Vinterns SKOTERCROSSTEAM

Julklappsstips!

Nummer 3 11/12 Pris: 64:- 7,30 EURO 74 NOK

snowrider

Rätt upp i sheriffen!

rMotion
Innovativ teknik

Längdrekord
3069 kilometer på 24 timmar

TTX-dämparen
dräparen från Öhlins

Alla Sportmaskinerna 2012

Hjälmar 2012

Årets crossmaskiner

Slednecks Crew

På drift i **Saxnäs**

INTERPRESS 0518-03
7 388051 806400
RETURVECKA v 03

Del 3 **BEGAGNATGUIDE**
Vad får man för 40-60.000 kr?

svedea
MOTORFÖRSÄKRING

Nytt!

En bättre försäkring för din snöskoter.

Vår helt nya försäkring är en riktig bra nyhet för dig som kör snöskoter. Villkoren tillhör de bästa på marknaden och självriskerna är i många fall lägre än hos våra konkurrenter. Väljer du tillägget XL så får du marknadens bredaste snöskoterförsäkring.

Vi tål att jämföras! Läs mer på **www.svedea.se** eller i mobilen på **m.svedea.se**.
Här kan du också enkelt räkna fram din premie och teckna försäkring.

www.svedea.se
0771-160 195

Svedea Motorförsäkring ingår i Svedea Specialförsäkring, ett nischat bolag med försäkringar för motorcykel, entusistbil, snöskoter, ATV och båt.
Bakom bolaget står Inter Hannover, dotterbolag till Hannover Re – ett av världens största återförsäkringsbolag.

Köpa begagnat

Snöskotern som fordon har verkligen blivit populär och det går verkligen att sälja detta fordon både som ny och begagnad. En sak har dock slagit mig då det gäller begagnatmarknaden. Man ser sällan eller aldrig en snöskoter som gått över 500 mil. Hur i hela friden är detta möjligt? Just 600 mil verkar vara smärtgränsen för hur långt en maskin får ha gått och därefter så kör man inte längre, eller är det som så att mätaren kopplas ur då? Denna magiska gräns gör det verkligen svårt att veta hur det står till med verkligheten. Om vi räknar lågt och sätter siffran 100 mil per säsong så borde vi vara ganska nära verkligheten, eller hur? Tar vi en sväng på Blocket.se och tittar på vad marknaden erbjuder så hittar vi 20 år gamla maskiner som alla i princip har gått mellan 200 och 800 mil? Väldigt underligt och ganska orealistiskt. Realistiskt sett borde en 20 år gammal maskin ha gått 2000 mil. Tittar vi på tio år gamla snöskotrar så har dom gått i snitt 600 mil vilket betyder 60 mil om året! Kom igen, nog är den genomsnittlige skoteråkaren mer flitig än så. I samma takt som det kommit insprutade modernare snöskotrar så har det blivit svårare att fippla med milantalen, men inte omöjligt. Precis som det går att backa en gammal mekanisk milmätare så går det ganska enkelt att backa en digital variant med hjälp av en dator och lite kunnande. Jag har inte en aning om hur utbrett detta fenomen är, bara fundersam över hur lite alla maskiner som är till salu har gått. För trettio år sedan var det ganska ovanligt att en snöskoter höll ihop efter 500 mil, tio år senare höll dom bättre. Det hände någonting vid sekelskiftet då alla snöskotrar klev upp ytterligare ett snäpp rent kvalitetsmässigt. Det som däremot inte har ändrat sig är allmänhetens uppfattning om hur långt en snöskoter ska ha gått om den ska vara attraktiv på skotermarknaden. Vi på SnowRider kör i genomsnitt 300 mil om året. I och för sig på en uppsjö av olika maskiner, men milantalet är inte orealistiskt. Jag vet om flera stycken som avverkar 1000 mil om året!

Törs man köpa en maskin som gått 1000 mil? Det är klart man törs och du ska i första hand titta på skicket och få dig en uppfattning om hur ägaren har behandlat sin snöskoter. Vad är bytt på denna maskin, är den regelbundet servad, finns det en servicebok? Jag skulle mycket hellre köpa en ledkörd 500-mils MXZ 600 i fint skick än en crosskörd 50 milare av samma modell! Det är dags att vi omreviderar vårt tänk då det gäller vad som är ett acceptabelt milantal, underhåll och skick.

Sunt förnuft

I slutet av 90-talet hyrde jag ut skotrar och köpte ett gäng begagnade illa medfarna hyrskotrar. Fem stycken skamfilade Yamaha CS 340 hamnade i min ägo och de hade levt ett hårt liv. Alla hade gått över 2000 mil, och en av dem hade passerat 3000 mil samtidigt som hastighetsmätarna på alla maskiner var trasiga. Hur långt dessa maskiner hade gått i verkligheten var det nog ingen som visste. De gamla Yamahamaskinerna höll ihop hjälpligt och varje dag fick jag lov att svetsa boggiskenorna, skidorna och allt annat som formligen ramlade av dessa maskiner. De var opålitliga, gick dåligt och var en sorglig syn för ögat. Ingen av dessa var ett bra köp oavsett prislapp. Hade du fått en av dessa maskiner gratis så hade affären varit dålig ändå.

Samtidigt sålde en kompis farfar sin Lynx Finlandia som hade gått 1600 mil. Vartenda lager var bytt i denna maskin samtidigt som både motor och variatorer hade fått sig en renovering. Den såg inte ny ut, men nästan. Trots sina 1600 mil var denna maskin ett bra köp och personen i fråga som köpte den har den kvar fortfarande och den slog precis om till 2500 mil vilket är fullt realistiskt för en maskin som är 25 år gammal.

Var skeptisk när du köper en snöskoter, var misstänksam och framför allt kall. Det finns en uppsjö av begagnade maskiner i detta land då utbudet är stort. Döm en snöskoter efter skicket, bry dig mindre om milantalet. En påkostad och omhändertagen maskin är oftast den bästa affären.

Nummer: 3-11/12 Årgång: 15
Foto omslag: Togga Liljedal och Teppo Vertomaa
Utgivning nr 4 2011: 10 januari
Annonsstopp: 9 december

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

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

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

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

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

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

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

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

Tidskriften är TS-kontrollerad

Prenumeration & Shop:
www.snowrider.se
pren@snowrider.se
0250-22885
Telefontid vardagar 8-16
Pris: 6 nr (1 år) 329:- 12 nr (2år) 629:-
OBS! Eftertryck, helt eller delvis, tillåts icke utan utgivarens godkännande. För insänt ej beställt material ansvaras ej.
Tryck:
Inlagan tryckt hos Sörmlands Grafiska på miljövänligt klorfritt papper.
Distribution:
Interpress
ISSN 1403-0144

SUMMIT™ & FREERIDE™

VISSA SER ETT BERG. ANDRA SER MÖJLIGHETER.

Månadskostnad* **1.987:-**
Ca.pris **145.900:-** inkl moms

Månadskostnad* **1.558:-**
Ca.pris **121.900:-** inkl moms

Summit™ X™ 154" 800R E-TEC®

Med industrins bästa effekt-vikt-förhållande, ojämförbara djupsnöegenskaper och flexibel manövrering gör Summit X 154" djupsnökörning i bergen till en minnesvärd upplevelse.

- SC™-5M-bakfjädring
- 406 x 3705 mm PowderMax‡-drivband med 57,2 mm kammar
- Framfjädring med lätta, chromoly undre A-armar
- NYTT! Pilot™ DS-skidor
- NYTT! Smalt REV-XP X-säte med 5 L förvaring
- NYTT! Multifunktionsmätare med display
- 380 mm vindruta
- Sea level deep snow-kalibrering

Summit™ SP 146" 600 E-TEC®

Laddad med omatchad effekt och manöverbarhet, men trots detta otroligt lätt, får Summit SP 146" dig att utföra sidehilling, boondocking och hillclimbing som aldrig tidigare.

- Motor: E-TEC 600 H.O.
- REV-XP™-chassi
- SC™-5M-bakfjädring
- 406 x 3705 mm PowderMax‡-drivband med 57,2 mm kammar
- Framfjädring med lättviktiga, kromade undre A-armar
- NYTT! Pilot™ DS-skidor
- Smalare, justerbar spårvidd
- Brembo racingbroms med stålomspunnen bromsslang
- RER™ elektronisk backväxel
- NYTT! Smalt REV-XP X-säte med 5 L förvaring
- NYTT! Multifunktionsmätare med display
- 380 mm vindruta
- Sea level deep snow-kalibrering

860200638

860200639

860200640

860200642

860200643

REV-XP DEKALKIT

Innehåller 48 dekaler. Samma kvalitet som orginaldekalerna.

REV-XP (alla längder)
860200638 • **Drop Zone**
860200639 • **ID - Yellow**
860200640 • **Tag Yellow**

REV-XP Freeride, 800 E-TEC (137", 146", 154")
860200642 • **Out of Bounds - Orange**
860200643 • **Mean Clown - Red**

2.990:- Ca.pris inkl. moms

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

brp.com
ski-doo.se

Månadskostnad* **2.069:-**
Ca.pris **151.900:-** inkl moms

Freeride™ 137” & 146" (bilden) 800R E-TEC®

En extrem friåkningsmaskin byggd för terräng på högre höjder. För att klättra, kasta upp snö och hoppa mellan kullarna. En maskin som inte känner några gränser.

- REV-XP™ RS-chassi med justerbar framåtlutad förarposition
- 5M-2-bakfjädring med förstärkta skenor och ett fjärde vändhjul
- 406 x 3487 (137”) eller 406 x 3705 (146”) PowderMax²-drivband med 57,2 mm kammar
- Sea level deep snow-kalibrering
- Framfjädring med lätta, chromoly undre A-armar
- NYTT! KYB Pro 40 R Easy-Adjust främre och bakre piggyback aluminiumstötdämpare med enknapps kompressionsjustering
- Pilot™ DS-skidor
- Digital multifunktionsmätare med display och 3 min inspelning
- Taperat aluminiumstyre med handtagsrem och låg vindruta
- NYTT! EI-start
- NYTT! Smalt REV-XP X-säte med 5 L förvaring

Månadskostnad* **2.042:-**
Ca.pris **149.900:-** inkl moms

Freeride™ 137” 800R E-TEC®

TAG DARK EDITION. Dekalkit ingår (montering tillkommer).

XP-R kolfiber lättviktshjälm

100 % kolfiberkomposit i skalet.
Storlekar XS, S, M, L, XL
447412 **Svart** (90F)

3.990:- Ca.pris inkl. moms

Sno-X shell - Race edition

Flexibel och bekväm skaljacka designad i samarbete med professionella racingförare.

Storlekar XS, S, M, L, XL, 2XL
440551 **Orange** (12F)

3.490:- Ca.pris inkl. moms

ski-doo®
BETTER RIDES. BETTER RIDERS.™

BRP

* avser 72 månader. Handpenning minst 20 %. Uppläggningsavgift på 495:- samt enaviavgift på 39:-/mån tillkommer. Den effektiva räntan vid ett lån på 100.000:- blir 5,35 %. Finansiering i samarbete med Swedbank Finans AB. Med reservation för tryckfel och eventuella prisändringar.

Innehåll nr 3

3. Ledare
10. Sportmaskiner
32. rMotion
36. Nytt & Noterat
40. Kalle "KJ" Johansson & CO
46. Begagnatguide
53. Reseguide Saxnäs
61. Tjejsidan
62. Superclamp & Super-Glides
63. Juniorsidan
64. Öhlins TTX
70. Årets hjälmar
74. Crossmaskiner & team
81. Pren&Shop

Tävla! om 3 laddare från CTEK!

Tävling!

Sidan: 72

Vinn CTEK's nya laddare Polar 5.0. Gjord för kallt väder!

SNOWMOBILES2012

PURE PASSION.

POLARIS - MÄRKET SOM ÖKAR MEST! *

800 RUSH PRO-R | 600 RUSH PRO-R | 600 IQ SHIFT | 550 IQ SHIFT

BESTÄLL DIN SKOTER NU, VISSA MODELLER ÄR REDAN SLUTSÅLDA

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

POLARIS FÖRSÄKRING · PURE POLARIS · POLARIS FINANS · POLARIS Riders

Arvidsjaur ExperienceCenter i Arvidsjaur 0960-12340 · **Boden** Sixten Nilsson Motorservice 0921-10209 · **Bollstabruk** Dahlins Motorservice 0612-21188 · **Borlänge** Haralds Båtar 0243-13019 · **Burträsk** Hällgrens Motor 0914-10402 · **Frövi** Eriksson Hans 0581-31095 **Funäsdalen** Snökompaniet 0684-290 00 · **Gäddede** SGT i Jämtland AB 0672-10312 · **Gällivare** Däcklagret 0970-55792 · **Hede** Revelj Racing 0684-12059 · **Hudiksvall** XYZ Maskin 0650-543434 · **Järvsö** Järvsö Cykel & Motor 0651-41243 · **Kalix** Kalix Maskiner 0923-12290 **Kiruna** TT Trading 0980-60900 · **Luleå** Kalix Maskiner 0920-88466 · **Lycksele** Auto Blå 0950-12081 · **Mattmar** Ytterocke Produktion 0640-45117 · **Mora** Mora Järn 0250-10026 · **Ockelbo** Ockelbo Gummi-service 0297-42100 · **Offerdal** Birgerssons Bensin 0640-32149 **Piteå** Bil-laget 0911-18010 · **Skellefteå** E-son Maskin 0910-701201 · **Storuman** Joeströms Bil & Mek 0951-10075 · **Strömsund** PN Motor tel 0670-10000 · **Sundsvall** BW Fritid 060-123512 · **Söderhamn** Maskincenter 0270-70045 · **Torsby** Mats Skog & Fritid AB 0560-71340 · **Tärnaby** Joeströms Bil & Mek 0954-34031 · **Umeå** BW Fritid 090-189225 · **Vilhelmina** Vilhelmina Motorcenter 0940-55970 · **Åsarna** Åsarna Skoterservice 0687-30375 · **Örnsköldsvik** Skoterservice 0660-56100 · **Östersund** Motorhuset 063-570020

* Polaris är skotermärket som ökat mest i antalet sålda maskiner och därmed har störst ökning procentuellt i antal marknadsandelar. Gäller registreringsstatistiken 1/72010-30/62011. Källa: SCB

MEST ÖVERLÄGSEN?

LYNX 2012

NYHET!

Rave™
600 ACE

Rave 600 ACE är en lättviktare och det idealiska valet för förare som letar en lätthanterlig sportskoter med komfortfunktioner. Tack vare sin bränslesnåla Rotax 600 ACE-motor är denna skoter ett bra alternativ för de längre utflykterna.

- Stark & bränslesnål
- ACE-motor (4-takt)
- PPS-A-boggi

SPORT

Månadskostnad*
1.190:-

Ca. pris inkl moms
91.900:-

Xtrim™ Commander™
600 E-TEC

Xtrim Commander 600 E-TEC är en crossover med bred drivmatta och höga kammar vilket gör att du klarar den svåraste terräng och orkar med de tyngsta resorna! Denna storsäljare har aluminiumchassi och är otroligt lätt att manövrera, den har ypperliga djupsnöegenskaper och ergonomin är finslipad till perfektion.

- Banbrytande storsäljare 2010
- E-TEC-motor
- 38 mm kamhöjd

NOGA UTVALDA ORIGINALKLÄDER & -TILLBEHÖR

SKIDA SLP POWDER PRO
619400004 **Svart/röd handtag**
619400033 **Röd**
619400067 **Gul**
619400071 **Vit**
619400086 **Grön**

2.350:-/st Ca.pris inkl. moms

BUKPLÅT
Rave RS 09–12, Rave RE 800 09–12, Rave RE 600 E-TEC 09–12, Rave 600/SC 600 09–12, Rave 600 ACE 12, Rave 550 10–12.

619400035 **Svart**
619400059 **Röd**
860200411 **Vit**

1.190:- Ca.pris inkl. moms

MOTORVÄRMARE
För Rotax 600 ACE-motorer
860200367

2.590:- Ca.pris inkl. moms

* avser 72 månader. Handpenning minst 20 %. Uppläggningsavgift på 495:- samt enaviavgift på 39:-/mån tillkommer. Den effektiva räntan vid ett lån på 100.000:- blir 5,35 %. Finansiering i samarbete med Swedbank Finans AB. Med reservation för tryckfel och eventuella prisändringar.

XTRIM BOONDOCKER 800 E-TEC

ÖVERLÄGSNA, NORDISKA MASKINER.

ÖVERLÄGSET LÅGA PRISER.

Lynx Snowhow står för överlägsen expertis – en expertis som Lynx har utvecklat i över 40 års tid. Men vi nöjde oss inte med det. Vi kan även erbjuda överlägsna priser på några utvalda modeller!

brp.com
brplynx.com/sv

59 Yeti™
600 ACE

YETI 600 ACE tillhör en helt ny generation av arbetsskotrar! Den nya PPS-A-boggin tillsammans med det lätta LXU-chassit ger körkomfort i toppklass i kombination med fantastisk dragförmåga och framkomlighet. Tack vare LTS-framfjädringen tar sig skotern även fram i svår terräng. Helheten kompletteras av den revolutionerande nyheten: fyrtaktsmotorn Rotax 600 ACE – tidernas mest bränsleekonomiska snöskotermotor!

- Stark & bränslesnål
- ACE-motor (4-takt)
- PPS-A-boggi

Månadskostnad*
1.742:-

Ca. pris inkl moms
127.900:-

Månadskostnad*
1.497:-

Ca. pris inkl moms
109.900:-

MULTIVINSCH
Kan användas både fram eller bak, kräver alltid extra stötfångare 860200537.

619400069

6.690:- Ca.pris inkl. moms

DENALI JACKA
ProTec-teknologi: vatten- och vindtät med goda andningsegenskaper.

Storlekar XS-3XL
650076__30

3.290:- Ca.pris inkl. moms

MODULAR 2 HJÄLM
Imfritt system med utandningsmask. Inbyggd Clear Vision Technology med dubbla visir för att öka vidvinkelseendet och med plats för glasögon. Integrerat och justerbart solskydd för minskad bländning. DOT godkänd.
Storlekar S-3XL
445935__90F

3.390:- Ca.pris inkl. moms

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

SPORTMASKINER 2012

Vill du köra riktigt hårt på leden samtidigt som backtävlingar och lite träning på crossbanan också hägrar? Kanske dags att köpa en kort sportmaskin som verkligen är byggd för sitt ändamål. Att bli spöad!

Text: Stefan&Björn Foto: Togga

Vi kan krasst säga att alla skotrar härstammar från den korta snöskotern som sedan har förlängts, breddats eller försetts med en massa lyxutrustning. Naturligtvis finns det undantag men i mitt tycke så finns själva grunden i denna genre då alla nya modeller oftast släpps som kort variant, och i längre varianter året efter. Polaris Rush är ett lysande exempel på en ny modell som släpptes i kort utförande för att sedan komma i längre varianter.

Vad är det då jag vill ha ut av min korta sportmaskin? Just detta måste du ha klart för dig innan du bestämmer dig eftersom det finns en rad olika korta sportmaskiner som är bra på olika sätt. En fyrcylindrig fyrtaktare har helt andra egenskaper än en tvåcylindrig tvåtaktare även om de båda råkar ha en kort matta. Vi får väl helt enkelt gå igenom vad tillverkarna har att erbjuda för alla er som är sugna på en tvättäkta sportmaskin.

Nya reservdelsnummer

Polaris överraskade världen våren 2009 i och med sin underliga skapelse vid namn Rush 600. Rushens minst sagt udda bakfjädring fick alla att haja till och även den oinvigde såg att denna maskin skilde sig markant från allt annat på marknaden. Boggin som heter Pro-Ride och har visat sig fungera för det den varit tänkt för, det vill säga fungera för tuff ledkörning. Det här är ingen maskin ämnad för crossbanan utan är liksom alla andra maskiner på marknaden specialiserad för en speciell uppgift. Nu har maskinen funnits i två år och existerar sedan förra året med flera motorstorlekar och nu även längder. Årets Polaris Rush Pro-R 800 och 600

Los Angeles hela namn är "El Pueblo de Nuestra Senora la Reina de los Angeles de Porciuncula" och kan förkortas ner till 3,63% av sin storlek: "LA".

är i princip identiska med varandra om man bortser från motoruppsättningen och variatorerna. Cleanfire 600:n finns det inte så mycket att orda om, då den är välbeprövad och riktigt stabil både då det gäller att leverera effekt och tillförlitlighet. Det har varit lite snack om hur pass mycket som ändrats på årets 800 egentligen då den fått ett helt gäng nya reservdelsnummer. Svaret är. Inte mycket har ändrats. 800:n har bytt sina Siemens-spridare mot Bosch-dito. Då Bosch-spridarna ser annorlunda ut måste hålen och infästningen ändras i cylindrarna vilket har inneburit att reservdelsnumren har ändrats på dessa, trots att de är av samma typ som i fjol. Coatingen på Y-röret har också ändrats, vilket i sin tur betyder nytt reservdelsnummer. Polaris har också till detta år bytt leverantör av vevaxlar, vilket i sin tur betyder, gissa, nytt reservdelsnummer trots att den är av samma typ. Detta gäller många andra runtomkringsaker, för i vanlig ordning brukar en ändring betyda att flera andra är nödvändiga. Det som däremot är nytt är avgasventilerna som har blivit slitstarkare och tåligare. Motorfästena är också de uppbiffade tillsammans med motorkuddarna som ska se till att motorn sitter där den ska. Vi hoppar raskt över till chassit.

Förlåtande

Även om du med blotta ögat inte ser några direkta ändringar så finns dom där om du jämför en Rush 2011 mot 2012 års modell. Vi börjar bakifrån som flickan sa, där vi hittar nya bussningar i länkaget till boggin, som ska ge ifrån sig 50% mindre friktion än i fjol. Exakt vad det är som skiljer vet vi inte, men bussningarna är troligtvis tillverkade av annat material. Tunneln har blivit 13 millimeter högre och sväljer därför högre kammar vilket i sin tur inneburit att rörkonstruktionerna runt tunneln också fått lov att ändras. Kylarna i tunneltaket är också de förändrade och kan förses med dubbskydd. Pro-Rideboggin har fått en ny främre arm som är flackare, vilket ska ge en maskin som svarar mer på förarens position, och mindre på gaspådrag. Den lyckade framvagnen har inte heller lämnats ifred utan är också den ändrad på flertalet punkter. Lite förenklat så kan vi säga att årets Rush fått framvagnen från racern IQ 600 R, vilket inte riktigt är sant, men nästan. Den är naturligtvis lite modifierad för att fungera i högre farter och inte vara allt för snabbstyrd vilket en crossmaskin som IQ 600 R oftast är. Ett knep för att se skillnaden på en 2011 och en 2012 är att titta på undre a-armen som är helt rak på den uppdaterade 2012 års Rush och vinklad längst ut mot spindeln på elvan. Känns årets Rush annorlunda om vi jämför mot fjolårsmodellen? Klart den gör och framförallt så är den inte lika känslig för inställningarna i boggin utan lite mer förlåtande. Det här är en maskin som är avsedd för leden. Den som påstår att den passar bra på crossbanan har fel, eftersom den absolut inte är byggd för detta ändamål. Hur många tävlar på en Rush? Ingen. Hur många kör fort på leden med den? Alla!

Det här är en typisk enmansmaskin som känns extremt kort i "hjulbasen" och ändrar riktning lätt samtidigt som den är kursstabil, rätt inställd det vill säga. Lägg lite tid på att lära dig ställa in boggi och framvagn så kommer den här maskinen till sin rätt.

Kodlås

Vad mer är nytt på Rushen? På alla Pro-Ridemaskiner finns en liten rolig detalj som din handlare måste hjälpa dig med. Se till att ditt kodlås blir aktiverat av mekanikern när den leverans-servas. Vad betyder då detta? På årets Rushar finns en detalj i mjukvaran som tillåter dig att dra igång maskinen och låta den stå på tomgång, utan att du riskerar att den blir stulen. Med en tresiffrig kod kan du "låsa" maskinen, eller i alla fall begränsa så att motorn inte kan varva tillräckligt för att någon ska kunna köra iväg med den. Tänk dig följande scenario. Det är 20 grader kallt, du rycker igång din Rush, trycker in din personliga tresiffriga kod som din handlare hjälpt dig med att stoppa in i ECU:n, och går in i stugan och värmer dig. Beroende på om motorn hinner upp i 50 grader, då den stängs av automatiskt eller om du hinner ut och knappa in din kod så är din maskin skyddad från stöld under tiden. Alltså, kom ihåg att påminna din handlare om att aktivera denna funktion. Vi ska också klargöra att denna funktion inte finns på 2011 års modell. Och nu hoppar vi raskt över till de snikna och underbara Shiftmaskinerna.

Snålis

Är det inte trasigt, laga det inte! Lite så tror vi att Polaris resonerar då det gäller deras för året så gott som ouppdaterade Shiftmodeller som finns i två stycken korta utföranden. Årets uppdateringar består i att huven numera är vit, uppdaterad passform på luftburken (gäller Shift 550 och gummit mellan förgasare & luftburk samt fästet i chassit som håller luftburken på plats) och nya kolvar i 550:n(som har anodisering av

När man stoppar ner den vätskekylda 600:n i en IQ Shift blir den här skotern riktigt snabb. Då prisskillnaden mot 550:n inte är så stor är det inte mycket att fundera på.

Även om IQ-chassit är lite mer åt det traditionella hållet behöver man inte dra sig upp i stående ställning om någon nu trodde det.

Polaris fläktmaskin Shift 550 har till i år hör och häpna fått lite dekaler och en vit färg. Det gör faktiskt att den ser dyrare ut än vad den är.

I vartenda avsnitt av TVserien Seinfeld kan man se något med Stålmannen på.

Den vanliga Rush 800 kommer i röd och svart Pro R-kostym. Den ligger riktigt stabilt efter leden och Gripper-skidorna biter i underlaget bra.

På försäsongen kunde man även beställa denna orangea Rush PRO-R LE. Det man då fick var en extrautrustad Rush 800 med bland annat ett lastrack, två stycken 12V-uttag, Rox styrhöjare och en smart verktygsförvaring.

Precis som på dom flesta sportmaskinerna nu för tiden är förarpositionen långt framflyttad även på Polaris Rush, vilket underlättar för den aktive föraren.

Det var i form av en 600 som vi först såg Polaris Rush våren 2009. Den nya och raceinspirerade framvagnen på Rush ger både ett kvickstyrt och stabilt intryck.

ytskiktet för ökad slitstyrka). Shiftmodellen är utan tvekan en av de mest lyckade ledmaskinerna genom tiderna och vi verkligen älskar den. Den är inte bara bra prissatt utan också extremt snabb, i alla fall om du väljer den större av de två modeller som finns. Du kan välja mellan den vattenkylda och insprutade 600:n och den lite slöare 550:n. Den fläktkylda tvåcylindriga 550 kubikaren har runt 60 hästar vilket är alldeles för lite för detta chassi, i alla fall om man är en van skoteråkare. 550:n är en perfekt instegsmaskin och passar dig som ska prova på det här med snöskoter. Men för er andra så är det 600:n vi rekommenderar. Ser man sedan att det endast skiljer dryga 8000 spänn mellan 550:n och 600:n så känns det som om valet är enkelt. Den insprutade 600 cleanfire motorn har ganska precis dubbelt så mycket hästar som 550:n och delar motor med Rushen. Det finns inte så mycket att orda om Shiften då dennes topplacering i vårt årliga test BLS (Bästa Led Skoter) talar sitt tydliga språk. Den är snabb, den är billig, den är enkel och den är från. Den gör sig extremt bra med en blyg 23 millimetersmatta och de billiga Ryde FX-dämparna och är extremt underhållande att köra i alla lägen. Det här är den perfekta maskinen för dig som inte vill synas, men gärna steka kompisarna på leden. IQ Shift 600 ett riktigt bra köp och verkligen en SnowRiderfavorit.

Vuxenmaskinerna från Yamaha

Måste man vara fullvuxen för att köra 4-takt? Nej är svaret även om det känns som att medelåldern för den genomsnittliga Yamahaköparen är lite högre. Vad kan detta bero på? Personligen tror jag att det är en blandning mellan ekonomi och bekvämlighet. Den ekonomiska aspekten spelar in eftersom Yamahas största sportmaskin kostar hela 154.900 kronor. Samtidigt ser vi positivt på Nytro R-TX prissättning på 129.900 kronor och Phazer R-TX som kostar 94.900 riksdaler. Den bekväma aspekten kan vi försvara med att alla Yamahas maskiner är elstartade, fyrtaktande och backväxlade vilket får anses som bekvämt och tryggt. Har du väl fått smak på det där med fyrtakt så blir det svårt att gå tillbaka till en tvåtaktare oavsett om den är direktinsprutad och fullproppad med den senaste tekniken. På något sätt känns fyrtakt bekvämt och lite lyxigt, samtidigt som den ökade vikten gör sig påmind vid extrem körning.

Ska vi försöka beskriva den genomsnittlige Yamaha-köparen med några ord så får det bli följande. Du har insett fördelen med fyrtakt och skiter i om den är lite för tung på leden eller djupsnön, du har lärt dig att köra din fyrtaktare lika fort som dina kompisar gör med sina tvåtaktare, du tankar och kör, har aldrig några egentliga problem men svär de gånger du måste lyfta loss maskinen eller få upp den på en släpvagn. Du kan också ha valt att köpa en Yamaha på grund av att den är den ultimata plattformen för ett turbobygge. Det finns fantastiska turbosatser till dessa maskiner som verkar hålla för precis vad som helst. Oavsett vilken slags Yamaha-människa du är så går vi väl igenom årets sportmaskiner.

Stabil instegsmaskin

Vi börjar med den billigaste sportmaskinen från Yamaha som sedan några år heter Phazer RTX och är en liten tvåcylindrig, insprutad maskin, naturligtvis av fyrtaktstyp. Den här snöskotern har många unika egenheter som gör den fantastiskt rolig att köra och äga. Du ska ha klart för dig att det här är en renodlad ledmaskin på 80 kusar vilket begränsar användningsområdet då den inte är byggt för något annat än just körning på led. Att den "bara" har 80 hästar betyder att den varken har hög toppfart eller blixtrande acceleration, vilket i sin tur ger den dess charm. Faktum är att det här är en förvånansvärt snabb maskin efter leden, med rätt förare bakom styret, och vi gillar Phazern riktigt mycket.

Körställningen är fantastiskt bra som tillsammans med denna skoters övriga karaktär gör den otroligt underhållande att köra. Smal YZ-inspirerad dyna som tillsammans med fotstegens flacka vinkel och styrets placering gör att det här verkligen känns som en blandning mellan cross och snöskoter. Att alltid kunna placera kroppen rätt gör att den här maskinen verkligen får chans att använda alla de 80 hästarna och att helheten gör att den blir en kvick rackare på leden. I år har det inte hänt speciellt mycket på uppdateringssidan och det enda vi kan hitta som skiljer årets Phazer mot fjolårsmaskinen är förutom färgsättningen att boggihjulen numera har utbytbara lager. Du vet vad du får när du köper en Phazer. En användbar, rolig, trevlig, driftsäker och bra prissatt instegsmaskin med all lyx man kan behöva. I mitt tycke är detta ett riktigt bra köp, i alla fall om det är en nybörjar, andraskoter eller instegsmaskin du är ute efter. Den kostar 95 papp. Jämför det mot Polaris Shift 550 som kostar 10-tusen mindre. För dessa

Yamaha FXNytro R-TX

Yamaha Phazer R-TX

Yamaha Phazer är som en blandning av en skoter och en motocross i sin körställning vilket gör att det är väldigt lätt att trivas här.

Det är lätt att trivas både sittande som stående på en Nytro R-TX, även om man ibland får känslan av att vara väldigt långt fram på maskinen.

På en Apex är det betydligt mer sitt ner och kör som gäller än på Nytro. När man väl satt sig gör man det riktigt skönt på den sportiga men bekväma dynan.

På Phazern sitter det en Camoplast Ripsaw-matta med 25 millimeter höga kammar vilket faktiskt känns lagom på den här maskinen.

Yamaha Apex SE

I framvagnen på Nytro sitter det fjäderlösa FOX Float X-dämpare med clickerfunktion.

Även om dessa skidor fungerar bra finns det tack vare EPS inget som hindrar att man sätter på ännu aggressivare skidor på en Apex om man nu vill ha det.

10 år med fyrtakt hos Yamaha!

tusenlappar får du Fox Float-dämpare, elstart, elbackväxel, insprutad fyrtaktare och cirka 20 kusar mer.

Genomarbetad Nytro

Går vi upp ett steg i Yamahas sortiment hittar vi Nytro RTX som inte bara är storleken större än lilla Phazern, den har också en cylinder till och dryga 130 hästar under huven. Naturligtvis är denna 1049 kubiks trippel insprutad, elstartad och har en mekanisk backväxel. Nytron har också den några år på nacken och har varsamt uppdaterats genom åren och känns idag färdig, och så bra den kan bli. Uppdateringarna till i år är ganska få och vi ser i alla fall att det numera sitter extroverta 8-kuggars drivhjul monterade tillverkade i ett stycke, samtidigt som den levereras med 44 millimetersmatta vilket vi verkligen uppskattar. Alla maskiner med mycket pulver presterar bättre med en matta som har högre kammar. Tittar man i en Yamaha-katalog så står det att det ska sitta en 32 millimetersmatta monterad på Nytron, och det gör det när den kommer till Sverige. Sen är det din Yamahahandlare som genom generalagentens försorg förser din maskin med en Camoplast 44:a. Vi säger tack för detta. Vi hittar också ett par nya skidor på årets Nytro och är det någonting denna maskin behövt så är det nya skidor. Denna variant heter 8HV och har en kortare köl men samtidigt också mer köl bakom skidans infästning. Visst styr den bättre än en 2011, men vi skulle ändå vilja ha ännu aggressivare skida, framför allt när det sitter en 44:a monterad. Dynan har fått hårdare skumgummi samtidigt som klädseln är gjord i något starkare material.

Vi tror att denna maskin börjar nå vägs ände då den är mer färdig än någonsin. Nytron är en stabil maskin och kommer inte ge dig några överraskningar. Vi saknar dock en servo som vi blivit så bortskämda med på den större Apexen. Vi hoppar därför direkt över till Yamahas största maskin.

Nygammal ikon

Yamaha Apex har sedan länge ansetts vara en ikon i skotervärlden och har nu 10 år på nacken. I dess första utförande hette den RX1 och har många delar gemensamt med 2012 års Apex, vilket faktiskt inte känns. Den är fyrcylindrig, 160 hästar stark, alldeles för tung och faktiskt helt underbar. Yamaha SE EPS är enligt mig den ultimata sporttouringskotern och har sin plats på leden, ingen annan stans. Men vad är det då som gör den här snart 10 år gamla klumpen så

En genomsnittlig persons vänsterhand gör 56% av jobbet då du skriver på ett tangentbord.

fantastiskt trevlig då? Hela konceptet med fyrcylindrig 160 hästars fyrtaktare och ett väl avstämt chassi med fantastiskt bra körställning är magiskt. Att den sedan förra året också fick en av de bättre uppfinningarna tillåter denna maskin att existera ett tag till. Naturligtvis pratar jag om styrservot eller EPS (Electric Power Steering) som det också heter på Yamaha-språk. Just servostyrningen tar Apexen till en annan nivå och du måste ta chansen att köra en Apex med och utan servo för att känna skillnaden. Vi kan också understryka att jag påstod att Apexen var en bra sporttouring-maskin. Ska du vinna Enduro-SM finns det betydligt bättre maskiner än denna. Ska du frakta dig långa sträckor på fin led i högt tempo, är detta maskinen för dig. Apexen har riktigt bra stötdämperi och kan beskrivs som, fast. Tro för den skull inte att detta är en touringmaskin. Jag kallade den sporttourer för att den är för tung för att exempelvis mäta sig med exempelvis en Lynx Rave RE 800 när det blir riktigt knöligt. Jag inbillar mig att Apex-köparen inte handlar ny maskin varje år utan kompenserar det relativt höga priset genom att ha kvar den ett tag då den är tämligen tidlös och håller både tekniskt och funktionsmässig. Har man kvar en maskin några år så sprider man ju ut nyköps-tappet lite mer. En fyrtakts-Yamaha oavsett modell håller ett bra andrahandsvärde och får anses som en i sammanhanget säker investering.

Race bred and proven

Ingenting är så roligt för oss motorjournalister som när det kommer nyheter i skotervärlden. Vi välkomnar Arctics nya ProCross-chassi med öppna armar och vinkar av den gamla Twinsparhistorien som aldrig riktigt blev uppskattad trots sin förträfflighet. Vi kan jämföra Twinsparchassit med den där tjocka sångerskan som alltid brukar bli placerad längst bak på scenen. Hon är bäst i gänget, men minst uppskattad på grund av den runda siluetten. Visst gillade vi Twinsparchassit i form av F8:n som gång på gång bevisade att den var den snabbaste ledmaskinen på marknaden. Nu har Arctic laddat om, behållit drivlinan så gott som oförändrad och byggt nytt runt den fantastiska 800 och 1100 motorn. Ja just ja, Twinsparchassit finns ju kvar i form av den lilla 570:n och vi börjar väl med den.

F som i fläkt

Alla tillverkare har ett lite billigare koncept för förstagångsköparen eller tonåringen och Arctics bidrag heter F 570

Reglagen känner vi igen och de är lätta att förstå sig på, det är bara dödaren som man alltid trycker en extra gång på för att vara säker på om den är av eller på.

F-modellerna känns mer som en Sno Pro 500 rent ergonomiskt, fast på ett mer civiliserat sätt.

Våra ögon har samma storlek från vår födelse tills den dag vi dör, men våra öron och näsor slutar aldrig växa.

Arctic Cat F 1100 SP

och bygger på det robusta TwinSpar-chassit. Den är motoriserad av en 565-kubiks fläktkyld twin som gör det den ska på skramlande fläktmotorvis och är ämnad som instegsmaskin, eller varför inte för den som vill tävla på en Arctic i fläkt eller ungdoms-klassen. Den här maskinen är väl beprövad och för den blyga (dryga 60 hk) motoreffekten väl överdimensionerad.

Det här är en renodlad ledskoter som inte på något sätt trivs i snön trots sina 32 millimeters kammar på mattan. F 570 känns stabil och fast i stötdämperiet och klarar uppgiften den är byggd för galant. Priset på 85.900 kronor passar väl in i prisbilden detta segment har hamnat på. Den här maskinen känns mer allround än tillexempel Lynx Rave 550 som är mer åt crosshållet. Utrustningsnivån är extremt hög och lyxdetaljer som elstart vittnar om att detta är mer en trevlig ledmaskin än en racer. Backen manövreras på modernt manér med en enkel knapptryckning på styret. Eftersom denna maskin är byggd på gamla TwinSpar-chassit så hittar vi också den trevliga och ganska underhållsfria Diamonddriven som består av ett gäng med drev istället för en drivkedja mellan driv och mellanaxeln. Vi gillar denna skapelse som trots en skramlig fläktsnurra levererar det som förväntas av den. Som sagt, ska du tävla finns det bättre maskiner för detta ändamål. Är du ute efter en tillförlitlig ledmaskin är detta en av de maskiner som kan passa dig.

SP 500

Sno Pro 500 är en maskin som vi känner igen sedan 2010 då den presenterades som en "Boyracer" eller pojkräser för oss som bor i Svedala. Sno Pro-chassit kom redan 2008 och slog knock på på konkurrenterna med hjälp av sin fina balans och potenta fjädring, samt en viss Tucker Hibbert.

Nu är det inte på den lilla Sno Pro 500 Arctic Cat har lagt krutet till i år. Men det betyder inte att det förra crosschassit känns gammalt och förlegat, utan snarare att övriga Arctic-chassin kommit ikapp. Det har alltså inte skett några direkta uppdateringar förutom nya dekaler och att tunneln lämnats olackerad för första gången.

Det är lätt att känna sig hemmastadd på denna maskin då vi kört mycket på både Sno Pro 500 och 600 dom senaste åren. Utformningen av chassit gör att man till 90 procent av tiden väljer att stå på maskinen, detta inte för att det är obekvämt att sitta utan för att det lätt blir väldigt inspirerad körning när en skoter andas så mycket racing.

Den gropiga leden är den här skoterns bästa vän, för det är då den kan hänga med betydligt motorstarkare maskiner. Den fina framvagnen som stått modell åt Arctics nya maskiner är här bestyckade med FOX Zero Pro-dämpare och Slide-Action-boggin har som tidigare FOX IFP. Hela setuppen på Sno Pro 500 är betydligt hårdare än på dom fläktkylda konkurrenterna, men så kostar den lite mera också. Den maskin som istället är den huvudsakliga kombattanten är nog Yamahas Phazer, som ligger ungefär lika effektmässigt.

I och med att man introducerat nya ProCross kan man nog lägga ner den gamla önskan om mera motor i den här skapelsen. Så länge det inte finns någon 80 hästars motsvarighet i det nya chas-

Arctic Cat har ibland roat sig med att gömma verktygen, i år var det enklare då man hittar dom bak i dynan.

Då alla F-modeller tas in som Sno Pro betyder det att man får riktigt bra FOX Float 2-dämpare i framvagnen.

På F 800 behöver man använda musklerna för att få igång motorn. Starthandtaget är placerat ovanför det lilla tanklocket i mitten.

All F-modeller har nu mera ett 12V-uttag bekvämt placerat på konsolen bredvid mätaren.

Med många vinklar har man lyckats öka stabiliteten hos den tvådelade tunneln utan att behöva göra den tyngre.

Hajen är den enda fisken som kan blinka med båda ögonen.

sit kan vi ändå hoppas att den får finnas kvar ett tag till, då vi verkligen har roligt med den.

Äff-åttahundra

Vi får väl börja med att resa oss upp och ge Arctic Cat en riktig applåd. Seså, ställ dig upp, lägg ifrån dig tidningen och slå ihop handflatorna nu. Bra! Applåden var naturligtvis ämnad för Arctics nya maskiner baserade på det fina ProCross chassit. Enligt Arctic så är ProCross-chassit resultatet och avkomman av en het natt mellan Race, Twinspar och Mountainchassit. Även om det inte är riktigt så det gått till så har naturligtvis Arctic Cat tagit med sig alla erfarenheter av sina tidigare misstag och rätt in i det här bygget.

Vi har tidigare gått igenom allt som är nytt med dessa chassin med nya vinklar och riktigt tunna och lätta material. Allt detta jobb har nu resulterat i en lätt maskin som ändå känns riktigt stabil och väl ihopskruvad.

Den minsta motorn du kan få i ett ProCross-chassi är nu mera Suzukis väl beprövade 800, i alla fall sett till kubiken. Ser man till effekt är inte denna motor minst på något sätt, då den ska leverera upp emot 160 hästkrafter. Provkörningarna vi gör i USA på senvintern sker allt som oftast på ganska hög höjd, med den fördelen att det alltid finns snö och med nackdelen att motorer utan överladdning kan kännas lite tama. Detta faktum verkade vara något som F 800 SP hade glömt bort då 800:n nästan gick värre än vad vi är vana vid på havsnivå! Hela hemligheten måste ligga i att den nu mera inte har så mycket dövikt att släpa på och att man förnyat drivlinan. På prototyperna vi körde satt det en 32-matta vilket gjorde det svårt att hitta fäste i snön för all kraft. Som tur är kommer man i Sverige istället att montera en matta med 43-millimeter höga kammar på F-modellerna, vilket maskinerna verkligen behöver.

Rätt nerv

Bakom styret på nya F 800 SP känns ergonomin väldigt bekant då det finns tydliga släktdrag med det "gamla" Sno Pro Race-chassit. Det betyder att även ProCross lockar en till att ställa sig upp när man kör, även om dynan på F 800 också är skapt för att en rumpa ska placeras på den. Utrustningsmässigt har man det man behöver på en sportskoter, till och med ett 12V-uttag bredvid det multiinstrumentet vi känner igen sedan tidigare. Även reglagen är bekanta vilket betyder att man hittar rätt direkt.

Arctic Cat Sno Pro 500

Körställningen på Sno Pro 500 är riktigt aggressiv och ordentligt framflyttad, man kan dessutom justera den i två olika lägen.

En sportmaskin lever fortfarande kvar i Twin Spar-chassit och det är den fläktkylda F 570.

Som sagt väldigt lik den nu "gamla" Sno Pro 600, men vi saknar halkskyddet på kanten av forbrädorna.

En trollslända lever i ungefär tjugofyra timmar.

Det enda som kräver lite tillvänjning skulle väl vara det långa bromshandtaget. Ända från själva bromshandtaget ner till skivan är allt nämligen nytt. Här sitter inte längre den rosade Wilwood-bromsen utan istället en ny spännande skapelse som fungerar lite bakvänt. Det nya här är att bromshandtaget pressar på kolven vinkelrätt mot styret, vilket ska ge en distinkt känsla. Även om det inte var något fel på känslan tyckte vi att det krävdes mer kraft än tidigare för att bromsa, där det positiva blir att man inte låser mattan så lätt.

Ute på dom alldeles för fina amerikanska lederna är det här en riktigt underhållande maskin som ändrar karaktär helt beroende på hur du förflyttar din kropp och hur mycket du gasar. Kör man i normaltempo är den precis lika trygg som övriga sportmaskiner där skidorna styr dit du vill. Ska du ta den närmare gränsen händer det betydligt mer än tidigare och en slags Firecat-känsla börjar infinna sig. Det är bara att lita på att skotern vet vad den gör och hålla i sig vad som än händer. Äntligen känner vi igen en Arctic Cat´s livliga temperament. Den här skotern inbjuder till det roligaste man kan ha med stället på och är precis så underhållande man kan kräva av en sportmaskin.

Fyrtaktare

Tycker man att en vild 800 är lite för mycket erbjuds det tyvärr ingen 600 tvåtaktare från Arctic Cat i år då den helt enkelt är för smutsig. Nej, vill man ha runt 120 hästar får du istället rikta in dig på en F 1100 SP med fyrtaktare. Med denna motor blir framfarten betydligt beskedligare och visst känner man en viss saknad efter en livlig 600. Nu går det fortare än man tror då man lätt luras av fyrtaktarens karaktär och ljud. Den extra vikten som motorn bidrar med gör bara att allt känns stabilare och vikten upplevs inte alls så negativ som man kan tro.

Att man väljer att ta in den som Sno Pro-modell gör att man får riktigt bra dämpning runt om på skotern. I Arctic Race-framvagnen sitter dom mycket praktiska FOX Float 2-dämparna och bak i FasTrack slide-action-boggin hittar vi också kapabla FOX-dämpare, men då av mer traditionell typ.

Den alldeles för kraftiga motorbroms som man kan uppleva på vissa fyrtaktare är så gott som eliminerad på dessa motorer tack vare ett system man kallar ISC Control. För att uppnå samma lättrullade känsla som hos en tvåtaktare låter man

Lynx Rave RE 800R E-Tec

därför motorn få lite extra tomgångsluft när man släpper gasen. Med tanke på motorn riktar sig inte den här maskinen till dom som vill ha en crossmaskin att hoppa och busa med, utan istället till den som söker en modern ledmaskin med sportiga egenskaper.

Turbo

Det finns två fyrtaktare till i årets lineup, där båda har alla möjligheter att skrämma slag på vem som helst. Grunden är den samma som hos F 1100 SP fast med en twist. Modellerna vi pratar om är i stort samma maskin fast med två olika färgsättningar. För att fira sitt 50-års jubileum har man en retromodell kallad 50th och för att synas har man sin pärlemovita Limited-modell. Det som skiljer skotrarna åt förutom själva färgen är att man på LTD även får handskydd, något man faktiskt saknar på dom övriga sportkatterna. Precis som övriga F-modeller är dessa riktigt välutrustade med elektronisk back, elstart (ej F 800) och många andra nödvändiga saker. Till skillnad från dom övriga får man dessutom värme i dynan vilket kan vara skönt att ha en kall januarimorgon.

Nu tycker ni säkert att vi ska sluta babbla om hur mycket utrustning man får och istället berätta hur det känns att köra den kraftfullaste sportmaskinen som någonsin tillverkats. Vad tror du, helt galet naturligtvis! Dom extra tio kilona turbon får släpa på jämfört med F 1100 raderas mycket effektivt av dom extra 54 hästkrafterna som turbon ger. Med tanke på att denna 177 hästars motor får touringloket TZ1 LXR som väger 317 kilo att kännas smått galen, är det lätt att föreställa sig hur F 1100 Turbo känns.

Att den väger lite mer än F 800 är bara bra då man verkligen behöver all hjälp man kan få för att hålla nere skidorna i backen. Den här motorn är en riktig upplevelse både till ljudet och kraften. Det frustar och pyser så mycket att bara insugsljudet ger en gåshud över hela kroppen. Det här är helt klart skotern för den som vill vara värst på leden i vinter.

Lynx nummer 1

På Lynx RAVE RE 800 och 600 ser man en tydlig etta på dekalerna, vilket man förtjänat då skotern är mer lik Emil Öhmans världsmästarmaskin än någonsin tidigare. Helt naturligt tar Lynx tillvara på dom framgångar man haft på crossbanan när man ska till att bygga sina sportskotrar. Det finns två viktiga saker som gör en hel värld av skillnad hur man nu upplever Lynx nya Rave 600 och 800.

Vi har aldrig trivts så bra på en Lynx Rave RE som vi gör nu med den framflyttade styrstången.

Det finns gott om plats för fötterna på Rave RE och dom stora hålen tillsammans med en greppvänlig kant ser till att man har bra fäste.

Lynx Rave 600 ACE och 550F har behållit den gamla placeringen av styrstången vilket gör att man hamnar längre bak och att den därmed upplevs lite lägre.

På Rave 600 ACE får man en enklare instrumentering medan reglagen är likadana som på dom dyrare maskinerna.

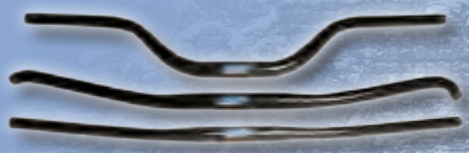
Styrstången tittar nu upp 5 centimeter längre fram på Rave RE, vilket har gjort en grym skillnad hur man upplever skotern då den nu passar mycket bra för den aggressive föraren helt utan modifikationer. På bilden till höger ser ni den tidigare positionen av styrstången.

Jättebläckfisken har världens största ögon.

RSI

www.rsiracing.com

Används av Chris Burandt och hans Backcountry Adventures

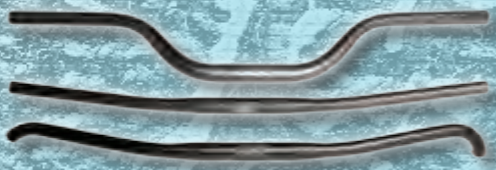


Kolfiber Fatbar styre
Utföranden: Race, Back´country, 10 grader

Aluminium styre
Riser styre 7/8" tjockt (lika som originalstyret)
Utförande: 5" & 7"

Universal ventilerad väska. 25x15 cm, monteras gärna under huven för att hålla handskar samt glasögon torra.

Chromoly styre
Utföranden: Race, 10 grader



Aluminium FatBar styre
Utföranden: Race, Backcountry, 10 grader

Styrhöjare
Utförande: Från 1,5" till 10"
Passar till både vanliga styren och FatBar

Handtagsskydd i färgerna vit, svart,röd, blå och grön.

Barpads

Gummihandtag finns i 7", 8" och 8" Tacky Black

Förstorare till handtagsskydd

Grepplindor i svart och camouflage

C&A PRO

RIDE LIKE A PRO

Nyhet!
Vita skidöglor

snowmobile skis

XT Bredd: 7,25" Kölhöjd: 3,5 cm

MTX Bredd: 8" Kölhöjd: 2,5 cm

MTX-skidorna finns i år i vitt, svart, gult, orange samt rött och grönt.

XTX Bredd: 7,25" Kölhöjd: 2,5 cm

"Många av Sveriges tävlingsåkare vänder sig till oss på Sno Performance för att få hjälp med att välja C&A Pro skidor. Gör det du också!"

Nyhet!

XT
PAUL THACKER SIGNATURE

XT
LEVI LA VALLEE SIGNATURE

TEAM

Rooster justerbara vikter 56-76 gram till Polaris

SKINZ PROTECTIVE GEAR

Bakbåge till
Yamaha Nytro 153/162"

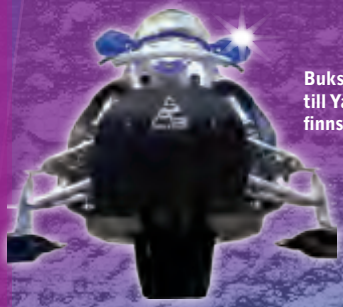
Team Tied variator/Drivaxelkit till Ski-Doo/Lynx XP

TEAM TSS-04 sekundärvariator

Bukskydd/Flytplast till Polaris Pro Rmk/Assult Switchback. Finns i färgerna svart, vitt, rött och orange

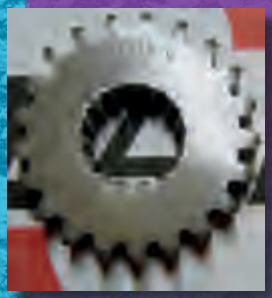
Kedjor till Polaris, Ski-Doo/Lynx och Arctic Cat.

TEAM Tied sekundärvariator



Bukskydd/Flytplast
till Yamaha Nytro,
finns i färgerna vitt och svart

Nedre drev till Polaris 36-46t,
Ski-Doo/Lynx 39-49t.



Polaris 17-26t, Ski-Doo/Lynx 17-29t.

Bukskydd i aluminium
till Polaris Rush

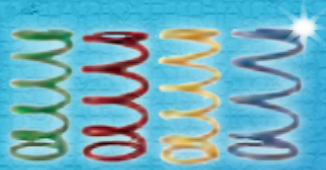
Helixar till TSS-04 och
Tied sekundärvariatorer.

Frontbåge till Ski-Doo XP

Tunnelväska till Ski-Doo XP

11-serie Vikter till Polaris

Sekundärfjädrar till TEAM-sekundärvariatorer, stort sortiment.

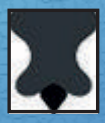


Stort sortiment primärfjädrar
till Ski-Doo/Lynx och Arctic Cat.

Shaper Bar Styrstål

Finns till: Polaris, Ski-Doo/Lynx, Arctic Cat, Yamaha, C&A Pro samt SLP-skidor

TRACTION BY STUDBOY



Konkavt utformade, 60gr Coromant, Slit banor fram & bak, 20-25% lättare än rundstål.

"Suveräna styrstål som används av väldigt många i tävlingseliten. -Passa på att testa du med!"

Sno Performance

070-697 42 57, 070-297 18 90

Se hemsidan för närmaste återförsäljare.

Lynx Rave 600 ACE

Nu har man samma längd på boggi och matta som på crossmaskinen, detta betyder att det är ungefär tre kammrader extra som ger fäste mot snön. Boggin heter nu PPS-3300, vilken är försedd med fullt justerbara KYB 46 PB HLCR både fram och bak.

Rave 550 behåller sina färger men har fått lite nya dekaler till i år. Den är fortfarande en underhållande instegsmaskin till skoterns underbara värld och en potent maskin i ungdomscrossen.

Den första saken är den längre boggin med tillhörande matta och den andra är den framflyttade styrstången.

Vi börjar med att titta på PPS-3300-boggin, där namnet skvallrar om att längden ökats. Själva ökningen av längden på dom nya lättare boggiskenorna har skett mellan dom två hjulen längs bak i boggin. Tack vare detta får man nu på en 3269 millimeter lång matta istället för 3052 millimeter som man hade tidigare. Detta ger utan tvekan bättre fäste vid acceleration och i lössnön. Men framförallt blir maskinen stabilare och överbryggar guppen på ett bättre sätt. Någon kanske noterade att man däremot håller fast vid en kamhöjd på 38 millimeter istället för att löpa linan ut och montera en matta med 44-kammar. Orsaken till detta är att Lynx gjort mängder av mätningar med både 38- och 44-kammar där fördelarna helt enkelt vägt över till den lägre. Med 44-matta sjönk toppfarten enligt Lynx med 15 procent och bränsleförbrukningen ökade med 20 procent, dessutom accelererade den bättre med 38-mattan. Den enda gången man skulle kunna ha nytta av dom högre kammarna verkar vara när man åker i lössnön.

Nu sitter man bättre än någonsin på Lynx Rave RE och mycket av det kan man tacka den framflyttade styrstången för. Den nya positionen är fem centimeter längre fram än tidigare, vilket gynnar en aktiv förare som vill flytta omkring kroppen på skotern. Tidigare har vi upplevt att man skulle vilja ha en högre styrhöjare på Rave, men nu är inte alls det behovet lika stort, för att inte säga obefintligt. Det är inte bara styrets placering som gör det enkelt att flytta runt på Lynx Rave utan även den smala och fasta dynan gör sitt till. Reglage och mätare fungerar lika bra som tidigare där allt sitter lättåtkomligt, men precis som Ski-Doo gjort skulle även Lynx kunnat rensa styret från reglage och göra det ännu mer rejsigt på just dessa modeller. Dom nya handtagsskydden skyddar bra mot fartvinden och verkar vara snäppet större samt ha en stabilare infästning än tidigare.

Båda motoralternativen hos Rave RE är riktigt bra och underhållande, så vilken man väljer hänger nog mest på fjortontusen och ett gäng med hästkrafter. Måste tilläga att dom E-Tec 800:or som satt i 2012:års Rave som vi provkörde i Saxsnäs på senvintern var dom giftigaste versionerna på länge. Då det inte hänt något på själva motorsidan vad vi vet, måste man ha lyckats väldigt bra med variatorsetupen på dessa skotrar.

Av alla modeller som man kan köpa i år är Lynx Rave RE oavsett motor dom som är klart mest crossinspirerade, trots detta är det inga problem att leva varje dag med dessa skotrar. En optimal blandning av användarvänlighet och rå tävlingsmaskin helt enkelt.

Sportig ACE

Till i år har den SC 600-modell som tidigare funnits lämnat oss i Sverige, så den

Greklands nationalsång har 158 verser. Ingen har hittills lärt sig alla verserna utantill.

kan vi hoppa över. Istället har det kommit en sportig version med 600 ACE-motorn, vilken på inget sätt ska ses som en ersättare till SC 600 då den nästan har halva effekten. Men Rave 600 ACE är däremot den helt klart skojigaste modellen med den lilla fyrtaktaren under huven. Hade mina barn varit lite äldre eller om frugan velat ha en skoter hade detta varit en stark kandidat. En rolig, tyst och miljövänlig skoter som kanske tilltalar flera än bara dom inbitna skoterförarna. Som alternativ har man även valt att behålla 550F ett tag till. Då den inte är lika high tec som 600 ACE är den också betydligt billigare i inköp fast den är lika skojig att köra.

Nyheterna för i år är förutom ACE-motorn dom stålomspunna bromsslangarna, vilket ger bättre och jämnare bromsegenskaper. Just Rave med ACE-motorn ser riktigt bra ut med sin vita och orangea färgsättning, medan 550F behåller sin röda färg och får nöja sig med nya dekaler. Precis som på hybriderna vi skrev om i förra numret har även Rave 550 eDrive-primär och QRS-sekundär till i år.

Båda maskinerna är riktigt roliga längs knixiga leder och under förutsättning att polarna inte heller har mer än 60 hästar till sitt förfogande kan man ha riktigt kul. Både framvagn och boggi är ställda åt det mjukare hållet men mycket tack vare den låga vikten, särskilt hos 550F, fungerar det riktigt bra ändå. Vilken motor man än väljer är det en riktigt bra nybörjarskoter, vilket säkert kommer att bidra till dessa även blir populära uthyrarskotrar, särskilt fyrtaktaren.

Ski-Doo TNT

Att intresset för sportskotrar gradvis minskat något i vårt land märks även på att det blir färre modeller att välja bland hos tillverkarna. I Ski-Doo´s modellprogram är det tre maskiner som står till buds hos oss. På andra sidan Atlanten är det lite skillnad då det finns hela 50 olika varianter av MX Z att välja bland. Som tur är väljer man så gott som alltid att ta in endast det bästa till oss, vilket vi är tacksamma för. Det som ändå gör sportmaskinerna så intressanta är att nästan alla nya och heta uppfinningar gör sin debut just där. Till i år kan man lugnt säga att Ski-Doo har lite nyheter att visa upp. Men vi spar det hetaste till sist och börjar med minstingen istället, MX Z TNT 550F.

Förr i tiden var TNT sportmodellen under racemaskinen Blizzard och därmed ett namn som ingav respekt och satte skräck i konkurrenterna, nu för tiden

Den nya REV-XP X-dynan med 5 liters förvaring sitter även på X-RS-modellerna.

Både dom nya Pilot 5.7R-skidorna och rMotion hos MX Z X-RS ger en mycket trygg skoter både i kurvorna och längs knöliga leder.

Utan Quick Adjust-system till rMotion blir fotbrädorna betydligt renare.

Trots att racingstyret är ganska rent från reglage finns all lyx man behöver även hos X-RS.

I framvagnen på X-RS sitter det KYB Pro 40 R med Easy-Adjust, där man ställer kompressionen på det övre vredet och returen längst ner.

Den nya dynan med 5 liters förvaring ger bra med stöd utan att vara för hård. På RS-chassit hamnar man ganska långt fram på skotern vilket ger bra kontroll.

Den billigare MX Z TNT 550F skiljer sig väldigt mycket från sina större bröder, men kan vara underhållande ändå.

använder man sig alltså av det namnet på sin instegsmaskin. Nu är det i och för sig så att TNT är den värsta versionen av MX Z där man också kan få en 550F-monterad, återigen tar man bara in det bästa från Ski-Doo. Denna skoter är så gott som oförändrad rent tekniskt förutom på en punkt, man har monterat den fina eDrive-variatorn från ACE även här. Hos Ski-Doo har man valt att vänta ett tag med att ta in just MX Z 600 ACE, så är det en liten fyrtaktare man vill ha är det alltså Lynx som gäller.

Rent visuellt är skotern gul istället för vit som i fjol och man har dessutom lackerat bandtunneln svart. Allt som allt ger detta ett dyrare intryck än tidigare och det känns som man får ganska mycket skoter för pengarna. Vad det gäller mattan är det bara Ski-Doo och Arctic Cat som valt att montera 32-matta på fläktmaskinerna, vilket säkert välkomnas av dom som tänkt köra cross i vinter. För oss vanliga dödliga är det också en fördel då den lilla motorn uppenbarligen inte har några problem att sätta snurr på en 32-matta.

Praktiskt har TNT 550 jämfört med Rave 550 också en fördel vad det gäller förvaringsutrymme, då det inte sitter någon rejsdyna på Ski-Doo:n utan istället Renegadedynan med större förvaring. Med tanke på vilken kundgrupp man riktar sig till med en sådan här maskin känns den riktigt underhållande och förtroendeingivande. Det går att köra med ett leende från öra till öra även med 60 hästar under huven så länge det är kurvigt och gropigt, det gäller bara att gasa lite mer. Helt naturligt är det istället på långa raksträckor och sjöar bristen på effekt gör sig påmind.

X-RS 600 och 800

Som ni kan läsa i den separata artikeln om Ski-Doo:s nya rMotion är det just i boggin det har hänt mest grejor på årets MX-Z X-RS. Många gånger har det hänt att man suttit och lyssnat på storslagna tekniska genomgångar av något nytt som sedan kanske inte alltid har kunnat leva upp till förväntningarna man fått. Helt uppriktigt trodde vi nog att det var just en sådan genomgång vi var på när Ski-Doo presenterade sin rMotion-boggi. Men det var innan vi fick prova den!

Grundregeln är att ställa den så mjukt man vågar och sedan jobba sig uppåt därifrån. Här blir man riktigt imponerad av hur mjukt man kan köra utan att det slår igenom. För den som gillar att hålla på och justera dämpare och fjädrar är det bara en modell som gäller, det är MX Z X-RS E-Tec 800R med Quick Adjust System. Med denna maskin är det slut på gissningsleken hemma i garaget, nu ändrar man istället allt med enkla handgrepp ute efter leden. Den kanske mest imponerande saken är den enorma bredd det är mellan min. och max. lägena på alla justeringar. Detta gör att man kan ändra karaktären på skotern något alldeles enormt. Man går från trygg ledmaskin med skidorna i backen, till en vilt stegrande best på några sekunder med enkla handgrepp.

Ski-Doo:s båda värstingar ger inte mycket till övers att önska, utan ger ett så nära fulländat koncept man kan komma för dom allra flesta, utan att

Bearnaisesås introducerades i Sverige 1957 under Gyllene Rattens invigning.

man behöver ändra på något. Nu är inte någon av oss som dom allra flesta, så naturligtvis vill vi ha en längre matta med högre kammar om vi får önska. Men samtidigt ska man ha i åtanke att det är vissa egenskaper som får stryka på foten om man gör detta. Som alltid är det en avvägning vilka egenskaper som ska prioriteras, och med tanke på att detta är en kort sportmaskin är nog valen korrekta. Det finns som sagt andra Ski-Doo-modeller, först och främst Freeride 137", som uppfyller behovet av längre matta med högre kammar.

Två motorer

I år är det lättare att skilja dom två MX Z:orna åt då det bara är 800:n som har QAS-klossarna placerat på fotbrädorna. På 600:n får man nöja sig med den enklare varianten av rMotion, som ändå tillhör en av dom mest lättjusterade boggi-fjädringssytemen på marknaden. Att skilja en elva från en tolva har däremot aldrig varit enklare då det är en helt ny färgsättning med mängder av gulddetaljer på dom nya MX Z:orna.

Det är inte bara rMotion som är det nya på X-RS i år utan man har även monterat nya skidor på skotrarna. Det handlar fortfarande om Pilot 5.7 men nu med tillägget R, som står för Racing. Det är alltså samma skida som sitter på racingmaskinerna, med lite kraftigare köl för ge det där extra bettet efter led. Den nya X-dynan med 5 liters förvaring som sitter på många av årets sportigare modeller hittar vi naturligtvis även här. Oavsett om du väljer en E-Tec 600 eller 800 får du en modern sportmaskin som verkligen tål att köras hårt och länge. Trots det rena racingstyret och sitt tuffa utseende känns inte MX Z alls för extrem för ett normalt användande. Mycket tack vare E-Tec-motorerna och spännvidden i fjädringen uppträder dom istället precis som man själv vill, lite som en kontrollerad Dr. Jekyll och Mr. Hyde.

Precis som hos övriga sportskotrar handlar valet av motor mycket om hästar kontra pengar. Hos Ski-Doo är skillnaden nu större än så på grund av den lättjusterade rMotion QAS hos 800:n. För många är nog inte detta en avgörande faktor för vilken motor man ska välja, men i alla fall ytterligare en sak att ta med i beräkningarna.

Som ni sett finns det många olika sportmaskiner att välja mellan och det är så att man önskar att alla fick provköra innan ni gjorde erat val. Nu är nog inte det möjligt så vi hoppas att det näst bästa varit gott nog för er.

Den stora skillnaden mellan MX Z 600 och 800 förutom motorn är att du får en enklare variant av rMotion på 600:n.

Sveriges första bensinpump patenterades 1913 och hette MACK.

YAMAHA APEX SE

Motor	
Typ:	Vätskekyld 4-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	998
Borr/slag mm:	74x58
Bränslesystem:	4 x EFI 39mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	4-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Aluminium
Framvagn:	Individuell, dubbla A-armar
Fjädring fram:	Fox Float 2
Fjädringsväg fram mm:	219
Boggi:	Mono Shock II Air 128
Dämpare:	Fox Mega Float
Fjädringsväg bak mm:	295
Typ av matta mm:	381x3264x44
Skidor:	APEX saddleless
Spårvidd mm:	1086
LxBxH mm:	2820x1200x1210
Tankvolym L:	34,6
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	154 900:-
Färg:	Blå / Svart
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

YAMAHA FX NYTRO R-TX

Motor	
Typ:	Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	1049
Borr/slag mm:	82x66,2
Bränslesystem:	3 x EFI 41mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	3-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Nytro 11° Snocross
Framvagn:	FXG2
Fjädring fram:	Fox Float X PB-Clicker
Fjädringsväg fram mm:	216
Boggi:	Dual Shock Pro 46
Dämpare:	HPG 40 / 46 justerbara
Fjädringsväg bak mm:	368
Typ av matta mm:	381x3073x44
Skidor:	8HV
Spårvidd mm:	1050
LxBxH mm:	2815x1180x1140
Tankvolym L:	27,7
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	129 900:-
Färg:	Svart / Blå
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

YAMAHA PHAZER R-TX

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	499
Borr/slag mm:	77x53,6
Bränslesystem:	2 x EFI 43mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Aluminium
Framvagn:	Individuell, dubbla A-armar
Fjädring fram:	Fox Float
Fjädringsväg fram mm:	219
Boggi:	Dual Shock CK
Dämpare:	HPG 36 / 40 PB-Clicker
Fjädringsväg bak mm:	412
Typ av matta mm:	356x3073x25
Skidor:	Plast saddleless
Spårvidd mm:	1080
LxBxH mm:	2820x1215x1190
Tankvolym L:	26,7
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	94 900:-
Färg:	Vit
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

ARCTIC CAT F 1100 TURBO SP LTD (50TH) / 1100 SP / 800 SP

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt / 2-takt
Volym cm³:	1056 / 794
Borr/slag mm:	98x70 / 85x70
Bränslesystem:	EFI 46 mm / 48 mm / BEFI 46 mm
Smörjning:	Torrsump / Injektion
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	177 Hk@-- / 123 Hk / 160 Hk
Start:	Elektrisk / Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	249 / 239 / 208
Tunnel:	Procross
Framvagn:	Arctic Race Suspension
Fjädring fram:	FOX Float 2
Fjädringsväg fram mm:	254 / 241
Boggi:	FasTrack slide-action
Dämpare:	FOX IFP / FOX IFP 2"
Fjädringsväg bak mm:	343
Typ av matta mm:	381x3251x43
Skidor:	Composite Trail 6"
Spårvidd mm:	1067-1092
Längd/Bredd/Höjd mm:	2998x1219x--
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	154 900:- / 128 900:- / 139 900:-
Färg:	Vit (Svart) / Grön / Orange, Grön
Generalagent:	KGK Motor AB

ARCTIC CAT F 570

Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	565
Borr/slag mm:	73,8x66
Bränslesystem:	2xVM 34
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	62,5 Hk@--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	224
Tunnel:	Twin Spar
Framvagn:	AWS VII
Fjädring fram:	Ryde FX
Fjädringsväg fram mm:	241
Boggi:	FasTrack slide-action
Dämpare:	Twin Tube
Fjädringsväg bak mm:	343
Typ av matta mm:	381x3251x32
Skidor:	Composite
Spårvidd mm:	1092
Längd/Bredd/Höjd mm:	2998x1219x--
Tankvolym L:	41
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	85 900:-
Färg:	Grön
Generalagent:	KGK Motor AB

ARCTIC CAT SNO PRO 500

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	499
Borr/slag mm:	71x63
Bränslesystem:	EFI 38 mm
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	85 Hk@--
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	206
Tunnel:	Sno Pro Race
Framvagn:	AWS VIII
Fjädring fram:	FOX Zero Pro
Fjädringsväg fram mm:	241
Boggi:	Race slide-action
Dämpare:	FOX IFP / FOX IFP 2"
Fjädringsväg bak mm:	343
Typ av matta mm:	381x3251x32
Skidor:	Composite Trail 6"
Spårvidd mm:	1092
Längd/Bredd/Höjd mm:	2972x1219x--
Tankvolym L:	41
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	109 900:-
Färg:	Grön
Generalagent:	KGK Motor AB

SKI-DOO MX Z X-RS E-TEC 800R / 600 H.O.

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	799,5 / 594,4
Borr/slag mm:	82x75,7 / 72x73
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52 / 46
Smörjning:	Elektronisk pump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	155+Hk@7900 / --
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	208 / 206
Tunnel:	REV-XP RS
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	KYB Pro 40 R Easy-Adjust
Fjädringsväg fram mm:	241
Boggi:	rMotion Quick Adjust System / rMotion
Dämpare:	KYB Pro 40 Easy-Adjust
Fjädringsväg bak mm:	394
Typ av matta mm:	381x3051x31,8
Skidor:	Pilot 5,7R
Spårvidd mm:	1077
LxBxH mm:	2905x1217x1200
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	3,7
Att äga	
Cirkapris:	151 900:- / 132 900:-
Färg:	Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

SKI-DOO MX Z TNT 550F

Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	553,4
Borr/slag mm:	76x61
Bränslesystem:	2xVM30 Choke
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	186
Tunnel:	REV-XP
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	HPG Plus
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	SC-5
Dämpare:	HPG Plus
Fjädringsväg bak mm:	381
Typ av matta mm:	381x3051x31,8
Skidor:	Pilot 5.7
Spårvidd mm:	1077
LxBxH mm:	2905x1217x1210
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	3,7
Att äga	
Cirkapris:	82 900:-
Färg:	Gul-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

LYNX RAVE 550 / 600 ACE

Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt / Vätskekyld 4-takt
Volym cm³:	553,4 / 600
Borr/slag mm:	76x61 / 74x69,7
Bränslesystem:	2xVM30 Choke / EFI
Smörjning:	Injektion / Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Manuell / Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	193 / 207
Tunnel:	REX
Framvagn:	A-LFS
Fjädring fram:	HPG 36
Fjädringsväg fram mm:	242
Boggi:	PPS-120
Dämpare:	HPG 36
Fjädringsväg bak mm:	390
Typ av matta mm:	380x3052x25,4
Skidor:	CTRL II
Spårvidd mm:	1080
LxBxH mm:	2870x1225x1130
Tankvolym L:	39
Oljetankvolym L:	3,7 / --
Att äga	
Cirkapris:	80 900:- / 91 900:-
Färg:	Röd-Svart / Vit-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

LYNX RAVE RE 800R E-TEC / 600 E-TEC

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	799,5 / 594,4
Borr/slag mm:	82x75,7 / 72x73
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52 / 46
Smörjning:	Elektronisk pump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	225 / 219
Tunnel:	REX
Framvagn:	A-LFS
Fjädring fram:	KYB 40 PB HLCR
Fjädringsväg fram mm:	242
Boggi:	PPS-3300
Dämpare:	KYB 46 PB HLCR
Fjädringsväg bak mm:	390
Typ av matta mm:	380x3269x38
Skidor:	CTRL II
Spårvidd mm:	1080
LxBxH mm:	3000x1225x1130
Tankvolym L:	39
Oljetankvolym L:	3,7
Att äga	
Cirkapris:	146 900:- / 132 900:-
Färg:	Svart-Vit
Generalagent:	BRP Scandinavia

POLARIS 600 IQ SHIFT / 550

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt / Fläktkyld
Volym cm³:	599 / 544
Borr/slag mm:	77,25x64 / 73x65
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion / 2xVM34
Smörjning:	Injektion / Separat
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	217 / 213
Tunnel:	IQ
Framvagn:	IQ
Fjädring fram:	Ryde FX MPV
Fjädringsväg fram mm:	254
Boggi:	IQ
Dämpare:	Ryde FX MPV
Fjädringsväg bak mm:	353
Typ av matta mm:	380x3070x23
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	1080
Längd/Bredd/Höjd mm:	2921x1220x1232
Tankvolym L:	43,5
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	92 900:- / 84 900:-
Färg:	Vit
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

POLARIS 800 RUSH PRO-R (LE) / 600

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	795 / 599
Borr/slag mm:	85x70 / 77,25x64
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	210 / 212 (utan elstart)
Tunnel:	Rush
Framvagn:	PRO-RIDE
Fjädring fram:	Walker Evans Piggyback
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	PRO-RIDE
Dämpare:	Walker Evans PB, Comp. Adj.
Fjädringsväg bak mm:	356
Typ av matta mm:	380x3070x34
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	1080
Längd/Bredd/Höjd mm:	2740x1220x1170
Tankvolym L:	41,6
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	135 900:- / 129 900:-
Färg:	Svart / Vit
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

Rox justerbar styrhöjare
Anpassa höjden på styret efter åkstil och humör. Pris ca **1495:-**

Styrhöjare ROX Pivoting Elite Risers
Snygg, stilren styrhöjare från ROX. Finns i 2, 3 och 5 tum. Pris från ca **895:-**

Sno Pro A-armar
Pris från ca **835:-**

Powerboots Diablo
Tillverkade i Europa av folk som vet vilka krav som ställs på en bra känga. Passar perfekt både på tävlingsbanan,leden eller för den aktive freeride åkaren. Håller värmen extremt bra. Pris ca **2395:-**

Engans Stötdämpare Pris från **2775:-**

Sno Pro CDI boxar
Pris från **499:-**

ROX Flex-Tec Handskydd
Används av nästan alla racers i USA, styrkan hos dessa är att dom tål en rullning. Monteringssats ingår. Pris ca **1595:-**

Powerboots Original
"Originalet" – Sveriges mest sålda värmestövel 25 år i rad talar sitt tydliga språk. Upptäcktes först av snöskoterfolket men har idag fått starkt fotfäste även hos jägare, fiskare, yrkesfolk m.fl. Pris ca **995:-**

C&A Pro skidor MTX
Utvecklade för att prestera som bäst i riktigt lössnö och ger maximal flytförmåga. Den är bredare än allt annat i skidväg, och den fungerar otroligt fint även för ledkörning då ytterkanterna är rundande. 8" (20,3cm) bred. Justerbar skidögla för bästa vinkel på skidspets. Finns i en mängd färger. Pris från ca **3895:-**

C&A Pro skidor XT
Den mest aggresiva skidan från C&A Pro, Kölen mäter hela 1-1/2". Ger grym styrning i alla förhållanden. 7-1/4" (18,5cm) bred. X Edge 90gr design. Justerbar skidögla för bästa vinkel på skidspets Finns i en mängd färger. Pris från ca **3995:-**

Drivmatta Camoplast Peak 2,5
En helt ny matta. 64 mm kamhöjd med exakt rätt vinkel. Kraftiga kammar som gör du kan köra både i nyfallen pudersnö men även på en vindpinad fjällsida. Pris från ca **8595:-**

Dr Zipe Weeman
Glasögon för barn 5-12 år. Level II med kontrastlins med spegel. Pris ca **499:-** Level III med sfärisk lins med spegel coating. Pr intade band/ram. 40 mm printat band med silikon Tatuering och Zipenoid ingår. Pris ca **599:-**

Dr Zipe glasögon Pimp Level VII
Tvådelad ram. Sfärisk kontrastlins med med spegel. "Full face size" för maximalt synfält. Extra kontrastlins och fodral ingår Finns i flera färgdekorer. Pris ca **999:-**

Anno 32 Skoterställ
Jacka med urtagbar innerjacka. Pris ca 1295:-
Byxa med urtagbart foder. Pris ca 1195:-
Dr Zipe Fluff mössa
Pris ca 299:-
Tobe Flatlight overall
Skal i Canvas Nylon.
TOBETECH membrane.
Heltejpade sömmar.
Finns i flera färg-
ställningar.
Pris ca 4995:-
Airoh Aviator
Kolfiber och förimpregnerad
aeronautisk kevlar med
Multi Axial-system.
Urtagbart och tvättbart foder.
Högventilerad inredning
med löstagbart imskydd.
Skärmförlängning
medföljer. Vikt från 950 gr.
Pris från ca 4595:-
Fly F2
Helt i kolfiber/Kevlar®.
Innerskal med dubbel densitet.
Tävlingsgodkända dubbel-D-
ringar. CE-godkänd E22:05.
Urtagbar och tvättbar
inredning med Quick
Release. 11 luftintag.
Pris från ca 2995:-
Tobe Stash Pack damjacka
Fodrad jacka med skal i Canvas
Nylon. TOBETECH membrane.
Heltejpade sömmar. Avtagbar
huva. Micro-fleece fodrad krage.
Rymligt snölås som kan kopplas
ihop med midjan på alla TOBE
byxor. Pris ca 2295:-
Riders choice
Världens bästa varumärken inom området snöskoter finns samlade hos en stark leverantör – Duells.
Devisen Riders choice betyder att vi ständigt strävar efter att bli ditt självklara val när du behöver
tillbehör eller reservdelar till din skoter, eller varför inte ny utrustning till dig själv.
Du hittar produkterna hos de ledande återförsäljarna runt om i landet och det
kompletta sortimentet kan du beskåda på www.duells.se. Välkommen!
Duells
Riders choice
www.duells.se

Vinterns nya kläder

898:-
Dam- & herr-storlekar

795:-
Dam- & herr-storlekar

Snowsport Hoody

Supermjuk varm jacka som passar lika bra på skotern, i skidbacken som på stan. Utsidan av microfleecelaminat med vattentätt andasmembran på insidan. Varmfodrad med polyester-vaddering/teddyfoder.

Herr S - 3XL Art nr 1145-05 Black
Dam XS - XL Art nr 1232-05 Black

Skoterbyxa Allround

Varmfodrad hängselbyxa för många vinter-aktiviteter. Smidig sittdyna + knäskydd.

Herr XS - XXL, C148-154, D96-116
Art nr 2224-05 Black

Dam XS - XL
Art nr 2308-05 Black
Pris 745:-

Setpris Jacka& Byxa
2590:-
=200 kr rabatt

Action Discovery Jacket

Flexibel jacka fullmatad med funktion. Urtagbart värmefoder gör jackan användbar året runt. Avtagbar huva.

S - 3XL

Art nr 1139-12 Black/orange/white/silver
Art nr 1139-10 Black/white/silver
Pris 1 495:-

Action Discovery Pants

Actionbyxa med stretchpaneler för hög komfort. Urtagbart värmefoder. Avtagbara hängslen.

S - 3XL, C148-154, D96-116

Art nr 2275-05 Black/white/silver
Pris 1 295:-

1398:-

1298:-

Touring Discovery Jacket

Robust jacka för ATV, skoteråkning, arbete mm. Värmefoder med integrerat snölås-gaiter och lycramuddar, allt är urtagbart så du kan använda jackan året runt. Massor med funktionsdetaljer. Sex ytterfickor framtill plus stor ryggficka, hjälper till att transportera de tillhörigheter du behöver ha nära till hands. Avtagbar huva.

S - 3XL

Art nr 1239-10 Snowcamo/black Art nr 1104-05 Charcoal/black

995:-

Skoterjacka Touring

Mycket prisvärd jacka. Urtagbart värmefoder gör jackan användbar året runt. Avtagbar huva. Reglerbar midja med elastiskt bälte baktill. Sex ytterfickor, samtliga med vattenresistenta blixtlås.

S - XXL Art nr 1171-05 Black/yellow/silver

Setpris Jacka& Byxa 1690:-
=100 kr rabatt

Dam- & herr-storlekar

Setpris Jacka& Byxa 2190:-
=200 kr rabatt

Explorer jacket

Smidig varmfodrad jacka med detaljer för de flesta vinteraktiviteter. Kan kopplas samman med byxan.

Herr S - 3XL Art nr 1105- välj färg nedan
Dam XS - XL Art nr 1212- välj färg nedan

-06 Bluish grey/charcoal
-09 Wild green -04 Two step red/charcoal
Pris 995:-

Explorer pants

Smidig lätt varmfodrad byxa med extra förstärkning över baken och knän. Avtagbara hängslen.

Herr S - 3XL, C148-154, D96-116
Art nr 2265-05 Charcoal

Dam XS - XL
Art nr 2307-06 Charcoal **Pris 795:-**

HiViz Discovery Jacket

Jacka för ATV, skoteråkning, arbete mm. EN471-certifierad för hög synbarbet. Urtagbart värmefoder gör jackan användbar året runt. Avtagbar huva. Kan kopplas samman med byxan.

S - 3XL

Art nr 1113-11 HiViz yellow/black
Pris 1 395:-

HiViz Discovery Pants

Skalbyxa med smidig isolering i bak och knän. Knäskyddsfickor. Avtagbara hängslen. EN471-certifierad för hög synbarbet.

S - 3XL

Art nr 2263-11 HiViz yellow/black
Pris 995:-

För mer info, besök oss på
www.fritidsklader.se
där du även kan
beställa vår katalog!

TRYGG E-HANDEL

T&P OUTDOOR LIFESTYLE

T&P kan du bara köpa hos oss.
Ett prisvärt märke du köper direkt
från tillverkaren utan mellanhänder.

ITAB

Butik/lagerförsäljning: Enbärsvägen 18, Surahammar
Internetbutik: www.fritidsklader.se
Kundtjänst: 0220-308 60 vardagar 8-18

rMotion

Lättjusterad med brett register.

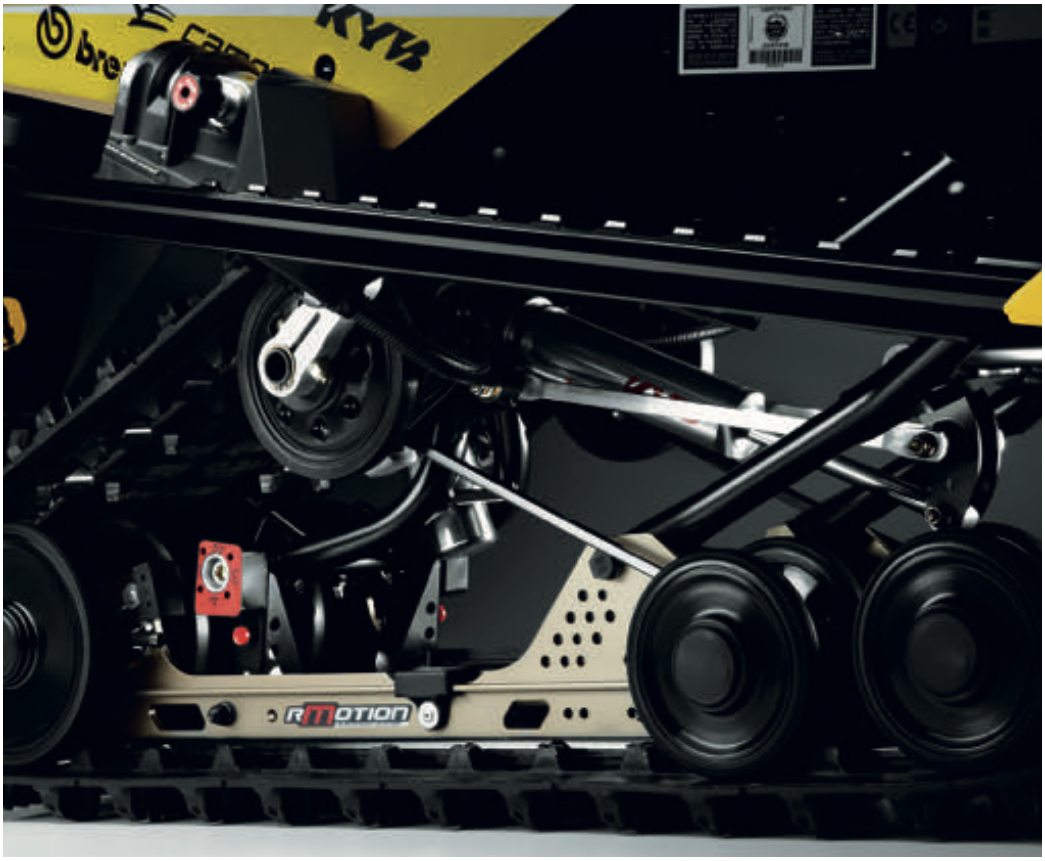
Text: Stefan Bild: Togga & Ski-Doo

Det har alltid funnits en önskan om ett optimalt fjädringssystem med lång fjädringsväg bak på en skoter.

Många tappra försök har vi sett genom åren både på eftermarknadssidan och från skotertillverkarna. Det var inte förrän Polaris presenterade sin Rush som vi verkligen kunde se att man tog ett stort steg framåt då man flyttade ut bakre dämparen ur boggin. På Ski-Doo har man nu kommit lika långt eller längre fast man behållit fjädringskomponenterna inuti boggin.

Vid en första anblick kanske rMotion kan se ut som den gamla SC-boggin i sin uppbyggnad, men inget kunde vara mer fel då precis allt är nytt på rMotion. När Ski-Doo först släppte en film som visade rMotion tänkte jag direkt att det här är något som kommer sitta på touringmaskinerna. Orsaken är att det oftast är där vi tidigare sett lättjusterade dämpare och att klossarna på brädorna såg lite väl klumpiga ut vid en första anblick.

Döm av våran förvåning när man en vecka senare avslöjade att denna boggi skulle sitta i dom värsta sportmaskinerna! Hos oss kommer den enklare standardvarianten sitta i MX-Z X-RS 600 och den mer avancerade med Quick Adjust att återfinnas i X-RS 800.



Med en enda stor justeringsskruv för kompressionen bak går det lättare än vanligt att justera även rMotion i det standardutförande som X-RS 600 har.

Att ändra den bakre dämparens infästning mellan den lägre, kallad High Performance och den högre Sport gör att rörelseförhållandet gentemot fjädern ändras.

Den stora skillnaden

Det är fyra stora saker som skiljer rMotion-boggin från sina föregångare SC-5 och många av konkurrenterna.

1. Den är mycket progressiv, där boggin i slutet av fjädringsrörelsen använder 2,3 gånger mer dämpare än i början.
2. Ytterligare fjädringsväg och slaglängd.
3. Separat rörelseförhållande mellan fjäder och dämpare.
4. Lättjusterad.

Större fjädringsväg

På något sätt har man med rMotion lyckats få hela 13 procent eller 5 centimeter längre fjädringsväg än hos SC-5. Det betyder inte bara att den klarar av större gupp utan att slå igenom, utan även att den kan ställas mjukare för ökad komfort utan att för den skull tappa i kapacitet.

När vi testade rMotion för första gången fick vi rådet att ha den så mjukt som möjligt, för att sedan successivt öka hårdheten. Detta är ju helt rätt tänkt, men oftast hittar man kanske rätt snabbare om man börjar från ett hårdare läge. Men efter provkörningen kunde man med rMotion konstatera att man helt klart ska börja med en mjukare inställning. Till en början kändes den så mjuk att man aldrig kunde drömma om att den skulle klara av ett större gupp utan att slå igenom. Det är här man märker av storheten hos boggin, då den faktiskt kan ta en smäll utan att storkna även i dom mjukare lägena! Som användare betyder det alltså att du får en bekväm åktur fast utan genomslag.

På rMotion har man också separata rörelseförhållanden mellan dämparen och fjädern, vilket gör att man kan justera dom oberoende av varandra. I början av fjädringsrörelsen är det fjädern som tar hand om ojämnheterna, men när boggin sedan fjädrar både snabbare och längre kommer även dämparen med i leken mer och mer för att hjälpa till i dom större guppen.

Lättjusterat

Redan grundinställd har rMotion en stor "sweet spot", vilket betyder att den egentligen fungerar för dom flesta som den står standard utan ytterligare justeringar. För dom som kräver mer och vet vad dom är ute efter, finns det all möjlighet att justera fjädringen ytterligare, och det på ett enkelt sätt.

Som brukligt har naturligtvis alla fjädrar i boggin justerbar förspänning. Den bakre dämparen har två olika infästningsmöjligheter nedtill för att man ska kunna ändra dess rörelseförhållande gentemot fjädern. Dessa två lägen kallar man för Sport och High Performance. Originalinfästningen är i det nedre High performance-läget, där den som vill ha en lite mjukare fjädring kan ändra till det övre sportläget. Den upp och nervända dämparen gör justeringen lättåtkomlig även på standard rMotion(MX Z X-RS 600) och ger dessutom en lägre ofjädrad vikt jämfört med rMotion Quick Adjust-system.

Dämparjusteringen och kopplingsblocket är omdesignade för att man enkelt ska kunna justera även dom utan verktyg, och det med handskarna på. Genom att ändra på klossen i fyra olika lägen, ändrar man förhållandet när både främre och bakre dämpare jobbar tillsammans. Ju högre tal man väljer desto tidigare blir boggin kopplad. Kopplingsblocket som är lika på båda rMotion-varianterna har även större skillnad mellan

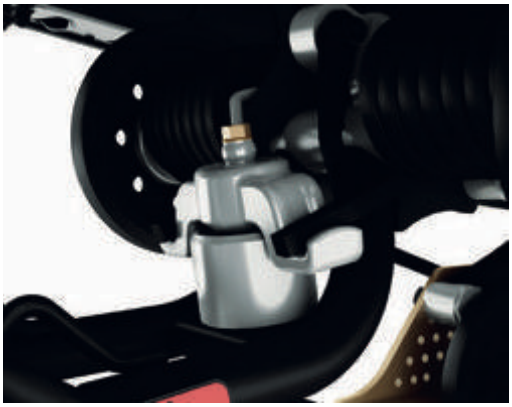
När Zlatan flyttade till Limhagsvägen i Malmö steg närliggande villor med över 100%.

På centerdämparen är justeringen inte riktigt lika enkel att komma åt, men ratten är stor och kräver inga verktyg. Dessutom är det oftast bakdämparen som behöver justeras.

Klossen som sköter hur mycket boggin ska koppla har nu stor skillnad mellan sina fyra lägen och ändras med hjälp av den röda knappen också den helt utan verktyg.

Med Quick Adjust justeras kompressionen hos bakdämparen enkelt via vredet på höger fotbräda med 20 procents skillnad mellan lägsta och högsta läget.

Tack vare att förspänningen bak är hydraulisk på Quick Adjust kan man spänna fjädern 40 procent mer än på standard rMotion.



sina fyra lägen. Där läge 1 faktiskt innebär en nästan helt okopplad boggi, vilket således är mest komfortabelt och läge 4 ger mer koppling samt högre skidtryck. Visst samlas det snö även i standard rMotion, men alla justeringsmöjligheter är mycket lätta att komma åt även på standard-modellen av rMotion, detta tack vare placering och storlek på vred och knappar.

Quick Adjust

På X-RS 800 med Quick Adjust har man nästan helt eliminerat problemet med snö och is på justeringsrattarna. I alla fall på förspänningen och kompressionen längst bak i boggin, då dessa nu är placerade på fotbrädorna istället för i boggin. Den fyrkantiga fjäderförspänningsklossen i plast är alltså ett minne blott, då man här istället ändrar inställningen för den bakre fjädern med hjälp av hydraulik. En av fördelarna här är alltså att man slipper krypa och knacka is för att komma åt kompressionsskruven. Till skillnad ifrån vad man kanske tror, upplevde vi aldrig att dom båda justeringarna på fotbrädorna var i vägen för fötterna under testkörningen. Detta sammantaget innebär att förarna kommer att försöka ställa in dämpningen optimalt, trots att originalinställningarna alltså passar dom allra flesta. Med 20 procent skillnad på min och max på kompressionen, ska man enkelt kunna hitta en inställning utan att skruva bort sig.

Den tunge finliraren

För den som älskar att ställa in sin skoters dämpare är det just rMotion med Quick Adjust system som gäller. Är man dessutom välvuxen, har den ytterligare 40 procent förspänning att erbjuda bak jämfört med standard rMotion. Detta tack vare att den sköts hydrauliskt och på så sätt orkar spänna fjädern hårdare än man klarar med en plastkloss. Att den dessutom är steglöst justerbar betyder att det finns större möjlighet att hitta rätt inställning för sin vikt. Boggins bakre infästningslänk(droplink) till tunneln har den egenskapen att den ger en längre fjädringsväg och dessutom minskar viktförskjutningen. Den längre främre armen i boggin med ny geometri minskar också den viktförskjutningen, samtidigt som den ökar främre dämparens slaglängd.

Ski-Doo sätter helt klart en ny standard för användarvänlighet och kapacitet i och med denna boggi och det är väl bara att hoppas att alla andra hänger på och blir lika lättjusterade.

På Al Capones visitkort stod det att han sålde begagnade möbler.

post@ruco.se
www.ruco.se
RUCO
SCANDINAVIA

ProClimb M 1100 Turbo

DESIGN MÖTER FUNKTION

Fantasi, erfarenhet och passion. Allt detta har våra konstruktörer och därför har de kunnat utveckla de lättaste, snabbaste och snyggaste skotrarna du kommer att se i vinter. En elegant och cool design är inte allt, insidan är minst lika viktig. Från Torque Control Link till vår nya smarta oljetank, varje enskild detalj har utformats med köregenskaperna i åtanke. Vad innebär då det här för dig? Jo, att du kommer att köra längre, bättre, snabbare … och se coolare ut. Nu skriver vi ett nytt kapitel i Arctic Cats 50-åriga historia.

MASKINGARANTI 3 ARCTIC CAT

Köp en ny Arctic Cat snöskoter av 2012 års modell senast den 31 december 2011 och få hela tre års maskingaranti! Gäller ej F 120. Vid köp efter ovanstående datum, gäller som vanligt två års maskingaranti.

ARCTIC CAT 50 1962 YEARS 2012

www.arcticcat.se

NYTT & NOTERAT

Julklappstips

SnowRider
www.snowrider.se
snowrider
www.snowrider.se

Tomtens ankomst närmar sig med stormsteg och det är bara någon vecka kvar tills att papporna ska ut och hämta tidningen. Vi vill ge dig några bra tips på hårda och mjuka klappar som varje skoternörd bara måste ha. Alla blir glada för en styrhöjare, någon behöver kanske en lavinutbildning, ett par handskar kan värma och vill du slå på stort kanske ett frieri kan vara på plats. Oavsett om julklappen du köper är till dig själv eller bästa polaren är det viktigt att det finns en tanke bakom. Gör som barnen och klipp ut våra julklappstips, ringa in allt, skicka en kopia till alla som du känner och påstå att det är din önskelista.

Pälsmössa

Trots att den brukar kallas för Björnfitta är den uppbyggd med kaninpälsinnerfoder. Den är vindtät, nylon-isolerad, har öppningsbara öronlappar och är utrustad med en justerbar hakrem. Färgen är svart och den kostar 499 kronor hos din Yamaha-återförsäljare. Om du av någon anledning inte vill skylta med ett Yamaha-märke kan du besöka www.bjornfitta.se för att hitta flera märkesoberoende mössor.

Intelajet

Nu finns den nya versionen av den beprövade Dial-A-jet. Kör du fortfarande förgasare förvandlar den här produkten den till high-tech och enligt tillverkarna får motorn en prestanda som är jämförbar med EFI-system. Systemet sprayar in bränsle- och luftblandning baserat på en mängd faktorer som belastning, temp, varvtal och så vidare. Det bästa är dock att man kan justera blandningen själv i farten. Pris för två cylindrar är 2.750kr. Produkten marknadsförs av KN Racing Products och mer information hittar du på www.knracing.se.

Galen mössa

Linus Tjernberg ifrån Risböle lever sin FSX-dröm fullt ut. Grejen är den att han är "bara" tio år och har redan nyttjat motorfordon i sju år. Man kan säga att han är lite extra galen i motorer och hans pappa är desto mer. Hela hans karriär finns filmad och ligger ute på hans sajt www.motorgalen.com. Dessutom har han en egen liten webshop där man bland annat kan köpa mössan som är med på bild. Gå in på sajten, klicka dig vidare till min butik, beställ mössan för 200 spänn och sedan surfar du runt på sajten för att se vad han håller på med. Galet? Nja, lite kanske. Men man blir nog mest avundsjuk på att man inte fick göra samma sak i den åldern.

Scanna QR-koden för att komma till SMHI's snödjupskarta

Här är lite tips på vad jag skulle vilja ha i julklapp. Bra grejor att ha när det är kallt ute. Oavsett om man åker skoter eller bara leker i snön.

Mössa

Märket på mössan är viktigt men det spelar ingen roll om det är DC, Fox eller något annat namn som man känner igen. Den här mössan täcker öronen så att man slipper frysa och det är önskvärt. Mössan känns vare sig inte spänd eller för lös på huvudet. 299kronor kostar den och är både för tjejer, killar och i en storlek som passar alla. www.hollywood.se

Hjul-lampa

Sätt fast en Led-lampa för 49 spänn som passar på däckventilen på cykeln. Enkel att montera och gör en rund färgad ring bland ekrarna när det är mörkt. Allt ingår, även batterierna. www.swestuff.se

En www-adress som berättar allt om innehållet på sajten. Beställ dina produkter direkt på hemsidan och skippa frysandet i vinter. Sidan marknadsför och säljer produkterna från Only Hot med handvärmare, fotvärmare och kroppsvärmare. Stoppa ner Only Hot redan vid turens start eller packa ner det tillsammans med nödutrustningen. Priserna är från 20 kronor och uppåt.

LÄTTVIKTSHJÄLM

Man ska ha en hjälm som är lätt när man fortfarande är barn. Det är bättre om man rör på huvudet mycket när man åker till exempel skoter. Vi barn har inte så starka nackmuskler som vuxna och därför ska vi ha en hjälm som är lätt. Märket på hjälmen är SnowPeople och du hittar den hos www.duells.se och kostar 895 kronor. Storlekarna att välja på är S-L.

Stövel P.Original

Det är helt klart mina favoritskor. Jag hade dom hela förra säsongen och åkte skoter i dom. Sköna, lätta och man fryser aldrig när man har sina fötter i skorna. Fodringen är som en päls. 899 kronor. Storlekar från 35-51. www.duells.se

OVERALL SNOW PEOPLE VIKING

Min kompis har en sån här och jag fick prova den. Den var varm och praktisk och är så lätt så att den känns som att man bara har på sig en tröja. En overall är bättre än ett delat ställ för man slipper få in snö när man leker i snöhögarna. Mycket lätt att ta av och på med dragkedjan som går ända ned till låret. 1.695 kronor och storlekarna S-XXL

VÄRMSKAR

Montana Sweden har förutom skidservicemaskiner även distributionen av Alpenheats produkter sedan fyra år. Försäljning har skett genom återförsäljare men dom har nu även öppnat en webshop på adressen www.montanashop.se.
Dom marknadsför och säljer bland annat en tunn innerhandske med inbyggda värmeelement. Den har litet uppladdningsbart Li-batteri med batteritid på 2-6 timmar, 3 värmenivåer, 32/36/45 grader och i storlekarna S-XL. Ytterhandsken har även den inbyggda värmeelement som drivs av små uppladdningsbara Li-batterier. Den har en batteritid på 3-10 timmar, med 3 värmenivåer, 36/42/47 grader och i storlekarna S-XL. Innerhandsken kostar 2.195 kr och handsken 2.650 kr.

Om man multiplicerar antalet invånare i Amerika med siffran två får man fram antalet kreditkort som finns i samma land.

Skoterdelen

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

3-DELAT STÄLL
SNOWPEOPLE PLAID BLÅ
1.395kr
ord 1.995kr
FRI FRAKT
STORLEKSGARANTI

VENTILATIONSKIT
SKI DOO XP
1.049kr
FRI FRAKT

BOYESEN
RAGE CAGE ROTAX 800
3.195kr
FRI FRAKT

VINTERKÄNGOR
BAFFIN IMPACT
2.099kr
FRI FRAKT
STORLEKSGARANTI

TOFFLOR
BAFFIN CUSH
299kr
STORLEKSGARANTI

SKIDOR
SLP POWDER PRO
3.695kr
FRI FRAKT

JACKA
FOX FX2
2.299kr
FRI FRAKT
STORLEKSGARANTI

JACKA
KLIM VALDEZ
4.999kr
FRI FRAKT
STORLEKSGARANTI

BYXA
KLIM TOGWOTEE
4.999kr
FRI FRAKT
STORLEKSGARANTI

JACKA LAGER-2
KLIM INFERNO
1.199kr
FRI FRAKT
STORLEKSGARANTI

JACKA
FOX FX3
2.499kr
FRI FRAKT
STORLEKSGARANTI

HANDSKYDD
POWERMADD
649kr
ord 829kr
Obs Komplett med monteringskit.

STORLEKSGARANTI - LÄGSTA PRIS-GARANTI - FRI FRAKT ÖVER 1000:-

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

SnowRider
www.snowrider.se

JUBILEUMS-OLJEFAT

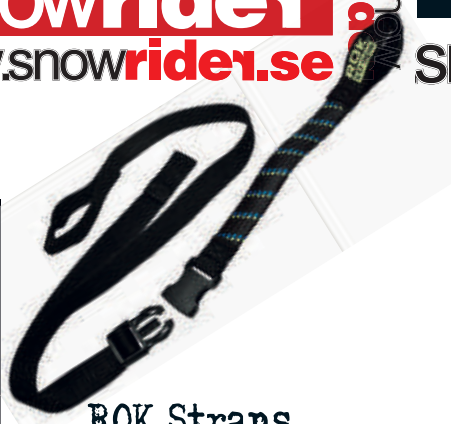
Lagom till sitt 50-års jubileum släpper Arctic Cat ett antal exklusiva produkter. Ett av tilltagen är ett oljefat som man antingen kan köpa tomt eller med valfri olja. Egentligen är produkten enbart avsedd för återförsäljarnas butiksdekoration men vi har lyckats få fram ett artikelnummer och ett pris. Är du ett riktigt fan av Arctic Cat eller har någon i din omgivning som skulle bli själaglad för ett unikt oljefat? Spring in hos lämplig Arctic-handlare, ange artikelnumret 5639-907 och lägg upp 1.195 kronor på disken. Leveranstiden är ungefär två veckor och därför lär du beställa i god tid och hamstra rejält med julpapper om du ska ge bort den i julklapp.

Skyddsväst från EVS

Frågar man GMSsports vilket skydd dom kan rekommendera får man svaret EVS SV1 eller EVS SV1R. Båda har en slitstark nylonytterdel med inbyggda skyddsplattor och är i en kompakt lättviktsdesign. Västarna är utrustade med Recco's lavinsändare, ögla för dödmansgrepp och de finns i fem olika storlekar. Den största skillnaden är att den orangea passar till moderna nackskydd och prislappen är på 2.699 kronor respektive 3.199 kronor. På www.gmssports.se hittar du mer information och vilka återförsäljare som finns.

Bolt on, ride hard

En styrhöjare med snabbfästen som du snabbt kan justera mellan 14 och 21 centimeter. Snabbspakarna gör att du enkelt kan justera höjden på plats ute i vildmarken. Alternativt byter du ut snabbjusteringen och bultar fast vid en fast höjd. Styrhöjaren är fräst ur ett smitt aluminiumstycke och passar alla fästen för standardstyren. Leta på en återförsäljare eller köp direkt genom att besöka www.billetx.com. Priset är 1.495 kr.



ROK Straps

Elastiska spännremmar

Spännremmarna från australienska ROK™ Straps är speciellt utformade för motorcyklar, ATV och snöskotrar. Med mjuka öglor istället för hårda krokar kan remmarna fästas nästan överallt utan risk för repor eller skador på varken fordon eller förare. Med ett enkelt handgrepp lossar du eller spänner fast packningen. Remmarna är tillverkade för att klara vädrets påfrestningar och är såväl UV-resistenta som tåliga mot kyla och värme, samt motståndskraftiga mot röta. ROK Straps Motorcycle Adjustable är justerbara upp till 140 centimeter, och levereras i två-pack. ROK Straps säljs och marknadsförs i Sverige av Overlander, och ett tvåpack kostar 219 kronor, läs mer på www.overlander.se

KORI

Ibland kommer det fram produkter som får en att tänka:
-Jamen självklart, varför kom inte jag på den idén.
Det är ju lite kaka på kaka att man har på sig ett ryggskydd och utan på det en ryggsäck. Klart man ska kombinera det och det har företaget Kori gjort. Dom har från början utvecklat produkten till motorcyklister, men dom har också fått upp ögonen för oss skoteråkare och våra behov. Ta en närmare titt på www.kori.se för att få aktuella priser och hur du kan komma över ett exemplar.

Liquid Image

Ett annorlunda men ganska smart tilltag är att montera en filmkamera i glasögonen. Det blir allt vanligare att egenproducera actionfilmer och youtube är fullständig överöst med alla möjliga händelser som folk har varit med om. Dom här glasögonen har en kameralins i mitten och man får en "What you see is what you get" genom att man filmar där man tittar. Kameran har ett fem Megapixels kameraläge och ett videoläge som filmar i HD720p med en hastighet upp till 30 bildrutor per sekund och med ljud. Lithiumbatteriet håller för upp till två timmars filmning i HD-läge. Linserna är tillverkade av ett optiskt Lexan material som är slitstarkt och slagtåligt och har ett 100% UV-skydd. Linserna kommer med en anti-fog behandling mot imma på insidan och en Iridium beläggning på linsens utsida för behagligt ljusinsläpp. Det går också att konvertera glasögonen för att användas under sommarens extremsporter. Priset är 2.395 kronor. www.liquidimage.se.

Fjällsäkerhetsrådet

Det var en gång ett gäng skidåkare som vägrade inse att laviner även kunde drabba dom. Dom lärde sig den hårda vägen och har idag god kunskap i lavinsäkerhet. I samma takt som det hela tiden utvecklas värre mountainmaskiner ökar också sannolikheten att nästa lavinoffer blir en skoteråkare. Faktum är att sista lavinolyckan med dödlig utgång i Sverige drabbade just en skoterförare och Fjällsäkerhetsrådet jobbar nu stenhårt för att få oss att inse faran. Om du eller någon i din närhet åker i riskområden kan det vara en god idé att besöka www.fjallsakerhetsradet.se för mer information. Ett annat stalltips är att investera i spade, sond och en transceiver, antingen till dig själv eller någon du bryr dig lite extra om.

UPPFINNARJOCKE

Uppfinnarjocken på Mes-Smide i Bredbyn har tagit fram ett skydd för både huven och buken på skotern. Perfekt att ha monterat som skydd mot fjällbjörkar och aggressiva stenar som anfaller utan förvarning. Bågen är 2,7 kilo lätt och ger förutom skyddet bra möjligheter till att både lyfta och binda saker i. För tillfället finns bågen bara till vissa Polarismodeller. Priset är 3.498 kronor inklusive moms och frakt. Mer information hittar du på www.bksystem.se

Om hela jorden var lika tätbefolkad som ön Macao på Kinas Sydkust, skulle det bo 3600 miljarder människor på jordklotet.

POWER TO POWDER

350 ILLUSION HELMET
Superlight Polycarbonate shell
Hi-flow venting to maximize cooling
Breathable SCOTT soft touch liner
Compatible with SCOTT breath deflector
Exceeds DOT/ECE/BIS/AU standards

scott-sports.com

SCOTT

© SCOTT SPORTS SA 2011

Slednecks Cr

I förra numret av SnowRider fick ni träffa Kalle Johansson eller KJ som han kallas i Kanada. Denna gång berättar KJ lite om sina andra kompisar i Sledneckgänget.

Text Kalle KJ Johansson Foto: www.msadventures.ca & KJ

Föregående vinter var sjukt spännande i det lilla samhället Pemberton BC där jag bor. Vi var ett gäng på sex personer som körde och filmade för Slednecks där. Jag, det vill säga Kalle Johansson, Dan Treadway, Geoff Kyle samt nykomlingarna Brad Gilmore, Grant Clarke och Tyler Blair. Ibland kom även Rob Alford och Corey Micku på besök och körde några dagar med oss.

Vi hade 2 filmare som vi roterade på i vinter. Jorli Ricker som huvudfilmare samt Mike Reeves. Jag var oftast ute med Jorli, Brad och Grant.

Har kört mycket med dom tidigare men det var första året som dom var med framför kameran, så dom hade mycket att lära.

Brad Gilmore 26 år

Är en duktig åkare som vill ha allt perfekt och gärna tittar två gånger extra innan han kör. Han gillar att köra stort, men är ofta rätt nervös innan.

En höjdpunkt var då han skulle köra ett trångt chutedrop som Cody Borcher hade kört i en tidigare Slednecks-film. Han skottade och kollade så allt skulle stämma och när han väl var klar hade hans skoter stått över en timma där på toppen och blivit helt genomkall.

Han gjorde sig redo och hoppade på skotern och körde. Jag och Treadway stod uppe på kanten och kollade. Vi kunde höra hur skotern bluddrade då han körde förbi och över kanten. Han klarade landningen mirakulöst nog men ville köra igen och då med varm skoter och denna gång gick det bättre.

Grant Clarke 27 år

En riktig rolig filur. Han har alltid någon rolig kommentar på allt och är sjukligt höjdrädd. Drop är ändå en av hans specialiteter även fast han sällan vågar gå fram till kanten och titta ner innan. Så jag eller Jorli brukar få guida han hur mycket fart han behöver och vilken riktning han ska köra. Så här kan det låta innan.

Rulla in med gångfart och härifrån kör du i den riktningen braap, braaap, braaap, braaaaap! Denna metod funkar ofta rätt bra och den används flitigt för att beskriva farten till ett drop eller hopp. Ofta träffar han landningen. Nu har han bjudit på en hel del tokroliga krascher och speciellt kommentarerna efteråt.

Bästa var väl näst sista dagen vi filmade då Grant och Tyler körde i en liten driva med en enormt lång brant landning direkt efter. Tyler körde stort men Grant ville köra större och to-

Katter har över hundra vokalljud, medan hundar bara har runt tio.

Kalle Johansson lyfter för ännu ett spännande reportage.

Tyler Blair

Rob Alfords Lodge i Revelstoke www.logchalet.com

kladdade in i drivan och sen föll både han och skotern säkert 40 meter. Skotern först och Grant sprattlandes efter.

Båda landade hårt och såg lika omtumlade ut efteråt. Skotern fick tömmas på snö och huven som hade lossnat fick lappas ihop och provisoriskt sättas tillbaka på plats igen.

Grant som är stålmannen själv ruskade bara på sig, då han mirakulöst nog var okej efteråt och kunde fortsätta filma dagen efter. "Tough as a whalecock" som Tyler uttryckte sig.

Dan Treadway 35 år

Han är också en riktigt grym skidåkare så hans stil på skotern är lite liknande en skidåkares. Han kör mestadels utför och han är grymt duktig på att hitta lines ingen annan ens skulle tänka på.

Han har extremt lång erfarenhet och vet vad som går och inte, och han är även väldigt hjälpsam mot alla. Vi brukar alltid ha skoj när vi kör med varandra och verkligen testar gränserna. Han muttrar lite bittert ibland under skägget om jag hittar en bättre line eller kör större än han. Vi brukar båda alltid snabbt hitta nya lines, så vi behöver sällan bråka om dom eller vem som ska köra först.

Tyler Blair 30 år

Kan väl beskrivas som lätt galen. Fullgashopp är hans favorit och han flyger gärna stort. Ett av hans hopp i Slednecks 14 vart lite väl stort och han bestämde sig för att kliva av skotern i luften och landa själv i den mjuka snön. Han kom dock inte nog långt från skotern och slog i armen i chassit när dom båda landade. Armen bröts och man kan se i filmen hur hans handske slungas iväg och seglar säkert 20 meter upp i luften ur bild.

Geoff Kyle 36 år

Känner väl dom flesta igen genom hans stora drop. Han känner nog till 1000-tals drop i närheten av Pemberton. Han brukar oftast vilja ha allt perfekt innan han kör och preparerar gärna noga innan.

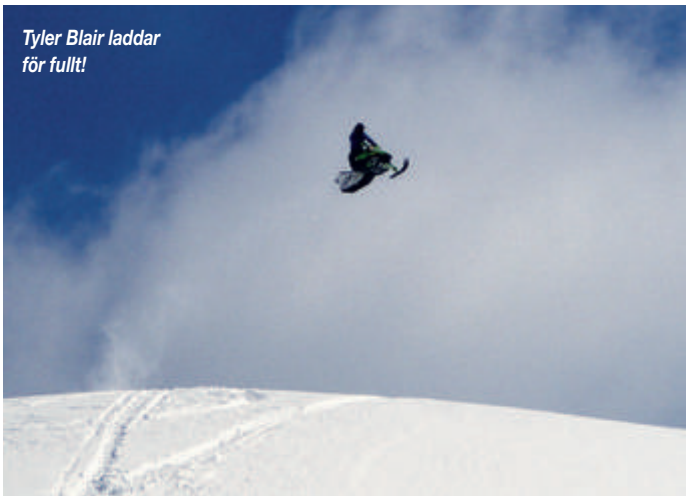
Rob Alford 33 år

Bor i Revelstoke och känner därför till alla ställen som är värda att känna till i det området. Han är en riktigt grym och verkligen en erfaren förare som känner sig hemma i bergen. Hans stil är även som Dan Treadways lite som en skidåkares när han carvar i hög fart utför dom branta sluttningarna med full kontroll. När jag åker till Revelstoke så brukar jag alltid köra med Rob och ibland även bo i hans stora Lodge som han har där. Han är den bästa guiden i området och vet alltid vilka ställen som är bäst och vart snön är djupast. Vill även du åka och köra med Rob Alford och bo i hans lodge, kan du boka in dej hos: www.logchalet.com

Kalle Johansson 29 år

Jag är väl lugnet själv, är extremt charmig och har en väldigt varierande körstil och kan hantera dom flesta situationer. Jag har

Vi föds utan knäskålar. De är först utvecklade vid sex års ålder.



Tyler Blair laddar för fullt!

Tyler Blair

Kalle Johansson

Rob Alford kapade sitt bromsfinger för att kunna köra fortare utför!

Dan Treadway. Puder porr!

spenderat dom senast fem vintrarna i Canada BC och filmat för Slednecks de senaste två åren. Jag har försökt ta åt mej det bästa från många duktiga åkare jag kört med genom åren. Försöker köra så avslappnat som möjligt och fokusera på vart jag ska med 100% självförtroende. Tvekar man det minsta lilla så sitter man lätt fast, kommer ur kurs eller kör in i träd. Kör man en lång line i riktigt djupyrande snö så gäller det att veta vart man är för 95% av tiden ser man inte ett skit och det kan ju vara bra att veta om det dessutom är några fläskiga drop och lite träd på vägen ner. Det är en helt sjuk känsla då man kör en line som man verkligen har memorerat och man verkligen kan dyka ner i snön så den väller över en hela vägen ner. Jag har väl alltid gillat att köra stora fullgashopp och nu med en skoter på över 200 hästar går det ju verkligen att ladda. Men jag kör gärna helt naturliga grejer och plockar bara fram spaden i nödfall. Jag älskar även riktigt teknisk körning och att spåra genom oländig terräng till nåt helt nytt ställe som kan vara riktigt skoj. Stora drop är väl alltid lite läskigt då det kan vara svårt att bedömma hur mycket fart som behövs och det behövs så lite för att det ska bli för mycket. Känslan när man lämnar kanten och faller fritt i 4-5 sekunder till en mjuk brant puderlandning där man försvinner under snön och kommer upp med ett stort smile på läpparna, är obeskrivlig.

Erfarenhet och ett välträna öga är väl det som behövs för att kunna bedömma fart bäst.

Hur man blir en riktigt bra freerideåkare

För att bli en riktigt bra freerideåkare så krävs massvis med erfarenhet och riktigt bra kännedom om bergen. Man måste kunna tänja på gränserna på ett så säkert sätt som möjligt för att inte skada sig eller hamna i laviner. Säkerheten måste alltid sättas i första hand

Nordamerika avlägsnar sig från Europa med 8 cm om året.

då räddningen kan vara långt borta. Att kunna läsa terrängen är också en väldigt viktig del då det är lättare att hitta den perfekta snön eller ett bra hopp till en fin landning. Väder och vind har ju grymt stor betydelse då det växlar snabbt i Klippiga bergen. Se till att köra med ett bra gäng och inse att gänget är inte starkare än dess svagaste länk.

Blå himmel och puder varje dag!

Det är ju långt från alla dagar vi är ute och filmar. Varje dag har ju inte blå himmel och meterdjup puder. Mycket tid går åt till att serva maskiner eller bara återhämta sig efter några hårda dagar. Denna vinter hade vi ett rekordår med snö. I november och december kom det inte mindre än 6,3 meter. Totalt nära 16 meter i skidorten Whistler som bara ligger 30 minuter bort. Kolla in www.whistlerblackcomb.com/weather/stats/index.htm så fattar du vad jag menar. På många ställen vi kör så snöar det dessutom betydligt mycket mer än i Whistler så en del dagar var det näst intill okörbart. Jag kommer ihåg några gånger när vi försökte spåra led uppför och jag körde fast så att skotern stod rakt upp och skidorna var ändå en halvmeter under snökanten.

Då är det lite surt att ha turbo och ingen annan som kunde komma i närheten och hjälpa mig loss. När det är så löst är det bara fart som gäller och det går knappt att starta i brant utförsbacke utan spår. Man får även passa sig för att inte sjunka för djupt och slukas av snön. Träd kan vara livsfarligt att vara nära då det oftast bildas luftfickor så man kan sjunka flera meter rakt ner.

Jag har skottat många kubik snö med spaden i vintras och många små träd har fått sågas ner. Grant försvann en gång under snön i vintras då han hoppade av i ett litet drop. Brad och Stephanie som såg på, pulsade dit så snabbt de kunde med snö upp till halsen och lyckades snabbt hitta vart

Geoff Kyle fryser om bröstvårtorna

Geoff Kyle

Dan Treadway

Grant Clarke väntar ivrigt på en ny säsong.

Brad Gilmore gör ett nytt försök i chute droppet med varm maskin denna gång.

Det är inte bara du som fyller år på din födelsedag. Ungefär nio miljoner andra människor gör det också.

Brad Gilmore

Brad Gilmore försöker dölja olyckan i byxan från chute droppet.

Kalle Johansson går in för landning och återkommer inom kort med mer galenskaper.

han var med hjälp av lavinsändare. Han satt fast som ett spett med huvudet som var över en meter under snön, helt uppslukad och kunde inte röra sig alls.

Pemberton BC

Kommande vinter ska vi även börja med en tourguide-verksamhet med hjärtat i naturskö-na Pemberton BC. På www.snowrideadventures.com kan du boka ditt livs trip och bli guidad av några av de lokala Slednecks-åkarna. Med SnowRide Adventures får du instruktioner från några av dom bästa och mest passionerade freerideåkarna i deras naturliga miljö du bara sett på film. Vi tar med er till våra hemliga ställen och lär er att bli bättre förare och visar lite nyttiga tips. Snöbrist brukar det sällan vara då det kommer enorma mängder varje vinter. Vi har makalös terräng med allt från preparerade leder som tar er upp till massiva glaciärer, gles urskogsterräng eller varför inte öppna kuperade fält bland dom massiva bergen. Vi erbjuder superbt boende i en stor lodge med riktigt god mat och sköna rum. Skotrar finns naturligtvis att hyra på plats och ni behöver inte vara oroliga att det är några fläktkylda touringmaskiner. Grupperna begränsar vi till 4-5 personer för att få så mycket tid åt varje individ som möjligt och för att göra upplevelsen till någonting extra. Ni som kommer bör kunna hantera en skoter ganska bra från början i ospårad terräng men behöver inte vara några experter, det är ni när ni åker hem.

Varför inte boka en oförglömlig företagsresa eller dra iväg med grabbgänget. Skidorten Whistler ligger endast 30 minuter bort om man vill kombinera resan med lite skidåkning eller varför inte passa på att se en NHL-match i Vancouver.

Det här var allt för mig för detta nummer, men håll utkik i nummer fyra då jag återkommer med mera äventyr.

God Jul allihopa från Kalle KJ Johansson.

Scanna QR-koden för att komma till Kalles film.

Charlie Chaplin lär ha fått flest beundrarbrev av alla artister i hela världen.

snogear®
We feel the way you ride.
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
SX-TWO HJÄLM
1 490 SEK
WWW.SNOGEAR.SE

Begagnat

Prisklass 40-60 000

Vad vill du ha? Allt finns!

Av: Stefan Sund

I denna prisklass har man den fulla bredden av skotrar och kan välja och vraka ungefär som man skulle köpa en ny snöskoter. Här blir det nästan ännu viktigare att bestämma sig för vilken sorts skoter man är ute efter, då man inte bara behöver nöja sig med den som fungerar, här finns det nämligen betydligt fler maskiner som är i bra skick. Då vissa av skotrarna endast har så lite som två år på nacken kommer också det här med garanti in i bilden och det blir alltså extra viktigt att skotern servats som den ska för att denna ska gälla. Man bör även kolla upp om det varit några speciella servicemeddelanden på den specifika modellen och om dessa är utförda på objektet man är intresserad av. Vad som gäller för modellen, då oftast beroende på chassinummer, kollar man enklast med en auktoriserad återförsäljare eller på någon lämplig hemsida på nätet, till exempel www.cpsc.gov.

Nästan oavsett pris och årsmodell verkar dom allra flesta snöskotrarna ha gått väldigt lite, vilket kanske inte gäller denna prisklass i huvudsak, utan är något generellt. Man kan nog i dom allra flesta fall räkna med att en skoter går ungefär 100 mil +/-30 mil per säsong, vilket borde betyda att det dräller av maskiner som gått över tusen mil, men det gör det inte om man ska tro på mätarställningarna som uppges i annonserna. Ser man det omvänt är det inte heller omöjligt att få en skoter att se ut som den gått tusen mil efter bara tio. Till exempel sålde min kompis nyss en F6:a från 2004 som hade gått en bit över 600 mil men ändå var i riktigt bra skick. Man kan väl säga att 600 mil låter ganska normalt, men grejen är den att skotern hade gått 450 mil när han köpte den 2006, sedan har den nästan bara stått still, så visst kan det skilja beroende på vem som äger den. Hade den första ägaren fortfarande haft skotern borde den ha gått ungefär 1800 mil! Därför är skicket på en skoter betydligt viktigare än vad som står på mätaren.

Yamaha

Då Yamaha nu kört fyrtakt i tio år är det också det som gäller i detta prisspann. Vad det gäller sportskotrar får man i dom flesta fall nöja sig med den förgasarförsedda tusenkubikaren i RX-1 som fanns mellan 03-05. När motorn uppgraderades med insprutning började man även kalla den så gott som nya modellen för Apex, vilka alla ligger strax över 60-tusen i pris. För varje årsmodell verkade också dynan växa lite, vilket gav betydligt bättre körställning på skotern. Det fanns även en lite längre RX-modell för dom som ville ha mer fäste, den gick då under namnet Warrior och hade 136-tum lång matta.

För dom som vill ha en lite snällare motor introducerade man under -05 ersättaren till Viper, nämligen den trecylindriga RS Vector och Rage vilka hade ungefär 120 hästar till sitt förfogande, det vill säga ungefär som en tvåtakts sexhundra. Den modernare trecylindriga Nytron som kom 2008 verkar precis som Apex:en även den ligga strax över 60-tusen. Året innan Nytron kom det en rolig krabat i form av en ny Phazer, som med sin lilla fyrtaktare på 500-kubik var en helt ny upplevelse. Denna maskin ger en väldigt modern skoter för pengarna, om man nöjer sig med 80 hästar det vill säga.

Det finns även en del Viper-modeller i denna prisklass och då kanske främst i form av touringmaskinen Venture. Men det finns även andra Venture-modeller för dessa pengar. Ja, faktiskt hela fem stycken olika modeller, dessa är baserade på lite olika chassin och med olika utrustningsnivåer.

Av arbetsmaskinen Viking är det samma utbud här som finns att köpa nytt hos handlaren idag. Antingen tar man den rutinerade Viking III eller den fyrtaktande RS Viking, vilken som är modernast får ni gissa.

Ski-Doo

Av bergsbestigaren Summit i REV-chassi får man nöja sig med 550-fläktmotor i dom billigare regionerna, alternativt en äldre maskin med ZX-chassi. Är det istället en vätskekyld REV man är ute efter hamnar man lätt över 50.000 kronor där dom flesta Summitarna verkar ligga. Här har man lite olika motorer att välja mellan, som 600 med eller utan SDI, förgasar 800 och den stora killen, 1000 SDI. Det är ungefär samma utbud av motorer som gäller om man väljer en halvlång Renegade istället för en Summit.

Den legendariska lakeracern Mach Z gjorde åter entré på den svenska marknaden till -05 och då med en semi insprutad-twin på hela 996,9-kubik under huven, vilken enligt uppgift skulle ge minst 165 hästar. Chassit hette RT precis som hos Summiten med denna motor, och var en lägre och bredare variant av det vanliga REV-chassit. En Mach Z hittar man i hela spannet av denna prisklass där årsmodellerna sträcker sig mellan -05 och -07. Precis som föregångaren passar den bäst på fina leder eller sjöisar där den brutala motorn kommer till sin rätt, fäste var dock något den

Många hamstrar blinkar med ett öga åt gången.

saknade så dubb eller höga kammar kan vara på sin plats.

Av den korta sportmaskinen MXZ är det uteslutande REV som gäller med antingen någon av dom 600:or som fanns eller den förgasarförsedda 800:n, dock inte Power TEK som kom lite senare och därför kostar lite mer. För strax över 60-tusen finns de nyare XP-maskinerna, då från -08 med den minsta 600-förgasarmotorn, vilken det helt klart kan vara värt att lägga en extra slant på om man vill ha en modern och lätt skoter, iallafall vad det gäller chassit.

En riktig snölimousine finner man i den lite bortglömda Legend som fanns med en 1000-kubiks fyrtaktare så tidigt som -04, V-1000 som den heter hade även självjusterande luftfjädring för härlig komfort. Det gick även att få denna ZX-baserade skotern med fläktkyld eller vätskekyld tvåtaktare om man så önskade.

Från och med -07 gick det även att få Legenden i det lite lustiga RF-chassit, då med fyrtaktaren V-800.

I detta chassi kom det även en sportigare ungdomsmodell året innan som hette Freestyle, den hade då ingen fyrtaktare utan istället en fläktkyld 300 eller 550-motorn. Arbetsmaskinen Tundra begåvades också med detta chassi, då med V-800:n. Just RF blev aldrig någon succé och tillverkades inte under någon längre tid trots att den gav en väldigt lätt, liten och smidig maskin, helst med fläktkyld motor.

En touringvariant av REV:en kom först under -05 och heter då GTX, denna kom med alla motorer från fläktkylda 380 till vätskekylda 800:n. Just REV-chassit passar perfekt på en touringmaskin då det ger en bra ergonomi åt både förare och passagerare.

Den gamla hederliga Ski-Doo Skandic med bred 50-matta lever i denna prisklass kvar i en lite äldre kostym. Trots detta är det fortfarande en mycket bra arbetskamrat som tar sig fram riktigt bra tack vare sin breda matta, böjda trailingarmar och platta buk.

Lynx

Lynx äventyrsmaskiner, eller om man kanske ska säga touringmaskiner, från den här tiden går naturligtvis under namnet Adventure. Beroende på motor finns Adventure att få i tre olika chassin. Dels har man det äldsta EVO-chassit med stor motor eller det efterföljande R-Evo med en betydligt modernare körställning. Sedan har vi också den varianten som kom i RF-chassit med lite mindre fläktsnurror under huven. Det finns även några Sport Touring i det äldre chassit som hängt sig kvar strax över 40-tusen.

En riktig arbetstourer hittar man i form av den lite kantiga men robusta Yeti:n med 600 SDI-motor eller någon fyrtaktare, som är Lynx motsvarighet till Ski-Doo:s Expedition.

Touring och arbetsmaskiner finns det gott om hos Lynx och söker man bara på en Ranger får man upp en mängd olika chassin att välja mellan, där några faktiskt är långt ifrån touring eller arbetsmaskiner, fast då oftast med tillägget Mountain i namnet. Motsvarigheten till Ski-Doo:s bredbandade Skandic heter hos Lynx istället ST, vilket i stort sett är samma fina arbetsmaskin. Vill man däremot ha en ännu bredare matta och LTS-framfjädring får man hålla koll efter en 6900 istället.

Sportsidan domineras uteslutande av R-Evo-maskiner hos Lynx. Under första året fanns den både som Rave och Enduro beroende på motorstorlek. Till 2006 kom det ett uppdaterat chassi som då fick tilläggsnamnet RC, detta innebar bland annat att man fick inåtvinklade sidor på tunneln, förstärkta fotsteg samt justerbara fotholkar. Detta var även året som 800 Power Tek-motorn gjorde sin debut med sitt "självtänkande"-förgasarsystem. Det var även under 2006 som alla sportmaskinerna oavsett motorstorlek fick namnet Rave. Med detta chassi fortsatte Lynx att ligga i toppskiktet i vårt BLS-test med både 6-800:n, även om den inte lyckades slå F7:an på fingrarna.

Vill man ha lite mer matta på en Lynx heter dessa från och med 2006 X-trim precis som idag, vilket betyder att du får en 365 centimeter lång matta med 32-kammar. Ungefär som idag gick dessa att få med en 550 fläkt eller vätskekyld 600 eller 800.

Arctic Cat

Om det hos Lynx finns många arbetsmaskiner är det istället sportmaskinerna som dominerar hos Arctic Cat, där till och med några ZR med extra stor motor och av senare modell håller sig över 40 tusen. Det finns även gott om F6:or och F7:or av lite nyare snitt i denna prisklass, då oftast av den upphottade varianten med Diamond Drive och FOX Float-dämpare av senare årsmodell. Det finns även många skotrar av den förra sportmaskinen med Twin Spar-chassit, då med en 600, 800 eller 1000-kubikare, alla utrustade med batterilös EFI. Med lite god vilja och jävlar anamma borde man även kunna hitta crossmaskinen Sno Pro 600 från -08

Yamaha RS Vector ER SP med sina Öhlinare fram var långtestare under vintern 06-07, där sammanfattade vi den som stabil i höga farter och inte helt bortkommen i lössnön!

Sport-favoriter:
Yamaha Phazer
Polaris Dragon Cfi 700
Lynx Rave RE
Ski-Doo MXZ REV

Hybrid-favoriter:
Polaris Switchback CFI 600
Arctic Cat Crossfire
Ski-Doo Renegade 800

Touring-favoriter:
Yamaha RS Venture
Lynx Adventure
Ski-Doo GTX

Arctic Cat ville som vanligt också vara med i kubikkriget och med F1000 vars motor var av laydownmodell med dubbla stift och EFI var man det.

Binnikemaskar kan bli mycket långa. Den längsta som trivs i människor är Taenia Saginata. Honan kan bli 24 m lång.

För strax över 60-lakan kan man hitta den moderna och lätta Ski-Doo XP, då med 600-kubiks förgasarmotor trots att den heter 500SS.

Lössnö-favoriter:
Arctic Cat M7
Ski-Doo Summit 600
Underskattade:
Polaris Shift 600
Arctic Cat F8
Yamaha Venture Lite

I denna prisklass får man nöja sig med en Lynx Rave RE 600, då den med Power TEK 800 verkar vara i dyraste laget. Men, vad gör det!

Den Arctic Cat T660 ST som kom 2005 hade det lite sämre på dämparsidan då Öhlinarna ersatts av ACT-dämpare, men snygg var den.

När IQ-chassit var Polaris flaggskepp hette kungen Dragon 700, vilket alltid varit en favorit hos oss.

för under 60-lakan. Men räkna då med att det är just en crossmaskin och allt vad det innebär, då den mer civiliserade XC-modellen från -09 oftast ligger lite högre i pris.

Under -06 kan man säga att den förlängda modellen av Firecat fick en ersättare i Crossfire vilket var en riktig hybrid som levde kvar ända till i fjol. Till en början fanns den bara med 700-motor som sedan år två ersattes av en ny 800-kubikare. Andra alternativ som också kom var en 600, samt den lite svagare 500-kubikaren utan rörliga avgasportar, fast i gengäld med EFI, vilket inte den motor som satt i gamla F5:n hade. Den stora tusenkubikaren finns också att tillgå i Crossfiren men ligger då lite högre i pris. För dom allra flesta behov klarar man sig dock alldeles utmärkt med 7-800:n då skillnaden inte är så enorm som man kan tro.

På detta chassi byggde man också dom längre M-modellerna, här med en lika stor bredd av motorer som på Crossfiren. Detta ger ett spann på mellan cirka 80 och 150 hästkrafter att välja mellan, där dom viktiga skillnaderna på årsmodellerna förutom motorn mest var stötdämpare, boggi och det teleskopiska styret. Nu är det kanske inte så svårt att välja då det nästan bara finns M5 och M7 att välja på för dessa pengar. Mest att klättra med får man helt naturligt med den motorstarkare av dom två tack vare motorn och mattan med sina 57-millimeters kammar.

Under 2005-06 valde man på Arctic Cat även att ta in den lite udda fågeln Sabercat, som är ett slags singeltourer med mycket sportiga egenskaper tack vare att den hade likadan motor som F7:an. Lite lugnare blev den -06 då den endast togs in som 500. Året efter ersattes denna av en annan katt i form av den fyrtaktande Jaguar Z1, som utan hjälp av överladdning gav ifrån sig 125 hästar. Tack vare det nya Twin Spar-chassit med sina många inställningsmöjligheter vad det gäller ergonomin är det en trevlig ledkryssare.

Ännu mera touring hittar man sedan hos T660 touring, Pantera och Panther, där T660 också är en fyrtaktare som med hjälp av turbo ger ifrån sig 110-hästar.

Vad det gäller kreativiteten med namn på arbetsmaskinen har det inte hänt något, utan den heter fortfarande Bearcat. Begagnatmarknaden domineras av den äldre varianten med den fläktkylda 570-motorn, men även den trecylindriga 660-fyrtaktaren med turbo förekommer. Det händer även att man kan hittar den nyare varianten med Twin Spar-chassit för dessa pengar, men då oftast med 570-motorn.

Polaris

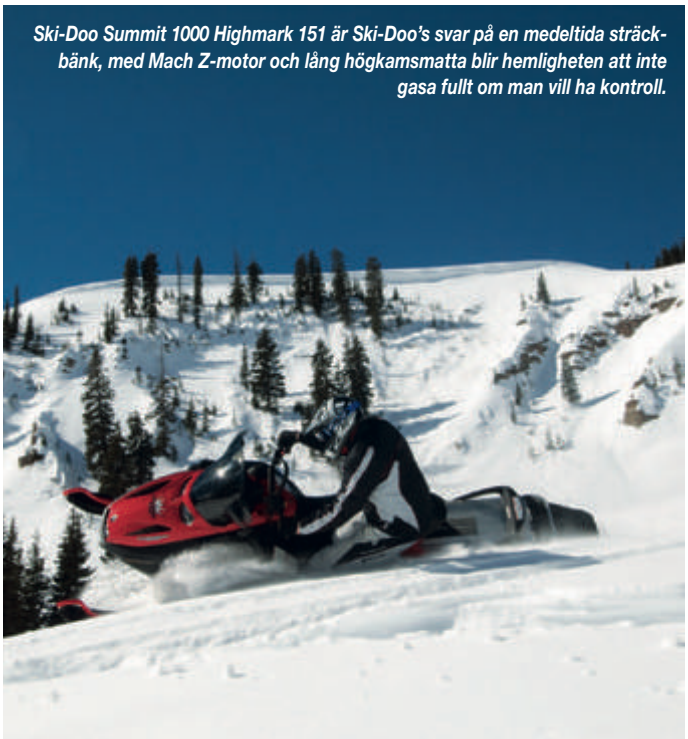
I de billigare regionerna hos Polaris sportmaskiner hittar man många XC-modeller från 04-05, då med det äldre Edge-chassi. Det börjar även finnas betydligt fler av dom crossinspirerade Pro XR och X2-modellerna, då majoriteten ligger över 40-tusen. Det samma gäller för IQ-modellerna som kom under 2005. De två första åren fanns IQ:n i två olika varianter, antingen som Fusion eller den IQ som ser ut som idag, vilken från början endast fanns på dom långa varianterna. Just Fusion fick en ganska kort levnadstid på två år då Polaris snabbt insåg att man lika gärna kunde basera alla sin skotrar på en modell. Både IQ och Fusion var begåvad med det smidiga Rider Select-systemet som gjorde det möjligt att justera styrets position i sju lägen. Nackdelen är väl att man hellre hade velat justera endast höjden och inte bara fram och tillbaks, helst på RMK-modellerna. Detta kanske var orsaken till att systemet sakta men säkert fasades ut tills det bara fanns kvar på touring-modellerna. Är det en Fusion man är intresserad av är den uppdaterade 06:an att föredra, som med sin omgjorda framvagns- och boggi-geometri blir betydligt mer kvickstyrd och alert.

Till 2007 var det ordning på torpet och det var nu den IQ vi vant oss vid som gällde över hela linjen, även om några Edge-modeller hängde kvar i dom billigare modellerna, samt hos vissa touring-maskiner. Det modernare IQ-chassit som fortfarande lever kvar hos Shift-modellerna finns det också många varianter av, med allt från FS, FST med fyrtaktare med eller utan turbo, till tvåtaktare på 550-900 kubik. När IQ var "top of the line"-modellen hos Polaris hette värstingen Dragon, vilket innebar om

När en människa tar sig en lur på en timme förbränner hon lika mycket energi som det behövs för att koka vatten till cirka 7 koppar te.

Touringmaskinen Lynx Adventure V-800 med det lite speciella utseendet finns även som längre arbetsmaskin, men då under namnet Ranger.

Det måste finnas en anledning till att det finns så många Yamaha Venture Lite hos uthyrarna, kan det bero på kvalitén?



Ski-Doo Summit 1000 Highmark 151 är Ski-Doo's svar på en medeltida sträckbänk, med Mach Z-motor och lång högkamsmatta blir hemligheten att inte gasa fullt om man vill ha kontroll.

Vill man ha en Polaris RMK i IQ-chassit finns det faktiskt mest av den med 900-motor, men även några 600:or.

man jämför med dagens Shift att man fick biffigare dämpare och högre kammar på mattan, annars är det mest kosmetika som skiljer. Av dom motoralternativ som fanns är både Cleanfire 600 och 700 riktigt pigga, där båda ligger i toppen av sin klass effektmässigt, denna 700 ska inte förväxlas med den Liberty 700 som satt i Fusion som faktiskt mätte 755-kubik.

Crossmaskinen man får för dessa pengar har mycket gemensamt med den man fortfarande kör på idag och går även den under namnet IQ. Den finns både att få med 440 och 600-motor. Här kan nog skicket variera betydligt mer än hos en vanlig skoter, så det gäller att kunna sin sak som köpare innan man slår till.

Den kraftfulla men ganska så tunga fyrtaktaren fanns både i kort sportigt utförande, FST Classic och Dragon, men även som touringmaskin i den längre varianten både med och utan turbo. Skillnaden i effekt mellan motorerna var påtaglig då man nästan fick 60-hästar till i den laddade 140-hästars varianten. Annars är det en sökning på ordet touring som gäller hos Polaris då man både får upp Edge- och IQ-baserade maskiner med lite olika motoralternativ.

De halvlånga maskinerna både heter och hette Switchback, där segmentet mellan 40-50-tusen främst består av den med Edge-chassit med en rad olika tvåtaktare under huven. Hoppar man upp lite i pris blir även dom med IQ-chassi med i leken, då med lite nya motoralternativ. Här hittar man inte bara dom mindre tvåtaktarna utan även den stora Liberty 900:an som kanske är mest känd för sina vibrationer, men också fyrtaktaren med turbo kallad FST. Oavsett vad alla säger om 900:n och oavsett chassi går den snabbt och sportmaskinerna med denna motor har faktiskt presterat mycket bra i BLS-testet.

Dom verkliga klättrarna finner man i Polaris RMK-serie, vilken främst representeras av de äldre men fortfarande väldigt kompetenta Edge-maskinerna, även om vissa IQ-maskiner också ligger här prismässigt.

Det enda som hänt med arbetsmaskinerna är att dom blivit lite nyare, annars heter dom fortfarande Widetrak om du vill ha en bredbandare från Polaris.

Efter mycket gråt och tandagnisslan samt kompromissande har vi på redaktionen lyckats enas om några favoriter i denna prisklass, dessa kan du se i rutorna bredvid.

Om Barbie hade varit levande hade hennes mått varit 97-58-97.

Outlet
SNOWMOBILE
OUTLET
www.outletsnowmobile.se
DR.ZIPE
TOBE
CAPRO
GRENADE

Speedtech
Adrenaline ljuddämpare
3295:-
Woodys styrstål
795:-
Matta 59mm
7795:-
Förvaringsboxar
2000:-
Billet X Aluminiumhjul
4995:-
OKTAN
SUZUKI
ARCTIC CAT
www.oktanab.se

ROCK SOLID GRAPHICS
EXTREME QUALITY
SAME THICKNESS AS MX GRAPHICS
www.rock-solid.no
Visit us on facebook

FULL THROTTLE ADDICTION
BACKSHIFT
BACKSHIFT JACKET
BACKSHIFT PANT
BACKSHIFT BOOT
FXR
www.fxracing.com
MOTOR HUSET
www.motorhuset.com
Butik och verkstad
Odenskogsvägen 35 Östersund
Tlf: 063-57 00 20

SLP
SLP KITTA DIN POLARIS!
SLP kitta din Polaris 800 CFI med Singel Pipe och
Power Commander V
Ger ett kittra gasvar och betydda "roundet".
Singel Pipe 6 995:-
Power Commander V 4 395:-
POWDER PRO™ SKI
SLP POWDER PRO
Skidan som ger dej den maximala klagliden.
Färgdesigna ditt eget par. Valfria färger på skida och krok.
Svarta fintplattor och slyrstål med 75gr 000mm cormantstål.
FRAKTFRITT 3 495:-/par
MOTOR HUSET
www.motorhuset.com
Butik och verkstad Odenskogsvägen 35, 831 48 ÖSTERSUND Tlf: 063-57 00 20

Saxnäs

Foto:Magnus Ström - www.magnusstrom.se

Det finns ställen man åker ifrån med ett leende på läpparna. En del är man glad för att man lämnat. En del vill man bara tillbaka till.

Av:Togga

Det är enkelt att hitta till Saxnäs. Leta på Vilhelmina efter E45 och sväng höger eller vänster beroende på om du kommer söder eller norrifrån. Följ sedan länsväg 1067 i nio mil och du är framme.

Väl där gör du sällskap med 150 bofasta och du kan välja boende på exempelvis Fjällgården eller Kultsjögården. Vill du unna dig det där lilla extra, tar du in på Saxnäsgården som har restaurang, SPA och är en modern konferensanläggning. Saxnäs ligger i Västerbotten och har en lång samisk tradition. Det är en lågoddsare att man får träffa på ren och sannolikheten finns att du även kommer att få se björn, älg och varg, i området.

Stora områden

Natur och djur i all ära, men det ska upplevas snabbt och effektivt. Byborna håller statistiken över antal registrerade snöskotrar uppe och därmed erbjuds också bra förhållanden för tillresta skoterentusiaster. Fjällterrängen innehåller ett par namnkända toppar som Borgafjäll, Marsfjäll, Klimpfjäll och Kittelfjäll. Däremellan finns det både områden med förbud för skoteråkning och stora områden för friåkning. Direkt väster och norr om Saxnäs är det naturreservat och det finns endast möjlighet att köra på leder genom områdena. Öster och söderut finns stora friåkningsområden där Gitsfjällets naturreservat, som vanligtvis är ett stort friåkningsområde, stänger för skotertrafik i slutet på april. Västerbottens länsstyrelse har en bra karta med markeringar över förbud och möjligheter på sin sajt. Använd länktipsen.

Skogsterrängen nedanför trädgränsen är småkuperad och har nästan för bra kvalité på lederna. Dom inbjuder till fart och doserade kurvor över små åsar som gör det ännu svårare att inte pressa tumgasen mot styret. Uppe på fjället blandas toppar med små kullar mellan sjöar och vattendrag. På kullarna blir det ofta hängdrivor och den mer adrenalinjagande kan hitta både drop och långa hopp för att stilla sina begär. Gitsfjällets naturreservat är fyllt med möjligheter

Skoteruthyrning

Hotell Granen
Henriksfjäll
Tel: 0940-811 00
E-post: granen@granen.nu
Webb: www.granen.nu

Hotell Wilhelmina
Tel: 0940-554 20
E-post: hotell@vilhelmina.com
Webb: www.hotellwilhelmina.se
(Endast för hotellets gäster)

Kolgårdens Camping & Stugby
Lövliden
Tel: 0940-103 04
E-post: kolgarden@vilhelmina.ac
Webb: www.kolgarden.se

Lars-Åke Gran
Kittelfjäll
0940-810 32

Mimek HB
Arctic Cat
Saxnäs
Tel: 0940-701 60, 070-301 83 71
Webb: www.mimek.se
E-post: info@mimek.se

SA Event
Vilhelmina
Rönnvägen 27
Tel: 0940-120 30
Webb: www.saevent.se
E-post: info@saevent.se

Cirka 1000 dun kan pressas ner i en fingerborg och sedan återfå sin ursprungliga volym.

När det är som kallast och jävligast är det som vackrast. Gillar du att fota gör det en halvtimme innan solen går upp och helst i slutet på januari.

Foto:Mikaela Mikaelsson

Foto:Magnus Ström - www.magnusstrom.se

Det finns massor med slogbodar och kåtor i området. Enda kravet för att få nyttja dom är att du tar med egen ved.

Foto:Mikaela Mikaelsson

Saxnäsgården bjuder på skoterparkering utanför entrén.

Foto:Magnus Ström - www.magnusstrom.se

Bensin

Dikanäs Fjällhandel, Macken
Tel: 0940-800 53
Sedeltank

ICA Trivs Latikberg
Tel: 0940-300 08
Sedeltank

Klimpfjällshandlarn
Klimpfjäll
Tel: 0940-710 90
Sedeltank

Maries Livs
Malgovik
Tel: 0940-200 30
Sedeltank

Marsfjälls Livs
Saxnäs
0940-700 16
Sedeltank / Konto

OK-Q8 Mikael Mattsson
Volgsjövägen 58
Tel: 0940-556 10
Sedeltank / Konto
Skoterled fram till macken

Sista Utposten
Kittelfjäll
Tel: 0940-810 52
Sedeltank

Stalons Bensin & Kiosk
0940-500 05

Statoil
Volgsjövägen 35
Tel: 0940-104 76
Sedeltank / Konto

och det är omöjligt att hinna med alla potentionella ställen under en dag.

Ledbevis

Till förfogande i området finns totalt cirka 150 mil leder och då är alla leder i området inräknat. Dom sköts om av 25 idella intressenter i form av lokala byalag, skoterklubbar och idrottsföreningar. För att hålla ihop det hela har Vilhelminabygdens Skoterledsförening, VBS, bildats. Dom sköter finansiering, logistik, marknadsföring av området och dom har dessutom en innehållsrik hemsida med behövlig information.

Som alla andra ledsystems-aktörer vill dom tillhandahålla bra och attraktiva ledsystem. Finansieringen sköts med hjälp av egna aktiviteter, stöd från Vilhelmina kommun och den frivilliga ledavgiften. 150 bagis har den varit hittills och lägger du till en hundring får du med en skoterledskarta. Du löser ledbeviset på utvalda platser, direkt hos någon medlemsförening eller på hemsidan. Ett coolt tilltag är att använda deras smstjänst där du enkelt skickar ett meddelande och belastar ditt abonnemang med nämnd summa.

Rent historiskt finns det en lokal skoterklubb i Saxnäs som heter Kultsjödalens Skoterklubb, KDSK, och dom har varit med och bildat många av dom befintliga skoterlederna. Dom jobbade i ett flertal år med att få till en led som gick över till Klimpfjäll. I dag är leden en realitet, men den var då den enda privata leden på statlig mark ovanför odlingsgränsen.

För att snurra till det extra finns det ännu en aktör och det är Saxnässpår som sköter lederna lokalt i själva Saxnäs. Det verkar finnas en intern kamp mellan dom olika föreningarna, trots eller tack vare att dom har ett gemensamt intresse. Det är svårt att få reda på fakta om vilka regler som finns och vilken förenings ledbevis som gäller och vart. Men det är inget som vi besökande behöver bry oss om. Lös ledkortet på lämpligt ställe och kör enligt vanligt bondförnuft. Vem som har bekostat vad, när och hur, är väl skit det samma ändå.

Bra för oss besökande är att Saxnässpår håller på att ta fram en skoterledskarta som sträcker sig från norr till söder i stället för från öster till väster som det är i dag. Kommer man till Saxnäs för att åka skoter är det ju i fjällen man kommer att hålla till. Täckningen kommer att bli från Jorm/Blåsjön och upp till Hemavan/Tärnaby och mellan sex till åtta mil österut, alltså hela det område som är intressant om man befinner sig i Saxnäs. Kartan kom-

När man bygger infrastruktur i Saxnäs gör man så att det ska fungera både på sommaren och vintern.

Foto:Jonas Lindsköld

Anders "Wesslan" Westlin har ett tävlingsförflutet på snöskoter och det märks att han har stenkoll på varenda liten manöver.

Vanligtvis brukar man brassa järnet från punkt A till B och sen fortast möjligt hem igen. Det gör man inte i Saxnäs. Där tillbringar man hela dagen på eller vid fjället. Man sätter gärna upp en camp och åker sen ut på olika upptåg i närheten.

Foto:Magnus Ström - www.magnusstrom.se

Boende

Fjällgården Saxnäs
Tel: 0940-700 03
E-post: info@fjallgardensaxnas.se
Webb: www.fjallgardensaxnas.se

Kultsjögården
Saxnäs
Tel: 0940-700 44
E-post: info@kultsjogarden.se
Webb: www.kultsjogarden.se

Mikabacken stugby. (Mimek)
Saxnäs
0940-70160, 070-3018371
E-post: info@mimek.se
Webb: www.mimek.se

Saxnäsgården
Tel: 0940-377 00
E-post: info@saxnas.se
Webb: www.saxnas.se

Foto:Jonas Lindsköld

Det finns massor med små sjöar och myrar i området. Alldeles tillräckligt många för att alla ska kunna trasha en varsin om dagen.

Foto:Teppo Vertomaa

Skog, myr eller fjäll. Det är bara att välja och vraka.

Foto:Magnus Ström - www.magnusstrom.se

Är man skoternörd är det kanske inte lika roligt att besöka Saxnäs på sommaren. Men det är minst lika vackert.

Båtmotorer på tomgång har akustiska egenskaper som påminner mycket om gråvalens sång. I Mexico har yrkesfiskarna problem med valar som vill gnida ryggen mot fiskebåtarna.

Foto:Teppo Vertomaa

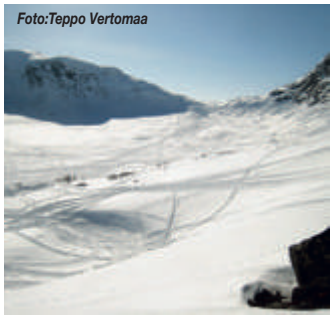


Foto:Teppo Vertomaa

Man försöker köra upp spår en hel dag, man hoppar i drivor och man klättrar uppför branter. Under natten blåser det lite och nästa dag finns det inte ett enda spår kvar. Totalt meningslöst men underbart tidsfördriv.

Foto:Mikaela Mikaelsson

Fråga byborna var man kan hitta utsikterna, dom hjälper gärna till.

mer att innehålla leder, bensinmackar, mat/övernattningsställen och rastkojor. Tanken är att kartan skall finnas att köpa hos de handlare och anläggningar som befinner sig inom området, och att den skall finnas till försäljning senast vid årsskiftet.

Bensin & Butik

I själva Saxnäs finns det en kombinerad butik och bensinmack. Kuriosa är att julkalendern Julstrul med Staffan och Bengt spelades in i byn. Är du tillräcklig gammal för att komma ihåg programmet, vet du att handlingen kretsade runt Oskars Koopra och då kommer du att känna igen affären i Saxnäs. Det är en sån där enkel bymack som har allt man behöver och lite till. Bensin, olja, kexchoklad, läsk, bullar, tändstift och kondomer för turisterna som tar med sig besök hemifrån. Ska de bli nått i Saxnäs får man ta det med sig hemifrån. Singlar är en bristvara och man lever efter devisen att om man inte är släkt, så blir man ihop.

Men Staffan och Bengts karriär i Saxnäs slutade inte vid Oskars Koopra. När Yamaha lanserade sin Viking -88 tillbringade filmteamet, med Staffan & Bengt, två månader i Saxnäs. En reklamfilm skulle spelas in och Vikingen sattes mot Sno-trics blåa dubbelbandare i ett utmanande test och i trakterna kring fjället Vinovare. Yamahas stolthet gick ur striden som förlorare, men det klipptes givetvis bort.

Uthyrning & Guide

Mimek mitt i byn tillhandahåller förutom kunnig verkstad skotrar för uthyrning. För dom sportigare finns Arctic Cat Sno Pro 500 -11 och för den prismedvetne touringåkaren finns ett antal Arctic Cat Panther 660 4-takt. Kläder och pulkor finns också för uthyrning. Familjen Danielsson hjälper gärna till att utrusta er och på direkta frågor kan dom rekommendera ställen man bara inte får missa under turen.

Vill man riktigt kosta på sig tar man kontakt med Wesslans Rubb&Stubb. Det Wesslan inte vet om den omkringliggande geografin är inte värt att veta. När Snowrider var på besök hade vi förmånen att försöka hänga på denna byprofil under två dagar. Utan Anders Westlin, som han hette i två minuter efter barnadopet, och snabbt bytte namn till Wesslan, hade vi aldrig hittat dom helt underbara ställen som vi åkte i. Det var Wesslan som visade oss alla dom ravinerna som gjorde att vi hade adrenalin upp till öronen och ståpäls från armhålorna och ner. Det var också han som värmde upp kåtan och bjöd på gulasch första dagen och en helt underbar renkebab den avslutande dagen. Man kan säga att det var han som fick upp våra ögon för Saxnäs.

Skoter utanför knuten

Vart du än väljer att bo i själva Saxnäs kan man säga att leden går runt knuten. Vi bodde på Saxnäsgården som under högsäsong och nattetid har fler parkerade skotrar än bilar utanför entrén. Dom har övernattningar i olika standarder och priser, men framför allt finns det tillgång till bastu och badtunna med utsikt över sjön. Inget smakar bättre än en kall och kolsyrad dricka i en badtunna efter en hel dags äventyr.

Byn Saxnäs är det närmaste man kan komma en fristad för oss skoteråkare. Det är inga sura gubbar och käringar som tittar snett på dig när du puttrar på lokalvägen i 20km/h. Miljön är som skapt för oss och skulle vi exempelvis få mekaniska problem är det alltid någon som ställer upp eller känner någon som kan. Det är snösäkert och lederna underhålls med iver och entusiasm. Och inte minst finns det massor med leder och områden att köra i. Har du inte planerat din säsong ännu? Lägg minst en helg i Saxnäs, du kommer inte att ångra dig.

Vår allas egen sherpa, Wesslan. Det inte han vet om skoteråkning i Saxnäs, är inte värt att veta.

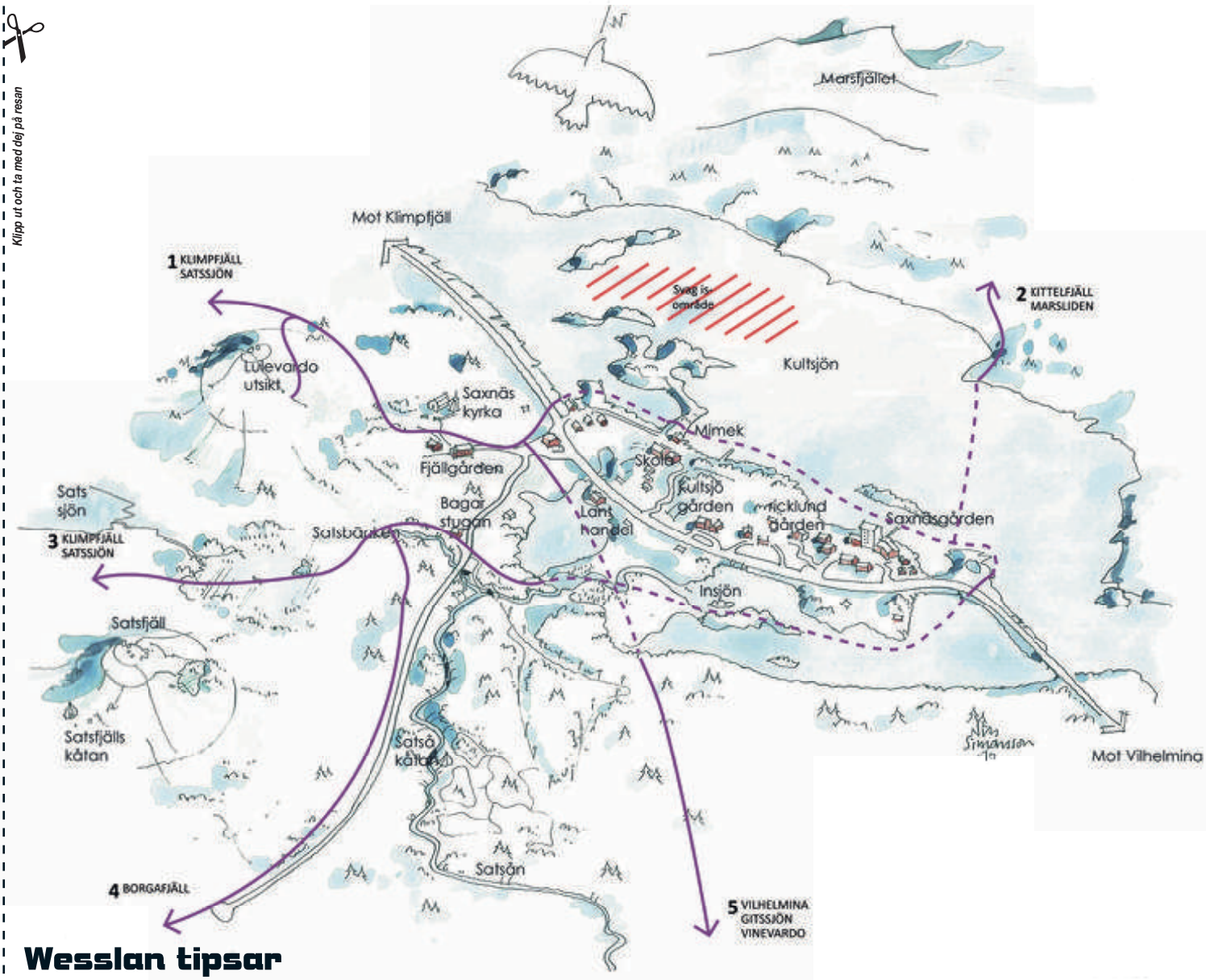
Foto:Teppo Vertomaa

Surftips

- Skoterförbud i området
gislab.lst.se/Skoterforbud/default.aspx
- Turistinformation
www.sodralappland.se
- Ansvarig för lederna
www.vbs.vilhelmina.com
- Ansvarig för lederna, Saxnäs
www.saxnässpår.se
- Kanons kiosk
www.kanonskiosk.se

På flera olika ställen i tropikerna finns det fiskar som kan klättra i träd. Klätterabborren till exempel kan ibland klättra upp till 10 m höjd.

Klipp ut och ta med dej på resan



Wesslan tipsar

Led 1 och led 3 leder båda mot Klimpfjäll som ligger 35 kilometer bort och där det finns en fantastisk äkta italiensk restaurang som man kan besöka för en lunch. Själv skulle jag välja led 1 för att man kommer upp en bit i höjd och man har möjlighet att åka upp på Lulevardo där man får en enorm utsikt och vy över Saxnäs.

Väljer man led 3 kan man stanna till för en fiskestund på Satssjön. Tänk på att det är endast ledkörning från Satsjön då det är skoterförbud bredvid leden.

En längre tur, efter man har fyllt på matförrådet samt tankat fullt i Klimpfjäll, är att man kan åka förbi Ransaren och med en skoterledskarta ska man enkelt kunna hitta åter till Saxnäs. Kan eventuellt vara lite dåligt skyltat.

Led 2 tar dig först över Kultsjön och väl på andra sidan finns det otroligt mycket myrar att utforska för en grym puderåkning. Där delar sig även leden på en av myrarna och som tar dig till Njaka som är ett fantastiskt bra ställe med ett 15-20 tal små grillstugor. Där kan man kan göra sin egen lunch, men kom ihåg att ta med egen ved. Väljer man att åka till Marsliden som ligger cirka åtta kilometer bort, så finns där ännu mera grym åkning kring fjälltopparna på Ropen och Ainantjakke. Kuriosa är att Marsliden är mest känd för Bernard Nordhs böcker, i Marsfjällets skugga och självklart Kanons Kiosk mitt i byn. Kanon är byns profil och har en diger samling av skivor med olika inspelade motorljud. Han brukar plocka fram dom under sena fredagar och lördagar, men med lite övertalning skulle du kanske få höra en snutt även dagtid.

En längre sväng är att åka till Kittelfjäll där det finns ett par ställen att stoppa för mat och att tanka upp på Sista Utposten. Sen tar man sig ner emot Dikanäs-Eriksberg-Dorris, upp via Blaikliden-Grytsjö och tillbaka till Saxnäs. Det kan vara dåligt skyltat och skoterledskarta är ett måste.

Led 4 tar dig mot Borgafjäll och i färdriktning mot Borgafjäll är allt på din vänstra sida friområde med mycket kullar och sköna hängdrivor att hoppa och leka i. Väljer du att åka leden kommer du att efter cirka tio kilometer räknat från Saxnäs att passera ett ledkryss med en diskret skylt där det står Aasi. Sväng vänster och kör cirka 250 meter så kommer du till en fantastisk kåta där ni kan laga till exempel en lunch. Även där gäller det att ta med egen ved.

En annan tur är att åka till Borgafjäll. Där på Björnidet brukar det finnas 98 oktan med både kort och sedeltank samt mat. Man kan stanna en bit ifrån, då dom inte gillar skotrar uppe vid hotellet. Fortsätt vidare förbi 69° Nord Hos Magnus och Vera för en matbit som ligger vid den så kallade Borga-delen i byn. Där är det toppenboende om man skulle vilja stanna en dag och testa på deras Catski. Vidare kan man åka upp emot Raukasjö för de klassiska Wåfflorna. Det är ett välbesökt ställe under vintern. Från Raukasjö åker man till Klimpfjäll och ner till Saxnäs igen.

Led 5 tar dig till Vilhelmina. Åk ett par kilometer efter den leden. Vik sen av mot fjället Vinevardo. Leden är en återvändsgränd men där bjuds det på kanonfin åkning, om man gillar puder- och skogsåkning. När ni plattat ner all lössnö där tar ni leden ner mot Gitssjön som ligger i Gitsfjällets naturreservat. Där är det friåkning som gäller med enormt fina vyer.

Ett annat alternativ är att åka ner till Vilhelmina eller varför inte en tur till Sagatun-stugan som ligger på Blaikfjället där Vilhelmina skoterklubb håller öppet i en kaffestuga på vårvintern. Från Saxnäs ner till Sagatun är det cirka nio mil enkel resa, så dom som behöver tanka gör det på Maries Livs i Malgovik. Där kan man nog dessutom köpa sig en kaffekopp och en läsk för att fylla på vätskeförrådet.

En annan möjlighet är att svänga ner i Stalon till Reiner och tanka. Han säljer det mesta på sin mack med allt från Mandelpotatis, Falu rödfärg och skoterpulkor.

Turerna kräver antingen en guide eller skoterledskarta. Är du van i området eller kör på gps så hittar du utan problem..

FOGELSTA
FOGELSTA
Den ultimata skotertransporten!
036-18 19 50
www.bjornlyan.se

Halvarssons
COLLECTION 2012

YAMAHA
KLIM
www.yamaha-motor.se

Swedbank
Finans

Välj en enkel finansiering med Skoterlånet

Prata med din handlare eller kontakta oss direkt.

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

SVERIGES SYDLIGASTE BACKCOUNTRY OMRÅDEN!

Polaris i Mora
i samarbete med Mathias Wiberg på
Polaris Ridersclub
erbjuder nu upplevelsepaket
med backcountry åkning.
Mer information på webben.

www.polaris.nu/backcountry

www.PolarisMora.se

POLARIS Riders CLUB

SLUTA FRYS!
Ovärderliga i ryggsäcken!

NYHET!

ONLY HOT:
100% miljövänliga
värmeelement.

Värmer upp delar av kroppen.
Enkel användning. Bara att
öppna förpackningen och
värmaren går i gång.
Håller värmen i många varma
timmar.

Passar även med fördel för
muskelavslappning.

FOTVÄRMARE
TÅVÄRMARE
HANDVÄRMARE
KROPPSVÄRMARE 12H

www.slutafrys.nu

Snow River

Min våta dröm

Text: Anna Hassis Ståbis
Bild: www.danielronnback.com

Jag skulle åka upp till Idre, eller rättare sagt jag skulle till Storfjäten med min mamma och min brorsdotter. Tanken var att jag skulle göra lite nytta, samtidigt som det var Idre Yran nere på byn. Så det kunde eventuellt hända att planerna ändrades lite. Nyttan som skulle utföras var en bro som skulle byggas och där vi på jobbet hade kommit till etapp två. Till vardags jobbar jag som vägmästare och jag hade sett till att få uppkört ett par schysta stolpar med lastbil. Med hjälp av stolparna skulle bron till slut bli en av dom grymmaste i området.

I vilket fall så ringde Tord "Totte" Rosén. För er som inte känner honom har han bland annat varit med i tv-serien Svenska miljonärer och han har byggt en idiot-trimmad-special-skoter för vatten och som han kör iförd tajt leopard-dräkt. Han frågade om jag hade lust att köra hans skoter under Idre WaterDrag och han bad mig att ta med mig flytväst samt hjälm. Han påstod att han inte hade lust att köra och utan att tänka mig för hade jag packat ner mina glasögon och en flaska Champagne. Ska man vara med i en tävling kan man ju vinna och då lär man ha något att fira med. Om inte, kan man alltid fira någon annan. Mamma svalde hela lögnen med att den var till att fira när bron var färdig.

Jag slapp

Okej, Totte frågade, men han skulle väl aldrig låta någon annan köra sin maskin. Han kommer att säga att jag är för vek och att jag aldrig kört på vatten förut. Fast ibland kan även han slå i huvudet och kanske tro att man är någon typ cool skoteråkare. Man kunde väl alltid hoppas och förväntningarna gjorde att jag somnade med ett leende på läpparna. Mycket riktigt, Totte ringde när jag precis kommit på plats och sa att han skulle köra sin maskin ändå. Gud vad skönt tänkte jag, då slipper jag skämma ut mig i dag också. Innan den förlösande tanken tagit slut, fortsätter han och säger att han fixat mig en annan skoter. Först var jag laddad, sen överdrivet lättad och helt plötsligt nojjigt nervös inför fortsättningen. Jag insåg direkt att jag bokstavligen tagit mig vatten över huvudet och att det inte fanns någon chans till återvändo.

Totte hade lyckats övertala en stackars kille att hans maskin skulle köras av en toppförare och killen undrade lite försynt om jag kört på vatten förut. Jag svarade vare sig ja eller nej, och killen såg lite skeptisk ut. Sanningen är att förutom någon körning över små vattenpölar, var erfarenheten lika med noll. Killen undrade vad som skulle hända om jag sänkte skotern, eftersom dynan inte gick att plocka bort. Jag svarade frågande: -Hur svårt kan de va, man kör ju bara rakt fram.

Hålla sig flytande

Nervositeten gjorde mig både mållös och osäker på om jag skulle fortsätta vansinnet. Det verkade vara en gammal skoter och som inte hade varit ute i friska luften på bra länge. Grabbarna fixade till den och satte fast en dunk som vi skulle kunna leta efter, om jag mot förmodan sänkte maskinen. Först skulle vi göra ett provåk och jag hoppade i ballerinaskorna, flytväst, glasögon och min hjälm. Eftersom dynan inte gick att plocka bort och att jag aldrig skulle få lös dunken, hade jag inget annat val än att hålla mig ovanpå ytan. Tur var att jag stoppat i linserna så att jag i alla fall skulle hitta till andra sidan.

Jag körde testrundan mot Totte och när hans skoter var snabbare än min, hamnade jag i hans kölvatten. Det kändes lite skakigt att ligga bakom och jag kom underfund med att det var bättre att hålla stumt och ligga först istället.

Kvinnlig list

På anmälningslistan fanns nu mitt namn med och jag stod där med en skoter samtidigt som grabbarna tittade lite småhånande på mig. Alla chanser att dra mig ur var borta och jag insåg att det var dags att plocka fram min kvinnliga list. Efter alla kurser man varit på har jag lärt mig att ett psykologiskt övertag aldrig är fel och jag passade på att psyka mina motståndare innan start. Det fungerade och allt gick som på räls fram till finalen. Men hallå! Lilla söta Anna i final mot två andra testosteronbrunstiga grabbar. Var jag nervös innan, så var jag helt knäckt inför finalen. Skulle jag verkligen klara av att hålla mig innanför bojarna? Hur skulle jag, som aldrig kört på vatten förut ha en chans? Men att komma på tredje plats är väl okej för att ha kört på vatten för första gången. Och jag skulle ju kunna skylla min tredjeplats på att jag är tjej.

Inget grattis?

På starten kändes det som jag hade minne som en guldfisk. Hur gick banan? Vart är målet? Åt vilket håll går starten? Trots minnesförlusten bestämde jag mig för att satsa på guld istället för på dom andra placeringarna. Vann jag inte, skulle dom andra bara tracka mig och det var absolut inget jag ville bjuda på. Starten gick okej och jag fortsatte min tidigare plan med att trycka tumgasen mot styret. Det fick bära eller brista och jag var bombsäker på att jag var först över mållinjen.

Skotern mådde inte bra när jag kommit över och funktionärerna på andra sidan rådde mig att inte vända tillbaka med en gång. Dom andra två, som jag lovat att inte nämna namnet på, vände tillbaka med en gång utan att varken gratulera eller kommentera min körning. Funktionärerna trodde inte att jag var först över mållinjen och jag skulle inte få reda på resultatet förens jag kom tillbaka till starten. Det var kallt, regnigt och jag väntade på att remmen skulle svalna, samtidigt som jag kokade av förhoppning över att jag var först. Tänk om jag ändå fått höra vad dom sa på andra sidan. Men vad gör det? Jag var först och fick till slut den största bucklan av alla.

Jag kommer för alltid att köra snöskoter, i vått och torrt.

Super Duper

Har du också tröttnat på trassliga spännband och att styrstålen hugger fast i släpvagnen?

Av: Stefan Sund

Alla vet hur dåligt en snöskoters styrstål glider på vissa släpvagnsplyfor, och hur många gånger har man inte drattat på rumpan på grund av att is och snö samlats på släpet. Nu har jag hittat botemedlet mot dessa problem i form av åtta stycken plastplattor från Super-Glides. Med hjälp av dessa glider nu skotern mycket lätt både på och av släpvagnen. För att förhindra att man halkar är plattorna även försedda med nabbar som ger bra med fäste åt skorna.

Super-Glides ser inte bara till att skidorna nu glider lätt utan förhindrar med hjälp av sina spår att skotern rör sig i sidled. Den kanske största fördelen måste ändå vara att dom skyddar släpvagnen så att man slipper byta botten på släpet efter att styrstålen grävt djupa hål.

Superclamp II

När skotern nu står säkert på den väl skyddade släpvagnen är det dags att säkra själva skotern. Det finns väl ingen som tycker det är roligt att stå och svära över dom hopfrusna spännbanden efter en annars så trevlig dag på fjället. I ett försök att undvika detta fick vi bara lov att testa den senaste versionen av Superclamp. Vi har sedan länge noterat att detta smarta system funnits och nu kan man enkelt även få tag på det i Sverige genom www.superclamp.se eller någon av deras återförsäljare.

För att spänna fast skotern på ett säkert sätt behöver man två olika fästanordningar, en för skidorna Superclamp II och en för boggiskenorna Superclamp rear. Båda dessa är tillverkade i samma fiberförstärkta kompositmaterial och är förhållandevis lätta samt starka. För att skydda skotern har man försett kontaktytan med sillikongummi vilket även ger bra grepp.

Med hjälp av en stor skruv justerar man enkelt Superclamp efter höjden på skidorna och boggiskenorna. Innan man monterar sina öglor bör man göra lite mätningar på dom skotrar man tänkt sig ha på släpvagnen, detta för att först och främst Superclamp Rear ska matcha dom olika skotrarna.

Efter en enkel installation av två öglor kan jag nu spänna fast min skoter på bara några sekunder utan att ens gå upp på släpet!

Vi vet alla hur hårt coromantstålen på styrstålen sliter ner botten på släpvagnen och ett botemedel mot detta heter Super-Glides.

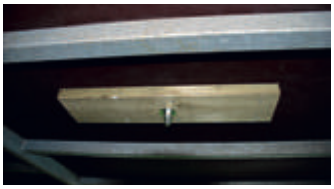
Alla verktyg du behöver syns inte på bilden då det fungerade mycket bättre med en öppen nyckel än med spärrskaftet.

Instruktionerna står tydligt skrivna på kartongerna där det också följer med en mall som ska läggas mellan Super-Glides-plattorna innan man skruvar dom på plats, allt för att dom ska kunna röra på sig beroende på temperatur.

Nabbarna på Super Glides ska se till att fötterna alltid får fäste på den annars så hala släpvagnsbotten.

För att inte Super-Glides-plattorna ska sitta stumt drar man åt dom lagom hårt med en distans mellan skruven och botten på släpet.

Efter att ha mätt avståndet mellan styrstålen på skotern, med skidorna i det bredast läget, valde jag att placera Super-Glides-plattorna så att man kan lasta skotrar med allt från 90 till 118 centimeter i spårvidd.



För att montera öglorna till Superclamp kändes det säkrast att förstärka botten på släpet med en planka.

En av anledningarna till att jag fick lov att avvika från instruktionerna vad det gäller placeringen av fästet bak, var att längden på mina skotrar varierar betänkligt. Dessutom kunde man inte spänna fast skotern i den rekommenderade positionen då det orangea handtaget då tog i fotbrädan.

Med spärren eller ett hänglås på plats är jag nu redo att dra till fjälls om vi inte skulle få någon snö här.

Det finns 293 olika sätt att ge tillbaka växel på en dollar.

Junior!
Knep och knåp

snowrider
www.snowrider.se

Skicka in dina skoter teckningar till oss på SnowRider!

Kalle Westerberg 11 år Mora

Kristoffer Berglund 8 år Mo i Rana, Norge

Historier från skolan

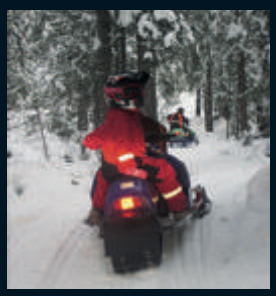
Läraren var arg på klassen och sa:
-Alla som känner på sig att dom är idioter reser sig upp!
Hela klassen sitter helt stilla men efter ett tag reser sig en pojke.
- Vad får dig att tro att du är en idiot?
- Ingenting, men jag tycker synd om dig som får stå alldeles ensam.

-Björn, kan du nämna en stad i Frankrike?
-Ja visst kan jag det. Vilken av dom?

Rätta svaret på senaste SnowRider tävlingen var:

AVGASSYSTEM

Och här är vinnarna



Ebba Aronsson, 7 år från Långkälen

Simon Westin, 12 år från Bergeforsen

VINN SNOWRIDER PRYLAR!

Skicka brev till SnowRider,
Sågbacksvägen 8, 79291 Mora,
eller maila in till: pren@snowrider.se
(märk brevet/mailet med "Junior")
tillsammans med en bild, namn, ålder och din adress.
Sista dag att skicka in svaret till korsordet är 16:e december 2011

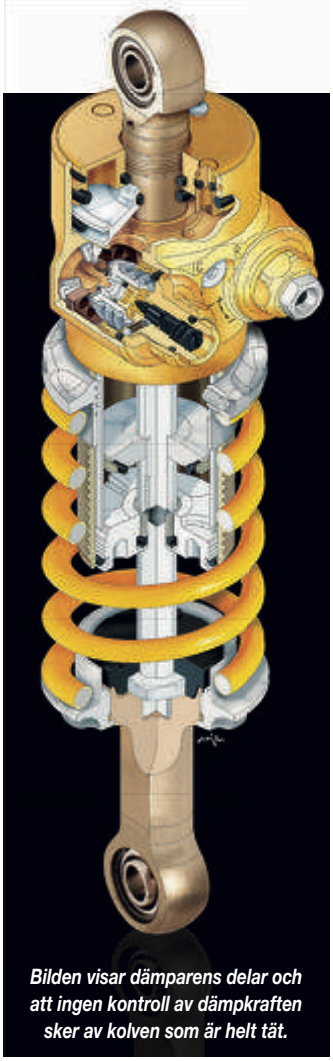
På skolgården:
-Men Petter, varför står du och kniper ihop benen?
-Jag är jättekissnödig och måste gå på toaletten.
-Men, varför gör du inte det då?
-Jag är väl inte så dum att jag går dit på rasten!

Detta korsord är gjort av: Jesper Stickopers från Mora

KORSORD NR 3-2011

Vilket skoter märke?

Öhlins TTX-dämpare



Bilden visar dämparens delar och att ingen kontroll av dämpkraften sker av kolven som är helt tät.

Ett nytt sätt att kontrollera fjädringssystemet.

Av: Affe Bild: Björn & Öhlins

Ofta har jag problem med de språkliga benämningarna av olika tekniska komponenter hos våra snöskotrar då jag helt enkelt inte tycker att orden beskriver sakerna korrekt. Det kan röra sig om direkt felaktiga ordval som kanske har sina förklaringar i dialektalt språkbruk.

Exempelvis är namnet "dödmansgrepp" för mig är totalt missvisande som beskrivning på en nödstoppslina som har till uppgift att stanna motorn om föraren ramlar av. En nödstopp som utlöses av en lina bryr sig inte vaken om en förare dör eller tappar greppet så länge som denne sitter kvar! Detta gör att jag aldrig benämner den med annat är nödstoppslina då jag anser att det är det enda korrekta namnet.

Inte riktigt lika illa är den när man pratar om "fjädringssystem" och "stötdämpning" men även de orden faktiskt beskriver sina arbetsområden på ett sätt som kan missuppfattas. Fjädringssystemet åsyftar oftast hela hjul/skid-upphängningen, fjädrarna samt även stötdämparen och inte som man lätt kan tro enbart fjädrarna. Det blir därför en förvirring när man önskar att beskriva enbart fjädrarna med ordet, "fjädring" då det ordet betyder mycket mer än så. Alla fordon med någon form av separation mellan marken det färdas på och själva fordonet har ett "fjädringssystem" där fjädrandeelement av gas, metall eller annat deformerande material frånskiljer chassit från markens ojämnheter.

Fjädern i sig är själva grunden i allt detta då den hjälper till att utjämna markens oregelbundhet för ökad kontroll och komfort. En gammal tumregel säger att fordonet i viloläge har ca 1/3 av slaglängden till ut-fjädring samt 2/3 till ihop-fjädring, man väljer rätt fjäder och förspänning i förhållande till fordonsvikt, dämparkalibrering samt användningsområde för att uppnå detta. Utan fjädrar samt komplett fjädringssystem kallas chassit "ofjädrat" eller "stumt" och då stutsar fordonet fram på allt annat än helt slät mark.

Det är i fjädern som energin lagras när man stöter på ett gupp och man har även lagrad energi i viloläget som gör det möjligt för upphängningen att följa marken även i en grop. Nu kommer man till problemet och det är att detta inte alls fungerar utan att man kontrollerar systemet med en svängningsdämpare. När man träffar en grop eller ett gupp lagras eller töms energin i fjädern men den kommer sedan inte enbart att återta sitt utgångsläge utan även passera detta. Fjädern kommer att fortsätta att komprimeras samt återta sin längd och detta med sin inneboende egenfrekvens under en mängd cykler. Alla som lekt med en fjäderbaserad attraktion i den lokala lekparken vet hur detta fungerar, man får en stutsbollsliknade effekt när man gungar på en fjäder som först efter en längre tid stabiliserar sig och återtar ursprungsläget.

Det är därför man behöver en så kallad "stötdämpare" som har till uppgift att absorbera fjäderns energi så att man förhindrar oönskad rörelse efter det att man återfått jämnviktsläget samt att kontrollera systemets hastighet. Namnet "stötdämpare" är därför otillräckligt för att beskriva denna komponent då den har en betydligt viktigare uppgift än att bara dämpa stötar, men trots detta heter den stötdämpare och inget annat. Bara man inser att det är frågan om den verkliga hjärnan i fjädringen som på många sätt helt avgör hur maskinens egenskaper upplevs under färd gör det kanske inte så mycket att namnet är lite degraderande. Uppbyggnaden samt kalibreringen av denna är alltså av yttersta vikt och inget prestandafordon med fjädring är komplett utan en väl fungerande uppsättning stötdämpare.

Stötdämparens konstruktion.

Den hydrauliska stötdämparen är så dominerande då det gäller motorfordon att man nästan helt kan utelämna övriga lösningar när man beskriver stötdämpare. I grundutförande har man en kolv i ett rör som är fyllt med hydraulolja där rörelseenergin kan omvandlas till värme.

Ganska enkelt att förklara, men en stötdämpare blir genast mycket mer komplicerat än så när man sätter sig in i vilka behov som fjädringen har på dämparen och hur dessa ska uppfyllas. En enkel fast ventil i form av ett borrhål kan ses som en bra lösning för att ge dämpkraft, men naturligtvis fungerar inte en sådan simpel lösning i verkligheten.

Man kan med en hålstorlek uppnå korrekt dämpkraft för en hastighet, för låg dämpning i lägre kolvhastigheter för att sedan få en helt stum dämpare i vid höga kolvhastigheter.

Ett fast oreglerat hål fungerar med andra ord inte alls för olika kolvhastigheter. En stötdämpare måste dessutom ha betydligt högre dämpkraft vid retur än vid kompressionsrörelsen och därmed ha olika ventilsystem för ihop- respektive ut-fjädring. För att uppnå

Om man fyller ett vanligt koniskt snapsglas till halva höjden, så är glaset bara fyllt till 12-13 procent.

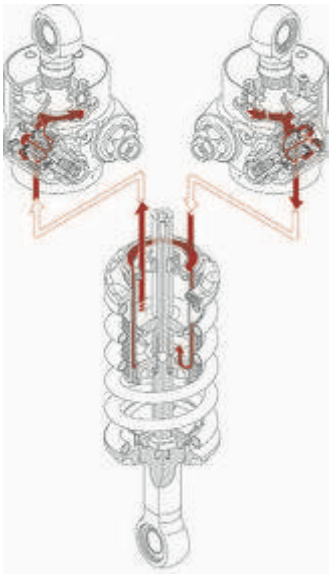
detta behövs dels ett ventilsystem som skiljer på retur och kompression, samt dessutom en genomsläppsarea som är beroende av kolvhastigheten.

Detta uppnår man med ett schimspaket som kan placeras i enbart dämpkolven i silgelrörsdämparen eller där samt i en bottenventil hos en tvårörsdämpare. Placeringen avgörs alltså av om det är en singel eller dubbelrörsdämpare, dessa har relativt stor skillnader i sin uppbyggnad samt funktion.

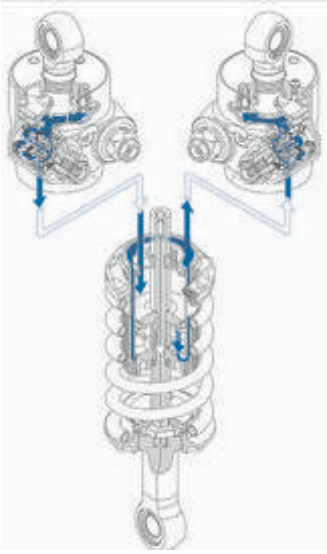
Den konstruktion som under en mängd år har dominerat då det gäller prestandafordon är den så kallade De Carbon-dämparen som i dagligt tal benämns "en-rörs-gasdämpare" eller ofta enbart som "gasdämpare". Missuppfattningen denna gång blir att en gasdämpare dämpar med hjälp av gas men dessa behöver endast gasen för hålla tryck på oljan så att det hydrauliskt dämpade kolvshimssystemet ska fungera. Dämpkraften sköts av kolven som med sina shims-system har olika kraft på retur samt kompression och dessutom kan kalibreras för att fungera under hela hastighetsområdet.

Märk väl att det är dämparens kolvhastighet som åsyftas som inte nödvändigtvis har en direkt koppling till fordonets hastighet. Genom att variera kolvens utformning samt storlek, tjocklek samt antalet shims kan man uppnå de egenskaper man önskar. För att dämparen ska fungera i bägge riktningar måste oljan som sagt trycksättas och de sker med kvävgas och en skiljekolv, på detta sätt ser man till att kolven alltid arbetar med hydraulolja och inte i tomrum och man hindrar även då skumbildning och kavitation. Grundflödet med stängda shims bestäms av ett litet så kallat "bleed-hål" och på mer avancerade modeller kan detta justeras utvändigt.

Denna justering benämns då returdämpning då den ger mest verkan på returen, om man har en justering på oljeflödet in i gas/oljebehållaren kallas den kompressionsdämpning och den ger faktiskt enbart verkan på kompression. Man ska dock tänka på de utvändiga justeringarna som lågfart eller grundflöde, för att ändra dämparens karaktär i det övriga hastighetsområdet måste den demonteras och shims samt kanske även kolv bytas ut. Man kan alltså inte "klicka till" en vanlig De-Carbon stötdämpare som har en felaktig kalibrering i dämpkolven, den måste demonteras och få en ny kalibrering. Denna besvärliga metod samt en del andra tekniska begränsningar som singelrörsdämparens välbeprövade konstruktion uppvisar har lett till att en ny stötdämpartyp utvecklats, TTX-dämparen.

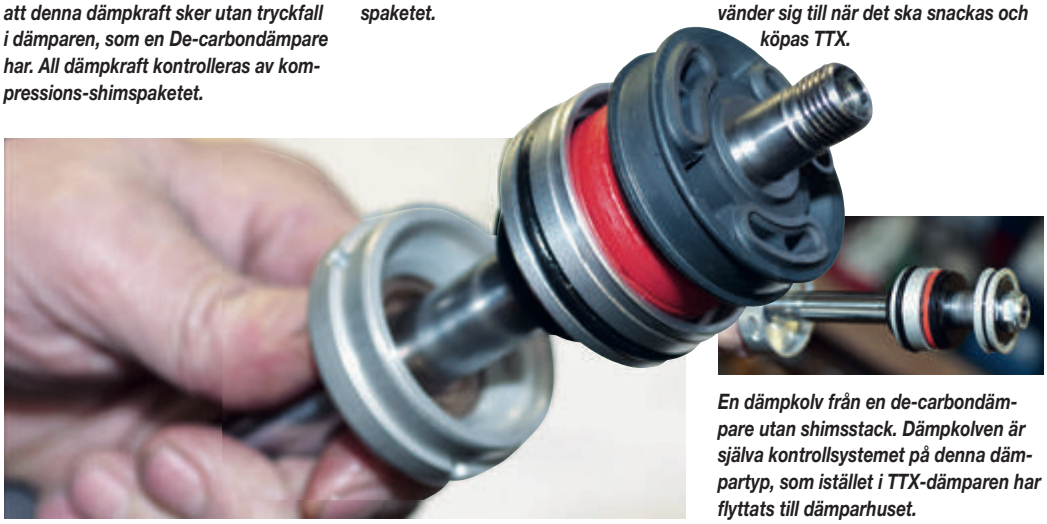


Här ser man flödet under kompresssionsdämpning. Den stora skillnaden är att denna dämpkraft sker utan tryckfall i dämparen, som en De-carbondämpare har. All dämpkraft kontrolleras av kompressions-shimspaketet.



Bilden visar returflödet som då självklart kontrolleras av returschimspaketet.

Svenne Revelj är Öhlins man i snöskotersverige och är den person som man vänder sig till när det ska snackas och köpas TTX.



En dämpkolv från en de-carbondämpare utan shimsstack. Dämpkolven är själva kontrollsystemet på denna dämpartyp, som istället i TTX-dämparen har flyttats till dämparhuset.

Öhlins, världsledande i dämparteknologi.

Sedan 1970-talet har den svenska tillverkaren Öhlins levererar dämpare till snart sagt alla fordon med fjädring som finns. Uppbyggnaden har följt den vanliga De-Carbon principen med enkelrör, men kvalité samt kalibrering har redan från starten gett en ny standard för hela branschen. Under årens lopp har Öhlins lanserat mängder av nya innovationer och de arbetar med toppstallen inom de flesta motorsporter. Vi har sett stötdämparna från det svenska företaget utvecklas från en enkel dubbeldämpare i bakfjädringen hos 70-tals crossar, via 80-talets clicker-dämpare av enkeltyp för alla motorcykelmodeller, för att sedan komma som dagens elektroniskt styrda dämpningsystem i tävlingsfordon världen över.

Kort sagt är Öhlins en av de mest kända tillverkare av högprestandadämpare i världen, om inte den mest kända av alla! Att de nu har en ny stötdämpartyp med en lite annorlunda konstruktion betyder inte att den gamla är helt daterad, bara att den inte är dagens mest optimala val för maximal prestanda.

Den "nya" dämparen som debuterade 2006 är uppbyggd av en tvårörskonstruktion och redan då ser vi att detta inte är en "vanlig" gasdämpare, det är en Öhlins TTX. Man ska nu inte blanda ihop denna med en vanlig tvårörsdämpare av biltyp, TTX har ett helt unikt system då det gäller oljeflöde samt ventilsystem.

I stället för att sköta hela högfartsdämpningen med en och samma kolv för retur samt kompression har denna dämpare en tät kolv som enbart har till uppgift att transportera oljan till de olika ventilpaketen. Tack vare designen med två rör samt solid kolv slipper man ha ett dubbelt shimspaket på ömse sidor om kolven och därmed finns det inga ventiler i de delar som rör sig. Uppgiften att både sköta retur samt kompressionsdämpning gör nu två separata ventilpaket.

Dessa sitter i dämparhuset och inte mitt i stötdämparen vilket ger stora fördelar när man arbetar med kalibrering av stötdämparen. Man kommer mycket enkelt åt dessa och kan helt individuellt jobba med kompression samt returdämpning över hela hastighetsområdet. För kalibrering i fält är detta en mycket stor fördel, man slipper total demontering och kan på mycket kort tid komma åt det ventilpaket man önskar förändra. Fördelarna med TTX-dämparen är alltså uppenbara sett till justeringsmöjligheter, vilket naturligtvis är mycket bra.

Överlägsen

Den riktigt stora fördelen är faktiskt att det föreligger mindre risk för kavitation, vilket ger ökad kontroll av framförallt kompressionsdämpningen över hela registret. Det är här som TTX-dämparen visar sin tekniska överlägsenhet gentemot den beprövade De-Carbondämparen. I singelrörsdämparen förlitar man sig på gastrycket under komressionsdämp-

Doften av mat har nästan samma inverkan på människa som meditation. Hjärnans elektriska aktivitet förändras, och de härliga dofterna gör en lugn och avslappnad.

ning. Om man har större dämpkraft än vad gasen kan hålla mot kommer man att komprimera denna och enbart flytta oljan framför sig i stället för att den passerar shimspaketet som var tanken. Man blir då helt utan dämpning under den del av slaget som kompressionen av gasen sker samtidigt som man får kavitation på kolvens baksida.

Stötdämparen slutar då att fungera och det kan leda till förlorad kontroll av fordonet, det riktigt svåra med detta är att man inte kan kalibrera bort fenomenet då det har med konstruktionen att göra och inte med inställning av dämparen. Detta med kortvariga bortfall är ett vanligt förekommande problem hos dämpare med inbyggd skiljekolv, medan de med separat olje/gasbehållare inte har lika stora problem. Kanalen till behållaren begränsar flödet på grund av sin ringa area vilket begränsar problemet med att man enbart komprimerar gasen vid infjädring. Även dessa kommer dock att få en kraftig variation av trycket i stötdämparen under kompressionsdämpning vilket kan leda till kavitation och problem när returfasen inleds.

Man undviker detta med att har ett relativt högt gastryck i en De-Carbondämpare men denna stötdämpare är ofta nära till kavitation eftersom infjädring alltid leder till tryckfall på retursidan. Detta problem har inte TTX, där har man en tryckstegring när dämparen komprimeras och man kan därför jobba med betydligt lägre gastryck utan risk för att ett tryckfall ska ställa till det. TTX dämparen har på sin korta levnadstid bevisat att detta är rätt väg att gå när kraven är höga. I de applikationer som vanliga singelrörsdämpare har problem under kompressionsfasen är en TTX överlägsen då den konstruktionsmässigt kan hantera betydligt större krafter under hopfjädring.

Sedan är den som sagt betydligt enklare att arbeta med och har som enda nackdel ett högre pris och att den kanske väger något gram mer än sin äldre släkting. Detta är sammantaget den bästa stötdämpare som man just nu kan köpa, men den kommer inte att helt eliminera singelrörsdämparen då det gäller lätta prestandafordon. Det är när man har behov av att snabbt komma åt ventilpaketen samt inte vill riskera problem med tryckfall vid ihopfjädring som TTX är det givna valet, och givetvis när man vill ha den dyraste dämparen man kan köpa. För visst är våra älskade skotrar värda nya TTX-dämpare runt om?

Jeff Öijer om TTX:
Den absolut största skillnaden mellan TTX-dämparen och den gamla TRX är att jag kan ställa dom mycket hårdare utan att tappa komforten. Det blir fjärde säsongen som jag kör med TTX och jag haft samma dämpare hela tiden. De har aldrig gått sönder och jag har bara utfört den vanliga servicen. De enda problem som jag haft var i början när de var alldeles nya på marknaden. Dämparna tryckte inte ifrån tillräckligt i upphoppen och eftersom ingen hunnit lära sig setupen, tog det ett tag innan vi hittade problemet.
Ett par TTX är mycket dyrare än original, men det är skillnad som dag och natt i komfort. För mig finns det inget annat alternativ.

Idag finns det TTX dämpare till de flesta på marknaden förekommande sportskotrar.

FÖR VANDRING I
POLERNA
ELLER LEK I
PARKEN

Baffin har skorna för alla olika behov.
Vi är fortsatt fokuserade på att vara den obestridda ledaren i högkvalitativa utomhusskor genom att:
• Ge kvalitet, komfort och skydd.
• Genom ständiga tester världen över
• Teknisk innovation.

Se Baffins sortiment för män, kvinnor och barn på vår hemsida eller gå in till din närmaste återförsäljare.

Ola Skinnarmo, Nordpolen

Young Explorer

Iceland

Norhtwood

BAFFIN
POLAR PROVEN

the polar
authentic
brand

www.ruco.se

RUCO
SCANDINAVIA

FOX
BURANDT'S ADVENTURE
REDEFINE YOUR LIMITS

Chris Burandt's Polaris Pro RMK
BACKCOUNTRY EDITION
SHOCK REPLACEMENT KITS

10.995:-

Available exclusively from Chris Burandt

FLOAT R EVOL

9.995:-

MOTOR HUSET
www.motorhuset.com

ÄLSKA KYLAN!

NÄR DET ÄR DIRIGT KALLT UTE OCH DU VILL GÖRA DET DU ÄLSKAR, UTAN IRRITERANDE ÖVERRASKNINGAR.

VÄLJ CTEK MXS 5.0 POLAR!
FÖR STARTSÄKRA BATTERIER I VINTERKYLAN

www.ctek.com

CTEK

Nya Ski-doo, Lynx & Polaris samt MASSOR av beg!
STÖRSTA UTBUDET
HOS OSS!
LYNX
ski-doo
POLARIS
NYHET! Webshop!
Kläder &
Tillbehör
Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66
www.kalixmaskiner.se

BACKCOUNTRY
ÄVENTYR I JORNEFJÄLLEN
SGT
SGT ARRANGERAR EVENT
POLARIS

Scott Arctic GORE-TEX
Scott Tempo GORE-TEX
STENMARKSMASKIN

KN RACING
PRODUCTS
SERVICE & MODIFIERING
AV YAMAHA STÖTDÄMPARE
www.knracing.se

WWW.MONTANASHOP.SE
•SULOR
•HANDSKAR
•KLÄDER
MONTANA

POLARIS
Åsarna Skoterservice
•Servar och reparerar alla märken
•Tillbehör
•Reservdelar
Snöskoter & Fyrhjulingar
Släpvagnar Snöslungor

Bohlin's
• Försäljning
• Tillbehör
• Uthyrning

POLARIS
Det du behöver... - Vi har det!

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

Hjälmar 2012

Vikten är mycket viktig och av yttersta vikt när man köper en hjälm. Denna huvudbonads främsta uppgift är naturligtvis att skydda det lilla som finns att skydda hos en skoteråkare, nämligen huvudet. För att huvudet inte ska flyga längre än resten av kroppen vid en krasch är det bra om hjälmen inte väger allt för mycket. Detta gör att många hjälmar idag tillverkas i riktigt exklusiva material, med den nackdelen att dom oftast blir väldigt dyra. Här får man alltså själv göra en bedömning vad man tycker att det är värt. Är man inte allt för modekänslig har man en hjälm i många år och då kanske det inte är så dyrt ändå.

När man kör skoter har man allt som oftast även snön till sin hjälp för att dämpa ett fall, vilket gör att man kanske klarar sig med en simplare hjälm än på till exempel en motorcykel. Men det finns naturligtvis hårda saker även på vintern så man kommer nog aldrig ångra sig om man tar i ordentligt vad det gäller just hjälmen.

Hjälmens andra stora uppgift handlar också det om att skydda användaren, men då från kyla och vind. Detta ska ske samtidigt som man vill att den ska andas bra för att man inte ska blir allt för varm och svettig. Här är det även en fördel om man kan ta ur inredningen i hjälmen för att kunna tvätta den.

Här kan du se många av dom hjälmnyheterna som finns i år, men kom ihåg att den snyggaste inte alltid behöver vara den bästa.

ARCTIC CAT

www.arcticcat.se

MX TEAM ARCTIC FLAT
Pris: 2.195 kr

MX Sno Cross Snopro
Tillverkad i kolfiber, kevlar och glasfiber. Dubbla ventilationssystem för den ultimata komforten. Löstagbar och tvättbar inredning i fuktavstötande Ultralux.
Vikt: 1.300 gram.
Färger: Svart/Silver, Orange/Silver.
Storlekar: S-XXL.
Pris: 4.995 kr.

DUELLS

www.duells.se

AGV MT-X
Pris: 1.195kr för enfärgad eller från 1.395 kr för dekorlackad.

Airoh
Aviator
Airohs flaggskepp är en riktigt lättviktare från 950 gram med alla de "rätta" egenskaperna. Tillverkad i kolfiber, suverän ventilation, anatomisk passform, medföljande transparent skärmförlängning, löstagbart nässkydd, imskydd och utandningsskydd.
Färger: Finns i elva olika dekorlackeringar, samt svart eller vit.
Storlekar: XS-XL och juniorstorlekar.
Pris: 4.595 kr för enfärgad, 5.395 kr för dekorlackad och junior från 3.595 kr.

BRP

www.brppac.se

Snogear SX-TWO
Pris: 1490 kr

Ski-Doo XP-R hjälm
Deras bästa lättviktshjälm i kolfiber. DOT godkänd. Löstagbar och tvättbar inredning. Dubbel D-ringspänne. Inbyggd bakre fena för extra stabilitet och aerodynamik. • FAS, Full Air System, med 10 ventilationshål och dubbla ventilationskanaler bak.
Vikt: 1.275 gram i storlek Large.
Storlekar: XS-XL.
Pris: 3.990 kr

Lynx
Pris: 2.990 kr

MT-HELMETS

MX-1 Matt Black
Snygg design till vettiga pengar! Den mattsvarta MX-1'an från MT-Helmets har en cool och modern design som alltid är rätt.
Micrometricspänne, som är en typ av snabbspänne, tvättbar och uttagbar inredning.
Storlekar: XS-XXXL.
Färger: Matt svart och andra coola grafiker.
Pris: 1.395 kr.

www.pmcbike.se

SCOTT

Airborne Mosiac
Ny superlätt kolfiberhjälm från Scott med bland annat Scotts effektiva Hi-flow ventilationssystem och urtagbar/tvättbar inredning.
Storlekar: XS-XXL.
Färger: Red/Blue, Grey/Black.
Pris: 3.499 kr

250 Gamma
Pris: 1.699 kr

www.scott-sports.se

MARUSHIN
www.marushin-helmets.se

XMR Snow
Skoterhjälm med lätt vikt och bra ventilation. Löstagbar, justerbar mask.
Färger: Vit, mattsvart, blanksvart.
Storlekar: XS-XXL.
Pris: 1.690 kr.

THH
www.tq1.se

ProTX-26
Pris: 1795:-

Urban Warrior
Summit 3.0
Fabriksmonterad bluetooth-intercom-hjälm. El-visir och dubbelvisir finns som tillbehör.
Färger: Matt Svart, pearl vit och Titan.
Storlekar: XS-XXL.
Pris: 2.895 kr.

ASFALT BIKEWEAR

Tranz
En öppningsbar integralhjälm med integrerat solvisir som fälls upp och ner med en knapp på sidan av hjälmen. Med facemask och dubbelvisir eller med eluppvärmt visir.
Färger: Mattsvart, astral och silver.
Storlekar: XXS-XXL.
Pris: 1.295-2.090 kr.
www.karlssonshjalmar.se

FXR
www.fxr.se

Octane
MX hjälm med fantastisk passform.
Färger: Svart, svart/vit, svart/orange, svart/fuchsia, svart/orange och svart/röd.
Storlekar: XS-XXL.
Pris: 1.590 kr.

Eject
Pris: 1.990 kr

UFO

Warrior
Hjälmen är helt och hållet tillverkad i Italien där speciell omsorg har lagts på den inre komforten, passform och ventilationssystemet.
Vikt: 1.150 gram.
Färger: Finns i flera grafikalternativ.
Storlekar: XS-XXL.
Pris: 3.695-4.495 kr.
www.garage24.se

ALLRIGHT

ZS-506 Snow
506 Combi är de senaste säsongernas populära modell. Öppningsbart dubbelvisir med friktionslås som gör att den stannar i önskat läge vid alla hastigheter. De här egenskaperna kombinerat med bra passform ger Combi lång livslängd och den känns bekväm vid vardaglig användning. Levereras med normalt och dubbelt visir.
Vikt 1.300 gram.
Pris 890 kr.

www.allright.eu

FOX

V1 Rockstar
FOX billigare variant, i en cool design tillsammans med Rockstar.
Färger: Svart.
Storlekar: XS-XXL.
Pris: 1.799 kr.

V3 Carbon Matte
Pris: 4.499 kr

www.pseparts.com

POLARIS

Assault Star
Cool hjälm med löstagbar stoppning. Köp till breath deflector för 99 kr.
Färger: Röd/vit/svart.
Storlekar: S-XXL.
Pris: 1.529 kr.

Modularhjälm Polaris/FXR
Pris: 2.170 kr

www.polarisindustries.com

Tävla!
om 3 laddare
från CTEK!
Tävling!
Vinn CTEK's nya laddare Polar 5.0.
Gjord för kallt väder!
CTEK
www.snowrider.se

WWW.TR-SKOTEROMEK.SE
TEL: 072-7440780

LULEÅ
SKOTERDEMONTERING
• Nya & beg. skoterdelar till alla märken
www.luleaskoterdem.se
Kawasaki ATV
SUZUKI marin

Webshop!
WWW.motorexpo.NU
Servar & reparerar alla märken
Tillbehör & reservdelar

motor
& fritid
YAMAHA

Larm & position

Håll koll på din skoter!
redKnows larmar och spårar allt

redKnows

Stort sortiment av pulkar med tillbehör.

BRÄNNAPULKAN

För närmaste åt: För info: 073-80 11 966

www.brannapulkan.nu

SKOTER BUTIKEN
WWW.SKOTERBUTIKEN.SE
WWW.BENGTSCYKELOCHMOTOR.SE
BENGTS CYKEL & MOTOR

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

Skaterbutiken 0241-193950
Bengts cykel o motor 0243-237080

THH TX-26 STORM

www.tq1.se

REK. PRIS: 1795:-

Vindrutor, drivmattor, reservdelar till äldre skotrar

POLARIS The Way Out.

www.bwfritid.se

Tel: 060-123512
Järvägen 14, Sundsvall

BW Fritid

BÅT & TRAILER
08 - 713 26 35
www.batochtrailer.se

FROST
Pris 46500:kr

motor & fritid

ARCTIC CAT

XYZ Maskin & Trädgård

POLARIS

www.xyzmaskin.se

Tel. 0650-54 34 34

Skotercrossteam 2012

Aldrig har det varit snurrigare för förarna om vad, vart och vilket förbund dom ska köra för i vinter. Den trögsvängda diktatorn Svemo har fått konkurrens och uppstickaren Svensk Racing alias SnoX försöker göra allt för att värva förare och arrangörer. Med på ett litet hörn hittar man också Svenska Motorsport Alliansen som står för det 23 frågor långa licenstestet som man ska fixa för att få köra i Svensk Racings tävlingar.

Svemo svarar upp mot konkurrensen med att förare som åker andra tävlingar än deras egna, inte får vara med i topp&talang och tappar dessutom möjligheten att bli uttagna till svenska landslaget. Eftersom Svemo är den enda av organisationerna som är med i riksidrottsförbundet är det bara dom, och ingen annan, som kan arrangera tävlingar med SM-, NM-, EM- och VM-status. Visserligen är som exempel namnet Svenskt Mästerskap inte namnskyddat och vem som helst kan göra anspråk på den statusen. Men ska det vara en titel att skryta med, lär den ha tagits i den serien där dom bästa väljer att köra. Och självklart kör dom för det förbund som har rätten att dela ut biljetterna till VM.

Ur något ont kommer alltid något gott och det är väl bara att hoppas att Svemo förstår sitt eget bästa och börjar använda moroten istället för piskan. Frågan är väl om en sport som har 347 licensierade, jämfört med motocrossen som har 4931, klarar av att bära flera förbund, publik och arrangerande föreningar. Att det ska fungera i längden är inte troligt och vi kommer med säkerhet att ha återgått till ett monopol inom något år.

Självklart vill förbunden inte ha med varandra att göra och respektive organisation har därför sina egna anmälningssajter, nummerbokningar och givetvis sina egna tävlingar. Konstigt är dock att Svensk Racing av någon anledning hänvisar till Svemos reglemente i sina tävlingsinbjudningar.

Svemo bjuder in till två huvudserier där SM i skotercross, som kräver elitlicens, körs i klasserna Dam Pro-Stock, Pro-Stock och Pro-Open där premiären sker sjunde januari på Arctic Cat cup i Östersund. Den andra huvudserien hos Svemo är Sverige Cupen med klasserna Ungdom 12-13, Ungdom 14-16, Sport-600, Semi Pro-Stock och Semi Pro-Open. 22:a januari drar den serien igång med tävlingar genom Lima MS. Svensk Racing kör i sin tur premiär den 10:e december med ett helt gäng klasser som ni kan läsa mer om på deras hemsida.

Vi vanliga dödliga kan skita fullständigt i förbundens pajkastning och kan se fram emot ytterligare en spännande vintersäsong. För det positiva är ändå att det kommer att bli fler tävlingar för oss att kolla på och förhoppningsvis kan det i framtiden locka fler talanger in i sporten. Följande sidor är en orgie i skotercrossteam oavsett vilket förbund och tävlingar dom ska köra för och du hittar också en presentation av hur fabriksmaskinerna är uppbyggda.

Ladys and hängslemen, start your engines.

Nila fritid.se

Kommer i år att finnas både i Semi- & SM-klasserna för cross och backe med fullpreppade Ski-Doo- och Lynx-maskiner. Teamet fanns med i toppen i stort sett alla klasser i fjol och med förra årets erfarenheter i ryggen kommer åkarna vara ännu bättre förberedda och med siktet inställt på fler pallplatser. Teamet har från ifjol tappat några förare men har istället fått några comebacks.
De största framgångarna kom under förra säsongen med Magnus Renström som ifjol tog tredje plats i ProStock på Arctic Cat Cup. Han slutade på en fin 6:e plats i totalen i SM och han är riktigt laddad inför kommande säsong.
Lars Söderström var kval-etta under finalen i SemiStock och med en total 4:e plats. Siktet för honom är högt ställt och han kommer att visa sig på styva linan i ProStock Backe.
Till i år kommer det flera duktiga förare med målsättningen att vara med i toppen i sina respektive klasser.

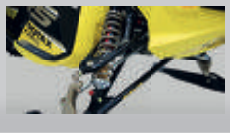
Ski-Doo MX Zx 600 RS

För att ta hem ännu fler segrar på världens tävlingsbanor gör Ski-Doo ganska omfattande förbättringar både på motor- och chassi-sidan. Precis som hos lillebror Lynx hittar vi även här den förbättrade Rotax 600:n med 6 nya hästar och en bättre gasrespons över hela registret.

Man har även jobbat med fjädringen både fram och bak för att den ska fungera bättre med den nya PCX-boggin man introducerade förra året, vilken i år byter namn till rMotion Racing. Man har nu en högre styrspindel för bättre skidtryck och kurvtagning. Dessutom har man en ny pulverlack på boggiskenorna för att förhindra is och snö från att byggas upp och bidra med onödig vikt.

Även på drivlinesidan verkar maskinen ha genomgått ungefär samma förändringar som Lynx RS.

Fakta:
*Ny dämparkalibrering runt om.
*Förbättrad Rotax 600RS-motor med nytt vevhus, vevaxel och cylindrar.
*Ny bränslepump och slangdragning.
*Nya motorfästen.
*Ny sekundärvariator med mindre friktion, samt bättre ventilation.
*Ny rem.
*Ny utväxling 19/49.
*Ny högre pulverlackad styrspindel.
*Ny styrstång och bussningar.
*Ny övre A-arm.
*Förstärkt bakre arm i rMotion Racing-boggin.
*Förbättrad koppling av boggin.
*Ny pulverlack på boggiskenorna.
*Ny ventilation för bromsen.
*Ny svartlackerad tunnel.



Den övre A-armen är ny och har en brantare castervinkel, dessutom har styrspindlarna blivit högre. En ny styrstång och bussningar hjälper dessutom till att minimera så kallad "bump stear".

Team Ski-Doo Sweden

Teamet fortsätter satsningarna tillsammans med fjolårets förare, men med en förändring: John Stenberg har fått möjligheten att tävla i staterna. Kvar på hemmaplan finns riktigt taggade förare som självklart satsar på topplaceringar i vinter. Förra säsongen blev det ingen SM-medalj för teamet men John tog en fin andraplats i Arctic Cat Cup trots en ihållande förkylning. Fredrik är den enda som ställer upp i ProOpen och de andra kommer att köra ProStock.
Fredrik Granberg är den mest rutinerade i teamet med sina 24 år i racingcirkusen. Målsättningen för säsongen är att sätta ungtupparna på plats och förbättra fjolårets sjätteplats på SM. Fredrik imponerar med sitt brinnande intresse för racingen och har fortfarande farten uppe trots många år på banan. För att komma i form till säsongen har Fredrik löpträna och cyklat under sommaren.
Jonas Stenberg känner sig revanschsugen efter en tiondeplats på SM 2011. Trots många bra tävlingar fick han det inte riktigt att stämma på SM-tävlingarna, men i år siktar Jonas på en pallplats. Jonas har ägnat sig åt löpning och cykling under sommaren för att säkerställa formen inför säsongen.
Jesper Degerbjörk är deras yngste förare i Ski-Doo-teamet men han är redan en erfaren förare efter flera års tävlande. Jesper lyckades med en fin 5:e-placering på Arctic Cat Cup men drabbades senare av förkylningar. Målet för säsongen är topp-5-placeringar på alla större tävlingar i vinter. Jesper har laddat upp inför säsongen med löpning, cykling och styrketräning.

I Sydafrika har man elva huvudspråk. Därför kan man emellanåt stöta på mycket långa vägskyltar. Alla måste ju kunna förstå dem.

Som vanligt väldigt få hjul på en crossmaskin, så även i PPS 3300-boggin och så har mattan fått en ny design.

LYNX RAVE RS 600

Det finska mottot är att man ska tävla på det man säljer till kund, vilket kanske är extra tydligt i år. Den Rave vi vanliga dödliga kan köpa har nämligen mycket gemensamt med crossmaskinen, det är samma förarergonomi, ram samt dämpning fram och bak. Det man ska försöka försvara med den nya skotern är bland annat ett guld av Emil Öhman och ett silver av Petter Nårsa från VM i fjol.

Dom stora förändringarna med crossmaskinen ligger först och främst på motorsidan, nu med ett betydligt bredare register från 8300-8800 varv och 6 extra hästkrafter. Men det är inte bara motorn som genomgått förändringar, utan man har naturligtvis även gjort andra förändringar. Mattans nya mönster ska ge mer fäste samt vara lättare att svänga med. Dämparna har omkalibrerats för att ge mer stabilitet på lösa banor och en mer precis returdämpning i boggin, samt förhindra att framänden dyker i kurvorna.

Fakta:
*Ny design på mattans mönster och kammar.
*Ny dämparkalibrering runt om.
*Förbättrad Rotax 600RS-motor med nytt vevhus, vevaxel och cylindrar.
*Ny bränslepump och slangdragning.
*Nya motorfästen.
*Ny flytande sekundärvariator med mindre friktion, samt bättre ventilation.
*Ny rem.
*Ny utväxling 19/49.
*Starkare styrstag.
*Nya handskydd.

Team Lynx Sweden

Teamet fortsätter satsningarna på fjolårets förare. Men en förändring inför säsongen är att dom har flyttat upp Jeff Öijer till Pro Open. Det innebär att dom nu har tre förare i Pro Open och en i Pro Stock. Teamet tog silver i ProStock på SM 2011. Johan Dahlgren hade lite skadebekymmer förra säsongen och det slutade med en niondeplats i SM. Denna vinter siktar han på pallplatser i SM, VM och EM. Sommarträningen har bestått av löpning och cross. Med Hasse Olsson som förebild och en förhoppning om att hålla sig skadefri, kommer Johan ta flera fina placeringar i vinter.
Adam Öhman känner sig inte nöjd med förra säsongens tiondeplats i SM, men nu har han laddat för revansch och i vinter siktar Adam på pallen. Som förberedelse för att nå sitt mål har han tränat hårt med löpning, cykling och styrka i sommar.
Inför denna vinter hoppar Jeff upp till Pro Open och kör med dom stora grabbarna. Jeff tog en mycket fin andraplats i SM ProStock, men är ändå inte riktigt nöjd eftersom han siktade på guld. Jeff är med i Svemos "Topp och Talang" och han har inför säsongen gjort personbästa på deras tester vilket bådar gott.
Teamets "young gun" Filip Sundström är taggad på revansch efter förra vinterns nyckelbensskada. Vinterns mål blir att hålla sig frisk och hel och då kommer förhoppningsvis också topplaceringarna. Sommarträningen har varit riktigt bra och har bestått av löpning, cykling, styrketräning och motocross.

Team E-son maskin

Traditionen med racing har funnits länge på E-son maskin. Men nu blir det en nysatsning på racing i år. Många nya förare som ska prova lyckan och ett välkänt namn, Peter Ericson, som dom tycker är väldigt kul att ha i teamet. Teamchef i år är Daniel Lindberg. Som hjälp har dom även mekaniker Anders Stenlund och Tobias TGT Gustafsson som ska hjälpa dom att få skotrarna att gå som skållade bävrar. Teamet satsar stenhårt inför vintern och ser fram emot en rolig vinter med många vinster.

Team Johansson Maskin AB

Ett av de större teamen i säsongens cirkus i både Enduro och Skotercross. Samtliga sitter på en Lynx. I ProStock hittar vi Tony Johansson, Daniel Eriksson, Erik Nygren, Alexander Holm, Sebastian Holm, Tomas Brännström och Anders Bystrom. Anton Folkesson kommer att köra ProOpen och Kevin Palm ställer upp i Sport 600. Tony Johansson är den som är mest meriterad och han har kört för teamet sedan 2008.
Målsättning är för teamet att ha några på pallen och flera förare i SM-finalen.

Team Bengtscykelomotor.se/ Skoterbutiken.se

Presentation från vänster i bild: Anders Jansson 25 år från Borlänge kommer att köra backe på en Lynx Rave 600 RS. Han vann den södra serien 2011. Anton Grundin 15 år från Borlänge kommer att köra snowcross och backe ungdom, på en Lynx Rave 550. Christofer Berglund 21 år från Borlänge styr en Lynx Rave 600 RS och ställer upp i snowcross och backe.

Team UT Racing

Teamet är enligt egen utsago ett professionellt sportlag bestående av motocross och skotercrossförare. Teamet bildades 2010 och har några av landets bästa förare i laget. Målet med kommande säsong varierar en hel del mellan förarna, men det övergripande målet är att samtliga förare ska ges så bra förutsättningar som möjligt, för att kunna nå sina personliga mål. Under motorcykelsäsongen tävlar några av teamets förare i enduro och motorcross. När sedan skotersäsongen drar igång har teamet deltagare i skotercross, enduro och backe.
De som ingår i teamet är: Marcus Dorsch, tävlar i motorcross, skotercross, enduro och backe. Joakim Strandberg, tävlar i enduro. Johannes Sjöström, tävlar i skotercross och backe. Marcus Norman, tävlar i motorcross och enduro. Sara Dorsch, tävlar i enduro. Alexander Strandberg, tävlar i enduro. Erik Ferm, tävlar i enduro.

Den största koncentration djur man någonsin iakttagit var en ofattbart stor svärm gräshoppor som täckte en yta motsvarande Tyskland.

Team Renheim Snowcross

Trion satsar vidare efter en hyffsad fjolårssäsong som resulterade i tre SM-medaljer. En bra utdelning för en och samma familj. Lynx är märket som gäller även i år, där Adam styr för BRP Racing Team medan Marica och Ronja fortsätter tävla för Skidoo & Lynxhallen i Idre och Halvarssons. Förra säsongen var första året för lillasyster Ronja på tävlingsbanan och hon tycker att det gick över förväntan. Målet var att inte komma sist, utan att istället slå någon av killarna hon tävlade mot i ungdomsklassen. Hon är riktigt taggad inför säsongen och längtar efter att snön ska komma. Maricas fokus ligger på att försvara sitt SM-Guld från förra säsongen. Efter två SM-medaljer för Adam under föregående säsong, silver och brons, är det bara Guld som är målet för 2012, samt en pallplats på VM i Falun. För att nå dessa höga mål är de medvetna om att det är hård träning som gäller och att vara väl förberedd inför kommande tävlingssäsong. Sommar och försäsongsträningen har bestått av motocrosträning, kondition och styrka.

Arctic Cat Sno Pro 600

Arctic Cat kanske var en av dom som var i minst behov av en ny raceskoter med tanke på framgångarna man haft med den förra Sno Pro:n. Men då man introducerade en hel linje av nya skotrar till allmänheten kunde man naturligtvis inte låta bli att även göra en ny crossmaskin baserad på ProCross-chassit. Den nya maskinen kan ses som en blandning av den förra Sno Pro 600 och ProCross-chassit, vilket i slutändan ger en tävlingsskoter som allmänheten kan relatera till, då den nästan ser ut som produktionsskotrarna.

Då man har varit riktigt nöjda med hur motorn har fungerat dom senaste säsongerna lämnar man den så gott som oförändrad till i år. De områden man hoppas ha förbättrar med den nya skotern jämfört med fjolårets är bland annat hur den hanterar stora gropar på crossbanan, samt högfartsegenskaperna för dom som kör enduro.

Fakta:
*Nytt ProCross Race-chassi, som är både starkare och lättare än 2011-års Sno Pro 600.
*600R racemotor med 40mm Mikuni TM-förgasares och TPS.
*Ny Arctic Race Suspension (ARS) framfjädring med Fox Float X Evol-dämpare.
*Ny Race Slide Action-boggi utrustad med Fox Racing-dämpare.
*Snocross-matta med 43-millimeters kammar eller en 2-lagers Cobra Cross Country-matta med 32-millimeter kammar.
*Arctic Drive System (ADS) med kedjehus i magnesium med nytt nedre drev som är Torque Overloading Sensing (TOS).
*Nytt Torque Control Link (TCL) som håller konstant avstånd mellan variatorerna.
*Nytt bromssystem med Radial Master Cylinder.
*19 liters Snocross-tank eller 45 liters Cross Country-tank.

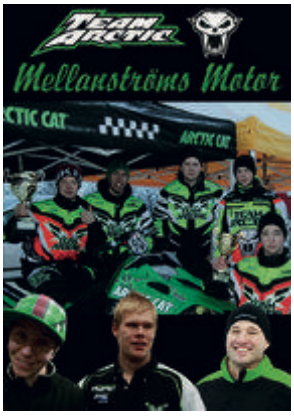
Framvagnen liknar den hos produktionsskotrarna och har samma namn, Arctic Race Suspension (ARS), vilken utrustats med Fox Float X Evol-dämpare.

Bak hittar man den nya Race Slide Action-boggin med Fox Racing-dämpare. Mattan på crossmaskinen är en Snocross-matta med 43-millimeters kammar.

Team Oktan Powerboots Original 2011/2012

Teamet består av förarna Pontus Engström som kör på en Arctic Cat 600 SX och Marcus Ogemar som kör en Lynx 600 RS. Pontus är 20 år och han går nu in på sin 7:e säsong. Hans meriter från förra året är 2:a i Arctic Cat Cup, 5:a totalt i EM och 4:a i SM. Marcus, även kallad Oge, är 18 år och gör sin 5:e säsong denna vinter. Som främsta merit har han en 3:e plats i cross 2011. Övriga som är med i teamet är teamchefen Olle Olsson, mekanikerna Uffe Johansson, Matti Larsson, Jim Söderman, Frank Huss och Christer Hellgren. Teamet anser sig ha en väldigt seriös satsning med två unga talanger i spetsen. Båda förarna har visat framfötterna rejält och har båda en väldigt ödmjuk inställning till racingen. Alla involverade i Teamet är mycket nära vänner och har hjälpts åt på banorna under många säsonger. Tillsammans har de mycket erfarenhet av racing och med hjälp av sina samarbetspartners ser de mycket ljust på kommande säsong. Deras mål är att bjuda på rolig och underhållande racing samtidigt som att dela sina erfarenheter med alla otroliga tävlingskollegor som gör snöskoterracingen till världens ballaste sport.

Team Mellanströms Motor



Teamchefen Richard Lundqvist och Mellanströms Motor har en bred trupp till säsongen 2011-12. Allt från ungdom 12-14 till största klassen Pro Open. Alla ger allt inför säsongen 2012 och med nya Sno Pro 600 Race maskinen tror Richard på en bra säsong. Förarna räknat från vänster i bild är: Joel Westerlund, 23 år från Arjeplog, kommer åka SM Pro Stock. Efter en ojämn säsong ifjol med Arctic Cat Cup guldet i Pro Stock som enda ljusglimt, kommer han jobba ännu hårdare i år. Christer Dewall, 29 år från Sollefteå, kommer åka SM i ProOpen och satsar på en mer jämn säsong med mer träning för att göra ett bättre resultat 2012. Mathias Johansson, 21 år från Älvsbyn, kommer åka i SM Pro Open. Kommer tillbaka efter en bedrövligt sjuk föregående säsong och laddar om inför kommande. Matilda Johansson, 18 år från Älsbyn, kommer att åka damklassen och hennes mål för säsongen är pallplacering i SM. Hon slutade på en femte placering i SM 2011. Albin Lundqvist, 13 år från Arvidsjaur, styr en Lynx 550 maskin i Ungdom 12-14 och var fyra totalt SverigeCupen 2011. Robert Granberg, 25 år från Älvsbyn, kommer att köra SM i ProOpen och även i Racer 1000 i backe. Markus Lundgren, 20 år från Älvsbyn, kliver upp i SM Pro Open. Efter en skadedrabbad säsong 2011 är Markus grymt taggad inför 2012. Roine Persson 33 år är veteranen i teamet från Malå. Mycket rutin samt kondition besitter Roine som kommer ha roligt i sverigecupen semi-pro stock denna säsong.

Mount Everst är med sina 8848 m världens högste berg. Lufttrycket på toppen är så lågt, att en burk läsk inte pyser när den öppnas.

POLARIS 600R IQ

Boggin på Polaris 600R IQ måste vara en av dom kraftigaste på marknaden. Nu med ny shimsning och en hårdare fjäder bak.

Under huven är den sig lik med Liberty 600-motor och dubbla Mikuni TM 40:or.

Det blev ingen ny maskin för Polarisförarna i år heller, då man alltså valt att fila vidare på sin IQ-maskin ett tag till. Dom förbättringar man gjorde på förra säsongens andra halva vad det gäller stötdämparkalibreringen är naturligtvis standard på årets maskin. Detta innebär en ny shimsning och en hårdare fjäder bak i boggin, detta har jobbats fram med hjälp av Polaris nya specialist på området, Ben Hays (tidigare FOX och Walker Evans Racing).

Motorn är som brukligt den fina Liberty 600:n med dubbla Mikuni TM 40:or, vilken för kraften vidare via en P-85 variator.

Utseendet på årets maskin skiljer sig lite, då man valt en vit och blå färg med retrodekaler som inspirerats av Polaris racemaskiner från 70- och 80-talet.

Fakta:
*Ny shimsning av dämparna.
*Ny hårdare torsionsfjäder i boggin.
*Camoplast Sno-XT 44-matta.
*Framdämpare, Walker Evans Alu. IFP PB med 16 lägen för kompression.
*Boggidämpare, Walker Evans Coil Over fram, Walker Evans IFP med 16 lägen för kompression bak.
*19/45 i utväxling.

Polaris Racing Scandinavia 2012

Polaris presenterar ett av sina starkaste startfält någonsin. I teamet hittar man både gamla godingar samt en hel del nytillskott. I fjol tog dom medalj i varje SM-klass och målet med säsongen är att befästa sin position i toppen. Guld och brons i ProStock, silver i ProOpen och ett brons i damklassen.
-Vi ser fram emot kommande snöskotercrossäsong. Vi förväntar oss kanonresultat och jag är väldigt nöjd över vår brutala laguppställning, säger Polaris racingansvarige Anders "TF-Pro" Lindqvist
Polaris Racing Scandinavia är ett paraplyteam. Under paraplyet ingår följande team och förare:

Team Polaris/Duells

Polaris ärrade krigare Johan Eriksson som tog silvret i Pro Open i fjol har i 18 år gett publiken på tävlingsarenorna show efter show. Johan är helt återställd efter armbrottet för två år sedan och har tränat duktigt under försäsongen.
-Jag blev tvåa i fjol. Det händer inte igen, självklart siktar jag på guldet, säger Johan. -Johan har under försäsongen jobbat efter ett helt nytt koncept. Han har tränat, kontrar en av teamcheferna Mattias Lönn. Nisse Kjellström var ett stort samtalsämne under fjolårssäsongen, som var hans första som senior, och han slutade på en mycket fin femte plats i Pro Stock. Nisse är bara 16 år men har en utpräglad vinnarskalle, något som märktes i somras då han tog silver i Motocrossens Ungdoms-SM. Till sin hjälp har förarna i Polaris/Duells Mattias Lönn och Anders Lindqvist.

Team Motorhuset/ Polaris Racing

Marcus Johansson träffade mitt i prick i fjol då han tog guldet i ProStock efter jämn och fin säsong. I år har han laddat med sedvanligt hård försäsongsträning och kommer åka till USA för att träna med Team Sportech och Johan Lidman. Marcus tävlar även i ISOC:s premiärtävling i Duluth. Marcus har en Pro Stock och en Pro Open maskin till förfogande inför årets SM-serie.
Marcus Evensson har varit med länge och är oerhört erfaren. I fjol visade han mycket bra fart på tävlingarna och SM-finalens sista heat körde han i på en andra plats.
-Det blir en spännande säsong och jag tänker ha kul på banorna i vinter, säger Marcus.
Teamchef är rutinerade Arne Johansson.

Ockelbo Racingsports/Team Polaris Racing

Dennis klev upp flera steg i fart under fjolårets SM-serie och visade att han verkligen är något att räkna med. Han slutade på en 8:e plats i Pro Stock och har tränat hårdare än någonsin under försäsongen. Dennis är laddad till tänderna och längtar till vintern.

Peter E:son Ericsson/Team Polaris Racing

Den medaljprydde världsmästaren behöver egentligen ingen närmare presentation han är tillbaka på den maskin han en gång började. Med sig i bagaget har han bland annat 3 VM-Guld, 4 SM-Guld, 1 NM-Guld. Sista VM-guldet tog han i Malå 2009 och han siktar givetvis på en ny 2012.

AC Star Team/ Team Polaris Racing

Anna-Carin återfinns alltid bland topp tre i damklassen och har även tävlat med framgång i herrklasser. Detta blir hennes femte säsong och hon tycker det ska bli jättespännande och roligt att få köra Polaris. Under 2011 la hon dessa titlar till samlingen. Första plats i Arctic Cat Cup, herrklassen i Snowstar och tvåa i SM.
-Det är ett grymt startfält på Polaris i år med grymt duktiga förare och jag tror att detta kan blir vårt år, säger Anna-Carin.

Team Kirkhus Snowcross

Teamet består av syskonen Victoria och Fredrik Kirkhus från Singsås i Sör-Tröndelag, Norge. Teamet styr Polaris och förutom tävlandet i Norge har man som mål att även delta i samtliga SM-tävlingar.
Victoria är 19 år och studerar till lärare vid högskolan i Trondheim. Årets tävlingssäsong blir hennes andra och målet blir främst att fortsätta utvecklas. Rent konkret satsar hon på att bättra på hennes fjärdeplats från ifjol i totalen i Mitt-Norsk Mästerskap och att komma in bland de tio bästa i SM.

Fredrik är 16 år och går på gymnasiet i Stören. Den kommande säsongen blir hans första bland seniorerna i Pro Stock och får därför ses som en lärosäsong. Men Fredriks körning förra säsongen, med bland annat andraplatser i Ungdom 600 i både Arctic Cat Cup och totalen i Sverige Cupen, lovar gott inför framtiden. Målen 2012 är satt till att vara topp fem i Mitt-Norska Mästerskapet, topp tio i Norges Cup och topp 15 i SM. www.team-kirkhus.com!

Holm Racing/Polaris scandinavia Racing

Teamet består av föraren Kristoffer Holm 22 år och mekanikerna Roy Holm och Remy Nilsen. Roy är också teamchef och sponsoransvarig är Lisbeth Holm. Två stycken tränare finns med i teamet med Bjørn Arne Olsen och Kristian Knudsen. Professionella hangarounds är Peter Rasmussen och Trond Vangen. Målsättningen för säsongen är norgemästare, topp tio i VM, topp fem i SM och på pallen i Arctic Cat Cup.

Skandinaviska förare i Amerika 2011-2012

Pro Open
Emil Öhman, Warnert Racing, Ski-Doo.
Johan Lidman, Team Sportech, Polaris.
Dan Roger Kjellman, Green Mountain Racing, Arctic Cat .
Magnus Lindbäck, Lindbäck Racing, Arctic Cat.
Pro Lites
John Stenberg, Team Bauerly Racing, Ski-Doo.
Marcus Johansson, Team Sportech, Polaris.
Petter Nårsa, Boss Racing, Ski-Doo.
Sport
Espen Kjellman, Kjellmann Racing, Polaris.

BK-system
www.bksystem.se

ATV&Terrängmagazinet
MISSA INTE!
Läs allt om
ATV
Nytt nummer ute nu!

Snöskoter - ATV
ARCTIC CAT
Speedshop

SALAB

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

YAMAHA
www.salab.nu

REKO Trailer EXPLORER
www.midtrailer.se

www.hanseriksson.se
POLARIS

www.prnobike.se
KBC
Kompositskal

Billet
MADE IN SWEDEN
FETASTE!
BILLET DELARNA!
WWW.BILLETX.COM
BILLET WHEELS · FÖRLÄNGNINGSSKENOR · STYRHÖJARE

SUPERCLAMP
Nu finns Superclamp i Sverige!
www.superclamp.se

VÄRDEKUPONG
SIBYLLA
49:-
SKROVMÅLET

NU finns Sinmodell 2012
ASA-dämpare
till bl a ATV, SNÖSKOTER, PICKUP
www.asa-suspension.com

Sälenhelg till kanonpris!
3 dagar 1 450:-
SkoterCenter

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

Granaths
www.granaths.com
0250 - 59 22 10

Polarn
Snabbpump

Traktortjänst
Skoterutkyrning
070-3626170

Proffs på Släp
mats
danielsson

RESERVDELAR & TILLBEHÖR
www.rinar.nu
RINAR

En dröm besanns
BESEGRA DE KANADENSISKA KLIPPIGA BERGEN
+0012508379594
www.glacierboom.com

SIMO
www.simo.nu
Tel 063-10 60 70

Ockelbo
Nostalgi

Nikasil
www.nikasil.se
RACING

Beg.Skoterdelar
WST Demontering AB

SUNDSTROM

Stuger i Tanndalen uthyres!
www.stromstugor.nu

Klövsjö bensin & Service AB
Försäljning
Reservdelar
Service
Uthyrning

Varmt och skönt!

MOTOR
www.skaterskrot.se

ARCTIC CAT

YAMAHA

Johnnys
Skoter & Mek

Reservdelar - nytt & begagnat
Skotertillbehör
Personlig utrustning

LJUNGBERGS

Nordimotor
• Skoterkläder
• Vevaxelrenovering
• Cylinderborrning
Nordimotor SMT AB

JOCKES
ARCTIC CAT

MOTOR CENTER
ARCTIC CAT
www.motorcenter.org

www.idreskoter.com

Snö Sjö

Ge bort en prenumeration i julklapp!

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

Välj tidning: Kryssa i de(ttan) tidningar du vill ge bort

SNOWrider	☐	SnowRider 1 års prenumeration	329:-
StreetStrip	☐	StreetkStrip 1 års prenumeration	285:-
ATV TERRÄNG MAGAZINET	☐	ATV 1 års prenumeration	250:-
Snowmobile	☐	Snowmobile 1 års prenumeration	319:-

Skicka tidning till:

Namn:

Adress:

Postnr: Ort:

Jag som betalar heter:

Namn:

Adress:

Postnr: Ort:

Ovanstående tidningar kommer att levereras som ett gåvobevis som du kan se framemot nästa år.

Ovanstående gåvor kan ej gjras om till löpande prenumeration.

Beställningen gäller inte om du inte betalar fakturan inom 10 dagar efter det att du mottagit den.

Ovanstående priser inom Sverige

Gåvobevis

Bäste _____

Du kan se framemot ____ nr av:

_____

En riktigt God Jul

Önskar _____

B

OTLAS AB
SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

LÄSVÄRT I VINTER

otlas.jetshop.se

12 Anledningar att köpa nya RS Venture

RS Venture GT

RS Venture GT/FT EPS
Rekommenderat cirkapris 134.900:-

Handelsbanken Finans

YAMALUBE

YAMAHA 2 YEARS WARRANTY

Nyhet RS Venture GT/TF EPS

www.yamaha-motor.se

YAMAHA

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

HANDLA NU!
Betala senast sista Februari 2012. Sweet!
Fakturaavgift 29 kr. Ingen ränta eller andra avgifter!

TRENT.SE

TOBE OUTERWEAR

RACEDAY-JACKAN

Tobe Raceday Jackan har ett ofodrat skal av Ca[illegible] 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.

Jacka Tobe Raceday

2 395 kr
~~2 995 kr~~

Delbetala från 103 kr/mån
Dela upp din betalning/månad

Prova Hemma-Service
Prova hemma-service

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. Snölåsen har krokar som fästs i skosnörena på stövlarna.

Byxa Tobe Escape

1 835 kr
~~2 295 kr~~

Delbetala från 79 kr/mån
Dela upp din betalning/månad

thor

Thor Quadrant Rockstar

1 295 kr
~~2 195 kr~~

Delbetala från 56 kr/mån
Dela upp din betalning/månad

Drivmattor

fr. 5 995 kr

Hitta dina skoterdelar på 24mx.se!

Drivremmar

fr. 395 kr

24MX
MOTOCROSS | MOTORCYKEL | FIDDY | SNÖSKOTER
You ride it, we provide it. *Europas största motorsportbutik.*
WWW.24MX.SE

Prova hemma-service | Lägsta pris-garanti | Fraktfri leverans | 60 dagars öppet köp | Aktuella lagersaldon | Trygg e-handel

Erbjudandet gäller så långt lagret räcker eller fram till och med 2011-12-20.