och tajmningen mellan åkarna var imponerande att se. För första gången visade man också upp Synchro Tandem backflips med två crossar utförda sida vid sida, båda med en förare och en passagerare på crossen. Man bjöd också på en del sköna trick i rampen av passageraren när han hängde sig fast i föraren och utförde trick. En ny grej provades också av Spanjorerna Rocky Florensa och Antonio Navas som fick medryckande applåder, ett trick de kallar Inside Varial som måste bevittnas för att begripas. Passageraren på crossen sitter framför föraren, när de träffat rampen så hoppar föraren uppåt hängandes i styret så pass mycket att passageraren kan glida bakåt under och vips sitter han bakom föraren vid landning. De landade tricket under alla fyra föreställningarna i Wien, inget revolutionerande men ett kul inslag i showen.

En Best Whip tävling kördes också med FMX åkarna Edgar Torronteras och Marc Pinol från Spanien, en vit boll hängde ner från taket 15 meter över marken och med en Whip skulle man träffa bollen som då gick sönder. De bjöd på riktigt sjukt stora Whipar som man ibland inte trodde det skulle vara



Stor backflip av Heath Frisby till publikens jubel.

Remi Bizouard och Petr Pilat visade än en gång hur bra koll de har i luften.

Spanjorerna Rocky Florensa och Antonio Navas egna sätt att göra en Superman på crossen.

Självklart kunde man fota sig tillsammans med Monstertjejer.

Heter man Edgar Torronteras och precis vunnit Best Whip tävlingen så måste man ju få tömma en flaska champagne.

möjligt att få tillbaka på två hjul, men självklart har erfarna åkare inga problem med det. Det var en fröjd att se alla FMX, mountainbike, BMX, quad och snöskoteråkare köra tillsammans, det leder till en del intressanta körningar när varje disciplin peppas och inspireras av varandra.

De flesta åkare föredrar också denna typ av format när de kan köra utan domare och allt blir mera avslappnat. BMX och mountainbike kördes på några av de största dirt hopp som någonsin konstruerats och använts framför publik. De båda starttornen till exempel var 10 meter höga, vilket ger mer än tillräckligt för en hastighetsökning för de enorma hoppen. Jorden var äkta, inga mjuka landningar här.

Snöskoter

Heath Frisby och Jostein Stenberg visade att det går bra att hoppa med skoter utan snö, på med en kylare och små hjul i skidorna sen är det bara att hoppa skoter inne. Heath är ny i MOD familjen och han fick äntligen hoppa med sin Ski-Doo som han använder här i Europa. Han har utvecklats mycket under de senaste åren och är den första och enda som landat en frontflip på skoter. Det är imponerande att ha tagit hela nio X Games medaljer, minst en medalj per år sen 2007 visar att Heath kan hantera en skoter. Heath bjöd på en hel del snygga standard trick och Backflip kombinationer, han körde också ett trick där han vänder sig i luften så han sitter baklänges på skotern när han landar. Jostein Stenberg från Norge har varit med och kört MOD shower sen 2009 och kör ofta tusentals kilometer för att vara med på showerna. På Freestyle Quad dominerade Slovenske Ales Rozman och Jimmy Blaze från USA visade hur man flippar en Polaris RZR. Rampen Jimmy använder är en överdimensionerad egenbyggd stålramp. När framhjulen träffar den övre delen av rampen kollapsar den och skickar av framhjulen med en betydligt brantare vinkel än bakhjulen, vilket gör att det blir en jämn och skapligt kontrollerad backflip. Sen gäller det att få in rätt känslan för farten, för att få till det här har det tränats åtskilliga timmar i foampitt.

Efter 11 år av hisnande shower på Wiener Stadthalle lovade arrangören Georg Fechter inför 2014 att Masters of Dirt än en gång skulle överträffa alla tidigare event. Efter att ha hört reaktionerna så verkar man ha lyckats väl med det än en gång och jag kan bara instämma. Vilket fantastiskt arrangemang man byggt upp, ska bli intressant att se vad man jobbar vidare med för att toppa det här framöver.

Den sista Nytron

Vildhästen

Av: Odd Mikael Kvilten

Det har varit en konstig vinter samtidigt som vi kört en massa olika snöskotrar. Detta har gjort att vi inte riktigt hunnit köra så mycket skoter vi önskat, framförallt inte då det gäller led, och min långtestare. Jag känner mig också lite vemodig. Mer om detta senare.

Lagom till det var dags för oss att åka till USA så hade jag kört cirka 200 kilometer med min Nytro TTX efter varierande leder och snöförhållanden. Hälften av den sträckan kördes med original setup (från handlaren) på Öhlinsdämparna. Att inte dessa dämpare monteras direkt på de flesta tungviktare är väl en prisfråga, men har du haft chansen att testa dessa så vill du inte ha en utan. Yamaha Nytro är ju inte känd som någon direkt lättviktare men med ett komplett set med riktiga dämpare minskas viktkänslan betydligt och den får en extremt solid känsla. Den känns nästan som en vanlig skoter. Att jag bara skriver nästan förstår alla som har kört en Nytro. Det är som att tämja en vildhäst och då menar jag inte på grund av att den är märkvärdigt stark eller snabb utan för att den är bångstyrig och gör lite som den vill, man måste sätta den på plats, och tack vare Öhlinarna som sitter runt om har man lyckats riktigt bra. Det tar ett bra tag innan man lyckas tämja den här hästen, men det går.

Lättjusterad

Som jag skrev tidigare så lät jag maskinen vara helt orörd de första tio milen, intrycket då var att den var väldigt kursstabil och svalde de flesta gupp utan problem. Den kunde dock kännas lite väl hård för min vikt eller körstil, men inget märkvärdigt. Jag kände ändå att jag bara måste klicka lite på dämparna, för att jämföra lite, och om det överhuvudtaget märktes någon skillnad. Började med att klicka ner tre snäpp på framdämparna och likaså i boggien. Novis som jag är på dessa dämpare kändes det som en bra start. Maskinen blev genast mjukare och behaglig vid lagom fart men direkt när jag höjde tempot så fick jag lov att klicka tillbaka då den inte riktigt levererade vad som behövdes. Ökade två knäpp fram och ett bak vilket gjorde susen för min framfart. Men då alla väger och kör olika så får man prova sig fram efter behag. Det som slår mig är att man inte ska vara rädd för att ratta på dämparna. På något sätt känns det i början som man gör någonting förbjudet och att man är ute på hal is. Jag gjorde som följer. Se till att ta reda på hur maskinen är inställd. Du ska alltså ta reda på hur många klick du har åt exempelvis vänster. Skriv upp alla klick så att du i alla lägen kan klicka dig tillbaka till grundinställningen.

Önskedrömmar

Tittar man på maskinen över lag rent kvalitetsmässigt finns inget att anmärka på då Yamaha alltid levererar en topprodukt på den fronten, men jag känner att lite extra pulver hade absolut inte suttit fel. En bra början hade möjligen varit att fabriksmontera en turbo av lätt-trycksmodell, vilket borde göra den både driftsäker och konkurrenskraftig i hybridsegmentet. Det vemodet som jag nämnde i början kommer sig av att Nytro:n helt utgår ur sortimentet nästa år. Den går i graven helt enkelt. Den har varit stökig och bökig och vi har egentligen aldrig riktigt kommit överens med den. Man har fått lära sig att tämja den utan att det kommit naturligt. Men den har ändå i det stora hela varit bra, och framförallt tillförlitlig. Den nya efterträdaren blir så klart Yamaha Viper, som kommer både som kort, hybrid och lössnömaskin nästa år. Och då jag även kört årets Viper, kan man bara önska sig att de också väljer att utrusta, om inte alla, i alla fall någon modell med en uppsättning Öhlinare. För trots att den är baserad på ett nytt chassie är den heller ingen lättviktare. Den som lever får se. Jag ser i alla fall en Viper TTX i framtiden på gården!

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

STÖRSTA UTBUDET HOS OSS! NYA & BEG
Besök vår välfyllda webshop
"KÖP DOM SISTA 2014"
ski-doo
LYNX
POLARIS
REA
STOOOORT utbud av beg. skotrar, titta in ofta! kalixmaskiner.se
Självklart fixar vi skoterlånet -Snabbt & Enkelt!
Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66
www.kalixmaskiner.se

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
Plats för två snöskotrar
80
BROMSAD
flakmått:
370x185x33cm
totalvikt: 1350kg
max last: 934kg
Alla priser inkl. moms
BILLY obromsad 15450:-*
80
UTAN BROMS
OBROMSAD
flakmått:
350x150x33cm
totalvikt: 750kg
max last: 458kg
BÅT & TRAILER
www.batochtrailer.se
ab
08 - 7112635

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

POLARIS
ATV & SKOTER
Service 026-100475
Försäljning 026-100476
Bilvaruhuset
DAHLBOMS BIL AB
www.dahlbomsbil.se

Långtestrapport Orevi

Ski-Doo Summit X 800R E-

Är längre bättre?

Text: Daniel Orevi

Precis som för många andra så har min skoteråkning förändrats totalt under de senaste tre åren. Nu åker jag absolut så lite led som möjligt för att istället helt koncentrera mig på friåkning. Ibland på myrar men oftast på en skogsbeklädd eller öppen bergssida. Förra året grävdes det en hel del och jag vet förstås att det främst handlar om förarens skicklighet att ta sig fram men min tanke var att om jag kör den längsta originalskotern kommer jag lättare kunna ta mig högre upp. Därför valde jag Summit 163 till årets långtestare. Frågan var om det skulle medföra några nackdelar med en så pass lång maskin?

Extra utrustning

Ski-Doo har tagit fram en liten väska som fästs på variatorskyddet. Där kan man ha en liter olja eller ett par glasögon. Tanken är att värmen från variatorn skall torka blöta glasögon. Monteringen var extremt enkel och glasögonen värmdes upp ganska bra men de förblev blöta. Väskan var för tät så fukten ventilerades inte ut. Det löstes enkelt genom att inte dra igen dragkedjan till locket. Glasögonen hålls ändå på plats av ett kardborreband och med öppet lock så värms och torkas glasögonen på 15 minuter vid lite hårdare körning. Mycket bra.

Beautybox

För övrig packning monterades den lilla packväskan på 10+3 liter med LinQ-fäste på tunneln. Av vissa avundsjuka kompisar kallad beautyboxen. Den ser kanske inte så racemässig ut men det är en väldigt smidig och trevlig väska som rymmer ganska mycket saker om det behövs. Den kan dock i vissa fall sitta i vägen när man kliver från sida till sida i extrem terräng men då är det enkelt att lasta av den nere vid bergets fot där kompisarna med korta skotrar håller till.

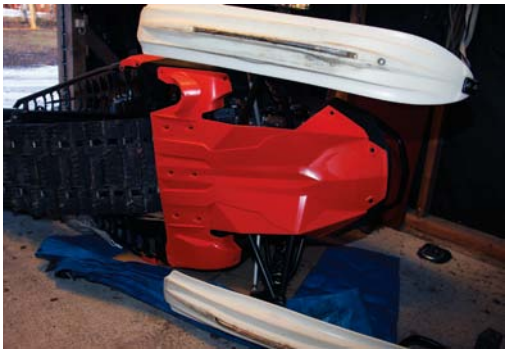
Kylning

Ski-Doos nya smarta isrivare monterades. Enkel montering och en smart konstruktion som medger backning. Jag fick dock några påpekanden av en viss skoterhandlare från Vilhelmina som var lite tveksam mot att de sitter på bulten som håller övre boggihjulen. Originalbulten byts ut mot en längre som därmed sticker ut en bit och skulle kunna fastna i en stubbe eller sten som passerar direkt under fotsteget. Förmodligen inte så stor risk men om det händer skulle boggihjulet kunna knäckas bort och då blir det svårt att ta sig hem. Ski-Doo har gjort funktionen väldigt bra och om de gjorde ett annat fäste som sätts i fotsteget istället för till boggihjulet skulle denna risk elimineras också. Isrivarna har inte behövts ännu. Visserligen var det väldigt hårda spår runt nyåret men motorn gick inte varm ändå. Jag är dock övertygad att när de behövs kommer de att göra sitt jobb exemplariskt.

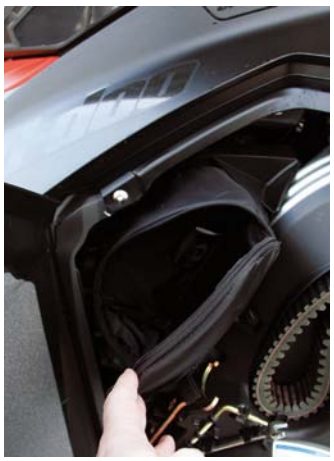
Körningen

Förra året åkte jag på en 154 tums Summit så jag kände mig direkt inkörd på modellen. Jag bytte direkt till SLP Powder Pro-skidor eftersom jag tycker att originalskidorna är för mesiga och hasar mer än de styr. Faktiskt så upplever jag inga nackdelar med den ökade längden på mattan utan bara fördelar såsom bättre framkomlighet och lättare att hålla linjen när man skråar. Bakänden hasar inte alls ner utan man kan koncentrera sig på framänden för att hålla den linje man valt. Skotern flyter mer ovanpå gropar och är lika lätt att baxa runt träd och hinder i lössnön. Förra årets 154:a gick väldigt lätt på rullen medan årets 163:a inte gärna gör det. Att hålla ner

Tec 163



Bukskydd monteras enkelt och skyddar väldigt bra.



Mycket bra torkplats för glasögon.

Skotern kom i december, men inte snön.

Föraren i storlek XXL gör att Summiten ser ännu smalare ut.

framänden är definitivt bättre när man skall klättra i branter och rullekörning är förstås alltid roligt när man leker i lättare terräng, men inte lika effektivt. För min del alltså en fördel och kanske den största upplevda skillnaden med 163 tum. När man behöver lyfta skidorna för att ta sig över ett hinder går det ändå utmärkt.

Ligga

Med skidorna i smalaste läget är detta förmodligen den skoter som är lättast att bryta ner i sväng, eller jag säger hellre lägga ner. Man behöver bara titta åt sidan och flytta vikten en aning så lägger sig skotern ner. När man sedan ligger ner är det enkelt att balansera den med styret och kroppsvikten.

Skador

Första riktiga skoterhelgen var i Saxnäs med Anders Wesslan Westlin som

163:an går på rullen uppför men inte lika hysteriskt som 154:an.

Bensinförbrukning			Oljeförbrukning
Liter	Mil	Snitt	Snitt
15,7	10,1	1,6	3,5%
11,8	5,0	2,4	3,5%
18,3	7,1	2,6	3,5%
9,7	2,7	3,6	4,4%
12,0	2,9	4,1	4,4%
21,3	7,6	2,8	4,4%
14,6	8,2	1,8	ej mätt
30,2	7,9	3,8	ej mätt
24,4	9,8	2,5	ej mätt
10,7	7,9	1,4	2,6%
12,5	6,6	1,9	2,6%
17,9	8,0	2,2	2,6%
13,5	5,2	2,6	2,6%
212,6	89,0	2,4	

guide och han satte mig rejält på prov. Det blev betydligt svårare än min kompetensnivå klarade men man vill ju inte ge upp utan att ha försökt rejält, vilket resulterade i lite knäckta delar. Förutom självförtroendet så fick även frontbågen och lite plastdelar stryk. Dessa bytte jag själv utan några problem.

Nästan problemfritt

På första turen fick jag problem med startsnöret, magnapullen, som inte ville fungera. Den greppade inte, utan snöret drogs ut hela vägen utan att dra runt motorn. Jag fick ta fram nödstartslinan ett par gånger och linda upp den på primärvariatorn. Det är väldigt enkelt att starta skotern så, men lite omständigt förstås eftersom du måste ta bort variatorskyddet varje gång. Nästa dag fungerade allt igen och problemet har inte återkommit därefter. Jag rekommenderar verkligen alla med 2-taktsmotor att testa att dra igång skotern med reservsnöret. På så vis vet ni hur det fungerar den gången det blir skarpt läge, för blir det problem händer det garanterat långt ute i skogen när det är svinkallt och mörkt. Förutom detta mindre problem har skotern gått perfekt.

Förbrukning

Hittills har jag kört skoter 17 heldagar men körning i skogen med mycket grävning gör att det bara blivit 89 mil. Bensinförbrukningen har varit väldigt blandad med ett snitt på 2,4 liter per mil. Inkörningsprogrammet blev klart efter 51 mil och 133 liter bensin. Oljeförbrukningen gick då ner rejält till 2,6% per liter bensin.

Slutsats

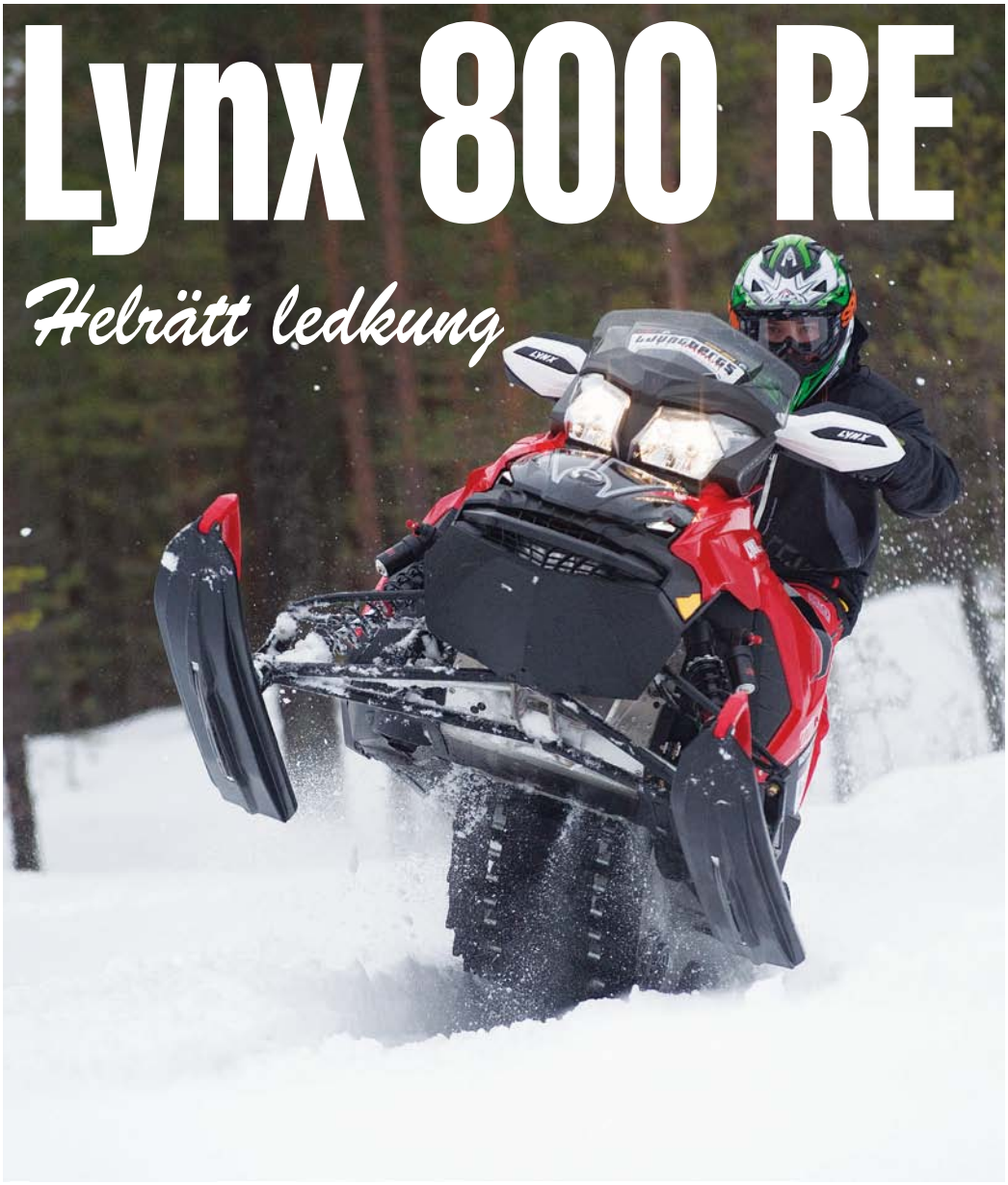
Jag är mycket nöjd med skotern. Min lilla farhåga om att 163 tum skulle vara för långt har visat sig helt fel. Jag kommer aldrig att köpa en kortare skoter, i alla fall inte om jag skall ha den till freeriding och boondocking. Längre är bättre. Man blir lite sugen på en Summit 174 T3 nästa vinter. I skrivande stund är jag i Jorm och senare i vår väntar en vecka i Riksgränsen. Låt det snöa!

Trevligt med sol i fjällen.

Bra driv med 163 tum i lössnön.

Lynx 800 RE

Helrätt ledkung



Jag har alltid haft en förkärlek till Lynx 800, så även i år.

Av: Slicke Pungberg

Lynx korta sportmaskiner har alltid varit lämpade som hopp, lek eller ledmaskin. För mig är detta en optimal skoter då den inte är för hård och inte för mjuk. På den tiden man hoppade ramp så ville man ju ha stenhårda dämpare, men den tiden är ju som tur förbi. Man är ju liksom inte 34 år längre även om man fortfarande är ganska het då det gäller friåkning. Lynxens låg- och mellanregister skulle man däremot vilja hotta upp lite. Jag gjorde en så kallad build your ride beställning när jag köpte den här maskinen och fick på så vis en 44 kams matta monterad från fabrik istället för en 38 som sitter på original. 44:an är även lite bredare än original. Visst, det tar bort lite av ledegenskaperna enligt mig men samtidigt så får jag den lite bättre bredvid leden. Jag kör ju helst omkring i raviner så fort det bjuds och därför vill jag ha högre kammar och lite nerdrevat! Så nästa steg är väl en lite längre maskintyp som exempelvis HCR, Assault eller Freeride!

Blingbling

Led-lamporna fram är en fin detalj som lyfter utseendet och gör att du ser lite bättre vid kurvkörning i det bäcksvarta mörkret, samtidigt som jag inbillar mig att brudarna gillar det också!

Bensinförbrukningen ligger lägre än dom andra 800 tvåtaktsmaskinerna som jag ägt, jag har i min iver inte nollställt och kollat men har tankat lite mindre än polarna med sina 800:or vid samma åkning. Enligt mina helt egna vetenskapligt framtagna tankar så drar alla skotrar lika mycket vid full gas men en E-tec mindre på låg och mellanregister. Och full gas håller man ju inte hela turen. Eller? Jag är ju inte 34 längre och släpper av ibland.

Jag har som vanligt haft turen att få vara med som testpilot på BLS (bästa ledskoter test) och haft min Lynx med. Eftersom jag har flest mil på den så tror jag att den kommer utklassa alla andra men fasen vad jämnt det är mellan alla skotrar ändå! Kul test att få vara med om.

First ride

Vi har haft en konstig vinter med snö, och utan snö. Första provturen blev mer som ett träningspass både för mig och Lynxen, då man tror att första turen för vinter är som sista förra vintern. Hur som helst! När jag letat reda på snön i Funäsdalen hade mörkret redan infunnit sig och lederna låg öde. Perfekt, eftersom jag då kan passa på att se om det bara var för utseendets skull som det sitter Led-ljus på sidorna fram på RE:n. Startar upp vid stugan i Funäs och siktar in mig på Mittådalen via Ljusnedal. Mitt uppe på fjället kommer jag på att leden till Bruksvallarna brukar vara rolig och kuperad. Mycket riktigt. Jävlar vad både jag och dämparna får arbeta. Dock tar dämparna alla gropar bättre än mig då jag är helt slut när jag kommer fram till macken på Völlan. Fyller på soppa till skotern och vatten till mig sen bär det iväg igen mot Gröndalen och friåkningsområdet, men hur kul är ett friåkningsområde när man är ensam och det är kolsvart ute? Åker vidare över Fjällnäs-Tänndalen innan jag återigen är i Funäs. 12 mil första turen och är pissblöt i svett, men skoj är det, jag gillar Lynxen skarpt. Jag har kört den helt original och har inte ens ändrat styre eller broms/gas reglage, allt bara funkade perfekt för att bara sätta sig på och köra för allt vad tyget håller! En riktigt bra sak är att procenten för hur mycket det är kvar innan den är inkörd syns på displayen varje gång man startar skotern. Kolla mer på sidan 12 för att se vad Lynxen går för.

CanonBall Run Sälen 2014

Scanna QR-taggen för att se starten!

Det är tur att det finns människor med ADHD. Människor som orkar göra det där lilla extra.

Av. Björn

Canonball Run är ett begrepp för vissa. De flesta av oss som varit delaktiga i detta event är mopedister sedan barnsben då vi varje höst brukar ha en mopedträff utan dess like och efter bästa förmåga ta oss till ett förutbestämt mål en bra bit från Mora. Förra året kom vi underfund med att det var dags att dra igång någonting liknande för den kalla delen av året och vips så var Canonball Run Wintergames fött. Färden bar då iväg till Orsa Hotell efter lite kringelkrokar i moraskogarna. I år ville vi ta till resan lite extra och så genom ett trollslag så var Canonball Run Sälen fött. Eller CBR Sälen som vi så listigt förkortat det hela för att spara bläck.

Första helgen i februari hade ett tappert gäng samlats utanför redaktionen med siktet inställt på Skotercenter i Transtrand där vi alltid i alla lägen är välkomna. Konstigt nog.

Det hade precis börjat ljusna när de sista eftersläntarna sladdade in på gården.

Idag så var det ett varierande gäng av snöskotrar som skulle göra den drygt 12 mil långa färden upp till Transtrand som periodvis går jämsides med det anrika vasaloppsspåret. Vår plan var att vi skulle åka från Stenis via Läde upp till Evertsberg där lunch skulle intagas. Sedan den sista biten via Evertsbergssjöarna och Smågan innan vi svängde av mot Transtrand. Blidvädret stökade till det lite grann direkt eftersom de små bäckar och vattendrag som man inte annars lägger märke till på vissa ställen rann över leden. Det var ett brokigt gäng som kom farande på lederna och vi såg allt från sextiotalare ända upp till sprillans nya maskiner. Smal och bredbandare om vartannat.

Häng med på vår tripp nästa år vettja. Det här är i alla fall lite utvalda bilder från årets CBR Sälen.

Sista sekundenmeckning på hög nivå. Då gäller det att ha en korrekt arbetsställning.

Det finns ingenting som är så trevligt som att mecka med en Blirre 7500 och samtidigt äta lite kakor. Livet leker.

I vanlig ordning så får vi lov att invänta diverse eftersläntare från Borlänge som inte kan hålla tiden. Konstigt att det alltid är samma personer som försover sig. Dessa rutinerade killar passade då på att ta en fika.

Efter att kartor med vägbeskrivning delats ut så gjorde sig alla redo. Det var bara att följa guiden med reflexvästen. Skulle man nu bli ifrånåkt av denna så var chansen god att hitta ändå. Om man är läskunnig, vilket inte alla var.

Ett brett spektra av snöskotrar samlades här idag. Bredbandare, turboskotrar och veteranare.

Idag var Yamahas ET överrepresenterad eftersom den verkar vara extremt svår att ta död på. Just denna 340 var i ett extremt bra skick, samtidigt som den höll hela vägen fram till Transtrand.

Säkerheten först. Har man inte utseendet för sig är det säkrast att inte skrämmas i onödan.

Vad är väl en veterankörning utan en MX Plus?

En Ski-Doo Elan är aldrig fel och förvånansvärt liten.

Arctic har alltid gjort trevliga skotrar även om jag kan tycka att just denna förare ser lite sådär ut.

Martin är en av få personer i vår närhet som håller lugnet när det blåser. En perfekt guide till Sälen eftersom han jobbar som läkare däruppe samtidigt som han ganska ofta pendlar sträckan Mora-Sälen, på skoter! Mäktigt.

Helt säkert. Efter 200 meter var det tydligen dags för en del större justeringar.

Herr Larsson har en fantastiskt fin icke så original ET. Numera med trecylindrig motor.

Ett av de bättre skämten 2014 måste ha varit den fejkade poliskontrollen där vi är helt säkra på att flera av veteranåkarna rent bildligt, sket ner sig. Vilken normal person dekalar upp sin skoter i polisens färger för att skrämma upp sina kompisar? Usch vad taskigt.

–Vad i helvete är det här. –Ehh min skoter. –Kallar du den här skithögen för skoter? –Ehh ja. –Är du helt dum i huvudet? –Nej konstapeln, jag är från Borlänge.

Hmm. Skulle du vilja åka in i en poliskontroll med denna maskin. Inte den lilla runda killen heller.

Allas vår Fu-Jan blev riktigt skakis när han skulle förklara varför hans skoter lät så mycket för den barska och minst sagt arga polisen.

Ja det går bra att skratta nu. För en minut sen så grinade ni.

Efter den fejkade poliskontrollen så kunde alla andas ut och till och med ha tid för en paus i Läde.

Det hände en och annan incident på resan och bland annat så blev Henrik Olsson bogserad rätt in i ett träd när hans ET 800 Rave skurit.

En riktigt fin och trevlig Yamaha 5350 Europa från 1974 som faktiskt tog sig hela vägen till Sälen. Kvalitetsmaskiner.

Nog tål en 40 år gammal skoter lite mer än dagens plastraketer.

Två ungkarlar som väljer att åka två på en skoter?

Ytterligare lite tvångsmekande i skogen.

Dagens guider. Martin och Micke snackar igenom dagens händelser.

Väl framme så var det naturligtvis dags att svalka sig med en öl innan det vankades bad.

Två ungkarlar som äntligen kommit ut och numera är ett par? Eller kanske bara riktigt goda vänner.

Trerätters middag på Skotercenter.

Lunchdags i Evertsberg var ett välkommet avbrott i körningen.

Två ungkarlar som äter romantisk lunch ihop.

Nom nom nom nom nom.

I vanlig ordning så delade vi ut lite priser. Just detta pris gäller dagens prestation. Att pricka ett träd i femtio blås med skjuts är inte det roligaste man kan göra.

En rejäl bärgningsbil såg till att alla trasiga skotrar fick skjuts hem.

ATV & TERRÄNG MAGAZINET

Finns i butik nu!

Eller boka din prenumeration på

www.otlas.se

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

ski-doo
LYNX
motor
& fritid
lunäsdalen
0684 - 294 50 | www.motorfritid.com

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.
Din MC
Stockholms största ATV och
skoter utställning.
Rotebergsvägen 2, Sollentuna 08-754 99 00

Billet
MADE IN SWEDEN
www.billetx.com
ÅRETS NYA DESIGNER!
• BILLET WHEELS • FÖRLÄNGNINGSSKENOR • STYRHÖJARE

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

☆SLEDROC☆
TELEFON: 076-1177707
WWW.SLEDROC.SE

POLARIS
Åsarna
Skoterservice
•Servar och reparerar
alla märken
•Tillbehör •Reservdelar
•Nya & begagnade
skotrar, fyrhjulingar
Tel: 0687-303 75 Fax: 0687-305 50
Snöskoter Fyrhjulingar Släpvagnar Snöslungor

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!!

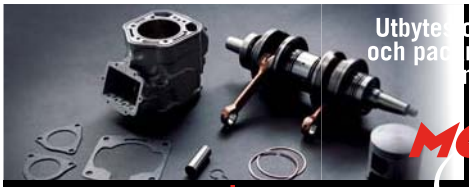
Skoter Outback – Gäddede
Upptäck PilgrimsHotellet med bra boende vid skoterleden!
Boende: Weekend, vecka eller säsong. Bastu.
Pris: Från 300 kr/natt/pers.
Mat: Restaurang & bar med fullständiga rättigheter.
Boka nu med bra erbjudande!
Pilgrimshotellet
PilgrimsHotellet i Gäddede
0672-104 20
"Suveränt läge mitt på skoterleden, i oändlig fjällmiljö."
www.pilgrimshotellet.se

ASA - Pro
- Nu ännu mer avancerad

Kontakta oss på: info@asa-suspension.com
www.asa-suspension.com

TOK-UTFÖRSÄLJNING I VÅR OUTLET
www.hecamc.se
Fri frakt över 1000 kr.
Snabba Leveranser.
30 dagar öppet köp.
prisex.
449:-
Snowpeople Lady P jacka ord. 1095:-
349:-
Snowpeople Grizzlyjacka ord. 1295:-
299:-
Snowpeople Barnoveraller ord. 899:-
STOR REA
Butik i Birsta SYD Sundsvall.
PÅ DET MESTA INOM SNÖSKOTER
heca
SKOTER · MOPED · CROSS · ATV

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


Utbyte cylindrar, vevaxlar och pac ningsatser till alla maskiner.
MOTOR HUSET®
www.motorhuset.com

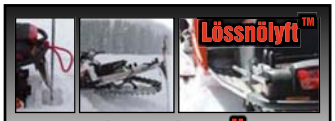
Servar & reparerar alla märken
• Reservdelar • Tillbehör
• Kläder • TGB- ATV
090-146162
Snö o Sjö
www.snoosjo.se

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

POLARIS
• Försäljning • Nytt & Beg.
• Tillbehör • Service
www.skoterservice.se
Tel 0660-561 00

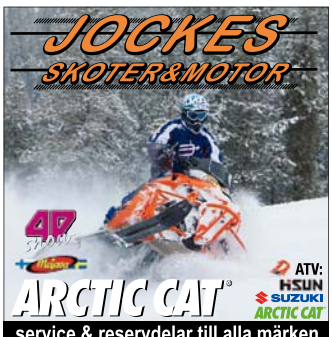
FÖRSÄLJNING & VERKSTAD FÖR
ARCTIC CAT®
I LULEÅ

NAVIS™
Tel: 0920 - 222 111 info@navismaskin.se
www.navismaskin.se



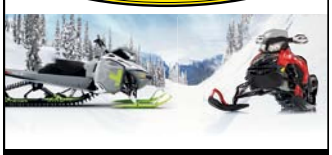
FLAK & PACKKÄLKAR
TILL FABRIKSPRISER
www.kalke.se
info@kalke.se 070-6075395

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



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

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


ski-doo LYNX can-am
www.idreskoter.com

Snö Skoter Bolaget.se
Begagnade skoterdelar
-Fraktfritt

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

www.orrkvistmotor.se
ski-doo YAMAHA
STORUMANS SKOTERSKROT AB
ski-doo ORRKVIST MOTOR YAMAHA
En av Skandinaviens största skoterdemonterare som har funnits på marknaden i över 18 år!!
STORUMANS SKOTERSKROT AB
Tel 0951-710 27
Stort beg.reservlager alla skotrar, mc & mopeder - samt nya piratdelar.
www.skoterskrot.se

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

SUV-plogen

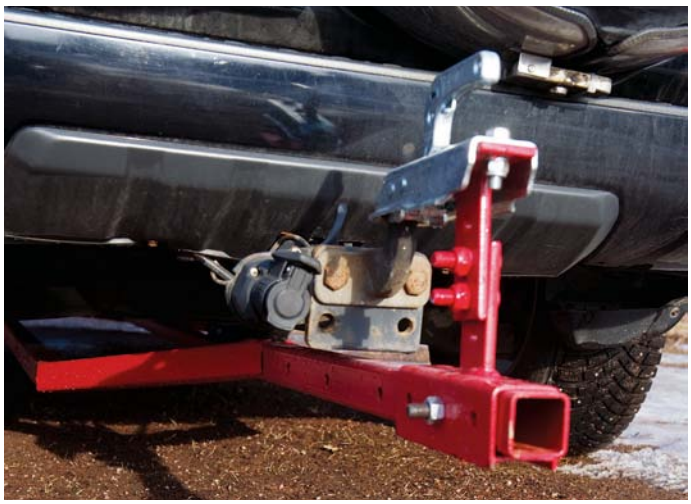
Det är klart din fyrhjulsdrivna bil klarar av lite arbetsuppgifter

Av: Björn

Har du en SUV eller annan fyrhjulsdriven bil så vet du ju att den tar sig ganska bra fram i snön. Detta har Öhréns i Mora tagit fasta på och har därför tagit fram ett plogsystem till denna bilsort som ska passa de flesta modeller med några få modifieringar. Plogbladet sitter längst fram men är på sedvanligt sätt monterat på dragkroken via två långa stänger under bilen. Den elektriska vinschen sitter monterad på själva bladet fram som i sin tur sitter i bogseringsöglorna framtill på bilen. Beroende på bilmodell måste detta fäste anpassas till just din bil. Tester har visat att denna konstruktion fungerar alldeles utmärkt oberoende av snötyp. Priset på denna plog är 15 000:- plus moms

För mer information är det bara att ringa AB John E Öhrén på 0250-105 30

Titta på filmen och se hur plogen arbetar.



Skydda ditt fordon med plastfärg!

Perfekt skydd för det man håller kärast och bara att dra bort när man vill.

Av: Stefan Sund

Oavsett vilket slags fordon du är extra rädd om så har vi en bra produkt vi vill uppmärksamma dig på. På Dipyourcar kan man hitta två olika märken av denna smått magiska plastfärg. Oavsett vad du vill skydda alternativt ge en ny matt finish krävs det väldigt lite förarbete med Plasti Paint och Plasti dip som båda finns på sprayburk. Då man kanske främst vill skydda det man ska spraya vore det förödande att slipa ytan först, det behöver man alltså inte med denna färg!

Gör rent och spraya

Lite beroende vilken färg ytan har kan det dock vara nödvändigt att grunda med en vit kulör av samma slags gummifärg först, precis som när man ska måla om hemma. Innan man börjar ska man täcka de delar som inte ska målas, där det finns naturliga skarvar kan man dock dra bort färgen där den inte önskas efter lackeringen. Sedan är det väldigt viktigt att ytorna är rena och till det kan man använda till exempel T-röd. Man bör sedan lägga 5-6 lager av färgen med 20 minuter härdning mellan varje lager för bästa resultat. När sista lagret är sprayat får man vänta 12 timmar tills det är redo att användas.

Det blir ett bra slutresultat med en hållbar yta som faktiskt tål mer stryk än man kan tro. Det är en lufttorkande syntetisk gummibeläggning (Polyurethan) som bibehåller sin höga flexibilitet även under extrema temperaturer. Det ska till och med stå pall mot salt, syra och lut med mera. Ytan är väldigt gummilik och ger bra fäste om man till exempel målat rack eller bågar på fyrhjulingen.

Många alternativ

Okej en skyddande färg? Ja men det är nu det fina i kråksången kommer. När du antingen ska sälja ditt fordon eller helt enkelt tröttnat på färgen så är den bara att dra av. Precis som ett gammalt klistermärke, med skillnaden att den inte lämnar några rester efter sig. Praktiskt och smart och någonting för dig som både vill bruka och vårda dina grejer. Mera information på www.dipyourcar.se.

Det mesta på fyrhjulingen maskeras innan man sprayar den även om det är väldigt enkelt att dra bort färgen om den hamnar där den inte ska.

Redan nu skyddas fyrhjulingen från sol, salt och repor, men vi ska nog lägga ett sista lager med färg på Suzukin också.

En grundfärg läggs i flera omgångar i vitt. Ska man ha en ljus färg på ett mörkt underlag är det bra att ha ett par lager vitt i grunden för att få bästa resultat.

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

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

Umeå Terräng & Motor AB
POLARIS
www.utmab.se
Tele: 090 - 14 40 30

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

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

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

avignon
KÖLDEFFEKT NER TILL -40°
VARM & TORR
Skönaste neoprenstövlar du kan ha!
Modell ASPEN HIGH stl 37-47.
avignon
www.avignon.se

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

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

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

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

Snöskoterservice i Ljungdalen AB
Återförsäljare av Yamaha sedan 1975
• Försäljning • Uthyrning
• Service • Skoteräventyr
YAMAHA Tel 070-6748166
www.ljungdalenskoter.se

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

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

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

Öppettider: Vardagar 7 - 18
can-am ski-doo
TEAM SÄTER CYKEL OCH MOTOR
Verkstadsgatan 4 Tel 0225-525 80 070-588 14 00
783 31 Säter Fax 0225-525 08 070-531 01 60
www.cykelomotor.se

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

BÅGE/UNDERKÖRNINGSSKYDD
Succen är ett faktum gör som så många andra kör med MES-Bågen
Passar RMK 2011-2014
Båge inklusive underkörnings-skydd
Tel: 0661-220 00
Vi är ÅF för:
bksystem.se rindab.se TQ1.se
www.messmide.se

FJÄLLBOCKEN EVENT & ÄVENTYR
www.fjallbocken.se

NH★Service
070-639 90 27
SLADD RASPEN2
Pris 19995:- ink moms
070-6399027
Vi finns i Boden

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

Det självklara valet för skotern!
OK Q8
Vilhelmina 0940-55610
Storuman 0951-77100

KN RACING PRODUCTS
#1 när de gäller chassie, stötdämpare & variatordelar till din YAMAHA
Vi har variator uppgraderingarna som ger dig mera hp ner i snön!
911 RESPONSE VARIATOR LOCK
YAMAHA ROLLER SEKUNDÄR KITT
SERVICE & MODIFIERING AV YAMAHA STÖTDÄMPARE
0950-10899/070-5568634
www.knracing.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

FÖRARBEVIS
nordiac
ONLINEBOKNING PÅ NORDIAC.SE

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

Beg.Skoterdelar
* Tillbehör
* Stötdämparrenovering
* Cylinderborrning
* Vevaxelrenovering
* Försäljning av nya ATV
* Parsun Båtmotorer
* Nya Bildelar
WST Öppet mån-fre 8.00-17.00 Demontering AB
www.wstdemontering.se
Lokalgatan 13, 912 34 Vilhelmina Telefon 0940-10051
wst.demontering.ab@spray.se

JÄCKVIK
FJÄLLCENTER
Skoteruthyrning boende & mat
För mer info ring: 0961 - 211 40
www.jackvikfjallcenter.com

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

service & rep alla märken
försäljning av skotrar 4-hjulingar
KIL`S Motor och Fritid
0554-14777, 070-689 47 77

Dekalkit
imegodisplay.se
display@imego.se
0970-800580
imega display
SKYLT, DEKOR & REKLAM

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

Larssonssläp & Husvagnar
Skotersläp
www.larssonsslap.se
Öppentider: Mån-To 8.00 - 17.00 Fre. 8.00-16.00
Lunch 11-12.00
Tele: 0920 - 25 49 40

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

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

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

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

BK-system
070-3706578
www.bksystem.se

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.

PRENUMERERA!

Starta din prenumeration idag så du inte missar något nummer

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

Nästa nummer i butik 16 september

Prenumerationspriser

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

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

Skoterguiden 2014

Finns att beställa i våran shop

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

Beställ i SnowRider shopen
www.otlas.jetshop.se

PRENUMERERA PÅ snowrider

Skicka in talongen nedan 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

Svarskort
-Posta redan idag!

snow rider

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

B
SVERIGE
Porto Betalt

Namn: _____

Adress: _____

Postnr&Ort: _____

Tel: _____

OBS! PRISERNA GÄLLER ENDAST INOM SVERIGE.
Prenumerationen övergår i en bekväm tillsvidareprenumeration.
Beställningen går även att göra på otlas.jetshop.se fax: 0250-22883 eller telefon: 0250-22885
Kontakta oss för prenumeration utanför Sverige.

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

Helt enkelt personligare med massor av service!
Utbytes/rep tändplattor / stator
Utbytessystem för cylindrar
Cylinderreparationer
Nikasilbeläggning
norrservice
★★★★★ MEK & MOTOR
www.norrservice.se · 070-240 90 82

PROFFS
JNT KIRUNA AB
TIMMERDONINGAR
8.900:-
inkl. moms
Vi skickar med bussgods över hela landet.
Mycket tålig design!
Testkörda med 2 tons last, perfekt till arken.
Färdigmonterade, galvaniserade/ pulverlackade.
Vikt: 72 kg Bredd: 860 mm
Längd: 4600-5000 mm
OBS EJ KINA... Nordisk design
070-576 63 03, info@jukkas.se

Här syns du
från
667:-/st
Ring eller maila
Carina: 0250-22887
carina@otlas.se

LÄSVÄRT I VÅR

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

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

JUST NU! 40% RABATT!

O'Neal 9 Series Race

~~2.999 kr~~ 1.499 kr

O'Neal 7-Series Flat

~~1.699 kr~~ 999 kr

JUST NU! 30% RABATT!

O'Neal 2-Series

Subtil och stilren instegshjälm tillverkad av tålig ABS-plast. Utrustad med urtagbar och tvättbar inredning. Dubbel D-Ring.

~~995 kr~~ 699 kr

JUST NU! 50% RABATT!

FRI FRAKT

JUST NU! 50% RABATT!

O'Neal 9 Series

O'Neals värstinghjälm är tillverkad av mycket tåligt glas- och kolfiber med kevlarförstärkningar. Kombinerat med mjuk och stötdämpande inredning gör den till en väldigt säker, kraftfullt och lätt hjälm i toppklass! Avancerade ventilationsportar och tvättbar inredning.

~~2.999 kr~~ 1.499 kr

REA PÅ HJÄLMAR FRÅN O'NEAL!

sledstore
SVERIGES SKÖNASTE **SKOTERBUTIK**

sledstore.se info@sledstore.se