



Långtestarna summeras

Nummer 6 11/12 Pris: 64:- 7,30 EURO 74 NOK

SNOWrider

15 år på toppen



Årets pulkor

Test Hybridernas värstingar

X-Ride—Freeride—Assault—High Country—BoonDock



GoPro HD Hero 2 testad

Skoterfilm
Från VHS till iTunes



MERC SNO-TWISTER



Ruff Riders Crew

INTERPRESS 0518-06



7 388051 806400

RETURVECKA v 18



POLARIS®

www.polarisindustries.com



2013 EARLY SNOW CHECK

Boka vår Early Snowcheck modell under perioden
10 februari-30 juni

- » • Valfritt Polaris tillbehör för **8000:-**
• Snowcheck jacka. Värde **1000:-**
• Fri försäkring i ett år! Värde ca **4000:-**

800 PRO-RM1K 155

NYHETER 2013

HELT NY ÖVRE RÖRRAM MED KOLFIBERRÖR
• Lättare, starkare • Aktiv förarkontroll

NYTT PRO-LITE SÄTE
• Förbättrad rörlighet för föraren • Låg vikt förenat med komfort

NYA POWDERTRAC™ FOTSTEG
• Styrka och hållbarhet • Effektiv snörensning och fotgrepp

NYTT QUICKDRIVE DRIVSYSTEM
• Ännu mer lättkontrollerad • Komponenter skapade för bergen • Underhållsfritt

HELT NYA UNDRE A-ARMAR
• Lättare och starkare • Flyg- och rymdteknologi



BOKA NU OCH DU KAN VINNA EN RESA TILL CHRIS BURANDT
◀ Se Chris Burandt's speciella hälsning gällande tävlingen på www.snowcheck.se



Kontakta genast din återförsäljare för att boka och få mer info om tävlingen



Arvidsjaur ExperienceCenter i Arvidsjaur 0960-12340 • Boden Sixten Nilsson Motorservice 0921-10209 • Bollstabruk Dahllins Motorservice 0612-21188 • Borlänge Haralds Båtar 0243-13019 • Burträsk Hållgrens Motor 0914-10402 • Frövå Eriksson Hans 0581-31095
Funäsdalen Snökompaniet 0684-290 00 • Gaddede SGT i Jämtland AB 0672-10312 • Gällivare Dacklagret 0970-55792 • Hudiksvall XYZ Maskin 0650-543434 • Järvsö Järvsö Motor 0651-41243 • Kalix Kalix Maskiner 0923-12290 • Kiruna TT Trading 0980-60900
Luleå Kalix Maskiner 0920-88466 • Lycksele Auto Bil 0950-12081 • Mattmar Ytterrocke 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 Fritidscenter 060-123512 • Söderhamn Servicecentralen 0270-70045 • Torsby Mats Skog & Fritid AB 0560-71340
Tärnaby Joeströms Bil & Mek 0954-34031 • Vilhelmina Vilhelmina Motorcenter 0940-55970 • Åsarna Åsarna Skoterservice 0687-30375 • Örnsköldsvik Skoterservice 0660-56100 • Östersund Motorhuset 063-570020

Teknikens under

Ännu en snöskotertidningssäsong är till ända och vi har precis avslutat vår 15:e säsong med SnowRider. Mycket har hänt under dessa år och utvecklingen på snöskotersidan har varit fantastisk. Idag kan man se snöskotern som ett fordon som gör det den ska mellan servicetillfällena eftersom de småkrånglar alltmer sällan och blir mer och mer tillförlitliga. Annat var det förr då man aldrig vågade åka på några längre turer ensam av rädsla för att behöva gå hem när skotern pajat några mil hemifrån. Man trodde i sin enfald att tvåtaktaren skulle pensioneras i och med fyrtaktarens intåg i skotervärlden, men så blev inte fallet. Idag är tvåtaktaren så utvecklad och ren den kan bli om jag får gissa och frågan är vad som ska hända för att den ska bli mer intressant ur miljösynpunkt. Mitt i denna utveckling så tycker jag att allt för många tvåtaktare skär och går sönder. I det stora hela kanske det inte är så många enskilda fall men det händer allt för ofta och det är just detta jag reagerar på. Borde inte tillverkarna kommit tillrätta med den grundläggande fysiken då det gäller tvåtaktaren, nämligen att den håller för normalt användande? Många av mina kompisar har nya eller nästan nya 800 tvåtaktstvinningar som har havererat av egentligen ingen orsak vilket jag tycker är oroande, men ännu mer, förvånande. Jag tycker att en två till fyra år gammal maskin med 500 mil på mätaren fortfarande är ganska ny! Måste verkligen priset för en 160 hästar tvåtaktare vara att tillförlitligheten är lite sisådär. Visst går fyrtaktaren också sönder emellanåt men den är fortfarande betydligt mer pålitlig än en tvåtaktare. Ruskigt mer pålitligt! Trots att en tvåtaktare består av mindre rörliga delar än en fyrtaktsdito så är den svin-dyr att laga och ett motorskott kan med lätthet kosta 30,000 spänn i bara delar. Visst finns det garantier på nya maskiner, men när den gått ut så står man där med skägget i brevlådan. Om tillverkarna skulle stanna upp ett tag med att slåss om vem som är renast och starkast och istället se till att snöskotrarna i alla lägen håller för det de är tänkta för. Problemet existerar verkligen och är riktigt irriterande.

Det är mycket snack om mil per liter bensin och är det kostnaden per mil man är ute efter borde också service och reparationer läggas in i denna budget. Törs man idag köpa en två-tre år gammal 800 sportmaskin? Säg att du skulle backa lite vad det gäller effekt och kubik och nöja dig med en 600-kubikare. En 600 med dryga 120 hästar verkar vara mer harmonisk, dra mindre soppa och framförallt hålla, vilket i alla fall jag prioriterar mer än det där lilla sista då de gäller motoreffekt. En fyrtaktsmotor är också den extremt hållbar och går endast sönder i extrema undantagsfall, i alla fall om jag får göra en kvalificerad gissning, och det får jag väl?

Om vi ska önska någonting av framtidens maskiner så är det att spjutspetsmodellerna på tvåtaktssidan ska bli extremt skottsäkra och aldrig gå sönder. Men jag tror att den framtiden är långt borta. Snöskotrar är som datorer då folk har vant sig vid och accepterat det krångel som är eftersom det är en speciell produkt.

Nu är sommaren i antågande och jag har gjort någonting riktigt drastiskt då det gäller mitt sommarnöje. Jag har sålt min dragracingmotorcykel. Min turbomatade Hayabusa har jag haft i ganska precis 10 år och byggt om den lika många gånger, den är saknad. Men inget ont som inte har något gott med sig. I samma veva som den såldes köpte jag en ännu värre Hayabusa från USA, med 600 hästar! Det kommer att bli ett riktigt äventyr och jag är laddad inför uppgiften att framföra denna best från 0-325 kilometer i timmen på dryga 7,20 sekunder. Och detta med en motorcykel som fortfarande har ett mönstrat däck och saknar wheeliebars. I skrivande stund står den i en container på väg över Atlanten och så fort jag kommit hem från SnowShooten så bär det av till hamnen i Göteborg för att hämta mitt paket. Spännande. Glad sommar.

Chefredaktör Friström



Nummer: 6-11/12 Årgång: 15
Foto omslag: Stefan Sund
Utgivning nr 1 2012/13: september
Annonssstopp: augusti
Adress:
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora
Tel: 0250-228 85
Fax: 0250-228 83
Telefontid vardagar 8-16

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

Redaktör:
Stefan Sund
stefan@snowrider.se 0250-22884

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

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

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

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

Prenumeration & Shop:
www.snowrider.se
pren@snowrider.se
0250-22885
Telefontid vardagar 8-16
Pris: 6 nr (1 år) 329:- 12 nr (2år) 629:-
OBS! Eftertryck, helt eller delvis, tillåts icke utan utgivarens godkännande. För insänt ej beställt material ansvaras ej.

Tryck: Color Print
Distribution: Interpress
ISSN: 1403-0144



Tidskriften är TS-kontrollerad

Innehåll nr 6

- 3. Ledare
- 8. Test: Hybrider
- 18. GoPro HD Hero II
- 20. Nytt & Noterat
- 22. Ruff Riders Crew
- 26. Veteranen MERC
- 30. Från VHS till iTunes
- 34. Juniorsidan
- 36. 925cc i Catten
- 40. Långtestarna
- 46. Boggi med Alf
- 48. Snöskor
- 50. Nytt & Noterat
- 54. Tjejsidan
- 56. Årets pulkor
- 61. Lova inte för mycket
- 62. Ski-Doo PRS
- 66. Pren&Shop



8.

56.



40.



62.



22.



36.





**ÖKAR
MEST!**

5.000 KR SUCCÉRABATT!

Vilken succé - Arctic Cat är skotermärket som ökar mest, över 50 %! Det vill vi naturligtvis fira tillsammans med våra kunder och därför inför vi en Succécheck för dig som bokar en skoter före sommaren. Erbjudandet gäller till den 1 /6 2012 för maskiner av 2013 års modell från 800cc och uppåt av Cross Tour-, Performance-, Crossover- eller Mountainmodell.

Nu är Arctic Cat Road Show 2013 i full gång - kom och provkör! På www.arcticcat.se hittar du samtliga platser och tider.

www.arcticcat.se



ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.™

ROAD SHOW 2013

SKI-DOO® ROAD SHOW 2013 BESÖKER...

ARVIDSJÄUR: Nya Maskin & Fritid BODEN: Tords Motorservice BOLLNÄS: Tuppa FALUN (LUGNET): Clash of Nations
HÄLLEFORS: Mickes Skog & Trädgård IDRE: Idre bensin & Service JÄRBO: Bohlins i Järbo JÄRPEN: Motorcity KIRUNA:
Maskinaffär B. Lundström LAISVALL: Bröderna Sundström LINSELL (SVEG): Linsells Skoter & Motor LJUSDAL: Ljusdals
Motor LJUSNEDAL: Skoteråkarna Funäsfjällen LULEÅ: Kalix Maskiner LYCKSELE: Auto-Blå MALÅ: Nila Fritid MORA:
Görans Motor SKELLEFTEHAMN: Seatec SOLLEFTEÅ: Sollefteå Servicecenter SÖRSELE: Robert Lidéns Järnhandel STOCKA:
Stocca Motor & Fritid STORUMAN: Storumans Skoterskrot / Orrkvist Motor STRÖMSUND: Öflanders Vulk SUNDSVALL:
Terrängmaskiner SÄTER: Cykel & Motor UMEÅ: Motorbolaget VILHELMINA: Lindblads Motor VUOLLERIM: Johnnys
Skoter & Mek ÅLANDSBRO: Dahlboms Bil ÖJEBYN: Traktor City ÖSTERSUND: Motorhuset i Östersund

För exakta datum och tider, se ski-doo.se och lokal annonsering!

ski-doo



SKI-DOO® SPRING OFFER:

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

SKIDOO HVA SKIDOO SENAST

ski-doo.se
brp.com



Hybrider eller Freeride

Är dessa tuffingar bra på allt?

Av: Stefan Sund



På senare år har det formats en ny klass av skotrar som egentligen borde få ett helt eget fack att stoppas i. Det är inte bara vi som funderar mer än en gång om man har att göra med en hybrid eller en mountainmaskin när det gäller dessa skotrar. Tillverkarna har samma problem och man stoppar ungefär samma skotrar i helt olika kategorier.

Till exempel hamnar även den korta Ski-Doo Freeride i mountain-segmentet trots att den är av klar hybridlängd. Lika förvirrande blir det hos Yamaha där en modifierad Nytro MTX helt plötsligt blir en halvlång hybrid.

Det börjar således bli dags för en ny klass av skotrar som kanske bäst beskrivs med namnet Freeride eller på svenska, friåkningsmaskiner.

Denna lite mindre grupp av skotrar kännetecknas av att dom har en stor portion attityd, både till utseendet och utrustningsmässigt. Man känner lättast igen dom på att dom har, oavsett längd, ordentliga kammar på mattan och en dämparutrustning som hör hemma på en crossmaskin. Jämför man sedan spårvidden med en ren mountain är dom också lite bredare. Dessa skotrar är med andra ord gjorda för att tåla tuffa tag med höga klättringar och långa

dropp. Dessutom ska dom inte heller vara helt borta vad det gäller ledkörning.

Det här låter nästan för bra för att vara sant, finns det verkligen någon skoter som kan leva upp till alla dessa kriterier? För att ta reda på detta samlade vi det bästa som tillverkarna har att erbjuda i detta nya segment. Polaris ställer här upp med sin 800 Switchback Assault 144, från Yamaha har vi FXNytro X-Ride 153, Ski-Doo har två modeller som passar in här och vi valde den mest ledanpassade av dom två, nämligen Freeride 800 137. Hos finska Lynx fanns det bara ett alternativ och det var solklart Boondocker 800 och sist men inte minst hit-

tar vi Arctic Cat:s XF 800 High Country. Alla dessa skotrar är som gjorda för ett hårt liv med det bästa som finns att tillgå i fjädringsväg och förstärkta chassin, allt för att leva upp till dom hårda kraven köparna av dessa maskiner har.

Polaris 800 Switchback Assault 144

I Polaris ringhörna hittar vi alltså den kortare varianten av Assaulten där mattan mäter 3657 millimeter eller 144 tum om man så vill. Denna 51-matta sitter sedan på en boggi som har uppvinklade skenor, vilket gör att den blir lite kvickare på leden än den annars skulle



varit. Det Polaris har gjort för att skilja den från sin RMK-broder är att man le-
danpassat maskinen genom att montera
krängningshämmare, en stabilare tunnel
med robustare fotsteg, en swb-boggi
med torsionsfjädrar samt en bredare
och mjukare dyna.

Ganska så snabbt märkte alla inblan-
dade att man gjort ytterligare en sak
med Assaulten, nämligen att man inte
monterat någon burkrem! Mer än en
gång såg man att förarna greppade ef-
ter något som inte fanns i sina försök att
besegra berget. Nu är kanske inte detta
något stort problem då man enkelt efter-
monterar detta om man så önskar, men





Det enda man saknade hos Swb Assaulten var en burkrem, annars trivdes förarna riktigt bra på Polarisen både på och vid sidan av leden.



En välbehövlig fika gör att man orkar köra lite till, som vi ser har mer än en lagt på sig lite extra där fram.



Bröderna Ljungberg satte verkligen maskinerna på prov för att svagheterna skulle visa sig. Att Andreas är lite färgad råder det väl inga tvivel om, det gäller bara att ta vissa uttalanden med en nypa salt och andra med socker.

Det samlades mycket snö på skotrarna, men det var aldrig några problem att komma åt dämparjusteringen på Assaulten.

För att tåla lite mer ledkörning har inte fotstegen på Switchback Assault fått allt för många och stora hål, vilket gör att det samlas ganska mycket snö här.

Mattan hos Switchback Assault är 144 tum lång och har 51 millimeters kammar placerad runt en boggi med uppvinklade skenor vilket gör den lite smidigare på leden, även om den inte når upp till Freeride och BoonDockerns kvickhet.

Protaper-styret rådde det delade meningar om vid ledkörning, då det hamnar lite högt och konstigt när man burkar.



noterbart är att resterande skotrar i testet har detta monterat direkt från fabrik.

Alla testförare upplevde Polarisen som lättkörd längs led även om den stod väldigt mjukt i framförallt boggin, vilket bara var en justeringssak då dämparna är av väldigt bra klass på Assaulten. Visst känner man att det är ganska mycket matta som ligger i backen och även om skidorna gör ett mycket bra jobb går ofta mattan segrande ur den kampen med understyrning som resultat. Initialt är Gripper-skidorna ganska så trögstyrd då även Assaulten, precis som många andra Polarisar, står ganska hårt på skidorna. Trots detta är dom flesta rörande överens om att Polarisen har dom bästa skidorna i det här gänget. Dom biter i underlaget otroligt bra och är inte det minsta spårkänsliga, detta gäller

naturligtvis bara så länge dom nuddar snön.

Föredrar man stå och köra skoter även på leden hittar man direkt en skön körställning på Assaulten tack vare det höga ProTaper-styret. Om man istället sitter ner och burkar hårt i kurvorna blir det höga styret lite negativt då det lätt hamnar i huvudhöjd. Resultatet av dessa faktorer gör att man gärna tar det lite lugnare ut ur kurvorna och går på gasen senare än man skulle göra med en ren sportmaskin. Trots detta går det att köra i ett respektabelt ledtempo, även om man känner att den nog mest hör hemma vid sidan av leden.

Klättraren

Direkt man lämnar leden med Assaulten känner man att den är i sitt rätta element.

Den 144-tum långa mattan ger en bra blandning av smidighet och klättermåga och det är riktigt enkelt att hitta balansen med Polarisen när man ska skråa eller göra långa pudersvängar.

Dessutom finns det gott om kraft i motorn för att ta sig ur en allt för kraftig nedläggning eller lyfta skidorna till väders vid ett hinder. Åter igen visar sig Gripper-skidorna från sin bästa sida med bra bärighet och skråförmåga i lössnön. Det allmänna omdömet är att Assaulten är mycket lättkörd i lössnön även om den inte klättrar allra högst av dessa maskiner.

Detta är inte bara den lättaste skotern att köra utan även den som behöver minst med tillvänjning i det här gänget, den är också en av dom roligaste. Med Assaulten kan alla utvecklas som förare

och då helst vid sidan av leden, och är det där man tänkt spendera den största delen av tiden kan man även med fördel även ta bort krängningshämmarna och montera dit en burkrem.

Lynx Xtrim BoonDock 800

Detta är så nära en mountainmaskin man kommer om man pratar finska. Lynx Boondocker mäter in på en mattlängd av 3705 millimeter, vilket är 146 tum och kamhöjden är moderata 44 millimeter. Då detta var Andreas Ljungbergs privata skoter hade han naturligtvis skruvat en hel del med dämparna och utan att schimsa om dom hittat väldigt rätt. Utan att skämmas hade han även monterat en gubbruta på den annars så tuffa maskinen.

Med den nya framflyttade styrfäst-

Lynx Xtrim BoonDocker 800



"Boondockern är klart snabbaste maskinen på leden"

ningen blir körställningen mycket bra på Lynx:en både när man står eller burkar djupt i en kurva. Det rena racestyret är föredömligt utformat med den lilla missen att man konstant kommer åt lysknappen och kör omkring med heljuset mest hela tiden, detta gäller även Freeride som har ett likadant styre och reglage. Precis som Polarisen har även Lynx valt att sätta dit krängningshäm-mare på skotern, fast då med den stora fördelen att den enkelt går att koppla bort tack vare snabbfästet.

Trots att Boondockern är näst längst av dessa skotrar upplevs den istället som näst kortast när man kör led! Vad detta beror på är svårt att sia om men saker som balans, boggi, fjädring och kamhöjd kan vara orsaken till detta fina beteende. Även skidorna, som är

samma som hos Rave fast med ett annat styrstål, känns som att dom är mer ledanpassade än hos dom övriga test-skotrarna. Inte heller Boondockern är nervös hur många gamla spår det än finns för skidorna att leta sig ner i.

Förarnas omdöme efter att ha kört lite ledkörning var att Boondockern går dit man vill och att fjädringen bidrar till att man kan ladda på duktigt med maskinen hur stygt det än är.

Lagom är bäst

Ute på myren är det en fröjd att surfa runt träden med så där lagom djupa nerlägg, där både motor och matta matar på mycket bra. Med den framflyttade styrstången hamnar man riktigt bra med kroppen på skotern för att få en fin balans, där körställningen är väldigt lik

den hos kusinen Freeride. Vill man däremot lägga ner skotern i dom djupare svängarna krävs det att man styr emot lite mer, även om balansen fortfarande är utmärkt.

När branterna börjar erbjuda lite motstånd vad det gäller framkomlighet skottar Lynxen på riktigt bra, även om man ibland önskat sig lite högre kammar. Mattan börjar nu kännas lite som en kompromiss där man trots en väl tilltagen längd riktat in sig på allround-egenskaper framför ren klättring, vilket nog är precis vad man varit ute efter när man byggt skotern. Lynx skidor ger här en helt okej flytförmåga även i djupsnön för att vara ledskidor, men det vore önskvärt med ett par lössnöskidor som skär ner lättare och kanske är lite kortare eller smalare bakom skidinfästningen.



Längden hos BoonDockerns matta är det inget fel på, är det något man skulle önska är det högre kammar.



Trots att det inte är överdrivet med hål i Lynxens fotbräror gick det bra att hålla dom rena från snö.



Fram på Lynxen kan man justera det mesta på KYB-dämparna (bara man tar bort snön) och det hade Andreas gjort, vilket lönade sig både på och vid sidan av leden.

En snällare 800 än just Rotax E-tec är nog svårt att hitta, detta blir till en stor fördel i den ospårade snön när man vill ha kontroll på sina hästar för att smygga sig ur en situation. När man sedan vill ha tillgång till dom närmare 160 hästarna i stallet är det bara att krama avtryckaren.

Testlaget hyllade rent allmänt att Boondocken var så pass lättkörd som den var och hur fjädringen fungerade både på och utanför leden.

Yamaha FXNytro X-Ride 153

Det Yamaha har att erbjuda oss i denna tuffa klass är en modifierad M-TX 153 vid namn X-Ride. Det man gjort för att tuffa till skotern, är förutom dom snygga dekalerna, att man monterat en justerbar styrehöjare och sett över dämpriert. Den 3886 millimeter (153 tum) långa



"Vilken överraskning, den tar sig ju vart som helst!"

Att Yamaha hade längst matta märktes när det skulle klättras rakt uppåt, där den trots ett effekt-handikapp tillhörde dom bästa.



Med original MT-9-skidorna på hade den nog varit lite mer lättstyrd på leden och kanske ännu trevligare på sidan.



För att vara en MTX i grunden är det förvånansvärt stabila fotsteg med få och inte så stora hål på X-Ride. Både Yamahan och Polarisen har dock riktigt bra holkar(stöd) för fötterna.



Att justera höjden på styret går utmärkt, men det är inte lika smidigt som hos Arctic Cat.



FOX-dämparna på Nytro X-Ride fungerar väldigt bra på leden där dom tar hand om ojämnheter utan att protestera.

Maverick-mattan med 57 millimeters kammar ger maskinen det flyt den behöver i djupsnön. Dom ganska moderata förändringar Yamaha har gjort på maskinen om man jämför med en M-TX gör ändå en stor skillnad för mångsidigheten hos skotern.

Rent ergonomiskt är Nytro med X-Ride i spetsen bland det trevligaste man kan sitta på och man kommer enkelt upp i stående körställning. Ute på leden känner man ändå av att detta är en mountainmaskin i grunden då den blir lite hämmad av sin ordentliga mattlängd. Trots att det ligger så pass mycket matta i backen som det gör är Nytron väldigt trögstyrd på hård led och många testförare efterlyste servostyrningen som sitter på andra Yamaha-modeller. Dessa handikapp är dock inget som gör att man blir obotligt efter på leden då FOX-

dämparna tar hand om allt man kastar på dom. Dessutom ger den grymma motorn, som trots ett effektunderläge gentemot konkurrenternas 800:or, ett ordentlig drag ut ur kurvorna. Att beskylla X-Ride för att vara lättkörd var det ingen som gjorde då den med en ganska aggressiv variatorset-up och sin tyngd kräver lite tillvänjning för att komma till sin rätt på leden.

Rätt upp

När det gavs tillfälle att lämna leden för första gången kom dagens största överraskning och det var hur smidig X-Riden var ute i lössnön! Dess mountaingener började här lysa igenom ordentligt och trots att skidorna stod i sitt bredaste läge krävdes det ingen stor kraftansträngning för att ändra kurs på skotern. När vi för första gången provkörde

denna maskin för ett år sedan satt dom nya MT-9-skidorna på skotern, vilka ska sitta standard.

Nu satt där istället dom vanliga MT-skidorna, vilka i och för sig gjorde ett bra jobb, även om vi gillade MT-9-skidorna lite bättre både i lössnön och på leden där dom är mer lättstyrda.

Trots att Nytron saknade runt 30 hästar jämfört med dom andra var det i många fall så att den ändå klättrade längst. Om gasen är en skoterförarens bästa vän är den ett helgon för X-Riden och så länge du håller den intryckt grejar skotern det mesta. Lite på grund av sin längd var den helt naturligt inte lika smidig som till exempel Freeriden, men med lite planering tog den ändå sig dit man ville. För att den skulle prestera bra i lössnön hade man släppt ut lite luft ur dämparna både fram och bak, vilket vi

sade sig fungerar riktigt bra och det utan att den fick problem på leden.

Trots att alla klättrade så bra med Yamaha fanns det ändå en slags längtan efter mer effekt, vilket man relativt enkelt åtgärdar med en turbo eller kompressor. Om vi får se någon sådan lösning direkt från Yamaha, likt den man har i USA, återstår att se men det skulle vara roligt. Ser man till helheten står även Nytron med att vara den billigaste maskinen och det är definitivt inte det intrycket man får av maskinen då den verkligen är gedigen och väl ihopskruvad.

Ski-Doo Freeride 800 137

Den vita Freeride är i detta test av längden 137 tum eller 3487 millimeter och kammarna har en höjd av 44,5 millimeter. Detta är alltså den kortaste varianten av Freeride, vilket betyder att den har

Yamaha FXNytro X-Ride 153



Teleskopstyret har helt perfekta ytterlägen för all typ av körning och man justerar höjden väldigt enkelt.



Undra hur XF High Country skulle upplevas med en smalare M-framvagn? Var man bara villig att offra lite ledegenskaper kanske det skulle vara att föredra på denna extrema maskin.

den mer ledanpassade och sportiga boggin SC-5, där det sitter fullt justerbara fjädringskomponenter. Maskinen är precis som dom andra en blandning av mountain och led, där skidor, styre och dess reglage andas bergsklättring och spårvidden är så där mittemellan-bred. När man kör skotern får man även en stor slev crossfeeling tack vare dom breda och förstärkta fotstegen, frågan är bara hur det kommer fungera i djupsnön.

På leden är den dock bland dom snabbaste i gänget och utan tvekan den som inte skulle göra bort sig på en crossbana. Tack vare att den är kortast upplevs den också som klart smidigast längs en knixig led och med skidorna i det bredaste läget även väldigt stabil. Precis som hos Boondockern levererar 800 E-tec-motorn kraften i en jämn ström där

tummen lätt kontrollerar flödet. Allt från motor till körställning känns väldigt lik den hos Boondockern och den största skillnaden är faktiskt skidorna, där SkiDoo:n drar längsta strået. Alla skotrarna utom Arctic Cat XF HC var utrustade med el-start vilket är riktigt skönt att ha och väldigt underskattat.

Nu var bara frågan hur denna förlängda crossmaskin skulle klara av pudret med sina bredare fotsteg och kortare matta?

Smidig som få

Trots att Freeride bara kan fås i kylskåpssvitt slutar likheterna där, tro inget annat. Ute i djupsnön är denna skoter riktigt smidig och att lägga ner den så där lagom kräver ingen som helst ansträngning från föraren. När man ska vända på en femöring är detta absolut

rätt maskin då den svänger runt snabbare än man trodde var möjligt, även om det var betydligt svårare att hitta balansen i detta läge.

När branterna började närma sig skotade den i sammanhanget korta mattan riktigt bra och tack vare sin smidighet tog sig Freeride 137 lika högt som dom andra. I en ren "High Marking"-tävlings skulle den däremot nog stå sig lite kort, men att böka sig uppåt bland träden kunde den verkligen.

I lössnön rådde det delade meningar om DS-skidorna, vissa sa att dom var okej andra att dom understyrde när man inte hjälpte till med kroppen. När man däremot hjälpte till med kroppen och till exempel skråade var dom riktigt lättkontrollerade. Att en skoter som är så här pass bra efter led också kan prestera i slutningarna är imponerande och sak-

nar man lite matta finns ju även den 146 tum långa varianten av Freeride.

Arctic Cat XF 800 HC

Många fler än jag blev nog förvånade när Arctic Cat valde att stoppa på en 141 tum lång matta med hela 57 millimeter i kamhöjd på sina hybrider till i år. I toppen av denna klass hittar vi hos Arctic Cat, XF High Country med sin teleskopstyrning och ProClimb-tunnel. På dom första bilderna vi såg av skotern hade den ProCross-tunneln och den korta M-dynan, av olika anledningar blev det alltså precis tvärtom i produktion. Många med mig föredrar nog den lite högre M-dynan på en sådan här maskin, även om den bekvämare sportdynan är helt okej att vila baken på, helst på leden.

Fortsätter vi på leden är Arcticen en underhållande vild med bra klipp i



Nästan hela tiden står Arcticens stänklapp rakt ut som en bäversvans, vilket får till följd att ingen vill ligga bakom när 57 millimeters mattan skottar på, bra eller dåligt?



Fotbrädorna på Arctic Cat är bra och rensas lätt från snö, men ibland saknar man bättre "fotholkar" för fötterna.



Arctic Cat XF HC är riktigt underhållande på leden även om dom nervösa skidorna blir tröttande i längden.

motorn som med rätt mängd med luft i FOX-dämparna klarar stora gupp. Här har man med fördel styret i sitt lägsta läge, annars är det på tok för högt för att kunna ta en kurva i någon högre hastighet. High Countryns stora problem på leden är samma sak som bekymrat Cat-ägare i många år nu, även om det blir bättre och bättre, det är det nervösa beteendet som skidorna har. Här är det alltså extra viktigt att ha rätt "toe out" för att det inte ska bli jobbigt att köra. Ignorerar man det lite nervösa beteendet går det ändå att köra riktigt fort med HC även på leden, lite som med den gamla F7:an alltså, för kraft och fäste finns det gott om hos Catten.

Inte bara matta

När vi först fick känna på High Country i djupsnön var det på öppna myrar, där

Arctic Cat XF 800 HC

"160 hästar + 57 millimeter tar dig ur problemen"

Bränsleförbrukning

Ski-Doo:	3,33 liter/mil – 12 mil/tank
Lynx:	4,17 liter/mil – 9,35 mil/tank (Ej inkörd)
Yamaha:	4,51 liter/mil – 6,14 mil/tank
Arctic Cat:	5,13 liter/mil – 7,8 mil/tank
Polaris:	5,92 liter/mil – 7,3 mil/tank (5,13 liter/mil om man räknar på samma sträcka som dom övriga, vilket ger 8,5 mil/tank)

maskinen verkligen visade framfötterna med att vara både smidig och ha kraft för att ta sig ur och över alla problem. Här kör man naturligtvis med styret i sitt högsta läge och skotern svarar då bra på kommandon från föraren. När vi begav oss upp på höjderna började vi märka av den dåliga svänggraden hos Arctic Cat:en. Det känns som att utväxlingen är i minsta laget för att man ska få önskat styrutslag på skidorna. Detta gör förvånande nog att det är High Countryn som kräver mest tillvänjning för att komma till sin rätt, i motsats till vad dom flesta trodde innan testet.

Trots att man har skidorna i det smalaste laget är den bredast i gänget och kanske borde man ha mountainmaskinernas smalare framvagn på just HC:n för att få den smidigare.

Arctic Cat hade på förhand alla förut-

sättningar att dominera i detta test med en lätt och stark maskin som har helt rätt körställning och fotsteg för att klättra i djupsnön. På grund av dessa höga förväntningar blev också testlaget lite besvikna efter att ha satt maskinen på prov, kanske just därför att vi förväntat oss stordåd. Hur mycket vi än justerade dämparna kunde vi inte få Catten att bli lika smidig i klättringsmomentet som vissa andra märken med Assaulten i spetsen. Att ändra styrningen eller eventuellt bara byta skidor skulle nog däremot kunna göra underverk. Ett annat alternativ är ju också att vänja sig och bli en bättre förare på just Arctic Cat:en, för potentialen finns.

Acceleration och törst

Efter en heldag i allsköns terräng var den allmänna uppfattningen att alla

800:or var otroligt jämna vad det gäller prestanda, med Nytrons fyrtaktare i kölvattnet strax bakom. För att sätta några siffror på denna känsla tog vi fram radar-pistolen och mätte sedan upp en sträcka på cirka 80 meter. För att underlaget inte skulle bli avgörande bestämde vi oss för att köra rullande start från 40 km/h.

Känslan vi hade haft visade sig stämma riktigt bra med Ski-Doo och Arctic Cat i topp, båda med ett snitt på 91 km/h och strax efter hittar vi Polaris och Lynx med 89,5 respektive 89 km/h. Med ett snitt på 85 km/h kom ändå inte Nytron så långt efter i detta test och då ska man ha i åtanke att maskinen kanske egentligen borde jämföras med tvåtakts 600:or, men ger man sig in i leken får man leken tåla, och det gör man.

Efter en heldag med riktigt hård körning var vi också intresserade av hur

Ski-Doo Freeride 800 137



"En vinnare, överlägsen på led och smidigast i lössnön"

Acceleration rullande 40 km/h - 80m

	1	2	Medel
Ski-Doo:	89	93	91 km/h
Arctic Cat:	89	93	91 km/h
Polaris:	89	90	89,5 km/h
Lynx:	87	91	89 km/h
Yamaha:	85	85	85 km/h



Likt en förlängd crossmaskin forcerar Freeride även den tuffaste leden tack vare sina fina dämpare och stabila chassi.



Ska man ta bort krängningshämmaren med hjälp av snabbfästet bör man göra det innan man ger sig ut i lössnön, annars går det inte lika enkelt.



Freeride har en körställning som passar dom flesta med ett styre som både är skönt och rent från stora reglage. Men kan någon vara snäll och omplacera lysknappen!

Tack vare sin smidighet tog sig Freeride väldigt långt även med 137 tums matta och 44 millimeters kammar.



Trots att den är kortast i gänget tar sig Freeride 137 fram riktigt bra i djupsnön.



mycket bensen dom slukat. Då vi inte direkt kört någon mätcykel med extremt snäll körning misstänkte vi att dom druckit en hel del. Även detta antagande visade sig stämma, med ett stort undantag! Den som skilde sig från mängden var E-tec-maskinen från Ski-Doo som i snitt drog cirka 33 procent mindre än konkurrenternas maskiner, fyrtaktaren inräknad.

Detta är kanske en bagatell för många som inte bryr sig om bensenpriset, men tänker man på hur länge man kan köra på en tank blir det en annan femma. Då Yamahan har minst storlek på tanken kommer den också kortast med 6,14 mil innan bensen är slut, vid detta tillfälle borde Ski-Doo med sina 800 E-tec ha

ungefär halva tanken kvar! När Lynxen är inkörd borde man även kunna förvänta sig ungefär samma siffror på den.

När vi mätte Polarisens bensinförbrukning slås vi för andra gången i år av att maskinen gått klart kortast med ungefär 15 procent, där resterande maskiner visat på ungefär samma sträcka på trip- pen. Detta gör således att Polarisen också dragit mest bensen per mil om man använder den siffran.

Räknar man istället med snittsträckan på dom övriga maskinerna får den samma förbrukning som Arctic Cat, vilket låter rimligare och gör att båda tar sig runt 8 mil på en tankning. Om det är Polaris som har lite slöa mätare eller dom andra som har lite för snabba mätare låter vi

vara osagt tills vi hunnit jämföra med en GPS.

Summering

När både förare och skotrar var helt slutkörd och bara ville vila bad jag förarna rangordna maskinerna efter hur dom presterat under dagen. Efter att ha funderat en stund fick jag svart på vitt att valet verkade stå mellan Ski-Doo Freeride och Polaris Assault, vilket berodde mycket på att båda var så pass lättkörd och riktigt bra allroundmaskiner.

Dessa två var sedan tätt följda av Lynx Boondocker som även den plockar poäng på att vara mångsidig och lättkörd. Dom maskinerna som förarna väljer sist är också dom skotrarna som kräver

flest mil bakom styret för att komma till sin rätt. Här är det mycket beroende på styrningen att Arctic Cat:en inte väljs tidigare. Jämt med Arctic Cat hittar vi också X-Ride från Yamaha som även den faller lite på sin styrning, men då för att den är tungstyrd. Några av förarna sa också att valet sett annorlunda ut om vi kört i ren fjällmiljö där både Yamahan och Arctic Cat borde gjort ännu bättre ifrån sig.

Skulle jag även bett förarna betala för skotrarna dom valt hade det kanske blivit annat ljud i skällan, då dom faktiskt lyckats välja dom dyraste skotrarna först. Med tanke på detta finns det en marginal för modifieringar, turbo någon? 🐛

ROAD SHOW 2013

LYNX® ROAD SHOW 2013 BESÖKER...

ARVIDSJÄUR: Nya Maskin & Fritid **BLATTNICKSELE**: Forsgrens Bilservice **BODEN**: Sixten Nilssons Motorservice **BOLLNÄS**: Tuppe
DELSBÖ: Åkes Motor **FALUN (LUGNET)**: Clash of Nations **FRÖVI**: Hans Eriksson i Frövi **GÄLLIVARE**: Norrskensmotor **IDRE**: Idre
bensin & Service **JÄRPEN**: Motorcity **KIRUNA**: Maskinaffär B. Lundström **KLÖVSJÖ**: Klövsjö Bensin & Service **LAISVALL**: Bröderna
Sundström **LJUSDAL**: Bil & Maskinfirma Eric Gröning **LJUSNEDAL**: Skoteråkarna Funäsfjällen **LULEÅ**: Kalix Maskiner **LYCKSELE**:
Inlandets Maskin & Fritid **MALÅ**: Nila Fritid **MORA**: Görans Motor **OFFERDAL**: Birgerströms Bensin **SIKÄ / ROBERTSFORS**:
Johansson Maskin **SKELLEFTÅ**: E-on Maskin **SOLLEFTÅ**: Unaiders Motor **STORUMAN**: Ringcentralen i Storuman **STRÖMSUND**:
Ollanders Verk **SUNDSVALL**: NS Husvagn & Skoter **SVEG**: Ljungbergs Motor **SYSSLEBÄCK**: Bjälverud Store **VILHELMINA**: Motorfirma
Appelqvist **VDOLLERIM**: Johnnys Skoter & Mek **YÄNNÄSBY**: Johansson Maskin **ÅRSUNDA**: Bil & Motor Årsunda **ÖJEBYN**: Traktor City
ÖRNSKÖLDSEVIK / BONÄSSUND: Övik Marina & Motor **ÖSTERSUND**: Oktan Sverige

För exakta datum och tider, se lynx.se och lokal annonsering!



Nya GoPro HD Hero 2

GoPro är något för den som vill få möjligheten att fånga de perfekta filmklippen eller de bästa bilderna från otroliga vinklar direkt i actiontillfället.

Av: Jesper Eliasson

GoPro är en jätteliten sportkamera som till utseende påminner lite om en för tjock tändsticksask. En liten kamera ger stor möjlighet till att fästa kameran på ställen där vanliga kameror inte har möjlighet att användas. Med denna kamera kan vilken person som helst fånga otroliga bildvinklar. Det gäller bara att vara kreativ så hittar man nya bildvinklar hela tiden. GoPro är en sån pass liten kamera att man nästan kan fästa den vart som helst på fordonet eller kroppen. GoPro-kameror har fördelen att man kan arbeta helt ensam utan att behöva ta hjälp av någon för filmandet eller fotandet.

Man kan fästa kameran på till exempel sin hjälm och sen ställa in om den ska knäppa kort eller filma. Efter ett enkelt knapptryck är det bara att låta GoPro göra jobbet. Kameran fångar otroliga bilder eller klipp från ett helt eget perspektiv, medans man själv åker runt och har kul. Det är enkelt att komma igång med kameran. Innan man kan starta kameran måste man ladda batteriet och sen sätta i ett sd-kort och när man gjort detta är det bara att tuta och köra.

Nya GoPro HD Hero

Den 24 oktober 2011 släpptes den nya GoPro-kameran som fick namnet

GoPro HD Hero 2. Den har fått en hel del förbättringar och sägs vara dubbelt så bra som den tidigare kameran. Precis som den tidigare GoPro är också det här först och främst en filmkamera och inget annat, eftersom dess funktioner som kamera är väldigt få. Den har varken tillgång till blix, zoom och ingen lyxig färgskärm som visar vilka bilder du har tagit. Trots detta uppfyller GoPro-kamerorna fortfarande sitt syfte, som exempel att kunna ta med kameran ner i vatten eller andra extrema situationer för fantastiska bildvinklar i till exempel trånga utrymmen.

GoPro är så tålig att den kan filma eller ta kort där vanliga kameror inte har lika bra möjligheter och kanske skulle gå sönder istället för att göra någon nytta. En HD Hero 2 är uppdaterad med Mini HDMI port, förbättrad och förenklad dis-

play, batterivärmare som gör att batteriet håller längre vid mycket kalla förhållanden, ledlampor på alla sidor som visar om kameran filmar och lins som är två gånger bättre än den gamla vilket gör bilderna skarpare och bättre i mörker.

En annan förbättring är att man har förberett för att kunna fjärrstyra GoPro-kameran via smarta mobiler och surfplattor vilket kommer som tillbehör till vintern. Kameran ger nya möjligheter som till exempel att kunna ta tio stillbilder per sekund, med elva megapixels upplösning och även filma i 1080p med 30 bilder per sekund. Nu finns det även upp till 32 GB stora minneskort att köpa till sin GoPro-kamera vilket ger gott om utrymme.

HD Hero 2 kommer i tre olika varianter: Outdoor, Motorsports och Surf Edition som alla innehåller lite olika tillbehör

för respektive aktivitet och alla kostar cirka 3 499 kronor.

Testar Gopro HD Hero 2

Efter att jag testat den nya Gopro-kameran märkte jag direkt en hel del förbättringar i jämförelse mot den gamla. För att kunna börja använda Gopro-kameran på rätt sätt, bör man läsa igenom instruktionsboken på cirka 25 sidor. Detta för att få en förståelse om hur kameran och dess inställningar fungerar.

Den förbättrade displayen var mycket enklare och tydligare att förstå än den tidigare. Jag ville prova att både fota och filma med kameran. Jag valde att testa den nya kameran en sen hösteftermiddag med dåligt ljus. Detta tack vare att den nya Gopro ska ge skarpare och bättre kvalitet på bilderna trots sämre ljusförhållanden. Så jag satte fast en Gopro HD Hero 2 på en hjälm med hjälp av fästet som följer med kameran och gav mig ut för att testa.

Jag fascinerades över att trots en hög hastighet och dåligt ljus blev filmklippen med Gopro 2 riktigt bra. Vill man att det ska bli lika bra kvalitet på bilderna som det blev på filmklippen, måste man se till att ta rätt mycket bilder eftersom man inte kan räkna med att varje bild blir helt perfekt.

Bra att tänka på

Ta hellre 100 bilder för mycket istället för 100 för lite med Gopro-kamerorna och detta på grund av att man inte ser hur resultatet blev förrän man tittat in bilderna på en dator. Om man inte köper till en extern skärm, det vill säga. Det är väldigt svårt att ta bort fästena när man väl satt dit dom och det är väl både på gott och ont. Innan man fäster kameran på till exempel hjälmen bör man därför testa att hålla kameran där man funderar på att sätta fast den och ta en bild, så att inget blir fel, även om vissa fästen är justerbara.

Tack vare att Gopro HD Hero 2 är lättare att använda och dessutom ger bättre bildkvalitet än tidigare modell, är den ett mycket bra val för dig som önskar en kompetent actionkamera. Med alla olika tillbehör som finns ger kameran dig oändliga möjligheter i ditt filmande. Skaffa dig en egen Gopro-kamera och spela in varenda sekund av ditt motorintresse. Chansen finns att du kraschar och får två miljoner visningar på youtube.

Tänk på att testa vart kameran sitter bäst innan du fäster den "permanent". Det är inte alldeles enkelt att få loss fästet.



Scanna QR taggen för att se resultatet av filmningen med go pro kameran.



Det finns tre olika utföranden av Gopro-kameran, där Motorsport-kittet passar utmärkt till just motorfordon med sina varierande fästen.



Tack vare det höga pipet börjar inte alla filmer så här!



Det är bara fantasin som sätter gränserna för vilka vinklar man kan filma och fota ifrån.



Även i hög fart blir kvalitén riktigt bra när man filmar, i fotoläget bör man dock ta många bilder för att vara säker på att få med sig den bilden man är ute efter.



Flip up-hjälm från Shoei

Nu kommer Shoei Neotec, en öppningsbar mc-hjälm där man tack vare nytänkande teknik infogat ett infällningsbart solvisir utan att för den skull tumma på säkerheten. Öppningsbara mc-hjälm med inbyggt solvisir har funnits länge, men aldrig tidigare från Shoei. Problemet med att säkerheten sänks när det är det absorberande skyddsmaterialet i hjälmen måste stå tillbaka för att ge plats för ett infällt solvisir har hittills inneburit att den japanska hjälmföretaget inte ansett sig kunna sätta en sådan modell på marknaden. Nu blir det dock ändring på det, Shoei har utvecklat Neotec, en öppningsbar hjälm med infällt solvisir som tack vare nytänkande design ändå klarar deras högt ställda säkerhetskrav. Shoei Neotec kommer att kosta cirka 5.695 kronor när den kommer ut i handeln.



DIGITAL MOMENTINDIKATOR 360°

Kraven från fabrikanterna är idag mycket precisa när det gäller hur bultar ska dras åt vid service och reparationer. Detta kräver att verkstäderna inte bara mäter upp rätt åtdragningsmoment utan ofta också drar åt bulten en extra gång men nu i "vinkel". Först måste man till exempel mäta upp 100 Nm och sedan 90°. Med Kamasa Tools nya digitala momentindikator kan du montera med både kontrollerat åtdragningsmoment och kontrollerad vinkel – i samma verktyg. Mätinstrumentet är mycket exakt och mäter åtdragningsmomentet med $\pm 2\%$ precision och vinkel med $\pm 3\%$ noggrannhet. Verktyget har ett slaglångt kompositchassi samt en kärna av stål och metall. Det är utrustat med displaybelysning och både track- och peak-funktion. Vid åtdragning mellan 40 och 200 Nm samt mellan 5° och 360° indikerar momentindikatorn med både ljud och dioder.



Rykten på byn

Det viskas på byn att man börjat illverka A-arnor till skotrar inom industrin i Mora. Orsaken ska vara att det är bland det vanligaste som körs sönder på en skoter och att dom både kan vara dyra och svåra att få tag på. När dessa lanseras vet vi dock inte i dagsläget. Vi har även hört att man ska lansera en tumkränare så att man slipper den sådantliga krampen efter årets första skoterår. Äntligen vet vi vad vi ska göra i sommar!

YAMAHA SKOIDD

Der är klart man ska ha samma märke på skorna som på skotern. Om du kör en Yamaha är deras skor egentligen ett par klän-skor med ny märkning, inte illa! Denna sko heter Adrenaline Gore-Tex Stövel och till det mesta. Den har 600g thinsulate isolering vilket ger en mycket varm känga, snöringshakar endast på nedre delen av kängan och fukttransporterande innerboder. Färgen är svart och dom kostar 2.995 kronor hos din närmaste Yamaha-handlare.



BENSINPRISER.NU

Vill du veta vart du kan tanka den billigaste bensinen, diesel eller vart du kan fylla på gasol till ett bra pris, så klickar du in på den här sajten. Den startades 2005 och bygger på att vi fordonsägare rapporterar in priserna på mackarna runtom i Sverige. På så sätt kan vi gemensamt pressa priserna, vilket gynnar alla. Det finns också en sökfunktion där man kan plotta in sin avresa- och bestämmelseort och få fram lämplig resväg med tankställen.



IsoVibe SX till ProCross & ProClimb

Nu har Grip-n-Rip kommit med en IsoVibe SX styrbjörare till Arctic Cat ProCross och ProClimb. Denna vibrationsdämpande styrbjörare tar upp stötar i alla riktningar för att spara på wristerna och skulderna hos föraren. Styrbjöraren höjer styret antingen 1,5 tum eller 2,5 tum beroende på hur det monteras. IsoVibe SX passar med originalstyrbjöraren men inte med Arctic Cat's teleskopstyrning. Färgerna som finns att välja på är svart eller aluminium. Läs mer på www.gripnriprec.com



Touring de luxe med marknadens modernaste 4-taktsskotrar

Direktinsprutade 4-taktare med låg bränsleförbrukning. Tysta, snabba, lättkörda och med suverän framkomlighet. Alla byggda med ett syfte. Bekväm långfärdskörning.



Venture TF
Nyhet! Lätt styning med elektrisk servo, 4-taktsmotor med låg bränsleförbrukning, 384 cm lång matta med flip för bättre köregenskaper.
Ce-pris inkl moms 134.900,-



Venture GT
Nyhet! Lätt styning med elektrisk servo, 4-taktsmotor med låg bränsleförbrukning, härlig komfort.
Ce-pris inkl moms 134.900,-



Venture Lite
4-taktsmotor med 90 hkr, starkast i klassen, snål bränsleförbrukning och låga driftskostnader, hög komfort.
Ce-pris inkl moms 96.900,-



Venture Multipurpose
4-taktsmotor med 80 hkr, starkast i klassen, låga driftskostnader och låg bränsleförbrukning, extrabred 41 cm drivmatta.
Ce-pris inkl moms 96.900,-

Köp till **2,12%** ränta i 12 mån*

Väljer du Venture Lite eller Venture Multipurpose
ingår en tillbehörscheck värd 5.000,-

*2,12% FAST RÄNTA I 12 MÅNADER. Därefter betalar du FN 5,95% i RÄNTA (JANUARI 2012). UPPLÄGGNINGSAVGIFT 505 KR OCH ADMINISTRATIV AVGIFT 40 KR/MÅNAD TILLKOMMER. VID EN AVBETALNING PÅ 100 000 KR I 72 MÅNADER BLIR DEN EFFEKTIVA RÄNTAN 6,2% OCH DEN TOTALA KREDITKOSTNADEN 18 682 KR.

Gäller 2012 års modell t.o.m 30 april 2012.



Alla har väl sett RuffRiders filmerna, men vilka är egentligen killarna på snöskotrarna? Här får du träffa några av dem.

Av: Petter Grimborg

RuffRiders är filmserien skapad av filmaren Petter PG Grimborg som numera är en av världens mest rutinerade extremfilmare med snöskoter som huvudämne. Det har hunnit bli hela sju filmer i serien som innehåller både roliga och extrema klipp från i princip hela världen. Alla vet vem Petter är men inte alla har koll på vem det är som döljer sig bakom hjälmen. Här berättar några av förarna från Ruff Riders 7 själv om sina upplevelser runt inspelningen.

Anders Ankan Olsson Minnen från inspelningen

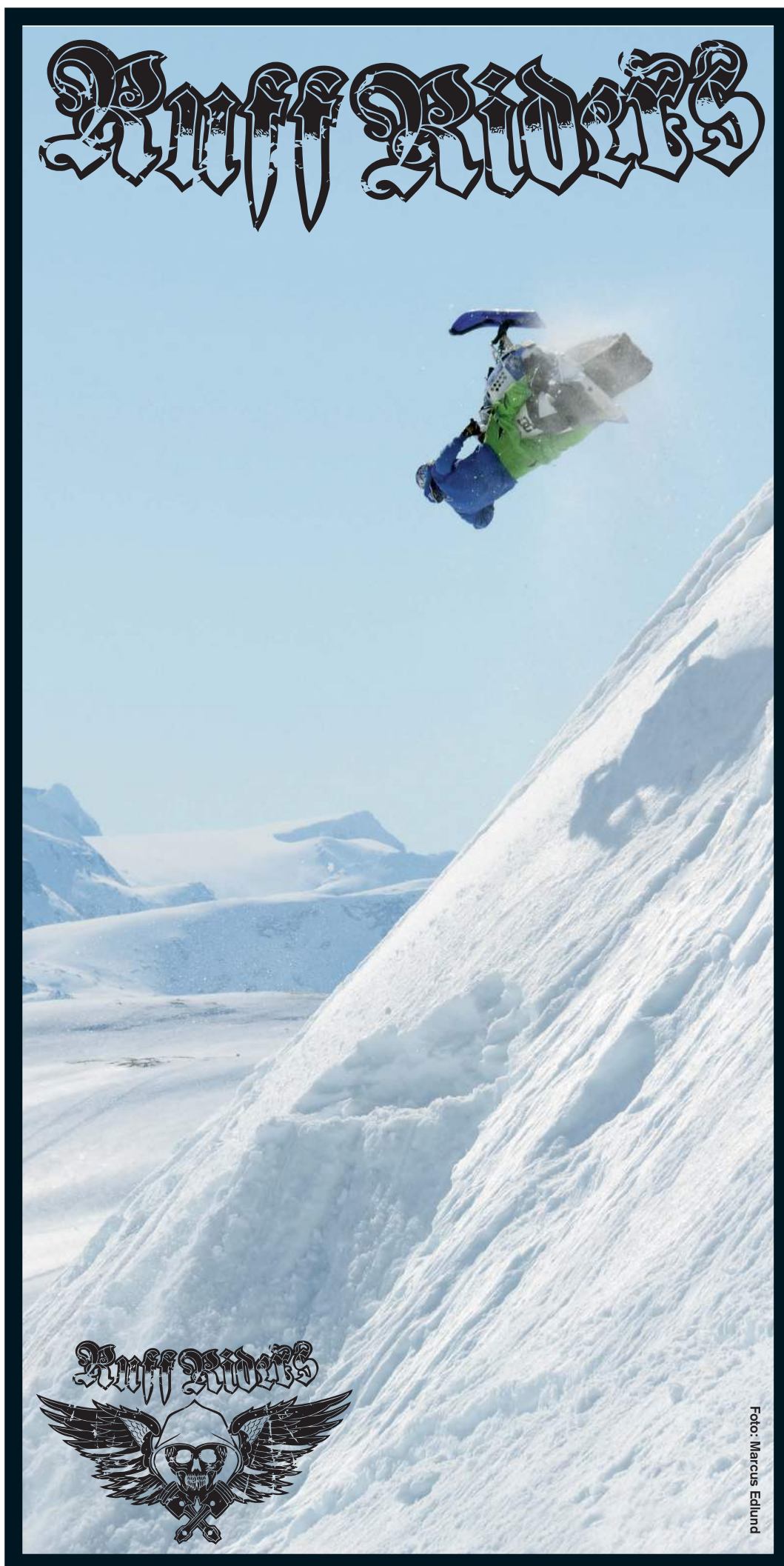
Ska jag rangordna alla resor vi gjort så är favoriten vår resa till Svalbard. Körningen var kanske inte den bästa då det var -30 varje dag och stenhårt överallt, men hela upplevelsen att köra där det finns isbjörnar mitt ute i ödemarken var rätt ballt. Det var helt klart en upplevelse att köra på ett ställe där folk vanligtvis inte spelar in skoterfilmer. Bästa minnet från filmningen i Riksgränsen: Efter sex dagars regn och mulet fick vi sol sista dagen. Bra med slasksnö och alla polare på plats, trots en matsäck med några halvtorra mackor var det underbart att bara sitta och ta det lugnt innan man skulle köra.

Att hitta bra ställen i Gränsen är rätt svårt, man har alltid dom klassiska platserna som ändrar form år från år men vi brukar ibland köra runt och leta i flera timmar för att hitta ett bra ställe. Hittar man något är det oftast en sten eller något annat jävulskap som ställer till det.

En brant kulle med brant landning är helt omöjligt att hitta, tro det eller ej. För några år sedan tyckte jag varje liten vinddriva var det bästa jag sett, men med åren har körningen utvecklats och kraven på bra spots blivit högre så därför känner man ibland lite stress när man kör runt runt och inte hittar ett skit.

Inte bara roligt

Det är inte bara roligt att filma för Ruff Riders. Ibland när jag är i Gränsen känner jag att bara för att skita i att filma för Ruff Riders och istället bara köra runt och leka, klättra och bränna soppa, men framförallt slippa stå och skyffla snö till ett hopp i timmar. Men samtidigt så är



JIMMY BLAZE

Foto: Rikard Lindfors

Vad tycker du om de svenska förare vi har?

Jimmy – Sweden has really stepped up their riding game in the past few years after Daniel Bodin came on the spot guys had real roll models to look up to and well they like to drink and get crazy.

Hur många gånger har du varit i Sverige?

Jimmy – Well, at least over 50 times.

Gör du många shower i USA?

Jimmy – I have some shows in The States but most of my shows are in Mexico, Europe or Australia

Våra svenska förare är riktigt nöjda över att få åka med dig och blir inspirerade av din körning. Får du ge många tips till dom?

Jimmy – well, i dont think i can teach "The Duck" anything cause he knows it all, but every other rider is pretty eager to get as many tips as they can get.

När kommer du till Sverige nästa gång?

Jimmy – Im trying to come back to Sweden for the shooting of Ruff Riders 8.

Varför tror du folk gillar Ruff Riders-filmerna?

Jimmy – Because your stuff is real, made out of blood, sweat and beers!



JÖRGEN KRUTH

Foto Henrik Bunge



Hur kommer det sig att du umgås med med RuffRiders?

Jörgen – Alltid gillat att åka skoter. Ska man åka kan man lika gärna åka med eliten.

Berätta om din upplevelse med grabbarna uppe i Gällivare?

Jörgen – Det var grymt kul då det är ett riktigt trevligt gäng uppe i Gällivare. Där var det riktigt mycket puder samtidigt som jag fick låna en ny Polaris.

Du jobbar som professionell fighter och tränar därmed ganska mycket. Tycker du att det är jobbigt att köra skoter?

Jörgen – Skoterkörning kräver extremt bra kondition framför allt när man åker med såna som kör fast hela tiden.

Hur ser skoterplanerna ut till vintern? Blir det några stora hopp till Ruff Riders 8?

Jörgen – Japp det blir några svängar till Gällivare och någon vecka i Riksgränsen, då ska ni få se på fan.

Hur var Riksgränsen?

Jörgen – Fantastiskt vacker natur blandat med grym åkning, en verklig upplevelse.

det ju själva grejen att bygga en stor kicker för att sedan hoppa stort vilket är det roligaste jag vet. I slutändan så är det värt det. Ibland är det bara Grimborg som följer med och filmar dvs bara en kamera, när det skulle vara sweet med två tre filmare till.

Att få med olika kameravinklar från ett hopp, men eftersom PG är ett proffs hittar han alltid en bra vinkel med bara en kamera. Tyvärr är PG inte den snabbaste personen på denna planet så sitta och vänta under tiden han skruvar stativ, objektiv, focus, plumsar i snö och så vidare när man egentligen bara vill köra hoppet, är fruktansvärt, nästan terror.

Ombyggda maskiner

Vi bygger inte om våra maskiner så mycket som man kan tro. Skotern som jag kör är egentligen helt original om man bortser från att jag shimsat dämparna lite hårdare, bytt till grövre fjädrar i framvagnen och boggin samt bytt matta. Jag har också byggt om originaldynan med grabhål av morsans skärbräda, 3" styrhjäjare, crosstyre och ett dekalkitt.. that's it. Känslan av att hoppa långt och högt är helt fantastisk, det är lite nervöst och pirrigt innan, men efteråt helt underbart. Är man ett gäng polare blir jag peppad av att se någon köra stort, man pushar varandra helt enkelt. En annan grej är att försöka få ihop ett bättre filmmaterial än säsongen innan, vilket inte är det enklaste.

Triggad.

Jag tycker det är kul när det kommer nya förmågor som visar vart skåpet ska stå. Det triggas mig. Det finns många duktiga åkare i landet som friåker, kör freestyle och knäpar ihop egna filmer, vilket är ascoolt. Någon måste ju ta över när vi köper Yamaha Viking med tillhörande kälke och pimplar på någon sjö.

Förhoppningsvis blir det ingen Viking-affär för mig denna vinter! ❄️



Berätta det bästa minnet under säsongen.

Tobias –Bästa minnet är nog körningen på Svalbard. Man visste inte vad man skulle vänta sig av en norsk arktisk ö, förutom att det skulle vara, jävla kallt. Och det var det. Sen var det min första uppvisning som jag körde så man var ju extra laddad inför resan, plus att det gick bra under showen så det är nått jag sent kommer glömma.

Berätta om svalbard? Hur var åkningen? Kallt? Showen?

Tobias –Svalbard var underbart! En arktisk ö där man tar skotern istället för bilen. Helt klart klockrent enligt mig. Allt kretsar runt turismen.

Åkningen var helt underbar bara det hade varit mjukare.

Fanns ställen att bygga hopp på överallt och hade man varit där senare typ i juni så hade det varit underbart!

Som väntat skulle det vara kallt men att man skulle tvinga sig ut och köra skoter i -25 grader trodde man inte. Skulle inte inte ens tänka på det om jag varit hemma.

Jag och Simon hade en uppgift under resan och det var att köra en uppvisning på lördagen och det gick faktiskt bra och det kom relativt mycket folk med tanke på att det var det första anordnade skoterevenyet på Svalbard.

Att hoppa ramp och försöka få det att se bra ut i -25 var inte lätt! Ingen känsel i fingrarna och 3 lager med kläder gjorde att man kände sig som en Michelin-gubbe utan fingrar.

Ditt bästa minne från Riksgränsen?

Tobias –När jag satt min första whip! Provade det för första gången där uppe, och satte den sista dagen vi var där. Fantastisk känsla.

Är det svårt att hitta bra ställen i Riksgränsen?

Tobias –Inte direkt. Jag var där för första gången i våras och jag blev helt stum då jag kom upp på fjället. Man kunde bara

blunda och peka så hittade man ett ställe där man kunde bygga nånting.

Är det stressigt att både få ihop filmklipp och samtidigt försöka ha kul?

Tobias –När man väl är uppe på fjället så vill man ju som leka av sig, samtidigt måste man ta det mer seriöst och organisera upp det så man får dom där klipp till filmen. Det sitter som alltid fast innan man ska skotta den där första kickern.

Allt tar tid.

Gör du nåt speciellt med skotern innan säsongen?

Tobias –Jag kör en Skidoo RS 600 och dom är redan från fabrik förstärkta och gjord för att tävlas med i skotercross och att hoppa med den. De förändringar jag gör är att jag byter styre, styrhjäjare och justerar dämparna just för att när jag hoppar ramp så vill jag att allt ska känna bra.

Vad är grejen med att hoppa och droppa stort?

Tobias –Jag får en kick av det. Man söker ju alltid efter den där adrenalinboosten man får då man gör ett stort hopp. Samtidigt som det verkar farligt och att man är galen som håller på med det man gör, så ligger det mycket tid bakom. Säkerheten går alltid i första hand men sen att det kan gå lite fel och man kraschar det kan hända vem som helst.

Har du skadat dig under säsongen?

Tobias –Under min senaste resa till Jorm den 6-8 maj, bröt jag benet, eller båda benen i vänster smalben.

Trots detta brinner jag fortfarande lika mycket för skoterkörningen och kommer bara satsa mer inför nästa säsong.



Vad tycker du är bästa minnet från förra säsongen?

Rasmus –Har många bra minnen från fjolårssäsongen, men ett av de bättre minnena var när Petter och Jimmy anlände till gränsen och vi for ut och hittade ett ställe att bygga ett sjukt stort hopp på som Jimmy körde utan vidare. Jag var rätt nervös inför mitt första hopp och landade lite kort. Då släppte min nervositet och sen var de bara full gas som gällde. Jag kan säga att så högt eller långt har jag aldrig hoppat i hela mitt liv, det kändes som att jag aldrig slutade stiga. En otrolig känsla var det att sätta det hoppet och längtar efter tills jag får köra det igen!

Vad är ditt bästa minne från Riksgränsen?

Oj har väldigt många minnen från Riksgränsen genom åren. Jag har hängt där ända sen jag föddes. Men det bästa minnet är nog nu från i år när jag landade min första bakåtvolt med snöskoter, det är något jag har drömt om ända sen jag var liten och känslan över att ha klarat av det är helt obeskrivlig!

Har du något favoritställe i Riksgränsen?

Rasmus –Nej det har jag verkligen inte, hela Riksgränsen är en enda stor nöjespark för oss skoteråkare och det är bara fantasin som sätter gränser för vad man kan hitta på ute i fjället. Jag rekommenderar alla skoteråkare att besöka Riksgränsen då det finns något för alla där ute!

Är det bara roligt att vara med och filma?

Rasmus –Mycket av tiden då vi är ute i fjällen går åt till att reka ställen och bygga snökickar, hitta vinklar och allt vad det innebär därför kan det bli lite stressigt ibland när vädret inte alltid samarbetar med oss. Man vill ju helst ha sol när man ska köra något stort så att det ska bli så bra filmklipp som möjligt. När det väl är bra väder så ska man ju ta tillvara på det och försöka hinna göra så mycket som möjligt ifall väderprognoserna för kommande dagar ser dåliga ut. Men mitt i allting får man inte glömma bort att latja lite.

Har du moddat din skoter på något speciellt sätt?

Rasmus –Det jag gjorde på min maskin inför säsongen var att schimsa om fjädringen runt om så den blir styvare, jag bytte även ut styret och styrhøjaren mot ett fatbar med fatbar-højare då jag trivs mycket bättre med det. Sen förstärkte jag även skotern med vissa delar som exempelvis en tjockare drivaxel, slirdrev istället för ett vanligt drev och fotstegsförstärkare.

Vad är det som är så speciellt med att hoppa?

Rasmus –Jag gör nog de här stora hoppen för att jag i stort sett är beroende av att göra dem. Det är en helt obeskrivlig känsla att flyga genom luften med något som är så mycket tyngre än dig själv och adrenalinruset man får är som en drog för mig och är nog största anledningen till varför jag håller på.

Vad är det bästa med att hänga med och filma?

Rasmus –Att få köra med Jimmy Blaze var en helt otrolig upplevelse för mig! Jag menar, Jimmy är en kille jag sett upp till ända sen jag började köra skoter. Jag har sett alla Slednecks och THC filmerna och har velat bli lika bra som honom.

Jag hade liksom rätt svårt att få in det i mitt huvud, här är jag ute på fjället och kör med en av dem som utvecklat den här sporten mest under alla dessa år och det kändes rätt överkligt för mig.

Foto: Marcus Edlund

RASMUS JOHANSSON



CrossFix

Auktoriserad
verkstad &
försäljning av
reservdelar.

ski-doo



LYNX



can-am



THE ULTIMATE RIDE



SLP

Pris exempel:

SLP skidor

3495:-/par



Ny hemsida

TURBO
SPECIALISTER

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



Återförsäljare för

MCX PRESS

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

Crossfix AB

Hammarvägen 39, 943 36 Öjebyn,
Tele 0911-66423

www.crossfix.se

Från bilar till skotrar



MERC Sno-Twister i nyskick.



Av: Stefan Sund Foto: Hans & Jesper

Även om Hans Emeréns liv mest handlat om att renovera gamla bilar till bättre än nyskick, har alltid skoterintresset funnits där i bakgrunden. I och med att det allmänna intresset för veteranskotrar i landet har ökat väcktes även detta begär till liv hos Hans.

Bilar

Då han importerar mängder av bilar och diverse delar från staterna var det enkelt att även slänga med några skotrar på ett hörn. Efter lite letande på den amerikanska landsbygden fick han tag på en samling med veteranskotrar som efter lite övertalning och prutande var i hans ägo. Vips hade han plötsligt en anse- lig mängd skoterklenoder till sitt förfo- gande, den ena mer udda än den andra. Vissa av skotrarna hade han planerat att sälja redan från början, medan andra skulle renoveras i alla enkelhet.

–Ja, dom här ska jag köra med så inte ska dom bli något museiföremål, säger Hans bestämt.

Att renovera något lite snabbt och enkelt för att kunna tävla med dom be- tyder i Hans värld att man river en fullt fungerande skoter. Nästa steg är att beställa flång nya delar för att ersätta det som måste bytas. Allt som går att rädda på skotern genom renovering tar Hans sedan hand om på bästa möj- liga sätt. Många delar skickades nu även på ytbehandling för att återfå sin forna glans.

Under uppväxten i byn Öster- sund, som han säger, var dom ett helt gäng som körde runt på rena tävlings- maskiner. Hans själv som även tävlade mindre framgångsrikt körde då en Ski- Doo Blizzard av 70-års modell med rakt rör.

–Visst hände det att man skrämde li- vet ur någon tant på parkeringen utanför Domus, erkänner han glatt.

Nästa maskin som han avverkade var också det en Blizzard, då med 3-cylin- drig 340-kubiks motor!

–På den här tiden fanns det 100-oktan i pumpen på macken så racingbränsle var aldrig något problem, nu kör jag med vanlig 98 i klenoderna, säger Hans.

Nya gamla delar

Att han tog sig an just Merc:en kanske beror på att 95 procent av alla delar till den skotern finns att köpa nya i original-



Det är inga problem att få tag på nya varningsdekaler om man vill ha maskinen i nyskick, och det vill Hans.



Tur att en ovalbana är någorlunda slät för som ni ser är det inte mycket till dämpning i den nyrenoverade boggin.



Balansen i den lilla Sno-Twistern är fenomenal och man känner hela tiden vad den tänker hitta på.



Ur dessa två pipor kommer det högt smattrande ljud som får nackhåren att resa sig på vem som helst.



Motorpaketet med den högt placerade kylaren har nu hittat ner i buken på Merc:en.



Om man tittar på skidorna rakt framifrån ser man att dom lutar ungefär 10-15 grader. Cambervinkeln är alltså positiv på ena sidan och negativ på andra för att ta vänsterkurvor på ett bra sätt.



När Hans säger att han renoverat lite grann, så innebär det för en vanlig dödlig att den är i nyskick.



En 440 var ganska så stort på den här tiden och Kohler-motorn fanns även som 340 och 250.



Alla detaljer som var ärgade blir som nya efter att dom ytbehandlas.

Hos Image Enterprises hittar man säkert 95 procent av alla delar man kan tänkas behöva till Merc.



kartong! Det är alltså ungefär som att laga en ny skoter där allt finns på hyllan hos handlarna (eller borde finnas). Att det är så här bra ställt med just Merc beror på att Image Enterprises som startade redan 1974 köpte upp alla delar av Merc när dom la ner sin skotersatsning. Detta innebär att hyllorna är välfyllda med "nya gamla" delar till Merc, men dessutom nyproducerar man även vissa delar, som bland annat dekalering och dynöverdrag.

Det kan tyckas lite konstigt men det sitter faktiskt en Kohler-motor i denna Merc Sno-Twister. Man kan ju tycka att Mercury borde kunna göra sina egna motorer med tanke på vad man annars tillverkat inom företaget. Motorn i Hans Sno-Twister är en 440 S/T med två vatskekylda cylindrar som har en borrhål på 68 millimeter och ett slag på 60 millimeter, vilket ger totalt 436-kubik. Det fanns även mindre motorer att välja mellan som 250 och 340, allt för att dom skulle hitta hem i någon av dom tävlingsklasser som fanns på den tiden.

Denna Merc är konstruerad för att gå på ovalbana, vilket bland annat märks på att skidorna står snett, dom lutar alltså för att underlätta i en vänstersväng. Detta märks väldigt tydligt när man kör maskinen då den tar vänsterkurvorna på ett imponerande avvägt sätt, där man kan balansera på sladd hur länge som helst. Vill man däremot svänga åt andra hållet behövs det en betydligt större radie på kurvan.

När man dragit igång motorn möts

man av ett imponerande smatter från dom odämpade piporna. När motorn sedan varvar upp till sitt max som ligger på imponerande 9250 varv förvandlas smattet till skönsång. För att bli ordentligt smord ligger den rekommenderade oljeblandningen på hela 5 procent och helst ska den även ha hundraoktanig soppa.

–Original ska denna motor ge ifrån sig 95 hästar, säger Hans.

Väl avvägd

Tillslagsvarvet hos den lilla skotern ligger runt 4500 varv och då sticker den iväg som ett skällat troll. Tack vare den dubblade mattan finns det ändå gott om fäste, men inte så mycket att det inte går att ställa upp den i kurvorna.

–Hur många dubb som behövs i mat-tan får jag testa ut nere på Siljan, det beror mycket på hur stor ovalbanan är, säger Hans.

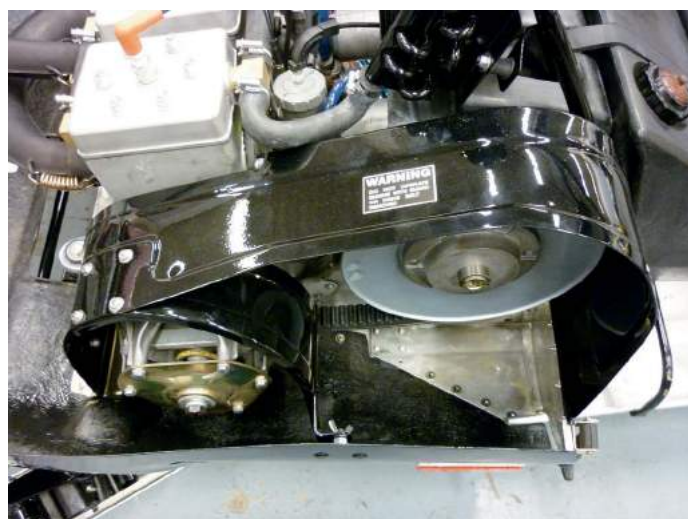
Jag nämnde att skotern var liten och på längden är den 228 centimeter med skidorna på och höjden endast 79 centimeter. Bredden på maskinen är ändå dubbla 100 centimeter, alltså ungefär som en modern mountainmaskin.

Som ni ser på bilderna är renoveringsarbetet med Sno-Twistern väldigt omfattande, oavsett vad Hans själv tycker. Har ni tur och går på lite veteran-tävlingar runt om i landet kanske denna skapelse dyker upp när ni minst anar det och ni får chansen att njuta både av ljudet och den fina finishen. 🏁



Nej det är inte en spegelbild, Hans har nämligen två stycken Sno-Twister, där den närmaste är inställd för dragracing och den andra ovalbana.

Den pimpade Comet-variatorn har ett tillslagsvarv på ungefär 4500 varv per minut och maxar ut vid 9250 varv, vilket nog är på gränsen av vad variatorn klarar!



Motor

Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	436
Borrhål/slag mm:	68x60
Bränslesystem:	2xVM38
Smörjning:	Oljeblandat
Avgassystem:	2
Uppgadd effekt/varv:	XX@9250
Start:	Manuell
Chassi:	
Uppgadd torrvtikt kg:	Lätt
Tunnel:	Aluminium
Fjädring fram:	Bladfjädring
Fjädringsväg fram mm:	Ca 60

Boggi:	Slide Rail
Dämpare bak:	Torsionsfjäder
Dämpare centrum:	Ingen
Fjädringsväg bak mm:	Ca 90
Typ av matta mm:	Cleated track
Skidor:	Aluminium
Spårvidd mm:	Ca 950
LxBxH mm:	2280x1000x790
Tankvolym L:	9,5
Oljetankvolym L:	–
Att äga:	–
Cirkapris:	–
Färg:	Vit-svart



WHITE BEAST
COLLECTION 2012
snoogear[®]

BLACKIE
MISS OCH
BLACKIE

BLACKIE ÄR EN TUFF PRODUKT
FÖR DEN KRÄVANDE
ANVÄNDAREN DÄR ENDAST
DET BÄSTA MATERIALET
OCH EGENSKAPERNA DUGER.



BLACKIE JACKA 3490 SEK	MISS BLACKIE JACKA 3490 SEK
BLACKIE BYXOR 2690 SEK	MISS BLACKIE BYXOR 2690 SEK



DET NYA TUFFA,
FUNKTIONELLA **SX-STÄLLET**
GARANTERAR KOMFORT
OCH GER STOR SYNLIGHET PÅ
TÄVLINGAR OCH I SKOTERSPÅRET.



SX-SHELL
2 990 SEK
SX-BYXOR
2 990 SEK

drop

ÄR FREERIDE-FÖRARENS
DRÖMSTÄLL SOM LÄMPAR SIG
BÅDE FÖR SPORT MEN OCKSÅ
FÖR ATT BÄRA PÅ STAN.



DROP JACKA
1 990 SEK
DROP BYXOR
1 790 SEK

Historien om världens första(?) skoterfilm började på VHS-band, överlevde DVD-skivorna och är i år första skoterfilm att säljas via iTunes.

Foto: John Layshock, Frontier Films

The Golden years.

De första sju åren var de mest spännande. Det var då allt utvecklades och alla höll koll. Alla väntade! Vem skulle göra vad? Vad skulle bli nästa års nya stora grej? 14 år är en lång tid. Under den tiden kan en människa utvecklas från en liten simmande spermie till en skogsplanterande högstadieelev som drömmer om sin första snöskoter.

Så länge har Aaron von Hessinger levt på att göra snöskoterfilm och han är troligtvis den allra förste, med några veckors försprång, att släppa ut en skoterfilm för försäljning i större skala.

Från det att han var en 26 åring med ett brinnande intresse och en kamera. Tills nu, en vuxen 40 åring, har Aaron spenderat merparten av de senaste 14 åren antingen i bilen på den 56h långa bilfärden mellan Montana och Alaska eller campades på en grusparkering strax nedanför det mytomspunna Valdez Pass. "Vuxen" kan nog i och för sig diskuteras, men han har i alla fall ett väldigt stort skägg.

Aaron:

-När jag först började filma så spelade vi in allt på just film. Det fanns såklart andra kameror med band, men kvaliteten med 16mm film var ju så oändligt mycket bättre, och det var ju det alla coola proffs använde. Tyvärr hade jag som student inte riktigt råd att föra över film till något media som det gick redigera. Det här var alltså långt innan det fanns snabba datorer och sätt för vanliga konsumenter att syssla med film och filminspelning.

Så det slutade med att jag ändå till slut projicerade filmen på en vägg med en projektor och spelade in allt på nytt med den där bandkameran jag inte ville använda.

Det låter ju lite snett så här i efterhand men så var det då! Själva klippningen gick sen ut på att trycka play på den ena bandspelaren och record på den andra bandspelaren.

Vid den här tiden gick jag på filmskola, och efter skolan drömde jag om att göra snowboardfilm. Jag fick en praktikplats



i Hood River hos en kille som sysslade med att göra filmer om vindsurfing. Det var såklart en glassig tid med mycket brudar i bikini. Men det var snö och snowboard som lockade och jag och några polare började använda snöskotrar för att komma ut bland bergen.

En gång när vi var ute såg jag ett spår utmed en brant bergssluttning, spåret var helt rakt och jag tänkte: Wtf är det där? Snowboard? Skidor? Det måste ha gått extremt fort!

Nope... det visade sig vara en lokal trimfirma för snöskotrar som varit framme. Jag hade aldrig kunnat tro det var möjligt att köra en snöskoter på det

sättet. Transportmedlet jag hade mellan benen visade sig helt plötsligt vara en leksak! Och en enormt rolig sådan dessutom.

Det fanns inga kommersiella produktioner av skoterfilm på den tiden så konkurrensen, till skillnad från skid- och snowboardfilmer, var noll. Idén var alltså född!

Först ut på listan att åka till var Jackson Hole Hillclimb där jag filmade en hel del.

Jag var helt såld! Visserligen hade jag växt upp med snöskoter men jag hade aldrig sett något liknande innan. Det här

var precis i eran då Crusty Deamons of Dirt härjade på marknaden och action-motorsportssegmentet var hett! Ett litet tag senare fick jag ett samtal från Alaska, tydligen hade någon hört talas om att jag hade börjat skissa på en snöskoterfilm och jag fick en inbjudan till vad som skulle visa sig vara ett paradiset för snöskoteråkning. Att köra bil dit från mig tar ca 56h, och precis innan jag skulle åka fick jag ett samtal till, det var Jason från Whitehorse, precis mittemellan mig och Alaska. Han hade också fått nys om mitt projekt och ville absolut att jag skulle stanna till halvvägs och filma lite i deras område. Utan att jag ens gjort en film



Alaska är en lekplats för snöskoteråkare. Eller Snowmachining som man säger i Alaska.

ännu ringde folk som galna och självklart var det uppmuntrande! I Whitehorse det året filmade vi ett oförglömligt hopp över en landsväg med parkerade stora dieselpickups. Sedan dess har vi även varje år haft material från Whitehorse där bland annat Ross Mercer kommer ifrån. I Alaska träffade jag på min framtida kollega Andy Baugh som varit en del av vår filmserie sen dess. Men framförallt presenterade de mig för det fantastiska Valdez Pass. På en grusparkering uppe i bergen där, har jag sen dess spenderat en stor del av mitt liv.

Junior:

Möt Junior B Heaps! En långhårig hästsvanskill med gråa tinningar som sladdar runt i en vit Cheva pickup med svarta fälgar. Junior B Heaps, uppvuxen i Salt Lake City, flyttade till Yellowstone vid 5 års ålder och jobbar nu som skoterguide på heltid.

Jag kände Aaron i cirka ett år innan han började med skoterfilm. Han visste att mina föräldrar hade ett hotell i Yellowstone med skoterguidning. En gång ringde han och frågade mig om inte mina föräldrar hade en massa skotrar? Jovisst svarade jag. Han frågade då om jag ville vara med och göra en skoterfilm, och det var ju såklart världens bästa idé tänkte jag! Efter några dagars planerande plockade vi ut farsans Cougar 500 och en gammal RMK 700.

Under alla de år som VHS-bandet do-



Möt Junior B heeps! Junior var med i alla VHS band och var den första atleten Aaron filmade på skoter.

minerade vardagsrummen var jag med! I och med dvd-skivornas intåg blev mina inhopp allt färre, men i 5-6 år under "the golden days", som jag kallar dem, är jag väldigt nöjd med min insats. Mitt bästa segment var i

2scs5 - Killing it. Då fick jag följa med upp till Alaska och fick hela resan inkluderat alla godsaker betald! Alla visste vem jag var när vi kom upp och alla

höll koll på vad jag gjort. Med den tidens mått stod mina insatser sig bra. Själv levde jag som på moln!

Inspelningen av Killing it i Alaska slutade dock med ett sjukhusbesök och inre blödningar. Allt gick min väg den där dagen, himlen var blå och jag hade hoppat ett step-down dropp 5-6 gånger som ingen tidigare hade provat. Jag tror fortfarande att de kallar det "Junior drop"

Prova bo på en parkering själv i 14 år och se hur mycket skägg du får! Första året trodde jag att jag skulle kunna bo under en presenning på mitt pickupflak.



Framsidan till 2SCS2, Aarons egna favorit. Det var detta år åkarna började sätta ribban. Första mötet med Jay Quinlan var att filma ett enormt gaphopp i Alaska.



där uppe. Sjunde försöket träffade jag dock på ett av mina gamla landningshål och jag slog i bröstet rejält i styret. Det var slutet på min resa till Alaska och en av de sista filmer jag var med i.

Aaron:

Har du någonsin sett en snowboard eller skidfilm har du väldigt troligtvis sett material filmat i Valdez Pass. Alaska i sig

är som en lekpark som Gud skapade åt oss för att köra skoter på. Det finns naturliga hopp exakt var än du ser åt för håll. Ett paradis helt enkelt! Valdez Pass kan man kategorisera som paradiset svit!

Området ligger ungefär 10-12h med bil från Anorage, Alaskas enda egentliga stad. Där på en grusparkering mitt på ett berg händer det grejer! Varje dag lyfter helikoptrar upp skidåkare och på parkeringen står husbilar och tält tätt parkerade.

Men så mycket annat finns inte! Första året jag var där hade jag inga pengar och trodde att jag skulle kunna sova på flaket av min pickup, under en presenning. Den planen höll i ungefär 1h innan allt kondensvatten började regna ner på mig och min sovsäck. 3 år senare hade vi blivit sponsrade med en husbil och livet på parkeringsplatsen började bli en hel del bekvämare. Samtidigt började festerna vid de stora brasorna bli allt vildare och fler och fler snöskoteråkare strömmade till.

På frågan om ett bästa minne från dessa 14 år svarar jag att jag har flera!

Vår uppföljare Two Stroke Cold Smoke 2 ligger mig nog varmest om hjärtat. Det var då alla började utvecklas! I ettan var själv skoteråknigen en aning lam, (men rolig att se på så här i efterhand!), många väldigt små hopp fick då istället hjälp av större och fetare snowboardhopp och partyn! Men i tvåan ändrades fokus och åkarna ryckte upp sig rejält!

Det var bland annat då jag träffade på Jay Quinland för första gången. I ett uppskottat enormt gaphopp precis bredvid min bostad, (läs tält) på parkeringen nedanför Valdez Pass satte Jay ribban rejält! Ross Mercers backflip i 7an är en annan höjdpunkt. Alla releasepartyn! Jag minns inte alla detaljer men ett år blev det tumult och jag blev biten i armen, av en människa! Jag fick en salva som skulle hejda inflammation men det visade sig att jag var allergisk mot salvan och allt blev istället värre. I flera månader fick jag sen gå med ett ständigt rinnande och öppet bitsår.

Överlag har jag bara underbara minnen av alla dessa år. Marknaden för DVD-skivor har nog dött ut för länge sen, men vi har hängt oss kvar just för att vi älskar det liv snöskoterfilmerna gett oss. I år finns vi på iTunes och vi får se i framtiden vad det kan ge oss! 🐛

*I början på 2000-talet kunde man whippa med trailarmar!
Åkare: Kyle Armbrust*



*Den är bilden talar för sig själv.
Åkare: Ryan Britt*



Alaskas berg



I Alaska träffade jag på min blivande delägare Andy Baugh (Uppsträckt arm)

DOTZ
TUNING WHEELS

FAST SEVEN
PURE PERFORMANCE



DOTZ Fast Seven



8,0 x 17	2495,-
8,0 x 18	2995,-
8,0 x 19	3695,-
8,5 x 19	3695,-
9,5 x 19	3995,-

www.oclbrossons.se/dotz



Se mer information



Följ oss på Facebook:
www.facebook.com/OCLBrorssons

Alla priser är rekommenderade ca priser inklusive moms

OCL BRORSSONS
FÄLGSPECIALISTEN

Knep och knåp Junior!

SNOWRIDER

www.snowrider.se
snowrider
snowrider

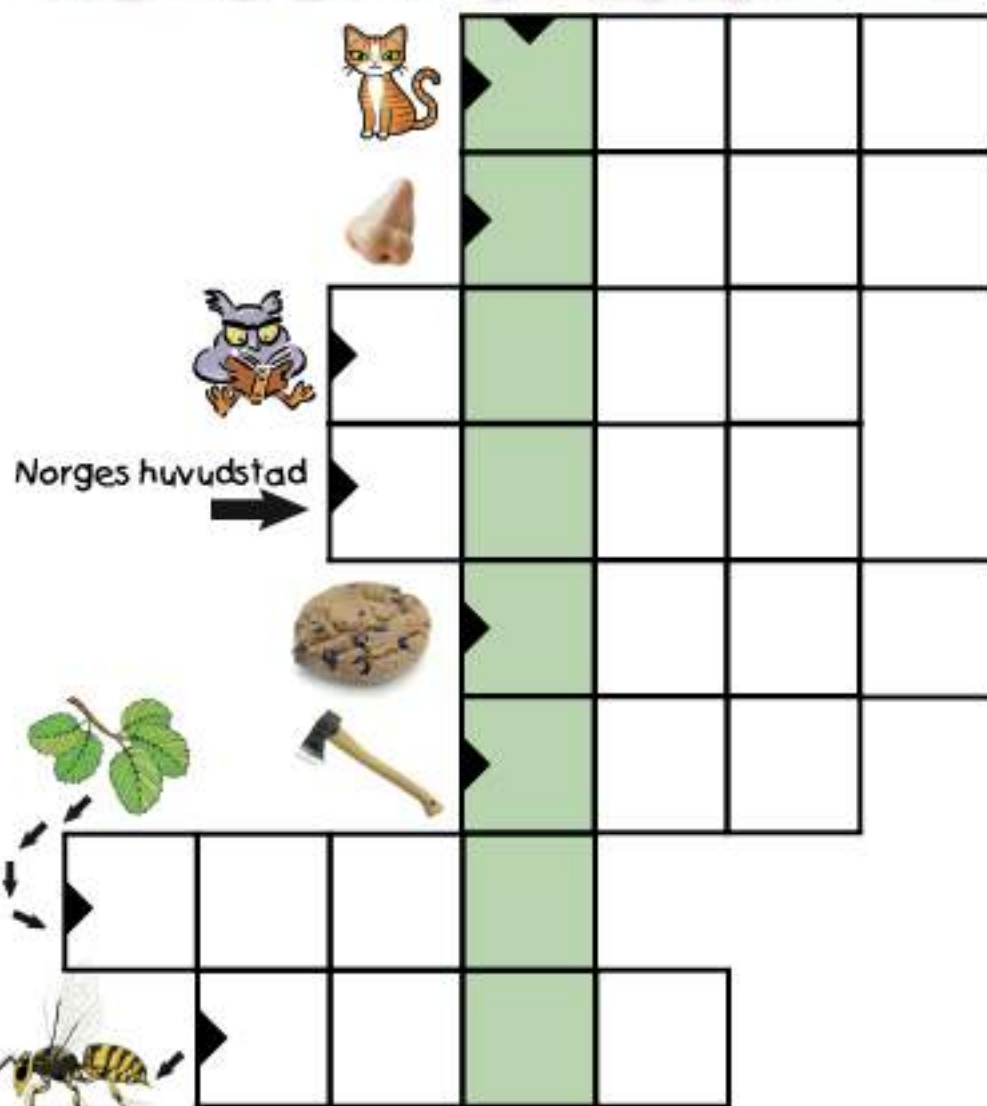
Skicka in dina
skoterteckningar
till oss på
SnowRider!



Följ strecken och se vilket märke skotern är!



KORSORD NUMMER 6-2011/12



VINN SNOWRIDER-PRYLAR!

Skicka brev till
SnowRider
Sågbacksvägen 8
79291 Mora,
eller maila in svaret till
pren@snowrider.se
(märk brevet/målet med "Juniertävlingar")
tillsammans med en bild, namn, ålder
och din adress.
Sista dag att skicka in svaret är
20 augusti 2012

Rätta svaret på senaste
SnowRider-tävlingen var:

STÄNKLAPP

Och här är vinnaren
Andreas Olsson
12 år, Rimbo
Grattis!



Skoterdelen

Lågsta prisgaranti

Frakt ett över 1000,-

Storleksgaranti

PACKKÄLKE

4.895kr

FRI FRAKT

NU 3.995kr

Ange rabattkod "KÄLKE"
vid köp i vår webbutik



SNOWPEOPLE
3-DELAD SPADE

299kr

NU 199kr

Ange rabattkod "SPADE"
vid köp i vår webbutik



STORLEKSGARANTI - LÅGSTA PRIS-GARANTI - FRI FRAKT

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



YAMAHA



KLIMATE Gore-Tex Jacka 3495 kr
KLIMATE Gore-Tex Pant 3795 kr



www.yamaha-motor.se



Det här bygget börjar en helt vanlig sommardag kring lunchbordet på Oktan. Det är förresten där de flesta galna idéer börjar, runt fikabordet alltså.

Diskussioner runt lunchbordet är alltid de bästa. När blodsockret börjar närma sig överkligt höga nivåer och fyra skotertokar börjar spåna kan det sluta hur som helst. Grabbarna på Oktan hade länge diskuterat hur den kommande vinterns maskiner skulle se ut. Det finns många mytomspunna tvåtaktare som trimmats till oändlighet och sägs gå nått jävulskt. Det är sällan som just dessa maskiner följer med ut på några turer och få är de som sett dem i action. Alltid är det något som ska fixas eller saknas. Skulle de mot all förmodan följa med så går den inte som den ska, trots att den slukar soppa och säkert låter högst av alla maskiner. Du har säkert stött på de här snöskotrarna på någon tur. De står oftast vid sidan av leden och ryker. Föraren står bockad över motorn med olja upp till armbågarna, högröd

i ansiktet av ilska. Är det här då priset man får betala för att få vara ballast i skotergänget?

Ny teknik

Dagens tvåtaktare innehåller massor av elektronik och styrningar som gör dem betydligt mer driftsäkra än sina föregångare. Många muttrar över att dagens motorer är alldeles för komplicerade och omöjliga att trimma. Det är förmodligen samma personer som du tidigare mött på leden, han vid sidan om alltså. Det är faktiskt först nu du kan trimma din motor och åka riktigt säkert. Du har fortfarande kvar sensorer som känner av spikningar. Superfina insprutningssystem som ger dig oändligt med möjligheter oavsett om du ska bara ska hänga dit en ny pipa, öka cylindervolymen eller åka med överladdning. Tillbaka vid lunchbordet. –

Man vill ju att den ska mata nått jävulsk, jämt! Å inge jävla krängel. Bara liksom Braaaaaaaap! Olle Olsson står upp och vevar med armarna i luften samtidigt som saliven stänker över bordet. Alla nickar och vet precis vad han menar. Jonas dreglar och nickar.

Braaaaaap

Då man säljer Arctic Cat på Oktan i Östersund var det inte speciellt svårt att välja projektmaskin och det naturliga valet faller naturligtvis på Arctic Cats nya F800. Jonas som jobbar inne på verkstan ska köra en sån maskin i Racer 1000. Det blir en perfekt maskin att testa ett rejält trimkit på. Arctic Cats 800 motor går bra redan i originalskick och blir därför ett bra utgångsobjekt när man vill ha en maskin som liksom bara braaaaaap, som Olle skulle ha uttryckt

sig. Olle fortsätter. –Vi vill ha en maskin med mycket effekt utan att tappa bottenvidret. Vårt recept lyder: borra upp cylindrarna till 925cc samt porta dem milt. Nya förbränningsrum som är optimerade för 98 oktan och bränslestyrningen löser vi med hjälp av Dynojets Powercommander 5. Avgassystemet blir en anpassad pipa från Speedwerx med utbytbara stingers. Skulle vi vilja åka på riktigt hög höjd kan vi byta stinger och på så sätt inte tappa lika mycket effekt. Vi skickade över ett par originalcylindrar och topp till Speedwerx som hjälper oss med borrhningen och att fräsa de förbränningsrummen vi vill ha. Vi använder oss av en originaltopp som byggs om för att passa med lösa förbränningsrum. Efter att ha väntat som förväntansfulla barn på julafton dyker så paketet från Jänkarna äntligen upp. Vi började med att kolla



Att bestycka med hjälp av en PC istället för ett finger uppe i vädret och en burk med munstycken är betydligt bättre.



Jonas Nylund kommer att köra Oktans projektmaskin i Back-SM och klassen Open 1000



En mycket glad Jonas som inte bara är nöjd med sitt mustiga skägg utan också monteringen av det trevliga 925-kitet.



Erik och Jonas slår sina kloka huvuden ihop och kollar över de sista detaljerna.



De större 925 kubikscylinderna är på plats.



Montering av det fina PowerCommander kitet.



För det otränade ögat är det svårt att se att detta numera är en trimmad maskin då originallooken är bibehållen.



Visst är skillnaden såpass stor att man ser den med blotta ögat. För dig som inte har den minsta känsla för håll kan vi säga att cylindern till vänster är original.

upp så alla delar fanns med och att alla mått stämde. De har verkligen gjort ett fantastiskt fint jobb. Berättar Olle.

Vettig grundmapp

När väl grabbarna bestämde sig för att maskinen skulle ihop, gick det hela snabbt. De började med att ta bort originaldelarna och flytta över de nya fina racerprylarna. De mäter squish-måttet och volymen på förbränningsrummet. Efter en del justering av squish-måttet kan de äntligen dra toppbultarna. En vettig grundmapp till Powercommandern laddades ner från Speedwerx hemsida. Den är inte anpassad för just den här maskinen men bör utgöra en hyfsad grund. Utan den nedladdade mappen skulle maskinen gå för magert och skära direkt. För att ändra bränslet kopplar man bara in sig med hjälp av datorn och lägger till eller magrar på bränslet vid olika varvtal och belastningar. Till de flesta applikationer har tillverkaren en färdig mapp som du enkelt laddar ner i din Powercommander. Vill man mappa själv är en bromsbänk att rekommendera. Lite enklare mappning kan du göra genom att använda dig av avgastempmätare eller lambdasond. För att vara på säkra sidan monterade grabbarna på Oktan en avgastempmätare. På så sätt kan de se om motorn får tillräckligt med bränsle.

Bara att rycka i snöret

Alla de nya delarna passar otroligt bra och motorn ser för den ovane helt ori-

ginal ut. Det var dags för provstart och motorn hoppar igång efter tre ryck med klockren tomgång. De låter den gå tills kylarna fått rätt temperatur. Gassvaret är grymt och det har blivit dags för den första provturen.

Olle är snabb upp på maskinen och kör iväg över gårdsplanen. Ni som känner honom vet att han inte är den som håller igen och mer än gärna förivrar sig med högturtummen. Hjärtat bultar i bröstet på de övriga och de står tysta och ser honom smyga iväg. Mätte grejerna fungera. Olle ger fullt och skotern svarar direkt med att ställa sig rakt upp.

Maskinen matar nått fruktansvärt och föraren ger ifrån sig ett glädjetjut som ekar ut i den kalla vinternatten. Erik jublar, Jonas jublar och vi är säkra på att minst en av dom spontankissar lite mitt i villervallan, men vad gör väl det? –Det är utan tvekan en av de värsta motorer vi kört. Dessutom är den otroligt driftsäker och går precis lika lent och fint som originalmotorn. Vi har vid skrivandets stund hunnit med en hel del friåkning med maskinen. Det enda vi har gjort är att finjustera bränslemappen. Att trimma betyder inte längre att du behöver skruva arslet av dig varje gång du är ute och åker. Det är bara att rycka i snöret...

ÄLSKA KYLAN!

NÄR DET ÄR RIKTIGT
KALLT UTE OCH DU VILL
GÖRA DET DU ÄLSKAR,
UTAN IRRITERANDE
ÖVERRÄSKNINGAR.



VÄLJ CTEK MXS 5.0 POLAR!
FÖR STARTSÄKRA BATTERIER I VINTERKYLAN.

www.ctek.com

CTEK®

THE SMARTEST BATTERY CHARGERS IN THE WORLD

KÖP DINA BILJETTER PÅ:
WWW.CLASHOFNATIONS.SE

WWW.FACEBOOK.COM/CLASHOFNATIONSWE WWW.TWITTER.COM/CLASHOFNATIONS



WORLD'S BEST EXTREME ATHLETES™
**CLASH
OF NATIONS**

BIG AIR SKI
SUPER SNOWCROSS
BIG AIR SNOWBOARD
FREESTYLE SNOWCROSS

TUCKER HIBBERT (US) / PETER NÅRSA (SWE) / DEREK
ELLIS (US) / ANTON BILARE (SWE) / DIMITRIJ TSUKOV
(RUS) / CORY DAVIS (US) / JESPER TJÄDER (SWE)
NIKLAS MATSSON (SWE) / OSCAR WESTER (SWE)
STÅLE EGGEN (NOR) / VIKTOR HERTÉN (FIN) / MFL

LUGNET ARENA / FALUN
SWE / 23-24 MARS 2012

Laserfrakt

MINSTER

FALUN

TOYOTA

SOUL
PARK

BANITT

GoPro



Förare: Daniel Orevi



Arctic Cat XF 800 SP High Country

Denna säsong lever jag på rullen och det med ett brett leende.

Av: Daniel Orevi

XF:en inbjuder verkligen till rolig körning och har exakt levt upp till mina förväntningar. Jag ville ha en crossover som gränsar till mountain och det har XF:en klarat av med bra betyg. Det är dock fortfarande stor skillnad mot en riktig lössnömaskin. I veckan som gick har jag åkt i Ljungdalen tillsammans med två Pro RMK. En 155 och en 163 tum och där de gasar upp med halvgas får jag verkligen ge allt för att kunna följa efter. Jag har i skrivande stund kört 152 mil och det utan egentliga problem.

Full rulle

Jag har aldrig rullat så många gånger med en skoter som med denna. Skotern inbjuder helt enkelt till att prova svårare linjer än jag brukar och det är ju extremt kul när det lyckas. Ibland slutar det förstås med rulltårta och i dessa lägen är alltid teleskopstyret i högsta läget. Styrningen känns fortfarande som ny vilket betyder litet glapp men nu har teleskopfunktionen börjat rappa över uppåt när jag kört sittande med styret i lägsta läget. Jag trodde att det berodde på någon av mina rullningar men Tomas på Cykel o Motor i Säter, som nu servar skotern, meddelar att det var mycket vatten innanför damasken runt styrstängsen. Det har förmodligen medfört isbildning i några av hälen för låsningen. Problemet löste alltså sig självt bara skotern kom in i värmen ett tag.

Styrningen är lite skum. I förra numret efterlyste jag rapporter från er läsare angående modifieringar av styrningen. Lennart Slars från Grycksbo har provat Bret Rasmussens steering arm extender och är mycket nöjd. Med arm extender kit och SLP PP skidor blev maskinen mycket bättre att hantera och lättare att skråa med. Svängraden blev mindre och på negativa sidan är att den blev aningen mer trögstyrd men inte alls så farligt.

Hejda framfarten

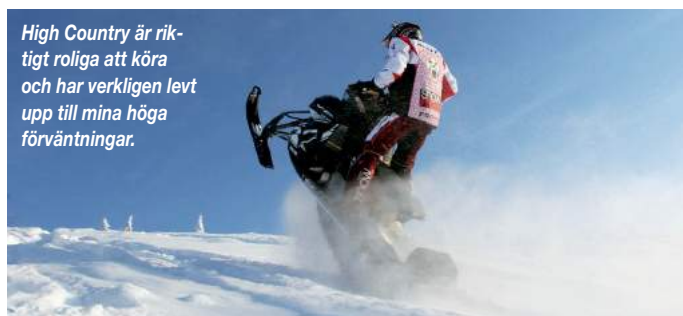
Bromsen kändes initialt lite annorlunda. Bromshandtaget som inte är justerbart tar längst ut. Det kändes konstigt första helgen men det var bara en vanesak. Nu känns bromsen både distinkt och effektiv.

Originaldynan är nu utbytt mot mountandynan. Flera av mina kompisar gillar den inte alls men jag är jättenöjd. Bra stöd och högre sittställning som passar väldigt bra på denna maskin. Dock möjligen något hal när det kommer snö på den.

Motorn går hårt och levererar hela tiden. Någon gång har den dock tvekat lite vid gaspådrag från stillastående. Den har dragit exakt 2,2% olja exklusive den extra 1% som hölls i första tanken. Bensinförbrukningen vid samtliga tankningar ser du i tabellen till höger. Remsprängning

Variatorremmen höll exakt 152 mil innan den sprängdes till småbitar. Det får anses vara helt ok på en skoter som gått mycket i djup lössnö och har stark motor. Jag märkte att den drog ur lite cord

High Country är riktigt roliga att köra och har verkligen levt upp till mina höga förväntningar.



ca 5 mil tidigare och försökte då byta till reservremmen men tyvärr hade jag fått fel rem och den var för kort. Inte bra. Givetvis skall man kontrollera att man har en rem som passar i reserv då det kan bli riktigt farligt att vara utan reservrem i vildmarken så gå nu ut direkt och kontrollera detta på din egen skoter.

En detalj som är riktigt bra är det lilla facket som sitter framför styret. Det rymmer ett par googles och värms upp av motorn. Just idag har jag åkt och surfat i riktigt djup lössnö och när mina glasögon blivit helt blöta av all sprutande snö

byter jag bara till reservparet som är varma och torra. Sedan torkar de blöta glasögonen ganska fort. Ett fantastiskt tillbehör som alla borde skaffa.

Slutsats

Totalt sett är jag mycket nöjd med skotern. Alla som provkört har sagt att den är väldigt rolig att köra och det var ju en av mina viktigaste punkter på önskelistan. Den har definitivt hjälpt mig att utveckla mina färdigheter i lössnö så nu är jag redo för en riktig mountain och varför inte en Arctic Cat M8.

Bensin	liter	mil	snitt
	23,5	11,0	2,1
	32,0	16,0	2,0
	4,8	2,0	2,4
	16,4	10,2	1,6
	25,1	12,7	2,0
	14,0	8,4	1,7
	29,4	13,6	2,2
	16,6	7,6	2,2
	21,1	7,9	2,7
	27,1	12,3	2,2
	12,8	5,3	2,4
	21,3	7,9	2,7
	10,9	4,8	2,3
	20,3	9,0	2,3
	18,9	9,9	1,9
	24,8	13,4	1,9
Totalt	319,0	152,0	2,1



Lynx Rave RE 800R E-TEC

Ledracers som tar sig bra i det fria!

Text: Micke Ljungberg

Foto: Togga

Lynx tekniker har verkligen lyckats komponera ihop en fin melodi i form av ledegenskaper och hk, som i mina ögon krossar det mesta motstånd på leden. Speciellt en riktig gropig led, eftersom boggie och framvagn harmoniserar lika bra vid stenhård ledkörning som när man skjutsar barn till dagis. Nu när man inte längre kör rena racermaskiner så uppskattar man ju att startvarv och variatorer går iväg mjukt och fint istället för galet raket-aktigt. Men trycker man full gas så pallar dom ändå med mina förväntningar på en modern 800!

Med original dämparinställning tycker jag att maskinen tenderar att "sätta sig" en aning för mycket, med för lite skidtryck till följd. Kanske kan det vara så att finnarna på fabriken inte når upp till en "riktig mans" matchvikt. Skämt å sido, några klick senare är problemet ur världen. Styrstålen på Raven är av modellen dubbel som funkar riktigt bra, undrar varför dom inte sitter på boondockern också eftersom dom här känns mycket bättre?

Flyter fram

På BLS-testet var den inte helt inkörd men dammade ändå in på en andra plats endast en halv sekund efter Polarisen.

Den lite längre boggien gör även att den flyter över dom mindre groparna, samtidigt som den även får bättre framkomlighet bredvid leden och man behöver därför inte uppgradera till en 44 matta! Men däremot skulle jag vilja dubba mattan. Min personliga åsikt är att alla egenskaper blir bättre., acceleration, inbromsning men även lössnökörningen upplevs bättre, kanske är det centrifugalkraftens ökning som gör det? Eventuellt att toppfarten minskar en aning, men för min körstil spelar det ingen roll om det går 150 eller 170km/h.

Tack E-tec

Varför kunde inte Eugenio Barsanti och Felice Matteucci 1856 komma på det här med E-tec istället för deras första förbränningsmotor på lysgas och okomprimerad luft? Ska det behöva vara så svårt att komma på såna här fina lösningar som e-tec? Fast det är klart, om det var mig de hängde på hade vi nog varit kvar lite längre bak i utvecklingen av motorer. Tack BRP för 160 hästar och en bensinförbrukning på 2 l/milen vid led, ospårat och hopp å lek i ravin vid c:a 16 mils körning, uppdelat på två dagar. Oljeförbrukningen känns däremot en aning hög med cirka 4-4,5% i förbrukning.

Över det stora hela är jag väldigt nöjd med min långtestare, känns verkligen att man sätter sig på en färdig produkt. Men det här med längre matta ger mersmak. Blir nog en hybrid nästa år.



Förare: Micke Ljungberg

Skotern känns väldigt färdig och jag har inte behövt göra något annat än att styva upp fjädringen.



Tro det eller ej men jag har faktiskt inte saknat en 44-matta i vinter.



Ski-Doo Tundra Xtreme E-TEC 600 H.O.

Livet i lössnön har varit vingligare än någonsin.

Foto: Stefan "Highkicker" Sund
Text: Björt Flimmerström

På något underligt sätt blev det vår här i Mora, utan att den där riktiga vinterkänslan infunnit sig. Visst har vi haft snö, men inte så där megamycket som man vant till sig med efter några riktigt bra vintrar. Jag har verkligen fått känna på min Ski-Doo Tundra Xtreme under alla slags förhållanden och har stundtals förbannat mig själv för mitt snöskoter-val samtidigt som jag insett att jag varit helt rätt ute. I meterdjup snö är den underbar, på led värdelös. Jag har precis kommit tillbaka från en trevlig myr-tur där sockersnö blandat med skare gjorde sitt bästa för att jag skulle stå på öronen. Skaren sliter och drar i skidorna som i sin tur gör sitt bästa för att dra styret ur händerna på chauffören vilket gjorde denna tur riktigt spännande, och jobbig. Den nya variatorsetupen fungerar dock klockrent nu när föret är lite tyngre, i alla fall när man vill köra riktigt inspirerat. Originalsetupen är klockren för smygning i skogen.

En läsare hörde av sig och hade uppmärksammat att det satt ett 21-kuggarsdrev på Extremen istället för 19-kuggar som det gör på USA-maskinerna. Efter ett byte av drev till ett mindre 19-kuggars, blev resultatet en betydligt piggare maskin.

Min Tundra har inte krånglat det minsta, jag har i och för sig bara hunnit köra 50 mil med den, men ändå. Jo förresten, startknappen har krånglat och inte fungerat då det har varit omslag i väderleken. Troligtvis var det fukt i knappen eftersom en natt i varmgaraget löste detta problem.

Kontentan av alla mina känslor då det gäller denna maskin är att den gör rätt för sitt namn då den verkligen är extrem. Om du bara är beredd på vad denna maskin är till för och är bra på, kommer du stortrivs med den. Tror du att du kan använda den till lite allt möjligt, så tror du fel. Köper du en Extreme och samtidigt har en skotersugen familj, kan det vara läge att ha ytterligare en snöskoter på gården.



Det enda krånglet vi har haft är en glappande startknapp.



Förare: Björn Friström



Att framföra en Tundra Xtreme på tunn skarsnö är allt annat än roligt då den mer än gärna gör allting för att slita styret ur händerna på chauffören.

Polaris 800 RMK Assault 155



Skidorna fick sitta i mellanläget hela vintern då jag varken kände behov av en stabilare maskin efter leden eller en smidigare i lössnön.



Denna BilletX-reservdel ersätter hela bågen bak och själva röret limmas istället för att nitas, helt i linje med Polaris filosofi.



Förare: Stefan Sund

Skotern är med på noterna.

Text: Stefan Sund

Bild: Mattias Bossell

första långtestrapporten kanske ni minns att jag egentligen ville ha en Switchback Assault? Nu när denna vinter lider mot sitt slut är jag inte det minsta bitter för att jag har fått lov att köra en RMK, utan istället väldigt nöjd!

Då jag under vintern fått möjlighet att även köra en hel del mil på Switchback Assaulten känns RMK:n ännu bättre. Den är, tro det eller ej, klart hårdare i fjädringen, men framförallt dynan. Jag gillar RMK Assaultens tuffhet och dess förmåga att klättra, inte en enda gång under vintern har jag känt saknaden av en "riktig" mountainmatta med långa smala och böjda kammar. Enda nackdelen med dom stora klackarna på Assault-mattan skulle väl vara bromsförmågan på stenhårt underlag då den känns väldigt bra.

Törstig?

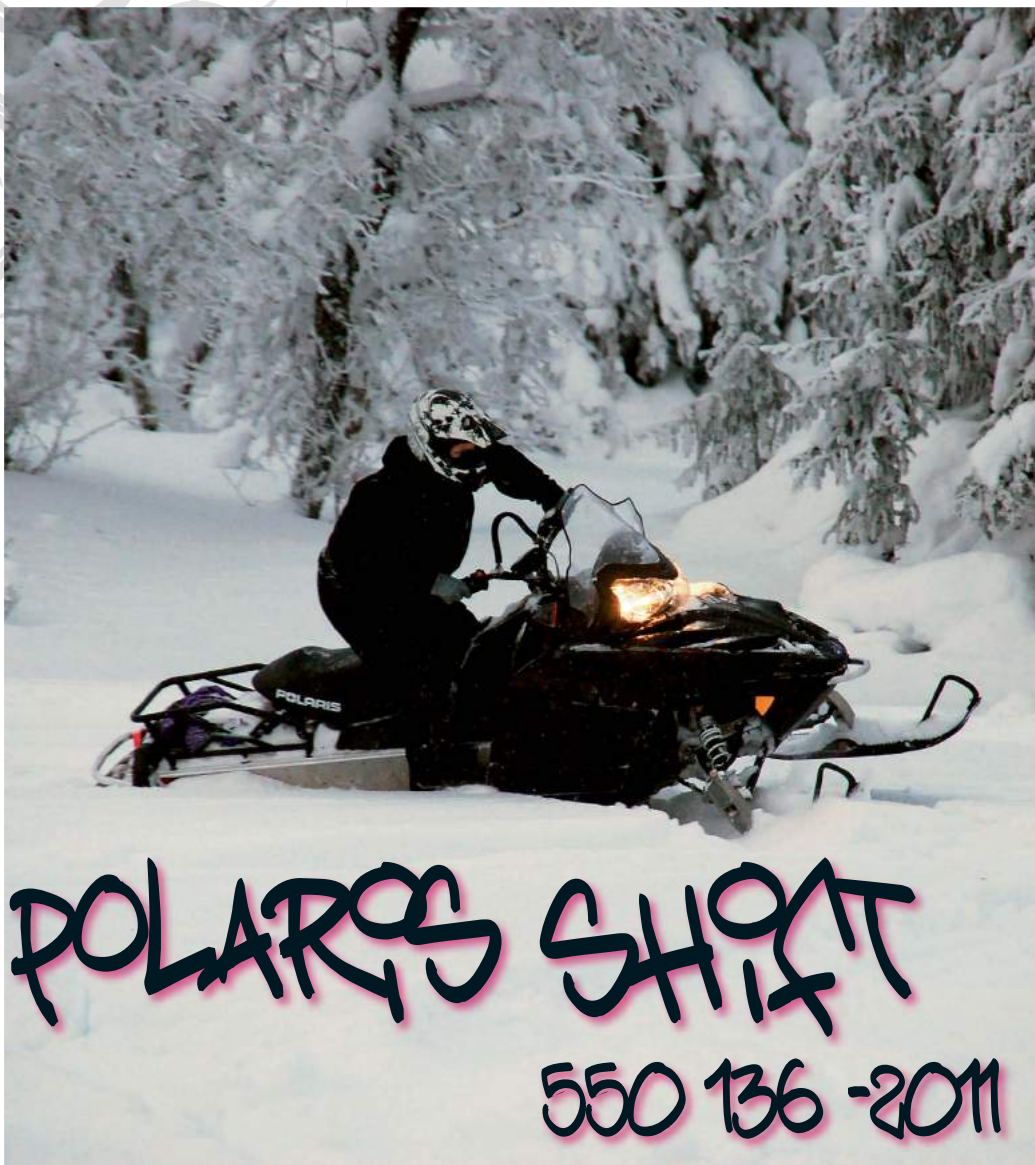
Till en början tyckte jag att den drog extremt lite olja, men det vara bara en

känsla, för när jag gjorde en mätning låg den "spot on" på 2 procent. Att Liberty 800:n gillar bensin är ingen nyhet och min motor verkar inte vara något undantag, där jag lyckats med allt från 3-6 liter per mil beroende på körning. Snittet för säsongen ligger däremot på dugliga 3,87 liter/mil och det kan jag leva med.

Ytterligare lite mer bling bling har det också blivit då jag monterat en ny lyftbåge från BilletX bak på skotern. Delen kanske mest ska ses som en reservdel som ersätter originalet om det går sönder, då det har ungefär samma pris och är robustare.

Summering

Om vi börjar med det negativa med RMK Assault 155 måste det vara att det är för enkelt att ta sig fram. Lät det konstigt? Poängen är att man måste ta sin åkning till en helt ny nivå för att skotern ska känna att det är en utmaning och börja kräva lite av föraren för att man ska klara det. Göra man bara detta kommer vintern bli den roligaste på länge!



Efter en tur på skotern är maten varm och klar tack vare värmen från motorn.



Övning ger färdighet, att lära sig att "burka" är inte det enklaste men med lite tips gick det bättre och bättre.



Scanna QR koden för att se hur bra det gick när jag burkade.



Mångsidighetens maskin

Text: Ann-Sofie Dahl
Foto: Fredrik Björkvist



När jag skulle bestämma mej för vilken skoter jag skulle köpa för två år sen blev valet ganska enkelt när Björn förklarade fördelarna med en liten smidig 550. En Polaris Shift 550 ska vara en billig, lättkörd och mångsidig maskin. Jag kunde ju förstås inte veta detta förrän jag provat själv, men jag fick helt enkelt lita på Björn.

Billig är den, lättkörd det är den verkligen och man tar sig fram precis överallt. Det hänger bara på hur mycket man vågar pröva och man får köra fast och ramla av det är så man lär sej att köra. En fördel när man kör fast är ju att ha någon/några med sig som har både tips

på hur man ska göra för att ta sej loss och muskler, ibland går det inte bara med teknik.

Lofsdalen

En helg här i vintras följde jag med till Lofsdalen med några vänner. Det blev både ledkörning, klättring och lössnörkörning. Mångsidig körning är den roligaste. Att bara sitta och åka på leden är ju inte så kul i längden, även fast lederna i Lofsdalen är många och långa och man lätt tar sej upp på fjällen och den vackra utsikten, så är körningen utanför leden (på tillåtna ställen) roligast. Eftersom det sitter gripperskidor på fungerar Shiften bra både på och vid sidan av leden. I vissa situationer hade man kanske önskat sig mer effekt, men man klarar sig förvånansvärt bra med det som finns att tillgå i 550-motorn. Att man ändå tar sig fram så bra beror nog på den halvlånga 136-tums mattan som tillsammans med att den växlar mjukt gör att man håller sig flytande i pudersnön. Men som sagt ibland krävs det lite fart.

Några fastkörningar blev det så klart

när vi körde upp för den långa backen med meterdjup snö men det berodde nog mer på chauffören än skotern. Efter ett tag och ca 10 fastsättningar så lärde jag mej att använda tummen mer än att titta på träden som jag INTE skulle köra in i. Då gick det lite bättre.

Skotercross

Jag har även kört på bana med skotern. Då jag bor ganska nära Mora Motorklubbs crossbana och initiativtagaren Henrik Mases hållit den igång även vintertid så har det funnits tillfällen att åka dit och prova på nybörjarkvällar och tjejkvällar. Maskinen håller även för detta, just att den är så lätt gör den enkel att manövrera genom banan. Den kanske inte är den optimala skotern att köra på bana med eftersom den är mellanlång så en kort shift är nog att rekommendera just för cross körning. Men kul är det faktiskt jättekul!

Styling

Det finns en uppsjö av tillbehör man kan "hotta upp" sin maskin med. En Shift

550 kommer utan extra utrustning, inga dekaleringar på huven och den är svart i botten så chansen finns att sätta sin egna prägel på den. Det kanske inte känns så enkelt att själv designa klistermärken och få dom på plats, men letar man lite så finns det många firmor och privatpersoner som håller på med just detta. Själv har jag stylat min skoter med burkrem och handtagsskydd. Inte så mycket men det kanske bara är det lilla som gör pricken över i:et. Under motorhuven på pipan har jag monterat en låda för matuppvärmning. Mycket praktiskt när man är ute i skogen och åker en hel dag och inte vill stanna i flera timmar för att göra upp eld, grilla korv och missa dom bästa timmarna på dygnet.

Sammanfattningsvis kan jag säga att jag är mycket nöjd med min maskin och den passar utmärkt till en "nybörjare", den passar alla i och för sig, men om man är ny i skotervärlden så klarar man sej bäst med en Shift 550 och kan med lätthet lära sej hantera maskinen. Det låga priset i jämförelse med andra maskiner är givetvis också en stor fördel. ★

Team Oktan Powerboots Original

Tackar alla sina samarbetspartners för allt stöd under säsongen 2011/2012

Marcus Ogemar

#68

Pontus Engström

#100



OKTAN

BRÖNÄRTÅGEN 19B TORTELIA
062-885 50 • info@oktanab.se
ÖPPETTIDER VARMCAR 8-18, LÖRMCCAR 10-14

SUZUKI

LYNX

ARCTIC CAT

CAN-AM

www.oktanab.se

SVERIGES MEST SÅLDA SKOTERPULKA!

BRÄNNAPULKAN FINNS SOM STANDARD, COMFORT OCH ROYAL



BRÄNNAPULKAN ROYAL AIR:

Vi introducerar vi nya Brännapulken Royal Air. Den första skoterpulkan på marknaden med **LUFFTÄDRING!** En luftcirkel från Finland i kombination med ett dämpare ombeslutar att ni får en mjuk och behaglig färd.

BRÄNNAPULKAN "FLEX"-SYSTEM:

Brännapulken "Flex" är en helt ny serie skoterpulka. Samma underdel kan med ett enkelt handgrepp vridas om mellan en extra nyrlig packpulka, en flex-kärl och en hundtransport pulka. De olika överdelarna kan köpas separat. En kraftig lårmekanik som enkelt kan öppnas möjliggör att man efter behov kan byta överdelen.

ÅTERFÖRSÄLJARE:

Arvidsjaur
Boden
Borlänge
Frölvi
Gällivare
Huddikvall
Idre
Jämsbo
Kälvi

Nya maskin
Tords Motorservice
Haralds Båtar
Hans Eriksson AB
Yamaha hallen
XYZ
Ski-doo & Lynx hallen
Böhlin
Kälvi Maskin

Krokens
Laisvall
Leksand
Lindvall
Luleå
Lycksele
Mall
Mattmar
Mora
Offerdal

Speedshop
Br Sundströms
Abris sjö o snö
Satoil
Kälvi Maskin
Auto bil
Mall skogstjänst
Ytterrocke Produktion
Görans Motor
Bjergsons bensin

Piteå
Sollefteå
Sorsele
Storuman
Strömsund
Strömsund
Sundsvall
Sveg
Umeå
Årele
Åreleby

Bil-Laget i Piteå AB
Service center
Jämsbo
Oreqvist Motor
Olanders Vulk
PN Motor
KS Husvagnar & skoter
Ljungbergs Motor
Franssons Automotek
Årele vult
NIAN AB

Se hela sortimentet:

WWW.BRÄNNAPULKAN.NU

Snöskoterboggin

Snöskoterns bakfjädring, ett enkelt system med många uppgifter.

Text. Affe "Klara-Bella" Sundström

I 40 år har samtliga snöskotrar med någon form av prestanda ett bakre fjädringssystem som kallas för glidboggi.

Namnet syftar på den glidplast som ersätter de flesta av de hjul som föregångaren den så kallade hjulboggin hade. Drivbandets metallclips glider i första hand på boggins plastskenor (plasten har det svensk-engelska nam-

boggi alls kunde fungera, förklaringen till det går med all säkerhet att finna i den fantastiskt låga motoreffekt som de äldre skotrarna hade. Vi ska titta lite på hur en glidboggi förenklat arbetar och hur kan det vara så stor skillnad på en snöskoters uppförande om man byter ut eller bygger om bakfjädringen.

De varierande egenskaperna hos olika snöskotrars chassin har sin grund

kontrollera fordonet under färd och hur det reagerar på gaspådrag samt bromsning, då har man en mängd önskvärda egenskaper och mellan dessa får man som alltid kompromissa.

Utöver detta ska skoterns bakre fjädring ha en geometri som håller mattans spänning så konstant som möjligt under fjädringsrörelsen vilket är en svåruppnådd egenskap som ofta glöms bort när boggisystem byggs om. Även originalskotrar har ibland måttlig framgång när det gäller att behålla mattans sträckning under hela fjädringsrörelsen. Det

man har tänkt göra konstruktionsförändringar hos en snöskoters bakfjädring.

Grunden till boggisystemen är vad vi på svenska kallar den främre vaggan som är lagrad dels i snöskotern och sedan i den främre eller mittre delen av boggiskenorna. Detta är den arm som överför all framdrivande kraft till snöskotern under acceleration och därför kan man med fog kalla den för boggins huvudkomponent. Främre vaggan samt skenorna och vändhjulerna är att jämföra med bakhjul samt svingen hos en motorcykel, främre vaggan är svingen och



net "slides", med svenskt uttal, med andra ord "Slaaajds") vilket ger en betydligt mer lätt driven snöskoter jämfört med de äldre maskinerna som enbart hade hjul.

Ett mindre antal boggihjul finns fortfarande kvar men dessa har bara till uppgift att ge slidsplasten ett lättare jobb, huvudarbetet görs av slidsen.

Nu är det inte den enda fördelen med glidboggi om någon trodde det, tvärtom kan man faktiskt se det som en liten förbättring jämfört med de övriga tekniska finesserna. När man sätter sig in i hur ett modernt boggisystem arbetar kan det faktiskt vara svårt att förstå hur en hjul-

i de olika behov som maskinerna har på sin fjädring när de brukas och bakfjädringen är en viktig del i detta.

Hög komfort under färd

Alla fordons fjädringssystem har som huvuduppgift att frångöra dessa från markens ojämnheter under färd och det gäller givetvis även för skoterns bakfjädring. Förenklat kan man säga att fjädringsvägen samt komponentval och kalibrering av stötdämpare/fjädrar avgör hur hög komfort man uppnår vid jämn fart över ojämn mark.

Det blir genast mer komplicerat när man dessutom ser till hur väl man kan

vanligaste är att mattan blir allt för slak under hopfjädring men det förekommer även att mattan blir mera sträckt när boggin fjädrar ihop.

Boggins förmåga att sträcka eller släppa på mattan under fjädringsrörelsen avgör hur pass hårt spänd mattan ska vara i viloläget då en matta alltid ska vara bra spänd men inte så hårt att den binder fjädringen i något läge. Frånsett reglering av mattspänning, att ge mattan något att glida på samt generera den komfort som fjädring gör har en glidboggi flera funktioner.

En mängd samverkande faktorer finns som man måste förstå funktionen av om

resten av boggin är en märkligt långt "bakhjul". Stötdämparen i den främre delen bär upp skoterns vikt med sin fjäder och dämpar de rörelser som sker vid färd samt acceleration och bromsning. Man kan säga att detta är snöskoterns centrala fjäderben som framförallt styr skidtrycket.

Boggins bakfjädring kallas ofta för "bakre saxen" och den har till uppgift att bära förarens vikt och begränsa bakdelens maximala rörelser.

Den okopplade varianten gör faktiskt inte mycket mer än så, och man kan kalla stötdämparen samt dess fjädrar för förarens samt lastens fjädring. När driv-

mattan via drivaxeln dras framåt kommer boggiskenorna också att sträva dit och momentkraften överförs då till främre vaggan som i första skedet vill fjädra ut fullt på grund av vaggans vinkel.

Här är huvudfunktionen i det som kallas viktöverföring under acceleration, den främre vaggan fjädrar ut fullt till dess begränsningsrem/stag stoppar den. Skotern kommer då att fortsätta att överföra vikt till skenorna men nu är det den bakre saxen med dess fjädrar som får stå emot kraften. Även mattans vinkel från vändhjul till tunnelns första övre löphjul samt den vidare mattvinkeln mot drivhjul spelar en del roll för hur hård belastning som den bakre delen får stå emot under gaspådrag.

Man kan förklara det som att mattan försöker få så rak linje som möjligt mellan vändhjulet till drivaxeln och att både ett högt övre löphjul samt låg drivaxel vill komprimera bakdelen mer under pådrag. Egenskapen att den främre vaggan fjädrar ut fullt när man ger gas är på många sätt helt nödvändig för att man ska kunna manövrera sin maskin.

Dels ger detta ett fantastiskt fäste för drivbandet då skoterns vikt läggs där mattan först möter snön. Man kan tack vare denna funktion lätta på skidtrycket med gastummen på det sätt som man gör när man kör skoter, en del av detta fordonets identitet.

Problem uppkommer när styrförmågan blir för dålig eller att skidorna helt lämnar marken när föraren inte önskar det, då är snöskotern svår att bemästra.

Man kan minska den främre vaggans vinkel under acceleration genom att korta begränsningsremmen. Det ger en mindre vinkel på den främre vaggan och minskar på boggins främre höjd under pådrag. Man får dessutom kortare fjädringsväg fram och till slut ingen utfjädring alls men skidtrycket vid jämn fart är lika som förut tills man kortar remmen så mycket att höjden på skotern minskar i viloläget.

Nu hjälper det inte enbart med att begränsa den främre vaggan om snöskoterns bakre del inte kan hålla emot när vikten fördelas bakåt. Det kan man lösa med kraftigare fjädrar, mera förspänning samt högre lågfartsdämpning men det kommer då att ge en mindre komfortabel åkning i jämn fart.

Detta är alltså inte rätt väg att gå för maskiner med lång fjädringsväg som behöver hög komfort.

Den kopplade boggin, en banbrytande konstruktion med vissa begränsningar

En lösning på problemet med för kraftig viktfordelning är att koppla ihop den bakre vaggan med den främre och då låta dessa jobba ihop med parallelogram principen. Då kan inte den bakre saxen (som nu blir delvis stelopererad likt en svingarm) komprimeras om inte den främre svingen också gör det. Detta minskar risken för oönskade skidres utan att man behöver styva upp den bakre saxen, den kan faktiskt behöva en mjukare set-up hos en fullkopplad bog-

gi. Den stora fördelen med ett boggisystem som jobbar parallellt med marken är att boggiskenornas bakre del inte tvingas möta guppen med allt för stor vinkel i jämn fart då man även kopplar ihop denna rörelse. Hos en okopplad boggi kan den främre vaggan fjädra ihop fullt när den träffar ett gupp vilket gör att skenorna sedan möter guppet med mycket kraftig vinkel när bakändan ska över det.

Snöskotern kan då kasta upp bakändan med en kraftig smäll och detta fenomen kallas ofta för "kick back".

Problemet blir stort om fjädringsvägen är lång och detta var ett av de skäl som höll tillbaka utvecklingen då det gällde ökad fjädringsväg. Tillsammans med viktöverskjutningsökningen som en större vinkel hos den främre vaggan gav när man höjde denna för att öka slaget var detta svårslöst, en snöskoter verkade inte vilja fungera med långslagig fjädring.

Länge begränsades boggifjädringen av detta och man följde inte utvecklingen hos motorcrossmaskiner som för varje år fick längre slaglängd. När den fullkopplade fjädringen kom var det därför en revolution för ledåkarna, nu kunde man dubbla slaget utan att de tidigare nackdelarna tog över.

Då boggin rör sig samtidigt i främre samt bakre delen elimineras alla svårösta fenomen och man kan ha extremt lång fjädringsväg utan att helt tappa kontrollen över fordonet. De främre samt bakre stötdämparna/fjädrarna rör sig mycket lite individuellt vilket medför att de var för sig fick en mjukare kalibrering och

åkkomforten på hårda spår förbättrades radikalt. Men helt utan nackdelar är inte denna konstruktion.

När hela skenan rör sig enbart i horisontalplanet kan man inte längre föra över lika mycket av vikten med hjälp av gasen. Detta medför givetvis att man får sämre fäste under acceleration samt bromsning och ger dessutom en betydligt tyngre känsla hos snöskotern.

Man har fantastiskt bra styrning och grym komfort med en fullkopplad boggi med korrekt kalibrering men en klumpigare maskin som inte alls har samma drivkraft och betydligt sämre lössnöegenskaper samt minskad kördynamik.

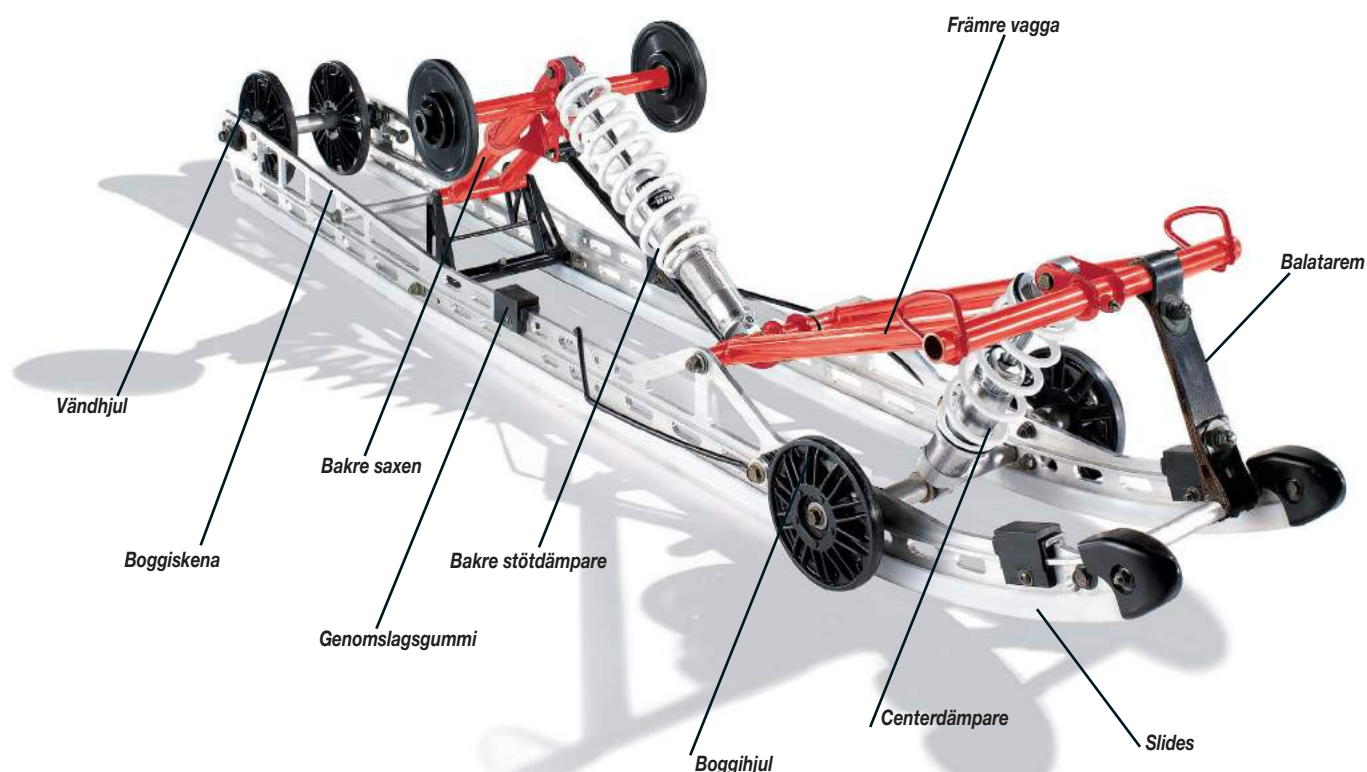
Den delvis kopplade boggin, en kompromiss som fulländar föregångaren.

Kombinationen av den fullkopplade boggin och den okopplade är ganska självklar, faktum är att ytterst få konstruktioner har byggts som är helt kopplade, det har alltid funnits en del individuell rörelse mellan den främre och den bakre delen.

Gör man själva kopplingsgraden ställbar kan man justera in hur stor del viktöverskjutning och fram till bak koppling som är önskvärd för snöskotern.

Man kan då behålla stora delar av den fulla kopplingens fördelar men erhålla det fäste samt rörlighet som man önskar under pådrag eller retardation.

I princip alla moderna snöskotrar har en delvis sammankopplad boggi där man skiljer på bakåt till framåt koppling samt tvärtom.



Ena vägen kontrolleras vinkeln på skenorna vid jämn fart och hjälper vaggan med ytterligare fjäderkraft och andra vägen begränsas hopfjädringen under fartökning samt när bakdelen komprimeras efter exempelvis en landning. Nu kan man alltså bygga ledskotrar med delvis kopplade fjädringssystem som fungerar väl för all typ av körning på hårda spår.

Med rätt placering av de olika delarna kan man bygga allt från instegsmaskiner till tunga bredbandsdragare med denna typ av boggi. Är snöskotern byggd för stor last samt hög dragförmåga placeras den bakre saxen långt bak och om man avser att enbart föraren ska färdas med fordonet sätts saxen närmare svingarmen. Begränsningarna hos ledorienterade bakfjädringar framkommer (framförallt för de korta smalbandarna) när man lämnar leden och försöker bemästra ospårad terräng.

Föga förvånade behöver man ytterligare en annan typ av bakfjädring om man vill optimera skotern för körning i riktigt djup snö.

Djupsnøboggin, mindre slaglängd och mera mattlängd

Ett annat problem med att öka slaglängden hos en snöskoters bakfjädring är att mattvinkeln mellan marken och drivaxeln

ökar, detta kan markant försämma lössnöegenskaperna. De maskiner som byggs för uteslutande djupsnö har därför inte lika lång fjädringsväg i den främre vaggan som då minskar den så kallade attackvinkeln samt dessutom ger mindre behov för hård kopplad bakre sax. Detta eftersom den främre vaggan från början har en liten vinkel och kort slag blir inte viktfordelningen extrem vid gaspådrag trots mjuk fjädringskallirering.

Men faktiskt så önskar man hos dessa skotrar en relativt hög grad av skidlyft när man ger gas vilket ytterligare minskar behovet av koppling, de kan vara delvis kopplade men inte i samma grad som en ledmaskin.

En lössnøboggi påminner därför en del om äldre maskiners lösningar med den skillnaden att skenorna är så långa att vändhjulene rör sig fantastiskt mycket mellan ändlägena.

Köregenskaperna hos dessa skotrar skiljer sig därför markant mot många andra och de har dessutom den bakre saxen placerad mycket långt fram då det är frågan om förlängda enmansskotrar och inte lastdragare som de äldre långbandarna var. Så trots sin mattlängd som ger enorm bärkraft vid sidan om leden är dessa rent olämpliga att bogsera tung last med då boggisystemet helt enkelt inte är byggd för den uppgiften.

Ofta har denna snöskotertyp dessutom en lågt placerad drivaxel som ger en mycket flack attackvinkel från matta till början av boggiskenorna. För extrem klättring kan det bli för mycket av det goda om skidorna aldrig vill ta i snön och då kan man kalibrera in nivån på skidlyftet med koppling i baksaxen precis som för en ledskotter. Man ska dock komma ihåg att dessa boggisystem är byggda för snö och för att enbart frakta föraren, man kan bruka de även för andra uppgifter men då måste man vara medveten om dess begränsningar.

Man kan inte justera bort lössnömåskinens egenskaper så vill man att snöskotern ska dra tungt på hårda spår bör man välja en annan typ av maskin. Jag föredrar dock lössnömåskin i alla lägen, livet är för kort för att man enbart ska åka på led med sin skoter.

Kort om kalibreringar Begränsningsremmen

Kallas också för "balataremmen" och ställer skidtrycket under acceleration. Kortare rem ökar skidtrycket, längre minskar det.

Främre boggidämparen

Snöskoterns centraldämpare. Ökad förspänning av fjädern ger mindre skidtryck i jämn fart samt under bromsning, mins-

kad ger tvärtom. Ökad returdämpning kan till viss del öka skidtrycket en kort stund under acceleration.

Bakre saxen

Förarens fjädring. Förspänning ställs i första hand in för förarens vikt plus eventuell last. Ökad förspänning eller styvare fjädrar minskar på viktförskjutning under acceleration samt ger en fastare åk-komfort. Samma sak för ökad kompressionsdämpning.

Kopplingen från den främre vaggan till saxen (främre kopplingsblocken) avgör skenornas vinkel när man träffar ett gupp, ökad koppling av denna ger styvare fjädring i vaggan samt minskad "kick-back". Kopplingen från saxen till den främre vaggan (bakre kopplingsblocken) avgör viktfordelningen under acceleration samt ökar bakfjädringens styvhet. ✨



En räddare i nöden

När det inte finns något annat alternativ än att gå.

Av: Stefan Sund



Om man har kört skoter en hel dag i ospårad terräng kan man ibland vara åtskilliga mil från närmaste väg och tänk er då att pulsa tillbaka hela den sträckan. Detta lilla projekt skulle ta sin tid även om det vore en asfalterad väg. Oftast finns det kanske en närmare väg men där finns det kanske inget skoterspår att gå i, vilket är lika med omöjligt om man inte har snöskor eller skidor på sig.

Tack vare ett par snöskor kan nu ospårad terräng helt plötsligt bli möjlig att gå igenom trots en ansevärd mängd med snö. Ett par snöskor och en GPS kan med andra ord vara en räddare i nöden om olyckan skulle vara framme och man blir stående ensam med skotern.

Andra användningsområden för snöskorna skulle även kunna vara både för jakt och skogsarbete. Då snöskorna vi

testat både var lätta och enkla att fästa på till exempel rygsäcken finns det egentligen inget som hindrar att man tar dom med sig på turen. Har man plats och ofta åker ensam på längre turer bör man nog fundera på om inte ett par snöskor vore lämpligt att införskaffa.

TSL 325 Escape

Skon vi testat kommer från TSL Sport Equipment som är ett franskt varumärke. Snöskon är mångsidig, lätt och har ett bra grepp. Skon ger bra bärighet i snön och är lätt att gå i, och har ett system som ger extra bra grepp med sina dubbar. Tack vare bindningen sitter Escape stabilt och spänns med hjälp av pumpspänne. Bindningarna kan justeras från storlek 35-48 med hjälp av ett justerbart hälparti. Bindningen går också att koppla lös i bakkant för full flexibilitet och en hälupphöjare finns för att underlätta vid stigningar.

Rekommenderat pris är cirka 1.500 kronor och den finns i mängder av färger att välja på. För mer information titta in på www.klingheim.se ✨



Isigt underlag är inte heller något problem för snöskon.



Hälupphöjare är till för att underlätta vid stigningar.



Escape sitter stabilt och spänns med hjälp av pumpspännet.

Fakta:
TSL 325 Escape
Skostorlek: 35-47
Vikt (Användare): 50-120kg
Mått: 59 x 22 cm
Vikt: 895 g/snösko



post@ruco.se
www.ruco.se

RUO
SCANDINAVIA

EN VÄN ATT LITA PÅ

Max PRO XS

Skoter-bogser-lina

Isrivare

Castrol **NOK** **PowerUp**

TOOLS **Autoexperien**

Laitis
BIL & INDUSTRI



Köp eller sälj aldrig ett fordon utan ett köpekontrakt!

För att underlätta för dig som säljare eller köpare har Konsumentverket tagit fram nya köpekontrakt. Förutom för personbil som funnits tidigare, finns nu också köpekontrakt för mc, moped, husvagn, husbil, snöskoter, vattenskoter och båt. Vid ett privatköp har du inte samma skydd som när du handlar i en butik. Det är vad som står i köpekontraktet som gäller. Ett skriftligt kontrakt är att föredra, där du har alla villkor sammanfattade. Skulle köpare och säljare bli ense, utan att ha ett skriftligt kontrakt, är en mundtlig överenskommelse svår att bevisa. Med ett köpekontrakt blir det också lättare att kontrollera exempelvis vilken utrustning som ingår, vilka fel som säljaren åtagit sig att åtgärda samt hur länge befintliga garantier gäller. Läs mer på: <https://www.konsumentverket.se/kopa/Privatkop-och-kopekontrakt/> WT.ac=PrivatK% c9% b6p+och+K% c3% b6pekontrakt



BOSS Seats

Det här är den nya PRO SERIES-dynan från Boss som passar till Arctic Cat ProClimb/ProCross. Dynan har ett grundpris på 668 dollar i staterna, så man får räkna med lite mer här hemma. Det kommer dessutom finnas en snygg Bret Rassmussen-dyna med lite speciella egenskaper. För mer information om dynorna gå in på www.bossseats.com



SnowRider Weekend 2012

Årets andra träff går av stapeln 22-25 mars i Sälen och precis som tidigare håller vi till hos Skotercenter.

Helgspecial torsdag till söndag inklusive:

Två 2-rätters hotellmiddag (fre, lö, sön), tre frukost (fre, lö, sön), slutstäd, inne och tillgång till bastu.

Helgspecial fredag till söndag inklusive:

En 2-rätters hotellmiddag (fre), två frukost (fre, sön), slutstäd, inne och tillgång till bastu.

Anmälan sker på www.skotercenter.se

Pris per person	to-sö	fr-sö
Helgspecial	2235,-	1490,-
Enkelrum	2050,-	1350,-
Dubbelrum	1810,-	1190,-
Frydbedsrum	1600,-	1030,-

(Vi vill lägga till en extra 2-rätters middag blir det 250,- till.)



Skanna QR taggen för att se filmen från förra SnowRider weekend träffen (9-12 februari 2012)



Smarta LED-lampor

Nu släpper Vislon X smarta LED-lampor med den helt nya Prime Drive tekniken! Med Prime Drive tekniken tar Vislon X LED-lamporna flera steg framåt. Prime Drive ger LED-lamporna en räckvidd och bredd på ljusbilden så att de kan konkurrera med Xenon-lampor på allvar. Prime Drive innehåller två viktiga komponenter, (ETM) Electronic Thermal Management sitter integrerat i lampan för att bland annat övervaka värmeutvecklingen på dioderna, bibehålla intensiteten i dioden, undvika missfärgningar och förkortad livslängd. Om värmeutvecklingen når kritiska nivåer kopplar ETM in en annan komponent kallad (PWM) Puls Width Modulation. Puls Width Modulation pulsar LED-lamporna snabbare än ögat kan uppfatta och halverar därmed diodens värmeutveckling utan att tappa sina egenskaper som Lux, ljusfärg och styrka. Prime Drive lamporna finns i flera olika versioner och utföranden från 500 ända upp till 22.980 lumen. För mer information gå in på www.rinde.se

Nya skruvdragare

Industriverktyg IDG-Tools AB lanserar en ny serie batterimaskiner för den professionella användaren. Med IDG-Tools nya 14.4 V serie erhålls väsentligt högre prestanda än vad 10.8 V maskiner kan erbjuda. Maskinerna har ytterligare, vikt, smidighet i stort identiska med 10.8 V maskiner av andra fabrikat och har laddningssladdskator, integrerat LED-ljus, Li-Ion batterier med 1 tim laddningstid, 80 % laddas inom 20 min. Med varje maskin levereras 2 stycken 1.5 Ah Li-Ion batterier, laddare och hård förvaringsväska. Rekommenderat elpris för maskinerna är mellan 1.395-1.995 kronor. Kontakta Industriverktyg IDG-Tools AB för mer information. www.industriverktyg.se



LAVINPROGNOSER FÖR HELA FJÄLLKEDJAN I VINTER

Inom kort kommer lavinprognoser för hela den svenska fjällkedjan att kunna presenteras, från Thetterskaret i norr till Sälen i söder. Riserna – och behovet av lavinkunskaper – ökar i takt med att intresset för flygfärd och snöskoteråkning i offroad- och skidåkning växer. – De nya lavinprognoserna innebär att alla som rör sig utanför de alpina skidåkningsområdena kommer att kunna väga in aktuell lavinfärd samt hur risken utvecklas för de kommande dagarna inför planeringen av turen. Detta är en mycket viktig utveckling av svenskt fjällsäkerhetsarbete, säger Per-Olov Wikberg, samordnare på Fjällsäkerhetsrådet. Lavinprognoserna kommer att publiceras på Fjällsäkerhetsrådets webbplats varje torsdag, med start den 9 februari. Prognoserna ger en god indikation på lavinfärd under de närmaste dagarna, och blir ett viktigt komplement till eget god omdöme samt kunskaper om hur man bör bete sig när man färdas inom lavinfärdig terräng. Lavinprognosarbetet bygger på djupgående samarbeten med motsvarande norska och kanadensiska lavinprognosprogram. Systemet piloterades i vissa svenska fjällområden förra säsongen och introduceras i hela fjällkedjan den här vintern. Till grund för prognoserna ligger bland annat detaljerade väderdata från SMHI tillsammans med information från ett omfattande nätverk av observatörer och lavintekniker i fjällen. De senaste 10 åren har minst 24 svenska medborgare omkommit i lavinrelaterade olyckor. Merparten av dem har förolyckats utomlands. I hela världen har under samma period över 1 600 personer omkommit. – Vi räknar med dubbel nytta av lavinprognoserna, förutom att fjällens besökare får ett bra underlag för att planera sina turer och undvika riskabla områden tror vi också att de generella kunskaperna ökar kring hur man bör bete sig när det råder lavinfärd, säger Per-Olov Wikberg.



IMPACT
REK-20

SNOGOOSE
REK 1289:-

MUSTANG
REK. 799:-

The polar **Authentic** brand

dest@nyc.rr.com

WWW.FUCO.SG



POLARIS®

Det du behöver... - Vi har det!

POLARIS
RESERVDELAR
RING 0297-42100



**SNÖSKOTER
ATV
RANGER CENTER**



Ockelbo
GUMMI
SERVICE



**Butiken öppen: Vardagar 7.00-17.00
Torsdagar 7.00-19.00 ända fram till påsk!**

Byvägen 47, Ockelbo Tel: 0297-42100



Funktion & styling!

Vissa prylar är inte bara funktionella, de är också snygga. Vi har laddat lagret med dom rätta produkterna.



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



www.STENMARKSMASKIN.se Tfn 0954-10 666

FOGELSTA



Den ultimata skotertransporten!

036-18 19 50
www.bjornlyan.se

Björnlyan

Kvalitetstillverkade släpvagnar

Vårkampanj på Släpvagnar

Pris: Ls 1300 1,9 x 3,95

Skruvöpp, polyten på baklenn
(ordpris 37 500:-) **33 000:-**

Med kåpa
(ordpris 61 500:-) **56 000:-**

Vit el svart lackad kåpa tillkommer 2000:-

Unik konstruktion.
Finns i massor av andra storlekar.
Även den lite enklare LV serien.
Hör av dig för info. 0920-25 49 40

Öppettider: Mån-Tu 8.00 - 17.00 Fre. 8.00-16.00 Lunch 11-12.00
Larssonsläp & Husvagnar www.larssonslap.se



Majava, finskbyggda vagnar med högklassiga komponenter.



Nyheter 2012



8540-1 Vagnen för de större transporterna.

Hoppa på tåget du med, vi söker nya handlare i hela Sverige.
Majava trailers, 725 96 Västerås info@majavatrailers.se

Big River Camp

Välkommen till Storåns Turistservice

2-storva campingar med stugor och husvagnsplatser

Vi ordnar events, konferenser och del tillä extra när del gäller mat och naturupplevelser

www.bigrivercamp.se

Skoter • Fiske • Hundspann m.m..

Snöskoter - ATV

ARCTIC CAT

Speedshop

Reservdelar
Service • Kläder
Tillbehör • Hjälmor

Krokom 0640-618 00
www.speedshopkrokom.se

"Din prylbutik på nätet"

swestuff.se

motor & fritid
Lunäsdalen

YAMAHA

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

SALAB

YAMAHA

• Försäljning
• Reservdelar
• Service

SCOTT
Hälsarsborg
Kärlin
SP

www.salab.nu
Sveg • 0680-718330

POLARIS

Åsarna Skoterservice

• Servar och reparerar alla märken
• Tillbehör
• Reservdelar

Snöskoter & Fyrhjulingar
Släpvagnar Snöslungor

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



Hur svårt kan det vara?

Av: Anna-Carin Pettersson

Verkligheten började flåsa mig i nacken när jag åkte upp till Älvsbyn strax efter jul för att kolla på SM i backe. Jag skulle också träna för första gången på mitt nya inköp, en Skidoo RS 2010. Känslan när jag satt där och skulle åka ut på Tok-Lasses bana var rätt mäktig. "Nu börjar det" tänkte jag, äventyret och säsongen med stort S. Träningen gick bra och det kändes rätt motigt att sätta sig i bilen och köra 55 långa ensamma mil hem till Sundsvall. Men nåt jag lärt mig redan nu är att det blir många mil i bil om man ska ägna sig åt skotercross. Numer räknar jag avstånd upp till 20 mil som "nästgårds".

The real deal

Sakta men säkert smög sig säsongspremiären närmre och jag hann med att åka till Östersund över nyår för att träna på Gräfsåsen. Det var de tillfällena jag kunde köra innan dagen D kom och pang! sa det och säsongen sparkade

igång med Arctic Cat Cup. Känslan när jag hade kört träningsvarven på lördagsmorgonen var fantastisk. Nu var jag här. Tre år tog det från att första tanken formades i huvudet tills det blev färskpresad verklighet.

Jag stod inte bredvid banan och frös längre, utan jag skulle svettigt kriga därute med de andra. Apropå tävlingsnerv så kände jag att det var en isklump under höger fot under de tre träningsvarven på lördagsmorgon "Jäkla klump!" hann jag tänka några gånger tills jag kom tillbaka till depån och såg att "isklumpen" inte alls var en isklump, utan det var mitt tanklock, whoops! Så kan det gå när man är rookie och rejält nervös!

Hur gick det då?

Första heatet körde jag verkligen som ett stelopererat hjon och blev riktigt förbannad på mig själv. "Komma hit och skämma ut mig" tänkte jag. Andra heatet

hade jag taggat till och det gick bättre, slutade sju av nio. På söndagen var det semi och då blev placeringen densamma och jag gick vidare till final. Där gick jag bet, för de tio varven (eller nio som jag hann köra) var inte nådiga mot min ömma och ovana skoterkropp! Även fast jag tyckte att jag gjorde en bra försäsongsträning så räckte det inte långt när man skulle ha med sig en 200-kilos maskin på banan. Så jag slutade på plats sexton av arton startande, men var ändå nöjd med att ha tagit mig till final.

Fortsättningen

Vi här i södra norrlands kustland har inte haft möjlighet att träna på hemmaplan denna säsong, så fredagsmyset består numer av att packa väskan, slänga upp skotern på vagnen och dra dit snö finnes. Jag har svurit åt den bedrövlige vintern vi har och i övrigt har det även blivit många svordomar åt annat också. Till exempel när jag gick ut i garaget med

soligt humör och förhoppning om att för en gångs skull fixa en sak själv, lite senare stampade jag ut därifrån och svor som självaste kapten Haddock, besegrad och mästrad av skruvar, bultar och muttrar som inte ville lossna. Det är så mycket mer än adrenalinet på tävlingar, allt fix innan, under och efter är sånt man inte ser som åskådare men rätt snart blir varse om. När man väl sitter där på skotern så är det värt det. Allt slit och släp och jävelskap. Varenda sekund. For the love of the game som man säger.

Målsättningen är att utvecklas för varje träning. Köra bättre, fortare, hoppa högre, längre. Men främst få timmar på skotern, skaffa så kallad "åk-kondition" och känna att man får en känsla och en rytm i åkningen. Drömmen är att en dag hoppa som de stora pojkarna, en dag.

Tills dess fortsätter jag att hungrigt undersöka "hur svårt kan det vara?" åt er skotercross-wannabies. ✨

// Eder rookie A-C



Denna vinter har det blivit många mil med bilen för att kunna träna på snö.



Leopard-goggles

Bias Mary Jane är en tjejgoggle från SPY med sfärisk lins, trippelfoam och scoopventilation. De kommer till butik i höst pris cirka 1.500 kronor. Finns med Guld spegellins eller Röd spectralins.

Cylindrar och statorer



Vi lagerför till flera märken och typer:
Ny cylinder/stator i ersättning
för din gamla defekta.

Numera alla Cylindrar
Kostnadspris 2900,-

Knappen Motorservice Filtal
www.knappen-motorservice.se

WESSLANS RUBB & STUBB

CAMP WESSLANS HIGHMARK & SAFETY

**PÅ UT MAX AV DIN MASKIN
PÅ ETT SÄKERT SÄTT**

Kombinera en grundlig
säkerhetsutbildning med
teori, praktik och grym
körning med guider i fjäll-
miljö. Kolla lediga platser
och datum på hemsidan.

«Skoterutbildning» «Fjällmiljöutbildning» «Körutbildning» och «Skoterutrustning»

www.wesslans.se

REKO Trailer EXPLORER



www.midtrailer.se

MidTrailer AB

VÄLKOMMEN TILL ÅKERSJÖN

och skoter dagar i fjällen

*Vi har
satsat på
skoter och
80-talet*

Hos oss finns alla möjligheter
till fantastiska skoterupplevelser.
Hotell Fjällgården bjuder in
till härliga måltider, pub, relax-
avdelning, och trevligt boende.
Vandrarhemmet Strandpavil-
jongen och nyet Åkersjöstrand
Camping finns för er som vill
bo bra men sköta er själva.
Självklart kan ni äta skoter
direkt från alla boenden.

Åkersjöstrand Camping STRANDPAVILJONGEN Fjällgården ÅKERSJÖN

FÖR MER INFORMATION RING 0645-420 35
ELLER BESÖK akersjon.com

STÖRSTA UTBUDET HOS OSS! NYTT & BEG!

NYHET! Webshop!
Kläder & Tillbehör

Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB

www.kalixmaskiner.se

Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66

LULEÅ SKOTERDEMONTERING

• Nya & beg. skoterdelar till alla märken
• Original reservdelar till hela Kawasaki program.
• Servar och reparerar alla fyrhjulingsmärken på marknaden

www.luleaskoterdem.se

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

XYZ Maskin & Trädgård

www.xyzmaskin.se

Tel. 0650-54 34 34

POLARIS



BAT & TRAILER

www.batochtrailer.se

08-711 26 35

www.batochtrailer.se

FROST
Pris 46500kr
F: 370x185cm
L: 934kg



Kälkar & pulkor

Tänker man till lite extra så kan man med lätthet göra skoterturen betydligt behagligare för passagerarna. Visst kan det vara mysigt att tränga ihop sig på dynan, men allting har en gräns där mysigt blir trångt. Att investera i en riktig skoterkälke är därför någonting som du ska prioritera lite extra och se som en direkt nödvändighet istället för en onödig kostnad. Här har du några trevliga kälkar som branschen har att erbjuda dig.

Plast & Pulka AB Bamsepulka



Bamsepulkan Cruiser

Färger: Vit kaross, kapell i svart, marinblått eller rött
Storlekar: Total längd 2500mm (pulkinsatsen 1960mm) totalbredd 1280mm (sittbredd 910mm)
Kvalitetspulka med kälke för dig som åker mycket skoterled, oslagbar åkkomfort och rejält lastutrymme. Pimpellucka, konstläderdynor, reflexdekal, takräcke och ställbar draghöjd.
Pris: 27900:-



Bamse Tuffingen

Färger: kaross ;Vit, röd färger kapell; svart, marinblå, röd
Storlekar: karossstorlek: längd 2200mm, bredd 1040mm, höjd 1460mm. En pulka för dig som söker det lilla extra och sätter passagerarnas säkerhet och komfort först, Stor panoramaruta fram, tjocka konstläderdynor, stort bagageutrymme, kälke med mycket hög åkkomfort,
Pris: från 48000:-

www.bamsepulkan.com

Gofort Kälken

Gofort 1500 &
Gofort Timmerdoning



Färger: Finns i elförzinkning "Guld" och Galvad "grå"
Storlekar: Finns i storlekar från 75x120cm, 75x150cm, 75x1850cm invändigt flakmått.
Under våra 20 år har vi haft förtroende från en kundkrets som bland annat omfattar privatpersoner, renskötare, Fjällförvaltningen, Fjällräddningen, Polisen, Skogsvårdsstyrelsen, viltforskarerna, Vattenfall, Svenska turistföreningen, Statsskog i Norge och Finland. Vi specialtillverkar efter era önskemål.
Pris: Från 7400:-

www.gofort.se

MRG-Kälken

MRG Packkälke

Färger: Guldkromaterad med Röda backar.
Storlekar: Höjd 74cm, Längd 178cm, Bredd 114cm, Backar 2x 55l.
Packkälke med fjädring och två löstagbara lådor och en 20l bensindunk. Hållare för motorisborr och skidor.
Pris: 7900:-

www.mrg.nu



FLEX-packpulka



8500:-



10900:-

Brännapulka

Royal Air

Vikt Royal: Ca 105 kg
Mått utvändiga: Totallängd (inklusive draglängd och bagagehållare 315cm bredd 120cm). Plastkaross längd 190cm, bredd 104cm.
Mått invändiga: Sittbrunn längd 135cm, bredd 100cm. Säte höjd 60cm, bredd 96cm. Bagageutrymme höjd 70cm, bredd 90cm, längd 40cm
Ram av stadig fyrkantsprofil. Bredare spårvidd för att bättre följa moderna skotrar. Hög markfrigång. Kapell med utbytbara rutor. (enkel att byta om en ruta spricker). Stadigt fotsteg som underlättar insteg. I övrigt samma kvalitet som tidigare. En stadig pulka med komfort utöver det vanliga. Byggt för att klara hög belastning. Till ett överlägset pris.
Pris: 22900:-

Flex-serien är ett system där du med samma underrede enkelt kan byta mellan packpulka, flakkälke samt vår nya hundtransportpulka!! Ett enkelt handgrepp lossar överdelen och monterar en annan som bättre möter dina behov. Ni köper underredet med valfri pulköverdel. Det tar mindre än en minut att byta..... Vid behov kan ni komplettera med en eller flera andra överdelar som säljs lösa. FLEX underredet har samma erkänt lättdragagna skidsystem som de större Brännapulorna



12500:-



Luftkudden till royal air kälken är ursprungligen konstruerad för att sitta i lastbil. Detta gör att vi vågar garantera en fjädring som kommer att vara lika allert ny som efter många års bruk.

www.brannapulkan.nu



4P

4P Packpulka

Färger: Valfri färg, så länge du väljer svart.
Storlekar: One Size: Volym 360L, Bredd 110cm, Höjd 88cm, Spårvidd 94cm. Höghklassig formgjuten packpulka från 4P med progressiv fjädring både i kompression och i retur, nu i nytt utförande med krängningshämmare (ej på bild). Pulkan rymmer 2 st. stora och 2st små "Scanbackar", har justerbar höjd på draget, dubbla styrstäl på varje skida samt utrustad med fyra kraftiga greppvänliga handtag i läder.
Pris: Från 12495:-

www.packpulka.se



Juha och Mats har nya "hyss" med Polaris 2013!
www.polarismora.se **Juha** **Mats**

Bohlin's
 0290-704 02 • Järbo • www.bohlinsab.se

- Försäljning
- Tillbehör
- Uthyrning

ski-doo *CAN-AM* *SEA-DOO*

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

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

Skoterbutik 0241-793950
Bengts cykel o motor 0243-237080

WWW.MONTANASHOP.SE

- SULOR
- HANDSKAR
- KLÄDER

Med inbyggda värmelement och uppladdningsbara batterier

MONTANA

www.tq1.se **THH TX-26 STORM**
 EL VISIR & DUBBEL VISIR
 FINNS SOM TILLBEHÖR

REK PRIS: 1795:-

SVERIGES SYDLIGASTE BACKCOUNTRY OMRÅDEN!

Polaris i Mora
 i samarbete med Mattias Wiberg på **Polaris Ridersclub** erbjuder nu vandringspaket med backcountry åkning.

Mer information på webben.
www.polaris.nu/backcountry

Polaris Ridersclub
www.polarismora.se

Webshop!

WWW.motorexpo.NU

Servar & reparerar alla märken **Tillbehör & reservdelar**

Billet **MADE IN SWEDEN**

BILLET WHEELS - FÖRLÄNGNIGSSKENOR - STYRHÖJARE

FETASTE! BILLET DELARNA!
WWW.BILLETX.COM

www.polarismora.se **Sommarpris på Rush!** *BLS vinnare 11/12*

**MOTOR
HUSET**

 **POLARIS
RACING**

STORT TACK TILL ALLA SOM STÖTTAR OSS!



 **POLARIS
RACING**

**MOTOR
HUSET**

FOX
RACING SHOX

SE
TRIMMATSER &
MOTORER

FOX



*Mjands
däck*

 **Santander**
CONSUMER BANK

KÖTTSJÖNS GRÄV

snowrider

**Alfa
Reklam**
www.alfareklam.com

RSI



 **ROCKSTAR**
ENERGY DRINK 



 **P** original®

Förlängd Rush! www.polarismora.se

SUPERCLAMP
08 - 511 738 40

Nu finns Superclamp i Sverige!

SUPER-GLIDES
THE SLIDING SLIDE WITH TRACTION

www.superclamp.se

BK-system

- Färlängning för skidor
- Torvare
- Värm Skotervinch
- Tyll Hjälm
- Underhållningsgadd
- Mx Timmerdrossel

Vi är återförsäljare för:

- Duell.se
- BilleK.com
- Skoterdeln.com
- Kunda.se
- Tjäl.se

TEL: 0661-830 00

- En fröglad fan! är ingen till, ett BK-system löser problemet!!

www.bksystem.se

www.hanseriksson.se

Hans Eriksson AB
0581-310 95
hanseriksson.se

AVISTA-VÄRME, HANSEN, COM-BIT, KATANA, KYMCO, POLARIS, MASH, DUCATI, PARTS, LYNX

KN RACING PRODUCTS

#1 när det gäller chassi, stötdämpare & varietörar till din YAMAHA

SERVICE & MODIFIERING AV YAMAHA STÖTDÄMPARE

Vi utför allt från renoveringar och reparationer till kompletta omskifnings- och fjäddpaket från Pioneer Performance. Finns till dom flesta motorer. Kontakta oss för mer information.

Fullständigt sortiment till alla märken från Thunder Products

Vi har bränslesystemen **DIAL-A-JET** och **INTELAJET!**
Heavy Mikter & Thunder Shift värt, TNA Armer & Pinn Klipp, Arctic Cat EFI Injector Perfector, U.F.O, TPI Ventiler, Moings Hobbits tändstakar & Silver Tändstakar, Silver Silencers, Silver djupa Rottorhjul, TPI Ventiler, Thunder Power Jet m.m.

Heavy Mikter värt är de enda värt för dig som åker Yamaha 4T med turbo/kompressor!

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

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
1 450:-

SkoterCenter
Ditt skoterparadis i Sälen

NU finns årsmodell 2012

ASA-dämpare
till bl a ATV, SNÖSKOTER, PICKUP

www.asa-suspension.com

Vinnare av var sin CTEK's nya laddare Polar 5.0.

Grattis allra Laddare kommer, håll utkik i postlådan!

Markus Tengman, Dorotea
Patrik Nilsson, Södertälje
Lars Mikaelsson, Vindeln

CTEK snowrider

Tävling i SR nr 3 1112

SVERIGES SYDLIGASTE BACKCOUNTRY OMÅRDEN!

Mer information på webben:
www.polaris.nu/backcountry

Polaris



ATV & tillbehör

CAN-AM HONDA

GÖRANS MOTOR

MORA 0250 - 10177

www.goransmotor.se



Snöskoter & tillbehör

SKI-DOO LIFEC

motor & fritid

lunäsdalen



ARCTIC CAT

0694-294 50 | www.motorfritid.com | info@motorfritid.se



POLARIS

Polaris New Line Up 2013

www.polarismora.se

www.snowcheck13.se

Köp variatorremmar online **WEBSHOP!**

ARCTIC CAT



facebook
[facebook.com/abnian](https://www.facebook.com/abnian)

WWW.ABNIAN.COM **ABNIAN**
ÅLVSBYN 0520-20105

Vinnare av en Highmark & safety utbildning hos Wesslans i Saxnäs.



RUBB & STUBB

Nöjd vinnare
André Sundström, Arvidsjaur

Tävling i SR nr 4-1112

Team Granaths

www.granaths.com

0250 - 59 22 10

Fotopack datorer och tillbehör
Xenonlampa till bilar
Motorvärmare till bilar, ATV och

ROTO PRX

Vilhelmina
Bil & Maskin

se webshop för mer info
www.v-dm.se

HELAGS
Lagstaden

Skoterparadiset

med ett stort utbud av tillbehör

www.belags.se

SNOW RIDE

HÄR SYNS MAN BRA!

RING
0250-20533, 0250-22887

ATV HONDA LYNX



SERVICE • PRESTYDELAR • TILLBEHÖR
BIL & MASKINFIRMA
ERIC GRÖNING
TEL: 031 71155 FAX: 031 4295
LUNDA

Proffs på Släp

4P



mats danielsson
070-630 97 09

Bollnäs, Hälsingland
Påsk och vintersemester



Tuppz

0278-513455 078-5043429
www.tuppz.se

Seg. reservdelar till skoter

FALU

BILDEMONTERING
& SKROTANDEL AB

Handla bekvämt på nätet
WEBSHOP!
www.falubildemo.se
023-255 30

Man får passa sig vad man säger till sina barn.

Det kan bli dyrare än man kan drömma om.

Vi fick ett otroligt roligt mail till redaktionen vi bara måste dela med oss av. Följande är skrivet av Patrik Fjällstedt, förvånad far till Jonathan Fjällstedt som verkligen har förstått hur man gör för att skaffa sig en alldeles egen snöskoter.

En liten anekdot om hur begäret efter en skoter kan få dagens ungdom att anstränga sig. Innan vi börjar denna historia måste jag understryka att Jonathan absolut inte är ett bortskämt barn som får det han pekar på. Tvärtom.

Jonathans högsta dröm har alltid varit att ha en egen skoter och vi tittade därför efter en vettig maskin till vintern 2010/2011 (han kom på det i april-2010, 13 år gammal). Körningen skulle ske på vår egen mark (670 ha) som räknas som inhägnat område och han hade sparat ihop ca 4000 kronor. Jonathan lusläste Blocket där han såg slutkörda Yamaha SS 440 som han ville köpa, då började jag känna kramp i fingrarna då jag tänkte på hur mycket jag skulle komma att få skruva i nåt gammalt rat.

I ett svagt svagt ögonblick (där jag aldrig kunnat drömma om följder) lovade jag att lägga lika mycket pengar som sonen betalade ur egen ficka.

Detta resulterade i att arbetsdävjulen tog tag i sonen. Han tog alla extrajobb som fanns och snabbt så hade han 7000 kronor sedan 11 000. Han kände nog då att det barkat iväg lite och frågade om löftet fortfarande gällde.

Ja svarade jag! Har jag sagt det så får jag stå mitt kast, vilket gjorde att han då höjde ribban och sökte på Lynx 670 och liknande skotrar.

Innan jag visste ordet av så hade han jobbat ihop 25 000 spänn, vilket innebar att han nu börjat titta på skotrar för 50 000 kronor. Det började bli svettigt.

Mitt i allt letande på Blocket kom jag ihåg att en helikopterpilot från Kittelfjäll (Jöns Bromeé) inte hade kört många mil med en av sina skotrar, samtidigt som den kanske var till salu.

Han fick ett samtal och vi åkte upp och tittade på hans M7 -06 med endast



Anledningen att vi är så glada på bilden är att Jonathan tycker det är pinsamt att fota skotern med högruta. Men eftersom det ska vara -25 i helgen så behövs den.



220 garanterade mil vilket borgade för ett superskick.

Han fick höra om sonens engagemang och tyckte synd om sonen (och kanske om mig) som inte hade pengarna till skoterns verkliga värde, så han prutade ner den själv.

Så december 2010 blev sonen ägare till en superfin M7 141 efter ett hektiskt halvår av hårt arbete.

Igår small första remmen 550 mil stod mätaren på. Jonathan fyller 16 först i augusti i år men har tagit AM-kortet vilket ger honom rätten att åka med på guidade turer med ett förutbestämt mål.

Så kan det gå om man är envis och gett sig bara den på att uppnå sina mål. Hur som helst är vi ganska säkra på att pappa Patrik tänker sig för både en och två gånger innan han nämner någonting om att hjälpa Jonathan med en bil när det blir dags för körkort. Vi på SnowRider jublar över Jonathans tilltag och önskar honom all lycka till, som om han nu skulle behöva detta? 🌟

Scanna QR tagg för att se film.



Ski-Doo PRS-serie 1985-1994



PRS-serien ärvde sin design från Pro-Stock fast under skalet var det mycket som skiljde.



En Porsche för snön.

Text: Robert Olsson

Foto: Valcourt Race Department

På den tiden när det bara fanns två TV-kanaler och killar gick runt i rosa och mintgrönt hade de senaste skotermodellerna namn som Indy, V-Max, El Tigré och Formula Plus. Om man hade tur kunde man få titta, men bara titta, på en Formula Plus. Att köpa den var uteslutet då det rådde frivilligt importstopp på snöskotrar över 60 hästar. För Ski-doo blev Formulan en brytpunkt mellan gammalt och nytt men det var ingen lätt väg dit.

Hårda tider

Historien började redan våren 1981 när ingenjörerna i Valcourt insåg att Bliz-

zard MX – Ski-doo:s första maskin med individuell framvagn (till konsument) var en besvikelse på tävlingsbanan. En av Ski-doo:s främsta förare Gerard Karpik fick fria händer att utveckla en ny tävlingsmaskin. Den nya "KS" Karpik Sled slog knock på konkurrenterna men precis som uppföljaren "Pro-stock" kom den aldrig i produktion, troligen av ekonomiska skäl. Det tidiga 80-talet var nämligen en tid av gröna vintrar och lågkonjunktur – Arctic-Cat/Scorpion gick i konkurs och både Kawasaki och John Deere kastade in handduken. Det gällde att överleva, men bakom besluten att inte sätta dessa maskiner i produktion låg också en ovilja från utvecklingsavdelningen att släppa fokus från ovalracingen.

I Sverige hade Ski-doo rejäl motvind på crossbanan. Fabriksteamet jobbade som illrar för att få till Blizzard MX:en under 1982/83. Mattan byttes till en längre, framvagnen spändes upp och vätskekylda motorer testades men inget tycktes hjälpa. Den svenska generalagenten Movac åkte i desperation över till Nordamerika för att få tag på en KS eller Pro-stock men KS:en var omöjlig att få tag på eftersom det bara byggts tre (och Jaques Villeneuve totalkvaddat sin). De lyckades till slut att uppåbåda två Pro-stock inför vintern 1984 och mycket riktigt tog man hem titeln i racingklassen.

Framgång

Till säsongen 1985 var Formula MX/Plus äntligen färdigutvecklad och inför

presentationen gick ryktet att det var den indyräpare man väntat på. Den var visserligen väsentligt förenklad i både utförande och material men kvar fanns ett rörramschassi i HSLA-stål med länkdreven, progressiv fjädring - PRS (Progressive Reaction Suspension) både fram och bak och en futuristisk huvudesign där Porsche varit involverade. Båda motoralternativen, en 90 hästars 537:a och en 467:a på 60 hästar, satt upphängda i chassit utan motorplatta vilket gav låg tyngdpunkt och vibrationsfri gång.

Movac värvade den 22-årige skogsmaskinföraren och supertalangen Krister "Gargnässexpressen" Johansson att ratta MX:en i Stora Standard 1985 och efter finalen i Ockelbo stod det klart att det var en vinnarmaskin. Både 1985



Till 1991 fick PRS-serien ny design. Ovalracing var "the name of the game".



Mach 1



KS-Karpik Sled var tio år före sin tid men kom tyvärr aldrig i produktion. Den hade exempelvis samma framvagnsgeometri som 1994-års Polaris XCR.



PRS-chassit hade vinnande fjädringsegenskaper på platt underlag - här demonstrerat av Yvon Petit och Wayne Nicholson på varsin Formula Plus 1988.

och 1986 korades Formulan till bästa och snabbaste snöskotern i Sno-Goer Shoot-Out, en sorts föregångare till BLS, och 1988 kom Mach-1 utrustad med ny boggi, intern drivning och inte minst rörliga avgasportar i den nyutvecklade 583:an.

Till 1991 fick huven en välbehövlig ansiktslyftning inspirerad av isracingsmaskinerna som gjorde att den såg ut att gå i 160km/t fast den stod still (och en större 643-motor om man behövde bevisa det).

En tungviktare

Man kan i efterhand säga att PRS-seriens Formel 1-inspirerade länksystem var något överkonstruerat och att den med tiden blev överviktig i och med att

större motorer och längre mattor introducerades. Från början vägde MX:en bara runt 200 pannor men intrycket av att maskinen var tung förstärktes av att lyftbågen satt gömd under huven och att skidornas "lyftöglor" knappast var ergonomiskt utformade.

Jämfört med Ski-doo:s föregående "lake racer" Blizzard 9700, som hade samma bladfjädring som farmor ankas T-Ford, var Formulan rena rymdfärjan. Fjädringsvägen var dock bara några år senare i kortaste laget jämfört med konkurrenternas lösningar. Det vridstyva chassit var byggt för järnkarnas snabba, platta crossbanor och på isoalen låg den som ett strykjärn, men någon crossmaskin i skandinavisk mening var det inte. Det var dessa tillkortakommanden

som sporrade Movacs Bosse Strandberg och Krister Johansson att arbeta fram lösningen med stående dämpare och M-10 boggin i specialmodellen Mach-1 Racing 1992.

När PRS-serien till sist fasades ut hela nio år efter sin introduktion ersattes den ironiskt nog av DSA-fjädringen som hade mycket stora likheter med KS:ens från 1982. Det är ingen slump att Blizzarden ses som en veteranskoter medan de tidiga modellerna av Formula i bästa fall ses som "moderna klassiker" men det visar bara att PRS-chassit är den vattendelare som tog Ski-doo in i den moderna skoteråldern. ✨



Tips på klassiska PRS-modeller

1985 MX
1985-88 Plus
1988 Mach-1
1991-92 Mach-1 X/R
1994 Mach-1 670

Alt för din snöskoter sedan 1992



MarinDemontering AB
Stall utbil! Ny webbutik 1/15-11
www.marindemontering.se
 Tel. 0820-21 19 59 Sörveggen 19 Luleå

Linsells skoter & motor
 Nytt & Begagnat Verkstad
 thomas.larsson@linsellsskotermotor.se
 0680-220 23 070-314 20 66



YTTEROCKE PRODUCTION AB
 060-021 17 • 070-371 15 • www.ytterrocke.se

SKOTER
TILLBEHÖR
VERKSTAD
ATV



POLARIS

MOTORMECANO AB
 0710-125 52 SKALLSTEDÅ



- reparerar det mesta
till det bästa!

www.motormecano.se

RESERVDELAR & TILLBEHÖR
PÅ POSTORDER - SNABBT & ENKELT



WWW.RINAB.NU
RINAB
RINAB, Reservdelar i post 16, Västergatan 1A, 841 21 Åre
 Telefon 0800 14000, Fax 0800 14001, E-mail info@rinab.se

Yamaha Sälén

- Försäljning • Uthyrning
- Förvaring • Reparation
- Service

YAMAHA
 Tel: 0280 26065
www.leonarden.se



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



Utbytes cylindrar **MOTOR Huset**
 till alla märken
www.motorhuset.com



www.yngvessonsmaskin.se
 Butik Tel: 0851-77345 Lager 0851-77245

ARCTIC CAT



Fullständigt Reservdel- och Tillbehörslever
samt Kläder till ARCTIC CAT. POSTORDER

YNGVESSONS MASKIN AB
 Rik Vägen 135 STORSTAN

POLARIS



Försäljning & service av
Polaris snöskoter och ATV.
www.matskagochtrill.se
 Info@trill.se Tel: 0808-21 340

POLARIS



Beställ oss på
Sundströms 13
(gamla byggnaden)

Solbater & ATV nytt & begagnat
HÅLLGRENS MOTOR AB
 i Skarvåsk - tel 0914-10408

www.hallgrensmotor.se

Fjällbädden
 Skoteruthyrning
 Event & äventyr
 Västnärhem
 Restaurang



**HALES HUVUD HÅLLGRENS SE SKOTER
 HÅLLGRENS**

Försäljning
Service & Reservdelar

ski-doo



SEATEC
 SERVICE
 Bråvagnsgränd 2 Skelleftehamn
 0910-130000
www.seatecab.se

POLARIS



Dahlns Motor
 skoterdemontering
www.dahlnsmotor.se

LYKE ski-doo



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

TEAM GRYTEÅCKEN RACING

Service & Reparation
Egen bromsbänk

0708-17 28 18
info@tgr.nu

NIKASIL Specialisten



Vilken din snöskoter i
valdelt men på 1/2 snöskoter
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 00 FAX: 0225-525 05
WWW.CYHELOMOTOR.SE

SKOTER SERVICE
 Tel: 0660-54780 • 0660



POLARIS

- Försäljning • Nytt & Beg.
- Tillbehör • Service

www.skoterservice.se
 Tel 0660-561 00

SNOW-RAIL
 IMEX FIBER AB VÄRMDÖ



IMEX

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

SIMO
- Vi kan
motorrenoveringar!



Kompletta verktyg för alla ändamål
www.simo.nu
Tel 063-10 60 70

Ockelbo
Vindkuts
Färdig monterad
2000-4500
Färdig färdig monterad
5000-60-00
Lätt lagda
1200 ft
Inkl. vaxer + färdig



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 cylinder. För mer info, ring eller skriv.

RACING KONSULT
Björn Andersson AB
Vidholmsbackarna 54, 165 72 Håsselby
Tel: 08-381074
info@nikasil.se

Beg. Skoterdelar
Tillbehör
Stötdämpare, snowring,
Cylinderborrning,
Vevaxelrenovering mm

Öppet må-ti 10.00-17.30
Lun 11.00-13.30
WST Demontering AB
www.vilhelmina.se/marinad.se/wst
Lokaler 13, 912 34 Vilhelmina Sjöboda 900-11000
wst.demontering@wst.se

YAMAHA
CMT-AM



SUNDSTRÖM AB
Länsväg 101, 030 1-20044
ab.hudonmotorstjering.com

Stugor i
Tännadalen uthyres!
Europas bästa skoterlekssystem



42 mil söder om Umeå
SÖDERÅS 90478130 1000
Inlämningsskema
70 10070-0
www.stormstugor.nu
Tel: 0900-22328

Klövsjö bensin & Service AB
LYNX CMT-AM

**Försäljning
Reservdelar
Service
Uthyrning**

www.klovsjo.com/preem
Byvägen 61 Tel: 0682-213 12

Varmt och skönt!
Färdiga
Här kan hitta du
de senaste trendiga
underkläder
100% ekologisk
metall.
Välkom till oss
vi har tillgång
till de bästa
varor och kläder



Magasin du Nord
Tel: 090-77428 Dagagallerian, Umeå
www.magazindunord.com

www.orkvismotor.se
ski-doo CMT-AM YAMAHA

**STORUMANS
SKOTERSKROT AB**
Tel: 090-200 02
Skott begagnatvagnar alla skoter, mc & mopeder
samt nya prestat.

www.skoterskrot.se

ARCTIC CAT
Hälsö 10000



• Skoter • 4-hjuls
• Reservdelar • Tillbehör • Service
Bolags Pål & Motor AB
Tel: 023-300 80 Fax: 023-300 80
www.bolagsmotor.se

Snöskoterservice i Ljungdalen AB
Återförsäljare av Yamaha sedan 1975

- Försäljning • Uthyrning
- Service • Skoteräventyr



YAMAHA
Tel: 0987-202000
070-6748168
www.ljungdalensskoter.se

**Siljansnäs
Maskin AB**



Släpvagnar, skotersläp, båttrallars,
båttransporter... hos oss hittar du vad
du behöver för transporten.

www.siljansnasmaskin.se
Tel: 0247-23500

**Johnnys
Skoter & Mek**
Vuollerim
0976-105 30



LYNX ski-doo
www.johnnysskoter.se

Reservdelar • nytt & begagnat
Skotertillbehör
Personlig utrustning
Säsongöppet: 1/11-5/14
LJUSVATTNET
0914-50026
SKOTERSKROT
skoterskrot@hotmail.com

LYNX CMT-AM



**LJUNGBERG'S
MOTOR**
0406-10000 / 070-2659279 Skövde 12 km
www.ljungbergsmotor.se

Nordimotor

- Skoterkläder
- Vevaxelrenovering
- Cylinderborrning

Aven MC
Nordimotor SMT AB
090-773 663
www.nordimotor.se

**JOCKES
SKOTERMOTOR**



ARCTIC CAT
service & reservdelar till alla märken
Häby tel. 0224-342 21
Öppet: Må - Fre 08.00-17.30

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

ARCTIC CAT HUSQVANA ARCTIC CAT



Nytt & Begagnat, Skoter & MC
Reservdelar, Tillbehör, Verkstad
www.motorcenter.org

LYNX CMT-AM



Ski-Doo & Lynxhallen Idro
Tel: 0259-055 01
www.idreskoter.com

Service & reparationer
alla märken



- Reservdelar • Tillbehör
- Kläder • TGB- ATV

090-146162
Snö & Sjö
www.snoosjo.se

NYHETER

OTLAS.JETSHOP.SE

i BUTIKKEN

SNOWRIDER-KLÄDER!!

Följ SnowRider
på FaceBook



NYHET!



T-SHIRT
199,-

NYHET!



T-SHIRT
199,-

NYHET!

Kolla in shopen för mera
Snowrider-prylar bl.a.
hoodar, fler t-shirts,
prenumerationer,
klistermärken m.m..



T-SHIRT
199,-



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

Trendiga produkter
till smarta priser



Trendiga stiel
för din iPhone 4S
Hållplasträskel
eller iPhone 4GS
Färg i 5 färger
Pris: 135 kr

Fått ditt smarta
Välj på 3st sportkameror
som klarar tuffa tag!



Sportkameror med 1000k
för skidåkning och cykling.
Inspektion av bild och ljud.
1280x720
Pris: 579 kr



Storlekt din
Sportkameror iPhone
Välj mellan 17
färger för mobiltelefoner
eller smarta sportkameror.
Färgskilj för en färgig
för skidåkning, cykling
eller skidåkning och är en
vattenavvisande
på 1 meters djup.
Pris: 205 kr



Sportkameror med 1000k
för skidåkning och cykling.
Inspektion av bild och ljud.
1280x720
Pris: 343 kr



Ta med dig sportkameror
Välj mellan portabelt och skidåkning
ett litet litet med sig med, lättbär
batteri, 2,8W RMS, högtalare, färg
i 5 färger
Pris: 85 kr



Sportkameror med 1000k
för skidåkning och cykling.
Inspektion av bild och ljud.
1280x720
Pris: 1299 kr



Sportkameror med 1000k
för skidåkning och cykling.
Inspektion av bild och ljud.
1280x720
Pris: 1799 kr

Swe Stuff.se
Din prylbutik på nätet

SKOTERCROSS FINAL

I SM & Sverige Cup

Kom och se Sveriges bästa skotercross förare göra upp om medaljerna
På Høghedens motorstadion, Älvsbyn. Fredag och Lördag 30 & 31 Mars

Sverige Cup final:
Fredag den 30:e Mars
Första start: 11:00

SM Final:
Lördag den 31:a Mars
Första start: 11:00

Entré priser:

Fredag: Vuxna 50 kr, barn upp t.o.m. 15 år gratis

Lördag: Vuxna 100 kr, barn upp t.o.m. 15 år gratis

Bankett: Lördag 19:00 Forum Älvsbyn. Pub från 22:00

Rabatterat boende bokas på Polar Hotel: 0929-55740

På Området: Utställare & försäljning av mat och dryck

SPONSORER - SPONSORER - SPONSORER - SPONSORER -

Huvudsponsor:

LYNX



ski-doo



Guldsponsor:



NSD

SNOWMOBILE

snowrider

POLARIS

Bronssponsor:





motocross mc fiddy snöskoter streetwear

GOVERNOR – NÄR DET DRAR KALLT

Tobe Governor Jackan har likt Raceday ett ofodrat skal gjort i Canvas Nylon och ett vattentätt TOBE-TECH membran med fullt tejpade tätta sömmar. Governor Jackan har avtagbar huva, microfleece i kragen och har snölås i midjan som kan fastas i byxorna för att skapa en tät anslutning mellan jacka och byxa.



Jacka Tobe Governor

1 395 kr
2 795 krScott Hustle SX
HYD Arcade Sky**449 kr**
899 kr

HANDLA NU!
Betala senast sista
April 2012. Whoop!

Fakturaavgift 29 kr, ingen ränta eller andra avgifter

Dragon MDX
Öhman Signature Gold**599 kr**
1 099 kr**24MX**

MOTOCROSS | MOTORCYKEL | FIDDY | SNÖSKOTER

You ride it, we provide it. Europas största motorsportbutik

WWW.24MX.SE**SKOTERREA**Massor med skoterkläder till
galna reapriser! Kolla in **24MX.se**
för fler **oslagbara erbjudanden!**Jacka Tobe
Raceday**1 395 kr**
2 995 kr**TOBE**
OUTERWEARByxa Tobe
Escape**1 095 kr**
2 295 kr**RACEDAY-JACKAN**

Tobe Raceday Jackan har ett ofodrat skal av Canvas Nylon med ett vattentätt TOBETECH membran 10000mm/5000g/m². Fullt tejpade sömmar håller snö ute. Ventilerade dragkedjor under armarna. Fyra utvändiga fickor, två med microfleece på insidan för att torka glasögon. Två inre fickor.

ESCAPE-BYXAN

Tobe Escape Byxan har ett ofodrat skal av Canvas Nylon med ett vattentätt TOBETECH membran 10000mm/5000g/m². Fullt tejpade sömmar håller snö ute. Fyra utvändiga fickor, två av dem är stora cargofickor på sidan av benen. Snöläsen har krokar som fasts i skosnören på störlarna.

