BEGAGNATGUIDE *vad får man för 0-20.000 kr?*

www.snowrider.se Nr 1 11/12

Nummer 1 11/12 Pris: 64:- 7,30 EURO 74 NOK

snowrider

Din vägbom i nougatallén!

Peltor
På insidan

Allt om
Arctic Cat´s nya chassie

Årets kläder
Stor presentation

Hybrider 2012

Följ med på fjällräddning

CLASH OF NATIONS

Resereportage
Kolahalvön

INTERPRESS 0518-01
7 388051 806400
RETURVECKA v 44

MX Z™

DOMINERA PÅ LEDEN.

MX Z X-RS

MX Z TNT

MX Z™ X-RS™ 800R E-TEC®

Racinginspirerad ledskoter byggd för hårdkokta förare som vill ha samma egenskaper, teknologi och design som tävlingsmaskinen MX Z 600RS.

Ca.pris inkl. moms **151.900:-**

MX Z™ TNT™ 550F

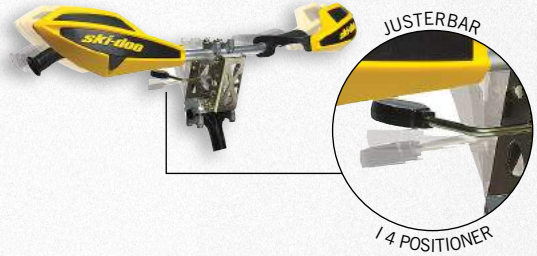
Prisvärd och mycket lyhörd ledskoter som tar kurvorna med knivskarp precision. Byggd för erfarna förare som gillar gupp och som kräver maximal kontroll.

Ca.pris inkl. moms **82.900:-**

MX Z™ X-RS™ 600 E-TEC®

Har samma exceptionella racingegenskaper som sin storebror men med en Rotax E-TEC® 600 H.O.-motor.

Ca.pris inkl. moms **132.900:-**



Justerbar styrhöjare
4 lägen

Anpassa styret efter underlag och förhållande med en snabbjustering. Enkel montering. Styrskydd medföljer.

860200294 115 mm

Ca.pris **1.990:-** inkl. moms

brp.com
brpusersclub.com
ski-doo.se

ski-doo®
BETTER RIDES. BETTER RIDERS.™

BRP

© 2011 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). ® ™ ja BRP-logo brp.com ovat Bombardier Recreational Products Inc.:n tai sen tytäryhtiöiden tavaramerkkejä.

www.snowrider.se snowrider SnowRider

Ledaren

Tack å lov!

Semestern försvann fortare än en thailändska efter 3 års giftermål och samma dag som vi kom tillbaka till jobbet hälsade hösten på och påminde oss om att vintern är i antågande. Det är egentligen skoterns dag som är startskottet för snöskotersäsongen men vi har väl egentligen aldrig pratat med ett sånt laddat branschfolk som inför den här säsongen. Enligt ryktena i branschen har det aldrig sålts så mycket maskiner på förorder som i år och vi väntar en kommande rekordsäsong den här vintern. Om nu bara den kalla trenden håller i sig och snön också kommer när den ska så finns det egentligen ingenting som kan stoppa ytterligare en fantastisk vinter för oss skoteråkare. Vi har sedan länge bokat upp oss på våra långtestmaskiner och vi kommer att presentera dessa i nästa nummer av SnowRider. För övrigt är det ganska konstigt att snöskoterbranschen är helt immun mot Khadaffikrig och ett bankrutt USA som tillexempel drabbar motorcykelbranschen enormt. Snöskotern verkar vara det fordon som vi sist av allt snålar in på och tur är väl det eftersom vi måste ha någonting vettigt att hålla på med när det är som kallast.
Snöskoterindustrin överlag verkar klara sig bra och mitt i allt elände i USA så nyutvecklas det snöskotrar som blir allt mer fyllda av avancerade tekniska lösningar. Vi trodde ett tag att Yamaha skulle få problem att leverera maskiner i och med radioaktiva utsläpp, men inte ens såna hemskheter kunde stoppa denna bransch som rullar på ändå.

En Sverige-tour
Vi vill besöka Sverige och se hur ni har det. Kanske just du är medlem i en extremt engagerad snöskoterklubb eller kanske äger ett fjällhotell med inriktning på snöskoterturism, eller har du bara ett favoritområde du vill dela med dig av? Hör av dig till oss på redaktionen och bjud in oss så att vi har någonting roligt att fylla tidningen med under kommande säsong. Vi försöker ständigt utveckla SnowRider och hoppas verkligen inte att du tycker att tidningen ser likadan ut idag som för 15 år sedan. Jodu 15 år! Nästan i alla fall, för vi satt i en gammal nedlagd butik i Vindeln och drog ihop de första planerna angående SnowRider 1996, och första numret kom ut 1997. Tiden går fort när man har roligt, och roligt har vi i Stenis utanför Mora.

Saknad
Saknar du någonting i vår tidning? Vi får ständigt läsarmail där det önskas reportage om olika friåkningsområden, touringreportage, fisketurer, mektips och massor av annat. Vi får däremot aldrig några mail om att vi ska skriva mer om skotercross eller dragracing? Håller dessa sporter på att dö ut, eller är det bara så att ingen vill läsa om det? Det finns fortfarande ett intresse här på redaktionen då det gäller skotercross, men eftersom ingen efterfrågar reportage i detta ämne känns det lite som om vi lämnat detta därhän ett tag nu. Saknar du skotercross, dragracing, FSX eller vill du läsa om någonting annat som vi missat, låt mig veta detta genom ett mail till bjorn@snowrider.se.

Håll i er för nu drar vi igång vår 15 säsong, helt fantastiskt!

Er chef och redaktör Björn Friström

Nummer: 1-11/12 Årgång: 15
Foto omslag: Togga Liljedal
Utgivning nr 2 2011: 25 oktober
Annonsstopp: 23 september

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

Redaktör & ansvarig utgivare:
Björn Friström
bjorn@snowrider.se 070-2093961

Redaktör:
Togga Liljedal
togga@snowrider.se 0250-20884

Redaktör:
Stefan Sund
stefan@snowrider.se 0250-20884

Ekonomi, nyhetsredaktör:
Mikaela Friström
mikaela@snowrider.se 0250-20505

Annonschef, nyhetsredaktör:
Marita Skommar
marita@snowrider.se 0250-20533

Annons, nyhetsredaktör:
Carina Boström
carina@snowrider.se 0250-22887

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

Tidskriften är TS-kontrollerad

Prenumeration & Shop:
www.snowrider.se
pren@snowrider.se
0250-22885
Telefontid vardagar 8-16
Pris: 6 nr (1 år) 329:- 12 nr (2år) 629:-

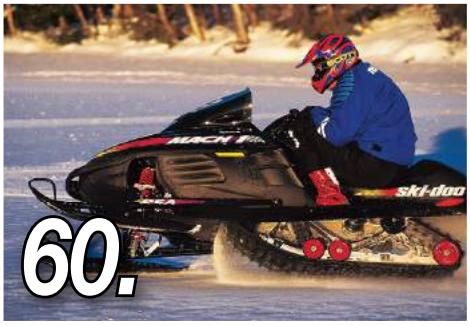
OBS! Eftertryck, helt eller delvis, tillåts icke utan utgivarens godkännande. För insänt ej beställt material ansvaras ej.

Tryck:
Inlagan tryckt hos Sörmlands Grafiska på miljövänligt klorfritt papper.
Distribution:
Interpress
ISSN 1403-0144

www.snowrider.se snowrider SnowRider

Innehåll nr 1

3. Ledare
6. Arctic Cat´s nya chassi
10. Nytt & Noterat
14. Hybrider 2012
32. Kolahalvön
40. Tjejsidorna
42. Majava-släpet
44. Bromsbänk med Alf
47. BRP-träff
48. Fjällräddningen
52. Junior
54. Clash Of Nations
60. Begagnat 0-20 000:-
64. Årets kläder
74. Peltor
76. Scandinavian Freeriders
77. Vinnare SnowRider VIP
78. Svetz-ToBe Waterchallenge
82. Pren&Shop



POLARIS®

PURE PASSION.

800 PRO-RMK 155/163 | 800 RMK 155 | 600 RMK 144 | 800 RMK ASSAULT

För vårt kompletta modellprogram, besök din lokala återförsäljare eller www.polarisindustries.com

POLARIS FÖRSÄKRING · PURE POLARIS · POLARIS FINANS · Polaris Riders

Arvidsjaur ExperienceCenter i Arvidsjaur 0960-12340 · **Boden** Sixten Nilsson Motorservice 0921-10209 · **Bollstabruk** Dahlins Motorservice 0612-21188 · **Borlänge** Haralds Båtar 0243-13019 · **Burträsk** Hällgrens Motor 0914-10402 · **Frövi** Eriksson Hans 0581-31095 **Funäsdalen** Snökompaniet 0684-290 00 · **Gäddede** SGT i Jämtland AB 0672-10312 · **Gällivare** Däcklagret 0970-55792 · **Hede** Revelj Racing 0684-12059 · **Hudiksvall** XYZ Maskin 0650-543434 · **Järvsö** Järvsö Cykel & Motor 0651-41243 · **Kalix** Kalix Maskiner 0923-12290 **Kiruna** TT Trading 0980-60900 · **Luleå** Kalix Maskiner 0920-88466 · **Lycksele** Auto Blå 0950-12081 · **Mattmar** Ytterocke Produktion 0640-45117 · **Mora** Mora Järn 0250-10026 · **Ockelbo** Ockelbo Gummi-service 0297-42100 · **Offerdal** Birgerssons Bensin 0640-32149 **Piteå** Bil-laget 0911-18010 · **Skellefteå** E-son Maskin 0910-701201 · **Storuman** Joeströms Bil & Mek 0951-10075 · **Strömsund** PN Motor tel 0670-10000 · **Sundsvall** BW Sundsvall AB 060-123512 · **Söderhamn** Maskincenter 0270-70045 · **Torsby** Mats Skog & Fritid AB 0560-71340 · **Tärnaby** Joeströms Bil & Mek 0954-34031 · **Umeå** Motor Pro 090-704480 · **Vilhelmina** Vilhelmina Motorcenter 0940-55970 · **Åsarna** Åsarna Skoterservice 0687-30375 · **Örnsköldsvik** Skoterservice 0660-56100 · **Östersund** Motorhuset 063-570020

Arctic Cats nya chassi

Lätt och smidig, precis som en katt ska vara!

Av: Stefan Sund

Själva grunden till det nya chassit startade med födelsen av raceskotern Sno Pro 600 som introducerades redan 2008. Denna maskin har varit sällsynt framgångsrik på tävlingsbanorna, och då pratar vi inte bara om crossbanan och Tucker Hibbert. Man har även skördat framgångar i enduro och ungdomsklasserna med det chassit.

Efter att chassit fungerat som utvecklingsverktyg i fyra år var det äntligen dags att skörda frukterna av arbetet med crossmaskinen. I och med att Arctic Cat firar 50 år passar man alltså på att lansera två helt nya chassin, ProCross och ProClimb, som båda har sin grund i detta arbete.

Vad är snott

Vad är det då som har sitt ursprung i Sno Pro 600 och letat sig ner i dom nya modellerna? Till att börja med och det som är mest iögonfallande har vi spindlarna, som tro det eller ej till och med är högre än dom på crossmaskinen! Orsaken till dessa bjässar är att man vill ha så långt som möjligt mellan undre och övre a-arm för att skapa en stabil konstruktion som sprider krafterna väl. Ett långt avstånd mellan den undre och övre a-armen hjälper också till att hålla en bra cambervinkel genom hela fjädringsrörelsen. Man har också undvikit bussningar vid infästningen i spindlarna och kör istället med kulleder, vilket är både lätt och starkt.

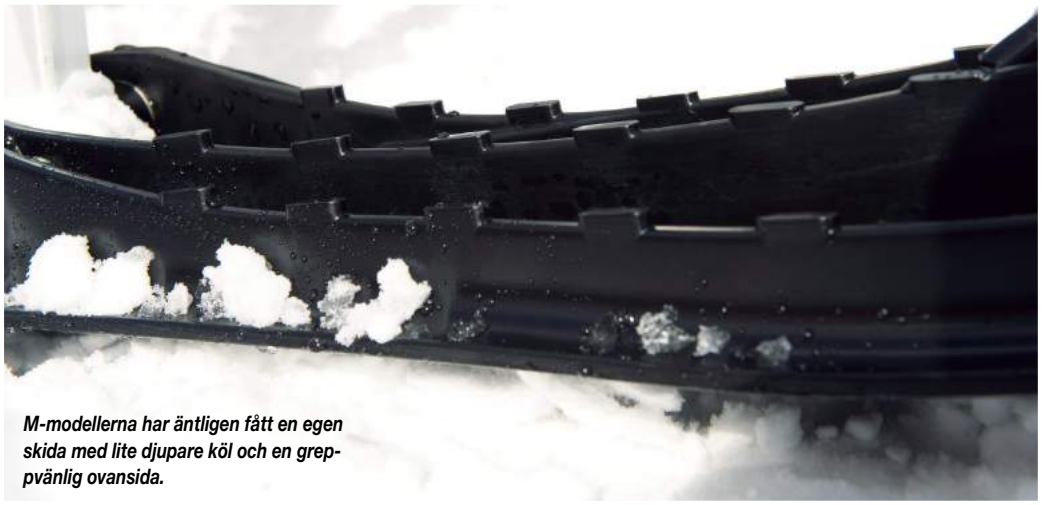
För att få ytterligare styrka i framvagnen har man 30 graders vinkel mellan den främre infästningen av a-armarna och den bakre. Detta medför att hela chassit jobbar med att ta upp krafterna på ett bra sätt, vilket gör att man kan spara in vikt på själva a-armarna och det utan att för den skull tappa i styrka. Från stötdämparen går också där kraften vidare till pyramidkonstruktionen i en vinkel av 30 grader.

Inte bara cross

Fler rejsgener hittar vi i sättet man utformat tanken på och precis som hos crossmaskinen är tanken ett bärande del av dynan. Själva pyramidkonstruktionen runt styrinfästningen är också väldigt lik den hos Sno Pro:n. Förarpositionen känner vi igen med sin framflyttade position, samt själva vinkeln på styrstången. Allt detta bidrar till teknikernas främsta mål vilket varit att göra den både lätt och stark.

Naturligtvis är det inte bara crossmaskinen som påverkat bygget av dom nya modellerna, utan man har även plockat smått och gott både från Twin Spar och M-maskinerna. Den kortare varianten av chassit har fått namnet ProCross och återfinns i F och XF-modellerna, alltså sport och hybrid. Jämför man detta chassi med Twin Spar märker man en betydande viktminskning oavsett motorkonfiguration. I rena siffror betyder det att man bantat bort ungefär 26 kilo hos F800. Om siffrorna stämmer betyder det att en fulltankad F800 bör väga runt

Det finns 336 fördjupningar på en golfboll.



M-modellerna har äntligen fått en egen skida med lite djupare köl och en greppvänlig ovansida.

Vändhjulen sitter nu ihop och skapar en stark trumma som tar upp sidokrafterna på ett bra sätt.

Den tvådelade tunneln ger med sina vinklar och vrår en lätt och stark konstruktion. Att den också smalnar av en tum längst upp ger en utmärkt förarergonomi.

Kanske ser lite bakvänt ut när bromshandtaget pressar på kolven vinkelrätt mot styret, men det ger en väldigt distinkt känsla i bromsen.

De enorma spindlarna är en imponerande syn som även fyller sin funktion i och med stabiliteten de ger.

Här ser man tydligt skillnaden mellan den främre och bakre infästningen av A-armarna.

260 kilo, vilket placerar den betydligt närmare konkurrenterna än tidigare. Om det räcker ända till toppen återstår dock att se tills vi har möjlighet att väga årets maskiner.

Själva styrstången med tillhörande länkage är en riktigt simpel konstruktion som man skapat utifrån devisen KISS " Keep It Simple Stupid", enkelt, funktionellt och lätt med andra ord.

Smal tunnel

På både ProCross och ProClimb som mountainchassit heter är tunneln avsmalnande. Den mäter fortfarande 16 tum nertill men smalnar sedan av till 15 tum längst upp. Mattan behåller dock sin bredd, och tack vare att en matta alltid är lite smalare uppe vid kammarna ska den inte heller ta i tunneln, under förutsättning att den är korrekt linjerad det vill säga. Ett helt gäng med vinklar och veck ser också till att den tvådelade tunneln blir stark men ändå lätt.

När vi ändå är där bak på skotern tar vi en titt på boggin som fortfarande är den utmärkta FasTrack Slide-Action fast med lite krydda. Det man kan se är en ny tuff design på railsen med många hål. Alla hål ger inte bara ett snyggt utseende, utan hål är också lättare än aluminium och har dessutom gjort att det blivit betydligt enklare att komma åt justeringen av mattspänningen. Här ser man också dom nya vändhjulen, eller ska jag säga vändhjulet då dom faktiskt sitter ihop och skapar en slags trumma. Detta ger en betydligt starkare och stabilare konstruktion som ska ta hand om alla sidokrafterna och dessutom vara lättare. En något omarbetad främre arm är det enda i själva boggi-konstruktionen som man egentligen pillat på till i år rent funktionsmässigt, men varför laga något som inte är trasigt?

Större och lättare

Själva drivlinan är också den helt ny och vi hittar inte längre någon Diamond Drive under huven. Men vid en första anblick ser det inte heller ut att vara något helt vanligt kedjehus. Det lite lustiga utseendet beror på att oljebehållaren nu är en del av kedjehuset och hela härligheten är dessutom gjord i magnesium, vilket är 36 procent lättre än aluminium. Inuti kedjehuset sitter det en ny kedja och drev med en självjusterande kedjespännare. Trots att man har dumpat Diamond Driven sitter dock bromsskivan fortfarande kvar på drivaxeln. Den lättare och större bromsskiva ger både bättre kylning och bromskraft. Själva bromshandtaget med tillhörande mastercylinder är

En snigel kan sova i tre år.

också det nytt, där handtaget nu pressar kolven vinkelrätt mot styret vilket ska ge en bättre bromskänsla.

På andra sidan variatoraxeln sitter det en större sekundärvariator än tidigare, som nu mäter 10,75 tum i diameter. Denna har endast två rullar istället för dom tidigare tre. Avståndet till primären har också det ökat och mäter nu 11,5 tum center till center, allt detta ger i sin tur en bättre kylning av remmen, eller rättare sagt en mindre uppvärmning. På turbomodellerna har man dessutom extra kylning i form av en fläkt placerad på primärens utsida som suger in kall luft till variatorn.

Som om inte detta vore nog har man även sammanfogat hela motorpaketet med variatoraxeln så att allt nu rör sig tillsammans. Det hela börjar med vad man kallar TCL eller Torque Control Link. Det är en lätt platta i aluminium som sitter mellan motorn och variatoraxeln, vilken ger ett perfekt och konstant avstånd mellan delarna. Motorn har också utflyttade motorfästen där det bakre högra är ankrat mot kedjehuset.

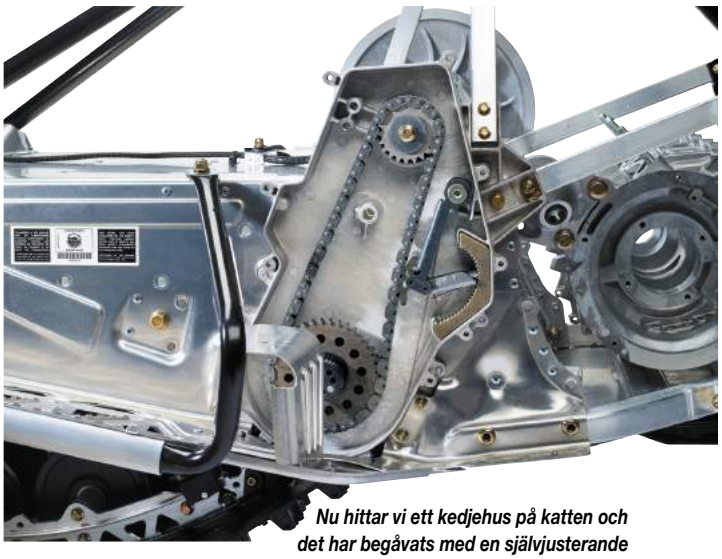
Men visst måste det röra sig annars skulle något gå sönder. Det som tillåter att det rör sig är dom nya kullagren som har ett visst flex i sin konstruktion. Det fina är att allt nu rör sig ihop som en enda enhet och man har alltså ett konstant samt parallellt avstånd mellan motor och variatoraxel.

Lössnömaskinerna

På mountainmaskinerna heter chassit alltså ProClimb, där dom stora skillnaderna mot ProCross är tunneln, styrvinkeln och såklart bredden på framvagnen. Trots att tunneln skiljer sig i längd och utformning är den fortfarande avsmalnande uppåt och tvådelad i sin konstruktion.

Styret har en mer framåtflyttad position på lössnömodellerna, maskinerna som har en tvåtaktare under huven har även teleskopstyret till sitt förfogande. Tyvärr, måste man väl säga, går det inte att få till detta på fyrtaktarna på grund av platsbrist. På styret ser vi även en ny utformning på burkremmen.

Framvagnen har som brukligt på lössnömaskinerna justerbar skidbredd och har även begåvats med nya skidor framtagna för just lössnö. Dom nya skidorna är lättare än tidigare, samtidigt som dom har en något djupare köl. Ovansidan av skidan har nu, likt många av konkurrenterna, bra fäste för skorna när man går på dom. Dynan är också den ny, även om den är lik den gamla till sitt utseende. Den har blivit både högre och kortare i sin utformning, vilket tillsammans med styrets placering hjälper till att förflytta förarens position tre-fyra tum framåt jämfört med 2011-års M-modell.



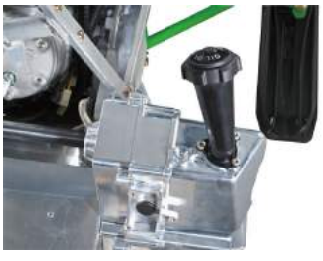
Nu hittar vi ett kedjehus på katten och det har begåvats med en självjusterande kedjespännare och ett inspektionsfönster för oljenivån.

Den här avancerade konstruktionen av luftintaget ska ge en tystare skoter.

En kulledad infästning av A-armen i spindeln är både lätt och ger låg friktion.

På turbo-modellerna hittar man en fläkt på primären som ska hjälpa till att hålla nere temperaturen på remmen.

Den nya bromsskivan sitter fortfarande på drivaxeln och behöver inte vara ventilerad tack vare sin storlek.



Att bygga ihop kedjehuset och oljebehållaren ger bra med utrymme och färre delar.

Egen design

Nu har vi lärt oss nästan allt om tekniken hos dom nya cattarna, men det som slår en först, mest och hårdast när man ser dom är så klart designen!

Det är ett riktigt kaxigt och vasst utseende, som tog sin början i huvudet på "Thief River Falls"-sonen Nathan Blonker. Den första skissen brukar allt som oftast skilja sig markant ifrån slutresultatet, men så är inte fallet med denna cat. Här är den första skissen istället slående lik slutresultatet, vilket får anses som mycket positivt då det annars är mer regel än undantag att skisserna är snyggare än själva slutprodukten.

För att komma fram till det nya utseendet hade man tagit in många förslag från designfirmor både i Italien och Detroit. Det har sedan röstats på dom olika förslagen man hade, bland annat på Hay Days. Men trots den hårda konkurrensen stod alltså Cats egna förslag som slutlig vinnare. Från enkel skiss till färdig produkt har det tagit ungefär fyra år. Trots att det låter som lång tid har det nog varit stressigt på Arctic Cat-fabriken för att hinna klart till femtioårsjubileet.

Orsaken till att inga motorer nämns här är helt enkelt att det inte skett några stora förändringar på den fronten. Då man redan har en riktigt stark lineup av motorer är inte detta något som vi saknar. Förändringarna på motorsidan kommer att ske, var så säker, och det i takt med att man själva tar över produktionen från Suzuki och att EPA-reglerna blir allt hårdare.

Det är inte svårt att föreställa sig att det är glada miner hos Arctic Cat, då dessa nya modeller garanterat kommer att skörda marknadsandelar världen över.

Kraften från stötdämparna överförs till pyramidkonstruktionen i den återkommande vinkeln 30 grader.

Högerhänta lever i genomsnitt nio år längre än vänsterhänta.

Testa gränserna!

NYHET!

FX Nytro 153 har de bästa egenskaperna hos en extrem crossovermaskin. Den är gjord för tuffa utmaningar. 4-taktsmotorns prestanda, kvalité och drifsäkerhet är välkänd och presterar på topp oavsett väder och snöförhållanden.

Justerbart styre matchar de utmaningar och extrema manövrer du kan ställas inför och gör det lättare att komma upp i stående körställning. Drivmattan är av lättviktstyp med 57 mm kamhöjd, och är byggd för bästa fäste och flyt över snön.

Ta dig ut i snön och upplev att FX Nytro 153 är redo att testa gränserna.

YAMAHA SMART CHECK

PASSA PÅ! SMARTCHECK PRIS 129.900:- t.o.m. 15 november. ***Ord. pris 134.900:-***

Handelsbanken Finans

YAMALUBE

YAMAHA 2 YEARS WARRANTY

FX Nytro 153

www.yamaha-motor.se

YAMAHA

NYTT & NOTERAT

snowrider
www.snowrider.se

Effektberoende

Hos det USA-baserade företaget PowerAddiction Racing hittar ni helt galna produkter, som till exempel Billet-motorer på 1100-1640 kubik. Andra hett eftertraktade saker från dom är deras toppar till Polaris 800 CFI och helt customiserade motorplattor. Topparna skall enligt uppgift fungera alldeles ypperligt. En del av deras produkter kan du numera hitta hos Sno Performance.se

Multigriptången Toplock

Industriverktyg IDG-Tools AB presenterar ett nytt verktyg för den professionella användaren. Med IDG-Tools svetstänger "Toplock" kan man enkelt fixera och låsa fast plåtar, som skall svetsas i olika vinklar, innan svetsning. Tängerna finns i sex olika utföranden och kan även justeras efter den plåttjocklek som skall svetsas. Tängerna kan med fördel även användas som fixeringstänger för fler material än plåt och andra sammanfogningsmetoder såsom limning och lödning. Tängerna finns att köpa var och en för sig eller i en sats med tillhörande väska. Rekommenderat cirkapris för satsen med sex olika tänger är 1 695 kronor. Kontakta Industriverktyg IDG-Tools AB för mer information.

Intelligenta Ryggskydd

Ryggskyddet har en avtagbar d3o™ skyddsplatta. d3o™ är ett material med intelligenta molekyler. Det betyder att molekylerna flyter fritt vid normal användning, vilket ger bra rörelsefrihet. Vid en stöt eller ett slag låser sig molekylerna och absorberar på så sätt smällen. Andra bra saker är meshmaterialet med god andningsförmåga, dom justerbara axel- och bröstbältena. Även höftbältet är elastiskt. Storlekarna är S/M, M/L och L/XL. Det finns även en juniormodell i storlekarna: XXS/XS och XS/S. Juniormodellen kostar 949 kronor medans den fullstora går på 1 399 kronor. För mer information gå in på www.scott-sports.se

Upp till 240 hästkrafter

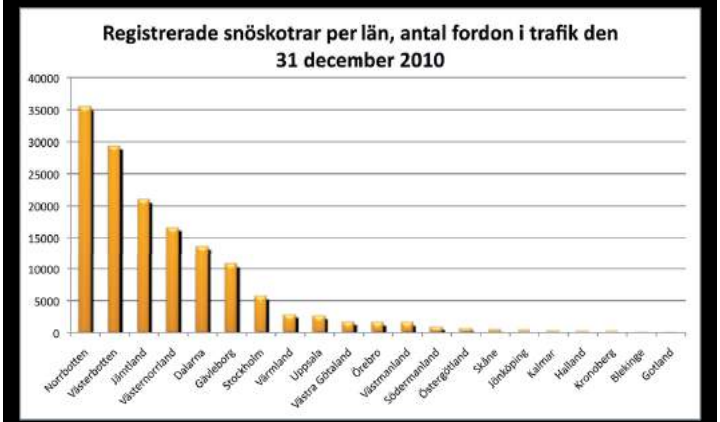
Med samma teknik som man använde för att hämta kraften ur 2009 och 2010-års modeller gör man det också ur nya Procross och Proclimb 1100 Turbo! På SpeedWerx kan man alltså programmera om standard ECU:n där bränsle, turbotryck, tändning och wastegate styrs. ECU-mappen finns i två olika former. Den ena är en singelmapp, där man väljer en av dom fem mappningar som finns att tillgå till ECU:n. Den andra versionen ger möjligheten att välja fyra olika mappningar till ECU:n, som sedan enkelt styrs via ett vred på skotern. Effekterna som finns att välja på är standard 177 till 240 hästar på vanlig bensin. Med högre oktantal ska man till och med ta sig över 290 hästars strecket! Läs mer på www.speedwerx.com

Tänk efter före

I landet finns totalt drygt 140 000 snöskotrar som är registrerade och i trafik. Vad alla snöskoterförare bör veta är att platsen framför föraren är livsfarlig. Barn som är för små för att sitta bakom föraren bör antingen åka i skoterpulka med annan vuxen, eller inte åka alls. Att följa snöskoterlederna en gnistrande vårvinterdag ger en enastående frihetskänsla. Men moderna snöskotrar är kraftfulla maskiner som måste användas med förstånd.

Alltför ofta förekommer det att små barn sitter framför skoterns förare, vilket är direkt livsfarligt. En krock i 50 kilometer i timmen innebär att en vuxen förare pressas framåt med en kraft motsvarande tusentals kilo. Ett barn som sitter framför föraren försämrar manövrerbarheten och kan dessutom komma åt styre och gasreglage, vilket sammantaget ökar olycksrisken. Ser man till alla typer av skoterolyckor i Sverige har 74 personer omkommit och nära 700 skadats de senaste sex vintrarna. Andelen unga i denna statistik, som kommer från Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation, är inte känd. Den som planerar att hyra en snöskoter kan med fördel söka upp en av de "Diplomerade snöskoteruthyrare" som känns igen på ett särskilt emblem. Bakom diplomeringen står bland andra Fjällsäkerhetsrådet och Nationella snöskoterrådet. Dessa uthyrare ger alltid säkerhetsinformation och erbjuder vid behov bland annat kartor, hjälm och varma kläder. Låt fjällturen bli en både härlig och säker upplevelse! / Fjällsäkerhetsrådet

	Antal i trafik	Antal avställda	Totalt
Riket Totalt	144 462	116 367	260 944



Statistikunderlag: SCB

Det finns fler kycklingar än vad det finns människor på vår planet.

Swedbank

Finans

Välj en enkel finansiering med Skoterlånet

Prata med din handlare eller kontakta oss direkt.

Välkommen till Swedbank Finans
Telefon: 08-585 986 50
www.swedbankfinans.se

MOUS ride
SnowRider
www.snowrider.se

ADIDAS SOLBRILLOR

Vi har testat två stycken värstingar till solbrillor avsedda för ett tufft liv på höga höjder med sträng kyla. Båda dessa glasögon är nog först och främst avsedda för klättrare och skidåkare som behöver slitstarka glasögon som skyddar mot vind och sol. Som skoteråkare ser vi kanske det största användningsområdet när man tagit av sig hjälmen. Glasögonen ger ett mycket bättre skydd än ”vanliga” solglasögon och då framförallt mot vind, helst om man byter ut skalmarna mot det medföljande silikonförsedda bandet. Dom sitter nästan lika tätt som dina googles tack vare skumgummit, som även är avtagbart. Ventilationen fungerar mycket bra och imma är aldrig något problem. Båda modellerna har ungefär samma utrustningsnivå vad det gäller att kunna byta ut delar och anpassa passformen. Den dyrare Terrex Pro har dock en fördel i sitt medföljande näsown skydd. Vilken av dessa två glasögon man ska välja är högst individuellt, där passform, design och pris säkerligen är mest avgörande.

Närmast kroppen

Underställen kommer i flera olika utföranden och färger som håller dig varm, samtidigt som de andas och gör att du inte känner dig fuktig närmast kroppen. Icebreakers base layer produceras i tre olika gramvikter som indikerar mängd merino i gram per kvadratmeter,150, 200 och 260 gram, beroende på vilka väderförhållanden som gäller. GT base layer 200 är Icebreakers paradunderställ, ett base layer som passar för all sorts fysisk ansträngning. Tyget innehåller 3 procent lycra som gör att plaggen sitter bättre runt kroppen. Icebreaker har till hösten 2011 även tagit fram bodyfit 200+, ett underställ i 100 procent merinoull i flera färger och mönster som även kan användas i en aktiv vardag utanför leden. Herrtröjan GT base layer; LS Sprint Zip kostar 899 kronor och byxan Sprint legging går på 699 kronor. Du hittar dom på www.icebreaker.com

Värmande nyheter

Ingen vill ju frysa under skoterturen och det är inte alltid handtagsvärmarna räcker för att råda bot på kylan. Däremot har Alpenheat ett gäng med produkter som gör det.
För händerna har man AG1 Gloveliner som är en tunn innerhandske med inbyggd värmeelement. Ett litet uppladdningsbart Li-batteri som räcker 2-6 timmar står för värmen i 3 nivåer på 32/36/45 grader. Finns i storlekar mellan S-XL. Skulle inte det vara nog finns också AG2 Värmehandske med inbyggda värmeelement. Om bakdelen skulle behöva värme hittar vi AJ6 Pantliner, som är en innerbyxa med tre stycken inbyggda värmeelement. Batteritiden ligger mellan 2-7 timmar, med 5 värmenivåer på 40-60 grader. För mer information om värmande produkter tittar man in på www.montanasweden.se

Oakley underlättar

Oakleys revolutionerande SwitchLock-teknik har använts av otaliga atleter i många olika sporter för snabb anpassning till växlande förhållanden. Och nu introducerar Oakley AIRBRAKE, den första snowgogglen med det smidiga och blixtsnabba linsbytessystemet och med HDO-linser för perfekt sikt i alla tänkbara förhållanden. Att kunna anpassa sig till dessa förändringar är helt avgörande, men ett stort hinder har hittills varit krånglet med att byta snowgoggles-linser i kylan. Med hjälp av Oakleys SwitchLock-teknik i den nya Airbrake-modellen byter man lins på några få sekunder även i extremväder. Med Airbrake följer en iridiumbehandlad lins samt en annan lins för att garantera perfekt sikt i både klart och molnigt väder. För att se alla olika modeller och priser tittar du in på se.oakley.com

Flexibel pulka

Den populära Brännapulkan har kommit med en riktigt intressant nyhet inför säsongen. Den nya kälken har ett nytt system som man kallar för Flex, vilket gör den till en riktigt mångsidig kälke som man enkelt kan modifiera efter behov. Det är alltså samma underrede oavsett om man vill ha en flakkälke, hundpulka eller box.
Boxarna är gjorda i glasfiberarmerad plast och underredet är pulverlackat med vissa galvade delar. För mer information hittar du dom på www.brannapulkan.nu eller telefon 073-8011966.

Effektiv växling

C3 Powersports och SpeedTech lanserar en ny billetvariator med öppen konstruktion och extremt bra kylning. TAPP-variatorn är främst utvecklad för överladdade 4-takts motorer, men kommer även att komma till vissa 2-taktare. Andra fördelar med denna variator är att den har snabbjustering av ramper med quick-clickers. Man kan även lägga till eller ta bort vikt från armarna utan att dela på variatorn. Priset ligger på 15 750 kronor hos www.speedtech.se

Leonardo Da Vinci uppfann saxen.

LYNX | BRP

brplynx.com
brp.com

VINNARSKALLAR:
Emil Öhman (bilden) som vann sitt andra VM-guld i skotercross 2011! Och **Petter Nårsa** som tog VM- OCH SM-silver samma säsong! Grattis.

VÄRLDSMÄSTARMASKIN:

RAVE™ RE 800 E-TEC

Lynx vann sitt sjunde VM-guld i våras (vi har tappat räkningen på alla silver- och bronsplatser!). Och nu kan även du köpa vinnarmaskinen och dominera på leden!

Rave RE 600 E-TEC & Rave RE 800 E-TEC
En kraftfull men lätt maskin, framtagen speciellt för förare som förväntar sig effekt och attityd av sin skoter! Nu med ännu längre boggi (3269 mm)! De breda fotstegen och det smala sätet är speciellt designade för du ska kunna jobba aktivt med kroppen under hård körning. Självklart har Rave™ RE 800R E-TEC fullt justerbara stötdämpare som enkelt anpassas till förarens körstil.

600 E-TEC
Ca.pris
132.900:-
inkl. moms

800 E-TEC
Ca.pris
146.900:-
inkl. moms

SNOWHOW

Se Lynx vinnande modellprogram för 2012 på brplynx.com/sv

© 2011 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). ®, ™ och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag.

Mångsysslarna

Hybridsegmentet har växt lavinartat de senaste 10 åren och vill du ha en maskin som klarar allt från cruising på led till lek i snön så är det här maskinen för dig.

Av.Björn & Stefan

Multiverktyg av alla de slag fungerar bra i teorin, men sämre i verkliga livet. Mig veterligen heter den enda person som löst ett enda problem med en schweizisk armékniv MacGyver och är en påhittad figur. Men det är läge att tänka om, eller i alla fall tänka lite annorlunda när det gäller våra kära halvlånga hybridmaskiner.

För några år sedan var det korta sportmaskiner som var i ropet och vi har därför lagt mycket fokus på denna genre bland annat i vårt största test för året kallat BLS eller Bästa Led Skoter. Nu ser vi en klar ökning i lössnö och hybridsegmentet vilket resulterat i att alla tillverkare gör sitt yttersta för att tillgodose alla äventyrslystna snöskoteråkares behov. Hybrid och lössnösegmentet har breddats och nu finns det maskiner som är specialbyggda för just ditt ändamål, men hur vet man vilken maskin man ska välja? Det är här vi på SnowRider kommer in i superhjältedräkt och skingrar dimman för dig som står i valet och kvalet. Vi kan direkt konstatera att det finns betydligt bättre maskiner lämpade för touring, inget slår en riktig kort ledmaskin då det gäller att förflytta sig snabbt på just leden och då det gäller att ta sig fram i snön är lössnömaskinen helt outstanding och bättre än allt annat på marknaden. Men ingen av dessa specialiserade maskiner jag just nämnde är bra på någonting annat än det de är byggda och ämnade för. Lika specialiserad som en touringmaskin är på att flyta fram på leden är hybridmaskinen anpassad för att klara av all slags körning efter bästa förmåga, och detta riktigt bra.

Hur ser då framgångsreceptet ut för en maskin avsedd för all slags lek i och på snön? Idag finns det en hel uppsjö av olika maskiner som är avsedd för denna typ av körning och de skiljer sig faktiskt ganska mycket åt för att passa just din körning så mycket som möjligt beroende på hur mycket tid du vill tillbringa i snön och vice versa.

Allround, halvlångt, Crossover, hybrid eller FreeRide?

Ett nytt hybridsläkte som skiljer sig lite grann mot det vi sett förut har sett dagens ljus och kallas allmänt kort och gott för Freeride. Vi har valt att inte krångla till saker och ting i onödan och väljer att stoppa in denna Hybrid-gren där respektive tillverkare själva gör det.

Det som däremot förvirrar är att de svenska generalagenterna kallar segmentet Crossover medan vi väljer den försvenskade benämningen Hybrid. Vi kan väl helt enkelt erkänna att vi valt detta för att vi vill göra oss märkvärdiga, eller för att vi bor i Sverige. Allround,

Antalet människor som dödas av åsnor varje år är fler än det antal människor som dör i flygkrascher.

halvlångt, FreeRide Crossover eller Hybrid, det är bara att välja själv vilket som ligger bäst i munnen.

Men vad är det då som skiljer sig rent tekniskt mellan en "vanlig" Hybrid och en Freeride? En Freeridemaskin är mer anpassad för hårt användande i djupsnön och har tuffare dämperi, högre kamhöjd och en mer "strictly business" framtoning. Den har sitt ursprung från extremåkare som kombinerade de bästa egenskaperna från led och lössnömaskinerna och fick en maskin som var perfekt att hoppa och leka med långt ute i bushen. En kortare maskin är alltid bättre att hoppa och trixa med, men för att ta sig till de bästa lekställena högt upp i Klippiga Bergen måste man ha en längre maskin och vips så var Freeridesegmentet fött. Om en sedvanlig hybrid kan vi kort och gott säga att den har sitt ursprung från leden och är anpassad för körning i snön.

Det är i följande text som vi kommer att försöka reda ut begreppen för att underlätta för dig när det är dags att välja maskin. Vi börjar med Arctic Cat som skjutit alla gamla inavlade designers och värvat in nytt friskt blod, med nya friska idéer.

Skarpladdat och osäkrat

Eftersom Arctic Cat lagom till sitt 50-årsjubileum laddat om och anfaller på alla fronter känns det helrätt att börja med de gröna. Säga vad man vill om det nu gamla Twinsparchassit som varit grunden för så gott som hela Arctics sortiment de senaste åren. Maskinerna må ha varit fula, klumpiga och inte tilltalat vare sig vågen eller ögat nämnvärt, men skotrarna fungerade riktigt bra samtidigt som dom var både stryktåliga och tillförlitliga. Det har allmänt känts som om Arctic upplevts av de icke invigda konsumenterna som lite missförstådda då ingen riktigt hajade grejen med Twinsparchassit även om det i slutändan var en bra produkt. För att riktigt understryka att det gamla är borta och glömt tog Arctic Cat i ända från tårna när det var dags för en ny grundstomme för deras nya generation snöskotrar.

I våras när vi var på den årliga SnowShooten så hade vi inte en aning om vad Arctic skulle presentera och vi var minst sagt spända. I samma sekund jag såg deras nya chassi visste jag att de återigen fått tillbaka sin själ och var på rätt spår igen. Det nya "ProCross" chassit är allt som Twinspar inte var och helt plötsligt är den gröna störiga Arctic-attityden tillbaka med buller och bång. Arctic har gått all in med parollen "less parts, less weight" vilket betyder "ju mindre delar desto mindre vikt". Vi har inte haft tillfälle att väga någon av Arctics tolvor men den slimmade konstruktionen och körkänslan skvallrar om att det bantats bort en hel del onödiga kilon. Vågen väntar i vår verkstad och vi återkommer naturligtvis med en viktangivelse så fort det landar lite fräscha gröna tolvor i Sverige.

Du behöver inte vara en inbiten snöskoteråkare för att med blotta ögat se att dessa maskiner sticker ut i årets skörd av modeller och vi ska i relativt korta drag försöka gå igenom årets hybrider från Arctic på ett vettigt sätt. Arctic Cats bidrag till hybridvärlden heter i år inte Crossfire utan XF 800 Sno Pro HC och fyrtaktaren XF 1100 Turbo SP LTD samt jubileumsturbomaskinen med tilläggsnamnet 50 th.

Servett-teckning

Enligt legenden så är det designern Nathan Blonker som drog upp de första strecken på en restaurangservett som i slutändan blev det vad vi idag kallar Pro-cross (ersätter Twinspar) och Pro-Climb (ersätter M) chassit. Pro-Climb är chassit som används till lössnömaskinen medan Pro-Cross används för led och hybridmaskinerna. Varenda del i det nya Pro-Crosschassit är vägd på guldvåg för att leta vikt och det har prutats en hel del på godstjocklekar här och var om man jämför med det gamla Twinsparchassit.

Man har tänkt igenom varenda detalj och samtidigt kompenserat på andra sätt där man sparat in på material. Det första man lägger märke till är den mäktiga och lite vidlyftiga justerbara (106-109 cm) Arctic Race-framvagnen som verkligen sticker ut med sin egensinniga design. Lägg märke till att designen går igen i många saker på denna nya maskin. Allt från själva Arcticloggan till skidsnokarna och utformning på bakre delen av boggin härstammar från samma bildspråk.

Läser vi presskitet så sitter a-armarna monterade med en vinkel av 30 grader mot chassiets centerlinje vilket i sin tur ska skicka kraften från alla knölar i leden rätt upp i chassits pyramaidkonstruktion. De extremt höga styrspindlarna tillåter att infästningarna för a-armarna sitter väldigt brett isär, både på chassit och själva spindeln. Varför? Tekniske gurun Jan Flemström på KGK Suzuki kunde inte ha förklarat det bättre när han sa. "Tänk att du håller i en spade och skottar grus. Greppa spaden med händerna väldigt tätt, prova att skotta. Flytta sedan isär händerna, prova att skotta. Man får

Den nya Fastrak Slide Action boggien har fått en rad uppdateringar och rymmer den 141 tum långa mattan.

Skulle du känna att du vill ha med dig en väska eller kanske en bensindunk så finns det fina saker i tillbehörskatalogen då denna anordning inte sitter originalmonterad.

Cleant och snyggt utan konstigheter understryker Arctic Cat att denna maskin inte är till för cruising.

XF 1100 Turbo Sno Pro 50:th

Du får nöja dig med en fixerad styrstång på XF 1100:n medan den fantastiska teleskopstyrstången sitter på XF 800.

Elektriska stolen uppfanns av en tandläkare.

XF 1100 Turbo Sno Pro LTD

Förvaringsfack kan man aldrig få för många av och en tygväska för ett par extra glasögon är fantastiskt bra.

Det skiljer lite åt då det gäller skidorna på årets fyr och tvåtaktare från Arctic Cat. Det som däremot är en gemensam nämnare är de designade skidsnokarna.

De fantastiska Fox Float II dämparna är ett bra val på en Hybrid.

Är du ute efter en maskin som är vänligt inställd till leden och älskar lössnön så är det XF 800 Sno Pro HC som du ska ha.

Oavsett hur många takter Arctics Hybrider jobbar med så sitter det en fin Power Claw-matta med 57 kammar monterad. Tack för detta.

betydligt bättre makt med ett bredare grepp, eller hur?" Tänk vad enkelt när en pedagogisk äldre farbror förklarar med en liknelse så att vi som satt längst bak i bussen också förstår.

Bantningskuren är total och vi ser massor av roliga viktreducerande lösningar här och var i och med en massa nytänk. Tittar vi tillbaka på det gamla ZR chassit ser vi att bandtunneln mäter ganska precis 17 tum, samtidigt som Twinsparchassit smalnats av till 16 tum. De nya Pro Cross chassit mäter 15 tum högst upp samtidigt som det är bockat i flera steg bakom sitsen för bättre styrka, samtidigt som materialtjockleken kan hållas på ett minimum. Bättre sittergonomi utlovas på det lite smalare chassit även om vi inte märkte någon större skillnad på de 2,5 centimetrarna.

Att köra

Rent körmässigt så är årets Arctic Cat en fullträff då vi verkligen gillar det nya chassit. Vi har för övrigt inte sett en sådan uppståndelse sen Yamaha presenterade sin RX1:a då vi blev stoppade av nyfikna amerikanare flera gånger som mer än gärna ville fota och klämma på 2012 års maskiner från Arctic. Idag kan du köpa två slags hybrider från de gröna och vill du köra lite mer led och kanske ha en maskin som du emellanåt brassar ut i snön med så kan du titta lite närmare på den turbomatade 170-hästarstvinnen.

Men vad är det som gör denna maskin mer ledanpassad? För det första så väger den betydligt mer än tvåtaktaren och är inte alls direkt trevlig utanför leden då vi saknar lite mattlängd för att den ska komma till sin rätt. Arctic har också valt att stoppa på trail-skidorna istället för Mountainvarianten som den tvåcylindriga 800:n har. Det underbara teleskopstyret hittar vi också bara på tvåtaktsmodellerna då den större fyrtaktsmotorn av utrymmesskäl sätter stopp för detta. Teleskopstyrstången som för övrigt är en väldigt bra uppfinning som hjälper dig att alltid hitta en juste körställning på leden och i snön. XF 1100:n skulle må bra av en teleskopstyrstång för att låta föraren få så mycket hävstång som möjligt när den ska brottas omkull i snön. Se istället XF 1100 turbo som ett bättre ledalternativ än den korta F 1100 turbo som är i kortaste laget för alla de 170+ hästarna. Motormässigt är 1100:n fantastiskt underhållande och något för den som gillar när det pyser, fräser och sprutar snö.

Min favorit är utan tvekan XF 800 Sno Pro HC (High Country) som både känns

Världens längsta namn på en stad består av 167 bokstäver.

lätt och smidig samtidigt som det är en maskin man måste växa in i och lära sig köra.

På fjädringssidan hittar vi någonting som vi börjar vänja oss vid och någonting som förr var konstigt är numera naturligt. Luftdämpare vid namn Fox Float II hittar vi i framändan på hela Arctics sportsegment och dessa passar verkligen bra på deras hybrider. I den omarbetade lättare Fastrak XF boggien hittar vi förutom "ett" compositvändhjul kallat Tri-hub, bantad främre sving och modifierad mattspänning också även här Fox Float II. Lätt och funktionellt.

Motormässigt hittar vi samma drivlinor som suttit i Arctics sortiment ett par år nu och är en beprövad konstruktion med gott rykte och tillförlitlighet. Vill du ha en maskin som bygger hela sin karaktär på motorn så är det bara att välja turbo 1100:n och nöjer du dig med en maskin som bara går som satan och låter chassit jobba så är det 800:n du ska ha.

Har du någon gång hört att Arctic på något sätt är en sämre produkt än någonting annat på marknaden så ska du tänka om och lämna detta bakom dig. Sedan länge är Arctic Cat en riktigt bra snöskoter som är korrekt ihopsatt samtidigt som den har massor av karaktär och nytänk.

Gör nåt nytt och roligt . –Kör grönt!

Yamaha

Vi kan utan omsvep säga att det inte hänt speciellt mycket på Yamaha-fronten och deras hybridmaskiner, om man bortser från en helt ny spelare i laget. Yamaha har nämligen tre stycken halvlånga maskiner att erbjuda allmänheten och vi känner igen Apex XTX samtidigt som Nytro XTX också den är ett välkänt ansikte. Tyngre fyrtaktare behöver lite mer matta att flyta på och gärna också lite bredare skidor. Nytro och Apex XTX har ingetdera vilket har lämnat ett hål i Yamahas sortiment som numera är igenpluggat i och med den "nya" FX Nytro 153. När vi fick provköra den här maskinen i Hema-

Det där med servo är en uppfinning som vi vill se på alla snöskotrar och vi trodde att vi också skulle få den på årets Nytro, men tji fick vi. Servostyrningen hittar du bara på Apexmodellen.

Tack och lov slipper vi 32 millimetersmattan i Sverige. Här får vi istället 144 tum och 44 millimeterskammar på både Apex och Nytro XTX, vilket gör maskinerna lite mer mångsidiga även om de är mer ämnade för leden. Vill du ha en mer lössnöanpassad maskin utan att gå hela vägen och köpa en Nytro MTX ska du titta lite extra på den fina FX Nytro 153.

X-Ride skiljer sig på en rad punkter om man jämför med en Nytro XTX och har förutom en längre matta med högre kammar också de speciella MT-9 Mountainskidorna som vi egentligen inte har hunnit utvärdera ordentligt eftersom vi aldrig kört maskinen i nysnö.

Yamahas fantastiska Apex XTX känns lite till åren rent visuellt men är faktiskt bland det bästa du kan sitta på om det är sportig touringkörning du är ute efter. Lössnöegenskaperna är sådär

Sent i våras fick vi en inbjudan att provköra Yamahas egna initiativ X-Ride som också går under namnet FX Nytro 153 som skvallrar om att den är ett mellanting mellan en MTX och en XTX.

Visst kan en Nytro XTX dansa i snön förutsatt att man håller farten uppe och att det finns en botten. Det finns betydligt bättre maskiner för lössnön än denna samtidigt som den är helt godkänd på leden.

van i våras lanserades den med namnet X-ride som av någon anledning sedan glömts bort eller ratats av någon annan anledning. För att inte skapa förvirring så glömmer du nu bort namnet X-ride och programmerar istället in FX Nytro 153 som i princip är en kortare FX Nytro 162. Solkart va? Vi reder ut detta en gång för alla så att du vet vilken maskin som passar just dig. Vi ställer oss frågan, vad är det för skillnad på en Nytro XTX och en Nytro 153. Vi kan ganska enkelt förklara det så här, En XTX är en förlängd RTX och mer lämpad för led, medan en Nytro 153 är en kortare Nytro MTX och därmed också mer lämpad för lössnökörning eftersom den också har MTX:ens smalare framvagn. 153:an har också lite roligt lull-lull som höj och sänkbart styre vilket alltid är trevligt på en maskin som är ämnad för allroundkörning. 153:an har också de nya extroverta drivhjulen som både är lättare och ger en tystare gång samtidigt som de numera är gjorda i ett stycke. Vi hittar här också de nya lätta MT-9 mountain-skidorna på 153:an samtidigt som den också fått ett nytt starkare dynöverdrag. Eftersom den här maskinen i praktiken är en kortare lössnömaskin så saknar den också krängningshämmare. Återigen, ska du köra mycket led och mindre i snön så passar säkert en XTX dig bättre då den utan tvekan ligger bättre på leden. Hur som helst så har 153:an ett existensberättigande och fyller sin plats väl.

XTX

Apex och Nytro XTX är två totalt olika individer som inte delar många skruvar med varandra. Visst, de har både 144 lång matta och 44-millimeterskammar, men där skiljer sig likheterna åt. De är avsedda för ungefär samma slags körning men är totalt olika i temperamentet och sin framtoning. Enligt mig så har dessa maskiner alldeles för lite matta både vad det gäller längd och kamhöjd för att egentligen kunna mäta sig utanför leden med någon annan hybrid på marknaden. Detta ska du ha i åtanke när du tittar på en Yamaha och verkligen ha klart för dig när du ska köpa en maskin. Vad ska jag ha den till?

I hela hybridsegmentet finns det maskiner som lutar antingen åt led eller lössnöhållet. Nytro 153 är mer avsedd för snön medan Yamahas XTX modeller utan tvekan upplevs mer som en lite längre ledmaskin med bättre allroundegenskaper än exempelvis RTX:en som är en renodlad ledmaskin. Årets Nytro XTX har inte uppdaterats hysteriskt utan istället förfinats med en ny dyna och lite bredare skidor och gör sig riktigt bra på leden och lite sisådär i snön om vi ska jämföra den med de bästa i detta segment, för det ska vi väl. Vi måste samtidigt poängtera att det finns många fördelar med en fyrtaktare men att den extra vikten också gör den lite väl omedgörlig i snön.

Vi gillar Nytro XTX samtidigt som den börjar kännas daterad och lite blek. En sak är i alla fall säker, köper du en Yamahahybrid så får du utan tvekan en av de mer driftsäkra maskinerna eftersom Yamaha kan fyrtakt innan och utan.

Apex

Min absoluta favoritskoter för trevliga turer på leden i vanligt sporttempo är sedan många år Apexmodellen som i år både finns som kort (Apex SE) och lite längre (Apex XTX) variant. Båda med servostyrning vilket gett den här åldermannen nytt liv och några extra års existensberättigande innan den puttas ut för ättestupan.

Då den här insprutade 160-hästaren väger bly där fram samtidigt som mattan på SE modellen bara är 121 tum lång vilket är i minsta laget. Hela maskinen blir lite tryggare och driver bättre på leden i 144-tumsversion och blir i och med detta en riktigt bra sporttourer. Vill du hålla ett crosstempo under längre sträckor finns det bättre maskiner, men för snabb förflyttning under längre stunder finns det nästan inga konkurrenter till denna maskin. Skulle jag åka från Treriksröset hem till Mora på varierande typer av fin led, så hade jag valt en Apex XTX. Skulle jag däremot emellanåt behöva ta mig fram i meterdjup snö så skulle jag aldrig våga chansa och istället valt en lättare maskin av annat märke. Apexen har vikten emot sig i snön, men vänder den till en fördel på leden. Den är trygg, väl utprovad och känns betydligt lättare än vad den är. Den kräver tillvänjning och kommer att förvåna dig med hur tung den är den dagen du ska upp med den på en släpvagn.

Så länge du vet vad du vill ha och vad Apex XTX är bra på så finns det inte en chans att du kommer att bli besviken.

Polaris

Vi ska väl inte påstå att det var Polaris som uppfann hybrid-genren men det var det! Vem uppfann den såkallade Freeridemaskinen? Ja mig veterligen var det Assaulten som kom först? Detta säger en hel del om Polaris och vilken prestige dom sätter i denna genre av snöskotrar och det märks på hela linjen av Hybrider som dom raddar upp till i år. Här finns

Kvinnor blinkar nästan dubbelt så ofta som män.

det hybrider som lutar åt all slags allroundkörning i alla slags kubikklasser. Vi ska dock understryka en sak för att en gång för alla ta död på den osanna myten om att Polaris ska ha problem med sina fotsteg på dessa modeller, välj rätt modell!

Har du på något sätt i åtanke att piska din halvlånga maskin på knölig led, köp en maskin som är ämnad för detta, det vill säga en maskin som finns i Hybridklassen. Det är lätt att förvilla sig i djungeln av alla Assaulter och Switchbackar och det är detta vi ska reda ut just nu.

Vill du ha en ultrafrän Assault samtidigt som du vill ha en maskin som är bra på både lössnökörning och led, så heter din maskin Switchback Assault och inget annat. Du ska alltså inte förvirra dig in i lössnösegmentet och köpa en RMK Assault om du också vill köra hårt på led. En RMK Assault är ingen ledmaskin, utan är byggd för lössnön. Den har extra stora genomsläppshål i fotstegen som inte är designade för ett hårt liv på leden. Ha i åtanke att så gott som alla maskiner som säljs idag är på ett eller annat sätt specialiserade på sin uppgift och har ett begränsat användingsområde. En sak är i alla fall säker, en lössnömaskin är aldrig, och jag menar aldrig, gjord för leden. Vi lämnar härmed RMK-Assaulten tills det är dags för lössnömaskinerna senare i höst och hoppar raskt tillbaka till hybriderna.

En ny klassiker

Switchback Pro-R finns som 800 och 600 och är i princip identiska med varandra om man bortser från motorn och lite grejer runt denna. Detta är första året som Switchbacken kommer med Pro Rideboggi och får därför betraktas som en helt ny modell. Chassit är både längre och djupare än på en sedvanlig kort Rush. Ny framvagn med nya unibolts sitter också här. En bredare sadel har också Switchbacken begåvats med. För enkelhetens skull så kan vi nämna att Cleanfire 600:n gör det den ska i vanlig ordning och att 800:n uppgraderats med nya spridare.

Nu lämnar vi motorerna därhän och pratar istället om själva Switchbacken som är en typisk allroundmaskin som drar mer åt ledhållet. Denna 136 tum långa skapelse har måttliga och förnuftiga 38 millimeterskammar och en ergonomi som lämpar sig mer för sittande än stående körning då styrhöjaren endast är 1 tum hög. Vi hittar Walker Evans-dämpare och fotstegsförstärkningar som understryker att detta är en maskin

600 Switchback Pro-R är en riktigt vass ledmaskin som också fungerar bra i snön, även om vi gillar 600 RMK 155 bättre på sidan av leden.

som klarar av hård körning på led. Samtidigt så ser vi att gripperskidorna sitter monterade vilket är praktiskt när du ska klättra runt på maskinen i djupsnön. Vi gillar Switchbacken enormt mycket eftersom den verkligen är en allroundmaskin som klarar det mesta. 600 eller 800? Som vanligt är det svårt att välja motorstorlek och jag skulle vilja ge dig detta råd. Åker du mycket led så är en 600 betydligt mer lämpad för detta. Är du en äventyrare som gärna svänger ut i snön så kan du behöva 800:ns kraft och ha nytta av den.

Instegsmaskinen

Polaris Shiftmodeller slår alltid i underläge eftersom de alltid har varit anpassade för den mindre plånboken. 550 Shift 136 är anpassad för dem utan plånbok och som har stålarna i fickan eftersom den tillhör det absolut billigaste segmentet. Vår layout-Annsofie här på SnowRider hade en 550 136 förra året och var så nöjd med den så hon bytte till en ny i år och hon får faktiskt finna sig i att vara en i målgruppen denna maskin är menad för. Tjejskoter låter mesigt så vi kan istället kalla denna skoter för den perfekta instegsmaskinen. Vi som är lite mer erfarna skoteråkare reagerar direkt på den slöa 60-hästars fläktkylda 550 kubikaren som är rena rama sömnpillret. Men, den är driftsäker och förhållandevis bränslesnål och gör sitt jobb. Den här maskinen fungerar bra på led, och sämre i snön,mest beroende på att den saknar minst lika många hästar som den har till förfogande för att vara riktigt rolig. För dig som funderar på att köpa skoter och vill slippa krånglet som en begagnad maskin kan bjuda på, kolla lite extra på denna modell.

Switchback Assault

Nu har vi bara en Hybrid kvar från Polaris och den är utan tvekan min favoritmaskin från detta märke. 800 Switchback Assault är mer oborstad och mer avsedd för körning i lössnön, samtidigt som den är menad att användas på led. Enligt Polaris så är den här maskinen gjord för 50% led och 50% lössnökörning. Enligt mig så känns den i allafall tuffare än Switchbacken som är lite trevligare. Rent visuellt ser vi direkt att Assaulten har den mer vedertagna vinklade 144 Switchback-boggin som det sitter Walker Evansdämpare i. I och med uppvinklingen så känns den här maskinen lite medgörligare och kortare på leden än vad den skulle göra med en rak och ovinklad boggi. Det högre Pro Taper styret med hooks ger maskinen en uppkäf-

Nu slipper du undra hur stor skillnaden är mellan en Rush och en Switchback. Svaret är "en bit".

800 Switchback Pro-R är verkligen en ledpiskare och ett naturligt val för dig som vill plåga din maskin på knöligt underlag. Fotstegsförstärkningar, 136 lång och 38 kammar.

Den fina och lätta 550 Shift 136 får anses som en trevlig instegsmodell.

Trenden lutar åt en mer avskalad och inte så ombonad förarmiljö. För 10 år sedan var alla styren inklädda för ett propert intryck. Vi gillar detta bättre.

SwitchbackPro-R 136 har den trevliga ler ledanpassade Pro-Ride boggin medan Assaulten har den vinklade 144-boggin.

Varför ändra ett vinnande koncept? Polaris kör vidare med sin stabila och väl fungerande Pro-Rideframvagn.

Polaris har alltid väl genomtänkt geometri vilket är ett måste för en maskin som så gott som alla trivs på direkt utan tillvänjning.

En genomsnittlig chokladkaka har åtta insektsben i sig.

tig attityd som backas upp av 51 millimeterskammar. Den här maskinen skottar på bra och är verkligen bra i snön, gärna med öppen trottel för att kompensera för den lite korta mattan.

Konceptet är beprövat och de förfiningar som gjorts till i år ska förhoppningsvis göra denna maskin riktigt bra. Just 800-motorn har dragits med en del småkrångel som tillrättalagts till 2012. Bland annat sitter det återigen Boschspridare monterade vilket ska fungera bättre. Vi gillar Assaulten och har faktiskt beställt en till oss själva denna vinter!

Ski-doo Renegade

Valet av ny skoter blir allt svårare i takt med att modellutbudet bara ökar och skotrarna blir mer och mer specialiserade. Det är inte så enkelt att man bara bestämmer sig för hur lång matta man ska ha, men man har kommit en bra bit på väg när man gjort det valet.

För att tillfredsställa oss köpare har man hos Ski-Doo delat upp sina hybrider i fem stycken underkategorier, som alla vänder sig till lite olika typer av förare. Det hela är lite enklare för oss nordbor då vi endast har Sport, Adrenaline, X och Backcountry X att välja mellan, och här handlar det kanske mer om val av motor än något annat. I renegadeserien finns det dock ytterligare ett val man måste göra och det är att ta sig en funderare på om det är på leden eller i djupsnön man kommer att spendera den största delen av tiden.

Det är nämligen så att Sport, Adrenaline och X riktar sig mer till en sportig förare som är i behov av en lite längre matta. Detta både för att ge det där extra flytet i snön och även en behagligare resa längs leden, där maskinen inte går ner i alla gropar utan har en förmåga att överbrygga och släta ut guppen. I övrigt är dessa Renegade-paket alltså mer lik en MX-Z i sin setup än en Summit. Vill man istället luta sig mer åt friåkning utan att för den skull tappa allt vad ledåkning heter ska man ställa in siktet på Backcountry-modellerna.

I årets lineup hittar vi ingen helt ny modell, utan man har jobbat vidare och förbättrat det man redan har.

Sport 550F och 600 ACE

Den enklaste kategorin hos Renegade kallas för Sport och här hittar man två identiska skotrar fast med två helt olika motorer. Den som är ute efter en ekonomisk skoter vad det gäller allt från inköp, bränsleekonomi till försäkring väljer någon av dessa skotrar. Då skillnaden mellan dessa motorer inte kunde vara större

Renegade 1200 kommer till oss i x-utförande, vilket innebär att man bland annat får HPG Plus R främre dämpare med lättskött returjustering.

En liten detalj som gör en Renegade ännu mer mångsidig är att det alltid sitter ett drag på skotern.

På en Renegade X 1200 både sitter och står man bättre än tidigare. Då den baseras på REV-XR-chassit känns allt lite kompaktare och stabilare, vilket gör den till en riktig ledraket.

Om du förvarar en levande guldfisk i ett becksvart rum så kommer den slutligen bli vit.

Vill man ha en skoter med lite pondus utan att göra avkall på allt vad lössnö heter står Renegade X 1200 högt i kurs.

trots ungefär samma effekt kanske du som köpare behöver lite hjälp på traven i ditt val.

Båda är riktigt trevliga efter leden med sin mjukare dämparsetup och ger med sin längre matta även möjlighet till lite lättare äventyrsåkning. Sport 550F är den maskinen som har flest uppdateringar i och med att den motorn nu fått likadana variatorer som ACE-motorn. Här sitter alltså den fina och mjuka eDrive-primären och QRS-sekundären, vilket även verkar fungera bra tillsammans med den beprövade fläktmotorn. Båda modellerna har till i år även fått dom stålomspunna bromsslangarna som tidigare endast satt på x-modellerna.

Är det en billig men underhållande skoter med många användningsområden man söker faller valet på 550F, särskilt om det är lite mer nerv man är ute efter. Är man däremot lite mognare i sitt val och vill ha något att köra riktigt långt med och då gärna med släde, samt en betydligt modernare fyrtaktsmotor faller valet tveklöst på 600 ACE.

Nu kommer nog själva inköpspriset styra detta på ett bra sätt då den mognare och modernare 600 ACE är betydligt dyrare i inköp än 550F.

Adrenaline E-TEC 600 H.O.

Just detta utförande av Renegade är nog så nära man kan komma urfadern av Renegade. Med den ledanpassade SC-5-boggin utrustad med renoveringsbara HPG-dämpare från KYB sköter den sig utmärkt även vid tuffare körning. Tidigare var det nästan bara fördelar med att välja Renegade före motsvarande MX-Z, detta har nu jämnats ut i och med att dom två värsta MX-Z:orna fått den nya rMotion-boggin. Om denna boggi kommer att bli aktuell på en Renegade i framtiden får vi vänta och se. En stor fördel som fortfarande finns kvar är dock själva mattlängden på 3487 millimeter eller 137 tum, som ger dig den där lilla extra friheten i skoterkörningen. Mattan är fortfarande en RipSaw med 32 millimeters kammar, som ger bra med grepp på leden men kanske kommer lite till korta utanför.

Den har till i år fått en svartlackerad tunnel vilket gör att den sticker ut lite från dom två enklare modellerna i programmet. Den stålomspunna bromsslangen återfinns naturligtvis även här i år. Den kanske största anledningen till att man väljer denna maskin måste ändå vara motorn. E-tec 600:ans fördelar har vi nämnt många gånger och är som vanligt att den är snål på både bensin och olja, men även att den sedvanliga

Om ditt val står mellan en Backcountry och en Freeride får du hos BC en betydligt mer ombonad och lyxig förarmiljö.

På en backcountry både sitter och står man riktigt bra, både tack vare det höga styret och den nya dynan. Man hamnar klart längre fram i sin position på BC än övriga Renegade-modeller.

tvåtaktsröken och lukten lyser med sin frånvaro. Allt detta medan den fortfarande går riktigt bra och har en tillfredsställande mängd med hästar för dom allra flesta. Helt klart en skoter för dig som letar efter en kompromiss utan att vara en miss. På tal om "miss" får man också med den löstagbara passagerardynan så att tjejen får plats, eller killen men det har ju inget med miss att göra.

X 4-TEC 1200

Det är alltid lika trevligt att slå sig ner bakom styret på denna skoter och på något sätt alltid lika överraskande hur bra den går. Det är kombinationen av den sköna 4-tec 1200:n och mattan som gör hela skotern. Att den sedan har riktigt bra och lättjusterade dämpare gör att den extra vikten hos motorn inte känns så mycket.PowderMax-mattan med 44-kammar som sitter på behövs verkligen till den starka trecylindriga 4-taktaren.

Denna maskinen är helt klart i toppskiktet av marknaden när man pratar om hanterbar effekt och det är få maskiner som hänger med efter finare leder. Mycket tack vare mattan gör den inte heller bort sig om man vill köra lite ospårat, men visst gör sig vikten påmind ibland om man jämfört med en tvåtaktare. Den kan ibland sakna lite i smidighet när det blir tight, men tar istället igen mycket av det i ren styrka.

En bidragande orsak till att man sitter extra bra på Renegade X 1200 i år kan nog tillskrivas både den nya dynan, nu med 5 liters förvaring, och att styrhöjaren vuxit 15 millimeter. Det här är en skoter man skulle välja varje dag om en riktig långtur stod på schemat och dessutom ha förbaskat kul under hela resan.

Backcountry X E-TEC 600 H.O. och 800R

Är det en friåkningsmaskin du är ute efter, men vet med dig att du inte kommer att göra dom värsta droppen eller hoppen, är det nog någon av Backcountry X-modellerna du ska ha och inte en Freeride. Mycket tack vare sin smalare spårvidd, högre styrhöjare, burkrem, 44-matta samt skidval är Backcountry X 600 och 800 betydligt mer lössnömaskin än övriga Renegade-modeller.

I år hittar man Pilot DS-skidorna även på Backcountry, som med sin tunna kant skär ner lätt i snön när man vill lägga ner skotern. Dessa skidor är också lite kortare bakom spindeln vilket gör det enklare att styra emot när man ligger i en lång pudersväng.

Precis som hos den vanliga X-model-

Ski-Doo Renegade Adrenaline E-TEC 600 H.O. är det säkra valet i Renegade-serien om du inte är helt hundra på hur mycket lössnö respektive led det kommer bli i vinter.

Den nya REV-XP X-dynan har till i år ett förvaringsutrymme på 5 liter och har även fått ett 19 millimeter tjockare skumgummi som gör färden behagligare än tidigare.

Ski-Doo Renegade Sport 550F och 600 ACE är väldigt lika både på pappret och till utseende, det är istället när man kör med dom som skillnaden blir uppenbar.

Att Renegade X 1200 är lite mer ledanpassad märker man då det bland annat saknas burkrem, och även om styrhöjaren blivit 15 millimeter högre till i år är den fortfarande 30 millimeter lägre än den på Backcountry.

Mycket lössnö och attityd väl förpackat i dom två värstingarna Ski-Doo Renegade Backcountry X, med antingen 600 eller 800 E-tec-motor under huven.

HÖSTKLIPP!
PÅ SHIFT 2011

POLARIS®

IQ 600 SHIFT *

Vid köp innan 31/11 2011 ingår
utan extra kostnad en
Fogelsta släpvagn värde 12 500 kr,
samt en kampanjförsäkring som gäller i 1 år.

89 900:-

Vid köp innan 31/11 2011 ingår
utan extra kostnad
Elstart värde 10 000 kr.
samt en kampanjförsäkring som gäller i 1 år.

IQ 550 SHIFT * 74 900:-

IQ 550 SHIFT 136" * 77 900:-

* Med reservation för slutförsäljning.

POLARIS Dealer of the year! 2008/2009

MOTOR HUSET

www.motorhuset.com

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

len sitter den nya REV-XP X-dynan även på Backcountry, som alltså äntligen utrustats med ett förvaringsfack. Dynan är också lite bekvämare än tidigare tack vare att skumgummit blivit 19 millimeter tjockare. Trots sin anpassning till pudret är skotern inte alls bortkommen efter leden, helst inte med skidorna i sitt bredaste läge. Dämparpaketet som är riktigt bra på Backcountry ser till att du enkelt kan justera dom efter behov. Skulle inte detta duga går det naturligtvis även att renovera och shimsa om dämparna för att få dom precis som man vill.

Den stora frågan är bara vilken av dom två E-tec-motorerna som erbjuds man ska välja. Dom allra flesta kommer riktigt långt med en 600, då man med handen på hjärtat väldigt sällan utnyttjar dom där sista procenten av effekten i motorn. Men visst, är man som dom allra flesta och bara måste ha det värsta så är det en 800 som gäller. Om inte annat så kanske det känns skönt att veta att man har 40 extra hästar att plocka fram i händelse av en nödsituation, för visst kommer man både högre och längre med mer effekt.

Ski-Doo´s utbud av hybrider är precis så bra som vi vant oss vid och är man inte helt schitsofren ska man nog lyckas hitta en favorit i denna line-up.

Lynx Xtrim

Även hos Lynx är just hybridsegmentet riktigt stort. Anledningen till detta är naturligtvis att just den åkning som hybriderna ger är det som passar dom allra flesta. Men precis som hos övriga märken finns det stor variation inom själva segmentet som kallas Xtrim hos Lynx. Hela upplägget är ganska likt det hos Ski-Doo fast med två stora skillnader, Lynx har ingen fyrtakts 1200 och Ski-Doo har ingen motsvarighet till Lynx Commander, inte i det här segmentet i alla fall.

Hos Lynx har PPS-boggin hittat ner i fler modeller, vilket faktiskt betyder att man inte hittar en enda Lynx utan PPS i år. Just hybriderna har ganska väntat fått en helt ny modell då 600 ACE-motorn har förökat sig till fler modeller. Värstingen av alla Xtrim heter Boondocker och även om alla gillade den skarpt redan förra året har man på inte legat på latsidan hos Lynx vad det gäller att uppdatera den.

Rent generellt om man jämför motsvarande modell hos Lynx med Ski-Doo, ligger oftast en Lynx lite högre i pris och lika ofta hittar man också en anledning till det. Det ska mycket till om man inte lyckas hitta en favorit som passar som handen i handsken bland någon av dom sex olika Xtrim-modellerna som står till förfogande 2012.

En BoonDocker är alltid redo för bus med sin höga och framflyttade förarposition. Även om styrets höjd passar bäst utanför leden går den att leva med även på led.

Nya fotsteg på BoonDockern med rejäla hål och bra med fäste. Men riktigt så här korta blir dom inte i produktion.

Den ordentligt uppgraderade framvagnen hos BoonDocker ståtar nu med fullt justerbara racingdämpare och snabbfäste till krängningshämmaren.

Xtrim 550 och 600 ACE

Till i år har alltså den fyrtaktande 600 ACE även tagit plats i en Xtrim. Att man bryr sig om att behålla 550 fläkten nu när man har ett bra alternativ i 600 ACE är helt enkelt att den är så pass billig, och att konkurrenterna har en fläktis i sina sortiment. Detta är dock något som inte kommer att vara för evigt i och med dom allt hårdare miljökraven. Att välja mellan en 550 och 600 ACE är trots alla likheter som att välja mellan äpplen och päron. Här kommer säkerligen den med färskt förarbevis i handen välja 550, medans pappa vill att ungen ska ha fyrtaktaren. Oavsett vem det är som går vinnande ur den striden kommer nog båda att vara nöjda. Vinner den yngre av dom två, har man en lätt och smidig maskin som båda kan ha skoj med och man har även en slant kvar på banken. Skulle det nu vilja sig så att pappan tar hem segern i denna batalj ska ingen behöva gråta för det. Det här är också det en pigg rackare som är fullt jämförbar med fläktisen, det är bara det att man inte upplever den så då motorn är så tyst och mjuk i sitt uppförande.

Båda kan tyckas vara väldigt lika motsvarande Ski-Doo Renegade vid en första anblick, men det finns faktiskt skillnader. För det lite högre priset hos Lynx får man faktiskt valuta för pengarna. Detta i och med att man får en ordentlig matta för klassen med sina 39 millimeters kammar. På styret hittar vi också en burkrem, dessutom är skidornas bredd justerbar mellan 975-1017 millimeter. Alla dessa saker gör Lynxen riktigt mångsidig vid en jämförelse.

Precis som hos Ski-Doo sitter även här den nya variatorn på 550F och man har också stålomspunna bromsslangar på alla Xtrim-modellerna. Fotstegen är även dom uppdaterade på alla Xtrim-modellerna och har nu ordentliga hål som håller undan snön och ger ett bra fotfäste.

Xtrim SC 600 E-TEC

Det här är den enda kvarvarande SC-modellen hos Lynx till 2012 då den inte längre finns som alternativ hos sportmaskinerna. Förutom små visuella förändringar hittar vi även här dom bättre och mer lössnöanpassade fotstegen. Precis

I genomsnitt somnar man på sjutton minuter.

Det är i denna miljö som Commandern är som roligast, i långa härliga pudersvängar.

som alla Xtrim-modeller är också SC 600 avsedd för att trivas lika bra vid sidan av leden som på. Den lutar sig dock en aning mer åt ledhållet med tanke på att den justerbara spårvidden i sitt bredaste läge är lika bred som hos sportmaskinen RAVE.

Motorn hos SC 600 är den nu beprövade E-tec snurran från Rotax vilken passar perfekt i skotern. Den ger alldeles lagom med kraft och känns väl avstämd mot den övriga setupen hos skotern. Även om den har helt okej dämpare och en förträfflig PPS-boggi, är nog inte detta förstavalet för någon som har tänkt sig köra stenhårt på en crossbana eller droppa ut för en fjällsluttning. Nej, istället är detta precis som Ski-Doo´s Renegade Adrenaline något av en gyllene medelväg som är ganska bra på allt. Ska man hitta några stora skillnader mot just Renegade är det ungefär samma saker som hos dom billigare varianterna, alltså burkremmen, högre kammar på mattan och justerbar spårvidd. Icke att förglömma sitter det ju också en PPS-146 hos Lynxen, och gillar man PPS kan det var skäl nog för att välja just Lynxen, även om prisskillnaden mot Ski-Doo´n är i största laget.

Xtrim BoonDocker 800R E-TEC

Lynx värsta freeride-maskin står sig ännu starkare än tidigare då den uppdaterats ganska ordentligt. Tar man en snabb titt på maskinen ser man att den blivit om möjligt ännu svartare till i år med den svartlackerade tunneln. Vill man ha en lite färggladare uppsyn finns det även ett dekalkit i lite olika färger att köpa till BoonDocker.

På dämparsidan har man tagit i ordentligt och allt utom centerdämparen har vuxit rejält. Både i framvagnen och bak i boggin sitter det nu fullt justerbara piggyback-dämpare av samma kaliber som på Lynx värsta sportmaskiner. Detta innebär att den nu är ännu mera kapabel till bus både på och utanför leden än tidigare. Lynx har även valt att utrusta BoonDockern med snabbkopplingen till krängningshämmaren precis som Freeridern har, vilket gör livet enklare för oss som ständigt sitter i garaget och funderar på om krängaren ska på eller av inför dagens tur.

De nya fotstegen var inte färdigutvecklade när vi provkörde BoonDockern. Dom blir alltså inte riktigt så extrema som på bilderna i produktion, utan kommer istället att se ut som på de övriga Xtrim-maskinerna. Alla dessa uppdateringar gör att den utmanar resterande värstingar i Freeride-segmentet riktigt ordentligt. Med tanke på att Freeridern blivit kortare till i år är det nu endast på en punkt som Lynxen står sig lite kort mot dom extrema gossarna och det är kamhöjden. Men du kan vara lugn då Lynx även tänkt på detta genom att man har ett kit som flyttar boggin, vilket gör att man lätt ska få plats med en matta med 57 millimeters kammar, eller kanske till och med 59. Man har även jobbat lite på växlingssidan för att uppnå ännu bättre acceleration och toppfart hos maskinen.

Jämfört med fjolårets succémaskin har hela paketet nu blivit ännu tuffare och mer extremt och det utan att förstöra någon av dess fina egenskaper. Den har på något sätt trots sin tuffa kalibrering ändå lyckats behålla sin smidighet i pudret.

Xtrim Commander 600 E-TEC och Limited

Lynx Commander utgör den största skillnaden mellan Lynx och Ski-Doo´s modellprogram vad det gäller just hybrider. Commander är till skillnad från allt

Limited-versionen av Commander som såldes under vårkampanjen är bland de mest välutrustade skotrarna som finns där ute.

Även på Commandern hittar man en ordentlig styrhöjare som ska göra maskinen lättkontrollerad i lössnön. Nackdelen är väl att alla inte gillar att ha armarna rakt framåt när man sitter och kör, en justerbar styrhöjare kanske skulle vara på sin plats.

Källvatten på burk eller flaska kostar ca 1000 gånger mer än vanligt dricksvatten ur kranen.

annat något så konstigt som en bredbandad hybrid. Just detta gör den till en otroligt mångsidig skoter som helt beroende på utrustning alltid kan stå redo för uppdraget i fråga. När vi ändå nämner utrustning måste vi prata om den Limited variant av Commander som fanns som vårkampanj. På denna får man verkligen extra allt på skotern, eller vad sägs om allt från löstagbar tvåsittsdyna till extra säkringar. Utseendemässigt är det till i år inte så stor skillnad, då vanliga Commandern också den är vit. Några detaljer skiljer sig dock då lyftbågen fram är svart och dynan har vita inslag på Limited-modellen. Det är i och för sig mycket lättare att avslöja skotern på all utrustning, som till exempel spaden vid fotsteget och den stora vita packlådan.

Lite nyheter som kommer är att rutan nu är riktigt stor och tillverkad i ett stycke, vilket gör Commander ännu bättre som ett touringalternativ. Den nya dragkroken tillsammans med den extra kylaren och Syncro-växellådan gör också Commandern ytterst kapabel som arbetsmaskin.

Som vi nämnde tidigare är det nu PPS-boggi i alla Lynxar vilket innebär att RCG-A-boggin lämnat plats för en PPS-154-A, det vill säga liknande den i en Lynx 59, fast här med lättade boggiskenor. Det som gör en Commander så underhållande att köra är kombinationen av kraften hos Rotax 600 E-TEC och 50-mattan. Detta gör att man tar sig fram i ospårad terräng på ett sätt som man inte trodde var möjligt med tanke på skoterns storlek. På leden är den också riktigt trevlig så länge det inte blir allt för styggt, för då märks det att den ändå väger sina kilon.

Lynx är riktigt breda vad det gäller just hybrider. Ja, faktiskt så breda att man nästan inte skulle saknat något även om just hybriderna vore det enda Lynx sålde. Ett komplett program av dom mångsidiga halvlånga skotrarna helt enkelt.

Hoppas att du fått mer kött på benen då det gäller favoritsegmentet bestående av halvlånga allroundmaskiner. Lycka till med inköpet!

Lynx minstingar Xtrim 600 ACE och 550 är till i år väldigt lika fjolårets BoonDocker till utseendet. Men inte ens Togga kan förväxla dom om han får ta en provtur.

Körställningen hos 550 och 600 ACE är så där lagom hög för att man som förare ska kunna trivas oavsett om det är leden eller pudret som gäller.

Det känns helt rätt att man valt att montera en burkrem på alla Xtrim-modellerna.

Spännrem, vatten i form av is och en finsk registreringsskylt. Allt man behöver får plats under plastlocket på Xtrim-type-dynan som SC-modellerna har.

Kör man en hybridskoter ska ett drag vara standard och det är det också hos Lynx.

På vintern har en gråsparv cirka 3350 fjädrar på kroppen.

SKI-DOO RENEGADE SPORT 550F/ 600 ACE

Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cyl 2-t/ Vätskekyld 2-cyl 4-t
Volym cm³:	553,4/ 600
Borr/slag mm:	76x61/ 74x69,7
Bränslesystem:	2xVM30 Choke/ EFI
Smörjning:	Injektion/ Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	199/ 213
Tunnel:	REV-XP
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	Motion Control
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	SC-5M
Dämpare:	Motion Control, HPG
Fjädringsväg bak mm:	340
Typ av matta mm:	406x3487x31,8
Skidor:	Pilot
Spårvidd mm:	1077
LxBxH mm:	3110x1217x1210
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	3,7/ 2,1
Att äga	
Cirkapris:	85 900/ 99 900
Färg:	Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

RENEGADE X 4-TEC 1200

Motor	
Typ:	Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	1170,7
Borr/slag mm:	91x60
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	3-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	235
Tunnel:	REV-XR
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	HPG Plus R
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	SC-5
Dämpare:	HPG Plus, KYB Pro 36
Fjädringsväg bak mm:	406
Typ av matta mm:	406x3487x44
Skidor:	Pilot DS
Spårvidd mm:	1077
LxBxH mm:	3110x1217x1210
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	3,5
Att äga	
Cirkapris:	139 900
Färg:	Svart-Vit
Generalagent:	BRP Scandinavia

RENEGADE ADRENALINE/ BACKCOUNTRY X 600/ 800

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	594,4/ 799,5
Borr/slag mm:	72x73/ 82x75,7
Bränslesystem:	Elektronisk DI 46/ 52
Smörjning:	Elektronisk pump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--/ 155+Hk@7900
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	206/ 205/ 208
Tunnel:	REV-XP
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	HPG Plus/ HPG Plus R
Fjädringsväg fram mm:	229/ 210
Boggi:	SC-5
Dämpare:	HPG/ HPG Plus, KYB Pro 36
Fjädringsväg bak mm:	406
Typ av matta mm:	406x3487x31,8/ 44
Skidor:	Pilot/ DS
Spårvidd mm:	1077/ 975-1019
LxBxH mm:	3110x1217x1210/ 3110x1159-1204x1130
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	3,7
Att äga	
Cirkapris:	120 900/ 131 900/ 146 900
Färg:	Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

POLARIS 550 SHIFT 136

Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	544
Borr/slag:	73x65
Bränslesystem:	2xVM34
Smörjning:	Separat
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	219
Tunnel:	IQ
Framvagn:	IQ
Fjädring fram:	Ryde FX MPV
Fjädringsväg fram mm:	254
Boggi:	IQ 136
Dämpare:	Ryde FX MPV
Fjädringsväg bak mm:	356
Typ av matta mm:	380x3454x34
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	1080
Längd/Bredd/Höjd mm:	3048x1220x1230
Tankvolym L:	43,5
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	89 900
Färg:	Vit
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

SWITCHBACK PRO-R 600/ 800

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	599/ 795
Borr/slag mm:	77,25x64/ 85x70
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	222/ 219
Tunnel:	Rush
Framvagn:	PRO-RIDE
Fjädring fram:	Walker Evans Piggyback
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	PRO-RIDE
Dämpare:	Walker Evans PB, Comp. Adj.
Fjädringsväg bak mm:	350
Typ av matta mm:	380x3454x38
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	1080
Längd/Bredd/Höjd mm:	2920x1220x1170
Tankvolym L:	41,12
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	129 900/ 139 900
Färg:	Indy Röd/ Vit
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

SWITCHBACK ASSAULT 800 144

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	795
Borr/slag mm:	85x70
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	209
Tunnel:	RAW
Framvagn:	PRO-RIDE
Fjädring fram:	Walker Evans Piggyback
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	Switchback 144 vinklad
Dämpare:	Walker Evans PB, Comp. Adj.
Fjädringsväg bak mm:	380
Typ av matta mm:	380x3657x51
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	1080
Längd/Bredd/Höjd mm:	3200x1220x1220
Tankvolym L:	43,5
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	142 900
Färg:	Vit Assault
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

YAMAHA FX NYTRO 153

Motor	
Typ:	Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	1049
Borr/slag mm:	82x66,2
Bränslesystem:	3 x EFI 41mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	3-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Aluminium
Framvagn:	FXG2
Fjädring fram:	Fox FLOAT 2
Fjädringsväg fram mm:	216
Boggi:	Pro Mountain Air 153
Dämpare:	Fox FLOAT 2 / XV
Fjädringsväg bak mm:	350
Typ av matta mm:	381x3886x57
Skidor:	MT-9
Spårvidd mm:	1033
LxBxH mm:	3405x1250x1195
Tankvolym L:	27,7
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	134 900
Färg:	Svart
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

APEX X-TX

Motor	
Typ:	Vätskekyld 4-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	998
Borr/slag mm:	74x58
Bränslesystem:	4 x EFI 39mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	4-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Aluminium
Framvagn:	Individuell, dubbla A-armar
Fjädring fram:	HPG 40
Fjädringsväg fram mm:	219
Boggi:	Dual Shock CK 144
Dämpare:	HPG 40
Fjädringsväg bak mm:	295
Typ av matta mm:	381x3648x44
Skidor:	Crossover
Spårvidd mm:	1050
LxBxH mm:	3000x1230x1210
Tankvolym L:	34,8
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	159 900
Färg:	Blå / Svart
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

FX NYTRO X-TX

Motor	
Typ:	Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	1049
Borr/slag mm:	82x66,2
Bränslesystem:	3 x EFI 41mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	3-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Nytro 11°
Framvagn:	FXG2
Fjädring fram:	HPG 40
Fjädringsväg fram mm:	219
Boggi:	Dual Shock CK 144
Dämpare:	HPG 40
Fjädringsväg bak mm:	295
Typ av matta mm:	381x3648x44
Skidor:	Crossover
Spårvidd mm:	1050
LxBxH mm:	3000x1230x1210
Tankvolym L:	34,8
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	134 900
Färg:	Svart / Blå
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

I 18 av USA:s 50 delstater är det i skolorna förbjudet att undervisa i Darwins läror.

LYNX XTRIM 550/ 600 ACE

Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cyl 2-t/ Vätskekyld 2-cyl 4-t
Volym cm³:	553,4/ 600
Borr/slag mm:	76x61/ 74x69,7
Bränslesystem:	2xVM30 Choke/ EFI
Smörjning:	Injektion/ Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	209/ 214
Tunnel:	REX
Framvagn:	A-LFS
Fjädring fram:	HPG 36
Fjädringsväg fram mm:	242
Boggi:	PPS-146
Dämpare:	HPG 36
Fjädringsväg bak mm:	390
Typ av matta mm:	406x3705x39
Skidor:	CTRL II
Spårvidd mm:	975-1017
LxBxH mm:	3230x1120-1162x1210
Tankvolym L:	39
Oljetankvolym L:	3,7/ --
Att äga	
Cirkapris:	87 900/ 100 900
Färg:	Svart-Vit
Generalagent:	BRP Scandinavia

XTRIM BOONDOCKER 800R E-TEC

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	799,5
Borr/slag mm:	82x75,7
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52
Smörjning:	Elektronisk pump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	218
Tunnel:	REX
Framvagn:	A-LFS
Fjädring fram:	KYB 40 PB HLCR
Fjädringsväg fram mm:	242
Boggi:	PPS-146
Dämpare:	KYB 36 / KYB 46 PB HLCR
Fjädringsväg bak mm:	390
Typ av matta mm:	380x3705x44
Skidor:	CTRL II
Spårvidd mm:	975-1017
LxBxH mm:	3230x1120-1162x1130
Tankvolym L:	39
Oljetankvolym L:	3,7
Att äga	
Cirkapris:	147 900
Färg:	Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

XTRIM SC 600 E-TEC/ COMMANDER

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	594,4
Borr/slag mm:	72x73
Bränslesystem:	Elektronisk DI 46
Smörjning:	Elektronisk pump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	218/ 272
Tunnel:	REX/ LXU
Framvagn:	A-LFS
Fjädring fram:	KYB 36 R/ HPG 36
Fjädringsväg fram mm:	242/ 210
Boggi:	PPS-146/ PPS-154-A
Dämpare:	KYB 36, KYB 46/ HPG 36
Fjädringsväg bak mm:	390/ 340
Typ av matta mm:	406x3705x39/ 500x3923x38
Skidor:	CTRL II
Spårvidd mm:	1038-1080/ 975-1017
LxBxH mm:	3230x1183-1225x1210/ 3230x1120-1162x1330
Tankvolym L:	39/ 45
Oljetankvolym L:	3,7/ 2,8
Att äga	
Cirkapris:	129 900/ 127 900
Färg:	Röd-Vit/ Vit-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

ARCTIC CAT XF 1100 TURBO SP LTD/ 50TH

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	1056
Borr/slag mm:	98x70
Bränslesystem:	EFI 46 mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	177 Hk@--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	249
Tunnel:	Procross
Framvagn:	Arctic Race Suspension
Fjädring fram:	FOX Float 2
Fjädringsväg fram mm:	254
Boggi:	FasTrack
Dämpare:	FOX Zero Pro, FOX Float 2
Fjädringsväg bak mm:	368
Typ av matta mm:	381x3581x57
Skidor:	Composite
Spårvidd mm:	1067-1092
Längd/Bredd/Höjd mm:	3174x1219x--
Tankvolym L:	40,1
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	156 900
Färg:	Vit/ Svart
Generalagent:	KGK Motor AB

XF 800 SP HIGH COUNTRY

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	794
Borr/slag mm:	85x70
Bränslesystem:	BEFI 46 mm
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	160 Hk@--
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	207
Tunnel:	Procross
Framvagn:	Arctic Race Suspension
Fjädring fram:	FOX Float 2
Fjädringsväg fram mm:	254
Boggi:	FasTrack
Dämpare:	FOX Zero Pro, FOX Float
Fjädringsväg bak mm:	368
Typ av matta mm:	381x3581x57
Skidor:	Composite
Spårvidd mm:	1067-1092
Längd/Bredd/Höjd mm:	3174x1219x--
Tankvolym L:	40,1
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	139 900
Färg:	Svart
Generalagent:	KGK Motor AB

CrossFix

Auktoriserad verkstad & försäljning av reservdelar.

ski-doo LYNX can-am

SLP

Pris exempel:

SLP skidor

3495:-/par

Ny hemsida

TURBO SPECIALISTER

Stor erfarenhet inom turbobyggnationer, kontakta oss gärna för info...

Återförsäljare för MCXPRESS

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

www.crossfix.se

Crossfix AB

Hammarvägen 39, 943 36 Öjebyn,

Tele 0911-66423

Den största njursten som nämns i medicinens historia vägde 6,3 kg.

FOGELSTA

Den ultimata skotertransporten!

036-18 19 50
www.bjornlyan.se

Björnlyan

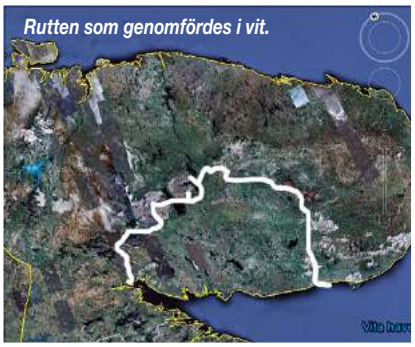
FLATLIGHT ONE PIECE

TOBE local Jerry Fredriksson

TOBE
OUTERWEAR
TOBEOUTERWEAR.COM

Duells
Riders choice
www.duells.se

Expedition
Kolahalvön


Rutten som genomfördes i vit.

Murphys lag om all jävlighet gäller även i Ryssland.

Text:Togga
Bild:Medlemmarna i expeditionen

Det här är fortsättningen och resultatet av förberedelserna som vi skrev om i Snowrider 4 under förra säsongen.

Planläggningen var minutiös och dom trodde sig själva ha tänkt på allt. Det skulle visa sig att oavsett vad man kan tänka sig vara med om, dycker det ändå upp oförutsedda händelser. Att ta steget och anmäla sig till ett sådan här resa kräver inte bara en skoter, erfarenhet och en extra slant på banken. Det kräver också en extrem äventyrslust, förmåga att samarbeta i grupp och en spontan uppfinningsrikedom för att klara av dom hinder och problem som man inte klarade av att förutse.

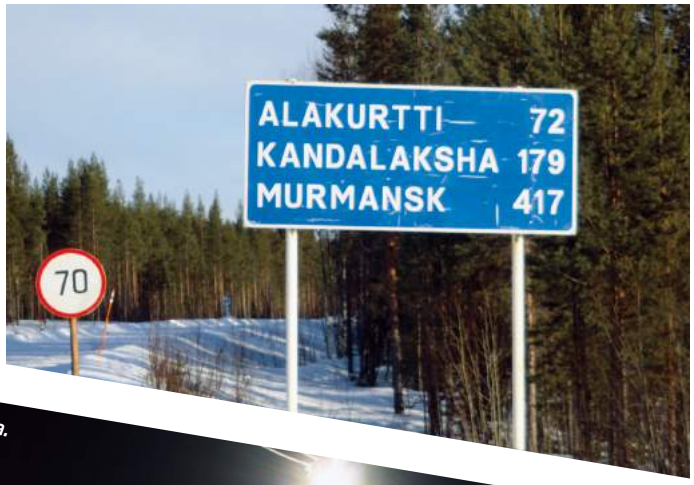
Vilka är dom?

Du kanske själv har funderat i banorna att själv genomföra ett liknande äventyr. Eventuellt passar du kanske in på någon av profilerna i expeditionen och känner du igen dig, så är det första hindret avklarat. Idégivarna till det hela är Lelle Jonsson, som är lokal skoteruthyrare i Vemdalen, och Henrik Rahm som är den stora globetrottern med lokal kunskap i Ryssland efter sina motorcykelturer i landet. Annie Seel, som är sambo med Henrik, men är mest känd för att med framgång bland annat kört det beryktade Dakar-rallyt på motorcykel. Mikael Hallqvist har tidigare jobbat för Lelle, men sadlade om och knådar idag Kneippbröd på heltid i Norge. Kent Larsson och Tomas Johansson huserar dagligen lokalt i Stockholm men har stuga i Vemdalen. Kents skotererfarenhet inskränker sig till några år medan Tomas, trots sin mantalsskrivning, kört skoter så länge han kan minnas. För att riktigt tvätta bort fjolltäskstämpeln och samtidigt träna inför expeditionen körde Tomas Kiruna-Vemdalen på sin Summit 800X två veckor innan avfärd till Salla. Mikael Deling bor också i Stockholm men är ursprungligen från Jämtland och kan väl anses som född och uppvuxen på skoter. Lars Jinneby har en hobbybondgård och lurar dom flesta med den erfarenhet han utstrålar på snöskotern. Faktum är att han endast kört i tre år men hanterar skotern lika bra som vilken norrländsk byfåne som helst. Edsbyns okände stolthet och prylbög Ulf Alexson anslöt sig till skaran med en extremt kittad Lynx Boondocker med vinsch och specialgjorda extratankar i aluminium. Gänget log väl lite när Ulf visade upp sitt alster, men det skulle visa sig att åtminstone vinschen skulle komma väl till pass.

Lördag

Planen var att alla skulle träffas i finska Salla och utgå därifrån. Hela gänget var ute i god tid men fyra mil in i Finland höll äventyret på att få ett abrupt slut. I kolonn körde dom glad i hågen, när en framförvarande lokalbuss av någon anledning bromsade tvärt. Den första bilen, en AWD Volvo med skotrar i skåp-

En människa äter i genomsnitt åtta spindlar i sömnen under sitt liv.



Boendet i Varzuga.

släpet lyckades stanna, men Ulf som låg bakom lyckades inte få stopp på sin folkabuss. Trafikolyckan var ett faktum. Smällen var så kraftig att det skulle visa sig att Volvon och skåpsläpet senare gick till skrot, medan folkan fick rulla vidare efter lite omsorg och kärlek under tiden som expeditionen var i Ryssland. Men där och då kändes allt hopplöst. Ända tills att dom lyckades få upp kåpan och kunde konstatera att skotrarna klarat sig med några mindre blessyrer.

-Vi själva klarade oss ganska bra. Lite känning i nacken bara. Men dom andra skavankerna man skaffat sig under åren dolde smärtan bra och det var väl inga större problem, berättar Lelle.

Hoppet om årets upplevelse levde vidare och dom mobiliserade den lokala bärgaren som mutades att köra dom tillbaka till Haparanda. Väl där lyckades dom att lördagsöppna Bilskadeverkstaden klockan åtta på morgonen.

Det var ingen idé att skaka liv i dom två kraschade personbilarna och dom fick skamset stå kvar på verkstaden. Istället fick Haparanda taxi en långkörning med två av sina bilar med påhängda skotersläp. Resan var på knappt 30 mil, men har man ett av världens häftigaste äventyr framför sig, är det okej att det kostar att ligga på topp. Från att ha varit ute i god tid hade det försvunnit en hel dag och 8.000 spänn när dom klockan två kom fram till Salla, natt till söndag.

Söndag

Ingen tid att förlora. Uppstigning före både tuppen och morgonståndet. För att spara tid packades frukosten ner i packningen. Gänget visste att det i vilket fall skulle vara tidsåtgång vid den ryska

Ulf Axelsson med Khibinymassivet i bakgrunden.

Gränsstationen i Salla. Först tulla ut i Finland och en kilometer senare intullning i Ryssland.

Allt kunde ha gått åt helvete redan från början. Volvon blev påkörd bakifrån och trycktes in i fordonet framför.

Vid fjällstationen i Khibinybergen satt skyltar som gästerna gjort med sina namn eller hemorter.

Vildhästar vid Vita Havet.

Brakmiddag under dag två. Frukosten såg i princip likadan ut.

gränsen och då kunde dom lika gärna äta frukosten där. Varje skoter skulle beroende på motor ha 15 till 20 liter extra bensin med sig. Ovanpå detta spände dom på sina personliga ryggsäckar med utrustning och proviant för att klara sig ett dygn utomhus. Varje övernattning var planerad att utföras inomhus, men det vore dumt att inte ha med sig utrustning ifall att dom skulle få problem.

I ryggsäcken hade dom bland annat: Vindsäck, sovsäck, en extra uppsättning torra kläder, första hjälpen, proviant, termos, yxa och en såg. Provianten var så hightech att den kräver en extra förklaring. Den torrmat som vi annars är vana vid och många har fått tvingat i sig under rikets militära tjänst är förlegad och gammal skåpmat. Idag har man med sig torrmat som inte behöver tillsättning av vatten. I paketet finns för uppvärmning en liten medföljande behållare med kemikalier och den knäcker man på samma sätt som dom populära handvärmarna. Inget stormkök och inget vatten behövs och maten tillagas med hjälp av kemikalierna till en temperatur på 80 grader. Produkten har inte lanserats i Sverige ännu men vi på Snowrider har blivit lovade att testa den när produktutvecklingen är färdig.

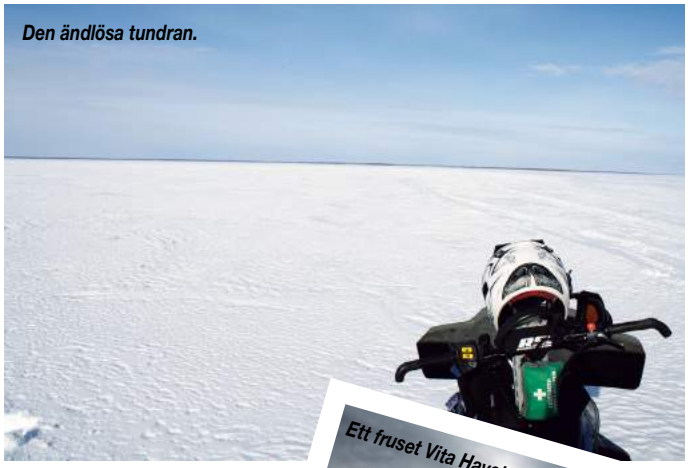
Det var sex och en halv mil till ryska gränsen och lyckliga över att äventyret äntligen startat, gick resan fortare än tänkt. Planen var att efter frukost vid passagen in till Ryssland, ställa in siktet på Varzuga. Men varför ska det gå smärtfritt när det kan krångla? Militären hade stängt ner den tidigare öppna skoterleden som dom skulle färdas på. Den gick över ett stort militärt område och alla dom kontroller efter leden som skulle vara uppe och fungerande, hade stängts i besparingssyfte. Lelle beskriver det som snöpligt när den under hela planeringsstadiet varit öppen. Dom lokala guiderna fixade en semitrailer och en minibuss för tio personer. Hela balunsen fraktades på bilväg med en märkbar besvikelse till Vita havet och till expeditionens första mål. Under vägen hade Sergej, som var den guide som följde med under hela resan, hämtat sin lappmoppeliknande Ski-Doo Tundra 550. Eftersom det inte fanns något traditionellt boende vid destinationen hade det fixats övernattning hos en lokal familj. På gården hade dom en timmerstuga för inkvartering och det bjöds på helpension á la Ryssland.

Måndag

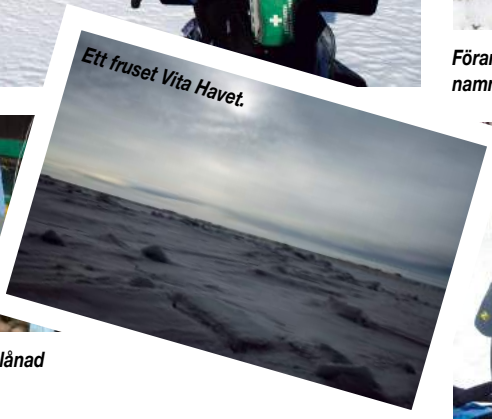
Tredje dagen gillt. Expeditionen, där allt var genomtänkt, hade nu förhoppningsvis en krångelfri dag framför sig och med gott mod plottade dom in vita havet i gps:en. En liten snabbtur fram och tillbaka bara. Ut efter kusten och en bit ut på den istäckta delen av havet. En kort men vacker resa, lite exotisk och framför allt helt utan problem. Det var en liten uppvärmning inför dagens långa etapp till samebyn, som låg out in the middle of nowhere.

Krasnoscele var dagens mål och är en sameby med 500 innevånare. Den ligger 15 mil från närmaste bilväg och logistiken sköts med vessla på vintern och med helikopter sommartid. Alla basvaror som ris, socker, salt med mera körs ut på vintern och under sommaren suppleras dieselförrådet på för att driva det gemensamma diesel-elverket. Elen ransoneras till tre timmar på morgonen och lika mycket på kvällen. Precis så mycket att man kan köra hushållsapparater och titta på tv under kvällen. För värmen används ved och för belysning stearinljus. Resten av det som behövs för att överleva är dom självproducerande av och byn har dessutom egen doktor och en skola som båda får trängas i den gemensamma bystugan.

Serien Kalle Anka var en gång i tiden förbjuden i Finland på grund av att han inte har några byxor.



Den ändlösa tundran.



Ett fruset Vita Havet.

Reparation av trasig styrstång i lånad verkstad i Kirovsk.

En gruppbild vid Sergejs camp i Kirovsk. Från vänster i bild. Guiden Sergej, Lelle, Lars, Mikael H, Tomas, Mikael D, Annie, Henrik, Kent och Ulf.

Föraren vill vara anonym. Men hans namn börjar på H och slutar med enrik.

Tomas kollar över sin skoter innan avfärd.

Lars två kilo lättare utanför det snygga dasset.

Nöden och uppfinningsrikedom har ingen lag. Björk är en utmärkt ersättare för gasdämparna.

Den sönderkörda A-armen förstörde dämparen som senare byttes ut till dämpare från Lynx 550. A-armen riktades med slägga.

-Jag hade velat stanna där längre för att kunna ställa frågor om hur dom egentligen får till att bo på den platsen, säger Lelle.

Vägen från Varzuga till samebyn Krasnoscele bestod mestadels av tundra som skulle få den största myren i Sverige att framstå som muspiss i Storsjön. 20 mil ospårad tundra med väldigt få inslag av små tall- och gran-dungar. Säg den lycka som varar evigt med bra med snö, milsvid av ospårad terräng och en brummande skoter mellan bena.

Allt går äntligen enligt plan tills att Henriks Lynx Xtrim 550 tokskär mitt ute på tundran. Den tidigare så underbara men konstiga snön blir nu ett problem när skotern ska släpas den sista biten till samebyn.

-Snön var helkonstig. Lössnö men ändå kornig. Det måste bero på saltet från havet i närheten, filosoferar Lelle.

En skoter kort och någon måste åka bakom. Annie utsågs som frivillig och fick hoppa upp bakom Lelle.

-Hon var så liten och lätt att det inte märktes någon skillnad, erkänner Lelle lite så där överdrivet manligt.

Den skoterlösa Henrik fick fortsätta på Annies lånade Ski-Doo Summit 600 och dom kunde i samlad trupp erövra den sista tundran in mot samebyn.

Tisdag

En rysk tundrafrukost motsvarar en större svensk middag. Till förrätt serverades någon form av buljongsoppa. Varmrätten bestod av någon fisk eller kötträtt i grytform och frukosten avslutas alltid med någon form av väldigt söt efterrätt.

-Till en början var det svårt att stoppa i sig all mat men efter hand vande man sig och uppskattade att vara proppmätt varje morgon, berättar Lelle.

Samebyns frukost var inget undantag och dom visade fram sin bästa sida av gästvänlighet.

Dom yngre innevånarna i byn hade förstått att anpassa sig till globaliseringen och kunde göra sig hjälpligt förstådda på knagglig engelska. När inte orden räckte till tog dom hjälp av böcker och visade bilder för att kunna fortsätta konversationen.

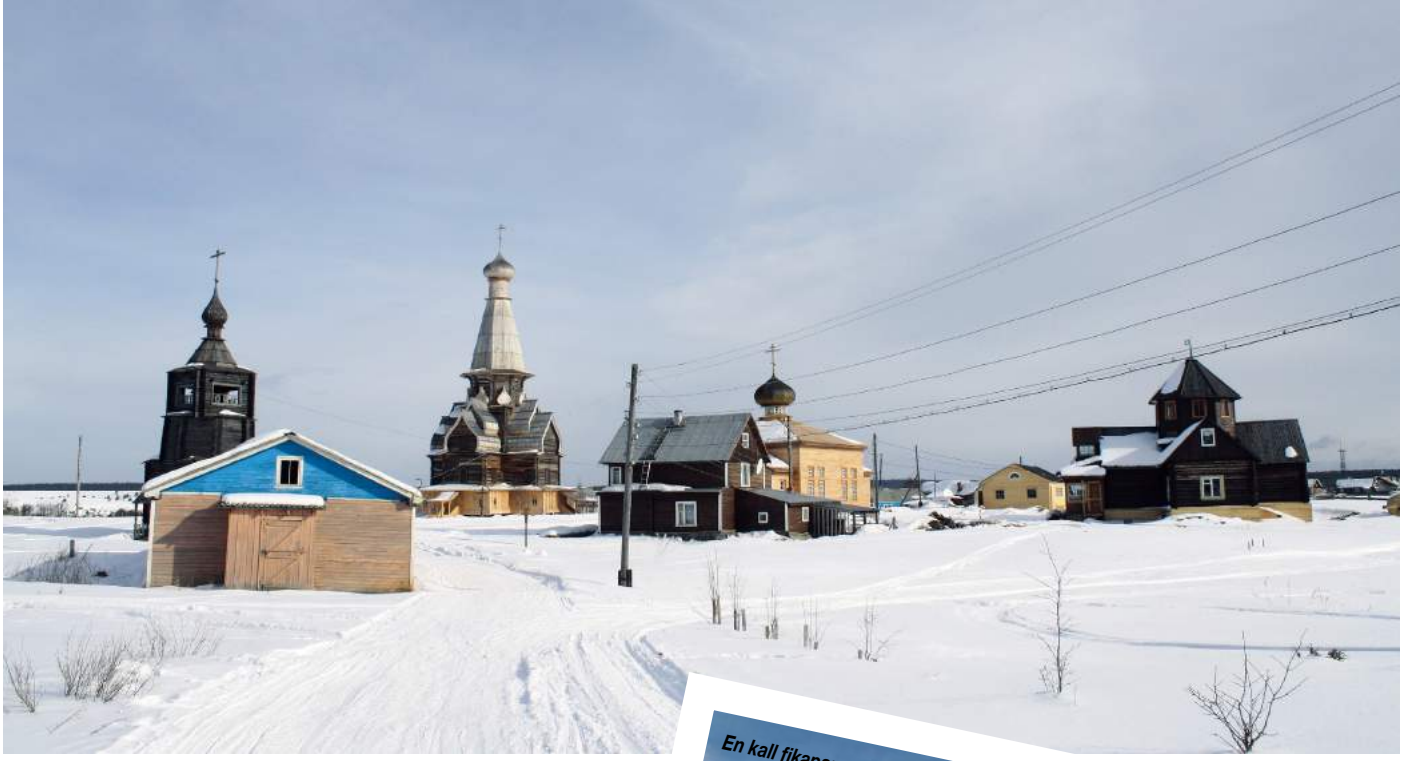
Dom yngre var också fascinerade av dom nya maskinerna som gjorde besök och möjligheten att klämma och känna utnyttjades flitigt. Men varför åka nytt när man kan köra något gammalt, beprövat och bevisligen en fungerande skoter. En av renskötarna anlitades för att bogsera den skurna 550:n till närmaste väg och det med en rysk version av Ski-Doo Alpin.

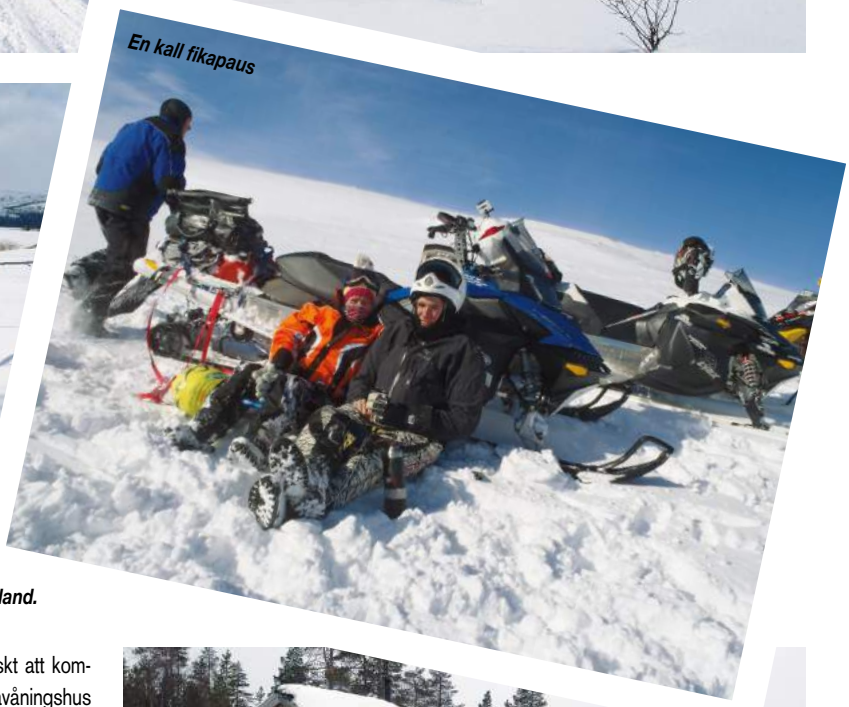
Lokalinnevånarna var gästvänliga och nyfikna på det första svenska besöket någonsin. Dom hjälpte till med allt och ställde upp med dom få verktyg dom ägde. En skiftnyckel och ett spett kan göra underverk med en krokig a-arm.

På alla stopp hade dom lokala guiderna fixat med bensin och samebyn var inget undantag, men lite missförstått. Den bensin dom hade fixat fram, räckte inte till för att tillfredsställa dom tomt gapande tankarna. 80 liter saknades och löstes genom att samerna rände runt och samlade upp varenda skvätt som fanns i byn.

Onsdag

Att friåka kräver sin man, men också mycket av materialet. Under tidigare dagar hade Tomas, som vanligtvis kör 800 e-tec men för resan istället valt en 600 e-tec, kört sönder ena a-armen som i sin tur förstört ena dämparen. A-armen knäcktes rätt med hjälp av Ulfs hånade vinsch och en slägga, medan stötdämparen fick sitta kvar trots sin uteblivna





Det finns även naturreservat och symboliska skoterförbudsskyltar i Ryssland.

funktion. Men det måste ha varit ett tecken från någon däruppe, när expeditionen av någon anledning träffade på renskötaren med 550:n på släp mitt ute på tundran. Ungefär lika stor chans som att träffa på Elvis på lokalbussen i Överkalix. I förvåningen kläcker någon idén att ta reda på det som gick från den skurna 550:n, och nya dämpare stod högt på önskelistan. Senare monterar dom på dämparna och BRP's modellsamarbete visar sig från sin bästa sida. Lynxen får också senare ett par nya dämpare i form av två björkpinnar i lämplig storlek.

Krig och militär verksamhet gjorde sig påmind i alla möjliga former. I samebyn finns det en militär station och man kan se radarskivorna vart man än är i byn. Under den fortsatta skoterresan ställer dom in siktet mot en ö, mitt i sjön Umbozero och på vägen dit och på tundran ser dom ett flertal kraschade och översnöade flygplan. Vid den dagens mål möts dom upp av en krigsveteran som jobbar som alltiallo i det lyxiga vandrarhemmet.

-Det kändes lite surrealistiskt att komma dit och mötas av ett tvåvåningshus med 25 bäddar, platt-tv på alla rum och en köksa, när vi hade bott så enkelt tidigare, säger Lelle.

Bygget hade uppförts av en rik ryss och det svenska teamet kunde slappna av och konstatera att dom äntligen hade genomfört en dag utan krångel och haverier. Det dom inte visste då, var att det också skulle bli den första och sista.

Torsdag

Dagens mål var bergsmassiven i änden av tundran. Det är svårt att beskriva den gigantiska tundran med ord. Men vägen mot bergen motsvarar Härjedalens storlek och är så gott som platt. Lelle gjorde också ett okulärt test och släppte iväg dom andra. På grund av jordens krökning tog det inte lång tid innan dom andra skotrarna försvann i horisonten och tundran kändes för Lelle som oändlig åt alla håll.

Det finns ett uttryck som är att köra 10

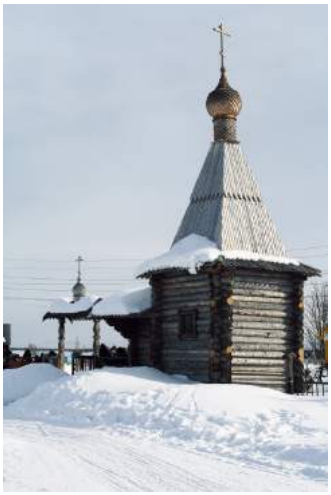
Ett besök vid en övernattningsstuga för dom som kör förnödenheterna till samebyn.

Fjällstationen vid Khibinymassivet

Namnet Wendy användes första gången i boken Peter Pan.

Lastning av den skurna Lynxen. Transporten gick från samebyn till närmsta väg 15 mil bort.

Träningslokal för universitetsstudenter i samma lokal som en mekanisk verkstad.



Man tager vad man haver. Träkyrkan i Varzuga är spiklöst byggd med enbart träplugg.

Khibinymassivet

En rysk trupptransport.

Det går att ta sig fram på olika sätt. Antingen svänger man runt träden eller så kör man rakt fram och använder sig av yxa om något kommer i vägen.

Visst var det bra väder större delen av expeditionen. Men en snöstorm kan komma och kom helt utan förvarning.

minuter ut i terrängen, tar två timmar att gå tillbaka. Men dom fastkörningar och soppatorsk vi vanliga fått och svurit över, ter sig patetiska inför deras haveri ute på tundran. Mitt ute på platten skär Mikael Hallqvists begagnade summit 600. Väl hemma i trygga Sverige kunde dom konstatera att dom, enligt säljaren, nybytta kolvarna egentligen var ett par rejält slitna originalkolvar. Att lämna skotern på den ryska tundran var aldrig aktuellt och dom fick vackert bogsera maskinen till slutdestinationen. En destination dom hade 10 mil kvar till.

-Det är inte kul alls att skjutsa vuxna killar. Men måste man, så är det bara att ställa upp, säger Lelle.

Trots att bergens höjd var endast 1200 meter över havet, upplevdes dom som gigantiska då foten började vid typ hundra meter. Vid Khibiny-massivets fjällstation lämnade dom kvar vraket och begav sig upp mot högre höjder. Dealen var att Micke skulle få köra på förmiddagen och Henrik fick hålla tillgodo med eftermiddagarna. Väl uppe var vädret på berget enastående och dom kunde njuta av en milsvid utsikt.

Fredag

Henrik lämnades lite moloken kvar på stationen och resterande tog sig en rundtur i bergen. Det hade snöat under natten, och föret var i klass med dom bästa och häftigaste scenerna man kan se på professionella skoterfilmer. Gänget plogade puder och dom tog en sväng förbi Rysslands största skidanläggning, som är i storlek som Åre.

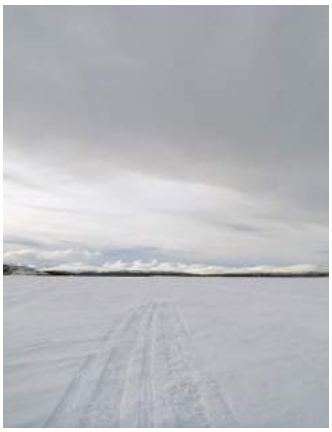
-Vi körde i en smal bäckravin ner från bergen och jag fick mitt livs skoteråk bakpå Lelle. Vi brakade ner först i ravinen och det var minst två meter höga dropoffs som vi hoppade utan att tveka. Den minst två meter djupa lössnön gjorde landningarna mjuka och jag lyckades hänga kvar bakpå. Jag var nästan inte ett dugg rädd, beskriver Annie Lelles körtalang.

Någonstans i någon ravin går helt

Den sista biten från och till den ryska gränsen fraktade dom skotrarna per lastbil.

Det kostar att ligga på topp. Kent fick en gren rätt genom visiret. I Ryssland låter man det självläka utan kostnad, och grämer sig över kostnaden för ett nytt visir.

Guiden Sergejs förhållandevis moderna sommarfordon.



Det syns ett slut långt bort men tundran känns och är oändligt stor.

plötsligt styrstången på Lars Arctic Cat Crossfire 800 av. Med svordomar och mindre glada tillrop lyckas dom få tag i en verkstad i staden Kirovsk och beger sig dit. Staden har 30.000 innevånare och snöskoter räknas in i den vanliga fordonsparken. Som skoterförare följer man samma regler som bilarna och polisen dirigerar glatt men oberört skotrarna vidare genom staden.

För att slippa risken med att den havererade skotern skulle ta eld, uteslöt dom svetsning och gav sig på att svarva ett invändigt rör som dom bultade över och under brottet. En fungerande lösning som höll resten av resan. Stoppet blev på någon timme och dom begav sig tillbaka för att Henrik skulle få komma ut och andas tvåtakts-doft.

Vid fjällstationen hade vädret blivit sämre och det blåste upp till turistisk storm. Guiden hade dock stor lokalkännedom och gänget begav sig ut på en tur i dom mer låglänta skogspartierna. Granskogarna gav lä och dom hittade ändå en hel del mäktiga passager som var så höga att man inte såg botten.

-Trots vädret och haveriet var det en dag som man skulle vilja ha fler av. Det var så mycket bra skoterkörning den dagen, drömmer sig Lelle bort.

Lördag

Alla mil på skoter i Ryssland var nästan avverkade och det var dags att återvända tillbaka till Salla. Alla begav sig på skotrarna till Kirovsk där dom lastades på lastbil för vidare transport till gränsstationen. För att undvika allt krångel med tull in och ut körde man endast skotrarna över den finsk-ryska gränsen. Därför var dom tvungna att också köra skoter dom sista milen tillbaka till Salla. Dom flesta drog hem direkt på kvällen och några få stannade en extra natt för att vila innan den långa bilkörningen hem. Två som inte fått nog var Ulf och Mikael som kläckte den briljanta, och enligt dom praktiska idén, att köra skoter till Haparanda. Deras folkabuss var reparerad och istället för att krångla var det, enligt dom, bättre att köra dom återstående 27 milen på skoterled. Dom startade 07.00 och efter minst 20 mils felkörning var dom framme vid 24.00.

Summering

Det kanske verkar som en orgie i strul och krångel. Men om man sätter det i jämförelse med nio skotrar som friåks effektivt i närmare 100 mil och under extrema förhållanden är det inte osannolikt att mängden haverier skulle vara lika under en motsvarande vintersäsong här hemma. Alla kom hem glada, fulla av intryck och med mer eller mindre skadade maskiner. Nästa tur är redan på planeringsstadiet och är denna gång uppdelat i två möjliga omgångar. Vecka 12 inkvarteras kommande medlemmar i det lyxiga huset och alla turer utgår och slutar på samma ställe. Vecka 13 genomför dom samma resa som i år, fast baklänges.

-Den här gången har vi ett GPS-spår att följa vilket underlättar. Vi har också erfarenheten och lokala kontakter för att göra resan ännu bättre nästa gång, förklarar Lelle.

Den lokala guiden är ett måste för att hitta och hjälpa till med kontakterna med lokalbefolkningen. Sergej var dessutom en jävel på att hantera sin 550 fläkt och han uttryckte sin imponering av dom svenska skoterkunskaperna och hur duktiga dom var att köra. Han hade tidigare bara guidat rika ryssar och dom ska tydligen vara totalt inkompetenta bakom styret. För att råda bot skriver därför Sergej sen tidigare en bok om hur man kör skoter. En skoterkörar-bok för dummies på ryska. Han skulle lägga till ett nytt kapitel i boken för att beskriva den svenska expeditionen och deras körstil.

Känner du dig manad och pallar för trycket, ska du inte tveka att höra av dig till Frihetsbolaget i Vemdalen. Platserna är begränsade och utlovar maximalt äventyr för varje spenderad krona.

Noshörningens horn består av sammanpressat hår.

Skoterdelen

Lägsta pris-garanti
Fraktfritt över 1000:-
Storleks-garanti

Packkälke
4.895 kr
FRAKTFRITT!

Draglina
SNOBUNJE
749 kr

Styrkit
fr. 1.195 kr
FRAKTFRITT!

Hjälm
HJC FANG
899 kr
STORLEKSGARANTI

Glasögon
SCOTT VOLTAGE
PRO AIR SNOW
495 kr

Kolvkit
WISECO
fr. 3.295 kr
FRAKTFRITT!

NYHET! - STORLEKSGARANTI OCH FRI FRAKT VID KÖP ÖVER 1000:-

WWW.SKOTERDELEN.COM - 0682-41 36 90 - INFO@SKOTERDELEN.COM

POLARIS®

POLARIS Dealer of the year!

Originaldelar!

Vi har dagliga leveranser från Polaris Europalager som ligger "runt hörnet" från oss. Gör som nästan alla andra, vänd dig till oss på Motorhuset i Östersund när du vill ha snabba och säkra leveranser av Polaris reservdelar, tillbehör och kläder.

Sprängskisser, reservdelsnummer och priser hittar du på vår hemsida.

MOTOR HUSET

www.motorhuset.com

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

Snow Rider

SNYGG UNDER

Icebreaker underställen kommer i flera olika utföranden och färger och håller dig varm samtidigt som de andas och gör att du inte känner dig fuktig närmast kroppen. GT base layer 200 är det mer traditionella understället och bodyfit 200+ det mer färgglada med mönster, som fungerar även utan skoteroverallen på. Priset är 799 kronor för överdelen och 699 kronor för byxorna för båda modellerna. Besök gärna www.icebreaker.com för mer information.

Oslo Fjord A/W 2011

Helly Hansen forstätter att utveckla linjen Oslo Fjord för henne, med sköna plagg där både stickade tröjor, koftor, toppar, byxor och ytterplagg ingår. Strand Down jacket är en klassisk dunparkas med HellyTech-skydd samt Primaloft-foder. Parkasen är även försedd med hög krage som skyddar mot vind och kyla. I samma serie har även en Strand Down Vest designats för mildare temperaturer. Alla plagg går att kombineras fint med varandra och plaggen finns i storlekarna XS-XL. Priset för Strand Canvas Long Jacket är 2 500 kronor och Strand Down Vest går på 2 000 kronor. Fler plagg hittar du på www.hellyhansen.com

Namnsmycke med liten mini tag

Det är alltid bra att veta vad man heter och vart man bor! Namnbrickan är som tidigare 1,3x2,5 centimeter och den lilla är 0,8x1,3 centimeter. Den lilla brickan har 2 millimeter stora bokstäver med max 5 tecken och den stora 3 millimeters bokstäver. Smycket går att välja med olika längd på kedjan. Materialet är 925 Sterling Silver och helt handgjort av Vilda Victoria. Smycket kostar 725 kronor på www.vildavictoria.com

Fox handväska

En ny handväska till hösten kanske? Denna väska hittade vi på www.foxhead.se Pris 499 kronor.

Iron Fists

Iron Fists populära Ruff Rider skor i ny tappning. Platforms med 12 cm klack med svart tryck och dödskallar av paljetter över skon. Detaljer av dragkedjor (kan ej användas). Pris 898 kronor hos www.myhysteria.se

Vägen mot SM-final i skotercross 2012

Text:Anna-Carin Pettersson

En vacker men ack så kall vinterdag för lite mer än tre år sen satt jag i en bil på väg till Arctic Cat Cup. Jag skulle se min första skotercrosstävling och visste inte riktigt vad som väntade mig. I samma sekund som jag klev ur bilen och hörde motorljuden från skotrarna var jag fast. Vi gick mot banan och pulsen höjdes, adrenalinet började strömma ut i kroppen. Jävlar vad läckert tänkte jag! Redan där och då kände jag att det där kan jag göra, jag vet det och jag vill.

I november 2010 fick jag testa att köra en riktig crosskoter. Min kompis Daniel hade slagit till och köpt Emil Öhmans maskin. Jag körde på den uppskottade banan i slalombacken, Sollefteå. Daniel som själv tävlat i enduro och backe uttryckte det jag tänkte:

-Fan A-C, det här borde du satsa på, sa han.

Efter några få träningstillfällen till på bana med bland annat med min egna Lynx RE 600, som inte var riktigt lika optimal som en RS märkte jag, ringde Daniel en kväll och sa:

-Jag tycker du ska tävla. Du ska anmäla dig till Wednesday Night Cup i Sveg.

Och så blev det. Jag fick låna Daniels skoter och vi packade in oss i bilen mot Sveg.

-Svimma inte nu Pettersson, nu skärper du till dig, sa Daniel när vi kom fram.

-Okej, sa jag, nervös som få.

Efter tre träningsvarv ställde vi upp oss. Det var rätt overkligt. Nu var jag där. Jag på startlinjen, med Marica Renheim någonstans till vänster och andra namn man sett på tävlingar. Shit! Tävlingen gick bra. Jag körde ur i ett heat men i ett annat kom jag in som andra skoter efter Renheim i första kurvan. Jag förfrös händerna och kunde knappt hålla i styret, snorade och hostade efter en envis förkylning jag hade haft veckan innan. Jag slutade på tionde plats av tolv och jag hade gjort det, min första skotercrosstävling och definitivt inte den sista. Fast jag borde skaffa handtagsvärmare på skotern.

Foto: kramforsligan.com

Vad är meningen och syftet?

Det var lite såhär det började med mitt intresse för skotercross. Mitt mål är att ta mig igenom kommande säsong och stå på startlinjen i SM-finalen 2012. Jag vill genom en blogg låta läsare följa mig på vägen. Kanske är jag smått galen? Jag är ju trots allt en snart 30-årig tjej som är utan familj eller partner som är aktiva inom sporten och som backar upp mig. Så det är ju tur att jag tidigt i livet bestämde mig för att inte dö nyfiken.

Men jag tror på den här idén. Jag vill visa att man kan följa sina drömmar oavsett ålder då det bara handlar om viljan. Jag vill kunna inspirera andra att göra det, att inte vara feg, utan att ta klivet ut i det okända och just do it! Min övertygelse är att det skulle vara av intresse hos andra att följa denna satsning då jag inte är purung och har det alltför förspänt. Många "föds" ju in i skotercrossen och får en del fördelar när de startar. Samt att de är just unga. Att en 30 årig tjej ger sig in i det här kan ju vara intressant att läsa om just för att det går lite mot strömmen. Satsningen borde väl egentligen gjorts tidigare och mig veterligen så är det väl bara Anna-Carin Karlsson som började tävla när hon var 29. Jag är övertygad att skotercrossbanorna har plats för en till Anna-Carin.

Tjejer är nästa stora målgrupp för skoter. Nu när många fått upp ögonen för att det är så mycket roligare att köra själv, istället för att krampaktigt sitta bakom pojkvännen och hålla sig fast. Jag vill vara en förebild, visa att det finns en glöd, ett jävlaranamma! Med blod svett och tårar vill jag visa att det går.

Jag ser detta, som ett projekt där frågeställningen är: Går det att starta från scratch, som medelsvensson och börja tävla i skotercross? Vad behövs för att göra detta? Hur skaffar man sponsorer? Köpa skoter, hur mycket tränar jag, vad tränar jag? Vilka tränar jag med? Jag har själv läst en del bloggar från tävlingsförare och tänkt att jag inte bara skulle uppdatera om föregående tävling, utan allt runt omkring också. Många bilder, motgångar, framgångar och hur jag gör för att genomföra detta.

Varför vill jag göra detta?

Alla säger att det gäller att ta vara på livet. Man lever bara en gång och man ska följa sina drömmar. Det är precis därför jag vill göra det här. Jag har ett brinnande intresse för att köra snöskoter och nu har jag upptäckt att köra på bana är bland det roligaste jag gjort. Dessutom känner jag att jag kan bli bra. Förutsättningarna inför tävlingen i Sveg var inte de bästa. Jag hade knappt tränat någonting och jag hade definitivt inte tränat på den skoter jag skulle köra. Men det gick ändå. Skulle jag köra in mig på min maskin och ägna många timmar åt att träna på bana, kan det gå hur bra som helst.

Jag har alltid dragits åt äventyr. Utbildade mig till skidlärare för cirka nio år sen och drog ner till Österrike själv och gjorde 2 säsonger där. Jag är även utbildad forsränningsguide och kör forsränningsturer i Ljungan med min bror på somrarna. Man kan säga att jag är en kontrasternas kvinna. Likväl som jag kan dra på mig 10 cm höga klackar och strutta omkring i klänning en lördagskväll, så kan jag en annan dag ligga på garagegolvet och skita ner mig för att lära mig meka.

Gudarna måtte veta att man är tokig som försöker ge sig in i något som skotercross där rublerna rullar bara man tittar på skotern. Men det ingår i mitt upplägg, att starta från noll. Går det att satsa och ge det ett ärligt försök att träna och skaffa sponsorer? Det är själva grejen, ett projekt att gå från "nobody" till "somebody" och stå på startlinjen i SM-finalen.

Majava kåpvagn

En släpvagn är mannens bästa vän så länge man slipper jordfel, fastfrusna funktioner, ihoprostade bromsar och vobbel på grund av att man lyckats lasta fel.

Text:Togga Bild:Björn

Från Sastamala i sydvästra Finland kommer det lite annorlunda lösningar på släpvagnar. Företaget heter Majavatuote OY och vagnarna har fått namnet Majava. Dom gör bromsade och obromsade singelaxlar, boggieaxlade, kåpsläp, båttrailers med mera. Det släp vi har långtestat är ett Majava 5032LJ med glasfiberkåpa. Den är obromsad och har fungerat som ett utmärkt alternativ när vårt ordinarie jättesläp känts som att skjuta mygg med hagelgevär. Under vinterhalvåret kör man enkelt in sin snöskoter och det går att pressa in en kälke på högkant, med lite våld och gott intresse.

EU-vagn

Vagnen, som är helsvetsad och varmgalvad, är en så kallad EU-vagn med en totalvikt på 750 kilo. Den är obromsad och det innebär fördelar på besiktningen där man slipper kärvande bromsar. Funkar bara lysena kan man i princip köra rakt igenom besiktningshallen. En annan fördel är att vagnarna, som har en totalvikt på max 750 kilo, får dras av nästan alla personbilar med ett vanligt B-körkort.

Vagnen är följsam och mycket av det beror på dämpningen som bygger på en kombination av bladfjädring tillsammans med stötdämparna. Det finns tillräckligt och bra med utplacerade fästpunkter och bottenplyfan är plastlaminerad. Vi märkte att golvet var mindre känsligt för styrstål och när det var vått hade man bra fäste för fötterna vid lastning.

Vintersäker

Funkar en släpvagn på vintern gör den det när temperaturskalan visar på den övre röda delen också. För vinteranvändning ger det möjlighet till att presentera en del smarta lösningar och det har Majava gjort.

Glasfiberkåpan går att både fälla upp helt och att enbart öppna en lucka i den bakre delen. Det är en smart lösning när snön gör att det är svårt att fälla upp hela kåpan. Ett tänkbart scenario är att istället för att skotta av kåpan att man öppnar upp bak, kör in fordonet och låter sedan fartvinden skotta av kåpan istället.

Dom överdimensionerade lämlås som vanligtvis sitter monterade på släpvagnar har en förmåga att frysa ihop. Majava har löst det genom att sätta mindre hakar med en låssprint som gör att inte haken öppnar sig. Under dom tester vi gjorde fungerade det alldeles utmärkt. Dock med en liten modifikation. På sprintarna monterade vi en liten snörbit som sedan fästes i vagnen, vilket gjorde att vi inte tappade bort dom när vi öppnade upp kåpan eller lämmen.

Fuktsäker

Det värsta som finns på en släpvagn är när fukt och smuts ställer till det i funktionerna. Majavas vagnar har ett väl skyddat elsystem och hjullagren ska enligt uppgift vara vattentäta. Positionslamporna är av LED-typ som har längre livslängd än vanliga lampor.

Alla Majavas vagnar har tipp som standard och den som vi testade hade även gasdämpare på just den funktionen. Tanken var god men det skapade problem då gasdämparna gjorde det svårt att ensam lyckas trycka ner flaket efter lastning. Man kan tänka sig att det är ett litet konstruktionsfel som har, eller kommer att, rättas till.

Det är en vagn som överraskar och som har lite annorlunda lösningar än på etablerade kåpvagnar. 35.000 kronor är cirkapriset inklusive moms. Majava trailers importerar vagnarna till Sverige och du kan kontakta dom på 021-60062 för att få reda på vart man kan hitta en återförsäljare. Det går också att söka information på www.majavatrailers.se.

Den dagliga produktionen av gaser i människans tjocktarm är 7-10 liter.

POLARIS®

Snöskoter & ATV

Ockelbo GUMMI SERVICE

Tel: 0297-42100

Butiken öppen: Vardagar 7.00-17.00

Byvägen 47, Ockelbo

Nya Ski-doo, Lynx & Polaris samt MASSOR av beg!

STÖRSTA UTBUDET HOS OSS!

NYHET! Webshop! Kläder & Tillbehör

• Alltid stort utbud! • Skoterlån snabbt och enkelt
• Beg skotrar skickas inom hela Sverige

Kalix Maskiner

HUGO JACOBSSON AB

Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66

www.kalixmaskiner.se

Att mäta effekt

Bromsbänken, ett mytomspunnet instrument!

Av: Alf Sundström

Det finns tillfällen då jag önskar att jag var mer intresserad av motorbåtar än av snöskotrar, det är inte ofta men det händer.

Jag känner dock detta varje gång när det blossar upp en het debatt om hur många hästkrafter olika skotrar har i originalutförande i respektive kubikklass, en evighetsdebatt som för mig är enormt tröttsamt att höra på.

Båtfolket har det mycket enklare då de helt enkelt definierar sina motorer med hjälp av motoreffekten och därmed slipper detta navelskådande då en motor med högre effekt helt enkelt har högre effekt och det är inget att diskutera.

Snöskoteråkarna har det inte lika lätt då våra maskiner säljs efter cylindervolym och då kan naturligtvis effekten skilja beroende på hur väl man lyckats med konstruktion samt avstämning av de olika motorerna.

En bra motor går som bekant bättre än en dålig även om de har samma antal kubikcentimeter i slagvolym.

Detta är grunden till den alltid lika intensiva märkesdebatten gällande vilken skotermotor som är "bäst" i respektive klass.

Förvånade nog är detta med standardskotrars motoreffekt lika brännhett fortfarande för vissa trots att tillverkarna numera uppger korrekt motoreffekt på alla snöskotrar med en dekal som sitter väl synligt på chassit.

Motoreffekten är uppmätt samtidigt som ljudnivå, förbrukning (per kWh) och emissioner testas när snöskotern ska klassas samt godkännas av berörda myndigheter i USA.

Det är alltså inte frågan om någon gissad eller uppskattad effekt utan en del av de mätvärden som ligger till grund för att snöskotern ska godkännas.

Med den bakgrunden är det nästan svårbegripligt en del tvivlar på att detta är korrekta uppgifter, vad beror deras skepsis på?

Svaret är ganska märkligt, det är faktiskt så enkelt att man i vissa fall kan uppmäta en motoreffekt som avviker en del från den uppgivna!

På den gamla goda tiden var förklaringen alltid felaktig kalibrering av förgasaren eller tändtidpunkten, men den forntida bränsleblandaren är numera ett rent historieföremål hos kundskotrar och nu är allt inklusive tändningen datastyrt.

Hur är det möjligt att en modern motor med elektroniskt kontrollerad bränsle/tändningsstyrning kan ge olika effekt beroende på vem som mäter?

De bakomliggande skälen till detta är inte enkla att förklara men det är ganska intressant.

Den glorifierade vågen!

En bromsande dynamometer är inget annat än en våg som mäter en roterande axels moment. Med uppgifter om en motors vridande moment samt dess varvtal över hela registret så kan man räkna fram dess effekt med endast baskunskaper i matte. Är bara vågen kalibrerad korrekt och mätvärdena insamlade på rätt sätt så får man alltid fram korrekta uppgifter då vi pratar om observerad effekt. Den motoreffekt som motorn genererar under den stund som testet sker är

Om en fånge rymde från fängelset i Alamos i Mexico dömde man de vakter som hade ansvaret att själva sitta av den resterande tiden.

alltid ”rätt” om bromsbänkens våg samt dess varvtalsregistrering fungerar.

Så långt mycket enkelt. Nu uppstår den första svårigheten och det är hur man ska utföra själva testet då en motors effekt varierar en hel del beroende på driftsförhållandena. Många tror att en motor alltid ger samma effekt ungefär som att ett kilogram alltid väger 1000g men det är betydligt mer komplicerat än så.

Då temperaturerna i alla delarna hos en motor ständigt varierar med driftsförhållandena så varierar även motorns prestanda beroende på hur man gör testerna. Man måste därför bestämma sig för vid vilken temperatur och under hur lång tid som testet ska ske och de flesta anser att man ska försöka likna de verkliga förhållanden så mycket som möjligt. Med andra ord bör en motor testköras i bromsbänken på ett sätt som liknar dess arbetsförhållande när den sedan används.

En typisk båtmotor bör därför belastas under mycket lång tid och med konstant varvtal eftersom det är så den sedan brukas men en snöskotermotor kan knappast testas på detta sätt då den inte behöver prestera under tiotals minuter på full last. Frågan är då hur en sådan ska testas, finns det ingen vedertagen norm för hur det ska gå till? Märkligt nog är det faktiskt oklart vilken metod som föreskrivs när man effektmäter en snöskoter och den enda ISO-norm som kan komma i fråga är ISO-4106 vilket är den som gäller för motorcyklar Där fastslås att motorn ska belastas med maximalt uttag under 30 minuter innan avläsning av effekten, detta för att alla temperaturer ska stabiliseras. En så lång testcykel anses av många vara rejält överdriven för både snöskotrar samt motorcyklar. Vad en skotermotor presterar efter 30 minuter är inte representativt för hur den sedan fungerar när den används i en snöskoter och det är därför irrelevant. Det är oklart vilken norm som gäller vid klassning i Nordamerika men det kan knappast vara frågan om tester i en full halvtimme utan gissningsvis bara ett fåtal minuter.

Hur ska man testa?

Nu kommer vi till det intressanta, de flesta som kör motorer i sin egen bromsbänk gör det med den metod de själva gillar bäst.

Här finns en förklaring till att det kan skilja en del mellan olika operatörers resultat, de jobbar på olika sätt och får därför olika nivå på den observerade effekten.

Man ska därför inte beskylla någon för att ha en felkalibrerad bromsbänk utan att först ta reda på hur testet gått till.

Då det dessutom är så att vissa motorer föredrar långa testrepor medan andra gillar korta pass för att ge maximal effekt kan själva metoden avgöra vem som ”ger mest” om motorerna är nära varandra i effekt.

Sedan finns det alltid risk att bromsbänkens stumma absorptionsenhet kan störa motorns knacksensor och lura ECUn att ställa ner tändning samt öka bränslemängden.

Moderna motorer är fulla med elektroniska övervakningssystem och det är mycket lätt att luras av dessa när man arbetar med motorutveckling eller testning, det kan både vara frågan om rent elektroniska störningar samt mekaniska.

Man ska aldrig underskatta de vibrationer som alltid genereras av en kolvmotor.

En bromsbänk som ansluts direkt till motorns vevaxel kan ge de mest fantastiska följder på själva motorn eller på drivaxeln mellan bänk och motor.

Vevaxlar kan vrida sig ur fas på ett ögonblick och löjligt effektsvaga motorer kan utan problem krossa industriknutkors som i normala fall ledigt klarar 5000 Nm i åratal.

Allt detta beroende på motorn inneboende dynamik och olika vibrationer.

Att en knacksensor kan luras är mycket enkelt att förstå när man ser vilka krafter som finns i en motor i frågan om besinningslöst skakande.

Man ska därför inte underskatta följderna som kan uppkomma när man kopplar den till en oförlåtande turbinbroms som inte på något sätt ger med sig utan återför motorns dynamik till vevaxeln.

En dyno-operatör bör därför vara uppmärksam dels på hur långa testrepor som den aktuella motorn föredrar samt förvissa sig om att ingen störning sänker motorns prestanda innan man utgår från att den uppgivna angivelsen är för hög sett till den man får ut.

Motsvarande gäller givetvis om man uppnår en betydligt högre effekt än den uppgivna, då kan man kanske fundera på om testmetoden var allt för gynnsam för just den motorn.

Räkna med väder och vind!

Det föregående handlar om varför man kan få variationer då det gäller observerad motoreffekt vilket som sagt är den effekt som motor ger och den som driver dig fram när du sedan kör under samma driftsförhållanden.

I Indien talar man över 140 huvudspråk och 845 dialekter.

Nu kan man tyvärr inte använda den för direkta jämförelser med andra dynokörningar av samma motortyp utan att först kompensera för rådande yttre förhållanden.

Luftfuktighet, lufttryck samt lufttemperatur under testet avgör till stor del hur slutresultatet blir då vi ser till den observerade effekten.

Därför har bromsbänken i princip en egen väderstation där mätdata ges till bänkens dator för att den sedan ska räkna fram en kompensationsfaktor.

Denna faktor används sedan för att räkna upp eller ner den observerade effekten.

Slutresultatet kallas för den "korrigerade effekten" vilket är vad motorn skulle ha presterat om luften vore torr, +20 grader samt lufttrycket motsvarat normaltryck vid havsnivå.

Det skiljer lite mellan SAE och DIN då det gäller korrektionsfaktor men den skillnaden är i praktiken försumbar, skillnaden mellan observerad och korrigerad effekt kan däremot vara avsevärd.

Detta är inget konstigt alls utan en metod som alltid används vid effektmätning för att få fram ett korrekt resultat som är oberoende av det lokala vädret.

När man sedan har den korrigerade effekten ska den överensstämma med fabrikens uppgifter och det bör den faktiskt göra.

Har man utfört bromsningen på samma sätt som när den klassades och motorn fungerar precis som den ska, får man ut den uppgivna effekten.

Min uppfattning är därför att man inte behöver mäta motoreffekten hos dagens nya skotrar när de är helt standard, den uppgiften har man redan, men om man har tänkt modifiera sin motor så är en dynokörning något man verkligen ska fundera på.

Då kan man få veta exakt vad som ger mer hästkrafter och vad som inte gör det, helt klart enklare än att försöka utvärdera värdet av trimningen ute i fält.

Korrigeringsfaktorer

Men det finns faktiskt en till sak att tänka på då det gäller korrigeringsfaktorn som behövs för att man ska kunna jämföra slutresultaten.

Skälet till att man ska vara observant på detta är att det finns en del dynoanläggningar som ligger på hög höjd över havet.

Om man uppmäter observerad effekt hos en 150hk sugmotor vid

2500möh får man i bästa fall ut 112-115hk vilket är den effekt som driver dig fram på den höjden.

Korrigerad effekt är fortfarande 150hk vilket visar hur bra det fungerar med korrigerad effekt, man kan fortfarande jämföra resultatet med det från havsnivå.

Nu ska man dock inte glömma bort att motorn bara ger 115hk på denna höjd trots att det fortfarande är en "150-hästare", min åsikt är därför att man alltid ska uppge observerad eller verklig effekt när man kör på högre altitud för att ge en bild av prestandan.

Problemet är att det finns motorer som kompenserar för högre höjd och inte tappar någon effekt.

En 180hk turbomotor med välgjord laddtrycksstyrning ger fortfarande verkliga 180hk på 2500möh.

Frågan är då hur man testar en sådan motor i en bromsbänk på denna höjd?

Den korrigerade effekten för turbon blir upp mot 240hk vilket inte är helt fel då den där har samma effekt som en 240hk motor.

Tack vare turbon är motorn lika stark på denna höjd men vid havsnivå har den 60hk mindre än en 240hk sugmotor, vilken effektangivelse är då rätt?

Problemet är att turbomotorn inte påstår sig ha 240hk som sugmotorn har på havsnivå utan att den i stället hela tiden har 180hk men deras prestanda blir lika vid 2500möh.

Man kan faktiskt ställa sig frågan om man bör ange korrigerad effekt som moderna turbomotorer eller om man ska börja ange observerad effekt i alla lägen när man jämför snöskotrars prestanda.

Detta är inget stort problem utan mer en detalj som intresserar inbitna motortokar men man kan fundera på vad man ska skriva i annonsen när man tänker sälja sin turboskoter.

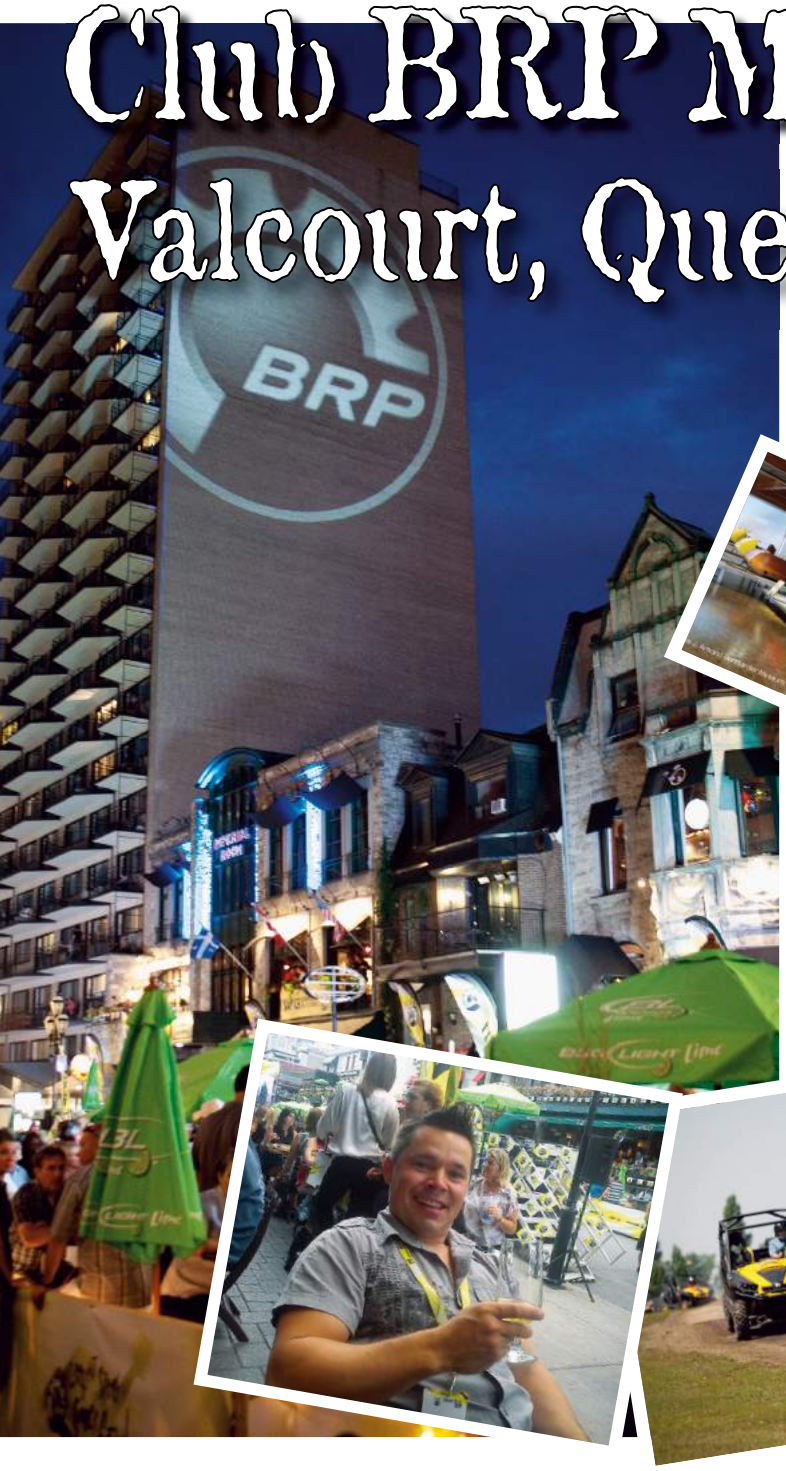
Bor man i Nordamerika och alltid kör på 2500möh så kan man faktiskt påstå att man har 240hk trots att motorn "endast" ger 180hk oavsett höjd.

För visst ska man använda kompensationsfaktorn när den ger dig 60 gratis hästkrafter om än bara på pappret!

-"Hästkrafter är hästkrafter om än bara i fantasin" som det heter i visan!

I Indien tillber dom över 300 miljoner gudar. Nästan varenda by har till exempel sin egen lokala gud.

Club BRP Montréal 2011
Valcourt, Quebec



Text: Togga
Foto: BRP och Andreas Ljungberg

Man kan slå på stora trumman och så kan man dra ihop ett helt trumset i storlek med Peter Criss i Kiss. Med trippla baskaggar, sexton pukor och en hel hög med cymbaler drog BRP ihop till deras största konvent någonsin. 8.000 återförsäljare från hela världen var inbjudna och ungefär hälften tackade ja och tog sig till eventet i Valcourt som pågick mellan den 10 till 16 juli. Intensiva dagar med uppvisning av allt i deras lineup inom ATV, SSV, båtar, båtmotorer och vattenskotrar. Det sparades inte på krutet och samtliga fick smaka på BRP:s framgångskaka.

Det bjöds t.ex. på diverse demoturer och BRP hade ett avskärmat område där återförsäljare (och privatpersoner) fick testa både vatten- och landbaserade fordon. Det guidades i Joseph-Armand Bombardiers museum och på fabriken och det kanske häftigaste av allt: En exklusiv tur på BRP:s utvecklingsavdelning.

Andreas Ljungberg från metropolen Sveg var där och kan rapportera om sina upplevelser.-Det var pampigt och flådigt värre. Massor med folk och fullt upp hela tiden, berättar Andreas.

Andreas är en av dom svenska återförsäljarna av BRP:s produkter och tillhör den exklusiva skaran som sitter med i Lynx återförsäljarråd med möjlighet att påverka. Han berättar om att han vanligtvis vet ungefär två år i förväg vad som ska komma på marknaden, men också att han fick rysningar av det han fick se på utvecklingsavdelningen.

-Snöskotrarna som ska komma dom närmaste fem åren är redan klara och bara väntar på att få lanseras. Den utveckling som nu görs, ligger tio till femton år framåt, berättar han lite hemlighetsfullt. Vanligtvis när man ska få se kommande och ej lanserade produkter får man skriva på tystnadsavtal med bestraffningar av amerikanska mått. Det kan bli böter på miljontals dollar om man medvetet eller omedvetet för informationen vidare. Men av någon anledning behövde dom inte skriva på ett enda papper.

-Det var så mycket information och intryck att man i vilket fall inte kom ihåg ens en tiondel när man kom ut därifrån, berättar Andreas. VI försöker pressa honom på lite information och han berättar detaljerat i tio minuter på klockren härjedalska. På frågan om han kunde maila vad ha sade, svarade han att Google translate inte fungerar på funäsmål ännu.

Man kan tänka sig att deltagarna fick sig en slev av affärsmässig propaganda och kom hem fulla av inspiration till att sälja ännu mer. Det är dock ingen BRP-återförsäljare som tidigare skämts för sina produkter och den som provat vet att gratis är gott. Mätta på Tornedo, champagne och rock 'n' roll, blandat med inspirerande powerpoint-presentationer, kommer bara att göra dom ännu mer taggade inför kommande vintersäsong.

Tråden i en spindels nät är lika stark som en stålvajer med samma tjocklek.

Fjällräddningen

Vardagshjältarna i fjällvärlden

Av:Togga

Det är inte säkert att du känner igen en fjällräddare när du möter honom eller henne i byn. Dom ser ut som alla andra, pratar lika konstigt som lokalbefolkningen och det enda kännetecknet är egentligen att dom ser stolta ut och att dom eventuellt har på sig fjällräddarnas röd-gula jacka. Titeln fjällräddare är något som man ska vara stolt över och det är ofta en aktivitet som binder samman befolkningen i fjällvärlden.

En äkta fjällräddare är också så långt ifrån egoistisk som man kan komma. För rent skralt är det inte i huvudsak byborna som åker vilse, bryter ben eller får hjärtattacker på fjället. Det är oftast tillresta turister med skidor, fiske, skoter och andra fjällbaserade intressen som gör att fjällräddarna får visa upp sina kunskaper. Och färdigheterna kompenseras med kostnadsersättningar på nivåer som gör att man kan klassa den totala arbetsinsatsen som ideell. I grunden bygger Fjällräddningen på insatser från frivilliga som utbildas och utrustas av polisen.

CIFRO

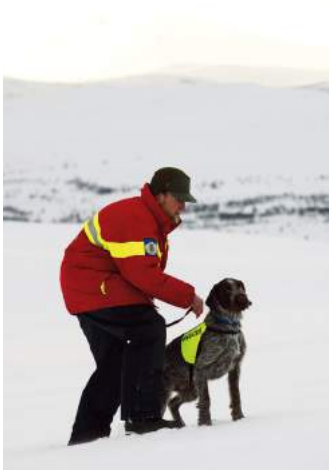
Fjällräddningen ingår i föreningen CIFRO, som utskrivet står för Civila Fjällräddarnas Riksorganisation, och är polisens förlängda arm i fjällvärlden. Enligt lag ska polisen efterforska och rädda den som har försvunnit eller på annat sätt behöver hjälp på fjället. Vad kan vara bättre än att då använda sig av lokalbefolkningens kunskap och kännedom i geografin. Fjällvärlden ligger ju i vår västra del av landet och står för stor turism och låg befolkningsmängd. Till stor del verkar det som om den polisiära närvaron styrs av mantalsskrivna än behovet. Som exempel har Idre cirka 1300 folkbokförda medans under högsäsong vistas det upp emot 30.000 personer i området. Till förfogande finns då två poliser i yttre tjänst och en person på station. Om det är lite eller mycket beror på vems ögon som betraktar. Men faktum är att polisen inte skulle klara av det som åligger dom utan hjälp utifrån.

Organisationen i fjällräddningen finns i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland, Dalarna och innefattar runt 500 civila fjällräddare. Inom fjällräddningen finns också alpina räddare i Östersund och Kiruna. Dom är specialiserade på att rädda folk i branta partier med exempelvis vinschning från helikopter. I Jämtland

Dagen startas med genomgång och kort teoretisk kurs i lavinkunskap.

För att träna lavinhunden Atlas grävdes en av fjällräddarna ner.

Arvid Arvidsson såg när inlandsisen lämnade dalen och tillhör en av dom som har absolut mest lokalkännedom.



Lavinhunden Atlas och hundföraren Sven-Erik Nisén

och Västerbotten finns grotträddare och det finns speciella lavingrupper, med bland annat lavinhundar, i lavintäta områden.

Övning ger färdighet

Snowrider fick vara med under en dag på en storövning i Grövelsjön. Det skulle bjudas på navigering, fiktiva händelser, lavinsök med mera. Dagen började på fjällstationen och obligatorisk kaffe med macka. Frukostmätta och glada fick alla en dos lavinkunskap och en genomgång av dagens händelser.

Efter den teoretiska inledningen var det påklädning och förflyttning ut för den praktiska delen av dagen. Det första momentet och en av dom viktigaste funktionerna är att få kontakt med räddningsledningen. Under mindre räddningsinsatser har fjällräddningen direktkontakt med LKC (LänsKommunikationsCentralen) och vid ett stor räddningsinsats upprättas en ledningscentral i närområdet som kan leda räddningspersonalen mera lokalt. LKC finns i Falun och den lokala ledningscentralen sattes upp för dagen i Storsätern.

Under övningens första moment gjordes en sambandskontroll med LKC och den gick helt smärtfritt. Mera rabalder blev det när man skulle upprätta radiokontakt med den lokala centralen. Ingen hörde, ingen förstod och ingen visste hur man skulle åtgärda problemet. I alla fall inte själva gruppen som vi fick följa med. Men det är inte meningen att fjällräddaren ska vara expert på radiokommunikation, vilket ledningscentralen visade goda kunskaper i. Totalt var det med sex grupper under övningen. Alla grupper hade sin egen radiofrekvens och centralen kunde ropa eller lyssna på enskild grupp eller med alla samtidigt. Två anrop behövdes, på någon form av alternativ frekvens, och sedan var även vi på väg mot den första stationen.

X och Y

Under hela övningen fick grupperna reda på någon form av koordinat. Det finns av någon anledning en massa olika siffersystem som används och personalen måste ha koll på dom vanligaste. Inte för att det behövs någon form av manuell konvertering, men för att känna igen vilken sorts koordinat som anges och att dom knappar in rätt i den obligatoriska GPS:en. Tidigare har lantmäteriet använt sig av systemet RT90 och den känns igen genom att den anges i med två stycken sju-siffriga serier i X och Y-koordinat. I en stressig situation skulle man kunna blanda ihop dom koordinaterna med Sweref 99 TM, som är det nya systemet för kartangivelser idag. Sweref anges med en sju-siffrig kombination i N för Norr och sex siffror i E för Öst.

Om du får koordinaten 6759672, 1426913 och inte vet vad siffrorna står för, kommer du att hamna rätt om du skriver in det i RT90-systemet. Koordinaten är våran redaktion och med RT90 kommer du lycklig att sitta med en kaffe och lyssna på häftiga skoterberättelser. Lyckades du på något klantigt sätt att pilla in siffrorna i Sweref, står du istället gapandes i en skogsdunge utanför S:t Petersburg och undrar vart alla trevliga skoterkompisar tog vägen. Kunskap är bra och bara genom att ha läst detta stycke kommer du aldrig att se detta som ett problem.

Fågelvägen

Vi fick en koordinat som var X:6890062 Y:1321836 och begav oss mot den punkten. Grövelsjödalen är en orgie i förbudsområden och har sparsamt med

Det var lättare sagt än gjort att få ner den skadade ifrån fjällbranten.

Självklart tar även fjällräddare fikapaus när tillfälle ges. I alla fall under övning.

En fjällräddare jobbar inte bara på kalfjället. Han eller hon ska fungera som en resurs inom räddning och hjälpa till där polisen inte har resurser.

I Norra Dalarnas fjällräddning ingår även en bandvagn i fordonsflottan.

Detta säger lagen

25§ Inom fjällområden skall polisen
1. efterforska och rädda den som har försvunnit under sådana omständigheter att det kan befaras att det föreligger fara för hans liv eller allvarlig risk för hans hälsa.
2. rädda den som har råkat ut för en olyckshändelse eller drabbats av en sjukdom och som snabbt behöver komma under vård eller få annan hjälp. Lag (1992:97)

leder. Det är självklart inget som gruppen behöver bry sig om och vi följer fågelvägen rakt mot våran utsatta punkt. Vi passerar några turåkare som troget rynkar på näsan och stryker bort sitt snor från nästippen. Dom ropar efter oss att det luktar illa och jag tänker att nästa gång han ser oss, så ligger han kanske med brutet ben uppe på kalfjället. Om jag är med då, ska jag gå fram till honom, sätta fingret på frakturen och omtänksamt fråga om det är just där han har ont. Vi lämnar skidåkarna bakom oss och fortsätter mot målet.

I det här läget är det inte alltid att fjällräddarna har den minsta aning om vad som väntar dom. Ett skarpt läge kan vara vad som helst. Från det minsta till det största och när man exempelvis letar efter någon, betar man av vissa områden och punkter i sitt eftersök. Man börjar med raststugor, vindskydd, platser där man senast sett personen och man navigerar sig fram med hjälp av GPS:en. Väl framme åtgärdar man situationen eller så tar man ut nästa punkt för fortsatt sök.

Kontroll

Vid vår grupps mål fanns Oskarsstugan som mycket väl skulle kunna vara ett ställe där nödställda stannat för att hitta lä och värma sig. Denna gång och under övningen fanns där endast fjällveteranen Arvid Arvidsson med protokoll och penna i högsta hugg. Det var dags för en kontroll av utrustningen som skall vara med under en utryckning. Ingen behövde skämmas och det utbyttes massor med tips vad man skulle kunna ha med sig och vad man skulle tänka på i utrustningsväg. Efter uträttat ärende och godkänd kontroll rapporterades till ledningscentralen för vidare uppdrag. Vi fick en punkt nedanför trädgränsen och gruppen fick visa prov på sina kunskaper i att framföra en skoter. Färden gick i tät terräng, över små bäckar, runt och nerför backar tills att gruppen ansåg sig vara tillräckligt nära kontrollplatsen. Denna gång var det endast en fiktiv navigationspunkt och som hittades utan större bekymmer.

Transcievers

Under hela övningen har gruppen tät radiokontakt och till sin hjälp har dom utrustats med orangea peltorhjälmar med inbyggd radiokommunikation. Det finns en smula prestige mellan grupperna i att göra så bra ifrån sig som det bara går och man kan höra en viss spänning i den annars så lugna kommunikationen. Men det är aldrig någon form av stress eller att gruppen gör något överilat eller dumdristigt.

Nästa övning var att behärska transcievers för lavinsök och gruppen får i uppdrag att leta efter fem stycken nergrävda sändare. Det tar mindre än fem minuter att hitta samtliga och gräva fram dom. Har du testat detta själv så vet du hur effektivt systemet fungerar och du har säkert reflekterat över hur svårt det skulle vara att rädda någon utan. Lavinhunden Atlas gav oss också en demonstration över sina kunskaper och att han är minst lika effektiv att söka efter folk utan transcievers.

Nästan på riktigt

Tills nu hade det inte varit någon form av räddningsinsats med människor inblandade och gruppen hade inte fått möjlighet i att visa upp sina sjukvårdskunskaper. Men är det storövning så är det och vi skulle få ångra vår önskan efter lite mer action.

Nästa kontroll var den som kanske gjorts mest jävlig och med den helt klart största fysiska utmaning. Av någon anledning hade en snowboardåkare lyckats trassla in sig i en fjällbjörk med bruten höft och kraftigt blodvite som följd. Figuranten hade placerats så att fjällräddarna skulle vara tvungna att använda sina snöskor och helt sonika klättra upp och ner för att hjälpa den nödställda. Men naturlagar är inget som gäller för Tomas Dalkvist och helst inte om han sitter på en Ski-Doo Summit. Med full gas och full kontroll kör han slalom mellan fjällbjörkarna och på ett sätt som skulle kunna kvalificera sig i Ruff Riders. Men det spar tid och äventyrar inte på något sätt fortsatt räddningsinsats.

När räddningsledningen sätter ihop en grupp ser man till individernas egna intresseområden och kunskaper. Det är inte meningen att alla ska kunna allt, och man löser det genom att blanda personer som har egna specialkunskaper. Trond Lia, som är helnorsk med dansk brytning, tog initiativet på skadeplatsen och guidade sina gruppmedlemmar. Han ingår till vardags i SLAO's skidpatrull på Idre Fjäll och har traumasjukvård som specialité.

Dom jobbar lugnt och metodiskt för att till slut ha spjälkat, sågat lös och packat ner det kvinnliga skadeobjektet i sjukvårdspulkan. Efter att ha tagit sig ner för branten med pulka och personal

Duellerande i Paraguay är olagligt såvida inte båda parterna är registrerade blodgivare.

En av övningarna innehöll avsök av lavinområde med transcievers.

Utbildning

Steg 1. 12 timmar. Grundutbildning i LABC, första hjälpen.
Steg 2. 8 timmar. Grundutbildning i snö och lavin.
Steg 3. 8 timmar. Sjukdomskännedom, symtom och frakturer, radiokommunikation, karta och kompass samt GPS.

Figuranten som vill vara anonym tas om hand av Tomas Dalkvist.

Det gäller att ha tungan i rätt mun och fingrarna på rätt plats när man matar in koordinaterna.

Utrustning

Privat utrustning
-Bil.
-Släpvagn.
-Fyrhjuling med släde.
-Skoter.
-Flakkälke.
-Mobiltelefon.
-Övrig personlig utrustning

Polisen tillhandahåller
-Fjällräddardress.
-Hjälm med kommunikationsradio till gruppchefer.
-Kommunikationsradio.
-Infrastruktur, kommunikationsnät.
-Lavinsonder.
-Lavinlinor.
-Räddningspulkor med sjukvårdsutrustning

Skyldigheter för Fjällräddare

-Räddningsuppdrag.
-Beredskap vid helger och oväder.
-Biträda annan räddningstjänst.
-Rekognoscering.
-Agera insatschef i samband med eftersök och lavinolycka.
-Deltaga i utbildning och övning.
-Polisens förlängda arm i glesbygd/fjällområde.
Källa:CIFRO

är storövningen färdig och alla beger sig tillbaka till fjällstationen.

Vill bli flera

Hela dagen avslutas med middag och resumé av dagen. Erfarenheter byts och man fokuserar på det som gått bra och det som har gått mindre bra. En av punkterna är också att det måste rekryteras mer folk. Fjällräddningen fyller sitt syfte som polisens förlängda arm och det behövs yngre förmågor för att fylla i luckorna som gammelgubbarna lämnar efter sig. Trond förklarar hur rekryteringen till det slutna sällskapet går till:

-Först är man en wannabe och man blir rekommenderad av någon som redan är med i fjällräddningen. Man måste ha kunskap i skoterkörning och lokalkännedom är ett plus. Om man verkar intressant får man vara med som hangaround på övningarna. Personen sätts på prov i faktiska kunskaper och om den fungerar att jobba i grupp. Om allt känns rätt gör man ett demokratiskt val och förhoppningsvis har personen lyckats övertyga tillräckligt många för att få godkänt som en ny fjällräddare, avslutar Trond som har gjort samma resa och idag är ordförande för den norra gruppen i Dalarna.

Alltid redo

Fjällräddarna har ständig jour och dom är alltid beredd att rycka ut vid behov. Oavsett tid på dygnet, väderförhållanden och anledning ska alla få hjälp. Till och med gubben från Solna som körde fast alldeles utanför leden med sin låneskoter är kvalificerad och får hjälp utan att dömas. Men det är också tillfällen som man inte lämnar olycksområdet med ett leende och skakar på huvudet. Folk har dött på fjället när dom gått vilse, i flygkrascher, hjärtattacker och självklart är fjällräddarna på plats. Skador som frakturer, stukningar, blodviten och sjukdomar är vanligast, och utryckningarna för Norra Dalarna är runt 25 gånger per år.

Att vara fjällräddare är på riktigt och fyller sin funktion. Att vara fjällräddare innebär också att man får vara med om både roliga saker och situationer som är så allvarliga att man aldrig kommer att glömma dom. Men framför allt kan en fjällräddare utan ursäkt sträcka på sig i sitt hedersuppdrag, och känna en stolthet i få möjligheten att hjälpa folk i nöd.

Tyrannosaurus Rex led av gikt.

Skicka in dina skoter teckningar till oss på SnowRider!

Edvin Karlsson 8 år Gällivare

Axel Persson 5år Vilhelmina

Den här härliga bilden fick vi in till SnowRider redaktionen . Grabbarna heter Lucas Lindström och Jonas Sörlin från Vilhelmina, dom är två åtta åriga skotertokiga grabbar. Under en utflykt hittade dom den härliga klippan formad som en gammalskoter.

Rätta svaret på senaste SnowRider tävlingen var:
sid:72 sid:50 sid:56 sid:20
Summa= 198
Och här är vinnaren
Joel Lundberg
9 år Älvsbyn

KORSORD NR 1-2011

Ingen ... utan eld

Fars bror

VINN SNOWRIDER PRYLAR!
Skicka brev till SnowRider, Sågbacksvägen 8, 79291 Mora, eller maila in svaret till pren@snowrider.se (märk brevet/mailet med "Junior tävlingar") tillsammans med en bild, namn, ålder och din adress.
Sista dag att skicka in svaret är 30:e september 2011

OKTAN, DIN SJÄLVKLARA LEVERANTÖR AV SKOTERTILLBEHÖR

Fat Daddy singel pipe
Ex, Arctic Cat XF/M800 2010-2012. +9hp
6995:-

Camoplast Racing
*327*38*44 2,86 Delning. Passar Arctic Cat och Lynx.*
7995:-

Oktan QRS Conversion Kit
Gör sekundären flytande på Skidoo/ Lynx XP modeller. Ger dig även möjligheten att plocka bort sekundären utan att behöva ta bort axeln. Rekomenderas starkt
4490:-

Team TSS4 sekundär
Kalibrerad. Passar Skidoo/ Lynx med splines axel.
3495:-

SLP Powder Pro Skidor
Finns i färgerna svart, vit, röd, gul och grön. Skidoo, Lynx och Arctic Cat.
3795:-

OKTAN

BROSSLARVÄGEN 19B TORVALLA
063-805 50 • info@oktanab.se
ÖPPETTIDER VARDAGAR 8-18

SUZUKI LYNX ARCTIC CAT can-am

www.oktanab.se

Klimate GORE - TEX Jacka
3495 kr
KLIMATE Gore-Tex Pant
3795 kr

Klim

YAMAHA

www.yamaha-motor.se

CLASH OF NATIONS 2011

"Ge folket bröd och skådespel, så håller de sig lugna." (Julius Caesar)

Text:Togga
Bild:Mattias Klockar

Det är mycket som har sitt upphov ifrån den romerska storhetstiden under ledning av Julius Caesar. Inte minst sportevenemang där exempelvis arkitekterna än idag konstruerar sina arenor enligt Colosseums principer för placering och utrymning av publik. Till och med ordet arena kommer ifrån den tiden och betyder sand på latin. Det var just det underlaget som fanns tillgängligt och fungerade bäst som blodsuppsugande material, när dom hade sina gladiatorspel. Andra aktiviteter som att dom var tvungna att springa nakna på grund av att någon använt shorts, snubblat och dött, har som tur är inte levt kvar i dom moderna varianterna av gladiatorspel vi har idag.

Facetube med mera

I dagens samhälle finns det en uppsjö av konkurrerande aktiviteter som alla påverkar prioriteringen av vår disponibla tid. Annat var det förr i tiden när det var ishockey en gång varannan vecka, Nygammalt sändes på lördagar och man byggde låtsaskossor av kottar. Det var lite enklare att välja när det inte fanns några alternativ. Idag är informationsflödet och utbudet enormt. Folk väljer därför dom enklaste alternativen och är något det minsta otillgängligt, eller kräver personligt engagemang, prioriteras det helt enkelt bort. Därför kläcktes den simpla men lika geniala idén att flytta eventet till folket, istället för att folket ska åka till eventet.

-Vi flyttar in evenemangen till städerna. Svårare än så är det inte, berättar Mats Stenman som är en av idégivarna och ansvarig för bland annat Clash of Nations.

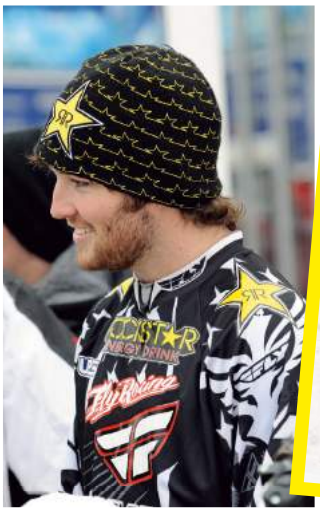
Första eventet dom gjorde var Super Snowcross 2005, och som flyttades in till Lugnets arena i Falun.

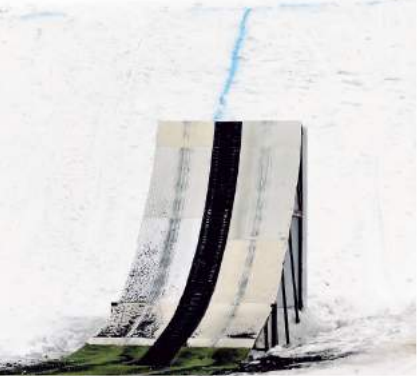
Superstar

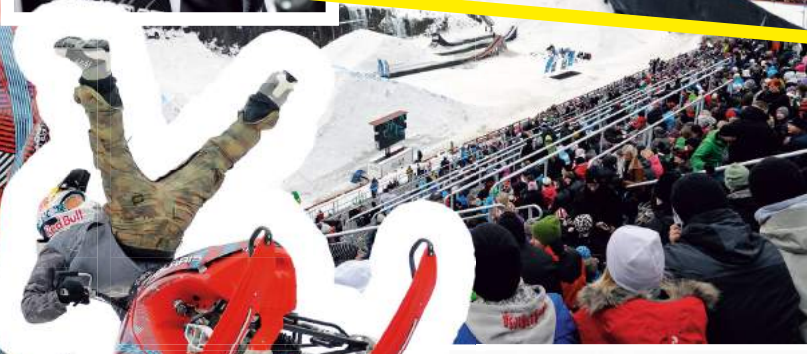
Mats Stenman är själv gammal superstjärna inom skotercross. I alla fall om man frågar honom. Sanningen är att han var riktigt dålig som chaufför, och hans konkurrenter tyckte att han, för allas välmående, skulle sluta köra skoter. I samma veva hade Mats börjat skissa på

Clash of Nations
1 - 2 April 2011

CODY BORCHER







att arrangera Super Snowcross på Lugnet och han insåg att han för en gångs skull ville göra något som han var bra på. I kölvattnet blev det Super Snowcross 2006 och VM-Finalen i Snowcross 2007. Det följdes av två års uppehåll på grund av snöbrist och för att vara på den säkra sidan arrangerades SM-finalen i Super Snowcross 2010 på Kläppens skidanläggning.

Clash Of Nations 2011 arrangerades i våras och är den sista i raden av Stenman med team's vintersuccéer.

Meningen är att evenemangen i sig ska ge inkomster så att Mats och några till ska kunna jobba med detta professionellt. Snart är dom där, men det fanns en tid där Mats parallellt knäckte extra som poolskötare.

Billigt nöje

Löjliga tvåhundra spänn kostade det att få ta del av ett hel skrälldus med extremidrottare och med en inramning i lugnets hoppbacke. Som referens kan nämnas att biljettpriset för att få se en dags dragracing på Tierp Arena är 625 kronor.

Både snowboardåkare, skidåkare och Freestyle skoter trängdes i arenan och gav publiken en oförglömlig show. Daniel Bodin, Justin Hoyer, Aleksander Nordgaard, Caleb Moore, Kourtney Hungerford med flera roade oss motorgalningar, och som bonus fick vi även se bland annat skidåkaren Jon Olsse stunts. Showen var i grund och bott en inbjudningstävling med allt vad det innebär.

Den lite äldre sporten skidfreestyle hade inhyrda proffsdomare, och den lite yngre FSX:n använde sig som brukligt av väl insatta och tidigare aktiva toppförare. Om det var kompisstämningen mellan domarna och förare som gjorde att skoterförarna själva korade medaljörerna, eller att dom fortfarande är opålitliga oborstade busar, får vi låta vara osagt.

-Jag såg bara att skoteråkarna samlades i en ring. Nu i efterhand har jag förstått att dom hade en omröstning om vilka dom själva tyckte som var dom bästa förarna, berättar Mats.

Dom ignorerade domarna och istället för att köra en gemensam final, bjöd dom på världens show. Som på ett pärlband

DANIEL BODIN

ANDERS ERIKSSON

KOURTNEY HUNGERFORD

CALEB MOORE

JUSTIN HOYER

åkte dom efter varandra och gjorde det ena tricket efter det andra. Medaljörerna enligt förarna själva var Daniel Bodin, Justin Hoyer och Caleb Moore.

Var du där?

För dom som inte var där är det svårt att beskriva omfattningen och storleken på arrangemanget. Om vi tar till lite fakta kan man i alla fall få en uppfattning. För planeringen arbetade fyra personer heltid i fyra månader.

Dom sista fyra veckorna anslöt åtta personer till, för att inleda bygget och färdigställandet av arenan. Under samma tid började dom att frakta dit all snö som behövdes och totalt 2000 timmar användes för att få allt klart. Ytterligare tjugo personer supplerade på under den sista veckan för att hinna färdigt. Elva kubikmeter disel gick åt för att driva tre hjullastare, två grävmaskiner och tre pistmaskiner. Då är det inte inräknat all den disel som gick åt för att frakta snön med lastbil. Under evenemanget var det förutom staben ytterligare 300 personer som på något vis hade en uppgift i samband med tävlingen. Totalt omsatte tävlingen tre miljoner och då är sponsringen av tjänster inräknat.

-Totalt kom det 7.000 besökare, men det kändes som många fler, säger Mats.

Arenan är optimal för ett sådant här event och all publik ser exakt vad som händer. Backhoppning i all ära men det är nog dags att byta inriktning på Lugnets arena. Personligen är det bara kul att se på backhoppning när någon ramlar och det händer nuförtiden alltför sällan.

Nästa gång det händer något vettigt i Falun är den 23 till 24 mars 2012 och då med bland annat VM-finalen i skotercross. Givetvis är det med Mats Stenman och hans stab som arrangör.

Ur tid är leden

Det är sällan man får se förare, och för den delen skidåkare, som inte räds att ladda på. En arena innehållande massor med folk och extremidrottare är nog det närmaste man kan komma ett modernt gladiatorspel. Eller som det nya och mer nutida uttrycket lyder: "Ge folket hamburgare och extremsport, så kommer dom att flippa ur totalt." (Mats Stenman)

Sveriges mest ökande släpvagnsmärke 2011!

Majava

Succen fortsätter!

- Bladfjädrar och stötdämpad axel för bästa comfort.
- Förberedda för alla kåpor
- Stort utbud av storlekar
- Tippbara
- Garanterad Finsk kvalité

Hoppa på tåget du med, vi söker nya handlare i hela Sverige.

M-trailer Scandinavian AB

021-600 62
INFO@MAJAVATRAILERS.SE

www.majavatrailers.se

VÄLKOMMEN PÅ SKOTERNSDAG I MORA!

ski-doo BRP
LYNX BRP
ARCTIC CAT
POLARIS
YAMAHA

VISNING OCH FÖRSÄLJNING AV SÄSONGENS NYA KOLLEKTIONER OCH TILLBEHÖR.

29-30/10 2011

GÖRAN JÖNSSON AB
Önavägen 16, MORA

TEAM GRANATHS
Brudtallsvägen 10, MORA

M.PERORMANCE
Brudtallsvägen 14, MORA

POLARIS MORA
Tingsnäsvägen 23, MORA

ABRIS SNÖ&SJÖ
Siljansågsvägen 11, MORA

Peak jacket & pant

Backcountry pack, Probe & Shovel

Team boa boot

Action jacket & pant

Union Glove

post@ruco.se
www.ruco.se

RUCO SCANDINAVIA

Prisklass 0-20 000

Begagnat

0-20 000 kronor betyder mycket skoter för pengarna, om den fungerar!

Av: Stefan Sund

Börjar vi från noll kronor, för det finns faktiskt sådana skotrar också, får man göra sig beredd på att bli smutsig upp till armbågarna innan man kan köra. En rejäl översyn är i och för sig något som man har igen på alla skotrar i prisklassen 0-20 000. Med detta i tanken kanske man gör klokast i att rikta in sig på dom vanligaste modellerna och inte en veteranvärsting, då dessa i många fall har mängder av specialdelar som kan vara bökiga att få tag på.

Snackar vi förstaskoter är det kanske ingen nackdel med allt skruvande, när det alltid är bra att lära känna sin skoter så att man kan laga den uppe på fjället om oturen skulle vara framme. Detta är nog den svåraste kategorin av skotrar när det kommer till själva köpet eftersom det krävs ett kunnigt öga för att hitta alla eventuella fel och att kunna avgöra vad som är lättfixat, kontra omöjligt samt svindyrt.

En stor fördel med dessa äldre skotrar är att skoterdemonteringsfirmorna är överfyllda med delar till dom vanligaste modellerna. Det finns även mängder med nyproducerade delar att få tag på till dom allra flesta. Men ta gärna en titt på vilka modeller som det finns delar till innan du slår till.

En annan sak som är genomgående på dom billigare skotrarna är att det forna nypriset inte har någon som helst relevans när dom ska säljas som begagnat. Det är istället så att alla skotrar som är åt det sportiga hållet har tappat betydligt mer i pris än till exempel arbetsskotrarna. En välbehållen sportmaskin kan alltså ge mycket valuta för pengarna.

Ski-Doo

Tar vi kanadensiska Ski-Doo först kan man väl generellt säga att motorerna är problemfria om man håller sig till dom fläktkylda, medans en vätskekyld kan bli onödigt dyr att få ordning på när vi pratar sjuttio- och tidigt åttio-tal.

I dom billigare regionerna är det bladfjädrat som gäller på Ski-Doo, vilket är allt annat än komfortabelt efter våra gropiga leder. Detta gör att du aldrig har behovet av en effektstark vätskekyldmotor på dessa maskiner, då hästar är det sista du saknar när fjädringen inte hänger med.

Skotrarna fungerar fortfarande för det dom var avsedda för från fabrik. Trots att det har gått tjugo år sedan maskinen tillverkades fungerar den fortfarande till det den var avsedd för. Ska du ut och pimpla och ha en släde med dig fungerar det med en Skandic, Everest eller Safari om du max vill lägga ut 10 000 kronor. Det modernaste för dessa pengar verkar vara en Safari, vilket är en touringmaskin som är både lätt och smidig att köra.

På de lite sportigare och nyare modellerna får man en betydligt modernare IFS-fjädring och en motor som levererar helt okej med effekt. Det går att hitta alla Formula-modellerna för under 10 000, allt från MX, Plus till Mach 1. Dessa fungerar även utmärkt som touringalter-

Tidiga Formula Plus togs endast in för tävlingsbruk på grund av det frivilliga importförbudet för maskiner med över 60 hästar.

Tomaten stammar från Mexico och kom till Europa på 1500-talet men användes till en början bara som dekoration.

Lilla lätta Safari är en underskattad modell som fungerar bra som så väl förstaskoter som touringmaskin, beroende på motor och utrustning.

I Mach 1 från -98 hittar vi en Rotax-trippel på 700-kubik som ger bra med fart på slät led. Men ingen skoter med en trippel kan påstås vara en bra förstaskoter. Möjligtvis som andraskoter, för det hade jag!

En gammal Widetrak är ungefär likadan som den 500 Widetrak LX du kan köpa ny hos handlaren idag, även om du får nöja dig med ett något äldre utseende för under 20 000.

Så här ska en Polaris se ut och det gjorde den också i ungefär 20-år. Här finns det ett stort utbud av sportskotrar med allt från små fläktkylda motorer till stora vätskekylda tripplar.

Ski-Doo MX-Z är ett trevligt alternativ för runt 20 000 kronor där det går att hitta exemplar med chassit som kom -99.

Edge-chassit kom 2001. Tro det eller ej, men man kan faktiskt hitta Björns favoritskoter alla kategorier för dessa pengar!

nativ om man väljer dom längre LT eller XTC-modellerna med dubbeldyna. Jag har väldigt svårt att rekommendera något annan än MX:en för en förstagångsköpare, då både Plus och Mach 1 är ganska mycket maskin att hantera. Ingen av dom är lika smidiga som en Safari, men ute på en fin led eller sjöis är det inte många som hänger på. På Formulamodellerna ser man en klart modernare design på nittiotalarna, men som alltid är det skicket och inte utseendet som ska vara avgörande i ditt köp.

Mycket för pengarna

Tar vi ett kliv upp och tittar på vad man kan få för 10-20 000 kronor är det fortfarande ungefär samma modellnamn som är aktuella, men då av ett modernare snitt. Några nya namn har dock tillkommit, som Summit, MX-Z och Grand Touring. Den Summiten man kan få för dessa pengar är långt ifrån dagens mountainmaskiner och kan mer liknas vid dom tidigare LT och XTC-modellerna.

En av dom vanligaste modellerna i denna prisklass är Formula 500, som kan beskrivas som en snällare variant av den sportiga MX-Z:an. Att det finns många att välja på gör det också lättare att hitta en välbehållen skoter. Håller man sig till 440 och 500-kubik går det faktiskt att få tag på en så pass ny maskiner som en MX-Z från 98-00. På dessa maskiner börjar både chassi och fjädring bli riktigt bra och man bör inte ha något större problem att hänga med betydligt modernare skotrar efter leden. För de allra flesta är nog 500-kubiks motorn att föredra om valet står mellan en 440 och 500, då den inte kräver samma omvårdnad som en 440.

Det börjar också dyka upp lite modernare Formula Z, Formula III, Mach 1 och Mach Z:or för dessa pengar. De tre senare är helt galna lakeracers med trecylindriga-motorer med Mach Z:n i topp, den har en 800 på runt 150 hästar som aldrig tycks sluta mata. Men går inte dessa motorer som dom ska kan det bli väldigt dyrt att laga, så en provkörning är ett måste, vilket så klart gäller alla maskiner oavsett prisklass. I lössnön kan väl ingen påstå att någon skoter med en trippel under huven går bra och är smidig, som förare får man snarare rätta sig efter vart skotern vill åka än tvärt om.

Polaris

Hos Polaris är det namnet Indy i alla dess former som regerar i denna prisklass. Det fina med just dessa är att man hade individuell framvagn IFS så tidigt som 1979, vilket är klart överlägset dom bladfjädrade-maskinerna från samma tid. Alla motorstorlekarna ända upp till 650-trippeln finns representerade på begagnatmarknaden för under 10 000 kronor. Man var också tidiga med EFI hos Polaris och frågan är väl om man ändå inte ska satsa på en med förgasare när det handlar om så pass gamla skotrar. Polaris har dock inte alls haft samma problem med EFI som till exempel Ski-Doo hade i början av nittiotalet, så återigen gäller det att provköra maskinen ordentligt innan köp. Att Polaris är små pigga skapelser med bra fjädring gör dom till en utmärkt förstaskoter för en billig peng.

Vill man ha en något längre matta ska man hålla ögonen öppna efter tillägget SKS som står för Snow King Special. Är det en riktig busskoter man är ute efter kanske den smidiga XCR 440 med sin vätskekylda 2-cylindriga 432-kubiks motor kan vara något. Senare kom den också med en 600 och 700 motor vilka då helt naturligt också är lite tyngre, alla dessa finns för mellan 10-20 000 kronor.

Är man istället sugen på att flyga fram över sjöisarna och mäta sin krafter med Ski-Doo´s tripplar finns det många alternativ från Polaris. Den vanligaste och billigaste modellen är XLT med sin 600-trippel. Ett snäpp uppåt har vi Ultra som har en 700-kubikare, vilket är en av de trimningsvänligaste skotrarna som finns, där man med pipor kommer ikapp värstingen Storm 800 effektmässigt. Nu spelar det kanske mindre roll då Stormen idag betingar ungefär samma värde som en Ultra.

Även något enstaka exemplar av chefredaktör Björns favoritskoter Polaris Edge, med varierande motorstorlek, går att hitta på 20 000 kronors gränsen.

Arbetskraft

Är det en touringmaskin man letar efter är en SKS med dubbeldyna inte alls fel,

Lår- och skenben kan utsättas för en lodrät belastning på upp till 1 ton utan att knäckas.

Till och med vissa Lynxar med EVO-chassit finns det att fynda i denna prisklass.

En tidig sportskoter från Lynx var denna GLS 3300 med Rotax 503, finns även en R-version med lite mer effekt ur samma motor.

På slutet av nittiotalet kom Lynx med G-type-chassit som var helt i aluminium. Nytt var också dom stående dämparna kallat LVS. Från 15 000 bör du kunna hitta en G-type oavsett motor.

Den första riktiga muskelskotern är Yamaha V-max 4 med sin fyrcylindriga 2-taktare på 743-kubik. Tung och snabb, manlig med andra ord.

Foto: Richard Bergner

Dom första Yamaha Vmax är en slags vätskekyld värstingversion av SRV som kan vara svår att hitta i Sverige, men gör man det är det bara att slå till.

då det finns klart fler sportmaskiner än touring på marknaden. Några fläktkylda alternativ finns dock i Indy Trail Touring och Sport GT.

Arbetsmaskinerna som gäller, är precis som idag Widetrak med sin vätskekylda 488-kubik stora motor som kom i början av nittiotalet och kostar från femtontusen och uppåt. Eller varför inte den äldre fläktkylda Long Trak, då med bladfjädring. Man får känslan av att det varken såldes eller byggdes så många arbetsmaskiner av Polaris före nittiotalet, att sedan Widetraken är så gott som oförändrad gör att dom har ett ganska högt andrahandsvärde.

Lynx

Även hos det finska lodjuret hittar vi precis som hos Ski-Doo Rotax-motorer under huven. För en billig peng kan man hitta en gammal prestandamaskin i form av 3300 GLS med fläktkyld 503:a. Jämför man den med en Ski-Doo från samma år, mitten åttio-tal, är det fjädringen som är den stora skillnaden, till Lynx fördel. Är det vätskekylt man vill ha heter modellerna istället 3600 och 3800. Dessa Lynxar var lite tyngre än konkurrenterna, men den fina fjädringen kompenserade bra för den extra vikten.

Billiga men då väldigt gamla arbetsskotrar av märket Lynx finns det många av då just arbetsskotrar var Lynx signum på den tiden. Redan 1987 introducerade man den första Syncro-växellådan, vilket innebär att man kan byta växel utan att man för den skull måste stanna. Den teleskopiska-framfjädringen LTS kom också den tidigt och redan 1991 hittade man båda dessa finesser kombinerade på Lynx 5900. Just Lynx arbetsskotrar verkar vara som en spargris då dom står sig otroligt bra i pris. Ska du ha en 5900 får du alltså vara beredd att betala ordentligt, även om man bör klara sig under 20 000. De lite nyare arbets- och touring-maskinerna lyser med sin frånvaro i denna prisklass och man hittar endast enstaka Ranger och Grand Touring, då med de mindre motorerna under huven.

På rullen

I början av nittio-talet kom så RAVE och Cobra-modellerna vilka var motsvarigheten till Ski-Doo´s Formula. Dessa hittar man för runt tiotusenlappen idag då sportmaskinerna inte alls står sig lika bra som Lynx arbetsmaskiner.

På sportsidan hände det grejor i slutet av nittiotalet då man kom med den stående framfjädringen LVS och använde aluminiumchassi på alla sportmaskinerna. G-type-modellen som den kallas finns med lite olika motorer, med allt ifrån Enduro 500 till RAVE 670 där alla är tvåcylindriga. Priset på dessa verkar ligga på den dyrare sidan om tiotusen och skicket är mer avgörande än modell.

Fortsätter vi på sportsidan kan man även hitta några Lynxar ur den nyare EVO-serien som kom 2001, men det är inte många. Vill man köra på rullen är detta en perfekt maskin, så man måste vara på hugget för att hitta en billig EVO

Det tar 12 till 15 sekunder för blodet att cirkulera från den ena handen till den andra och bara två sekunder att strömma från låret till foten.

Faller ditt val på en ZR från Arctic Cat får du den modernaste fjädringen i denna prisklass.

80-talets storsäljare

Ski-Doo Everest 500.
Yamaha SS 440, SRV, Phazer, ET 340, Viking.
Aktiv Panther, Alaska.
Lynx GLS 3300, 5900.

90-talets muskelmaskiner

Ski-Doo Mach Z, Mach 1.
Arctic Cat ZRT 800.
Polaris XCR 800, Storm.
Yamaha V-Max 4.

Underskattade

Arctic Cat Prowler.
Ski-Doo Formula 500/SLS, Safari LX.
Yamaha Exciter II.
Polaris XC 600/700.

Populära 90-talare

Polaris Indy XCR 440/600, Indy XLT.
Arctic Cat ZR 600.
Lynx Rave 670.
Ski-Doo MX-Z 500/600.

med RCG-boggi om man är lagd åt det hållet.

Yamaha

Hos Yamaha hittar man direkt ett trevligt touring/arbets-alternativ för en billig peng i form av ET 340 TR med en längre matta och back som standard. Nästan det enda touringalternativet för dessa pengar är annars den bladfjäderförsedda XLV:n med elstart och 540-motor.

För den sportige finns SS 440 som är en bladfjädrad liten maskin. Men samtidigt som den kom släppte Yamaha sin SRV 540 med termosdämpare, vilket är en bättre maskin på många områden. Det verkar även gå att hitta den modernare Phazer 480 och Phazer II med den omarbetad framvagnen för samma pengar. Är det vätskekylt du letar efter, ska du istället hålla koll på Exciter 570 som återkom i Yamahas sortiment under slutet av åttiotalet. I början av nittiotalet genomgick den en stor förändring och kallas då Exciter II, vilket innebär omarbetad och bredare framvagn, mer effekt och annan boggi.

Har du riktig tur kanske du kan hitta den första Vmax:en från mitten av åttiotalet för dessa pengar. Detta var ett riktigt monster på sin tid, men ovanlig, så var rädd om den! Tänk dock på att många av dessa är oregistrerade.

Fyra cylindrar

Ovanför tiotusenkronors-strecket finns det modernare varianter av V-max, med allt ifrån 500-kubik till den fyrcylindriga 2-taktaren V-max 4 på 743-kubik, vilket kanske var den första riktiga muskelskotern i världen. I ungefär samma prisläge hittar man också den v-max som kom 1997 och då var försedd med trailing-armar istället för teleskopfjädring. Den finns i kubikerna från 500 till 700 med en blandning av två och trecylindriga motorer. Nackdelarna med tripplarna är som vanligt vikten, vilken dock inte är så farlig i Yamahas fall, de stora fördelarna är som på alla andra tripplar, ljudet och kraften.

Arbetarnas arbetsmaskin Viking 540 hittar vi också strax ovanför tiotusen kronor, då av lite äldre modell försedd med bladfjädring. För touring är det Venture som gäller, annars får man göra som hos Polaris och rikta in sig på en sportskoter med längre matta och dubbeldyna.

Arctic Cat

Sist men inte minst har vi dom gröna, om man nu räknar bort alla märken som gjort gästspel på skotermarknaden under åren. Amerikanska Arctic Cat har stått för många av dom innovativa lösningar vi än idag kan se på snöskotrarna. Detta betyder att man rent tekniskt får en hyggligt modern maskin från Arctic Cat även om den är billig och har några år på nacken.

Kanske lite svår att hitta, men redan 1979 såldes Trail Cat med den första serietillverkade IFS-framvagnen till konsument. Om det nu inte är veteranskotrar man är ute efter kan man koncentrera sitt sökandet till årsmodeller efter 1987. Arctic Cat gjorde en nystart 1984 men försäljningen hos oss kom inte igång förrän 1987, även om det finns tidigare 80-talare på marknaden. Vill man absolut ha en Cat från dessa år ska man istället hålla utkik efter märket Aktiv som producerade Panther under de år Arctic Cat var borta. Redan 1985, alltså ett år efter uppstarten hade modellerna Cougar och El Tigré den första varianten av A-armar i framvagnen, kallad AFS.

Cougarn som kan beskrivas som en sporttourer med fläktkyld-motor och är en simplare variant av El Tigrén finns för under tiotusen. Av den sportiga El Tigrén finns både den korta och den längre EXT-versionen, båda med vätskekyld 530-motorn med dubbla pipor från Suzuki under huven. Dessa ligger från tiotusen och uppåt för en sen åttiotalare till en tidig nittiotalare. Med dubbeldyna på EXT:n förvandlas El Tigrén också till en kraftfull tourer.

Flera touringskotrar hittar man också i modellerna Pantera med 440 eller 580-motor och Panther med 440-fläktmotor eller vätskekyld 550-motorn. En sen nittiotalare kan man få för strax under 20 000 kronor och då har man en riktigt trevlig och i mångt och mycket modern touringmaskin, om den är i bra skick det vill säga. När det kommer till arbetsmaskiner är det en tidig Bearcat som gäller.

Mer fart

Sportskotrar finns det gott om hos Arctic Cat. Mellan 10-20 000 kan du välja mellan alla olika 90-tals modellerna av Prowler och den smidiga nybörjarskotern JAG. Legendaren Wildcat med sin 700 EFI-motor ligger också i denna prisklass, vilken går att hitta med olika chassin beroende på årsmodell.

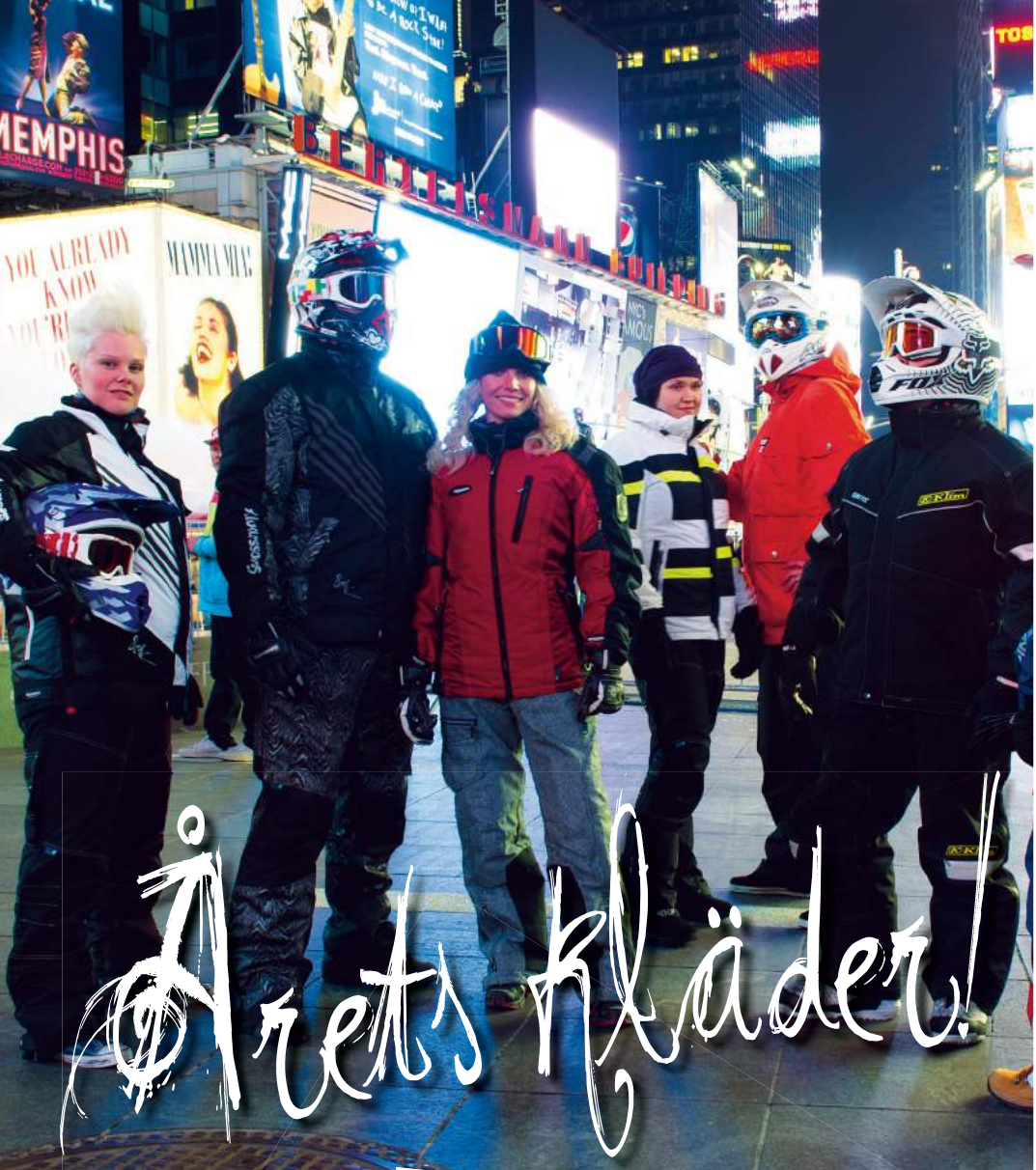
Kubikkriget fortsatte i och med att Arctic Cat presenterade Thundercat som hade en 900-kubiks trippel, vilken senare växte till hela 1000-kubik. Ska du alltså ha störst motor för minst med pengar är det den som gäller, även om 1000-kubikaren är sällsynt för under 20 000. De flesta skotrar från Arctic Cat gick också att få i touring eller mountain-utförande.

Den största delen av nittiotalet och början av tvåtusentalet dominerades sedan av olika Z-modeller som ZL, ZR och ZRT.

Skillnaden mellan de olika Z-modellerna är i stora drag att ZL är lite mer glidare med en mjukare fjädring än motsvarande ZR-modell. Mellan ZR och ZRT är det ett T som skiljer, och som ni kanske kan gissa står detta för att den har är en extra cylinder. Modernast och mest skoter för pengarna får du nog om du kan hitta en ZR i Sno Pro-kostym med tio år på nacken.

Foto: Richard Bergner

Av alla levande djur har strutsen de största ögonen. De är 5 cm i diameter.



Årets kläder!

Om utetemperaturen skulle hålla 27 plusgrader konstant skulle vi kunna leva helt och hållet utan kläder. Kroppen är anpassad för just den temperaturen och den perfekta värmebalansen gör att kroppen håller 37 grader. Men även om 27 grader skulle vara en optimal temperatur för att dagligen få springa naken, är det inget vi skoteråkare önskar. Ska man åka skoter, ska det vara vinter, och ska det vara vinter, måste det enligt SMHI vara en medeltemperatur som är lägre än noll grader.

Lösningen är då att klä sig rätt och försöka bevara den värme som kroppen alstrar. Vi säger att kläder värmer, men egentligen är det våra kroppar som står för uppvärmningen. Eller rättare sagt våra muskler. Värmeproduktionen sker genom att kroppen förbränner föda och ju fler muskler som arbetar, desto högre värme alstras. För att må bra behöver vi kläder som hjälper oss att bibehålla kroppstemperaturen. Dels genom att isolera, men också genom att föra bort den fukt och överskottsvärme som kroppen inte behöver.

Flerlagersprincipen är idag vedertaget och bygger på att man klär sig inifrån och ut. Fuktransporterande underställ, värmande lager, ett vind- och vatten-avvisande material och man kan också lägga till ett varmt fjärde lager, som tas på när man inte är aktiv. Prova att byta ut bomullskläderna under, såsom långa och korta kalsonger, t-shirt och strumpor. Byt ut till moderna material eller varför inte prova den gamla ullen, som idag fungerar utan att klia. Har du väl en gång skippat bomullskläderna kommer du aldrig att byta tillbaka.

Det moderna sättet och ofta lite dyrare alternativet är att ha ett skalställ ytterst. Den uppenbara fördelen är att man har full valfrihet att anpassa tjockleken och värmen på lager två. Under aktiv skoterkörning och med exempelvis en Tekvest påtagen, är ett skalställ optimalt. Man kan dock uppleva att skalbyxorna blir kalla, men det är lätt åtgärdat genom att klä på sig lite extra nedtill. Fodrade ställ gör att man inte har samma valfrihet att anpassa mängden kläder under. Men å andra sidan brukar dom ställen vara billigare, samt att det går snabbare att klä sig eftersom man slipper krångla med en massa lager. Snabbast går ändå en rejält fodrad overall och är en klassiker för touringåkare som vägrar frysa oavsett aktivitet. Man kan lite förenklat säga att graden av aktivitet styr hur pass varmt och tjockt lager två ska vara. Undre och yttre ställ har samma syfte, oavsett vilken typ av kläder man väljer. Skillnaden är hur pass flexibelt du kräver att det ska vara.

Välj kläder efter hur aktiv du är på din maskin. Försök att välja en design som passar din körstil och som skvallrar om vilken sorts person du är, även när du inte sitter på skotern. Jämför tillverkarnas materialval och tänk efter vad du kräver av din lilla klädinvestering. I jämförelse med mängden pengar som du annars lägger på ditt intresse, så kan klädkontot i sammanhanget vara en liten del. Att köra skoter är bland det roligaste man kan göra med kläderna på. Men det kräver att kläderna fungerar så som man vill och att man kan njuta fullt ut, utan att frysa.

Nedkylningseffekt

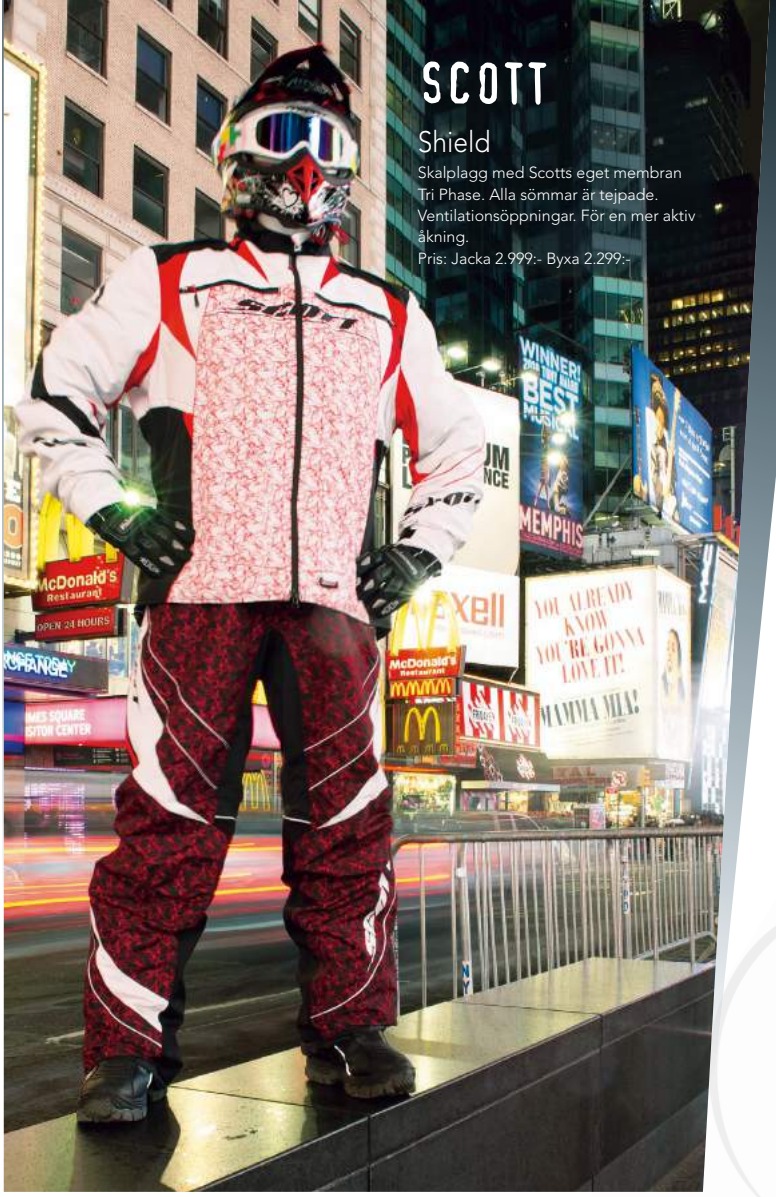
Hastighet	Temperatur						
0km/h	0°C	-5°C	-10°C	-15°C	-20°C	-30°C	-40°C
20km/h	-5°C	-12°C	-18°C	-24°C	-30°C	-43°C	-56°C
40km/h	-7°C	-14°C	-21°C	-27°C	-34°C	-47°C	-61°C
70km/h	-9°C	-16°C	-23°C	-30°C	-37°C	-51°C	-65°C
100km/h	-11°C	-18°C	-25°C	-32°C	-40°C	-54°C	-69°C
140km/h	-12°C	-19°C	-27°C	-34°C	-42°C	-57°C	-72°C

ARCTIC CAT

Retro Garagejacka
65% bomull, 35% polyester. Foder i 100% quiltad nylon.
Dolda ärmmuffar. Knäppning av krage.
Färger: Svart med grönt tryck.
Svart med vitt tryck
Pris: 1.745:-

Premium Jacka
Lime/Svart. Exceptionellt varm , 100g Thinsulate foder. Frontknäppning med magnet hindrar snöinträngning.
Hög säkerhetsfaktor.
Universalanvändning med tre jackor i ett. Det löstagbara 100g-fodret kan användas som en egen jacka.
Praktisk ficka för MP3-spelare med trasselfri tråddragning.
Färger: Lime, svart.
Pris: 4.495:-

www.arcticcat.se



SCOTT

Shield

Skalplagg med Scotts eget membran Tri Phase. Alla sömmar är tejpade. Ventilationsöppningar. För en mer aktiv åkning.
Pris: Jacka 2.999:- Byxa 2.299:-

Seal TP Jacket

Vattentätt och välventilerad skoterjacka för varje dag på fjället. Jacka med yttertyg som skyddar, andas och har urtagbar fleecefodring. Tejpade sömmar, grafik i reflexmaterial, damasker för händerna, vattentäta dragkedjor, avtagbar luva. Olika fickor för både prylar och för att värma dina händer.
Färger: Svart, vit/grå, röd/grå, racer blue
Storlekar: XS-XXL
Pris: 2.999:-

Spatter TP Pant

Vinterbyxa för alla dina äventyr på skotern. Vattentät och ventilerande yttertyg med urtagbart foder. Tejpade sömmar, grafik i reflexmaterial, damasker för fötterna, justerbar midja med velcroband och förstärkta, stretchbara och extra fodrade paneler vid utsatta områden. Extra hög midja med avtagbara hängslen och två fickor för att värma dina händer.
Färger: Svart
Storlekar: XS-XXXL
Pris: 1.999:-

www.scott-sports.se

BERGANS OF NORWAY

Glittertind.

Bergans nya lättviktsjacka i Dermizax. Herrstorlek medium väger endast 500 g. Jackan andas, är regntät samt lätt. Perfekt för den aktiva. Kort och gott en ny lättviktare från Bergans.
Pris: 3.995:-

www.bergans.no

FXR RACING

Helix

Helix jacka, Backshift Byxa.
Pris: 2.990 kr, 2.290 kr.

Velocity

Vatten och vindtät.
Många färger.
Pris: 2.490 kr, 2.190 kr.

www.fxrracing.com

KLIM/YAMAHA

Klimate GoreTex byxa

Material: GoreTex
Sömmar tejpade med 200g Thinsulate isolering på framsidan, och 100g på baksidan. Innerfoder, YKK-Dragkedjor, justerbara hängslen, stor ficka på framsidan, förstärkta manchetter, grovmönstrat tyg, snölås med dragsko, dragkedjor längs hela benen, förstärkta knä och skenbensskydd.
Färg: Blå och svart
Pris: 3.795:-

Klimate GoreTex jacka

Material: GoreTex
Fukttransporterande sömmar vid hög aktivitetsnivå, andningsförmåga för maximal ventilation, dragkedjor vid armhålor, dold ryggventilation, handdamasker, 2st bröstfickor, 2st stora sidofickor, dubbla vindslå över dragkedjan, snölås, D-Ring, tillslutande manschetter, YKK dragkedjor, midjejustering.
Färg: Blå och svart.
Pris: 3.495:-

www.yamaha-motor.se

HMK

Hustler jacket

En jacka med funktionalitet och modern stil. Det tekniska, hållbar soft shell material i jackan är konstruerade för att följa med varje rörelse. Reissa membran, ventilation, snölås, vattentät/vindtät/andandes jacka, dubbla blixtlåsförsedda handfickor, laminerad soft shell material, dubbla bröstfickor, magnetiska ficklocks knappar, avtagbar huva, d-ring.
Färger: Black Denim, Plaid, Electric Blue, Blaze Orange
Storlek: XS-XXL
Pris: 2.699:-

Peak jacket

En jacka med levande färger, modern stil och tekniska detaljer. Plagg för den som vill synas och göra det snyggt! Lätt fodrad jacka, vattentät/vindtät/andandes, vattentätad dragkedja till handfickor, ärm ficka, laminerad soft shell material, dubbla bröstfickor, snölås, avtagbar huva, broderade logotyper.
Färg: Kelly green/White, Black Denim/White, Black Denim/Gray, Electric Blue/White
Storlek: XS-XXL
Pris: 2.999:-

Hustler Pant

En byxa med funktionalitet och modern stil. Det tekniska, hållbara soft shell material är konstruerade för att följa med varje rörelse, vilket ger den ultimata komforten. Reissa membran, helt tejpade sömmar, boot-cut, snölås, vattentät/vindtät/andandes byxa, ventilation på låren, laminerad soft shell material, magnetiska ficklocks knappar för cargo fickor, broderade logotyper, d-ring.
Färg: Black denim, Plaid
Storlek: XS-XXXL
Pris: 2.299:-

Peak pant

En byxa med funktionalitet och modern stil. Det tekniska, hållbara soft shell material är konstruerade för att följa med varje rörelse, vilket ger den ultimata komforten. Lätt fodrad byxa, vattentät/vindtät/andandes, ventilation på låren, laminerad soft shell material, vattentätad dragkedja, snölås, helt tejpade sömmar, boot-cut, löstagbara hängslen, broderade logotyper.
Färg: Black Denim
Storlek: XS-XXL
Pris: 2.499:-

www.ruco.se

En åkbild från i juli på MT Adams med Peak jacka electric blue och Peak byxor.

SKI-DOO

Ski-Doo Hero

one piece suit.

Onepiece overall för maximalt snö- och väderskydd med förseglade sömmar och logos för att skydda mot kyla och fukt. Hellånga tvåvägs dragkedjor efter byxbenen upp till midjan, lång öppningsdragkedja som går ner på benet för enkel påklädnad. Ventilationsfickor på lår och rygg samt justerbar midja och muddar.
Färger: Svart
Storlekar: S-2XL
Pris: 4.490:-

Sno-X Shell & Pants. Race Edition.

Skaljackan som är designad i samarbete med professionella racingförare!
Vind och vattentätt ställ med goda andningsegenskaper, många ventilationssystem, förseglade sömmar och med reflexer i alla riktningar. Löstagbar Neck Brace krage med utbytbar krage i neopren.
Färger: Orange.
Storlekar: XS-2XL
Pris Jacka: 3.490:-
Byxa 2.990:-

SNOGEAR

SG Blackie

Blackie är en tuff produkt med alla nödvändiga egenskaper för den krävande användaren. Stället är vindtätt, extremt lätt och har goda andningsegenskaper. Löstagbara skydd och huva, gott om fickor och ventilationssystem. Finns även i dammodell.
Färger: Svart
Storlekar: XS-3XL
Pris: Jacka 3.490:-
Byxa 2.690:-

SG Drop

Drop är freeride-förarens drömställ. Materialet är mycket lätt och jackan har flera fickor och ventilationssystem. Jackan och byxbenen har snölås, reflexer fram och bak samt vattentäta dragkedjor.
Färger: Blå.
Storlekar: XXS-3XL.
Pris: Jacka 1.990:-
Byxa 1.790:-

LYNX

Valdez

Valdez är ett slitstarkt ställ med ProTec-teknologin. Vatten- och vind-tät med goda andningsegenskaper samt vatten- och smutsavvisande Teflon-behandling. Löstagbara skydd och huva. Gott om fickor och ventilationssystem.
Färger: Svart-röd.
Storlekar: XS-3XL
Pris: Jacka 2.990:-
Byxa 2.590:-

Denali

Skaljacka för aggressiv körning, fluorescerande röd färg med reflekterande detaljer av säkerhetsskäl, avtagbar nummerskylt på rygg och tidskortsficka på vänster ärm.
Färger: Röd
Storlekar: XS-3XL
Pris: Jacka 3.290:-
Byxa 2.790:-

www.brppac.se
www.snogear.se

RUKKA

Faust jacka och byxa

Gore-Tex ® Performance Shell 2-lagers skal tyg. Bekvämt nätfoder och avtagbara termiska foder (80g). Rukka AirCushion System i bak och på knän
Pris: Jacka 4.298:- Byxa 3.498:-

www.rukka.com

SINISALO

Buddy jacka och byxa

Vattentät och andandes laminerat skal tyg med tejpade sömmar
Vadderad knä och områden sits mot kyla. Flera fickor, MP3-spelare ficka och goggle ficka i jackan, fyra fickor med dragkedja i byxorna. Loose fit
Pris: Jacka 2.398 :- Barn 1.498:- Byxa 1.998:- Barn 1.298:-

www.sinisalo.com

FOX

FOX FX3

En nyhet ur FOX Tech Outerwear familjen, finns i färgerna röd och svart i storlekarna S-XL. Fox finaste jacka, bra funktion samt cool design.
Pris: 2.499:-

FOX FX2

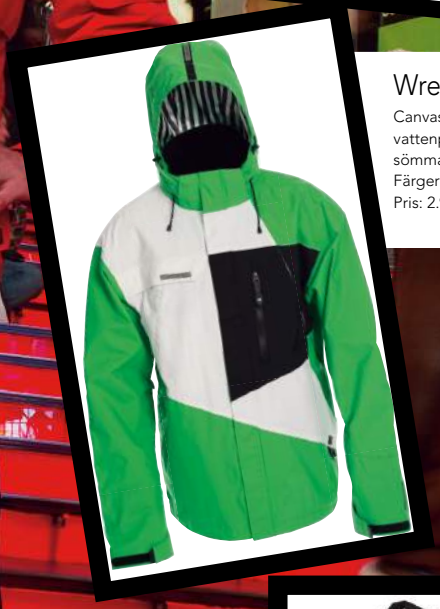
Några kronor billigare variant med snölås, cool design samt bra ventilation. Finns i storlekarna S-XXL.
Pris: 2.299:-

www.pseparts.com

TOBE OUTERWEAR

Flatlight

Canvas Nylon. 10000mm vattenpelare, heltejpade sömmar.
Färger: Röd/svart, Blå/grön, Svart/grå/vit, Blå, Grön, Orange
Pris: 4.995:-



Wrench

Canvas Nylon. 10000mm vattenpelare, heltejpade sömmar.
Färger:Grön/vit, Grå/svart.
Pris: 2.995:-

Svea

Canvas Nylon. 10000mm vattenpelare, heltejpade sömmar.
Färger: Svart, Blå
Pris: 2.795:-

www.tobeouterwear.com

T&P

Jacka Discovery Touring

300D Produra/600D Oxford, vattentät, andas, alla sömmar tejpade. Touring och äventyr för krävande användare. Stora fickor. Urtagbart värmefoder. Snölås. Avtagbar huva. Ventilationsöppningar. Justerbar rygg- och armvidd m m.
Storlekar/färger: Herr S-3XL, Charcoal/black eller Snowcamo/black
Pris: 1.295:-

Discovery Action

300D/600D Oxford/ Kevlar, vattentät, andas, alla sömmar tejpade. Smidig foamlining över knän och bak. Actionbyxa med hög komfort. Knän och rygg med stretchpaneler. Urtagbart värmefoder. Snölås. Ventilationsöppningar. Avtagbara hängslen. Justerbar midja.
Storlekar/färg: Herr S-3XL, D96-116, C148-154, Svart
Pris: 1.295:-

Explorer

300D Produra, vattentät, andas, alla sömmar tejpade. Lätt varmfodrad. Förstärkt med foamlining över knän och bak. Smidig byxa för de flesta vinteraktiviteter. Justerbara benslut med gummilister som sluter tätt. Ventilationsöppningar. Avtagbara hängslen. Justerbar midja.
Storlek/färg: Herr S-3XL, D96-116, C148-154, Dam XS-XL. Charcoal
Pris: 695:-

Jacka Explorer

Texdura rip-stop/ 300D Produra, vattentät, andas, alla sömmar tejpade. Varmfodrad. Lätt sportig allroundjacka för de flesta vinteraktiviteter. Dubbla dragkedjor i front. Snölås. Avtagbar huva. Ventilationsöppningar.
Storlekar/färg: Herr S-3XL, Dam XS-XL, Two-step red/charcoal, Wildgreen/charcoal eller Bluish grey/charcoal
Pris: 995:-

www.idefixteko.se

NORMARK

Lightweight

Lightweight är extremt lätt med utmärkt flytförmåga och komfort. Hög fleecefodrad krage, flera stora fickor. Lightweight fiins både som hel overall och som kombination byxa + jacka.
Pris: delad 1.845:-, hel 1.595:-
www.normark.se

GARAGE24 JOFRAB

Jacka Caliber

3-in-1 Soft-Touch polyester textile. DuPont ComforMax Premium membran gör jackan vattentät, vindtät och andas. Högkvalitativ stoppning som är tunn men samtidigt fantastiskt varm. Urtagbart foder som blir en egen jacka. Snabbtorkande material. Ventec ventilation med dragkedja på bröst, armar och rygg. Mjuk microfleece i krage, muffar och fickor. Justerbar i krage och ärmslut. Reflex piping. Magnetisk stängning framsida dragkedjeskydd. Tejpade sömmar på utsatta partier och YKK dragkedjor
Pris: 3.290:-

Byxa factory bib

Soft-Touch polyester textil. Humaxmembran gör byxan vattentät, vindtät och andas. Airdura förstärkning i säte, knän, innerben. Urtagbart foder. Reflex piping. Tejpade sömmar och YKK dragkedjor. Fulllängd på dragkedja i benen. 4 fickor. Förböjt säte och flex i ryggen. Snölås i benen.
Pris: 2.990:-

SnowPeople Sport

2-delat set
Finns i färg mörkgrå/orange. Strl S-XXL
Racing jacka Snowpeople Sport. Vattentät och andas med AquaZero membran. Rymlig passform, med eller utan skydd under. Lätt fodrad. Perfekt passform med förböjda roterade armar. Tillverkad i kraftig men smidig Rip Stop med förstärkta axlar och armbågar. Reflexer. Racing byxa Snowpeople Sport. Vattentät och andas med AquaZero membran. Perfekt passform i midja, rygg och knän. Förstärkta innerben. Tillverkad i kraftig men smidig Rip Stop med förstärkta knän och stuss. Reflexer samt silkesmuddar i midjan och ben som ger överlägsen komfort!
Snowpeople sport 2-dels set 2.695:-

SnowPeople Legend

Set 3-del
Finns i svart/röd o svart/blå. Strl XS-XXXL
Unisex jacka i Base Cordura med 600D förstärkningar samt reflexer. Jackan har 2/3 skärning och löstagbar huva. Jacka Legend har snötäta dragkedjor vid fickor, extra kraftig 10mm dragkedja fram. Långa sidenmuddar med tumgrepp vid handlederna ger extra komfort. Jackan har löstagbart foder/inner jacka.Ytterjackan kan bäras separat som skalplagg. Innerjackan kan bäras separat som fritidsplagg och har telefon/mp3 ficka med kabelgenomföring samt reflexer och fickor. Byxa Legend har hög rygg och midja. Termo-säte, termo-knän och tejpade sömmar i grenen samt reflexer. Nytt snabbsnölås funktion vid benen. Lång dragkedja.
Pris: 3-dels set 1.995:-

www.garage24.se

HALVARSSONS

Lockyer

Jacka i Texdura/Oxlan. Vind- och vattentät Dryway+® membran. Kan kopplas samman med byxa. Ventilationsöppningar. Dragskydd i midjan. Muddar med tumgrepp. Reglerbar vidd nertill. Reflexer. Finns i Två färger. Storlek XS–2XL
Pris: 2.395:-

Complex

Överdragsbyxa i Texdura/Oxlan. Vind- och vattentät Dryway+® membran. Kan kopplas samman med jacka. Isolerande material vid stuss och knä. Öppningsbar i sidorna . Snölås med hake. Avtagbara hängslen. Spänntampar nertill på benen. Reglerbar benlängd. Finns i två färger. Storlek XS–2XL
Pris: 1.595:-

Paxson

Jacka i Texdura/Ballistic. Vind- och vattentät. Dryway+® membran. Fodrad med fleece på insida av krage. Kan kopplas samman med byxa. Dragskydd i midjan. Muddar med tumgrepp. Reglerbar ärmvidd. Reglerbar vidd nertill. Reflexer. Finns i tre olika färger. Storlek XS–4XL
Pris: 1.995:-

Glacier

Damjacka i Oxford Coslan. Vind- och vattentät Dryway+® membran. Kan kopplas samman med byxa.Dragskydd i midjan. Muddar med tummgrepp. Dragsko i krage, samt nertill vid stuss. Reflexer. Finns i två färger. Damstorlek S–2XL
Pris: 2.195:-

www.jofama.se

VI HJÄLPER DIG!

KAN DET MESTA INOM:

• BIL • TRÄDGÅRD
• SNÖSKOTER • SNÖSLUNGOR

Vi löser det mesta!

Prova oss!

BIL-CITY MASKINCENTRALEN

www.bilcity.se

Chaufförvägen 28 Östersund, 063-12 75 20, fax 063-10 75 48, order@bilcity.se

POLARIS

Åsarna Skoterservice

•Servar och reparerar alla märken
•Tillbehör
•Reservdelar

Snöskoter & Fyrhjulingar
Släpvagnar Snöslungor

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

KN RACING PRODUCTS

Pioneer PERFORMANCE

#1 när de gäller chassie, stötdämpare & variatordelar till din YAMAHA!

SERVICE & MODIFIERING AV YAMAHA STÖTDÄMPARE

Vi utför allt från renoveringar och reparationer till kompletta omschimsnings och fjäderpaket från Pioneer Performance. Finns till dom flesta modeller. Kontakta oss för mer information.

Variatorkitt/Helixar/Fjädrar/Slitdelar FX/RS/RX Nylatron Framvagns Bussningar RX/RS Kraftigare Krängningshämmare Förlängningssatser/No-Slip Drivhjul

PERFORMANCE BY THUNDER PRODUCTS

Fullständigt sortiment till alla märken från Thunder Products

Vi har bränslesystemen ***DIAL-A-JET*** och ***INTELAJET!***

Heavy Hitter & Thunder Shift vikter, TRA Armar & Pinn Kitts, Arctic Cat EFI Injector Perfector, U.F.O, TPI Ventiler, Nology Hotwires tändkablar & Silver Tändstift, Skinz Silencers, Extra djupa flottörhuspluggar, TPI Variatorrullar, Thunder Powerjet m.m.

Heavy Hitter vikter är de enda valet för dig som åker Yamaha 4T med turbo/kompressor!

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

WWW.MONTANASHOP.SE

-SULOR
-HANDSKAR
-KLÄDER

MED INBYGGDA VÄRMEELEMENT OCH UPPLADDNINGSBARA BATTERIER

MONTANA

FÖR KÄNNEDOM AV: WWW.MONTANASWEDEN.SE

WWW.BILLETX.COM

•BILLET WHEELS • FÖRLÄNGNINGSSKENOR • STYRHÖJARE

Billet
MADE IN SWEDEN
WWW.BILLETX.COM

NU MED webshop

Sälenhelg till kanonpris!

Fantastiska skoterupplevelser med liftnära boende, inklusive tvårätters hotellmiddag och frukost.

Boka online på **skotercenter.se**
eller via telefon 0280-22370

3 dagar fr **1 450:-**

SkoterCenter
Ditt skoterparadis i Sälen

SKOTER Butiken
WWW.SKOTERBUTIKEN.SE
WWW.BENGTSCYKELOMOTOR.SE
BENGTS CYKEL o MOTOR

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

MidTrailer AB

för vilka laster du än har

www.midtrailer.se

Larm & position

Små och smidiga larm med GPS-söksystem som ger exakt position via SMS och på karta direkt i din mobil.

TILLVERKAD I SVERIGE

Håll koll på din skoter!
redKnows larmar och spårar allt

www.redknows.se
redKnows marknadsförs av Axtech AB
tel. 031-55 88 66, www.axtech.se

redKnows
Lost & Found Technology

POLARIS®
Försäljning, verkstad, kläder och tillbehör!

YTTEROCKE PRODUCTION AB
Ytterocke 332, 83002 MATTMAR
Tel: 0640-451 17, Fax: 0640-451 19
info@ytterockeproduction.com
www.ytterockeproduction.com

Bohlin's

0290-704 02 • Järbo • www.bohlinsab.se

- Försäljning
- Tillbehör
- Uthyrning

ski-doo | can-am | SEA-DOO

SALAB

YAMAHA

- Försäljning
- Reservdelar
- Service

SCOTT
Halvarssons
Klim
SP SNOWPEOPLE
FXR

www.salab.nu
Sveg • 0680-718330

Webshop!

WWW.motorexpo.NU

Servar & reparerar alla märken
Tillbehör & reservdelar

motor & fritid Lunäsdalen

YAMAHA

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

WWW.TR-SKOTEROMEK.SE

ISRIVARE Issprutet "sugs" in i mattan och kastas runt slides och kylare. Isrivaren vänder framåt när man backar.

VARIATORVERKYG TILL YAMAHA
Underlättar rembytet. Finns till alla modeller, utom 2cylindriga 4taktare. Passar dom flesta årsmodellerna ,finns även till Nytro med den kraftigare bulten. Uppge modell samt tillverkningsår vid beställning.

MAGNETPLUGG Magnetisk plugg för växellåda till Yamaha snöskoter. Suger upp alla metalliska föremål i växellådsoljan vilket minskar slitage.

Återförsäljare sökes i Norge och Finland

Tel: 072-7440780

LULEÅ SKOTERDEMONTERING

- Nya & beg. skoterdelar till alla märken
- Original reservdelar till hela Kawasakis program.

www.luleaskoterdem.se

Kawasaki ATV | SUZUKI marin

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

Peltor

Kommunikation och hörselskydd

Av: Togga & Stefan

Tore Palmer som grundade Peltor 1950 syns fortfarande i Värnamo och brinner ännu för sitt livsverk. Peltor har som många andra konstiga företagsnamn en enkel förklaring och kombinationen av fruns smeknamn Pelle, och en liten gnutta av namnet Tore, bildar kombinationen Peltor.

Peltors historia startades med Tores anställning på Swedish Airforce och problemet med kommunikation i och runt flygplanen. Man kan tro att dagens hypermoderna hörselskydd med kommunikation är något modernt tilltag men Tore som är verklighetens Åsa-Nisse hade lösningen redan då för femtio år sedan. Flygplansteknikerna hade mikrofoner och hörlurar, men de var alltid uppskruvade till max, för att dom överhuvudtaget skulle kunna kommunicera. Han förstod tidigt att ljudvolymen oundvikligen skulle leda till permanenta hörselskador. Lösningen var att filtrera bort oljudet när det passerat mikrofonen och innan det skickades till någon annans hörlur. Därefter konstruerades hörselskyddet för att passa ihop med kommunikationslösningen. Lite förenklat kan man säga, skit in, skit ut och kan man filtrera bort skit, är det hela löst.

Passiva lurar

Det finns en uppsjö med produkter från Peltor med öronpluggar, skyddsglasögon, hjälmar och när Peltor köptes av 3M lade man bland annat till svetshjälmar med speedglas. Men det som både du och jag förknippar företaget mest med, är nog alla dess former av hörselskydd. Vissa är små sofistikerade kommunikationssystem medan andra är passiva hörselskydd, utan någon som helst elektronisk intelligens inbyggd. Det finns tre varianter av passiva lurar där mängden av ljuddämpning är skillnaden. Låg dämpning för exempelvis måttligt industribuller, gräsklippning och de där gula och rosa hörselskydden för barn, som också tillhör den här gruppen. Mellan dämpning är inriktade mot miljöer med kraftigt industribuller, flygplatser och för lantbruksarbetaren. Till sist finns det hög dämpning för de där superextremt bullriga miljöerna och alla tre varianterna kan fås i olika färger som exempelvis militärgrön och signalgul.

Användningsområde

Skulle det inte räcka med ett enda hörselskydd? Man kan tycka att det värsta skyddet skulle passa för alla situationer och man hade besparat sig våndan att välja mellan en uppsjö av olika modeller. Är du man och ska ha en diskussion med din fru kanske det värsta skyddet skulle vara bra, men du skulle samtidigt kanske missa ett erbjudande om högre veckopeng. Rätt skydd för rätt plats och beroende av situation är Peltors måtto och det är bättre att användaren har lurarna på sig, än tar av dom för att kunna höra vad någon säger. Om du nu mot förmodan skulle köpa ett hörselskydd för hemmiljö, kanske de minst dämpande fungerar bäst och du kan dessutom själv välja vad du vill höra.

Aktiva lurar

Att konstruera ett helt dämpande skydd är förhållandevis enkelt och det är de mer sofistikerade skydden som Peltor är riktigt duktiga på. Det låter lite konstigt men kommunikation går före hörselskydd och när man konstruerar ett nytt system börjar man med att lösa kommunikationen. Sedan konstruerar man ett hörselskydd för just den miljön. Som exempel när man ska ta fram ett system för en rallybil, analyserar man det faktiska ljudet i miljön där kommunikationslösningen ska finnas. Där letar man efter specifika frekvenser som bäst släpper fram rösten från kartläsaren och man filtrerar sedan bort resterande del av bullret. När man löst det problemet, utformar man ett hörselskydd som skyddar mot bullret och som samtidigt med hjälp av elektronik, släpper igenom kommunikationen.

Tysta rummet

När Peltor ska analysera ett ljud spelar dom in det faktiska ljudet och det tas sedan hem för att återskapas i en labbmiljö. Ett av labben, som är ett av många tvärhemliga utrymmen, är ett totalt tyst rum där man kan göra försök utan störande moment. Den första känslan man fick när man kom in i rummet var att man tappade ett sinne i form av hörseln. Vanligtvis använder man hörsel för att kunna orientera sig och man kände sig lite snurrig när man stod där i det tysta rummet. Rummet som är helt avskilt och fyllt med skumgummimadrasser gör att det är svårt att kommunicera med en person som står på några meters avstånd. Men det fyller sitt syfte och borgar för att fa-

Bättre begagnad men fortfarande helt möjlig att reparera

Alla kommunikationslösningar är hightech och det gömmer sig avancerad teknik i kåporna.

Vi fick inte fota i det tysta rummet på grund av att det var superhemliga tester där. Så istället i rummet utanför fick vi fota operatören (som vi inte får nämna namnet på) tillsammans med en så kallad dummie som används vid olika tester. Dummien är till höger i bild!

Så länge du vet vad du är ute efter så vet vi att just Peltor har vad du behöver då det gäller kommunikation i bullriga miljöer. Kvinnan på bilden är kanske redo att skälla ut sin bättre hälft samtidigt som hon själv väljer hur mycket skit hon ska behöva lyssna på. Enkelt och genialt och ett måste i alla förhållanden!

Vi visste att vi träffat Patrik "Budda" Andersson tidigare, men kunde inte riktigt placera vart. Efter hand gick det upp för oss han varit med i TV-serien Sveriges Värsta Bilförare och det var därifrån vi kände igen honom. Trots att han varit av med körkortet ett antal gånger var han med i bedömningspanelen. Han har i sina ungdomsår visat upp goda resultat som förare inom bland annat roadracing.

Man tror att kemikalierna i Napoleons gröna tapeter orsakade hans död år 1821.

briken ska kunna tillverka hörselskydd som uppfyller alla möjliga och omöjliga krav som ställs i olika segment.

Specialanpassat

Det finns en uppsjö av olika sorters kommunikationslösningar som kombineras med en uppsjö av olika sorters färger och nivåer på hörselskydd. Med andra ord kan du hitta ett system som passar just dig och dina syften. Skulle inte en standardlösning passa finns det adaptrar som gör att du kan koppla in exempelvis din mobil, kommunikationsradio, mp3-spelare eller annat lull lull som kan vara intressant att kombinera. Tänk dig ett formel1-stall som ska samordna en komplex situation med en förare som behöver en tvåvägskommunikation med teamet, en teamchef som behöver kommunicera med teamet och förare och teamet som ska få instruktioner från teamchefen. Det löser man med hörselskydd med enbart lyssning för teamet, hörselskydd för teamchefen med komradio till föraren och föraren har en komradio inbyggd i hjälmen. Snurrigt? Men det är just det Peltor är duktiga på, att reda ut snurriga situationer och specialanpassa sina produkter.

Hörselskydd

Vissa frekvenser kan man skydda sig mot med hörselskydd och vissa inte. Frekvensen 63 Hertz som är den frekvens som när du lyssnar på musik känns som pulserande och 100 Hertz som får möblerna att vibrera. Dessa frekvenser fortplantar sig genom kroppen upp till hörselcentrat och kan därför inte filtreras bort med diverse plastmaterial runt öronen. Baserat på en uppskattning är den kritiska nivån för bullerorsakade hörselskador vid olika frekvenser, satt till 85 decibel under åtta timmar per dag. Rent fysiskt skulle en ökning med 3 decibel halvera den tillåtna exponeringstiden och vid ett buller med 115 decibel kan man exponeras cirka en halv minut utan bestående skador. Därför är lurarna med inbyggd FM-radio skyddade med en nivåvakt av volymen över en dag. Lyssnar du på max på morgonen kommer volymen att minsta gradvis under dagen och 12 timmar senare är skyddet återställt till det normala. På varje hörselskydd står det ett SNR-värde och det anger dämpningen av buller. Som exempel har ett mellandämpande hörselskydd cirka 25 som SNR-värde. Vistas du i miljöer som har upp till 105 decibels buller passar dom utmärkt då 105 decibel minus 25 i SNR-värde blir 80 decibel och är max vad man ska tillåta att hörseln blir utsatt för. Högre decibel kräver mer i SNR-värde och mindre decibel gör att du ska ha ett mindre SNR-värde.

Det finns massor av olika sorters hörselskydd och det utvecklas hela tiden nya former av lösningar för militär, polis, oljeriggar, skog med flera.

Det är mycket hantverk när man tillverkar en peltorlur. Allt från lödning till montering görs för hand och varje person följer med sina lurar genom stora delar av produktionen.

Klart du ska lyssna på Radio i dina hörselskydd. P4 om du är över fyrtio. Mix megapol om du är yngre.

Passiva hörselskydd som är mellandämpande. Finns också med både lägre och högre dämpning.

Dem första hörselskydden som tillverkades av Tore på 50-talet.

Taktiska skydd

En av Peltors mest fyndiga lösningar är hörselskydden med aktiv avkänning av spontant buller. Perfekt för en jägare eller annan situation där det under större delen av tiden inte existerar buller, men kan under en kortare period bullra rejält, som exempelvis ett gevärsskott. Ljudet runt omkring kan förstärkas upp till tio gånger, när skyddet inte dämpar, och du kanske kan höra en myra kissa på 50 meters avstånd. Med lite mer sanningshalt och praktisk användning kan du höra din kamrat bredvid dig prata eller hundskallet från ett gäng vildsinta gråhundar, på driv efter någon älgko. Intaget av ljud stängs blixtsnabbt av när du skjuter skottet som ska dräpa mamman till en stackars älgkalv och kåporna blir då hörselskydd istället för ljudförstärkare. Givetvis finns även dessa komplexa lösningar med olika mängd av dämpning och möjligheter att koppla in kommunikationsradion.

Inte billigast

Du får vad du betalar för och Peltors lösningar tillhör inte de billigaste lösningarna på marknaden. Istället för att kriga med pris ser alltid företaget till att dom ligger långt fram i utvecklingen. Hemlighetsmakeriet är stort och vi råkade vid vårt besök se en del modeller som vi mer eller mindre med tvång, redan glömt av hur dom ser ut och fungerar. Men det verkar som om brukarna är nöjda med sina produkter och inköpspriset gör att det är värt att reparera produkterna. Det finns en liten avdelning som bara sysslar med reparationer och dom får se massor med skräckexempel på hur man kan behandla ett hörselskydd. Jag vet i alla fall hur mina lurar ska se ut. Blåa mellandämpade med FM-radio, bluetooth till telefon, aktiv avkänning av spontant buller, komradio, en digital display för inställningarna och en tretums widescreen TV som jag kan fälla ner när det blir motorsport på TV. Det mesta är redan utvecklat, men det återstår nog lite fixande och trixande innan jag får TV-funktionen. Men den största utmaningen är nog hur Peltor ska få kanalerna att sända fler intressanta motorevenemang.

Kameleonterna har en tunga som är längre än djurets egna kropp.

Framtiden

Livet kan ibland ta oanade vändningar och återigen blir man påmind om att inte ta något för givet. Förlora en vän eller anhörig är bland det värsta man kan uppleva här i livet och tyvärr så händer det förmodligen oss alla någon gång. Den 13 april i år så fick jag ett telefonsamtal där jag fick veta att en god vän och kämpe för skoteråkningen i Sverige hade mist livet i en tragisk olycka. Jan Erik Andersson från Edsåsdalen i Jämtland kämpade hårt med transitledsprojektet. För er som inte känner till transitledsprojektet så är det till för att samordna möjligheterna för långturåkning från de norra delarna av Dalarna till längst upp i norr.

Visionen är att länka ihop hela Sveriges skoterleder, både längs och tvärs. Målsättningen är senare att man ska kunna gå in på en hemsida och planera sin skotertur via internet, där man lätt ska kunna hitta områden för mat, bensin, skithus, ja allt man kan tänkas behöva. Jan Erik var drivkraften i det hela och spindeln i nätet, han var en riktig kämpe. Scandinavian Freeriders och Transitleder började samarbeta eftersom Jan Erik var väldigt positivt inställd till friåkningsområden. Även han ansåg att behovet av friåkningsområden är stort och att något måste göras eftersom intresset för friåkning i Sverige blir större och större.

Jan Erik var också en stöttepelare och drivkraft i Väsek där han var sekreterare samt projekt och arbetsledare. Idag arbetas det för att hitta någon som kan ersätta Jan Erik, men att kliva upp och fortsätta efter en så tragiskt händelse är svårt och ännu svårare är att hitta någon som brinner för detta och som kan lägga ner lika mycket tid och energi som Jan Erik gjorde. Vi på Scandinavian Freeriders vill tacka Jan Erik Andersson för all hjälp vi fått av honom. Han har lämnat ett stort tomrum efter sig.

Mjölka kossan

Scandinavian Freeriders har under sommaren arbetat med föreningen och tagit tag i många viktiga delar kring detta. Sen har en del av oss kört lite skoter på vattnet och det blev väl en och annan Titanicfärd men vad gör väl det när det finns badankor man kan använda. Sen har väl nån av oss haft en så kallad semester, inte för att jag vet vad de ska vara bra för. Själv så hamnade jag på norrlands största jordbruk och blev piga åt Ingemar Olsson hemma i Jämtland och mjölkade kossor nästan hela sommaren. Ingen högoddsare direkt att jag skulle jobba i ett fjös men det var riktigt roligt och framförallt lärorikt.

Det verkar inte bättre än att precis som med friåkning så är framtiden mycket oviss för mjölkbönderna inom Milko. Båda dessa frågor handlar om landsbygden och dess framtid men i olika omfattning och inriktning men dock så kämpar vi alla för en ljus framtid. Nu i höst och till vintern väntar ett riktigt hästjobb förr oss på Scandinavian Freeriders där vi ska kartlägga potentiella friåkningsområden och markera ut dessa. Det är många projekt på gång inför kommande säsong och vi ser fram emot en härlig vinter med mycket snö. Vi gör det för rätten att friåka för alla andra som vill friåka!

/Caroline Wallin

Vi vann drömvinsten i SnowRiders VIP-tävling!
En helg i Fjällbäcken!

Fjällbäcken

I februari i fjol ringde telefonen. Det var Marita på Snowrider som ringde och berättade att jag vunnit deras tävling om en helg på Fjällbäcken Lodge i Bruksvallarna för 5 personer. Vilken kanonvinst! Hon undrade vart jag bodde någonstans, och om det var långt att åka. Full i skratt berättade jag att jag bodde i Hede och hade cirkus 8 mil till Fjällbäcken.

Hur som helst, så gör det absolut ingenting att det inte var längre bort. Hur ofta får man tillfälle att åka på en all-inclusive skoterhelg, med goda vänner i Sveriges finaste fjällvärld?

Tog skotern

Telefonsamtalet kom mitt i säsongen, och alla helger med snö var i stort sett planerade. Jag bestämde mig för att suga på karamellen och vänta till nästa säsong. Sagt och gjort, jag kontaktade Jon Wagenius på Fjällbäcken och spikade en helg i februari.

Fredag eftermiddag vecka 7 samlades vi i Hede för att dra iväg till Bruksvallarna över helgen. Vi åkte över Hedeviken, Särvfjället och Messlingen. Dagen bjöd på helt okej väder, fina leder och cirka 10 mil skoteråkning. Klockan 18 på kvällen hade vi bestämt för ankomst med Jon och hans fru Mia, och tro på tusan, så klev vi in genom dörren en minut i sex! Där snackar vi planering.

Hemmakänsla

Ingen av oss i sällskapet hade bott på Fjällbäcken förut, och vi visste inte riktigt vad vi skulle förvänta oss. Var det ett hotell eller en stuga? Faktum är att det är både och. Stuga i bemärkelsen att det känns som att komma "hem". Glida runt i långfillsingar och tofflor. Hemmakänslan förstärks ytterligare, då varje sällskap har anläggningen exklusivt, inga andra gäster, ett sällskap åt gången på 5-25 personer. Matsal, personal och ölkyl helt för oss själva. Ni hör, inte dumt va?

När solen står vackert bakom Kappruet finns det alltid tid för en kort fotografering.

Hela anläggningen exklusivt för oss själva!

Att åka vuxen-Snowracer gör en eftermiddag lyckad och att man blir barn på nytt.

Maten som Jon serverar på Fjällbäcken är av högsta klass, vem har sagt att man måste äta kexchoklad bara för att man kör skoter?

Som ni förstår är det ju inte precis som hemma. Personal finns på plats, och servar sina gäster. Frukostbuffén står uppdukad på morgonen på den tid som passar sällskapet. Middagarna är i en klass för sig, bara de är värda en vistelse på Fjällbäcken. Att lodgen ligger mitt i Funäsfjällens skoterledsystem och i ett av Sveriges snösäkraste orter gör inte saken sämre. Efter frukost går vi ut, hoppar på skotrarna och åker iväg. Efter lite lokalturistande runt "Vôllan" på lördagen och ganska många mil go åkning, stod de lokala tilltuggen framdukade hemma på Fjällbäcken och jacuzzin var varm.

Efter badet fick vi avnjuta ännu en riktig kanonmiddag, som Jon och Mia fixat till oss. Total lyx! Fjällbäcken ligger jättefint, på fjällsluttningen ovanför Bruksvallarna. Bjuder på världens utsikt och närhet till både leder, fjäll och samhälle.

Vi som var med vill verkligen tacka både Fjällbäcken och Snowrider för en kanonhelg. Vi rekommenderar varmt er att också spana in Fjällbäcken. Bättre fjällsemester kan man inte få!

/ Johnny

Statistiskt sett måste man blanda en kortlek sju gånger för att inte korten fortfarande ska ligga i samma ordning.

Svetz-Tobe Waterchallenge 2011

Foto: Bjärne Engholm

Snöskotertävlingen på Backsjön, mitt i Backe som ligger i västra Ångermanland blev återigen en publiksuccé. Tävlingen Svetz-Tobe Waterchallenge är ett delarrangemang under Fjällsjömarknad där marknaden arrangerades för 65:e året. Tävlingen lockade 20 stycken till start av dom 25 som anmält sig på förhand. Banan kördes två varv och med ett hopp som gav extrapoäng. Inget avstod från att hoppa då det krävdes för att överhuvudtaget ha en chans till avancemang.

Under elimineringarna hade bärgningsflotten fullt upp. Att köra på vatten är avsevärt svårare än snö och det jubladdes bland den skadeglada publiken när skotrarna sjönk. Inte mindre än fjorton bärgningar fick genomföras innan finalen kunde avgöras.

Det skulle visa sig när röken lagt sig att det inte var dom lokala förmågorna som stod överst på pallen. Två Piteååkare från Team Pitepalt gjorde upp i finalen där Dennis Lundqvist drog det längsta stråket och kammade hem 8.000 kronor. Polaren Anton Dahlqvist fick ställa sig i skamvrån trots att han ledde finalen från början. Störst var nog ändå äran och möjligheten att tracka polaren under dom 63 milen hem till Piteå.

Anders Öst från Hara körde sin Ski-Doo Summit på miljövänligt etanolbränsle och tog sig till uppgörelsen av bronsmedaljen. Där fick han motstånd av Egon Danielsson från Vilhelmina som fick böja ner sig mot den mer miljövänligare maskinen.

Anton Dahlqvist tog finalstarten före Dennis Lundqvist.

A-final och kamp. Dennis Lundqvist i hoppet och bakom honom finalmotståndaren Anton Dahlqvist som ledde finalen en stund.

Lars Hansson, Edsele tog starten mot den slutliga segraren Dennis Lundqvist.

På sidan för att få ut vatten

Så här slutade det för många.

Bärgningsflottarna hade mycket att göra under dagen.

Det rök ordentligt när motorerna startades efter att ha legat på sjöns botten.

Det var på darriga ben segraren kom i land efter en tuff dag på vattnet.

Resultat Svetz-Tobe Waterchallenge 2011
1. Dennis Lundqvist, Ski-Doo REV 800-07, Team Pitepalt, Piteå.
2. Anton Dahlqvist, Ski-Doo summit 700, Team Pitepalt, Piteå.
3. Anders Öst, Ski-Doo Summit 800.

Det föds normalt 94 flickor på 100 pojkar. Bland fyrlingar föds det 156 flickor på 100 pojkar.

En dröm besannas
BESEGRA DE KANADENSISKA KLIPPIGA BERGEN
HÄR SNÖAR DET 15-20 METER ÅRLIGEN!
REVELSTOKE
+001250837959 4
www.glacierhouse.com
• 4-stjärnigt skoterområde
• Rum och stugor i lyxklass
• Kanadas bästa lössnöområde
• 2-8 dagars "all included" skoterresor
• 2012 års Ski-doo maskiner
• Uthyrning, guider, utrustning och mycket mer
Great Canadian Snowmobile Tours
Revelstoke, B.C. Canada
www.snowmobilerevelstoke.com

"Din prylbutik på nätet"
www.swestuff.se

NYTILLVERKADE MATTOR!
Till Yamaha SnoSport 125cc
och SnoScoot 80cc
Begränsat antal
Levereras i november
Bara att montera
Passa på!
Förbeställ
matta nu!
Sparrs Import & Export AB
www.sparrsab.se
Sparrs import & Export AB 070-6866241 info@sparrsab.se

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

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

Vindrutor, drivmattor,
reservdelar till
äldre skotrar
POLARIS
The Way Out.
www.bwfritid.se
Tel: 060-123512
Axvägen 14, Sundsvall
BW Fritid
Umeå - Örnsköldsvik - Sundsvall

BÅT&TRAILER
www.batochtrailer.se
ab
08 - 711 26 35
www.batochtrailer.se
FROST
Pris 46500kr
F: 370x185cm
L: 934kg

motor
& fritid
unäsdalen
ARCTIC CAT
0684-294 50 | www.motorfritid.com | info@motorfritid.se

XYZ Maskin & Trädgård
POLARIS
www.xyzmaskin.se
Tel. 0650-54 34 34

SIMO
Östersunds motorrenovering AB
- Vi kan motorrenoveringar!
Komplett verkstad för alla ändamål!
www.simo.nu
Tel 063-10 60 70

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

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
Lokalgatan 13, 912 34 Vilhelmina Telefon 0940-10051
wst.demontering.ab@spray.se

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

Hyr stuga i TÄNNDALEN
Europas bästa skoterledssystem
- 45 mil skoterleder i en av Sveriges vackraste miljöer
- Friåkningsområde för lekfulla
- Tel nr. 0684-22230
www.stromsstugor.nu

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

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

www.orrkvistmotor.se
ski-doo
can-am
YAMAHA
STORUMANS SKOTERSKROT AB
ski-doo ORRKVIST MOTOR YAMAHA
En av Skandinaviens största skoterdemonterare som har funnits på marknaden i över 17 år!!
STORUMANS SKOTERSKROT AB
Tel 0951-710 27
Stort beg.reservlager alla skotrar, mc & mopeder - samt nya piratdelar.
www.skoterskrot.se

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

www.hagglundsprodukter.se
Köp din skoterpulka hos oss
Nyliden Rep & Svets • 1 mil väster om Storuman mot Långsjöby • 070-3280542

MOTORMECANO AB
0910-128 22
SKELLEFTEÅ
- reparerar det mesta till det bästa !
www.motormecano.se

Johnnys
Skoter & Mek
Vuollerim
0976-105 30
LYNX
ski-doo
www.johnnysskoter.se

POLARIS
ATV • SNÖSKOTER • RESERVDELAR
STORT SORTIMENT
AV KLÄDER, HJÄLMAR
OCH RESERVDELAR
till alla märken!
TOBE TECHNOLOGY
Halvarssons
SGT
Gäddede 0672-10312
www.sgtjamtland.com

LYNX
can-am
LJUNGBERGS Motor
0680-10360 / 070-2650770 Sörmovägen 12 Sveg
www.ljungbergsmotor.se

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

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

Nordimotor
- Skoterkläder
- Vevaxelrenovering
- Cylinderborrning
Även MC
Nordimotor SMT AB
090-773 633
www.nordimotor.se

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

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

Snöskoterservice i Ljungdalen AB
Återförsäljare av Yamaha sedan 1975
• Försäljning • Uthyrning
• Service • Skoteräventyr

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

WANNA BE A HERO?
GoPro
Be a HERO.
SPORTKAMERAR HITTAR DU HOS OSS!
www.iceman.se

Behov av ny port till skotergaraget eller kanske en ny entrédörr?
Bli inspirerad, beställ katalog och hitta återförsäljare på vår hemsida www.leksandsdorren.se eller ring 0247-79 61 50
Leksands Dörren

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

MOTOR HUSET
Utbytes cylindrar

Utbytes vevaxlar
Till alla märken!
www.motorhuset.com

ARCTIC CAT
BSA BERGNÄSETS SKOTER & ATV AB
Tel: 0920-249660
www.lagersmaskin.se

Kurbits & Vildmark
DIPLOMERAD SNÖSKOTERUTHYRARE
Kurbits & Vildmark
Arrangerar vildmarksupplevelser!
Guidade skoterturer m.m
Tfn: 070-689 60 01
www.kvsab.se

POLARIS
www.hallgrensmotor.se
Din polarishandlare nytt & begagnat
HÄLLGRENS MOTOR AB
i Burträsk - tel 0914-10402

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

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

ARCTIC CAT
Fullständigt Reservdels- och Tillbehörslager samt Kläder till ARCTIC CAT. POSTORDER
YNGVESSONS MASKIN AB
Blå Vägen 255 STORUMAN

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

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

Bollnäs, Hälsingland
par.tangfeit@tuppz.se
ski-doo LYNX can-am
Tuppz
0278-613456 070-6043429
www.tuppz.se

Försäljning Service & Reservdelar
ski-doo
SEATEC SERVICE
Brädgårdsvägen 2 Skelleftehamn
Tel. 0910-71 47 55 Vardagar: 09.00-17.00
www.seatecab.se

POLARIS
Dahlins Motor
skoterdemontering
www.dahlinsmotor.se

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

TEAM GRYTBÄCKEN RACING
Service & Reparation
Egen bromsbänk
0708-17 28 18
info@tgr.nu

NIKASIL
Specialisten

Vi lagar dom värsta skadorna!! Nikasil även på Gjutjärns foder!
50cc-V8...
Snabb leverans!!
Absolut bästa service och RESULTAT!!!
Blixtens Racing
Tel: 036-134096
www.blixtensracing.se

Cykel & Motor Säter
ski-doo
TEL:0225-525 80 FAX 0225-525 05
WWW.CYKELOMOTOR.SE

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

I BUTIKEN SNOWRIDER KLÄDER!!

OTLAS.JETSHOP.SE

Prenumerera på SnowRider

6 nr 329:- *(1 år)*
inom norden 401:-

12 nr 629:- *(2 år)*
inom norden 773:-

Prenumerationer går att beställa på

Mail: pren@otlas.se
Tel: 0250-22885
Telefontid: Vardagar 8-16

Fax: 0250-22883

www.snowrider.se

Följ SnowRider på FaceBook

Skoterguiden
Köp rätt skoter!

I din butik
25 Oktober

Förköp på
otlas.jetshop.se

New Collection Out Now!

CHECK OUT: WWW.SNOGEAR.SE

snogear®

We feel the way you ride.

POSTTIDNING B
SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

TRENTSE

Airoh Moon Racer Vit

2 995 kr

~~4 595 kr~~

-34%

Delbetala från 130 kr/mån – Dela upp din betalning/månad

Prova Hemma-Service – Prova hemma-service

Lägsta pris-garanti

Fraktfri leverans

LÄTT OCH SNYGG!

Marknadens överlägset lättaste seniorhjälm. Endast 950g +/-50g! Urtagbar och tvättbar inredning med anti-bakteria behandling. Tillverkad i glasfiber Composite. D-ring spänne.

Airoh HELMET

Scott Recoil TC White Sky/Black

SCOTT

399 kr

~~549 kr~~

-27%

Prova Hemma-Service – Prova hemma-service

Lägsta pris-garanti

Delbetala från 17 kr/mån – Dela upp din betalning/månad

BRA PASSFORM OCH SKYDD

Scott Recoil använder sig av samma lins som den berömda 80-serien. Recoil TC erbjuder ett 3 lagers ansiktsfoam. Siktskiva med antifog-behandling som har ett 100% skydd mot UVA/UVB/UVC-strålning. ACS (Air Control System) för aktiv ventilation. Klar dubbellins.

HANDLA NU!
Betala senast sista November 2011!

Jacka Scott Comp-One TP Röd

SCOTT

1 799 kr

~~2 499 kr~~

-27%

Prova Hemma-Service – Prova hemma-service

Lägsta pris-garanti

Fraktfri leverans

Delbetala från 78 kr/mån – Dela upp din betalning/månad

Scott Hustle SX HYD Arcade Sky

-33%

599 kr

~~899 kr~~

Prova Hemma-Service – Prova hemma-service

Lägsta pris-garanti

Delbetala från 26 kr/mån – Dela upp din betalning/månad

GRYMMA JACKOR FRÅN SCOTT

Comp-One jackan har en 100% vattentät konstruktion tack vare det vattentäta och andande TriPhase skaltyget och förslutna sömmar. Perfekt för den racingorienterade. Scott Flake TP är jackan som kombinerar skydd med komfort. Jackan har ett vattentätt, ventilerat triPhase membran.

Jacka Scott Flake TP Svart-Vit

SCOTT

1 599 kr

~~1 999 kr~~

-20%

Prova Hemma-Service – Prova hemma-service

Lägsta pris-garanti

Fraktfri leverans

Delbetala från 69 kr/mån – Dela upp din betalning/månad

TRYGG E-HANDEL

24MX

MOTOCROSS | MOTORCYKEL | FIDDY | SNÖSKOTER

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

www.24mx.se

Erbjudandet gäller så långt lagret räcker eller fram till och med 2011-09-27.

Fraktfritt över 1 000 kr | Aktuella lagersaldon | Räntefri delbetalning | Prova-Hemma Service
Fakturabetalning | 60 dagars öppet köp | Lägsta pris-garanti | Snabba leveranser