

Stor presentation

ÅRETS SKOTERKLUBB

Nummer 1 12/13 Pris: 64:- 7,30 EURO 74 NOK

SNOW rider

Bäst i test sedan 1997

**Veteraner på
Classic Car Week**

2013

LÖSSNÖMASKINER

Lavinsäkerhet med KJ



HISTORIEN OM
Blizzard



Hallå där DL!

INTERPRESS 0518-01



7 388051 806400

RETURVECKA V 44

RESA TILL

Chris Brown

i Whistler, BC



2.0
TOBE DEVEL

2.0
TOBE ACTIC

2.0
TOBE MONO

CONTOUR

2.0
TOBE MONO

HMK

DIESEL ME

WWW.DIESELME.SE

Fri Frakt & Fri Retur | Allt i lager | Skickas samma dag | 063-515400

DR.ZIP

SPEED
TECH

TOBE
OUTERWEAR

CAPRO

GRENADE

Airoh

FLY

Billet
MADE IN SWEDEN

I VÄNTAN PÅ SNÖN

LÄSVÄRT FRÅN OTLAS FÖRLAG

ÄLGVAGNAR i stor TEST!
 Nummer 4 2012 Pris: 49:- inkl moms, EUR 5,90 inkl 5%
ATV & TERRÄNG MAGAZINET
 Test av Kropsskydd
 Hur fungerar en CVT?
 Provkörda **Can-Am Spyder x 2**
ATV & TERRÄNGMAGAZINET
 Prenumeration 6 nummer **265:-**
 1 år inom Sverige

Test av Actionkameror
 Nr 4 2012, Pris: 56:- inkl moms, EUR 5,90 inkl 5%
Street & strip magazine
SIMPSON USA
 Bygga av racebuss
 Mini med R1-motor
EM Sweden Internationals
 Bromsning av Hayabusa
 Cramo Nationals i Malmö
 Cheva Bel Air -55
STREET&STRIP MAGAZINE
 Prenumeration 6 nummer **299:-**
 1 år inom Sverige

Långtestarna summeras
 Nummer 6 11/12 Pris: 64:- 7,30 EURO 74 NOK
snowrider
 15 år på toppen
 Årets pulkor
 Test **Hybridernas värstingar**
 X-Ride-Freeride-Assault-High Country-BoonDocker
 Copro HD Hero 2 Testad
 Skoterfilm från VHS till iTunes
SNOWRIDER
 Prenumeration 6 nummer **329:-**
 1 år inom Sverige

TEST
LÖSSNÖMASKINER
ARCTIC CAT CUP
 ACTIONSPÅKAT 40-ÅRSJUBILEUM
 MÄSTERLIGT BUDGETBYGGE
 YAMAHA PHAZER
 CHRIS EDITION
RUNT ÖSTERSJÖN
 400 MIL PÅ 10 DAGAR I 40 MINUSGRADER
SNOWMOBILE
 Prenumeration 6 nummer **319:-**
 1 år inom Sverige

Beställ på
otlas.jetshop.se



Nummer: 1-12/13 Årgång: 16

Foto omslag: Börn Fising

Utgivning nr 2 2012/13: 23 oktober

Annonstop: 21 september

Chefredaktör & ansvarig utgivare:

Björn Friström

bjorn@snowrider.se 070-2093961

Redaktör:

Stefan Sund

stefan@snowrider.se 0250-22884

Ekonomi, nyhetsredaktör:

Mikaela Friström

mikaela@snowrider.se 0250-20505

Annonchef, nyhetsredaktör:

Marita Skommar

marita@snowrider.se 0250-20533

Annon, nyhetsredaktör:

Carina Boström

carina@snowrider.se 0250-22887

Layout:

Ann-Sofie Dahl

annsofie@snowrider.se 0250-22885

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 ansvarar ej.

Tryck: Color Print

Distribution: Interpress

ISSN: 1403-0144

Tidskriften är TS-kontrollerad



LEDAREN

Sommaren är kort

I samma sekund som vi kommer tillbaka från våra fem veckors semester så är det höst. Av gammal vana så har kroppen ställt in sig på att det snart blir vinter och att snön snart är här eftersom vi nästan uteslutande skriver om snöskotrar den här årstiden. Att andra människor fortfarande åker raggarbil och badar är helt oväsentligt eftersom det som sagt redan är vinter. Samma sak gäller i vår för min del då det är andra veckan i mars. Då har vi precis kommit hem från snöskoterkörning i USA och trots att det fortfarande är fullt åkbart så blir det automatiskt sommar för mig då. Då är det ATV och bildning som gäller för hela slanten och det är full rusch hela vägen till semestern. På något sätt har det här med SnowRider verkligen blivit en livsstil för mig då jag inte bara är chefredaktör för denna tidning utan också ägare och en gång i tiden också startade upp denna tidning. Idag känns det överklagt länge sedan vi startade SnowRider och nu är det 16 år sedan vi satt i en gammal nedlagd matvarubutik på Sollerön och knäpade ihop det första numret.

Idag driver vi fem stycken tidningar i förlaget och selsätter totalt 9 personer på heltid, vilket vi inte kunde drömma om då vi startade. Vi håller precis på att växa ur våra nuvarande förhållandevis nybyggda lokaler och är faktiskt på jakt efter någonting större för att husera alla som jobbar här på tidningsförlaget Otlas AB.

Det händer lite saker i alla fall i skoterbranschen, trots en sviktande marknad på grund av dålig ekonomi i staterna. Jag tänker först och främst på lite roliga tekniska lösningar som en del av fabrikanterna visade upp i våras. Ski-Doo kommer med sin ledbara boggi samtidigt som Polaris kontrar genom att byta ut drivkedjan mot en tandad rem. En avstannande ekonomi i det största skoteranvändande landet har hämmat utvecklingen och flödet av nyheter rejält om man jämför nutid med dåtid. Får jag spå i någon form av kristallkula så är jag rejält övertygad om att vi framledes kommer att få se betydligt mer slimmade lineups från tillverkarna. Redan nu ser vi att flera av tillverkarna har en plattform som de bygger alla maskiner på. Själva plattformen eller hjärtat i maskinen är främmande med motor, transmission, lyse, kåpor, huv med mera. På den stoppar

man sedan en bred eller smal framvagn och en tunnel av varierande längd med lämplig matta för ändamålet. Beroende på kombinationen av delar kallar man sedan maskinen för touring, sport eller lössnömaskin. Idag är det egentligen bara Yamaha som har en uppställning av maskiner som i slutändan inte har en del gemensamt med varandra. Detta är för kostsamt då tillverkningsantalen i sammanhanget och jämförelsevis mot all annan fordonstillverkning är alldeles för låga. När Yamaha kommer med en ny maskin så kan vi vara helt säkra på att de kommer hålla sig till en plattform med vissa variationer och därmed också kunna presentera ett gäng nya maskiner. Vi har länge trott att Yamaha snart kommer att förvåna oss och visa upp någonting i hästvåg, och vi väntar fortfarande med spänning, snart så.

I vanlig ordning söker vi efter hembygda skotrar att skriva om, så också i år. Vi har märkt att det finns ett rejält intresse när det gäller att modifiera vårt älskingsfordon och skulle det nu visa sig att just du eller din kompis har byggt om just er maskin är det bara att låta oss av sig till redaktionen. Det är också hög tid att låta oss få reda på vad ni vill läsa om den här säsongen. Vi har fortfarande några blanka sidor i kommande nummer som står till ert förfogande.

Och i vanlig ordning så kör vi väl igång säsongen just nu. Vintern är här.

Er Chefredaktör Björn Friström



LÄSARBILDER S.34



Hardcore performance!



NYHET!

FX Nytro T-TX

Den vassa crossovermodellen nu med världens bästa stötdämpare. Öhlins TTX i framvagnen och komplett uppsättning Öhlins i boggien.

Smartcheckpris: 139.900:-
inkl komplett Öhlins kit fram & bak.

Ord: 144.900:-



"Världens bästa fjädring"



FX Nytro X-Ride 153

1049 cc 4-takt, suverän crossover med Fox Air stötdämpare. 3889 mm lång Camoplast Maverick-matta med 57 mm kamhöjd.

Smartcheckpris: 129.900:-
Ord: 134.900:-



NYHET!

FX Nytro M-Ride 162

Häftigaste mountainmaskinen. 1049 cc 4-takt, 4110 mm Camoplast Accent-matta med 57 mm kamhöjd. Fox Air runt om.

Smartcheckpris: 133.900:-
Ord: 138.900:-



Phazer M-TX

Bland de roligaste du kan köra på snö och dessutom den starkaste 4-taktsmotorn i klassen. 499 cc och 80 hk. Suveränt lättkörd.

Smartcheckpris: 93.900:-
Ord: 98.900:-

Smartcheckpriset gäller t.o.m. 15 november 2012

INNEHÅLL NUMMER 1 2012/13

4. LEDARE

10. LÖSSNÖMASKINER 2013

27. HALLÅ DÄR! DENNIS LUNDQVIST

28. NYTT & NOTERAT

30. RESA TILL CHRIS BROWN

34. LÄSARBILDER

36. VETERANSKOTRAR PÅ CCW

40. LAVINSÄKERHET MED KJ

46. DRÖMJOBDET

51. VINNAREN AV HIGHMARK & SAFETY UTB.

52. ÅRETS KLÄDPRESENTATION

60. JUNIORSIDAN

62. HISTORIEN OM BLIZZARD

66. PREN&SHOP



LÖSSNÖ 2013



Här presenteras årets
alla lössnömaskiner!



600 **INDY**[®]

LEGENDEN ÄR TILLBAKA.

Skotern som var först med individuell framvagnsupphängning. Skotern som förändrade sättet att köra och som dominerade på tävlingsbanorna.

**NYTT PRIS:
89 900:-**

Film och info om INDY får du här:



www.polarisindustries.com



PRO RIDE CHASSI • INDY KOPPLAD 806GI • PRO-STEER SKIDOR • ELSTART • 600 CLEANFIRE[™] MOTOR



POLARIS[®]



POLARIS
FÖRSÄKRING



PURE
POLARIS



POLARIS
FINANS



Riders
SÅS

Allt du .. behöver veta för att välja **SNÖSKOTER**

101 HETA MODELLER



ski-doo LYNX ARCTIC CAT YAMAHA POLARIS

I BUTIK 2/10

Den kan även beställas på otlas.jetshop.se eller telefon 0250-22885.

Succén från förra året är tillbaka igen!

Från v. 40 finns tidningen Skoterguiden ute i butiker och på mackar.

Här kan du läsa om alla 2013 års skoterm modeller.

Det här är tidningen du ska köpa om du vill få reda på det mesta om alla på marknaden förekommande skotrar.

På köpet får du en massa råd då det gäller att välja rätt modell.

NYHET!

Nu med QR taggar för att se produktfilmer med maskinerna. Bara att scanna in och kolla.



ARCTIC CAT ÖKAR MEST!



2013 ÅRS SKOTRAR FRÅN ARCTIC CAT REPRESENTERAR MER ÄN ETT HALVT
SEKEL AV PRODUKTUTVECKLING, TESTANDE, RACING OCH OAVBRUTEN
KÖRNING. MASKINERNA ÄR LÄTTA, SNYGGA, HÅLLBARA, PRECISA OCH SNABBA.
GÖR SOM VÄRLDSMÄSTAREN TUCKER HIBBERT – KÖR ARCTIC CAT!



www.arcticcat.se

LösSNÖmaskiner 2013

Konsten att nå toppen!

Av: Stefan Sund



Lössnösegmentet är det klart mest specialiserade området av alla när det gäller snöskotrar. Att detta område också är det som växer klart mest när det gäller snöskoterförsäljningen i landet har nog inte undgått någon. En betydande orsak till detta är nog alla lössnökungar på andra sidan av Atlanten som inspirerar oss med sina filmer. Att det även varit mycket snö dom senaste åren har säkert också bidragit till det ökade intresset.

Även om alla vill kunna köra som Burant och gänget är det inte säkert att man kan. En av förutsättningarna är dock att man har en skoter som är byggd för uppgiften, så här kommer dom.

Lynx Deep Snow Sport

Vi hälsar finnarna välkomna till lössnösegmentet. Till i år har man alltså åter gjort entré i detta segment och det med besked. På bekostnad av en hybrid har det nu fötts tre nya maskiner där mattan växt på både längden och höjden.

Senast vi stötte på en Lynx som påstod sig vara en bergsklättrare eller lössnömaskin var våren 2002 under provkörningarna av 2003-års modeller. Detta skulle visa sig vara en klart duglig lössnömaskin med dåtidens mått mått. I dagens konkurrens skulle den däremot stå sig slätt och mer betraktas som en hybrid. Även om man kanske anser att riktigt långa lössnömaskiner inte behövs i våra trakter, har inte Lynx kunnat blunda för det faktum att det är den snabbast växande gruppen av skotrar i hela Europa. Denna lucka i sortimentet råder man bot på genom att nu erbjuda en komplett line-up av lössnömaskiner.

BoonDocker 3700 600
E-TEC

Redan till första året som BoonDockern presenteras som en lössnömaskin har den även fått en 600 E-tec under huven. Längden på denna maskin hittar man i namnet, det vill säga 3700 millimeter eller 146 tum för den som pratar engelska. För att kvala in som lössnöare har man dumpat den gamla 44-mattan och ersatt den med en 59-matta som dessutom är lite bredare.

Bara dessa förändringar borde ha gjort underverk för framkomligheten, men man har inte nöjt sig där. Då den gamla BoonDockern var riktigt bra på led kan man misstänka att den var lite bred för att kallas lössnömaskin. Detta har man löst genom att minska spårvid-



den med hela 8 centimeter och dessutom satt dit uppåtböjda nedre A-armar likt dom på 49 Ranger. Det kommer även finnas ett kit som man kan köpa om man vill byta till dessa böjda A-armar på sin Summit eller BoonDocker.

För att få ordentligt klipp i 600-motorn har man kalibrerat BoonDocker 600 som en Summit 600 med 19/45 i drevning. Då man antagligen inte velat försaka ledegenskaperna totalt har man valt att behålla krängningshämmaren som hjälper till när leden svänger. Är det inte dessa egenskaper man värdesätter högst tar man helt enkelt bort krängaren till förmån för en smidigare maskin i lössnön.

Ny skida

Dämparna på minsta BoonDockern är lite simplare än på dess bröder. Här sitter det renoveringsbara 36 millimeters gasstötdämpare runt om, vilka kräver lite mer arbete om man inte är nöjd med fabrikskalibreringen då det inte finns mycket mer än förspänningen att skruva på. Nu kommer nog dom allra flesta vara riktigt nöjda med HPG 36:orna som dom står standard.

Då det ju är en Lynx har man inte kunnat släppa det här med att den ska kunna framföras på en led utan att tippa omkull eller bottna ur i varje kurva eller gupp och detta klarar BD 3700 galant även om den trivs bäst i lössnön.

Förra året saknade vi riktigt bra lössnöskidor på BD och i Finland har man hört bön och tillverkat en ny skida kallad Blade. Skidan har många drag av den så populära eftermarknadsskidan SLP powder pro vilken säkert många med en gammal BoonDocker bytt till. Den nya skidan har en aggressiv 3-steps profil med djup köl och en bredd av 188 millimeter eller 7,4 tum om man så vill. För att den ska fungera både på led och i djupsnö har endast dom två lägsta lagren av dom 3 stegen kontakt med snön när det är hårt och i djupsnön används istället hela ytan för att ge bärighet.

BoonDocker 3700 med 600 E-tec motorn är en riktigt intressant modell för den höjd vi kör på i Sverige, där effekten ur en 600 i många situationer räcker. Att det dessutom blir både billigare att köpa och äga gör det ju inte mindre intressant.

BoonDocker 3700 800 E-TEC

Vill man ha en 800 finns även originalet av BoonDocker kvar i sortimentet. Men inget är så bra att man inte kan göra det bättre och i år är den mer lik Ski-Doo



BoonDocker 3900 DS 800 E-TEC

"Lössnömaskin signerad Janne Tapio och Pauli Piippola"

BOONDOCKER 3700 800R E-TEC/ 3900 DS	
Motor	
Typ:	Vätskekyld 799,5 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrsvikt kg:	234/ 236
Fjädring fram/bak:	KYB 40 PB HLCR, KYB 36, 46 PB HLCR / KYB 36 R, KYB, KYB 46
Typ av matta mm:	406x3705/3923x59/64
Skidor:	Blade
Spårvidd mm:	975-1017
Att äga	
Cirkapris:	147 900:-/ 145 900:-
Generalagent:	BRP Scandinavia

Freeride än någonsin. I likhet med 600:n har även 800:n fått en värre matta med 59 millimeters kammar och dom fina Blade-skidorna.

För att behålla sin stabilitet har man till skillnad från 600:an inte satt på en smalare framvagn utan valt att behålla en spårvidd på 975 millimeter som också kan justeras till 1017 millimeter.

För att befästa att BoonDocker är en tuffing som klarar både höga dropp och hopp sitter det fortfarande en dämparuppsättning av rang på maskinen. Just dom fullt justerbara dämparna i framvagnen och bak i PPS-boggin tillsammans med bredden gör även att maskinen fungerar riktigt bra på leden. Precis som på Freeride sitter det även snabbfäste till krängningshämmaren som gör det enkelt att plocka bort den när man ska ut i lössnön.

Trots att originalet har fått intern konkurrens av en längre släkting till i år är den fortfarande den tuffaste brodern i gänget och kanske även den mest mångsidiga.

BoonDocker 3900 DS 800 E-TEC

Här kommer den mest utpräglade lössnömaskinen i Lynx Deep Snow Sport-segment, därav namnet DS som står för just Deep Snow. Detta beror nu inte bara på att man stoppat på en matta som mäter hela 154 tum i längd och har 64 millimeter i kamhöjd. Man har även jobbat fram en ny PPS-3900-DS boggi som skiljer sig på många punkter jämfört med PPS-3700 för att fungera ännu bättre i snön.

Till att börja med har man flyttat ner den främre vaggans infästning i boggis-

kenan med 35 millimeter, den bakre saxen har man sedan flyttat fram med 130 millimeter där det även sitter en mjukare fjäder på 55N/mm. Man har också kortat balatan och satt små hjul allra längst fram i boggin. Dessutom har man likt många andra lössnömaskiner valt att ha två stora (205 millimeter) vändhjul mellan boggisenorna. Allt detta ger bland annat en flackare attackvinkel vilket gör att man kommer upp på snön lättare och att maskinen blir mer lättmanövrerad i pudret.

Du ska inte tro att det är ett gäng ingenjörer i vita labbrockar som suttit framför datorn när man gjort denna boggi. Nej, här har Pauli Piippola och Janne Tapio tagit med sig hammare och spett ut i fält för att göra den bästa lössnøboggin avsedd för skandinaviska förhållanden. Efter långt testande med



Även om 3700:n med 800-motor är lite bredare i framvagnen och har grymma dämpare går det att skråköra med den.

boggiskenor och tunnlar fulla med hål är PPS-3900-DS resultatet av detta arbete.

Man har även flyttat förarpositionen lite bakåt för att uppnå en bra balans i branta klättringar. Då en lössnöare har större nytta av att vara lågt drevad kör man med 19/49 och inte 21/49 som i 3700:n med 800-motorn.

Inte för syns skull

Precis som så många andra lynxar har även BoonDockers lackerad tunnel och det är inte bara för syns skull, då en sådan yta även glider lättare i snön och gör att inte snön fastnar lika mycket som på en tunnel i ren aluminium. 3900:n har även en egen utformning på stänklappen och klaffar som stängs för att hindra snön från att tränga upp genom dom stora hålen i fotstegen.

Då det här ska betraktas mer som en ren mountainmaskin sitter det lite snällare dämpare runt om jämfört med 3700:n med 800, vilket säkert också är orsaken till att den är lite billigare. Fram hittar vi KYB 36 R dämpare med returjustering och i boggin sitter det KYB 36 i centrum och 46:or bak. Detta är mycket bra dämpare för att sitta på en lössnöskoter och tack vare den bredare framvagnen från lillebror, med snabbfäste till krängningshämman, behöver man inte krypa fram på leden.

Denna Lynx kommer garanterat ge konkurrenternas lössnömaskiner en tuff match i vinter, men det återstår att se om dom kan dra det längsta strået då framförallt Summit och RMK blivit ordentligt uppdaterade.

Ski-Doo Summit

Två grader åt ena hållet och två grader åt andra hållet plus att mattan är så vek



Den nya Blade-skidan består av 3-steg där endast dom två lägsta lagren har kontakt med snön på leden och först i djupsnön används hela den 7,4 tum breda ytan.



Nya PPS 3900 DS är en starkt bidragande orsak till dom fina egenskaperna hos BoonDockers 3900 DS 800 E-TEC då den bland annat har en flack attackvinkel.

BoonDockers 3700 600 E-TEC

BOONDOCKERS 3700 600 E-TEC	
Motor	
Typ:	Vätskeyld 594,4 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI 46
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	231
Fjädring fram/bak:	HPG 36
Typ av matta mm:	406x3705x59
Skidor:	Blade
Spårvidd mm:	895-937
Att äga	
Cirkapris:	121 900:-
Generalagent:	BRP Scandinavia

att den böjer sig i kanterna, kan det verkligen göra någon märkbar skillnad? Ungefär så funderade vi under den tekniska genomgången av Ski-Doo:s tMotion-boggi. Det är väl lika bra att avslöja direkt att det gör skillnad, för maken till lättmanövrerad snöskoter har vi sällan skådat!

Men vi tar det väl från början. När Ski-Doo väl hade bestämt sig för att ta REV-XP till nästa nivå kom man fram till att man skulle göra maskinerna mer premium både kvalitets- och designmässigt. I designen arbetade man nu med inspiration både från bil- och djurvärlden. Man byggde bort gapet mellan de olika panelerna och jobbade även med strukturen på plasten för att uppnå den rätta känslan. Resultatet är både stilrent och snyggt men känns framförallt mer genomarbetat och exklusivt än tidigare.

Rent funktionsmässigt kom man fram till att Summitarna redan var bra, men ändå modifieras det som aldrig förr bland mountainåkarna. Målet var nu att ligga steget före dessa åkare och göra en skoter som passade dom direkt, men även skulle göra den vanliga föraren bättre. Har man då lyckats med sina högt ställda mål?

SP 146 600 E-TEC

Instegsmaskinen i Ski-Doo:s Summit-segment är en SP-modell med 600 E-tec motor. Som man ser på bilderna har inte SP:n fått alla nyheter som REV-XM innebär då den fått stanna kvar i XP-kostymen minst ett år till. Detta betyder dock inte att man låtit den vara helt orörd. Man får alltså klara sig utan den nya tMotion-boggin men väl fått tillgång till SC-5M-2 som var en ny förstärkt boggi till Freeride 146 förra året.

Modellen har fortfarande det underhållande S-36 Handling Package som gör Summiten betydligt smidigare än tidigare. Trots att maskinen fortfarande har en låg tyngdpunkt får man med den smalare spårvidden, mjukare krängningshämmare och längre centerdämpare som S-36 innebär, en riktigt smidig lössnömaskin. Jämför man Summiten med Lynx nya BD 600 är det inte mycket mer än 2 millimeter i kamhöjd till Lynxens fördel som skiljer dom åt, förutom att man även får elstart på Ski-Doo:n. Det sitter fortfarande en PowderMax-matta med måtten 406x3705x57.2 millimeter på skotern, vilket lirat riktigt bra med 600-motorn, särskilt när man befinner sig på lite lägre höjd som vi oftast gör i Sverige.

Alla uppdateringar från ifjol som låg ruta, nya reglage och X-dynan återfinns

naturligtvis här även i år, multifunktionsinstrumentet innehåller nu även motor-temperatur, vilket kan vara skönt att ha när underlaget blir lite hårdare. Trots att Summit SP 600 inte har Ski-Doo:s alla roliga nyheter är det fortfarande en mycket bra skoter som även prismässigt ligger där den ska.

Summit X 800

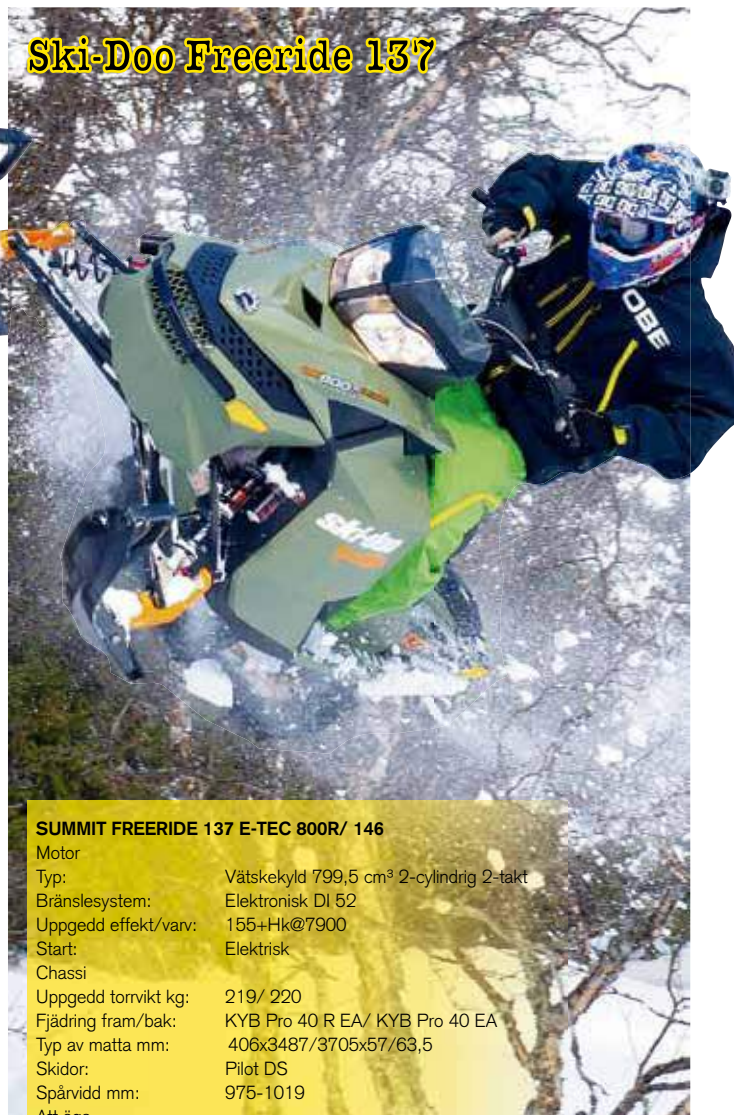
Det var ett tag sedan man såg dom längsta Ski-Doo-modellerna i Sverige och förra året hade vi till exempel bara tillgång till 154:an av Summit X. Här har ni som konsumenter tack vare ert ökade intresse för lössnömaskiner sett till att Ski-Doo i år tar in alla tre längderna av X-modellen! Nu är det alltså upp till dig att bestämma hur lång du vill ha, 146, 154 eller 163 tum, inte dina gener eller någon annan. Att alla dessa skotrar även är baserade på nya REV-XM gör ju inte saken sämre.

Exakt vad innebär då REV-XM förutom ett nytt utseende? I grunden är det faktiskt fortfarande i stort sett en Summit REV-XP vad det gäller ramkonstruktion och tunnel. Utifrån detta har man sedan ändrat i stort sett allt. Kåporna har inte bara ett nytt utseende för att vara snyggare, dom har en funktion också, där dom både blivit lättare och är formade för att inte bromsa så mycket vid kontakt med snön.

Den stora nyheten är ändå tMotion-boggin som har klara släktdrag med r-Motion vad det gäller "rising motion ratio", som ger det bästa av två världar genom att vara både bekväm och hård på samma gång. Den stora grejen med tMotion är att den kan tilta totalt 4 grader som vi nämnde tidigare. Den bakre saxen i boggin sitter här ihop med en kulle vilken tillåter denna rörelse i sidled. Men om inte den främre vaggan också kan röra sig skulle det inte fungera. Detta har man löst genom att dela på den nedre delen av vaggan så att varje sida kan röra på sig individuellt. Då den övre delen av vaggan inte är delad är det istället flexen i dom nu ovala rören på sidorna som tillåter en rörelse i sidled. Var det krångligt? Kontentan blir iallafall att boggin kan tilta 2 grader åt vardera håll.

Som om inte detta skulle räcka har man dessutom satt på en Flexedge-matta med kortare glasfiberstavar på 12 tum istället för 16 tum. Detta gör att smidigheten blir mer som att man skulle ha en 305 millimeter smal matta fast man behåller bärigheten hos en 406 millimeters matta. För att utnyttja detta har man nu också endast två vändhjul placerade

Ski-Doo Freeride 137



SUMMIT FREERIDE 137 E-TEC 800R/ 146	
Motor	
Typ:	Vätskekyld 799,5 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52
Uppgedd effekt/varv:	155+Hk@7900
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	219/ 220
Fjädring fram/bak:	KYB Pro 40 R EA/ KYB Pro 40 EA
Typ av matta mm:	406x3487/3705x57/63,5
Skidor:	Pilot DS
Spårvidd mm:	975-1019
Att äga	
Cirkapris:	149 900:-/ 151 900:-
Generalagent:	BRP Scandinavia



Körställningen är lika framåttflyttad som vanligt och X-dynan är så där lagom hård för att klara tuffa landningar.



Den största nyheten på Freeride är att kammarna på mattan växt och 137:an har nu 57 millimeter och den längre 146:an har 64 millimeter.



Dämparna på Freeride är dom lika kompetenta KYB Pro 40 på båda modellerna där 137:an även har justering av returen i boggin.

Ski-Doo Summit X 154

SUMMIT X E-TEC 800R 146/ 154/ 163

Motor	
Typ:	Vätskekyld 799,5 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52
Uppgedd effekt/varv:	155+Hk@7900
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	206/ 208/ 211
Fjädring fram/bak:	HPG Plus
Typ av matta mm:	406x3705/3923/4141x63,5
Skidor:	Pilot DS 2
Spårvidd mm:	907-950
Att äga	
Cirkapris:	142 900:-/ 145 900:-/ 147 900:-
Generalagent:	BRP Scandinavia

SUMMIT SP E-TEC 600 H.O. 146

Motor	
Typ:	Vätskekyld 594,4 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	206
Fjädring fram/bak:	HPG
Typ av matta mm:	406x3705x57,2
Skidor:	Pilot DS
Spårvidd mm:	907-950
Att äga	
Cirkapris:	121 900:-
Generalagent:	BRP Scandinavia

På instegsmaskinen Summit SP 600 är den stora nyheten SC-5M-2 boggin och den snygga färgsättningen.

i mitten. Oavsett längd på PowderMax 2 FlexEdge-mattan får man tillgång till hela 63,5 millimeter i kamhöjd. I denna matta är gummit av duro 80 i hårdhet, då man anser att det fungerar bäst i flest typer av snö.

Förbättringarna fortsätter även fram på skotern där man modifierat spindeln så att skidan nu hamnar 7 millimeter längre fram. Även DS-skidan har fått sig en översyn med 1 centimeter djupare köl och en längre platt del längst bak, skidan kallas således numer för DS 2. Dessa ändringar ska göra det mer lättstyrt trots att det är mer skida i snön som ger bärighet.

Mera nytt

Fotbrädorna består nu av hela 53 procent luft, vilket är 87 procent mer än tidigare. Detta gör det hur enkelt som helst att hålla fotbrädorna rena från snö. För att dessa ska hålla har man även förstärkt kanterna på fotbrädorna så att dom är hela tre gånger styvare än hos REV-XP.

Som förare har man också fått större rörelsefria då man även gjort om fotholkarna. Dessa är nu öppna åt sidorna och tillåter att man har foten längre fram, då det nu är öppet hela 20 centimeter längre fram än tidigare. Detta är speciellt viktigt på en lössnömaskin där rörelsemönstret hos föraren är så mycket större än på till exempel en sportmaskin.

Då man nästan inte lämnat en pinal orörd på REV-XM fortsätter nyheterna hagla även när vi tittar på reglagen och mätarna. I fjol fick man ett litet förvaringsfack i dynan vilket nu kompletterats med ytterligare ett fack mellan rutan och mätarna. Detta rymmer 4 liter och tack vare värmen från motorn passar det utmärkt att förvara ett par goggles och handskar där. Då man till nästan hundra procent färdas ståendes bakom styret på Summit har man vinklat mätarna så att dom nästan ligger platt, vilket gör att man ser dom riktigt bra.

Dynan har, tro det eller ej, blivit ännu kortare, vilket ska göra det enklare att flytta benen från sida till sida. Den nya burkremmen är hårdare, smalare och högre än tidigare och är riktigt enkel att få ett bra grepp om. Även reglagen har fått en mer genomarbetad utseende och andas mer premium trots att dom är väldigt slimmade. Reglagen är dessutom utformade och placerade så att man inte ska komma åt dom av misstag.

För att hitta rätt förarposition har man nu två olika styrstångsfästningar att välja mellan där den sitter i den främre som standard. Denna operation ska en-

ligt Ski-Doo inte ta längre tid än 45 minuter till en timme att genomföra om man vill ha styret längre bak.

146, 154 eller 163?

Efter att ha lärt oss allt det tekniska på årets Summit X var det äntligen dags att köra maskinen. Där provkörningarna sker i West Yellowstone börjar det alltid med en lång sträcka ledkörning innan man kommer till bergen. Här visar sig Summiten från sin allra sämsta sida och befäster sin plats som en av dom sämsta ledskotarna, vilket kanske är föga överraskande.

När vi äntligen tagit oss till puderåkning får vi svart på vitt att tMotion verkligen fungerar då även 163:an vänder på en femöring och är hur smidig som helst. Trots den nyvunna smidigheten finns det gott om balans och helt plötsligt känns ingen manöver för svår att utföra.

Det verkar helt klart som Ski-Doo lyckats med sina högt uppsatta mål att tillfredsställa den mest extrema bergsklättraren samtidigt som skotern även gör nybörjaren så mycket bättre och självsäkrare.

Nu återstår det att välja längd och den maskinen som föll dom allra flesta i smaken under provkörningarna var den som är mittemellan. Antagligen berodde det mest på att det kändes som en bra kompromiss, för med den nya tekniken är även 163:an en riktigt smidig maskin. Här ska man kanske välja maskin efter vart man bor i landet och hur terrängen ser ut där man oftast kör.

Ordet revolutionerande har väl aldrig passerat så bra på en skoter sedan just REV:en kom!

Freeride x 2

På Freeridesidan har man hållit fast vid dom längderna man hade förra året, alltså 137 och 146 tum. Men uppenbarligen var man inte nöjda med hur den skottade snö då man till i år har gått "all in" vad det gäller kamhöjden. Den kortare Freeride 137 har dumpat 44-mattan och vuxit till respektabla 57 millimeter. Även 146:an var växt lite då det nu sitter en 64 millimeters matta på maskinen. Orsaken till detta måste helt enkelt vara att även Freerideåkarna vill klättra ända till toppen av berget innan man droppar och hoppar ner. Detta är även något som eventuellt skulle kunna råda bot på problemet att maskinen i vissa snöförhållanden hänger sig på dom breda fotstegen. Dom högre kammarna på Freeride 137 gör även att skillnaden mot Renegade Backcountry blir betyd-

Ski-Doo Summit X 163



Dom 3,2 liter i förvaring som finns i dynan är mindre än förut men ger tillsammans med det nya facket framför styret totalt 7,2 liter, vilket är bra.



Styrstängarna sitter i det främre läget från fabrik, notera också det platta instrumentet.



Nya Pilot DS 2 är inte lika uppinklad i bakkant som vanliga DS och kölen är hela en centimeter djupare.



På Summit SP 800 får man alla nyheterna som REV-XM innebär men då SP-modellen bara tas in som 600 får man hålla till godo med REV-XP.



"4 grader gör mer än man tror!"



Tack vare den bakre leden i saxen och den delade främre vaggan kan tMotion tilta totalt 4 grader i sidled.



De nya reglagen som sitter på Summit X är utformade så att man inte av misstag kommer åt dom under körningen.

ligt större än tidigare och dessa slås nu inte alls om samma kundgrupp.

Att Freeride är född på ett förstärkt crosschassi och har en ordentlig uppsättning med dämpare innebär att först och främst den kortare varianten fungerar klanderfritt även på leden. I detta REV-XP RS-chassi sitter det två olika boggis beroende på längd, där 137:an har SC-5 från MX-Z:an och 146:an har den lite mer lössnöanpassade SC-5M-2. På dämparsidan hittar man också en skillnad mellan modellerna där 137:an fått lite värre doningar i i boggin och står med KYB Pro 40 R med enknapps kompressionsjustering runt om, medan 146:an fått nöja sig med KYB Pro 40 i boggin.

Den mellanbredda och justerbara spårvidden på 975 eller 1019 millimeter är perfekt för det som Freeride är avsedd för, detta tillsammans med att man enkelt kan koppla bort krängningshämmaren gör att man har en skoter som klarar av dom flesta uppgifterna.

Välbekant

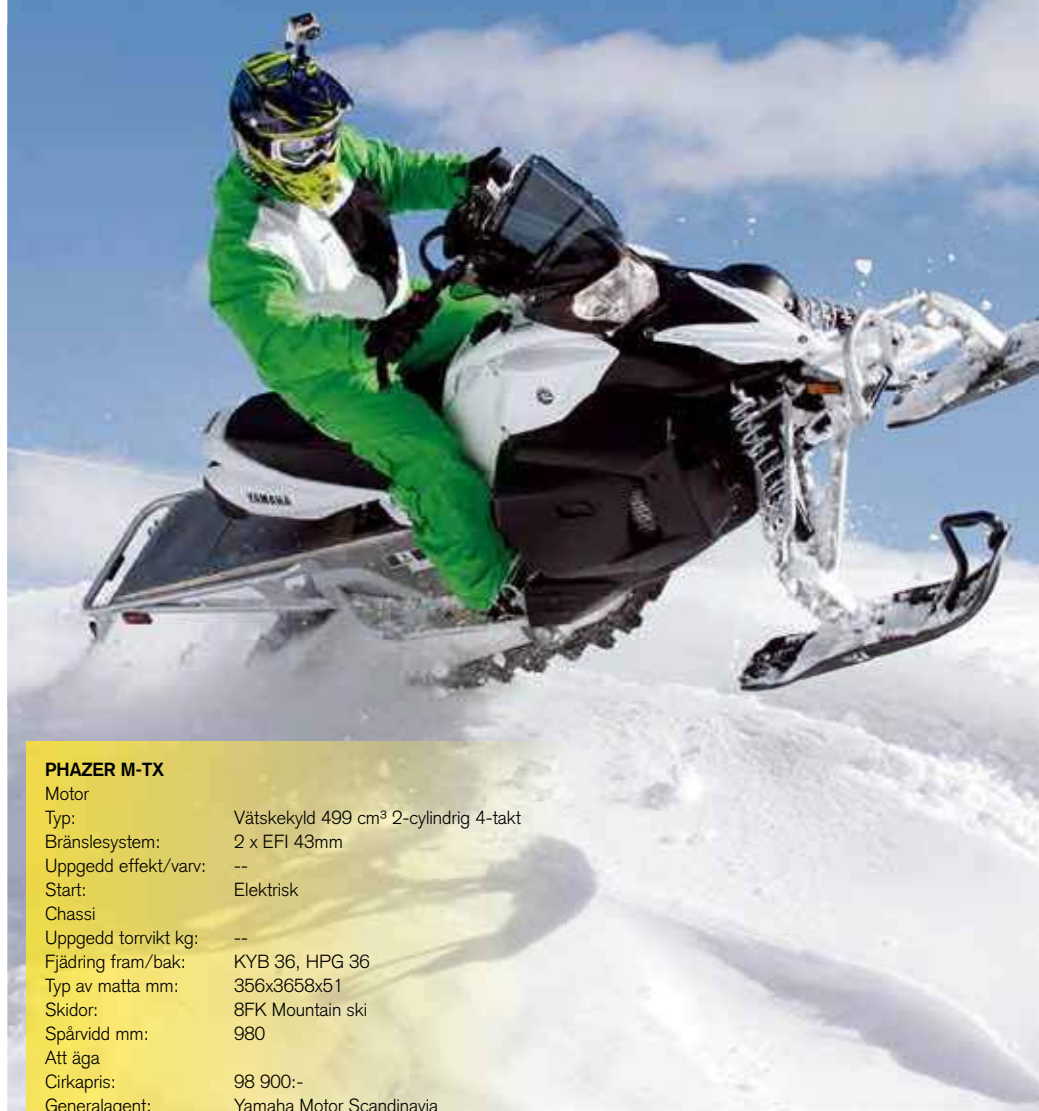
Rent ergonomiskt känns allt igen på maskinerna då både körställning och reglage är oförändrade. Då REV-XM nu begåvats med nya knappar och reglage på styret och konsolen saknade man dom faktiskt lite när man körde Freeride, som alltså behållit dom gamla och råa reglagen. Detta kanske i och för sig är något som passar extra bra i år med tanke på den militäriska Squadron Green-färgen.

I det informativa multifunktionsinstrumentet kan man nu även se motortempen vilket kan vara bra att ha då det är mer lättövertakat än en varningslampa, även om det också orsakar en del stress hos en nojig förare under dåliga snöförhållanden.

Man kan konstatera att man redan förra året åtgärdat remproblemet som uppkom när man körde dessa maskiner på låg höjd under vissa förhållanden. Detta kallas helt enkelt för "djupsnökalibrering anpassad för havsnivå" vilket inte är konstigare än att man förutom dom åtgärder som gjorts från fabrik med bland annat tätare variatorskydd valt en annan kalibrering vad det gäller drevning och kedja.

Hela Ski-Doo:s Summit line-up är riktigt underhållande och mångsidig då man hittar allt utom kanske en riktigt billig maskin. De nya materialvalen och utformningen hos XM ger dessutom både ett exklusivt och kvalitativt intryck. Detta betyder att inget är så bra att det inte kan bli bättre, men att man skulle kunna

Yamaha Phazer M-TX



PHAZER M-TX

Motor	
Typ:	Vätskekyld 499 cm³ 2-cylindrig 4-takt
Bränslesystem:	2 x EFI 43mm
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Fjädring fram/bak:	KYB 36, HPG 36
Typ av matta mm:	356x3658x51
Skidor:	8FK Mountain ski
Spårvidd mm:	980
Att äga	
Cirkapris:	98 900:-
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

ta så här stora steg med Summit är imponerande.

Yamaha M-TX

Då Yamaha har valt att knoppa av M-TX 153 till hybridsegmentet i form av X-Ride, består deras lössnömaskiner nu endast av två skotrar. Vi har varit lite gnälliga på Yamaha de senaste åren då vi tycker att det saknas nyheter. Tills i år har man från skandinaviskt håll försökt råda bot på detta genom att skapa M-Ride.

På samma sätt som man har skapat sin succé X-Ride har man modifierat en M-TX 162 efter samma recept. Grundmaterialet till M-Ride är alltså väldigt likt fjolårets maskin med vissa förbättringar.

Till att börja med har man monterat en låg svart ruta och lackerat både A-armar och spindel läckert svarta. För att säkerställa motorns funktion har man även monterat en automatisk övervakning av oljetrycket. Tack vare denna funktion sköter nu skotern detta helt själv oavsett vilken däre som satt sig bakom styret. Vid uppstart kan OP-LO lysa på displayen vilket betyder att trycket är lågt och motorvarvet hålls då under inkopplingsvarv tills trycket är okej och om inte detta uppnåts stängs motorn av efter en minut.

Om oljetrycket skulle falla medan man kör stängs motorn av direkt vid lägre farter, annars sänks farten gradvis och sedan stängs motorn av efter ungefär sju sekunder. Detta smarta system sitter monterat på alla Nytro-modeller i år och är något som kan spara många sköna slantar för den ouppmärksamme skoterföraren. En annan uppdatering på Nytro-modellerna är att man till i år har separerat tum- och handtagsvärmen till två olika knappar. Detta gör det betydligt enklare att veta vad man justerar, men betyder också att man måste släppa gasen för att ställa in tumvärmen.

M-Ride 162

Det var nyheterna på M-TX, sedan har man plockat fram ritblocket och skapat nya dekaler samt monterat en justerbar styrhöjare för att få fram M-Ride som är dess svenska namn. Då Nytro lider lite av att ha en framtung fyrtaktare hängandes över skidorna gör den sig exceptionellt bra med en 162 tum, eller på svenska 4115 millimeter, lång matta. Denna långa Ascent-matta med 57-kammar ser verkligen till att ge maskinen den flytförmåga och fäste som krävs för att hålla skidorna uppe.

Hur smidig man upplever en skoter beror mycket på snöns beskaffenhet



M-Ride står med en 4115 millimeter lång Ascent-matta med 57 millimeters kammar.



Tack vare hur den justerbara styrhöjaren sitter monterad kan man nu även få styret i önskad vinkel.

FXNYTRO M-RIDE 162

Motor	
Typ:	Vätskekyld 1049 cm ³ 3-cylindrig 4-takt
Bränslesystem:	3 x EFI 41 mm
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Fjädring fram/bak:	Fox FLOAT 2, XV
Typ av matta mm:	381x4115x57
Skidor:	MT-9
Spårvidd mm:	1009
Att äga	
Cirkapris:	138 900:-
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia



Även om M-Ride både är lite tyngre och lite effektsvagare än motsvarande 800 går det att ha kul.



Yamaha FXNytro M-Ride 162



Med 144 i längd och 51 millimeter i höjd blir detta en bra allround-skoter.



Dom två pråmarna man monterat ser till att skotern flyter fram och luftdämparna från FOX justeras enkelt till önskad hårdhet.



Hela paketet med ruta och instrument följer med styret när man rattar Phazern.



På Phazern finns det gott om plats för fötterna och man får bra stöd av holkarna.

och det gäller särskilt en Yamaha. Ju mera snö i puderform det finns desto smidigare blir M-Ride att framföra.

Upplever man att 130 hästar är i underkant av vad man vill ha för att dominera sluttningarna finns det ett botemedel som stavas turbo. Under provkörningarna både i USA och här hemma fanns det möjlighet att köra en 180 hästars variant av Nytro och detta koncept verkar var optimalt både vad det gäller hållbarhet och effektuttag. Att man inte säljer detta direkt från Yamaha, vilket man gör i USA, är lite synd då man nog gärna vill behålla garantin på sin nya skoter så länge som möjligt.

Då dämparsidan hos M-Ride är väl tilltagen med FOX luftdämpare runt om tar den sig fram längs leden på ett utmärkt sätt för att vara så pass lång och det enda man behöver oroa sig för är slidsen som mår bäst om man monterar is-rivare.

Som vanligt känns Yamaha som det trygga valet även i detta segment. Man vet vad man får och behöver inte besväras av att lämna in maskinen på uppdateringar i tid och otid. Att man dessutom lyckats pressa priset på årets M-Ride jämfört med fjolårets M-TX 162 är också det riktigt bra.

Phazer M-TX

Om det är någon lössnömaskin som känns mer som en hybrid är det först och främst Yamaha Phazer M-TX. Vi brukar stå först i kön när det gäller att förmedla hur dåliga lössnömaskinerna är på led, men det gäller inte riktigt i fallet med den långa Phazern. Även om M-TX versionen har under en meter mellan skidorna och lite softare dämpare går den bra även på leden. Naturligtvis gäller detta till en viss gräns då bakvagnen förr eller senare kommer att börja kasta både hit och dit när farten är för hög och groparna för stora.

Då fläktmaskinerna lyser med sin frånvaro bland lössnömaskinerna är Phazer M-TX det enda alternativet för dig som inte vill gå "all in" vad det gäller effekt och pengar. Även om det funnits fläktkylda 2-takts konkurrenter är vi säkra på att dom fått det tufft mot Yamahas betydligt starkare maskineri.

Ur denna tvåcylindriga 500-kubikare kramar man 80-hästar, vilket räcker gott och väl inom många områden, där bergsbestigning kanske inte är ett av dom. Se den hellre som just en allround-maskin som tillåter dig att ta vissa avstickare för att upptäcka lite mer av naturen än den man ser från leden. Med en 144-matta som har 51 millimeter höga

kammar är det bara det där sista lilla i topp effekt som håller Phazer tillbaka när det gäller ren puderåkning.

Rent ergonomiskt och tekniskt finns det inget att klaga på hos någon av Yamahas modeller, utan man snarare förundras över att man kan få så här pass välbyggda snöskotrar till ett så bra pris! Skulle Yamaha vilja ge sig in i det effekt-och viktkrig som verkar pågå är vi övertygade om att man hade kunnat, men frågan är om man vill om det sker på bekostnad av kvaliteten?

Arctic Cat M

I grunden finns det tre olika bergsklättrare att välja mellan om vi pratar Arctic Cat. Dels har vi två väldigt olika motorer och sedan HCR-paketet ovanpå det. När vi ändå pratar om paket har vi också det sedvanliga Sno Pro-paketet som nästan varit standard i Sverige sedan det kom och dessutom även ett limited-paket. Detta gör tillsammans totalt åtta olika lössnömaskiner att välja mellan hos dom gröna.

M 800

Vi tar och börjar med den motorn som antagligen både intresserar flest och också kommer sälja mest, nämligen 800:an. Alla fem modellerna har här en Powerclaw-matta med en längd av 153 tum med 3,0 i delning och en kamhöjd på hela 66 millimeter!

Här ingår det nödvändigaste, som en stark motor och rejäl matta, det man däremot för avstå ifrån jämfört med Sno Pro är det briljanta teleskopstyret och att det sitter FOX Zero Pro dämpare istället för luftade varianter. Känner man att det går att leva utan dessa prylar har man också sparat fem tusen i plånbocken. Personligen tycker vi att bara teleskopstyret är värt dessa pengar, men smaken är som baken.

Då detta är andra året med Arctic Cat's ProClimb-chassi kommer det som brukligt en mängd med uppdateringar. Dom enskilt största förändringarna som också gjort störst avtryck i körkänslan har med framvagnen att göra. Först och främst har man här ökat styruetslagget med nästan 11 grader vilket gör det betydligt enklare att få skotern dit man vill. Genom att göra ett nytt hål i spindeln som resulterar i en längre hävarm får man 15,5 procent tightare svängradie. Sedan har man också smalat av spårvidden med hela 2 tum eller 5 centimeter på alla M-modellerna utom HCR. Detta ger en betydligt mer lätthanterlig skoter i

Den extrautrustade Arctic Cat M 1100 Turbo SP Ltd 162 finns både i vitt och svart och i 153 tums längd med 800-motor.



M 800 153

Motor

Typ: Vätskekyld 794 cm³ 2-cylindrig 2-takt

Bränslesystem: BEFI 46 mm

Uppgedd effekt/varv: 160 Hk@--

Start: Manuell

Chassi

Uppgedd torrvikt kg: 215

Fjädring fram/bak: FOX Zero Pro

Typ av matta mm: 381x3886x66

Skidor: Mountain 6"

Spårvidd mm: 965-990

Att äga

Cirkapris: 134 900:-

Generalagent: KGK Motor AB

M 1100 TURBO HCR 162/ SP LTD

Motor

Typ: Vätskekyld 1056 cm³ 2-cylindrig 4-takt

Bränslesystem: EFI 46 mm

Uppgedd effekt/varv: 177 Hk@--

Start: Elektrisk

Chassi

Uppgedd torrvikt kg: 255

Fjädring fram/bak: FOX Float Evol/ Float 2, Zero Pro, Float 2

Typ av matta mm: 381x4115x66

Skidor: HCR 6"/ Mountain 6"

Spårvidd mm: 965-990

Att äga

Cirkapris: 161 900:- / 159 900:-

Generalagent: KGK Motor AB



Arctic Cat M 1100 Turbo HCR 162



Den nya vertikala styrstången, här på HCR 1100 Turbo.



Power Claw-mattan har till i år fått hela 66 millimeter i kamhöjd oavsett längd!



Goggles-väska framför styret är ett riktigt bra tillbehör, annars sitter det i år ett litet galler som täcker hålet som tidigare varit där.



I framvagnen på HCR sitter det FOX luftdämpare med lite extra justeringsmöjligheter vid namn EVOL.



"Mest effekt, längst och dom högsta kammarna!"



Även om HCR 800 har lite bredare mellan skidorna lider den inte märkbart av detta.

Arctic Cat M 800 HCR 153



M 800 HCR 153/ SP/ LIMITED

Motor

Typ: Vätskekyld 794 cm³ 2-cylindrig 2-takt

Bränslesystem: BEFI 46 mm

Uppgedd effekt/varv: 160 Hk@--

Start: Manuell/ Elstart

Chassi

Uppgedd torrvikt kg: 213/ 215/ ca 228

Fjädring fram/bak: FOX Float Evol/ Float 2 , Zero Pro, Float 2

Typ av matta mm: 381x3886x66

Skidor: HCR 6"/ Mountain 6"

Spårvidd mm: 1067-1092/ 965-990

Att äga

Cirkapris: 146 900:-/ 139 900:-/ 144 900:-

Generalagent: KGK Motor AB

alla lägen och ProClimb upplevs betydligt smidigare än tidigare.

För att dels få plats med mattan men också för att komma upp ur snön lättare har man gjort en del förändringar i infästningen av boggin. Det främre hålet sitter nu 1,9 centimeter lägre än tidigare och bak är den fäst i det lägre av dom två hålen som fanns sedan tidigare. Även om man väljer M 800 i grundutförande får man en riktigt kompetent lössnömaskin som har det viktigaste ingredienserna för att lyckas.

Utrustningspaket

Är man inte nöjd med en standard M 800 ska man titta närmare på dom Sno Pro och Sno Pro Limited-modellerna som erbjuds. Sno Pro innebär att man bifatt upp dämparna till FOX Float 2 i framvagnen och det samma bak i boggin. Som vi nämnde tidigare får man även tillgång till teleskopstyret där man enkelt väljer önskad höjd på styret. Rent visuellt ser den också lite sportigare ut med den lägre rutan och tuffa färgsättningen.

På M 800-modellerna har man även jobbat med att få remmen att hålla längre. Dels har man bytt till en rem som har samma typ av sammansättning som den hos turbon har, sedan har man bytt till en mjukare primärfjäder för att sänka tillslagsvarvet från 3200 till 2800 varv. Sekundären är utrustad med en plastdistans som hjälper till att undvika att remmen slirar. För att inte snö ska komma in vid skråkörning har man dessutom förstärkt sidopanelen på variatorsidan med en "låsplatta" i plast som håller ihop panelerna. Och satt dit ett tätare mesh-tyg. Är man sugen på extra mycket utrustning finns det både en vit och en svart LTD-modell som har det lilla extra som en mountain-åkare kanske behöver. Det som ingår här är handskydd, tunnelväska, en goggles-väska och en rejäl frontbåge. Rent tekniskt får man även tillgång till en backväxel vilket är tillbehör på övriga M 800:or. För att banta maskinen lite har den också lättviktsbromsskivan från RR och likt HCR endast en kylare i tunneln.

Vilken av dessa två man väljer handlar mest om utseende och om man är praktiskt lagd.

M 1100 Turbo Ltd

Vill man vara värst, ha mest effekt, vara längst och ha dom högsta kammarna finns det bara ett alternativ, nämligen M 1100 Turbo SP Limited. Tack vare förbättringarna i framvagnen vad det gäller styrslag och bredd är den också be-



Sno Pro betyder som vanligt att man hoppar upp ett pinhål när det gäller stötdämparna, här i form av FOX Float 2.



På både Sno Pro och Limited av M 800 får man det teleskopiska styret och alla M 800 har ett strömuttag.



VARMT FÖRZINKAD. KALLT REKOMMENDERAD.

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

Skotertrailer S2240, som du ser här, har rejält tilltagen lastlängd samt plats för två skotrar och pulka utan att öka spårbredden. Med förstärkt ljusramp, skotergrind och tippskruv som standard blir på- och avlastningen smidig. Kort sagt, S2240 är byggd för att klara riktigt tuff hantering. Vill du ge din skoter extra skydd finns dessutom aluminiumhuv som tillval.



Trailern på bilden är extrautrustad.

FOGELSTA

www.fogelsta.se

tydligt smidigare än tidigare. Men fortfarande är det ingen skoter en vanlig dödlig dansar omkring bland träden med.

Då den alltid har tillgång till sina 177 hästar nästan oavsett höjd är detta en highmarking-skoter av rang redan från fabrik. Den 162 tum långa mattan skapar tillsammans med 66 millimeter höga kammar en enorm framkomlighet och formligen skjuter iväg maskinen mot toppen. Precis som med en Yamaha krävs det även här gas för att lyfta den tyngre fyrtaktsmotorn upp ur snön. Gillar man dessutom när det pyser och fräser borde detta inte vara något problem att ge gas för att lyfta ur snön då det är ganska beroendeframkallande.

Då man inte har tillgång till teleskopstyret på fyrtakts Arcticarna på grund av platsbrist har man till i år gjort ett nytt vertikalt styre även till 1100:an. Detta gör att man får samma förarposition som på en maskin med teleskopstyret men utan möjlighet att snabbt justera höjden. Standard sitter det här ett 2 tums höjningsblock vilket ger en behaglig höjd som underlättar många manövrar i lössnön, som till exempel vid skråkörning. Även om skotern inte är den smidigaste varelsen på snö så är motorn helt fantastisk, vilket väger upp mycket vad det gäller rolighetsfaktorn.

HCR

Till i år finns Arctics Hill Climb Racer med två olika motoralternativ! Nytt för i år är alltså att man även kan få en 162 tum lång M 1100 Turbo i HCR utförande. Då en M 1100 Turbo med full bredd mellan skidorna skulle bli alldeles för stelbent har man här behållit samma bredd som hos en vanlig M 1100. Dessutom har man valt att montera den framflyttade kylaren även på 1100 Turbo HCR.

Gemensamt för båda dessa värstingar är också dom extra tuffa dämparna i form av FOX Float Evol i framvagnen, medan man behållit Sno Pro uppsättningen i boggin. För att spå på sitt tävlingsarv har dom också utrustats med dödmansgrepp. Den kortare 153 tum långa HCR:n med 800:an är en perfekt utmanare till maskiner som Assault och Freeride. Och i likhet med dessa utmanare känns det också att maskinen är lite bredare och kräver lite mera snö för att vara lika smidig som en vanlig M 800. I gengäld ska den klara en betydligt tuffare behandling just tack vare bredden och dämparna. Andra skillnader mot vanliga M-modellerna är dom aggressivare HCR-skidorna och den hårdare 85-duro mattan (80-duro normalt). På HCR har man även försökt att hålla nere vikten genom att bland annat montera en hålbörrad

bromsskiva, vilket resulterat i en besparing på två kilo. Däremot har man valt att behålla saker som till exempel 12V-uttag och dessutom monterat is-rivare. HCR är helt enkelt en hårdkokt racer kryddad med lite användarvänlighet.

Polaris RMK

Amerikanska Polaris står också dom med 8 olika lössnö-modeller. Skillnaderna mellan dessa är längd och färg, samt att man har två olika motoralternativ, dock ingen som fyraktar.

Mer än i något annat segment är det här en fördel att ha en så lätt snöskoter som möjligt och det har Polaris tagit fasta på. Vi trodde att man redan förra året hade nått ett minimum rent viktmsågt vilket visade sig vara fel, helt fel. Tills i år väger en 800 PRO-RMK 155 in på otroligt lätta 189,1 kilo! Vad har man då egentligen gjort?

600 RMK 144

Gemensamt för alla RMK-modeller undantaget 600 RMK 144 är att dom har RMK Coil-Over boggin, den nya korta Pro-Lite dynan och dom luftiga Powder-Trac fotbrädorna. Att man istället valt att utrustat 600 RMK 144 med den uppvinklade torsionsfjädrade-boggin, freestyle-dyna och hybrid-fotbrädorna gör att den känns väldigt mycket som en Switchback Assault, alltså mer hybrid än renodlad lössnömaskin.

Den har också lite lägre kammar jämfört med övriga RMK-modeller med sina 51 millimeters kammar på den 144 tum långa mattan. Även där är den alltså identisk med Swb Assaulten. Där dessa två skiljer sig åt är först och främst motorn, sedan har vi alla tuffa attribut och dämparna hos Assault. Man kan se RMK 600 144 som en smalare och beskedlig 600:a variant av Swb Assault, där det finns utrymme för modifikation både i plånboken och utrustningsväg.

Jämfört med tidigare år har man nu separerat stoppknappen från gasreglaget, vilket gör att man kan vrida bort den om man så önskar och därmed slippa komma åt den oavsiktligt när man kör.

Trots att detta är en bra prissatt lössnömaskin är den utrustad med lyx som elstart. Att den fungerar riktigt bra i lössnön råder det inget tvivel om då den är väldigt smidig med sin smala och justerbara framvagn och till skillnad från Swb Assault har man även en burkrem att hålla fast sig vid.

RMK 155

Med samma motor fast med lite längre matta har vi RMK 155. Här luktar det



Polaris 600 RMK 144

Polaris 800 RMK Assault 155



800 RMK 155/ ASSAULT

Motor	
Typ:	Vätskekyld 795 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	197,3
Fjädring fram/bak:	Ryde FX/ AFX, WE Needle
Typ av matta mm:	381x3937x61, 381x3937x54
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	991-1016-1041, 1054-1080-1105
Att äga	
Cirka pris:	129 900:-/ 142 900:-
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

I vanligt RMK-utförande får man ett fullproppat mer standardbetonat styre.



På RMK Assault sitter det en Competitionmatta med feta 54 millimeters kammar.

Dämpriert på Assault är klart kraftigare än hos övriga RMK-modeller med 16-klicks kompressionsjustering på Walker Evans-dämparna i framvagnen.



Skulle man mot förmodan inte ta sig fram med en Polaris 600 RMK 155 finns det en PRO-variant också.

betydligt mer lössnömaskin och vi återfinner också betydligt fler nyheter. Dom äldre RMK-fotstegen har fått sin beskärda del av kritik vilket man nu åtgärdat med råge från Polaris sida.

Dom nya Powder Trac-fotstegen är extremt vridstyva och består av 50 procent luft för att man enkelt ska få bort snön. Om olyckan ändå skulle vara framme är dom dessutom lätta att byta ut. Man står otroligt stabilt på dessa och får aldrig några problem med att snö samlas eller är svår att få bort. Mönstret på dessa frästa brädor ger bra grepp i sidled men lite sämre i längsled, inte så att det stör men visst halade man till någon gång. Trots det är detta dom klart trevligaste fotbrädorna i vårt tycke.

Den andra nyheten hittar man under rumpan och även om Pro-Lite dynan är kort händer det aldrig att man råkar sätta sig på tunneln. Skulle man vilja sitta ner ger den 400 gram lättare dynan bra med stöd då sittytan både är platt och bred längst bak. Den stora fördelen med en kort dyna är att det blir betydligt lättare att förflytta sig från sida till sida utan att dynan är i vägen.

För endast åtta tusen kronor mer kan du få denna skoter med en 800:a under huven och då blir det riktigt bra fart på grejerna. Med den extra kraften till 61 millimeters kammarna blir klätterförmågan riktigt bra och man tar sig på ett riktigt smidigt sätt mot toppen.

Maskinerna ger tack vare sina förbättringar ett självförtroende till föraren att omedelbart börja hoppa runt på skotern som värsta lössnöproffset.

PRO RMK

Nu när vi kommit in på professional hittar vi dom riktiga vikt-besparingarna hos RMK-maskinerna. Dessa godbitar hittar vi i tre maskiner, PRO-RMK 155 med 600- och 800-motor och den monsterlånga 800 PRO-RMK 163.

Förutom att dessa skotrar har dom nya fotbrädorna och lilla dynan har man utökat utbudet av kolfiber. Numer är det inte bara lyftbågen bak som förädlats med det lätta materialet utan man har även använt det i konstruktionen av den övre rörramen. På så sätt har man gjort konstruktionen lättare utan att offra något i styrka.

Då Polaris har en förkärlek till rymdteknologin att limma ihop saker har man nu även gjort detta med dom nedre A-armarna och den främre vaggan i boggin. Detta är både starkt och minimerar risken för materialförändringar som kan orsaka till exempel sprickor, plus att det

är lättare. Vidare har man även gjort kylelementen lite smalare vilket bidrar till viktminskningen.

Det normala brukar vara att en skotermodell lägger på sig lite vikt vart efter åren går då man sätter dit förstärkningar. Polaris har här lyckats gå åt ett helt annat håll vilket dom ska ha en eloge för.

Remdrift

Den kanske enskilt största nyheten måste ändå vara QuickDrive. Borta är kedjan och det tunga kedjehuset fyllt med olja. Nu sitter det här istället en helt öppen stenhård och tandad rem som kopplar ihop variatoraxeln med drivaxeln via kuggremshjul.

Tillsammans med den lättade bromsskivan och drivaxeln ger detta en viktbesparing på nästan 3 kilo.

Som alla kanske vet har det alltid varit lättare att lägga ner en skoter åt variatorsidan och just dessa skillnader ska enligt Polaris ha minskats i och med alla förbättringar. Uttrycket "most flickable on the snow" är alltså inte helt taget ur luften även om det finns stenhård konkurrens.

Detta QD-system ska dessutom vara helt underhållsfritt och oljebyten samt kedjespänning är nu ett minne blott.

Längd och kraft

Alla dessa lättningar och förstärkningar märks verkligen när man kör maskinerna. Tittar man åt ett håll åker man också dit och aldrig känner man att skotern är den som bestämmer. Till skillnad från många andra smala lössnömaskiner upplevs inte PRO-RMK som nervösa och svårkörda, utan inkörningsperioden är här väldigt kort.

Nu återstår det bara att välja längd och motor om man vill ha en PRO-RMK. Den fullt dugliga längden på 155 tum eller 394 centimeter har precis som 163:an en kamhöjd av 61 millimeter att paddla sig framåt med. RMK 600 har länge varit en favorit hos oss på redaktionen och det blir inte sämre av alla dessa förbättringar. Här får man kanske marknadens starkaste 600 som dessutom visat sig vara riktigt pålitlig när det gäller både hållbarhet och kraft. Precis som storebror 800:an väger den in på lätta 189,1 kilo vilket gör att man kan klättra som aldrig förr. För väldigt många fungerar denna betydligt billigare maskin alldeles utmärkt, men vissa bara ska ha det värsta och det är klart att är det någonsans man har behov av en 800 är det i lössnön.

Valet står här mellan "kort" eller lång, där den längre 163:an i vissa lägen kan

kännas lite bökgigare än 155:an, även om framkomligheten hos den är guld värd för vissa. Båda är stilrent färgsatta i svart och vitt och som Snowcheck kunde man även få retrofärger på 155:an. Vid bokning av en PRO-maskin före 30:e april hade man också chansen att vinna en resa till Chris Burandt's Backcountry Adventure vilket kanske krävs för att man ska kunna utnyttja en PRO-RMK till fullo.

Assault

Fullfjädrad på dämparsidan hittar vi den nu vita och orangea RMK Assault med 800-motor. Konceptet är här en liten blandning av nyheterna från dom andra maskinerna. Av någon anledning har man valt att behålla kedjehuset på Assaulten men den har allt som en RMK

har plus den övre rörramen i kolfiber från PRO-RMK. Resultatet av dessa ansträngningar blir en cirka fem kilo lättare skoter än i fjol. Det som påverkar mest när man kör skotern måste ändå vara den nya dynan.

Assaulten är fortfarande maskinen för dig som kräver en bredare framvagn och värre dämpare för stabilare hopp och landningar. Detta sker jämfört med en vanlig RMK på bekostnad av smidighet. Lär man sig behärska den finns det dock inte många gränser för vad man kan göra.

Om du har lyckats läsa ända hit är det bara att gratulera till att du nu vet allt om årets lössnömaskiner. Vi går nu den mest spännande vintern till mötes på länge med mängder av nyheter och förbättringar från alla tillverkare. ✨

Den enda RMK som har dessa hybridfotsteg och freestyle-dyna är RMK 600 144.



Polaris 600 RMK 155



600 PRO-RMK 155/ RMK 144/ 155

Motor	
Typ:	Vätskeyld 599 cm³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Manuell/ Elektrisk/ Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	189,1/ 215/ 197,3
Fjädring fram/bak:	Walker Evans, Ryde FX/ AFX
Typ av matta mm:	381x3937/3658x61
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	991-1016-1041
Att äga	
Cirkapris:	124 900:-/ 119 900:-/ 121 900:-
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB



800 PRO-RMK 163/ 155

Motor	
Typ:	Vätskekyld 795 cm ³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	192,3/ 189,1
Fjädring fram/bak:	Walker Evans
Typ av matta mm:	381x4140/ 3937x61
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	991-1016-1041
Att äga	
Cirkapris:	142 900:-/ 139 900:-
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

Polaris 800 PRO-RMK 163



Den 13,9 centimeter kortare Pro-Lite dynan är kort vilket bara är positivt och ProTaper-styret sitter där det ska.



Dessa PowderTrack-fotsteg är otroligt stabila samtidigt som dom enkelt hålls rena från snö.



Polaris 800 RMK 155



Med PRO i namnet får man extra mycket av allt, bland annat värre Walker Evans-dämpare. Här på en PRO-RMK 155 Retro.

QuickDrive-systemet med rem istället för kedja är en bidragande orsak till att PRO-RMK är så lätthanterlig i snön.



THE HEROES
OF LYNX

LYNX



MÄSTAREN.

För att behålla täten arbetar vi ständigt med nya innovationer som vi sedan applicerar på våra övriga skotrar. En skoter som inte bara håller utan också vinner på tävlingsarenorna kommer också att fungera på våra svenska gripiga leder.



brp.com
lynx.se



Rave™ RE 800R E-TEC

Förnyade Rave RE 800R E-TEC är utvecklad från racingskotern Rave RS 600. Dess fjädring och ergonomiska egenskaper har testats på racingbanorna med mycket stor framgång. Den starka och bränslesnåla Rotax® 800R E-TEC-motorn är brutalt effektiv över hela varvtalsregistret. Greppet i det nya drivbandet med 44 mm kamhöjd är totalt i såväl lössnö som på led och de nya Blade-skidorna gör styrningen kirurgiskt precis.

Denali Shell Jacka & byxor

Ett snyggt och tåligt
ställ för buff körning
och racing.

© 2012 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP) ® TM och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag.



WWW.RUCO.SE

WWW.FACEBOOK.COM/RUCOSWEDEN

POST@RUCO.SE



Hållå där!

Alla som tittat på en vattencross-tävling har med största sannolikhet sett en cirka 1.90 äpplen hög kille på en Ski-Doo Rev som gått utav h-vete. Vattenfantomen som vinner allt heter Dennis Lundqvist, även kallad DL och inför säsongen ringde jag för att fråga varför han är så sjuhelsikes snabb. Oturligt nog skadade han sig så illa att det inte blev något åkande alls denna sommar.

Av: Anders "Ankan" Olsson

"Det är väl bara att hålla pluggen och luta sig. Mycket mer kan man inte göra."



När började du vattenåka?

Jag börja köra på vatten för 6 år sedan ungefär.

Du har bytt maskin i år, vad hade du gjort med gamla Reven?

Hade inte gjort något åt själva chassiet utan bara tätat med silikon. Men motor och variator var lite kittade.

Har du sänkt den någon gång?

Första sommaren sänkte jag den 5 gånger sedan är det 3 sänkingsfria år!

Laddar du med kolhydrater, protein, 12 timmars sömn och så vidare inför ett race?

Näää, inte nå laddande före en tävling. Det är ju inte så fysiskt krävande med vattenåkning.

Brukar du smygträna mellan tävlingarna?

Nån rulle blir det ibland.

Varje tävling/heat jag kikat på har du vunnit, vet du hur många det blivit?

Tror jag vunnit alla heat, tävlingar, starter i 2 år. Under tredje året har jag förlorat många starter men ändå lyckats vinna alla tävlingar förutom den sista i Lycksele, lite problem med slirdrevet, men det har ändå hållit ihop bra.

Okej, en gång för alla, varför är du så snabb?

Inte vet jag, det är väl bara att hålla pluggen och luta sig. Mycket mer kan man inte göra.

Rykten säger att du bytt maskin, varför?

Ja, till en Lynx RS för att den är 330 lång så man inte slår över i starten. Om den går att svänga med återstår att se!

Du bröt ryggen i våras (2012), vad hände och hur mår du idag?

Jag skulle upp en sista sväng och prova, justera den nya motorn å allt rackel, men jag hann typ bara 2 mil innan jag körde på nånting så jag flög iväg åt helvete. Det slutade med en kotkompression, för andra gången, nu mår jag ganska bra känner av det till och från.

Ska du köra något mer eller lägger du vattencrossen på hyllan nu?

Jag vet faktiskt inte, de känns skönt att inte köra men ändå skulle de vara kul ibland, det är ju roligt som fan att köra bara man slipper allt rackel!



Nu är Mercedesen såld till en ny lycklig ägare.

Ålder på herrn? 25 år

Bor i? Piteå

Favoritmat? Oxfile och MIN potatisgratäng.

När vaknade du idag? 06.00

Vem ringde du senast? Frugan.

Vad heter du i andranamn? Anders Erik



NYTT & NOTERAT

NYHETER, EVENEMANG, TIPS



Smalare teknisk specifikation

Då vi har ett angenämt problem i SnowRider, nämligen att få plats med allt vi vill, har vi valt att ibland göra en smalare version av den tekniska specifikationen på nya maskiner. Vill man fortfarande veta minst lilla mått och pryl på skotraman hittar man räddningen i Skoterguiden.

NY COBRA-RUTA

PowerMadd Cobra har en ny ruta till Polaris Rush/RMK/Switchback med tuff och aggressiv design som matchar skotern och ger ett bra skydd. Rutan är tonad nedtill och finns i två höjder, Tall 52 cm (20.5") och Mid 48 cm (19"). Cobra-rutorna är tillverkade av polykarbonat av optisk kvalitet för en bra yta och distorsionsfri visning. Olikt många andra rutor använder man 2 mm (.080") tjock plast, vilket ger en hållbarare ruta.

Passar på 2010-12 Rush; -11 RMK 800, Switchback 800 och -12 RMK, Switchback. Mer information finns på www.powermadd.com



OKTAN FREERIDE CREW

Ankan kommer denna säsong att styra en Lynx Boondocker 3900 DS 800 E-Tec och en Lynx Rave RE 800 E-Tec som man kommer krydda med lite strössel. Efter sina provkörningar i vintras när de nya modellerna släpptes var Ankan imponerad över Lynx nya Deep Snow maskin, den levererar som bara den.

Faktum är att kommande säsong kommer hela Oktan Freeride Crew åka Lynx och på nya modellen Boondocker 3900 DS 800 E-Tec! Åkarna är inga andra än: Anders "Ankan" Olsson, Olle Olsson, Jerry Jonsson och Emil Olofsson! Två andra av våra huvudsamarbetspartners på Freeride-sidan är givetvis TOBE och Åtgård Media samt Ruffriders och Grimborg Production!

Åk bekvämt och ändamålsenligt

Tollare Trailers AB säljer vagnar för skoter och ATV till allt från privat och yrkestransport samt räddningstjänsten.

Inom privatsegmentet finns det otroligt många användningsområden där endast fantasin kan sätta stopp. Det kan vara isfiske med lucka i botten och uppvärmd vagn. Camping med ATV eller skoter är väldigt bekvämt och effektivt. Jägare kan använda vagnen för transport av hundar samt ha som värmestuga och övernattning. Det kan också vara trevligt att ta med familjen i vagnen när man åker ut på fjället med skotern.

Pris från 89.000 kronor för privatvagnarna till 450.000 kronor för fullt utrustad räddningsvagn. För kontakt och mer information om Tollare vagnen finns på www.tollaretrailers.se



Stereo i verktygsvagnen

Industriverktyg IDG-Tools AB presenterar en ny verktygsvagn för den professionella användaren. Verktygsvagnen har i grundutförandet åtta kullagrade lådor av stålplåt, två fasta hjul och två svivande varav ett med broms. Maxbelastningen är hela 70 kg/låda. Vagnen kan skräddarsys för varje kunds behov och utrustas med färdiga verktygsinsatser som har olika innehåll. Till vagnen finns en hel serie tillbehör i olika prisklasser till exempel mellanskåp med tre lådor eller toppskåp med 9 lådor, sidohållare för pappersrulle, luftmaskiner, elmaskiner, kemflaskor osv. Stereolåda "Clarion" med inbyggda högtalare, CTEK laddare och 12 V batteri. Grundutrustad verktygsvagn med nio olika verktygsinsatser finns från cirka 7.995 kronor. Kontakta Industriverktyg IDG-Tools AB för mer information, www.industriverktyg.se.



Foto: Joakim Koster - uc3.se

Watercross SM

På Motorveckan 2012 skulle det göras upp om 1:a platsen och det skiljde endast 2p mellan 1:an Viktor Stenman och 2:an André Öhlén inför finalen. 5000 personer kom för att se vem som skulle vinna.

Viktor Stenman från Storuman har bjudit på fin körning hela säsongen men så har många andra också gjort. Med sina fina placeringar inför finalen hade han dock 2p försprång mot Öhlén. 2p är dock inte till någon fördel utan den av dem som skulle placera sig bäst denna dag skulle bli historisk och ta det första SM Guldet i Watercross.

Såväl Stenman som Öhlén stod pall den första elimineringsrundan men inför sista rundan kunde inte Öhlén hänga med motståndet längre och Viktor var därmed klar för serie och SM segern.

En glad Viktor var det som tog emot det enorma jublet från publiken under kvällens samt tävlingsens prisutdelning. Vi gratulerar Viktor Stenman till första platsen före André Öhlen och Arne Harrysson i den totala serien.



MINI DINO

Targa Mini Dino är en barngoggle med printade och självlysande dinosaurer. Scoopventilation, siliconband och dubbelfoam är självklart standard. Kommer med brons, persimmon eller silver spegel lins. Pris cirka 650 kronor. Fler goggles hittar man på www.spyoptic.com



Bret Rasmussen kör Ski-Doo

"Hi folks, got some super exciting news to share with you all! Yep, be sporting a fleet of Summit XM's this season. That's right, your eyes are not deceiving you, you are reading this right. I've attracted a new sponsor in BRP and I will be riding a tricked out Summit XM this season."

Thank You Arctic Cat!

"I have had a long run with Arctic Cat and the people that work at building and developing a fine product there. It has certainly been a rewarding experience having been a dealer for 25 years, representing Arctic Cat with their Snowmobile, ATV and even watercraft products."

I enjoyed a great racing career with Team Arctic mostly racing in the RMSHA circuit during the 90's and early 00's. I served as the western race coordinator to provide tech support for the Team Arctic racers in '01 through '03. Also, I had a great relationship with the engineering department with development and testing of many good mountain sleds.

This is something I take a lot of pride in doing and doing well. I have a passion for back country and off trail snowmobile riding and I have always been one who wants the very best in a mountain sled. I have gone to great lengths to give my sled a slight edge over the next guy's. I came to be good friends with many long standing employees there, I have also seen many good people come and leave the company over the years. This is just part of the life of any corporate environment. Arctic Cat will do just fine without me, they are a strong company and will go on to release many good products. They are a legend in this industry, releasing many technological firsts and will continue to do so. Arctic Cat, it has been an honor to be part of the team, to work by you and with you. Thank you for a great career."

/Bret Rasmussen



JOHAN ERIKSSON BYTER MÄRKE

Team Oktan och Arctic Cat har nöjet att välkomna Johan in i familjen där han kommer stortrivas. Johan Eriksson behöver inte någon närmare presentation. Han har en meritlista längre än sin kroppslängd och körde förra året hem en 4:e plats i VM och samma valör i Stadiocross SM. Han kör kommande vinter på en Arctic Cat 600 SX och det blir klassen Pro-Open för hela slanten! Herr Eriksson styr under namnet Team Oktan Arctic Cat Sweden.



Telefonen på styret

Då telefonen numer även används som GPS kan man nu montera den på fyrhjulingens styre. Det är Kala AB som lanserar ännu en praktisk nyhet i MobX- serien. Denna gång handlar det om en väska som gör det möjligt att skydda och säkert placera en Smartphone/Iphone på ATV-, cykel- eller motorcykelstyret. Den vattenskyddade och stötsäkra väskan har en genomskinlig framsida som dessutom möjliggör en enkel åtkomst till display och knappar utan att behöva ta ur telefonen. Mer information hittar du på www.kala.se där priset ligger på 295 kronor.

KALIBRERA DIN ALKOTESTARE



Du känner väl till den nya alkohollagen som trädde i kraft per 1/1-2012. Om du har 0,2 eller mer i utandningsluften så återkallas nu körkortet i ett år jämfört med tidigare 3 månader, en rejäl skärpning mot tidigare regler. Se till att kalibrera din alkotestare inför vintern! Drägers alkotestare ska till exempel kalibreras minst en gång per år. Det är viktigt att man kalibrerar alkotestaren årligen för bibehållen mätnoggrannhet. I displayen visas det datum då alkotestaren senast bör kalibreras, var noggrann med att kalibrering utförs innan det angivna datumet.

På www.drager.se hittar du alla återförsäljare som säljer och kalibrerar Drägers produkter.



Vettigt bromshandtag

Hos Arctic Cat hittar vi denna "SNO PRO BRAKE LEVER" som finns i både svart och silver. Det som är speciellt är att den är böjd för att följa styrets form. Formen gör att man kommer åt bromsen lättare även när man burkar hårt. Passar alla 2012-2013 F, XF, M och Sno Pro 600

SPY SnowX

SPY har till i år ett gäng tuffa goggles med ventilation i både glas och bågar på flera modeller. Andra bra egenskaper hos vissa modeller är den extra stora skumgummitätningen för bästa passform samt nasskydd i ABS-plast. Dubbelt glas tätat med 3M-packning och antifogskydd på insidan. Dessutom ingår ofta ett extra glas. Priserna ligger hos SPY mellan 500-900 kronor beroende på modell. Mer information finns på www.spyoptic.com eller hos närmaste återförsäljare.



Chris Brown Riding Clinics



Whistler, British Columbia bjuder svenskar på en oförglömlig upplevelse.

Text: Dan Johansson

Foto: Chris Brown (där inte annat anges)

Vi är två grabbar som sedan dom första skoterfilmerna med körning i flera meter djup lössnö trånat och tänkt att detta måste upplevas. Redan för 4 år sedan sa vi att nu åker vi, men husbyggen och diverse andra förhinder bromsade oss. Men nu var tiden inne, ekonomin var ordnad och viljan var bestämd.

Vi började spåna vart vi skulle åka, det vi var säkra på att det var Kanada BC som gällde för att där fanns enligt våra efterforskningar lössnögaranti och att det även skulle finnas bra skidåkning. Tanken var att vi skulle vara i BC i 14 dagar tillsammans med våra kvin-

nor som då skulle ägna sig åt skidåkning och shopping. Vi kollade runt på nätet men hade svårt att bestämma oss, för vi ville verkligen ha riktigt bra kvalité på körningen. En kväll hittade Jocke en kille i Whistler vid namn Chris Brown. Vi kollade upp honom på Youtube och det såg väldigt bra ut, sagt och gjort, vi bokade via ridewithchrisbrown.com och började längta.

Avresan

Det var äntligen dags för avresa, vi åkte över poLEN till Vancouver och kom fram till Chris och Liz i Whistler en lördag kväll rejält trötta efter den långa resan.

Foto: Mikael Bernsston

Chris var sen då han var ute med ett gäng handikappade och körde, det hade väl strulat lite med skotrarna så vi började installera oss under tiden. Nu var det inget problem då Liz välkomnade oss på bästa sätt, fixade med lite käk och fick oss att känna oss som hemma direkt. Vi somnade gott den kvällen och vaknade väldigt tidigt redan vid halv fem på grund av jetlaggen, vi fixade oss käk och satte oss för att vänta på att dom andra skulle vakna. När Chris tillslut vaknat hälsade vi på varandra och han berättade om sin gårdag där det hade strulat då två skotrar (båda turbo Nytro) stannat, så han kom hem rätt sent.

Vi käkade en till frukost och gick sedan ner till garaget för att börja felsöka dom strulande skotrarna, men vi gick bet den gången. Det var helt klart något el-fel, vilket sedan skulle visa sig vara så enkelt som att nödstopparna hade fastnat nere inne i knappen. Vi tog istället en RMK 800 och en standard Nytro och Chris lånade KJ's gamla M7:a. Vi lastade och körde bilen i tio minuter innan vi började köra upp på berget där det hade kommit ungefär en halvmeter nysnö.

Vi samlades och Chris visade var vi skulle köra, i och med det var det bara att sätta fart. Vi kom väl ungefär trettio meter innan vi satt fast, snacka om snö! Det var helt sjukt, vi tog oss loss och körde fast igen, det var som att vi aldrig kört skoter förr och Chris fick sig många goda skratt.

Efter kanske en timme började vi få lite flyt, fyfan vad kul men jobbigt. Trots väldigt mycket träning på crossbanan och i skidspåren så var det en pärs. När vädret klarnade upp tog vi oss högre upp, det var precis som man sett på film, men vi var ju där så det var helt magiskt. Vi lekte på och körde fast, Chris fotade och filmade samtidigt som han gav oss tips och råd hur vi skulle köra. Det var en helt annan körning än hemma och vi kände oss som nybörjare trots att vi kört skoter i tjugofem år.

Trötta och helt lyriska av våran första upplevelse av BC's lössnö åkte vi till Chris och Liz för att kaka en som vanligt utsök mältid gjord av Liz.

En meter nysnö

Vi tog en öl och gick ner till garaget för att fixa turbo Nytron, sen blev det en skön natts sömn till ungefär fem på morgonen följt av en väntan på att Chris skulle vakna vid åtta. Vi käkade en rejäl frukost och surrade lite innan vi gick ner i garaget för att kolla igenom skotrarna. Tjejrna åkte till skidbacken tidigt med Liz då det hade kommit ett rejält dump



Foto: Dave Best

Vi åkte mest på cirka 1000 meter och upp till cirka 1700 eftersom det var dålig sikt, men de högsta topparna kring Whistler är över 2000 meter.



Foto: Maser

Förutom sin lodge håller Chris 6-8 riding/avalanche clinics i norra Amerika. Då han fått många förfrågningar från Skandinavien håller han just nu på att ta fram priser för veckopacket.

Fakta Chris Brown Riding Clinics:

- The lodge har plats för 6 gäster. (Är ni fler hör med Chris)
- Liz och Chris umgås med gästerna även kvällstid.
- Det ingår frukost, lunch och middag. Middagen kan bestå av älg, rådjur, lax och hälleflundra.
- Det finns bekvämligheter som badtunna, träningsrum och storbilds-tv.
- Skotrarna som finns är Yamaha turbo Nytro, Polaris PRO 800 och Arctic Cat Sno Pro 800.
- Området man kör i ligger 5-15 minuter från stugan och innefattar Old Growth trädskning, djupsnö, glaciärer allt kryddat med naturliga hopp och dropp.

Guidning/Utbildning

Under skoterturerna lär Chris ut lavinsäkerhet/medvetenhet. Han har själv 150 timmars lavinutbildning och undrevisar för Canadian Avalanche Association. Förutom att han mixar in lavinsäkerheten i turerna så lär han ut hur man ska köra, både bland träden och i pudret och allt annat man vill lära sig.

Utrustningen

Saker som ingår är säkerhetsutrustning, TOBE outerwear, HMK ryggsäckar och handskar. Det enda man behöver ta med sig över är personliga saker och den utrustning man absolut vill ha med sig. Mer information om detta finns också på hemsidan.

Priser (just nu):

Ny Turbo-skoter \$375/dag, Ny 800 \$325/dag

Boende \$150/natt helpension

Guidning/Utbildning \$350/dag

Grupper om 4-6 personer:

Ny Turbo-skoter \$350/dag, Ny 800 \$300/dag

Boende \$150/natt helpension

Guidning/Utbildning \$300/dag

För mer information surfa in på www.ridewithchrisbrown.com



En turbo är till stor hjälp på den här höjden och med så här mycket puder.



Förra året fick man 20 meter snö i det området som Chris åker!



Med hjälp av Chris lyckades till och med jag få till det.



Efter ett tag blir man till och med glad efter en fastkörning.

Det var det bästa jag varit med om vad gäller fritidsspyssel och då har jag ändå hittat på en hel del i mitt liv!



Hjälper det om jag fotar?

på cirka sjuttio centimeter! Vi lastade och for för att tanka, samt köpte med oss mackor, dricka och chokladkakor.

Nu åkte vi med bilen cirka femton minuter åt andra hållet. Det var nästan en meter nysnö i skoterspåret och vi blev förblindade så att till och med Chris hade problem att ta sig fram. Man såg nästan ingenting på dom öppna ytorna, men efter lite svordomar och en hel del svett så kom vi upp ovanför ett ganska glest parti med stor skog och brant lutning. Nu skulle vi åka skogskörning! Vi kände oss lite osäkert fram med hjälp av guidning från Chris och efter ett tag så började vi få kläm på grejjen och jaklar vad kul det var. I 1,5 meter lössnö gled vi fram mellan träden i brant nerförsbacke och det gjorde vi hela dagen.

Chris hittade hela tiden nya ställen med nya utmaningar åt oss. Lika trötta och ännu mera nöjda kom vi till ett dukat bord där tjejerna berättade om turen med Liz i Whistlers backar, den bästa lössnöåkningen dom upplevt. Vi hade ännu en trevlig kväll med berättelser om händelser från dagens eskapader.

Mätta på puder

Eftersom det var mulet, blåste och snöade varje dag så blev det mest skogskörning vilket var väldigt kul och omväxlande. Detta mycket tack vare Chris kännedom om området vi var i. På några ställen hade han bara åkt skidor förut så det blev en hel del äventyr med många fastkörningar och väldigt många svett-droppar, otroligt kull! Vi körde sex dagar i sträck sen orkade vi inte mera, till och med Chris var så trött att han behövde lite ledigt. Han hade hade väl jobbat i princip hela vintern så det var nog välförtjänt och berodde nog inte bara på oss.

Det enda vi skulle ha velat uppleva var en klar dag med hopp och dropp, men det är ju inte så många dagar med sol i BC. Fördelen med molnen är ju i och för sig att det kommer mycket med snö. Jo, sista dagen vi var där kom solen, men då var vi i skidbacken och Chris hade åkt till Revelstoke. Vi bodde hos Chris och Liz i sex nätter och det var otroligt bra, vi kände oss som hemma direkt med god mat samt mycket trevligt sällskap. Chris gjorde körningen till den överlägset bästa vi upplevt och vi kan inte tacka dom nog.

Vi kommer att återvända! 🌟

/ Dan, Annica, Jocke och Elin



I 1,5 meter lössnö gled vi fram mellan träden en hel dag.



Vart har du gjort av skotern?



En händelserik resa med många roliga minnen där vi bland annat fick träffa och köra med en del av Slednecks-grabbarna.

Fakta Whistler:

Temperaturen över ett år är riktigt varierande då man i snitt har 11 dagar med temperaturer över 30°C och 24 dagar där det är under -10°C.

I snitt kommer det 11,91 meter snö per år.

Whistler ligger längs British Columbia Highway 99, även känd som "Sea-to-Sky highway", ungefär 58 km norr om Squamish, och 125 km från Vancouver.

Den fasta befolkningen består av nästan 10 000 personer, plus att man har en stor mängd säsongsarbetare. Varje år kommer det över två miljoner besökare, mestadels skidåkare.

Under vinter-OS 2010 gick många av grenarna i just Whistler.

Närmaste flygplats är Vancouver International Airport (YVR) vilken ligger 2,5 timmars bilresa från Whistler. Från flygplatsen kan man även ta sig till Whistler med buss, limousine eller helikopter.

Country: Kanada
Province: British Columbia
Region: Sea to Sky Country
Regional District: Squamish-Lillooet
Settled: 1914 by Myrtle and Alex Philip
Area:
• Totalt 240.40 km²
Höjd: 670 m
Befolkning(2011):
• Totalt 9 824
Tidszon: PST (UTC-8)
Web: Whistler.ca



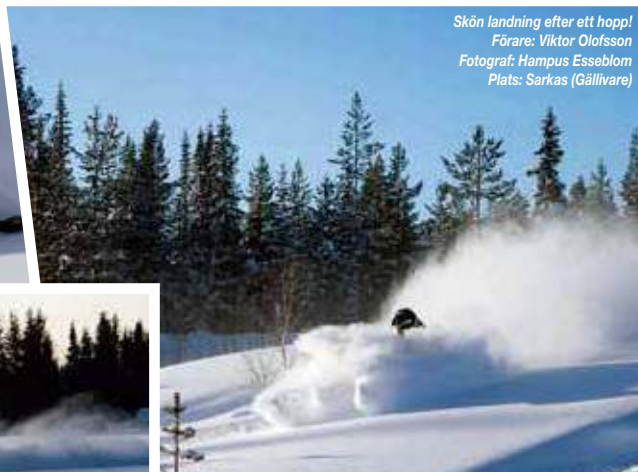
Förare: Peter
Fotograf: Martin K
Plats: Jormvattnet



Finns de inge snö får man köra på vattnet!
Förare: Robert Lundgren
Fotograf: Alexander Lundgren
Plats: Gäddede



Skön landning efter ett hopp!
Förare: Viktor Olofsson
Fotograf: Hampus Esseblom
Plats: Sarkas (Gällivare)



Sollig dag i februari full med lössnökörning och fastsittningar!
Förare: Filip Olofsson
Fotograf: Emil Thyni
Plats: Tjautjasjaure



Dragon i motljus.
Förare: Ralf
Fotograf: Oscar
Plats: Stugan



Vikingen kan också!
Förare: Emil Markström
Fotograf: Johan Bergstet
Plats: Korsträsk (Älvsbyn)



Nyskuren å fin!
Fotograf: Jimmie
Plats: Backsjön (Junsele)

Hoppar lite vid Norrlandsflyg.
Förare: Viktor Olofsson
Fotograf: Fredrik Lundberg
Plats: Gällivare



Tyckte remmen börjat gå för långt (10mil) så jag slet ut den på detta fina sätt.
Förare: Mr.Robust
Fotograf: C.Lindblom
Plats: Års'n

KNIVSKARP PRECISION

ski-doo



För den aktiva föraren som gillar tajta kurvtagningar med maximal kontroll är den otroligt reaktionsnabba MX Z den optimala ledskotern.



X-TEAM WINTER JACKET - RACE EDITION
En snygg och bekväm jacka för racinginspirerad körning på leden.



MX Z™ X™ 800R E-TEC

Knivskarp precision och maximal kontroll tack vare bl.a. den nya rMotion-fjädringen som har branschens mest progressiva kraft-rörelseförhållande och längsta fjädringsväg. Plus MX Z X nya REV-XS body style med mångfasetterade former och fasade sidopaneler som förbättrar manövreringen och förhöjer utseendet.



brp.com
ski-doo.se

© 2012 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP) ® TM och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag.



Fat Daddy singelpipa
till Arctic Cat 800HO 2010-2013, +9hp

6995:-



Priser från:

1500:-

Variatorkit

Arctic Cat 800 2010-2013, Rotax 600/800E-tec.



Gilla oss på Facebook.
facebook.com/oktanab.se

Såklart har vi presentkort!

OKTAN

BROSLARVÄGEN 19B TORVALLA
063-805 50 • info@oktanab.se
ÖPPETTIDER VARDAGAR 8-18, LÖRDAGAR 10-14



SPEEDWERX
STRAIGHT-UP HORSEPOWER
Oktan Swedish distributör

Powercommander 5
Arctic Cat 800 2010-2013

3495:-

Kolvsats

Arctic cat 600sx/xc 2009-2012. Kompl med cylindertfötpackning. OBS originaldelar!

2150:-



Speedwerx slutburk
Samma ljudnivå som original -5kg

2995:-

SUZUKI

ARCTIC CAT

LYNX

can-am
THE ULTIMATE RIDE™



www.oktanab.se

VETERANSKOTRAR PÅ CCW

Dragracing på en 121 meter lång och 16 meter bred bana med veteranskotrar.

Av: Stefan Sund



Med tunga moln hängandes över travbanan i Rättvik var man som förare inställd på en lerig tillställning. Men vädergudarna ångrade sig och var med på noterna då inte en droppe föll på dom gamla klenoderna som skulle ut på grönbete. Med tanke på att det var mitt i sommaren och underlaget inte gav någon kylning var startfältet mycket imponerande. På plats fanns det allt från rena originalskotrar av varierande årsmodell till riktiga racemaskiner, både kopior och av äkta vara. Den som glömt hörselkåporna hemma gjorde bäst i att stoppa lämpliga fingrar i öronen, då dessa skotrar inte följer några som helst regler vad det gäller buller. Raka rör helt enkelt!

Klasser

Skotrarna var indelade i 7 olika klasser, där man haft Burkcupens klasser som förebild.

Enstånka, ej nyare än 1985

Lilla Standard, upp till 1985

Stora Standard, upp till 1985

Retro Veteran upp till 1975

Stora Fläkt Mod 1976-85

Stora Racer 1 & 2 upp till 1985

Klassindelningen fungerade mycket bra och alla kunde hitta något som passade, bara skotern var äldre än 1985. De gjorde även att dom flesta race i elimineringen blev riktigt jämna och spännande att följa.

Som enväldig tävlingsledare och speaker hade man hämtat ner en rutinerad herre i form av Marino, grundaren till Burkcupen. Han ordnade upp dagen så att allt flöt på riktigt bra både för den tusenhövdade publiken och dom cirka 30 tävlande. Ett riktigt trevligt evenemang som vi får hoppas blir en återkommande punkt under Classic Car Week. 🌟



Film från
veterandragracingen



Den lokala talangen Kim Haag hade med sig både en Rusch R11 -71 med wankelmotor och sin Yamaha SRX 440 från -79.



En gräsklipparmotor ger fördelar som att vara lättstartad på sommaren, nackdelarna är att det inte går så fort, vilket kan vara en fördel.



Så här ser en orörd Ockelbo-racer ut, både förare och skoter.





Bo hade nog inte riktigt fått till sommarinställningarna på sin Arctic Cat Z då vi vet att den har ännu mer att ge.



Far mot son, även om Stefan hade bättre reaktioner räckte det inte mot rutinen hos Bosse och hans motor.



När Lars Åkesson startade sin Rajd 5238 från -72 reste sig bland annat håret på armarna av ljudet från trippeln.



I Stora Racer tog sig Joakim Börjes och hans Rusch R11 från 1969 ända till finalen!



Likt en jordfräs plöjde Ruschen nedför dom 121 metrarna.



Ockelbopojkarna från Borlänge var naturligtvis på plats och närmast kameran ser vi tävlingens största pipor, Per fick dock inget pris för just detta.

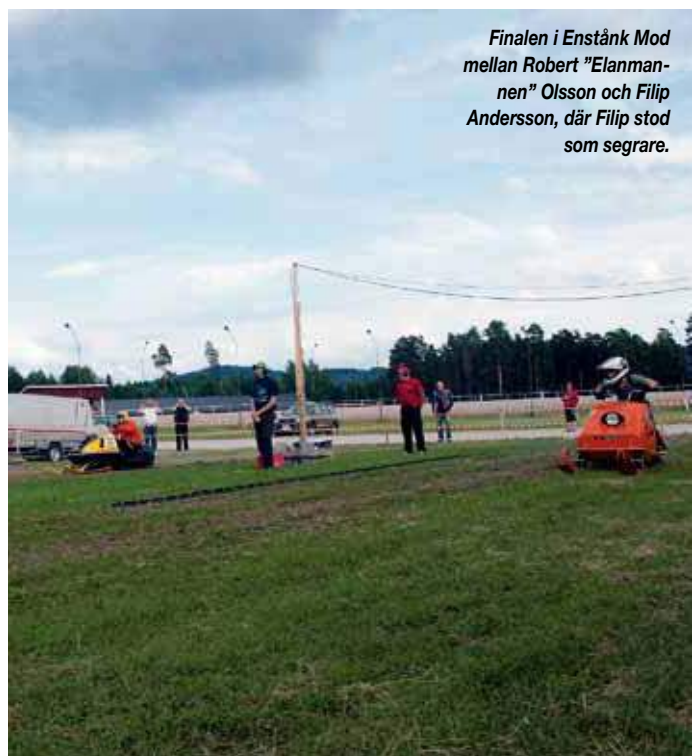


Då Magnus Grahn åkt ända från Umeå var det skönt att se att även hans Yamaha GPX 638 -75 tillslut vaknade ur sommarvaln.



Här fick jag själv och Blirren bita i det sura gräset efter att Michael Nygard på sin Pantera gjort en fantomstart i finalen.

Även som starter hade man satt ett proffs i form av Daniel Sixtensson från Dala-Järna, vilket behövdes i vissa fall.



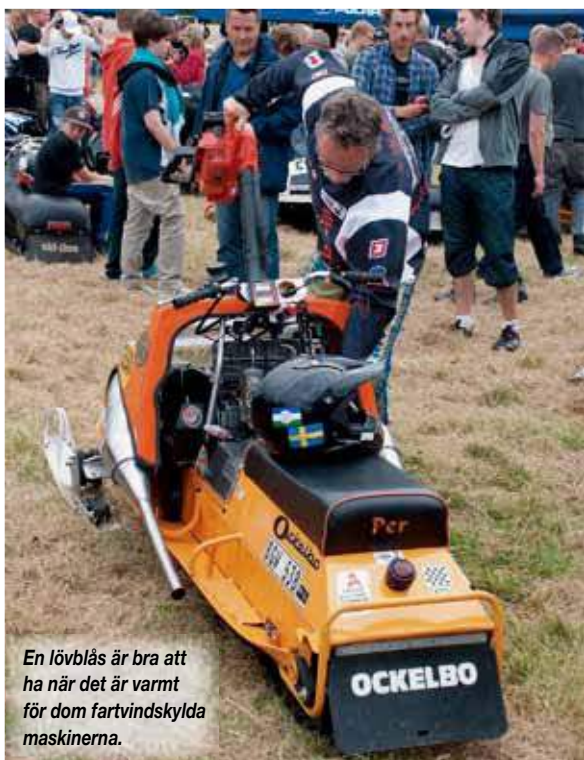
Finalen i Enstånk Mod mellan Robert "Elanmannen" Olsson och Filip Andersson, där Filip stod som segrare.



Här står Stefan Jönssons
mycket fina Arctic Cat Sno-
Pro -76 tävlandes i Stora
Racer 2.



I dom två värsta klasserna, Retro Veteran (ovan) och Stora Racer (nedan), kom man
upp i hastigheter på över hundra knyck! Segrare i Retro blev Nilsåke Nilsson före
Per Persson och Bosse Nilsson. I Racer kom Magnus Grahn före Joakim Börjes,
med initiativtagaren till tävlingen Hans Emerén på en tredjeplats.



En lövblås är bra att
ha när det är varmt
för dom fartvindskylda
maskinerna.

Resultat:

Enstänka Mod -85

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| 1 Filip Andersson | Ockelbo 380 -72 |
| 2 Robert Olsson | Ski-Doo tnt 340 -71 |
| 3 Lars-Erik Andersson | Sno-Tric sc-3 -72 |

- | | |
|--------|--------------------|
| Värmdö | Ruschmannen Racing |
| Orsa | Ruschmannen Racing |
| Värmdö | Ruschmannen Racing |

Lilla Standard -85

- | | |
|--------------------|----------------------|
| 1 Erik Jonsson | Ski-Doo |
| 2 Pontus Jonsson | Yamaha STX 340 -75 |
| 3 Niclas Stenström | Rusch R11 wankel -71 |

- | | |
|-----------|---------------------------|
| Ockelbo | Team Ockelbo Gummiservice |
| Östersund | |
| Rättvik | |

Stora Standard

- | | |
|----------------------|----------------------------------|
| 1 Michael Nygard | Arctic Cat Pantera -79 |
| 2 Stefan Sund | Ski-Doo Blizzard 5500 -80 |
| 3 Sten Floresjö | Lynx 535 |

- | | |
|-------------|---------------|
| Boda kyrkby | |
| Orsa | |
| Dala floda | Mossel racers |

Retro Veteran -75

- | | |
|-------------------|--------------------------|
| 1 Nilsåke Nilsson | Ski Doo Blizzard 645 -72 |
| 2 Per Persson | Ockelbo 380-74 |
| 3 Bosse Nilsson | Ockelbo 380 1973 |

- | | |
|-----------|-----------------------------------|
| Östersund | |
| Mockfjärd | BOP |
| Borlänge | Ockelbo Pojkar Team Haralds Båtar |

Stora Fläkt Mod

- | | |
|-----------------|-------------------|
| 1 Gustaf Humble | Yamaha EX 540 -78 |
|-----------------|-------------------|

- | | |
|-----------|--|
| Östersund | |
|-----------|--|

Stora Racer 1

- | | |
|-----------------|----------------|
| 1 Joakim Börjes | Rusch R11 1969 |
|-----------------|----------------|

- | | |
|---------|------------|
| Rättvik | SHC Racing |
|---------|------------|

Stora Racer 2 -85

- | | |
|-----------------|-----------------------------|
| 1 Magnus Grahn | Yamaha GPX 638 -75 |
| 2 Joakim Börjes | Rusch R11 1969 |
| 3 Hans Emerén | Mercury Sno Twister 440 -76 |

- | | |
|----------|--------------------|
| Umeå | Team Snopro Sweden |
| Rättvik | SHC Racing |
| Vikarbyn | |

RIDE WITH CHRIS BROWN IN WHISTLER BC

SMALL GROUP SIZES
BOONDOCKING & AVALANCHE TRAINING
SNOWMOBILE LODGE 5 MIN FROM WHISTLER VILLAGE
NORTH AMERICA'S TOP BACKCOUNTRY SNOWMOBILE DESTINATION
WORLD FAMOUS LOCATIONS AS SEEN IN SLEDNECKS, 509 FILMS AND MORE.

ANNUAL SNOWFALL: 20M

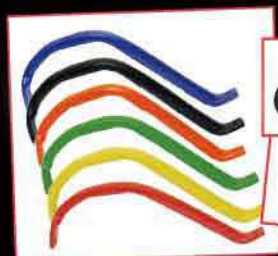
RIDEWITHCHRISBROWN.COM



JUBILEUMSPRIS!



POWDER PRO™ SKI



SLP POWDER PRO

Skidan som ger dej den maximala körglädjen. Färgdesigna ditt eget par. Valfria färger på skida och krok.

Competition fästplattor och styrstål med 75° 100mm cormant-stål.



Dealer
of the year
2013



2 995:- /par

FRAKTFRITT

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



Med rätt utrustning och kunnande minskar riskerna.

Av: Kalle "KJ" Johansson

Laviner blir en allt mer förekommande vardag för många skoteråkare då dagens maskiner kan ta en till allt brantare terräng i jakten på orörd pudersnö. Det finns numera mycket bra utrustning som man kan använda om olyckan skulle vara framme, men kunskap är ändå det bästa skyddet mot att hamna i en lavin. Så mycket som 90% av alla laviner med snöskotrar in-

blandade är utlösta av offret eller någon i offrets grupp.

En av dom värsta

Jag har själv vistats med skoter bland fjällen i närmare 20 år och hunnit se några riktigt otäcka laviner och känner till många hemska olyckor. En av dom värsta lavinerna som jag själv utlöst var 2007 i lilla Klimpfjäll. Jag hade just spen-

derat min första vinter i Kanada och fått riktigt bra lavinkunskap där och hade kört hela vintern med lavinutrustning.

Då jag kom hem till Sverige igen och skulle fira påsk i Klimpfjäll så blev jag påmind om att ingen annan här hemma hade transceivers och lavinsond, så min utrustning blev också den kvar i stugan. Jag har ju kört här så många år och aldrig har det hänt något förr tänkte man väl och begav sig ut.

Vi var och lekte i en brant dal jag och Anders "Flanders" Eriksson då jag såg ett litet dropp jag skulle försöka ta mig

upp till. Det var en brant ränna som gick upp bredvid droppet men den var för brant för att jag skulle ta mig upp i den färska snön som drivit in från kalfjället ovanför. Istället försökte jag skråa in från sidan ovanför några mindre klippor för att kunna ta mig förbi rännan och till droppet. Jag tog mig inte högt nog så när jag kom fram till rännan bestämde jag mig för att köra nerför den istället.

En sak hade jag iallafall lärt mig i Kanada och det var att hålla utkik bakåt när man kör utför, om det börjar rasa efter en. När jag vänder mig om såg jag att

Det är ett respektingivande landskap där det finns mycket att se upp för överallt, det gäller att hålla reda på vart man kan och inte kan vara.

Foto: Vera Janssen



Lavinsäkerhet

hela sidan släppte där jag korsat backen och en bred lavin kommer efter mig! Pulsen började stiga och adrenalinet pumpade. Som tur var såg jag den i tid och kunde bara svänga åt sidan för att snabbt komma i säkerhet. Anders som stod och tittade på säkert avstånd såg hela händelseförloppet och vi var båda glada över att vi klarat oss från att hamna i snömassorna som var betonghårda bara efter någon minut.

Nu i efterhand inser jag att det var ett ganska glasklart ställe som vi borde ha undvikit. "Brant konvex backe i nordlig

riktning med drevsnö i". Våldigt lockande men inte värt att riskera livet för.

En bjässe

I Kanada har jag sett några dagar gamla laviner som dragit ner och krossat metergrova träd som tändstickor och med snöklumpar stora som hus. En gång körde vi in till ett område några dagar efter att det snöat rejält och vi kunde tidigt se spår av en stor lavin som dragit ner från sluttningen. Det var snö långt upp i träden på andra sidan den branta dalen och stora mängder snömassor hade fyllt

igen mitten med säkert 10 meters djup. Längre in hade den krossat isarna på några mindre sjöar och gått nästan över en flera hundra meter bred sjö. Lavinen var säkert en kilometer bred och man hade inte velat vara i närheten då den kom farande.

När detta skedde hade lavinrisken varit extrem några dagar efter snöfallet, så vi hade varit hemma trots att det varit strålande väder. Väntan var ändå värd det för vi hade fortfarande kanonsnö dessutom hade snön haft lite tid på sig att binda ihop. Jag har endast utlöst min-

dre laviner där med ett tunt lager drivsnö i så jag har varit beredd på att det skulle kunna släppa och vi har haft flera åkare på plats som varit beredda att rycka in om något skulle hända.

Jag har haft en väldigt tur att redan från början fått köra med folk som har lång erfarenhet av laviner och lärt mig otroligt mycket från dom. Vi övar regelbundet med våra transceivers och kollar dessa varje dag innan vi beger oss ut så att dom fungerar. En kul grej man kan göra efter att man kommit tillbaka från en härlig dag är att gömma några öl till-



Med stor simdyna på fjället är risken att bli begravnad i laviner minimal. (Den kan även förvaras ihoppackad i ryggsäcken och blåsas upp blixtnabbt vid behov med ett ryck i handtaget fram på ryggsäcken...)



sammans med en transceiver ute i snön som alla får hjälpa till att leta efter och gräva fram.

Hur undviker man laviner:

Det första man bör göra innan man ger sig ut är att kolla sin lokala lavinrapport för att se hur stabilt snötäcket är. (SMHI, Fjällsäkerhetsrådet) Där får man en bra överblick hur det generellt kommer vara, men det finns en mängd faktorer som kan påverka hur stabilt det kommer att vara just den dagen dit du ska. Temperaturförändringar, nederbörd, vädersträck och vind är viktiga faktorer att räkna in innan man ger sig ut. Där det ena dagen var stabilt behöver det inte vara säkert nästa dag. Håll utkik på terrängen runt-

omkring och observera vart det gått laviner tidigare, kom ihåg hur slutningen såg ut och i vilket vädersträck den låg.

Det behöver inte vara särskilt brant för att en lavin ska kunna uppstå och det behöver inte heller vara en stor backe för att man ska kunna bli begravnad. Att gräva ut en vertikal pelare cirka 30x30 centimeter i snön är bästa sättet för att se hur snölagren ser ut och hur stabilt det är i just den slutningen. Den metoden funkar ju rätt bra om man åker snowboard eller skidor i en slutning, men på en skoter kör man ju i en mängd olika backar i varierande vädersträck och man vill ju inte stanna och gräva en djup grop i varje slutning. Det är ändå bra att öva på att gräva en grop någon

gång nu och då för att se hur snölagren förändras och vart det är säkrast att åka.

För att kunna gräva ut en pelare i snön behövs en spade och en såg med cirka 30 centimeter långt blad. Man börjar med att gräva fram en lodrät vägg i slutningen. Sedan sågar man 2 jack vertikalt in från väggen lite smalare än vad sågen är lång så man senare kan såga lös baksidan och frilägga pelaren från baksidan. Efter att man har sågat vertikalt får man försiktigt skotta bort snön från sidorna för att slutligen såga lös pelaren på baksidan. Försiktigt lägger man spaden på den lösa pelaren och klappar försiktigt till den rakt uppifrån. Nu kan man se om det sätter sig längre ner i pelaren eller om det bara är på ytan snön

komprimeras. Händer det inget första gången får man klappa till den hårdare och hårdare och noga studera vad som händer. Om man ser att pelaren lätt separerar och glider iväg på ett snölager så vet man att snön är väldigt instabil i slutningen. Om man får slå rätt hårt och pelaren sätter sig lite men inte separerar och glider så är snölagret ganska stabilt. Man kan även känna på dom olika lagren medan man gräver och med lite erfarenhet kan man känna om det finns instabila lager i snön.

Scenarion:

Du är ute med polarna på kalfjället och ska köra utför en rullande konvex brant backe som ni dagen innan körde utför.



Tyler Blair visar "gott" exempel på hur man lätt undviker konvexa sluttningar genom att flyga över dom istället för att köra där snölagret är som svagast...



Här har Chris grävt fram en lodrät vägg i en sluttning för att visa och studera hur snön är uppbyggd genom att gräva fram en pelare och ta prover på en snökarta från olika lager i snön.



Foto: www.ridewithchrisbrown.com

Här får deltagarna söka reda på en transceiver som är gömd i snön med hjälp av sin transceivers, lavinsond och spade. Mycket dyrbar tid kan sparas om man vet hur man ska söka och gräva om olyckan skulle vara framme. Det gäller att man tränar ofta så att man vet hur utrustningen fungerar och man inte drabbas av panik när det väl gäller. På rasterna som kan bli rätt långa så visar Chris runt er på grymma ställen och visar gärna lite teknisk åkning och ger användbara tips.

Under natten har det snöat och blåst så snö har blåst in och lagt sig i den branta backen. Ni kör alla i en klunga då den snötyngda backen plötsligt släpper.

Alla dras med i lavinen och en del blir helt begravnade medan du har en BCA Airbag-rygsäck så du hålls upp vid ytan och kan snabbt börja söka efter offer. Du tar genast fram din TRANSCEIVER och slår om den till SÖK.

En arm sticker upp ur snön så du gräver snabbt fram huvudet på offer nummer 1 så han kan andas och hjälper sedan honom lös så att ni kan fortsätta söka efter dom övriga. Offer nummer 1 hade tur som hade en arm utanför snön då han inte hade en transceiver på sig. Du går upp i backen en bit då någon kan

vara högre upp än du och offer nummer 1. Du börjar sökningen med att gå i ett zig-zag mönster utför backen inte längre än 20 meter mellan spåren då sökradien är begränsad. Under tiden kan Offer nummer 1 sätta ihop sin spade och lavinsond för att börja söka med sonden. Snabbt lokaliserar du offer nummer 2 och 3 som har transceivers på sig och offer nummer 1 kan börja gräva fram dom.

Det har nu gått cirka 5 minuter och chansen för att hitta offer nummer 4 levande som ännu är begravnad och saknar transceiver är 80%. Ni har alla hamnat rätt nära varandra och inte så djupt under snön så det går fort att gräva fram offer nummer 2 och 3.

Sökandet efter offer nummer 4 görs bäst genom att börja i centrum av vart alla offer blivit funna och börja söka med sonden i ett spiralmönster ut ifrån den punkten.

Offer nummer 4 har tur och hittas snabbt, inte långt från där dom andra blev begravnade.

Utan sina kompisar med lavinutrustning och träning på att söka efter offer i en lavin hade han gått mot en säker död, även fast hans huvud bara var 20 centimeter från ytan. Efter 20 minuter är chansen att hittas levande 35% och efter 35 minuter är chansen nere på endast 8% så att hinna få ut Fjällräddningen i tid är minimala.

Man bör dock ringa och rapportera in

olyckan till Fjällräddningen och kalla på hjälp om inte alla kan hittas, men man ska inte lita på att dom kan komma ut och gräva fram alla i tid.

Det är ALLAS ansvar att man har rätt utrustning och kunskap för att vistas i fjällen.

Lärdom av detta: Kolla lavinrapporten innan ni beger er ut. Undvik lavinfarlig terräng och färdas endast en åt gången om ni absolut måste passera lavinfarlig terräng, på det sättet blir endast en begravnad och övriga kan söka istället för att alla ska dras med. Ha rätt utrustning, kunskap och se efter varandra. En lavin-kurs speciellt för skoteråkare är riktigt bra att ta då den går in i detalj hur man kan se och undvika laviner och hur man

ska söka samt vilken utrustning som ska användas.

Scenario 2:

Det har snöat rejält dom senaste dagarna och du vaknar tidigt på morgonen. Alla polare är bakis och dom vill inte åka ut ännu, men du tog det lugnt igår och vill ut och surfa i pudret.

Du säger åt dom vart du tänkt åka och ber dom komma så snart som möjligt. Ivrigt åker du ut till några myrar med några mindre backar med fina hängdrivor på. Du tar det rätt lugnt då du är själv och inte vill köra fast i onödan, men du åker upp för att vända på rullen i en av hängdrivorna. Snön under drivan är riktigt lös så du kör nästan fast då du försöker vända och faller av skotern. Du faller ner på rygg i det djupa spåret efter skotern den lilla hängdrivan släpper och faller ovanpå dig. Lämna slutet öppet på detta scenario, men du kan ha tur och få lös en arm för att kunna få bort lite snö så du kan andas och senare hittas frusen men levande av dina kompisar. Det kan även sluta riktigt illa, dina polare kommer inte ihåg vart du åkt och du tinar fram till våren och hittas av en skidåkare.

Lärdom av detta: Kör aldrig ensam och meddela vart ni åker.

Utrustning: Transceiver, lavinsond, spade, förstahjälpen-kit, kommunikationsutrustning (telefon, radio eller satellittelefon) och sist men inte minst sunt förnuft.

Vad gör man om kompisen hamnar i en lavin:

Ser man någon hamna i en lavin ska man försöka följa honom med blicken och hålla koll på vart man sett honom sist då detta är en viktig referenspunkt när man ska börja söka. Ta dig nu försiktigt till platsen där du senast såg honom, då du inte vill att mer snö kommer ner. Börja söka därifrån och gå i ett zig-zag mönster nerför sluttningen med din transceiver omslagen till SÖK.

Se till så att alla som är med och söker också slår om sina transceivers till sök så ni inte hittar varandra istället för den som är begravd under snön. När du fått in en signal så följer du den tills du kommer till det lägsta numret, (Spot X). Därifrån går du ner på snön och finsöker upp och ner, höger och vänster till du får fram det lägsta numret.

Där börjar du söka med lavinsonden för att se exakt var och hur djupt offret ligger, lämna kvar sonden i snön som referenspunkt. Om offret ligger begravd 1 meter under snön så ska du gå nerför sluttningen 1,5 meter för att lättare



Foto: www.ridewithchrisbrown.com

Med ett förstöringsglas studeras snökristallerna på snökartan för att bättre förstå hur lagret är uppbyggt och hur bra det binder ihop.



Foto: www.ridewithchrisbrown.com

Med Chris Brown på www.Ridewithchrisbrown.com kan man gå en lavinkurs och lära sig grunderna om lavinsäkerhet både praktiskt och teoretiskt i riktigt grym natur. Här är det lite teori i tråkig klassrums miljö..



Foto: Vera Janssen

Måste bevisa för Tyler att Gubb 1100:n visst kan flyga längre än hans 800.

kunna skotta bort all snö. GRÄV och gräv snabbt för du har inte mycket tid på dig. Byt av varandra om ni är flera och hjälp till att skotta bort snön åt den som är först. Fria luftvägarna först och gräv sedan fram resten.

Vad gör man om man själv hamnar i en lavin:

Hamnar du i en lavin så kommer du att få kämpa för livet för att hålla dig vid ytan. Försök att simma och sprattla då det hjälper dig att hålla dig vid ytan och det gör det lättare att se vart du befinner dig för dom som ska söka efter dig senare. Har du en lavinryggsäck så blåser du upp den genom att rycka i handtaget. Den hjälper till att hålla dig vid ytan likt en stor flytväst. Skulle du hamna under snön så försök att skapa en liten luftficka genom att låsa armarna framför ansiktet.

Vilken utrustning bör man ha med sig:

Du ska alltid ha spade och lavinsond i ryggsäcken. Lavinsändaren ska du ha på dig så nära kroppen som möjligt. Andra grejor som kan vara bra att ha med i skotern är förstahjälpen-kit, värmefilt, såg och lite verktyg. Jag brukar ta ur lite skum ur dynan och göra fack för att kunna ha allt där. ✨



Foto: www.ridewithchrisbrown.com

På en snökarta kontrolleras snökristallerna ur ett lager i snön.



Clownen har dynan full med bra att ha saker som såg, förstahjälpen-kit, extra rem och verktygs-kit. Allt samlat i smidiga fack utskurna i skummet under dynan.

Utförsäljning kvarvarande 12-or!

Ring eller kom in till oss!

59 Yeti 550 -12
med 1+1-dyna + box!

Ord: 100,900,-

KAMPANJ: 88,900,-

LYNX



600 Pro RMK 163"-12
Rush 600-12
Touring 550 IQ LXT-12
Shift 600-12
Shift 550 136"-11

**Kalix butik
& Webshop!**

Skoterkläder OUTLET!

Utg.modeller

-25% -50% -75%

FRI FRAKT över 1000,-

MXZ-X-RS 600 E-1ec
MXZ-X-RS 600 E-1ec
Renegade X1200 4-1ec
Renegade 8C X800R E-1ec
Renegade Adv 600 E-1ec 1+1
Grand Tour 1220 4-1ec
Grand Tour 600 Ace

ski-doo



Kalix Maskiner

HUGO JACOBSSON AB

Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66 Öppet: M-F 9-17 Torsdag 9-19

www.kalixmaskiner.se

SÄSONGSSTART!

Vi har det du behöver!



Tillbehör & Reservdelar
Snöskoter & ATV



POLARIS

**Ockelbo
GUMMI
SERVICE**



Tel: 0297-42100

Butiken öppen: Vardagar 7.00-17.00

We feel the way you ride.

SNOGEAR®



Clothing
Collection
2013



www.snogear.se



VAD GÖR JAG EGENTLIGEN?

Kan det bli mycket bättre än att leva av sin hobby?

Av: Mikael Berntsson

De senaste fyra åren, det blir nu det femte, har jag en 32-årig tonåring från Hamnerdal, Jämtland två till fyra månader per år arbetat med att göra det bästa jag vet. Att köra snöskoter!

Det låter väldigt bra och allt som oftast när du befinner dig i många meter djupsnö är det också väldigt bra! När det är djupt på riktigt, och då menar jag när topparna på 5m höga träd knappt syns, har jag kommit underfund med att skoteråkning - en då lite är som att gå på lina!

Det finns helt enkelt ingen botten och ingenting att stödja skidorna på. Du lutar för att svänga men lutar du

dig bara aningen för mycket faller du omkull med skoter och allt!

Tyvärr så tenderar andra saker med det här livet också att bli en svajig balansgång på en ack så slak lina.

Vad är det då jag egentligen gör? Allt började för många år sedan, innan Youtube fanns, när jag och brorsan filmade varandra hemma i skogarna runt om i Jämtland. Vi gjorde små filmer till TOBE som vi precis startat och la upp dem på hemsidan jag byggt. Kanske inga mästerverk sett såhär i backspegeln, men jäklar vad tittare vi hade! Jorm -03, Yellow Submarine och allt vad vi döpte dem till. Digitalkamerorna hade bara funnits några år och ADSL, wmv, divx hade pre-

cis gjort det möjligt att lägga upp filmer på nätet. Streaming var fortfarande en utopi och serverutrymme kostade bokstavligen en förmögenhet. Men trots en del tveksamma alster filmade vi också mycket bra grejer, på vårt eget svenska vis. En del av det letade sig på olika vägar in till skoterfilmer som Alticity och 2-StrokeColdSmoke, och det var där nästa kapitel började i min karriär som snöskoterfilmare. Efter att ha bidragit med material som frilansfilmare under några år fick jag till slut mailet som jag och säkert många andra drömt om;

Kan du komma över till Kanada och filma en månad? Bil, skoter och flygbiljetter är ordnade.

Hell yeah!

Var väl ungefär vad jag svarade. Svårt att svara något annat egentligen.

Jag sålde allt jag ägde och investerade i en kamera som för tiden bröt alla barriärer bildmässigt och detta till ett pris av en halv skoter. Så cool var, och är den, att många använder den professionellt än idag som sekundär kamera. Betänk att vi trots allt lever i ett tidevarv där elektronik är föråldrad redan innan du köpt den.

Det första året hade jag väldig tur med både väder och snö och jag lyckades fånga några av de klipp jag än idag håller som mina absoluta favoriter.

Medaljens baksida

Baksidan med att just arbeta med en sport som snöskoteråkning är att det inte direkt handlar om några Hollywood-budgetar utan mer om konsten att vända på korvören.

Men det kanske även är en del av charmen!

Ett år behövde jag bila 15h från USA upp till Kanada för att lösa logistiken med bil och skoter. Nu räckte inte min budget riktigt till en ny stor och fet pickup som alla amerikanare kör runt i utan endast till en väldigt, (läs mycket), gammal pickup med torra sommardäck. Som tur var fanns inga regler för sommar och vinterdäck, så allt var grönt tänkte jag. Det gick också väldigt bra i tre veckor, ända tills det var dags att flyga hem igen. Biljetten hem från USA var bokad men eftersom snön låg djup hade jag inte gjort mig någon brådska att komma iväg. Kvällen innan min 15h långa bilresa till flygplatsen gled jag på mina blankslitna sulor av vägen och rakt in i en telefonstolpe. Det blev en sen natt med mycket silvertejp och en ny kylare från en bilskrot. Dagen efter, precis före avfärd låste sig dock vattenpumpen och jag tvingades åka runt i staden med skrikande kilremmar i jakt på en ny. Snart fick jag beskedet att den närmsta vattenpumpen till min gamla bil fanns 6h bort, i Calgary. Många timmar föränsad och med vetskapen om jag nu helt säkert skulle missa flyget hem satte jag mig av någon anledning i bilen igen och startade. Tro det eller ej, men på något magiskt vis fungerade vattenpumpen igen! Saker verkar alltid lösa sig.

De närmsta 15h stängde jag aldrig av bilen igen utan körde non-stop ner till USA och checkade in 20 minuter innan gaten stängde. Den rostiga pickupen med skotern på flaket lämnade jag ute på korttidsparkeringen. Då kändes det tröttsamt, men nu efteråt är det ett ganska kul minne.

Actionsport:

I fyra år har jag alltså i perioder arbetat med att filma snöskotrar.

Ett väldigt löst och ledigt jobb måste jag säga där en stor del av tiden går åt till att vänta på bra väder. British Columbia har t.ex. inte tiotals meter pudersnö för att det är soligt hela tiden. Tvärtom, det snöar VÄLDIGT ofta. De år när vädret varit som värst har vi ibland upplevt två soldagar på fyra veckor. Nu tycker jag snöskoteråkning egentligen handlar om precis detta. Att köra snöskoter i dåligt väder med markdrev, snöfall och dålig sikt är verkligheten för de allra flesta av oss. Personligen gillar jag skarpt de filmer som fångar denna verklighet av snöstorm, fastkörningar, strapatser och det slit vi skoteråkare utsätter oss för, helt enkelt för att det är det som det egentligen handlar om. Allt



Livet innehåller många vägval. Vägen jag valde gav mig bland annat möjligheten att filma snöskoteråkning på Svalbard. Foto: Mikael Berntsson



I Sverige växte mitt intresse fram för snöskoter så självklart delar Sverige förstaplatsen om bäst skoteråkning i världen. På bilden: Mikael Berntsson och Anders Olsson Foto: Jerry Fredriksson



Till slut handlar det trots allt om att kunna svara sig själv på frågan:
Vad vill jag göra egentligen?
På bilden: Mikael Berntsson tillsammans med Geoff Kyle efter en härlig dag i Kanada.
Foto: Mikael Berntsson

stök runt omkring inför den där enda perfekta dagen.

Nackdelen för mig som filmare är att det är så oerhört ineffektivt och tar lång tid att fånga på film. Vi måste hålla till i skogen bland träd för att få referenser och jag behöver också hålla ett kort avstånd mellan mig och åkaren eftersom att snöfallet mellan kameran och skotern naturligtvis ökar med avståndet och därmed också minskar sikten. Allt detta gör att åkaren exponeras mycket kort tid och att vi båda nästan konstant förflyttar oss eller väntar på att den andre ska komma i position. Tråkigt och tidskrävande men vackert som en mid-sommarnatt när det är klart!

Men nu klagar jag inte, jag får ändå åka oförsäkrat mycket skoter och det ångrar jag inte en sekund!

Platser:

Eftersom jag älskar att resa och uppleva nya platser har det varit väldigt givande att få se alla olika länder och platser som folk kör snöskoter på.

British Columbia i Kanada, Alaska, Italien, Andorra är några.

Den djupa snön i BC håller jag som delad etta med Alaska, som är en lekplats Gud ömt formade åt oss skoteråkare. Förresten delar Andorra förstaplatsen eftersom det var här jag första gången förstod att det fanns snöskoteråkning även nere i Sydeuropa. Sen vill jag nog även lägga till Alperna i Italien för alla underbara personer som tog emot oss med öppen famn.

Och jag kan ju inte låta Sverige komma på andra plats! Det är ju här mitt stora intresse för snöskoteråkning först föddes och det är här de polare jag delar fjällbjörkarna med bor! Fjällbjörkarnas existens har för övrigt den sista tiden fått ett högre existensvärde då de faktiskt utgör rätt knepiga hinder, och vem gillar inte utmaningar? Sverige har faktiskt en av de bättre terrängerna för skogsåknningar i världen, bara du ser till att uppleva den på rätt sätt.

Summa summarum delar all snöskoteråkning på alla platser i hela världen

alltså första plats så länge man har polare att dela upplevelsen med. Men det är jättekul även om man bara är själv också. All snöskoteråkning är bäst för att göra det enkelt..

Framtiden:

Jag kom in i actionsportsfilmandet precis när det började gå utför med branschen. Distributionen via nätet tog över allt mer, både laglig och olaglig sådan. Information ska vara fri som det hette och det blev nästan omöjligt att ta betalt för den typ av produkt jag arbetat med. De stora budgetarnas tid är förbi och den som vill slå sig fram som filmare i den här branschen får vara beredd på att jobba stenhårt för att överleva. Jag har dock haft turen att komma i kontakt med rätt personer under mina resor. För två år sedan fick jag möjligheten att delta i produktionen för en av de stora snöskotertillverkarnas många reklamfilmer för det nästkommande årets nyheter. Det här var ett väldigt stort steg för mig och samtidigt väldigt utvecklande.

Jag arbetar nu andra året för samma uppdragsgivare och det är verkligen ett helt annat slags arbete än de filmer jag arbetat med fram tills nu.

Dessa produktioner innebär tyvärr mycket mindre skoteråkning än när vi filmar en vanlig snöskoterfilm. Istället för att mötas upp varje morgon på parkeringen och ta dagen som den kommer handlar det nu om planering, manus och redigeringsarbete. Att filma hela produktlinjen för en tillverkare som min uppdragsgivare handlar totalt om 2 månaders arbete. Själva filmarbetet tar ca två veckor medan planering och redigering upptar den resterande tiden.

Sett ur ett strikt skoteråkningsperspektiv är min utveckling mot mindre tid bakom styret en smula oroande. Men för mig personligen och med mitt intresse för film har detta ändå varit och är en stor utmaning som gett mig mycket tillfredsställelse och erfarenhet.

Till slut handlar det trots allt om att kunna svara sig själv på frågan:

Vad vill jag göra egentligen? ✨

POLARIS Åsarna Skoterservice



- Servar och reparerar alla märken
- Tillbehör
- Reservdelar

Snöskoter & Fyrhjulingar
Släpvagnar Snöslungor

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

REKO Trailer EXPLORER



MidTrailer AB

www.midtrailer.se

www.streetnstrip.se

En dröm besannas
BESEGRA DE KANADENSISKA KLIPPIGA BERGEN



HÄR SNÖAR DET 15-20 METER ÄRLIGEN!
REVELSTOKE

- 4-stjärnigt skoterområde
- Rum och stugor i lyxklass
- Kanadas bästa lössnöområde
- 1-6 dagars "all included" skoterresor
- 2013 års Ski-doo maskiner
- Uthyrning, guider, utrustning och mycket mer

Great Canadian Snowmobile Tours
Revelstoke, B.C. Canada

+0012508379594

www.glacierhouse.com www.snowmobilerevelstoke.com

NYTT & begagnat!
Skoter & ATV



Haralds
Haralds
BÅTAR AB

BESÖK SVERIGES STÖRSTA POLARISHANDLARE?

WWW.HARALDSBATAR.SE

Hugo Hedströms väg 12, 781 72 Borlänge Tel: 0243-130 19

MONSTER
Widetrack, högkammarmatta, turbo!
"WE FLEX"

Juha → Mats

widetrack FS

**VÄLKOMMEN TILL MORA FÖR
ATT TITTA OCH KÖRA!**

www.polarismora.se
Telefon: 0250-10026 info@polarismora.se

POLARIS Billet

MADE IN SWEDEN

NAViS
MASKIN & MARIN

Auktoriserad försäljning/verkstad i Luleå för:
ARCTIC CAT **SUZUKI** **CFMOTO**
Skoter & ATV Marin



Vi finns på Ålgatan 10 (bakom Laitis)
Telefon: 0920-222 111
www.navismaskin.se

www.terrangmaskiner.se



ski-doo **Tiki** **Treiler**

TERRÄNGMASKINER
TEL 060-12 20 05 SUNDSVALL

SKOTER Butiken WWW.SKOTERBUTIKEN.SE **BENGTS**
CYKEL o MOTOR WWW.BENGTCYKELOMOTOR.SE

Rätt maskin, kläder och tillbehör till rätt pris!
Två välfyllda butiker, två verkstäder och en webshop

Skoterbutiken 0241-793950
Bengts cykel o motor 0243-237080

• Prenumerationer **otlasjetshop.se**
• Kläder

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

ANNONSERA!
VILL DU NÅ UT TILL
SNÖSKOTERFOLKET I SVERIGE?
HAR DU KOMMIT TILL RÄTT STÄLLE..
RING 0250-20533, 0250-22887

www.hanseriksson.se



Hans Eriksson AB
0581-310 95
hanseriksson.se

AVESTA-VAGNEN **MOOSE** **FMF** **Garage24** **can-am** **KIT Klam**
KYMCO **POLARIS** **WARN** **Duells** **PARTS EUROPE** **LYNX**

ATV & TERRÄNG MAGAZINET



Allt om fyrhjulingar!
I din butik NU!

THH TX-26 STORM
EL VISIR & DUBBEL VISIR
FINNS SOM TILLBEHÖR




www.tbq1.se **FACE MASK** **REK PRIS: 1795:-**

VARIATORKIT!
www.SpeedTech.se

SPEED TECH SE
RELEASE THE ADRENALINE
070-3810440

motor & fritid
lunäsdalen



YAMAHA
0684-294 50 | www.motorfritid.com | info@motorfritid.se

HIGHMARK & SAFETY UTBILDNING

Bild & bildtext: André Sundström

I nummer fyra av SnowRider förra året kunde man vinna en Highmark & safety utbildning hos Wesslans i Saxnäs. Den som vann var André Sundström från Arvidsjaur!

I priset ingick en unik säkerhetsutbildning med teori och praktik. Det var inte som i skolan där man bara får sitta i klassrummet utan bestod också av grym körning i fjällmiljö tillsammans med områdets erfarna guider.

Förutom detta vann han även två stycken middagsbufféer, tillgång till bastu och badtunna samt boende två nätter inklusive frukost och lunchpaket. Ett normalt program för utbildningen och det vinnaren André fick vara med om ser ut som följer.

Program Dag 1

KI 16.00–18.00

Länsstyrelsen finns på plats för att informera om vad som gäller kring terrängkörningslagen i fjällområden och varför förbudsområdena finns. Även Fjällräddningen finns här för att berätta om sin uppgift på fjället och om hur de arbetar. Samerna kommer att informera om varför dom stänger av de-

lar av fjällen samt lite tips om vad man ska göra när man möter en massa renar. KI 18.00–19.00

Gemensam middagsbuffé.

KI 19.00–22.00 Lavinutbildning Teoretisk lavinutbildning enligt SLAO's utbildningsplan Lavin 0, efter genomförd utbildning erhåller du ett utbildningsintyg från SLAO. Du får även en rejäl praktisk genomgång av den säkerhetsutrustning som är bra att ha med ut på fjället. Vi går även igenom grunderna ordentligt för hur du ska agera i lavinfarligt område och hur man agerar om olyckan skulle vara framme. På campen erbjuder vi även lavinpaket till försäljning som innehåller transceiver, sond och spade till ett bra pris.

KI 22.00

Efter kvällspasset är det dags att sussa för att vara utvilade och laddade inför nästa dags aktiviteter.

Dag 2

KI 08.00–09.00

Frukost. Här snickrar vi även lunchpaket för att ta med oss ut på fjället (ta med egen termos och smörgåslåda).

KI 10.00



Den lyckliga vinnaren André Sundström från Arvidsjaur.

The fun begins! Nu sätter vi oss på skotrarna för att bli guidade av en av de lokala förmågorna ut på fjället. Den här tiden på året kan vi förhoppningsvis möta det bästa puff puff puder-föret Sverige kan erbjuda. Efter ett par timmar bryter vi för att äta lunch, antingen utomhus eller i någon lämplig koja eller stuga. Vi tar också tillfället i akt att stanna och gräva schakt på en fjällslutning för att lära oss hur man bedömer lavinrisken. Givetvis går vi även igenom hur man söker med transceivers. Är det grönt lyse ska vi givetvis highmarka och trampa slutningen så gott vi kan innan vi drar vidare till nästa. När ljuset sviktar vänder vi tillbaka mot vår camp där både en varm bastu och vedeldade badtunnor väntar på oss.

KI 19.00–21.00

Gemensam middagsbuffé.

KI 21.00–01.00

After skoter-pub med skoterfilm på stor-skärm samt lite schysst musik i högtalarna.

Dag 3

KI 08.00–10.00

Frukost och summering av dagarna samt det vi lärt oss om maskinerna och säkerhetsaspekterna.

KI 10.00

Friåkning/fridag, för de som känner sig laddade finns det ett par toppar till i området att rikta huven mot.

Mer information om campen hittar du på www.wesslans.se



FÅ UT MAX AV DIN MASKIN
PÅ ETT SÄKERT SÄTT



En fastkörning kombinerades med att gräva en grop och kolla snöskikten samt användning av lavinsond, den visade på 1,9 meter snö.



Från vänster: SLAO utbildare Nils Åslund, Naturbevakare Rune Andersson och Fjällräddare Joel Hermansson



Ägarna Anna & Rolf Grönlund av Fjällgården stod för ett toppenboende och bra service.



Skoterlegenden Bret Rasmussen var på besök och höll i "Ride Rasmussen Style".

Årets kläder!

Precis som inom alla branscher går också utvecklingen av kläder framåt. Idag är så gått som alla kläder både vatten och vindtåta samt att dom andas. Själva andningen går ut på att släppa ut en del av värmen som kroppen producerar så att man inte blir svettig. Detta samtidigt som plagget inte ska släppa in något utifrån.

Dessa egenskaper gör att man kan ha förvånansvärt lite kläder på sig under sitt ställ utan att för den skull frysa häcken av sig. Det man däremot minst bör ha

är ett underställ som håller kroppen torr. Att bli blöt är den värsta fienden när man vill hålla sig varm. Flerlayersprincipen är därför det absolut bästa sättet att hålla en lagom temperatur, då man enkelt avlägsnar eller sätter på sig ett lager beroende på hur varmt eller kallt det är.

Här kommer ett urval av vad som finns att tillgå på den svenska marknaden. Även i år är det riktigt snygga kläder som allt som oftast passar lika bra till vardags som för skoteråkning.

ARCTIC CAT

Jacka Freezone

Tuff och användbar jacka med vattentätt A-tex membran med tejpade sömmar samt magnetknäppning i fronten som hindrar snön från att blåsa in. Bekväm ficka för MP3 spelare med system för trasselfri kabeldragning.

Pris: Jacka 3.295:-



Jacka & Byxa Sno Cross

Racejacka med underarm- front- och ryggventilation i nätfoder vilket låter plagget andas vid fysisk aktivitet. Vattentätt A-tex membran med tejpade sömmar. Visa din passion för dominans via raceteamens replikkläder. Byxorna har justerbara hängslen som kan tas loss om man vill ha en midjebuxa.

Pris: Jacka 3.295:-
Byxa 2.995:-



www.arcticcat.se

HAGLÖFS

Vassi Jacka & Byxa

Designat i samarbete med professionella skidåkare för maximal rörelsefrihet och funktion vid friåkning. Jackan har axel-, ärm-, höft- och huvpartier i stretchmaterial. DWR-behandlad för bättre vattenavstötande förmåga. Tejpade sömmar med Gore-Tex® micro tape och vattenresistent tvåvägsblixtlås med vindslås och hakskydd. Två ventilationsöppningar framtill med åtkomst till innerfickor. Två nedre bälgfickor med lock och en bälgficka på ärmen och en på bröstet med vattenresistent dragkedjor. Innerfickor i mesh och en ficka med blixtlås och sladdingång. Förböjda armar med kardborrjustering och bälgfunktion. Byxan delar många egenskaper med jackan och är en slitstark och lätt skalbyxa med god andningsförmåga. Byxorna kan kopplas ihop med jackan med blixtlås. Integrerade inre snöläs nertill med elastiskt silikongrepp. Micro-fleecefodrad linning som är högre i ryggen. Två laminerade bälgfickor på framsidan av låren.

Pris: Jacka 6.000:-

Byxa 4.500:-



Couloir II Q Jacka & Byxa

Softshelljacka för vintersportaktiviteter, uppdaterad med mer utrymme upptill och integrerad snökjöl. 3-lagers Gore-Tex® Soft Shell ger skydd mot vatten och vind samt värmer och andas. Längre passform, mer utrymme i axel- och övre bröstparti. DWR-behandlad för bättre vattenavstötande förmåga. Förböjda armar och ventilationsöppningar med vattenresistent blixtlås under armarna. Byxan i samma material har Micro fleecefoder i säte, lår och knän. Förstärkningar i säte, lår och knän samt linning med integrerat midjeband. Avtagbara, elastiska och justerbara hängslen och bältesöglor runt midjan. Justerbara inre snöläs nedtill.

Pris: Jacka 5.500:-
Byxa 4.000:-

www.haglofs.se



LYNX

Fairbanks Jacka & Byxor

Ett varmt fodrat ställ som passar för all typ av körning. Tejpade sömmar och logos, ventilationsfickor på rygg och under ärmarna samt snöslås i byxbenen för att skydda mot kyla och fukt. Uttagbara skydd och gott om justeringsmöjligheter. Byxorna är höga i ryggen och har flertalet fickor.

Färger: Svart
Storlekar: XS-3XL
Pris: Jacka 2.650:-
Byxa 2.290:-



Denali Jacka & Byxor

Denali passar för aggressiv och krävande körning. Med tejpad sömmar och dragkedjor, ventilationsfickor under ärmarna samt på ryggen för att skydda mot kyla och fukt. Byxorna är höga i ryggen och har avtagbara hängslen. Stället är designat med hänsyn till skyddsutrustning. Lätt fodrade byxor.

Färger: Svart-röd
Storlekar: XS-3XL
Pris: Jacka 3.190:-
Byxa 2.650:-



www.lynx.se

SNOGEAR



Snowcross SX Shell & Pants

SX-stället passar för såväl tävling som i skoterspåret. Vid design har hänsyn tagits till skyddsutrustning och kraven för tävlingskörning. SX-jackan och byxan kan kopplas ihop med blixtlås. Byxan har ett tunt foder. Detaljerna och färgsättning är utformade för att synas väl under tävling och i skoterspåret. SX-stället är utvecklad i samarbete med världsledande förare.

Färger: Flerfärgad
Storlekar: XS-3XL
Pris: Jacka 2.790:-
Byxa 2.460:-

Drop Jacka & Byxor

Drop passar för Freeride-föraren och fungerar lika bra att bära på stan som vid skoterkörning. Drop är ett lätt ställ med 80g foder, tejpad sömmar och vattentäta dragkedjor. Jackan har en vattentät imfri bröstficka för mobiltelefon och kamera. Byxorna har hög rygg, justerbar midja och avtagbara hängslen.

Färger: Svart-gul
Storlekar: XXS-3XL
Pris: Jacka 1.890:-
Byxa 1.690:-



www.snogear.se

SKI-DOO

Ladies X-Team Jacket & Highpants

En varm damjacka med fin passform. Alla sömmar och logos är tejpad för att skydda mot kyla och fukt. Ventilationsfickor på ryggen och under ärmarna samt snöslås i midjan. Innerfickor för MP3 och mobiltelefon. Byxan är fodrad och varm med förstärkta innerben och hellånga sidoblixtlås.

Färger: Svart-gul
Storlekar: XS-2XL
Pris: Jacka 2.890:-
Byxa 2.390:-



MCode Jacka & Byxor

Den perfekta jackan för Freeride-föraren med uttagbart foder för varierade temperaturer. Förseglade sömmar och avtagbart snöslås i midjan på jackan och byxan för att skydda mot kyla och fukt. 2-vägs dragkedja och innerfickor för MP3 och mobiltelefon på jackan. Byxan är lätt fodrad och har ventilationsfickor på låren samt hellånga sidoblixtlås och multifickor fram- och baktill.

Färger: Jacka, orange och byxa, svart eller orange
Storlekar: XS-3XL
Pris: Jacka 2.890:-
Byxa 2.390:-



www.ski-doo.se

TRESPASS

Hartford

Trespass har flera jackor som passar skoteråkning och vintersport. Förutom Hartford finns också Bound, Pisano och Parker. Alla är dom vattentäta med tejpät andasmembran. Varmfodrade och snölås i midjan. Ventilationsdragkedjor under ärmarna. Avtagbar huva. Storlekar: S-XXL
Pris: 895:-



Ramirez & Martine

Herrjackan går under namnet Ramirez medan dammodellen heter Martine. Superlätt förstärkningsjacka med fyllning 80% dun, 20% fjäder. Vattenavvisande, fast huva. Packpåse medföljer.
Färg / Storlek herr: Black och Twilight blue.
S-XXL
Färg / Storlek dam: Black och Wine red S-XXL
Pris: 795:-

www.idfixteko.se



HALVARSSONS

Halifax 2

Byxa med Dryway+® funktionsmembran, isolerande material i stuss och knän samt förstärkning vid ankel. Den är sammankopplingsbar med jackan. Snölås i midja och i benslut samt reglerbar vidd i benslut. Avtagbara hängslen.
Storlekar: XS-2XL
Pris: Byxa 2.195:-



Januari

3 i 1 jacka, inner och ytterjacka kan användas separat. Dryway+® funktionsmembran. Urtagbar quiltad innerjacka med avtagbar huva och integrerad ansiktsmask. Snölås i midja och stormcuff med tumgrepp. Sammankopplingsbar med byxan.
Rek pris 3 295:-
Storlekar: Dam S-2XL
Pris: Jacka 3.295:-



Joinville

3 i 1 jacka, inner och ytter jacka kan användas separat. Dryway+® funktionsmembran. Urtagbar quiltad innerjacka. Försedd med ventilationsöppningar samt avtagbar huva med integrerad ansiktsmask. Snölås i midja och stormcuff med tumgrepp. Sammankopplingsbar med byxan. Reglerbar ärmvidd, huva och nederkant.
Storlekar: XS-2XL
Pris: Jacka 3.295:-

www.jofama.se

CASTLE X

Surge Slider Jacka & Byxa

Det nya superstället för svettiga pudersurfare och snabba grabbar på leden. Skallstall med supermjukt tyg och dubbla laminerade membran med den senaste teknologin.

Pris: Jacka 2.795:-

Byxa 2.595:-



Caliber Billy Bob & Factor Byxa:

Värstingstället från Castle X med dubbla membran både i jacka och byxor.

Supermjukt tyg med massor av fickor för både det ena och andra! Urtagbart foder i både jacka och byxa för att passa både fiskare, därar som åker skoter i -40 och med upplöskat foder passar stället perfekt för pudersurfaren.

Pris: Jacka 3.290:-

Byxa 2.990:-

www.castlesales.com

Mono Suit

Med en overall så är det slutsnacket! Känslan är en blandning av genans, av samma sort som galonisar och bävernylon kan ge och barnslig glädje över att obehindrat kunna plaska runt i snön likt ett barn som överdoserat på socker strax för läggdags. När du väl provar en själv kommer du förstå vad vi menar.

Det nya membranet Dermizax är känt för de flesta friluftsmänniskor och ger overallen en oöverträffad andningsförmåga och en vattentätthet på hela 20000mm. Alla sömmar är naturligtvis heltejpad och utsatta ställen som knän och insidan av benen är förstärkta med Kevlar.

Pris: 5.995:-



Enging

Även byxan Engine har det nya Dermizax membranet som klarar 20000mm vattenpelare. Alla sömmar är heltejpad och utsatta ställen är förstärkta med Kevlar.

Pris: 3.995:-

Proval

Den stora nyheten i årets TOBE jacka är materialet Dermizax.

Det nya membranet ger jackan en oöverträffad andningsförmåga och en vattentätthet på hela 20000mm.

Alla sömmar är naturligtvis heltejpad.

Pris: 3.995:-



TOBE 2.0

GARAGE24



Snow People legend

Set 3-del
Tillverkad i 100% poly.
Oxford PU-coating och
600D förstärkningar samt
reflexer. Jackan har 2/3
skärning och löstagbar
huva. Innerjackan är
urtagbar vilket ger tre olika
möjligheter att variera
jackan.
Färger: Svart
Storlekar: S-XXL
Pris: 1.995:-



Verbier Sport II

Set 3-del
Gjord i Base Cordura med
600D förstärkningar samt
reflexer. Jackan har 2/3
skärning och löstagbar huva.
Jacka Sport II har snötäta
dragkedjor.
Färger: Svart-Röd
Storlekar: S-XXL
Pris: 1.995:-

www.garage24.se

HMK



Hustler Byxa

Tekniska, hållbara byxor med mjukt
skalmaterial som är konstruerade för att
följa med i varje rörelse, vilket ger den
ultimata komforten.
Den är vatten och vindtät samt andas.
Ventilation på lären, laminerad soft shell
material, magnetiska ficklocksknappar
för cargo fickorna.
Färger: Svart, Plaid, Electric Blue, Blaze
Orange
Storlekar: XS-XXXL
Pris: 2.399:-



RUKKA



Vigor Jacka & Byxa

Gore-Tex® Performance 2 lagers Shell material i stretch som gör plagget
mycket smidigt och elastisk, helt vatten och vindtät. 3 i 1 plagg genom
att innerjackan i dun är löstagbar och kan användas separat för vardagligt
bruk liksom ytterjackan även sommartid. Cordura förstärkningar, magnet-
förlutningar och fina ventilationer.
Färger: Grafitgrå/svart
Storlekar: 46-66
Pris: Jacka 4.998:-
Byxa 3.998:-



Goethe Jacka & Byxa

Gore-Tex® Performance Shell 2-lags material med slitstarka Cordura-
detaljer, 200g termofoder, varmt ställ för touring, löstagbar huva.
Långa 2-vägs dragkedjor. Byxbaken och knäna är försedda med Rukka
Aircushion.
Storlekar: 46-64
Pris: Jacka 4.198:-
Byxa 3.298:-

www.rukka.com

FXR



Vapour Jacka Herr

Vattentät jacka i 300D Cordura
med snölås, trippla sömmar och 4
invändiga fickor samt 3 års garanti.
Pris: Jacka 3.290:-



Cold cross Dam

Vattentätt starkt yttertyg
i nylon med Reissa-
membran. Urtagbart
innerfoder och snölås.
Finns i fyra olika färger.
Färger: 4 olika
Pris: Jacka 2.390:-

www.fxrracing.com



Hustler Jacka

Byggt med funktionalitet och stil. Teknisk, hållbar jacka av mjukt skalmaterial konstruerat för att följa med i varje rörelse. Den är vatten och vindtät samt andas. Försedd med dubbla blixtlåsörsedda handfickor, laminerad soft shell material, dubbla bröstfickor, magnetiska ficklocksknappar och avtagbar huva. Färger: Svart, Plaid, Electric Blue, Blaze Orange. Storlek: XS-XXXL. Pris: 2.699:-

Peak 2 Byxa

En 3-i-1 byxa i hållbart soft shell material konstruerad för att följa varje rörelse. Den är vatten och vindtät samt andas. Löstagbart funktions mellanlager (byxa). Ventilation på låren, laminerad soft shell material, vattentätad dragkedja, löstagbara hängslen. Färger: Black Denim, Kelly Green/Electric Blue. Storlekar: XS-XXXL. Pris: 2.799:-

Peak 2 Jacka

En 3-i-1 jacka med levande färger, modern stil och tekniska detaljer. Plagg för den som vill synas och göra det snyggt! Den är vatten och vindtät samt andas. Löstagbart funktions mellanlager (jacka). Vattentätad dragkedja till handfickorna, ärm ficka, laminerad soft shell material, dubbla bröstfickor och avtagbar huva. Färger: Black Denim/Plaid, Black Denim/Blaze Orange, Kelly Green/Electric Blue. Storlekar: XS-XXXL. Pris: 3.099:-

www.ruco.se

POLARIS

FXR Zone Mountain skaljacka

Polaris samarbete med FXR har givit ytterligare resultat! Skaljacka med slitstarkt Cordura 300-D skal med 20.000mm/8.000g (vattentäthet/andasfunktion) och vattentäta YKK dragkedjor. Färger: Svart och svart/mönster. Storlekar: S-3XL. Pris: 3.195:-



FXR Zone Mountain skalbyxa

Skalbyxa med slitstarkt Cordura 300-D skal med 20.000mm/8.000g (vattentäthet/andasfunktion) och vattentäta YKK dragkedjor. Färger: Svart. Storlekar: S-3XL. Pris: 2995:-



Torque jacka

Tuftt mönstrad jacka med 3.000mm/3.000g (vattentäthet/andasfunktion) och 200g foder i kropp och 150g i ärmar. Färger: Blå/mönstrad, blå/svart, röd/svart. Storlekar: S-3XL. Pris: 1.995:-

Torque byxa

Byxa med 3.000mm/3.000g (vattentäthet/andasfunktion) och 170g foder och förstärkt tyg på knän och nedtill. Färger: Blå/mönstrad, svart. Storlekar: S-3XL. Pris: 1.695:-



www.polarissverige.com

ARCTIVA



Comp 7

Denna jacka är tillverkad av vattentätt material som andas. Utrustad med flera ventilationsdragkedjor. Finns även passande byxa.
Färger: Svart/Röd, Svart/Reflex, Svart/Camo, Röd/Camo, Reflex/Camo, Blå/Röd
Storlekar: S-5XL
Pris: Jacka 2.200:-
Byxa 2.200:-

MECH 5

Denna jacka är tillverkad av vattentätt material som andas och innerfodret är lösstagbart. Finns byxor som passar till.
Färger: Svart, Svart/Camo, Camo/Reflex
Storlekar S-3XL
Pris: Jacka 2.800:-
Byxa 2.800:-



www.partseurope.eu

BERGANS



Sirdal Insulated Pants

När snön vräker ner och temperaturen sjunker ser Sirdal Insulated Pants till att du ändå kan njuta av skoterturen. Byxorna finns i både herr och dam modell.
Dermizax™ NX-membranen ser till att hålla vindtätt och samtidigt andas. 4-vägs stretch ger oöverträffad rörelsefrihet och PrimaLoft® Eco materialet ger en mjuk isolering. Utrustad med Recco® chip och reflekterande logo, fast damask med krok för att fästa i skon.
Färger: Rosa, röd, svart, blå, navy blå, grå och grön
Storlekar: Herr S-XXL, dam XS-XL
Pris: Byxa 3.195:-



Lava Down parka

Detta är en extra varm dunparka för de kallaste vinterdagar. Den höga kvaliteten på dunet ger bra isolering. Jackan är vattentät, vindtät och andas genom 2-lagers Dermizax™. Jackan finns i både herr och dam modell.
Färger: Svart, olivegrön, navy blå
Storlekar: Herr S-XXL, dam XS-XL
Pris: Jacka 4.495:-

www.bergans.no

SINISALO



Battery Race Jacka & Byxa

Hållbar och lätt 450D polyester material, på framsidan är det vattentätt membran som andas, ventilationer fram och bak, löstagbara nummerplakat på ryggen. Rymlig -lätt att använda med kroppsskydd, byxor med vattentät membran och tejpade sömmar, isolerad bak och i knäna, rymlig för knäskydd, löstagbara hängslen.
Färger: Gul/svart
Storlekar: XS-XXL
Pris: Jacka 1.898:-
Byxa 1.898:-



SlideShowBob Jacka & Byxa

Vattentät 320D Nylon material som andas, tejpade sömmar, lätt 80g laminerad termofoder, ventilationer med dragkedjor, sportligt ställ för racing och freeride, löstagbar huva; lätt att använda med kroppsskydd, isolerad bak och i knäna, rymlig för knäskydd.
Färger: Jacka: gul, svart. Byxa: svart
Storlekar: XS-XXL
Pris: Jacka 1.998:-
Byxa 1.998:-

www.sinisalo.com

SCOTT



Enumclaw TP

Vatten och vindtät vinterbyxor med extra stoppning på utsatta områden som knän och bak.
Pris: Jacka 1.799:-

Comp-Two TP

Vatten och vindtät skoterbyxor med strategisk förstärkning på utsatta ställen. Utrustade med avtagbara hängslen, reflektiva detaljer, fickor och dragkedja som kopplar samman byxorna med din SCOTT Comp-Two-jacka.
Pris: Byxa 2.499:-

Howell TP

Vatten och vindtät vinterjacka med bland annat snöläs, avtagbar huva och god ventilation.
Pris: Jacka 1.999:-

Comp-Two TP

Vatten och vindtät skoterjacka med god andningsförmåga. Utrustad med snöläs, fickor, reflektiva detaljer och dragkedja som kopplar samman jackan med dina SCOTT Comp-Two-byxor.
Pris: 2.899:-
Pris: Jacka 2.899:-

www.scott-sports.se

MerinoNet underställ

Det var bättre förr.

Av: Daniel Orevi

Förra vintern använde jag ett nätstickat underställ i merinoull av märket T&P MerinoNet från ITAB. Jag var lite nyfiken på hur det skulle fungera med sina nätmaskor. Man känner ju igen konceptet med nätmaskor från den klassiska brynjan som Rolf Lassgård haft i filmer vilka beskriver 50-talet. Det är uppenbarligen ingen ny idé men jag tror inte att de hade merinoull på den tiden.

Fungerar det?

Initialt var jag lite skeptisk men jag blev direkt imponerad. Stället transporterar mycket effektivt bort fukten från kroppen och ger den torra känsla man vill ha närmast skinnet. Det värmer också så bra att jag nästan hela vintern kört med endast understället och en Tekvest under mitt Scott Shield skalställ. Endast

när det varit kallare än -10 grader har jag kompletterat med ett tunt fleeceunderställ.

Kliar ull?

Ullen kliar inte alls på något sätt, men däremot så kan det skava lite om du har någon hård kant som trycker mot skinnet. En helg testade jag ett par väldigt hårda stövlar av skotercrossmodell från Coldwave. Skaffet på stöveln pressade mot smalbenets framsida och då gnagde nätet sig igenom skinnet så det till och med började blöda lite. Det har dock inte varit några problem med mina ordinarie väl inköpta skoterstövlar.

Efter en omgång i tvättmaskinen drar tyget ihop sig rejält men det är bara att följa tvätttråden och töja ut det ordentligt. Då återgår det till ordinarie form igen och torkar snabbt.

Totalt sett ger jag understället högsta betyg. Det har uppfyllt alla mina krav även om jag ibland blivit kallad kasslern när nätet omsluter vissa kroppsdelar. ✨

Fakta

T&P MerinoNet: Tröja 398:-, Långkalsong 398:-, färg gråmelerad/svart. Storlek Unisex XS-3XL. Finns hos www.idfixteko.se

Materialfakta

Nätpartier: 80% Merinoull (18,5 micron) / 20% polyamid. Stickade partier: 90% Merinoull (18,5 micron) / 10% polyamid. Vikt ca 200 g/m². Ull från Nya Zeeland. Kan tvättas i maskin 40°C.



Understället transporterar mycket effektivt bort fukten från kroppen och ger den torra känsla man vill ha närmast skinnet.



Junior!

Knep och knåp

Kluriga frågor, (svar längst ner på sidan)

1. Vad är det som har 21 ögon men inga ben?
2. Var någonstans i världen har det brunnit mest?
3. Fru Gul bor i det gula huset.
Herr Blå bor i det blåa huset.
Fru Svart bor i det svarta huset.
Vem bor i det vita huset?
4. Vad är det som kan sitta i ett hörn men ändå åka jorden runt?
5. När du inte vet vad jag är, då finns jag.
När du vet vad jag är då finns jag inte.
Vad är jag?

**Skicka in dina
skoterteckningar
till oss på
SnowRider!**

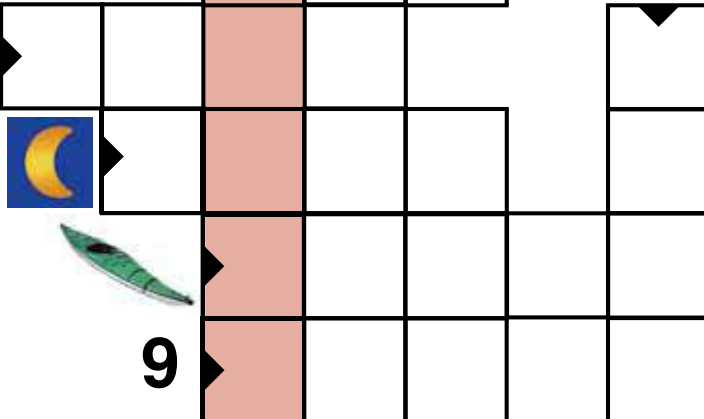
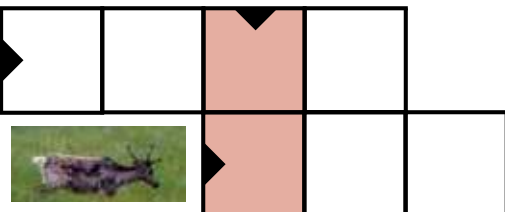


Marit Rövik 8 år Arvika



Cornelia 5 år

KORSORD NUMMER 1-2012/13



9



Rosa
på engelska



Rätta svaret på senaste
SnowRider-tävlingen var:

Knäskydd

Och här är vinnaren:

Fabian Markaberg

10 år, Luleå

Grattis!

VINN SNOWRIDER-PRYLAR!

Skicka brev till

SnowRider

Sågbacksvägen 8

79291 Mora

-eller maila in svaret till pren@snowrider.se (märk
brevet/mailet med "Juniortävlingar") tillsammans med en bild,
namn, ålder och din adress. Sista dag att skicka in svaret är:
30 september 2012

Svar: 1: ärmhngen 2 Svar: I Alascka, för där finns allaska. 3 Svar: Amerikas President. 4 Svar: Frimärket 5 Svar: En gåta

SALAB



YAMAHA

- * Försäljning
- * Reservdelar
- * Service

SP GROUP
SCOTT
Halvarssons
Klim

www.salab.nu
Sveg • 0680-718330

BÅGE/UNDERKÖRNINGSSKYDD

Nu antligen finns det en frontbåge till Polaris 2011-13

Använd din Polaris Snowcheck!



Original

Den skyddar huvu och buken från sly, grenar och springbjörkar m.m.
Monteras enkelt i befintliga hål

Tel: 0661-320 00

BK-system
Tel: 0661-22 000

- En förgiftad familj är ingen hitt, ett BK-system löser problemet ditt.

www.bksystem.se

Skoterkul till kanonpris!

Fredagstur, myrbus, ledpisk, raviner, bubbelpool, supermat, barhäng, livemusik, polare...

Boka online på skotercenter.se eller ring 0280-22370

Tor-sön
fr **1 795:-**
inkl. halvpension

 **SkoterCenter**
Ditt skoterparadis i Sälen

ASA-dämpare

till bl a ATV, SNÖSKOTER, PICKUP



Oavsett fordonstyp så anpassar ASA-Aktiv helt automatiskt dämpningen efter rådande förhållanden

Att t ex köra olastad eller lastad pick-up med ASA är nu ett rent nöje!

info@asa-suspension.com

www.asa-suspension.com

motor & fritid

unäsdalen



ARCTIC CAT®

0684-294 50 | www.motorfritid.com | info@motorfritid.se

LULEÅ

SKOTERDEMONTERING

• Nya & beg. skoterdelar till alla märken
• Original reservdelar till hela Kawasakis program.
• Servar och reparerar alla fyrhjulingsmärken på marknaden
• Originaldelar till Suzuki ATV, MC samt TGB ATV

www.luleaskoterdem.se

   Kawasaki ATV Tel: 0920-34142, 070-5734440 Öppettider, 10-00-17,30 månd- fred lunch 11,30-12,30

12V - Batteri - motorcykel - snöskoter - oavsett blir du varm - GARANTERAT!

 www.warmnsafe.eu
Warm & Safe Heated Gear
by the makers of the Heat-troller

www.varmekläder.se

0523 - 611501 - LYSEKIL

Billet

MADE IN SWEDEN

• BILLET WHEELS • FÖRLÄNGNINGSSKENOR • STYRHÖJARE



www.billetx.com

Ski-doo Blizzard

En legendarisk snöstorm.

Text: Robert Olsson

Bild: Stefan & Valcourt Race Department

Det är få skotermodeller som uppnått en ikonstatus som Ski-doo:s Blizzard och namnet har alltid varit synonymt med racing. Men faktum är att Ski-doo:s grundare J.A. Bombardier betraktade sin uppfinning som ett rent nyttofordon och det tog årtal innan fabriken fick upp ögonen för vad tävlingsverksamheten kunde ge tillbaka. Detta i form av teknisk innovation och i försäljningssiffror. Motorerna som användes i mitten av 60-talet var konstruerade för tröskverk och brandpumpar med fokus på driftsäkerhet istället för hästkrafter. Under andra halvan av 60-talet började den kanadensiska tillverkaren på allvar intressera sig för skotertävlingar och till 1968 byggdes strax över 100 tävlingsmaskiner på 600cc. De döptes till "TNT" (Track and Trail) och kunde stoltsera med den första rotaxmotorn specialkonstruerad för en Ski-doo.

Guldåldern

Skoterförsäljningen dubblerades år från år i slutet av 60-talet och antalet tillverkare väste lavinartat. För att markera sin tätposition storsatsade Ski-doo på racing inför 1970 och Bombardier, som precis köpt motortillverkaren Rotax, utvecklade fler motorer speciellt för snöskoterracing. Den nya serien kallades Blizzard och såldes endast till utvalda tävlingsförare. Det är kanske svårt att tänka sig men Blizzarderna var lika revolutionerande som REV var 2003 och det var inte bara Ski-doo som utvecklade nya lösningar.

Bara för att nämna några exempel på tillverkarnas landvinningar åren 1970-73 var aluminiumchassi, effektsystem, CDI-tändning, glidboggi, hydraulbroms, vätskekyllning, den moderna variatorn, individuell framvagn samt huvar och baljor i plast. Snacka om teknisk utveckling! Men så fanns det resurser också. I stenhård kamp med närmare 100 andra

tillverkare kunde man inte vila på gamla lagrar en enda sekund och det var denna konkurrenssituation som gav oss de beståndsdelar som är den moderna snöskotern idag.

På tävlingsbanorna var kampen var lika hård och resurserna lika stora. Förarna i Team Bombardier, bland andra svensken Bertil "Sicke" Siklund, flögs in till de nordamerikanska tävlingarna med helikopter och prissummorna var enorma även med dagens mått.

Till 1971 nåddes nära 90hk i Blizzard 797 och detta i ett chassi som påminde om Ski-doo Elan. Maskinen gick som ett skott rakt fram men kurvtagningen var det sämre med därför frontmonterades motorn till 1972 och skidorna förseddes med en ny uppfinning – coromantstål - och dessa parades med en slidmatad twinmotor som förpassade tripplarna och storkubikarna till historiens bakgård de följande 20 åren.

Ovalmaskiner

Oljekrisen 1973 satte stopp för tillverkarnas närmast obegränsade utvecklingsresurser när lågkonjunkturen lade sig som ett täcke över Nordamerika. Plötsligt fanns också en växande opinion mot motordrivna "nöjesfordon" och en rad regleringar infördes exempelvis mot buller. Ski-doo ställde in all fabriksracing och först fyra år senare, 1977, introducerades "Blizzard-X" ämnad för den nordamerikanska ovalserien "sno-pro".

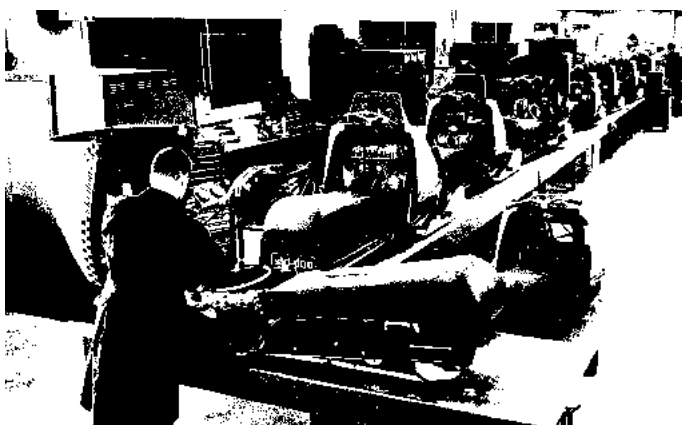
Polaris rönt stora framgångar med sin RXL säsongen 1977 och tvingade Ski-doo att kontra med ett ultralätt rör-ramschassi i Chrome-Moly till 1978 och detta förfinades ytterligare i och med 1979-års Blizzard som fick smeknamnet "Sidewinder". Här hemma i Svedala styrde isracingvärldsmästaren Anders Michanek hem SM-bucklan på en sno-pro Blizzard. Ski-doo:s chefsdesigner Rejean Beauregard hämtade inspirationen från tidens formel-1 bilar och slog 1980 till med den sk. "Spetsnosen" som kanske är den snyggaste snöskoter som byggts. Jaques Villeneuve körde den till seger vid världsmästerskapet i Eagle Ri-



Det här är den första tävlingsskoter som byggdes av Ski-Doo. Den var försedd med skotervärldens första fläktkylda twin - ett koncept som håller än idag. Företaget som tillverkade dessa motorer, som egentligen var avsedda för lantbruksmaskiner, hette Ajax och låg i Montreal Kanada. Foto: Mario Cote



1970-års Blizzard fanns från 292cc upp till 776cc. I Sverige byggdes många om till ockelbo-framvagn.



På detta löpande band, som låg längst ner i den tre våningar höga Bombardier Competition Center i Valcourt, preparerade Ski-Doo:s fabriksteam sina Blizzard för race.

ard

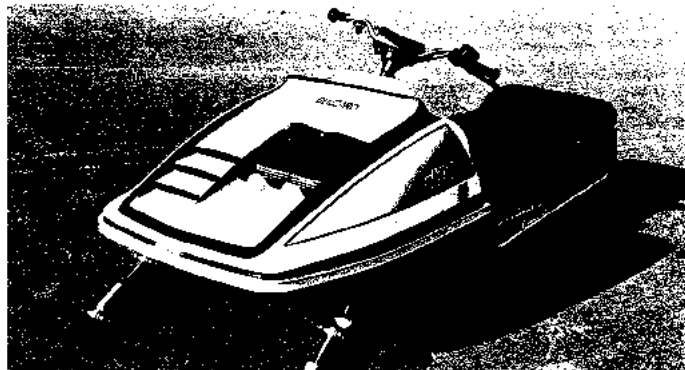
ver 1980. Spetsnosen kom att bli den sista "sno-pro" Blizzarden.

För gemene man

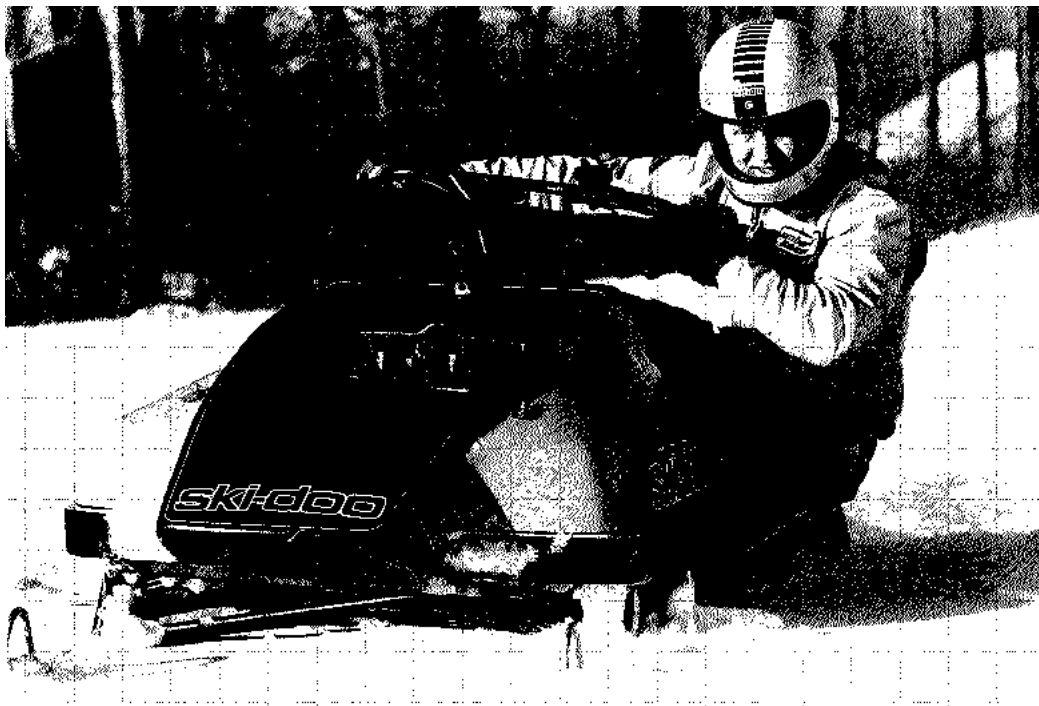
Blizzardernas grundmurade rykte för prestanda ledde till att Ski-doo döpte en serie sportkotrar till samma namn 1978-84. Bland de mest minnesvärda var med all säkerhet Blizzard 9500 – en riktig Bad Boy med fartresurser som vida översteg det bladfjädrade chassits kapacitet. Yngve Holmqvist visade att maskinen kunde prestera på crossbanan genom att vinna SM 1980. Icke heller att förglömma var lakeracern Blizzard 9700 där Ski-doo glatt annonserade "will do 100 mp/h" (160km/t) även om det säkerligen inte var att rekommendera för den som hade livet kärt.

Som en fotnot kan nämnas att namnet Blizzard återkom för några år men precis som många andra legendariska produktnamn har det tyvärr urholkats sin ursprungliga mening. Vi kan bara hoppas att Ski-doo åter tillverkar en riktig racer värdigt de snöstormar Blizzarderna en gång var. 🦔

Blizzard 1972 – första Ski-doo:n med frontmonterad motor, slidmatning, coromantstål och hydraulbroms.



1973 hade man fem olika tävlingsmodeller av Blizzard. Denna maskin gjordes 3 tum kortare för att bli ännu smidigare på banan.

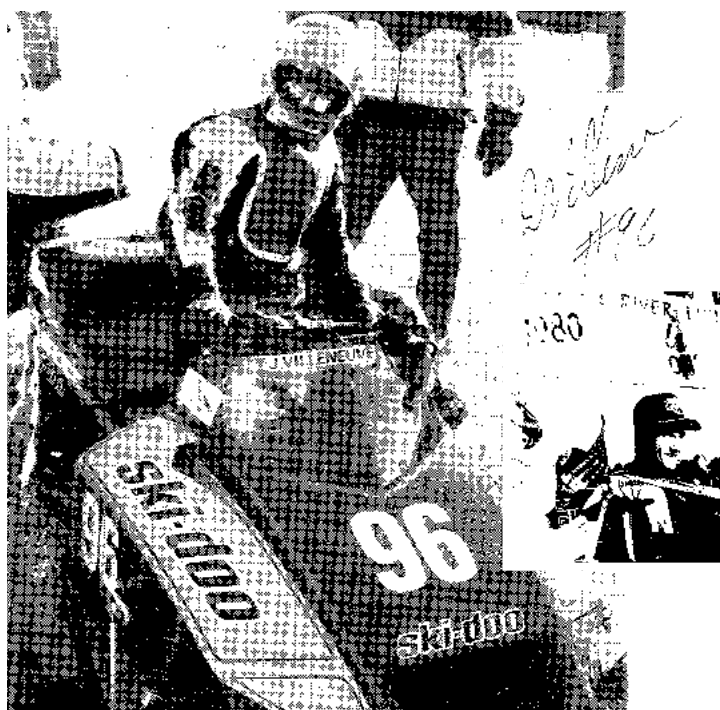


Eftersom den bladfjädrade 77:an stod sig slätt mot Polaris RXL byggdes den om till individuell framvagn. Här Ed Schubytzke på 77 1/2 Blizzard-X. Maskinen kallades "Aardvark" (myrsvinet) pga sin trubbiga form.



Designen var en spinn-off från tävlingsmaskinerna. Här ser vi en Blizzard 5500 från 1979.

Sidewinders design var hämtad direkt från Formel-1. Blizzard Super-Stock 1979.



Spetsnosen – den snyggaste någonsin? 1980 Blizzard Super Stock med föraren Jacques Villeneuve som Eagle River World Champion.



ski-doo



Linsells skoter & motor
Nytt & Begagnat Verkstad

thomas.larsson@linsellsskoteromotor.se
0680-220 23 070-314 20 66

Yamaha Sälén

- Försäljning • Uthyrning
- Förvaring • Reparation
- Service

YAMAHA

Tel: 0280 26065
www.leonarden.se

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

**SKOTER
TILLBEHÖR
VERKSTAD
ATV**



POLARIS

POLARIS

Auktoriserad verkstad



Besök oss på:
Sundbrogatan 10
(gamla biografen)

Snöskoter & ATV nytt & begagnat

HÄLLGRENS MOTOR AB
i Burträsk - tel 0914-10402

www.hallgrensmotor.se

MOTORCENTER
Durovägen 24, Gävle Tel. 026-19 74 90

ARCTIC CAT **MOTOR CENTER** **ARCTIC CAT**



Nytt & Begagnat, Skoter & Mc
Reservdelar, Tillbehör, Verkstad

www.motorcenter.org

Johnnys
Skoter & Mek
Vuollerim
0976-105 30



LYNX **ski-doo**

www.johnnysskoter.se

www.orrkvistmotor.se

ski-doo **can-am** **YAMAHA**

STORUMANS SKOTERSKROT AB
SKOTER
ORRKVIST MOTOR
YAMAHA
STORUMANS • TEL 0981-710 27
www.storumannskoterskrot.se

En av Skandinaviens största skoterdemonterare
som har funnits på marknaden i över 17 år!!

STORUMANS SKOTERSKROT AB
Tel 0981-710 27

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

www.skoterskrot.se

Allt för din snöskoter sedan 1992



MarinDemontering AB

Håll utkik! **Ny webshop 1/11-11**

www.marindemontering.se
Tel. 0920-21 19 59 Banvägen 10 Luleå

YAMAHA **can-am**



LYNX **ski-doo**

Försäljning Service Reservdelar Tillbehör

BRODERNA AB
Laisvall tel. 0961-20044
ab.broderna@arjeplog.com

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



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

www.idreskoter.com

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION



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

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

JOCKES
SKOTER & MOTOR



40
STROKE

ARCTIC CAT **ATV: SUZUKI**
ARCTIC CAT

service & reservdelar till alla märken
Heby tel. 0224-342 21
Öppet Må - Fre 08.00-17.30

Beg. Skoterdelar

**Tillbehör,
Stötdämparrenovering,
Cylinderborrning,
vevaxelrenovering mm**

WST **Demontering AB**
Öppet mån-fre 10.00-17.30
Lunch 11.30-12.30

www.vilhelmina.emarknad.se/wst
Lokalvägen 13, 912 34 Vilhelmina Telefon 0940-10051
wst.demontering.ab@spray.se

**RESERVDELAR & TILLBEHÖR
PÅ POSTORDER - SNABBT & ENKELT**



www.rinab.nu
RINAB

RINAB, Reservdelar i Norr AB, Verkmästargatan 30, 841 32 ÅNGE
Telefon: 0690-12699, Fax: 0690-12633, E-mail: info@rinab.nu

Klövssjö bensin & Service AB

LYNX **can-am**

**Försäljning
Reservdelar
Service
Uthyrning**

www.klovssjo.com/preem

Byvägen 61 Tel: 0682-213 12

**Stugor i
Tännaldalen uthyres!**

Europas bästa skoterledssystem



45 mil skoterleder i en av
Sveriges vackraste miljöer

fräkningsområde
för lekfulla

www.stromsstugor.nu
Tel nr. 8684-22250

Proffs på Släp



4P

mats danielsson
070-650 97 09

Snöskoterservice i Ljungdalen AB
Återförsäljare av Yamaha sedan 1975

- Försäljning • Uthyrning
- Service • Skoteräventyr



YAMAHA
Tel 0687-202000
070-6748166
www.ljungdalensskoter.se

Siljansnäs Maskin AB



Släpvagnar, skotersläp, båtrailers,
biltransporter... hos oss hittar du vad
du behöver för transporten.

www.siljansnasmaskin.se
Tel: 0247-23500

snow rider

**HÄR SYNS
MAN BRA!**

RING
0250-20533, 0250-22887

SNOW-RAIL
by IMEX FIBER AB system

IMEX
IMEX FIBER AB
Malung, Dalarna
Tel: 0280-12570
www.snowrail.se

SIMO - Vi kan motorrenoveringar!

Stort lager på utbytescylindrar och vevaxlar

Komplett verkstad för alla ändamål!
www.simo.nu
Tel 063-10 60 70

Utbytes cylindrar till alla märken **MOTORHUSET**
www.motorhuset.com

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

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

ATV **HONDA LYNX**

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

Servar & reparerar alla märken

• Reservdelar • Tillbehör
• Kläder • TGB- ATV
090-146162
Snö & Sjö
www.snoosjo.se

TEAM GRYTBÄCKEN RACING

Service & Reparation
Egen bromsbänk

0708-17 28 18
info@tgr.nu

POLARIS

MATSSKOG
Försäljning & service av
Polaris snöskoter och ATV.
www.matsskogochfritid.se
Info@matsskogochfritid.se Telefon: 0560-71 340

LYNX can-am

LJUNGBERGS Motor
0680-10360 / 070-2650770 Sörnervägen 12 Svog
www.ljungbergsmotor.se

LYNX skt-doo

Ockelbo Reservdelar!
• Stort urval skoter • Service-Reservdelar • Tillbehör-Kläder
TJ:s Skoter & Motor
Tel. 0645-22055

www.yngvevessonmaskin.se
Butik Tel: 0951-77345 Lager 0951-77245

ARCTIC CAT

Fullständigt Reservdels- och Tillbehörslager
samt Kläder till **ARCTIC CAT**. POSTORDER

YNGVESSON MASKIN AB
Blå Vägen 255 STORUMAN

Välkommen till
Funäsfjällens
bästa skoterhotell!

ERIKSGÅRDENS FJÄLLHOTELL
FUNÄSDALEN
eriksgarden.se

Snö koter Bolaget.se

Begagnade
skoterdelar
- Fraktfritt

Team Granaths
www.granaths.com
0250 - 59 22 10

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

Cykel & Motor Säten

skt-doo
TEL: 0225-525 80 FAX 0225-525 05
www.cykelomotor.se

SKOTER SERVICE
Tel. 0660-561 00 • O-VIK

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

ARCTIC CAT Exclusive Arctic Cat dealer
LUVA MOTOR & FRITID
4-HJULING • MOTORCYKEL • SNÖSKOTER
0278-177 71 • 070-684 84 59 • BOLLNÄS. www.luvaraming.se

Hos oss hittar du skoter-
kläder från Halvarssons
och Sinisalo. Forum snow-
mobileboots. Hjälmarna från
UFO, Suomy m m.
Samt övrig utrustning.

Halvarssons SINISALO
MotoBikers
www.motobikers.se
0243-23 99 66. Kvarngat. 1, Borlänge
Öppetider - se hemsidan.

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



PRENUMERERA!

Starta din Prenumeration idag så du inte missar något nummer



I BUTIKEN

OTLAS.JETSHOP.SE



T-SHIRT
199,-

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 vår 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 329,-

☐ JA Jag vill ha 12 nummer av tidningen för endast 629,-

Namn: _____

Adress: _____

Postnr&Ort: _____

Tel: _____

B

SVERIGE
Porto Betalt

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

OBS! PRISERNA GÄLLER ENDAST INOM SVERIGE.

Prenumerationen övergår i en bekväm tillsvidare prenumeration.

Beställningen går även att göra på otlas.jetshop.se fax: 0250-22883 eller telefon: 0250-22885

Kontakta oss för priser utanför Sverige.

TOBE
OUTERWEAR
TOBEOUTERWEAR.COM



20.000 MM

MONO OVERALL



Dermizax.

20.000mm vattenpelare
Andning 28.000g/24hrs

Duells
Riders choice

www.duells.se



motocross mc fiddy snöskoter streetwear

24mx.se

Scott Hustle SX
HYD Arcade Sky

499 kr

~~899 kr~~



-45%



Jacka Klim
Kinetic Podium

3 999 kr

Jacka Klim
Impulse Parka

2 999 kr

**KVALITETSJACKA
FRÅN KLIM**

Klim Impulse Parkan är strömlinjeformad och mångsidig, med ett flertal funktioner som håller dig torr och varm i alla lägen och som dessutom ger dig en sjsyst look.

Denna parka är uppbyggd av hållbara, vattentäta och vindtäta GORE-TEX® material som andas och ett Performance Shell skal. Med en avtagbar huva, 100 gram Thinsulate™ Isolering och innerfickor av trikå, Impulse Parka kommer att hålla dig bekväm och torr i alla möjliga väder och omständigheter.



Crosshjälm Fox V1
Rockstar Youth

999 kr

~~1499 kr~~

EN RIKTIGT BRA INTEGSHJÄLM!

Fox V1 är en mycket bra crosshjälm som med sitt låga pris inte gör någon besviken.

Fox V1 har samma form som V2:an, men enklare inredning. Dubbla ventilationskanaler och integrerad ventilation i kindkuddarna gör hjälmen svalare samt att den torkar fortare. Uttagbar och tvättbar Mesh komfort inredning.

-35%

Köp till byxor!

**Gratis tur och returfrakt
på kläder och skydd vid storleksbyte!**



24MX

MOTOCROSS | MOTORCYKEL | FIDDY | SNÖSKOTER

You ride it, we provide it. Europas största motorsportbutik.

WWW.24MX.SE

