

2011-års bästa ledskoter

NR 5 10/11 Pris: 59:- 6,30 EURO 69 NOK

SNOWRIDER

Full gas spar tid



Skruvdubb



- Tjejer med driv
- Underställ 2011
- Sälen skotercenter

URBAN LEGEND

Långtestarna
Hur sköter dom sig?

Lynx Rave RE 1260



Arctic Cat TM8 R



BLS

INTERPRESS 0518-05



7 388051 805908

RETURVECKA V 14

www.snowrider.se Nr 5 10/11



GoPro



ZIPPMUNSTER

SPY+



RS



WWW.RUFFRIDERS.SE

Grattis Mats din envisa rackare!

När jag för hundraelfte gången sitter och vrider mig av ångest framför TV:n och inser att man måste vara skidskytt eller längdskidåkare för att få något som helst pris på idrottsgalan får jag mig mitt livs överraskning.

Rätt var det är så rullar skotercross-ikonen Mats Öhman in på scenen då han vann det ärofyllda "Sportspegelns pris" under Idrottsgalan.

Denne envisa man som trots sitt handikapp slåss i den absoluta toppen i Rallycross SM Division 1 och visar att man med en stor hög av jävlaranamma fortfarande kan leva livet, vinna tävlingar, ta banrekord trots att kroppen inte riktigt fungerar. Mats fick priset med nomineringen; "För sin vilja och envishet, för sin vilja att hitta lösningar, som inneburit att han trots sitt handikapp kunnat tävla mot, och besegra de allra främsta i sin sport".

Mats som bröt ryggen under en VM-tävling i skotercross i slutet av nittioalet är utan tvekan den tjurigaste jävel som går i ett par skor (det gör han ju inte i och för sig då han sitter i rullstol, men ni förstår ju vad jag menar) och förtjänar all uppskattning han kan få av allt och alla i detta land. Mats är av ett annat virke än de flesta av oss. När en annan bryter ihop för att man är allergisk mot pollen på värkanten, bygger Mats en rallycrossbil när han blev lam! Mats är i högsta grad rörelsehindrad och har förutom en lam underkropp bland annat nedsatt rörlighet och styrka i sina båda armar vilket gör hans prestation ännu större. Rallycrossveteranen Per Eklund kunde inte ha uttryckt det bättre på värländska. "Han är ätt mönster. Då finns ju ingen ratt elle nö, män ändö sö kör han söm en idiot". Och det är väl lite så vi minns Mats från skotercrossbanorna. Mannen som körde som en idiot!

Gör som så många andra och surfa in på teamets hemsida (www.sportbilder.se/ohmans) och gratta Mats i gästboken. Grattis Mats, du inspirerar oss vanliga dödliga då du är en fantastisk vinnarskalle som verkligen förtjänar all uppskattning du får. Alla jag pratar med unnar verkligen dig detta pris. Inte för att du är handikappad, utan för att du är den kämpe du är. Få, om ingen skulle haft styrkan, kunskapen och envisheten att göra det du gjort. Verkligen Mats, grattis, från mig och alla här på redaktionen!

Old news

Jaha då var det igång igen då! Snofed är en organisation med många bra ideér och intentioner som i slutändan ska gynna oss snöskoteråkare, anslutna som icke anslutna. Snofed är en riktigt bra organisation som inger förtroende och stabilitet. Vi gillar med andra ord Snofed skarpt.

Det som däremot bekymrat mig de senaste åren är att ordföranden i denna organisation vissa gånger uppträder i media och påstår en massa saker som antingen inte riktigt överensstämmer med sanningen eller redan är eller har varit felaktigt upptaget till debatt. Nu är helt plötsligt lavinsnacket igång igen och jag trodde i min enfald att detta var en debatt som var avslutad. Eller debatt? Det fanns ingen debatt då lavinolyckor med snöskoterförare inblandade är ytterst ovanliga och därmed ett påhittat "problem". Att överdriva och dra igång en diskussion som påverkar som i slutändan påverkar vår skoteråkning negativt är väl ingen väg att gå?

Vi kunde för ett tag sedan läsa i Sundsvalls tidning att Snofeds ordförande Peter Granåsen oroade sig över alla 300 hästarmaskiner som tar tar snöskoteråkaren alldeles för högt upp på fjällen med laviner som följd. Men vafan, ska vi dra det här en gång till nu med nästa publicitetssugna ordföranden?

Peter Granåsen fortsätter i sin intervju med Sundsvalls tidning att ungdomar idag inte är medvetna om lavinrisker och att Svenska fjällen är "lömskare" än de amerikanska berget.

Om det här är ett klantigt försök att ragga pengar till lavinutbildningar, eller värva folk till Snofeds förarutbildningar är oklart. Kanske Peter verkligen tror att det säljs 300-hästarmaskiner som drar igång laviner stup i kvarten i våra extra lömska fjäll? Jag trodde också att vi för länge sedan konstaterat att det är föraren som kör skotern uppför fjället, inte tvärtom! Oavsett vilket så är Peter alltid välkommen att skicka in en bild och berätta lite om sig själv så ska vi publicera detta för att stilla hungern på att synas i media. Vi väntar med spänning!

Chefredaktör Friström



Nummer: 5-10/11 Årgång: 14

Foto omslag: Emil Olofsson
Utgivning nr 6 2011: 29 Mars
Annonssstopp: 25 Februari

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

Annonschef, nyhetsredaktör:

Marita Skommar
marita@snowrider.se 0250-20533

Ekonomi, annons, nyhetsredaktör:

Mikaela Friström
mikaela@snowrider.se 0250-20505

Annons, nyhetsredaktör:

Carina Boström
carina@snowrider.se 0250-22887

Annons, nyhetsredaktör:

Helena Ljungberg
helena@snowrider.se 0250-20505

Layout:

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

Prenumeration & Shop:

www.snowrider.se
pren@snowrider.se
0250-22885
Telefontid vardagar 8-16
Pris: 6 nr (1 år) 289:- 12 nr (2år) 499:-

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

Tryck:
Inlagen tryckt hos Sörmlands Grafiska på miljövänligt klorfritt papper.

Distribution:
Interpress
ISSN 1403-0144



Tidskriften är TS-kontrollerad

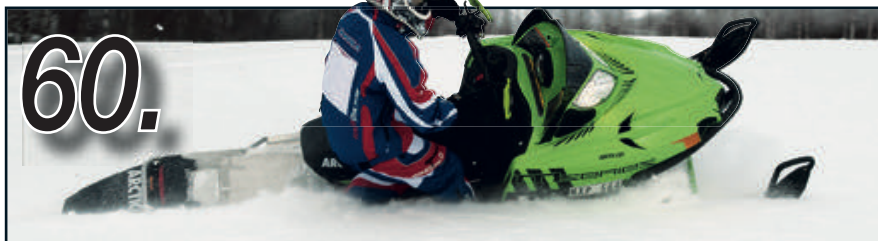
Innehåll nummer 5

- 3. Ledare
- 6. Nytt & Noterat
- 10. Skruvdubb
- 14. BLS
- 31. Juniorsidan
- 32. Tjejsidorna
- 34. Clash of Nations
- 36. Sälen SkoterCenter
- 38. Överladdad M8
- 42. Läsbilder
- 44. Ultraljudsvätt
- 46. Urban Legend
- 50. Varmt under
- 52. Tjejligan
- 54. Lynx Rave RE 1260
- 60. Långtestarna
- 67. Scandinavian Freeriders
- 68. Sno Pro 720/Tough Case
- 72. Pren&Shop

46.



60.



54.



10.



14.



OBS!

Kolla in
prenumerations
erbjudandet på sidan 73

162,8 hk!

(Dynotech Research USA för American Snowmobiler)

Utsedd till Snowmobile of the Year 2011!

(Snowgoer magazine USA i november)

- 4-cylindrig 4-taktsmotor med 5 ventiler per cylinder och över 160 hk
- EXUP avgasventil för högre effekt, klart bättre vrid och lägre förbrukning
- Camoplast Back Country matta med 44 mm kamhöjd som standard
- Först i världen med EPS (elektrisk servostyrning) för snabbare, säkrare körning
- Bästa driftsäkerheten, högsta kvaliteten och 2-års garanti och fantastiska priser

Apex SE: 153.900:- / Apex X-TX: 162.900:- (rek. ca-pris inkl. moms)



Handelsbanken Finans



Apex SE och Apex X-TX

www.yamaha-motor.se



nytt & spöterat

Winter X Games I5



Foto: Christian Pondella/Red Bull Content Pool

Sverige gjorde både mindre och större succé i årets upplaga av X games. Att vara med som svensk i finalheatet i ett ormböj av nordamerikaner är stort. En bravd som två av våra förare lyckades med i SnoCross. Johan Lidman körde in på en tionde plats och Emil Öhman på en tolfte. Ännu bättre gick det för dalmasen Daniel Bodin i freestyle och best trick. Två guld bärgades och är en stor lättnad för Daniel efter alla hans tidigare fjärdeplatser.



Lyxigt släp

TPM har utvecklat en 9 meters transportvagn med husvagnsdel för skoter, atv eller mc. Fördelningen av vagnen är 6 meter bodel samt 3 meter lastdel.

Vagnen fullutrustad med exklusiva skinnsoffor toalett/dusch, golvvärme, AC/luftvärme, komplett kök med kyl och frys, sovplats för 4 personer, samt gott om förvaring och 32 tum LCD TV.

Givetvis är vagnen helt vinterbonad och har 220/12V-system samt gasol i vagnen. Bak finns garderob samt arbetsbänk med förvaring, och ett inbyggt tystgående 3kwh elverk som försörjer hela vagnen. Är du sugen tittar du in på www.tpmslapet.se



Vide Polaris

En del tatueringar in Rotax på armen, andra döper sina barn efter sitt favoritmärke. Den här lilla killen har en pappa som åker Polaris och döptes med Vide i förstanamn och Polaris i andranamn. Togga på redaktionen är glad över att hans pappa inte kom på samma idé. Hans pappa ägde en Gay-King gräsklippare.



Dynöverdrag med fäste

Har du problem att hålla dig kvar på skotern vid en flygtur ska du titta närmare på detta dynöverdrag från Stormgrip. Den passar på Polaris IQ RR och R från 2005-2011 och kostar 1 995 kronor att inhandla hos Motorhuset.

Nordens hårdaste snöskoter-race!

Den 2 och 3 April kör man Nordens hårdaste snöskoter race i finländska Lappland, Rovaniemi. Iceman Snow Star tävlingen körs på Mäntyvaara travbana och det är en riktig mångkamp för snöskotrar. I Iceman Snow Star tävlingen ser man verkligen vem som behärskar sin snöskoter.

Tävlingen arrangerades för första gång för 2 år sedan och den tävlingsformen som kördes i fjol blev en direkt succé. På lördag startar tävlingen med 3 sträckor (10mil totalt) endurotävling.

Efter enduron kör man 2 gånger 1/2 timmes heat på ovalbanan (Travbana). Ovalbanan är ingen vanlig oval, utan en av sträckorna har stora hopp och whoopisar, vilken ger det lilla extra till tävlingen. Iceman-tävlingens kulmination är på lördag eftermiddag, när man kör Stadion Snowcross. Poäng från de tre grenarna räknas sedan ihop.

På prisutdelningen delar man ut priser för nästan 40 000. Bland alla deltagare i tävlingen lottas det dessutom ut en sprillans ny snöskoter! På söndag kör man Snowcross på den högsta möjliga nivån. En vecka tidigare avgörs Snowcross VM i mellersta Finland, så man har en stor chans att se de bästa förarna från USA kämpa mot det bästa i Norden!



Ny design och ny smak

Ett av de populäraste skotergodiset måste vara Kexchoklad. Detta godis har funnits med oss sedan 1938 och nu var det dags för en ny uppräschning av designen. I samband med detta passar man även på att lansera en ny smak. Kexchoklad Blåbär provades första gången av en bredare publik på förra årets Vasalopp och fick bra respons. Vi på redaktionen har också frossat i denna nyhet och är mer än nöjda med den nya smaken! Dagens tips är att inte förvara den i dynfacket under färd, om du inte vill ha kexchokladen i pulverform förstås.





Facebookvinnaren

Den lyckliga tröjvinnaren Mats Abrahamsson med familj låter hälsa att de värmer riktigt bra! Vill du också ha en lika bekväm och varm hood ska du gå in på våran hemsida och lägga en beställning. Priset är 599 kronor och den finns med två olika motiv.



ZipVac

ZipVac tillåter dig att försegla matens fräschhet hemma, på fältet eller i båten. Vakuumpörpackning är populär bland de som jagar, är på läger eller fiskar eftersom det håller maten fräsch fem gånger längre och gör livet utomhus roligare. Den lätta ZipVac handpumpen och de patenterade påsarna för lagring är mycket lätta och portabla. Förutom att bevara vilt och fisk för jägare och fiskare har ZipVac många användningsområden. Det är inte bara maten som gör sig bra i påsarna utan det går utmärkt att vakuumpörpacka mobilen, strumpor, kartor och tändstickor, ja allt man vill ha torrt! Påsarna kan användas i mikrovågsugn, tål kokning och går att diska och återanvända många gånger!

Start "Kit" innehåller: 1st manuell pump, 1st normalpåse 1 L, 1st stor påse ca 4 L, 1st filpåse (229mm x 501mm) och 1st jumbopåse (356mm x 381mm)
Pris: 1st startkit 175 kronor. Läs mer på www.mnptrading.se

CROSSHUV

Denna superlätta racinghuv är tillverkad i lexan och passar Polaris IQ RR och R. Huvn går att få i färgerna rött eller svart.
Pris ligger på 3 995 kronor och du hittar dom hos Motorhuset i Östersund.



Curve Xtremes

XS skidor

Skotervärldens svar på utförsåknings carvingskida är Curve Xtremes XS. Dessa skidor ska inte bara ge en bra flytförmåga i snön utan även vara stabil på leden. Skidorna finns i mängder av färger och det samma gäller looparna. Pris för ett par skidor med loop ligger på 4 980 kronor och då tillkommer styrstål och monteringsatts. Läs mer på WWW.pdsab.se



rött ljus

- Är det alkoholisen eller handhavande som felar?
- Att detektera alkohol i utandningsluften är en avancerad process som kräver stor noggrannhet i mättekniken, säger Thomas Bergdahl, ansvarig för Dräger Alkolås i Sverige.

När det gäller Transportstyrelsens villkorade körkortsprogram så gäller skärpta krav för klienterna bland annat med återblås under färd och tätare serviceintervall där alkoholsets händelselogg förs över till en server. Ur den informationen får klientens handläggare på Transportstyrelsen information om utandningsprov, tjuvstarter och annat som är viktigt för bedömningen av klientens förehavanden och fortsatta verksamhet.

Detta är viktigt att tänka på då många vanliga livsmedel innehåller alkohol, där rester i munhålan lätt detekteras av alkoholset, s.k. munalkohol.

De blir också tydligt informerade om att alla former av hygienprodukter för munhåla, t.ex. munsköj, inte kan användas då vissa av dem innehåller alkohol. Grundtanken i Transportstyrelsens villkorade körkortsprogram kvarstår, att villkorat körkort ska ses som en möjlighet att på ett säkert sätt köra bil efter en rattfylleridom.

Dräger, som är en av två leverantörer av alkoholås i programmet, erbjuder enbart nya alkoholås då vi föredrar att klienterna behåller sitt alkoholås efter villkorstidens slut. Användande av nya alkoholås innebär också att driftsäkerhet, kvalitet och mätnoggrannhet blir bättre än för ett begagnat alkoholås. Modern teknik i alkoholset har funktioner för att förhindra att felaktiga mätningar sker.

Drägers alkoholås är också det alkoholås som MHF rekommenderar för denna verksamhet. Alkoholset är godkänt enligt CENELEC:s Europeiska standard och dess svenska motsvarande norm SS-EN: 50436-1 för personer dömda för rattfylleri samt 50436-2 för frivillig- och kvalitetssäkrande användning. Dessutom är det enligt gällande lagkrav givetvis E-godkänt.

Mer information hittar du på www.drager.se



HML-0330

Var de ljus!

Hanma-Auto har lite nya LED-lampor att presentera. Dessa lampor är kanske störst inom jordbruk och på andra stora maskiner. Den lampan som passar bäst på arbetsskotern eller fyrhjulingen kanske är LED Work Light 27W. Denna 27W lampan räcker i 30 000 timmar och har storleken 128mm x 110mm x 55mm. Lumen-värdet ligger på 90-120, att jämföra med en vanlig halogenlampa som har 20-30 LUMEN. Mer information hittar du på www.hanma-auto.com



HML-0727



HML-0727



HML-0424



HML-0727

BEAT THE EXTREME
CONDITIONS

PRUTAT & KLART. MEN BARA PÅ PRISET.

Vi vet av erfarenhet vad utmanande terräng och tufft klimat kräver av en skoter. Vi har finlipat vår expertis i över 40 år och ständigt nått toppresultat med ett enda mål: att tillverka Lynx-skotrar som du kan lita på i alla väder och under alla omständigheter. Men som om det inte räckte har vi även slipat priserna på några utvalda modeller!

Varsågod.



Ca. pris inkl. moms

**ENDAST
79.900,-**

Månadskostnad* 1.040,-

YETI® 550

Driftsäker legend.

- Fläktkyld 550-motor
- Stort förvaringsutrymme

Tack vare den driftsäkra konstruktionen och den legendariska Rotax 550-motorn är Yeti 550 en tålig och pålitlig partner både för arbete och fritid.

NOGA UTVALDA LYNXKLÄDER & -TILLBEHÖR

Skidbelag

418 SEK/st

Ca. pris inkl. moms

605153964



1+1 dyna

4 188 SEK

Ca. pris inkl. moms

619400043

Packbox till

1+1 dyna

3 339 SEK

Ca. pris inkl. moms

619560003



LYNX®



RAVE™ SC 600 E-TEC

Stark & bränslesnål

- E-TEC-motor
- PPS-boggi & rejäla KYB-dämpare

Ca. pris inkl. moms

114.900,-
Månadskostnad* 1.495,-

ADVENTURE™ 600 ACE

För prisvärda utflykter

- Ny touringmodell
- Ny 600 ACE-motor (4-takt)

Ca. pris inkl. moms

99.900,-
Månadskostnad* 1.300,-

XTRIM™ COMMANDER™ 600 E-TEC

Storsäljaren 2010!
Alla kategorier.

- Nu med E-TEC-motor
- 38 mm kamhöjd

Ca. pris inkl. moms

129.900,-
Månadskostnad* 1.691,-



Lynx buff

180 SEK

Ca. pris inkl. moms

6652180090



Fairbanks Jacket

2 490 SEK

Ca. pris inkl. moms

6500690690



Allen Fleece

XS-3XL

640 SEK

Ca. pris inkl. moms

659025_90

brp.com
brpusersclub.com

DUBBADMÄTTA



Helt skruvad

Av: Stefan Sund



På andra sidan Atlanten är det mer regel än undantag att man dubbar sin skoter. I och med skruvdubbens entré på marknaden har det blivit en allt vanligare syn även här. Det finns många fördelar med att dubba sin skoter, där den mest uppenbara fördelen är att det blir betydligt bättre fäste vid acceleration och lika bra fäste har man naturligtvis också när det ska bromsas. En annan bra sak som man kanske inte tänker på är att kylningen blir bättre tack vare att dubben river upp mer snö på kylare och slides.

Om man ska jämföra skruvdubb med traditionella dubbar är det också betydligt lättare att sätta dit och ta bort, detta nästan helt utan att skada mattan. Det finns en fördel med traditionella dubb också, det är att så gott som alla mattor går att dubba vilket kan vara ett problem med skruvdubben. Skruvdubben kräver nämligen att det finns tillräckligt med material i kammen på mattan för att de ska sitta bra. Då vissa högkamsmattor kan vara knepiga att dubba bör man prata med en väl insatt återförsäljare innan man skrider till verket. För att undvika att man skadar mattan när den dubbas ska dom alltså sättas på det tjockaste stället på kammen.

Vill man att dubben ska sitta där för alltid går det att limma dubben vilket är ett betydligt mer tidskrävande arbete.

Olika dubb är avsedda för olika ändamål så läs på vad som passar just din körning.

Kontakt

En annan sak att tänka på vad det gäller skruvdubb är att de inte först och främst riktar sig mot hård tävlingskörning, utan till den vanlige användaren. En viss eftertanke i sitt körande är alltså på sin plats efter att man har dubbat mattan.

Dubbarna behöver man inte sätta i något speciellt mönster utan man skruvar i dom så att dubben kommer i kontakt med så stor markyta som möjligt. Det ska alltså bli så många dubbspår som möjligt när du spinner iväg med skotern.

Med en traditionell dubb brukar man räkna med en dubb per hästkraft för snöskotrar. Denna formel använder man inte på skruvdubb utan här kör man med ungefär 2-4 dubbar per kam istället, kan skilja lite beroende på märke och modell. Hur många är det då undrar kanske du? På den Camoplast-mattan på 3251 millimeter vi fyllde med Kold Kutter gick

det åt 215 stycken dubbar. Då satt vi två stycken i de mindre kammarna och tre i de stora. Denna matta såg dessutom ut att vara förbered för just skruvdubb, med ett litet förgjutet hål där kammen var som bredast. Det enda kruxet var egentligen att kammarna har en liten vinkel på sig så någon dubb fick vi lov att dra om då den tittade ut.

Själva dubbningen var annars en smidig historia och inte alls vad man är van vid med mallar och borrh. Skotern hissades upp bak och med en skruvdragare försedd med bitshållare var det bara att börja skruva. Vi körde med låga varv på skruvdragaren så att dubben verkligen skruvade ner sig och inte borrhade. Efter en halvtimme var det klart!

Vi genomförde dessutom lite tester före och efter dubbningen för att se om acceleration och bromssträckan förbättrades. Föret denna dag var som en vårdag och det var riktigt isigt på sina ställen, alltså perfekt för dubb. Men vi letade ändå på en hyfsat normal del av leden att göra testerna på. Jag kunde inte i min vildast fantasi tro att dubben skulle göra någon större skillnad på denna mjuka del av leden, men det gjorde den! (se testrutan). Nu ska vi köra med dubben resten av säsongen för att se hur många som sitter kvar och hur de slits. ❄️

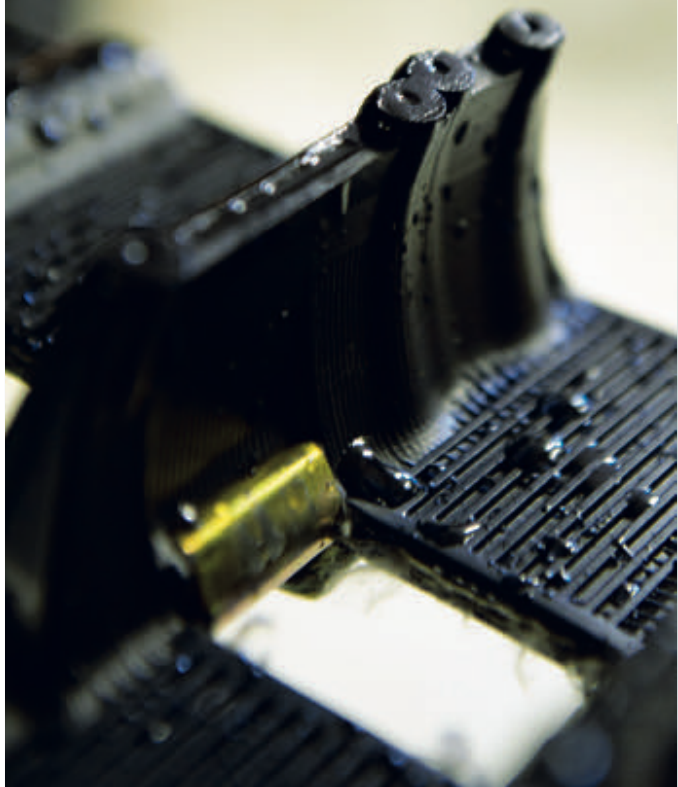


Kold Kutters dubbar är sylvassa och tack vare spåret blir det två dubbar per skruv. För hållbarhetens skull bör man dock hålla sig till is och snö.



Med en skruvdragare försedd med bitshållare var det bara att börja skruva i dubben i ett oregelbundet mönster.

Camoplast-mattan hade fina gropar att sätta dubben i.



Maxi Grip

Svenska Maxi Grip finns i 11-30 mm med 3 mm i utstick, där 18 mm även finns med 5 mm i utstick. För montering används specialverktyg. Pris: 100-150 st. kostar mellan 798-1 150 kronor beroende på längd. Mer info på www.duells.se



Bronco

Finns i två längder, 12 och 19 mm med 5 mm i utstick. För montering använd 8 mm hylsnyckel. Pris: 250-pack kostar 295 respektive 325 kronor. Mer info på www.duells.se



BestGrip

Finns i 13 mm med 3,6 mm i utstick för snöskoter. För montering används specialverktyg som ingår. Pris: 100-pack kostar 770 kronor. Mer info på www.best-grip.se



Före dubbning

Accelerationstest på en viss kortare sträcka: 75 km/h
Bromsträcka från 60 km/h: 32 meter

Efter dubbning med Kold Kutters

Accelerationstest på en viss kortare sträcka: 84 km/h
Bromsträcka från 60 km/h: 23 meter



Kold Kutter

För snöskoter finns Kold Kutter i två längder, 18 och 25 mm med 5 mm i utstick. Det finns också en specialare med 25 mm gänga, som har cirka 8 mm i utstick. Pris: 250-pack 25 mm, dubbutstick 5 mm 490 kronor. Mer info på www.dubbex.se

Lim
I smalare kammar eller om man vill att dubben ska sitta för evigt kan det vara aktuellt att limma dubben.



Inget är omöjligt!

Nypreparerade leder. Orörd pudersnö. Renegade är byggd för förare som vill ha allt. Baserad på det lätta men starka REV-XP-chassit reagerar den otroligt lyhört, både på leden och i terrängen. Dessa smidiga prestandaskotrar har längre drivband och högre styre för att överbrygga gupp och tackla djup pudersnö. I kombination med en otrolig bränsleekonomi är Renegade en snöskoter särskilt designad för att ta dig vart som helst.



Renegade
Backcountry X
E-TEC 600

136.900:-
Ca. pris inkl moms

Renegade
Backcountry X
E-TEC 800R

151.900:-
Ca. pris inkl moms

NY ROTAX E-TEC 800R

En revolutionerande tvåtaktsmotor med bränsleinsprutning och en kombination av kraft och bränsleekonomi som saknar motstycke inom branschen!** Faktum är att motorn nästan har samma bränsleekonomi som den mest bränslesnåla 600-motorn på marknaden; E-TEC 600 H.O.

Fler orsaker att älska E-TEC 800R:

- Exceptionell kraft: 114 kW
- Enastående bränsleekonomi: 12,3 l/100 km
- Bränsleräckvidd: 325 km
- Praktiskt taget rök- och luktfri – särskilt vid start och tomgång
- Enkel start, lätt gas och automatisk konservering för sommaruppehåll
- Jämn tomgång
- Inspirerad av Evinrudes beprövade direktinsprutningsteknologi





Renegade Sport

550F

85.900:-

Ca.pris inkl moms

Renegade Sport

600 ACE

105.900:-

Ca.pris inkl moms

Renegade X

4-TEC 1200

143.900:-

Ca.pris inkl moms

Renegade Adrenaline

E-TEC 600

123.900:-

Ca.pris inkl moms



NY ROTAX 600 ACE

Denna 42 kW raka tvåcylindriga EFI-fyrtaktare är den mest bränslesnåla snöskotermotor som någonsin tillverkats. Och motorn är medlem i vår nya motorfamilj ACE (Advanced Combustion Efficiency).

- Banbrytande bränsleekonomi: 8 l/100 km
- Bränsleräckvidd: 500 km
- Optimerat förbränningssystem
- + Reducerad mekanisk friktion
- = Mindre kompromiss mellan effektivitet och prestanda
- Mycket låga utsläpp
- Mycket lite underhåll

ski-doo
BETTER RIDES. BETTER RIDERS.™





BLS 2011

Ändra aldrig ett vinnande koncept brukar det ju heta och därför kör vi vår årliga BLS-test för trettonde året på raken.

Av: Björn Friström
Foto: Togga & Glenn



Vissa saker här i livet är för bra för att man ska ändra på konceptet och vårt årliga Bästa Led Skoter test är verkligen en av dessa saker. De flesta av er är säkert väl införstådda vad detta är för någonting, då vi började denna årligt återkommande tradition 1999, men för säkerhets skull går vi igenom det en trettonde gång så att inga missförstånd sker.

För att utrona vilken sportmaskin på marknaden som är mest lämpad för ledkörning och därmed också snabbast, samlar vi årligen ihop så många korta sportmaskiner vi kan. Nuförtiden är 600 och 800-kubikare hetast på marknaden, men vi försöker också stoppa in lite andra maskiner såsom 550-maskiner och någon större eller mindre 4-taktare. Vi kör dessa maskiner på tre olika sträckor bestående av skoterled på avlyst område som ska föreställa snabb, mellan och långsam led. Vi kastar om startordningen för alla maskiner som i år körs av fyra stycken chaufförer på alla sträckor. I år körde alla förare cirka 20 mil var, alltså gick alla maskiner totalt cirka 800

kilometer tillsammans den här lördagen! Som vanligt klockar vi alla förare på alla maskiner som ger varje snöskoter en total sluttid. Maskinen som behöver minst sekunder på sig att avverka alla tre sträckor med alla fyra chaufförer, är årets snabbaste ledmaskin. Vi tar alltså ingen som helst hänsyn till körintryck och känslor. Klockan talar och vi håller käften. En sak till. På allmän skoterled kör man som folk. BLS är ett arrangemang med mycket säkerhetstänk, förberedelser och sker på avlyst område! Du ska med andra ord göra som vi. Kör lugnt på den allmänna leden, visa hänsyn! På banan eller den egna myren, full gas!

Förarna

Då varje förare kommer att avverka cirka 20 mil var i rasande tempo så duger det inte med någon avdankad 40-åring med glatt humör och halvtaskig kondis, som chaufför. Av denna anledning så har vi alltid använt oss av antingen erfarna skotercrossförare eller vältränade ledspecialister. Vi vill eliminera alla risker

att en förare skulle krokna efter halva dagen och på så sätt missunna en viss maskin en ärlig chans att prestera på en viss sträcka. Vi har också märkt genom åren att om en förare är väl inkörd på ett visst märke eller modell så brukar det inte påverka resultatet. Ta den fantastiska F7:an som exempel. Ingen av förarna gillade den speciellt, men alla körde extremt fort på den!

Våra förare i år heter Jonas och John Stenberg samt Micke och Andreas Ljungberg. Två brödrapar som verkligen kan det där med att köra snöskoter. John och Jonas kör som fabriksförare för Ski-Doo medan Andreas Ljungberg varit fabriksförare hos både BRP och Yamaha. Låt dig inte luras över att han idag är pensionerad utan förundras istället över hur snabb han är och faktiskt också spöar bröderna Stenberg på otaliga sträckor. Micke Ljungberg är vår fjärde förare och behöver kanske inte riktigt presenteras närmare då han varit en fast inventarie på SnowRider de senaste tio åren. Våra förare har fått stränga order att hålla körsatsen på 95 procent och aldrig gena eller på något sätt försöka fördela någon maskin. Alla maskiner ska få samma chans utan att någon av chaufförerna ska chansa eller köra över sin förmåga. Vi har under alla år bara skadat någon enstaka maskin. Eller för-

resten, jag omformulerar mig. Under alla dessa år så har Mattias Lönn kört sönder 100 procent av alla maskiner som utgått under BLS 13-åriga historia. Ta i trä! Behöver jag tillägga att Mattias Lönn aldrig riktigt får reda på när var och hur vi kör BLS nuförtiden.

På nattkröken

Den här lördagen vaknade jag extra tidigt trots att jag gick och la mig sent efter ha vägt de flesta maskinerna till långt in på nattkröken. Vi har köpt en ny våg till i år och därför kasserat den gamla analoga trojjanaren. Med reservation för att den gamla analoga och nya digitala trepunktsvågen inte visar exakt samma siffror, så kan det vara missvisande att jämföra fjolårets vägningar med årets. Vi väger alla maskiner proppfull på vätska och det är bara att kolla hur mycket respektive maskin får plats med i tanken för att få fram en cirka-torrvikt. Kolla mer under rubriken "vikter".

Vi kan konstatera att lättast i gänget är Ski-Doos 600 på 248,5 kilo medan Yamahas Apex väger in på hela 312 kilo, mäktigt. Anmärkningsvärt är också att Rush 600 väger 9 kilo mer än Rush 800 (båda med elstart), och därmed lika mycket som en Yamaha Nytro? När de sista maskinerna anlände vid åtta-



Arctic Sno Pro 500

John

"Skulle trivas bättre på den om jag skulle fått skriva på den lite. Gillar chassit och körställningen. Önskar mer motor"

Andreas

"Svårt att vänja sig vid en maskin utan fotholkar. Lättkörd och en riktigt bra instegsmaskin"



Lite klen, men samtidigt charmig på grund av denna åkomma. Det är få maskiner man kan hålla full gas med överallt och just denna egenskap gör den i slutändan ganska snabb.

Arctic Crossfire 8

Micke

"Mest motor av allihopa och en totalt vild maskin, det tar lång tid att vänja sig med den här maskinen"

John

"Motormässigt så är den här maskinen värst, men har gammaldags körställning och känns daterad"

Jonas

"Riktigt fin motor, klart värst"



Crossfire 8 har sina gener från supervärstingen F7 och det märks då den både är obekvämt och lite yxig, så jäkla robust och hård. Landade i år på en fjärde plats, straxt bakom F8:n.

OBS 70 km/h

I Sverige råder det en hastighetsbegränsning för fordonet snöskoter på 70 kilometer i timmen! Vi uppmanar absolut ingen att bryta mot denna lag i och med vårt BLS-test! Vi kör BLS på egengjorda skoterleder där allmänheten inte har tillträde, denna dag. Att köra som en idiot på allmän skoterled är direkt livsfarligt och kan orsaka allvarliga olyckor. Visa hänsyn när du vistas på leden, kör som en idiot på bana eller annat avlyst område där du inte på något sätt riskerar någon annans hälsa eller liv. Att du sedan ska ha hjälm, ryggskydd eller tecvest, ha förarbevis och vara nykter visste du ju redan eftersom du som läser detta redan är upplyst och en smart människa. Eller hur!

BLS 2011 Snabba Sträckan

	Jonas	Andreas	John	Micke	Totallt
Arctic Cat Crossfire 8 SnoPro LE	56,2	56,4	56,0	53,9	222,5
Polaris 800 Rush Pro-R	57,3	55,6	55,8	55,0	223,7
Arctic Cat F8 SnoPro	57,8	56,3	55,7	56,9	226,7
Yamaha Apex SE	55,8	56,6	58,2	57,4	228,0
Ski-Doo MXZ X-RS 800R e-tec	56,9	57,2	58,4	56,3	228,8
Lynx Rave RE 800R e-tec	58,5	56,0	57,6	58,3	230,4
Ski-Doo MXZ X-RS 600 H.O. e-tec	58,9	56,0	58,5	58,2	231,6
Polaris Shift IQ 600 136"	57,7	57,5	60,0	60,1	235,3
Lynx Rave RE 600 e-tec	59,2	57,2	59,6	59,4	235,4
Yamaha FXNytro R-TX	61,5	59,9	60,6	59,1	241,1
Polaris 600 Rush Pro-R	62,2	59,5	60,3	60,3	242,3
Arctic Cat SnoPro 500	66,4	64,8	65,9	64,6	261,7
Yamaha Phazer R-TX	66,2	68,0	66,5	67,8	268,5
Polaris Shift IQ 550 136"	71,0	70,1	70,9	71,0	283,0
	845,6	831,1	844,0	838,3	



BLS 2011 Långsamma Sträckan

	Jonas	Andreas	John	Micke	Totallt
Lynx Rave RE 800R e-tec	47,9	46,2	46,6	50,6	191,3
Lynx Rave RE 600 e-tec	47,5	47,3	48,5	48,5	191,8
Polaris 800 Rush Pro-R	49,5	49,2	47,1	47,9	193,7
Ski-Doo MXZ X-RS 600 H.O. e-tec	49,1	47,0	48,4	50,5	195,0
Polaris 600 Rush Pro-R	50,2	48,0	47,0	50,4	195,6
Arctic Cat F8 SnoPro	49,8	49,2	48,5	48,9	196,4
Polaris Shift IQ 600 136"	50,9	48,7	47,7	50,8	198,1
Arctic Cat Crossfire 8 SnoPro LE	50,2	50,2	49,7	50,3	200,4
Yamaha Apex SE	51,1	49,7	46,0	54,0	200,8
Ski-Doo MXZ X-RS 800R e-tec	51,8	50,5	48,4	50,2	200,9
Yamaha Phazer R-TX	52,4	51,4	50,0	51,0	204,8
Arctic Cat SnoPro 500	50,1	50,2	52,0	53,4	205,7
Polaris Shift IQ 550 136"	51,8	50,2	53,8	50,0	205,8
Yamaha FXNytro R-TX	55,7	52,5	51,6	51,3	211,1
	708,0	690,3	685,3	707,8	



Håkan "plutten" Danneskog skötte idag radarpistolen med bravur, och till sin hjälp hade han Kjell-Åke Lindkvist.

BLS 2011 Mellan Sträckan

	Jonas	Andreas	John	Micke	Totallt
Lynx Rave RE 800R e-tec	38,6	37,0	36,5	39,2	151,3
Lynx Rave RE 600 e-tec	37,9	36,5	37,8	39,5	151,7
Ski-Doo MXZ X-RS 600 H.O. e-tec	40,0	37,3	37,9	38,5	153,7
Arctic Cat F8 SnoPro	39,1	39,5	37,4	40,2	156,2
Polaris 800 Rush Pro-R	39,9	38,9	38,5	39,3	156,6
Arctic Cat Crossfire 8 SnoPro LE	39,7	38,8	39,4	38,7	156,6
Polaris 600 Rush Pro-R	40,6	38,8	38,3	39,3	157,0
Polaris Shift IQ 600 136"	39,6	39,5	39,6	39,7	158,4
Ski-Doo MXZ X-RS 800R e-tec	39,4	41,0	39,3	40,0	159,7
Yamaha Apex SE	40,6	40,2	38,7	43,5	163,0
Polaris Shift IQ 550 136"	43,4	41,4	40,7	42,0	167,5
Yamaha FXNytro R-TX	43,6	43,1	42,2	41,0	169,9
Yamaha Phazer R-TX	44,2	43,6	40,5	42,9	171,2
Arctic Cat SnoPro 500	42,8	42,1	42,7	43,7	171,3
	569,4	557,7	549,5	567,5	



Glenn Bergkvist är i frusnaste laget och det levande beviset på att det var alldeles för kallt denna BLS-lördag. Han tinade upp lite senare och fick samma rosenröda färg på kinderna som vanligt.

Sträckorna

Att testa snöskotrar på underlaget snö, under rättvisa förhållanden är väldigt svårt, då banan hela tiden ändrar karaktär. Långsamma och mellan sträckan går i vänstervarv och innehåller mängder av kurvor och mjukare svängar och blir sedermera också väldigt gropig. Vi kör med rullande start och kastar om startordningen för att alla maskiner ska få smaka på banans olika karaktärer. Snabba sträckan består av en avstängd och ologad skogsväg. Här har vi ett gäng vakter med walkietalkie som bevakar hela banans längd för att eliminera att någon eller något ska irra sig in på banan med en olycka som följd. I Sverige råder det en hastighetsbegränsning för fordonet snöskoter på 70 kilometer i timmen! Vi uppmanar absolut ingen att bryta mot denna lag i och med vårt BLS-test! Att köra som en idiot på allmän skoterled är direkt livsfarligt och kan orsaka allvarliga olyckor. Visa hänsyn när du vistas på leden, kör som en idiot på bana eller annat avlyst område där du inte på något sätt riskerar någon annans hälsa eller liv. Nog om detta. Nedan kan du yra runt i alla tiderna och jämföra alla snöskotrar mot varandra!

► snåret på morgonen, tankade vi och vägde in de sista maskinerna.

Det är mycket att tänka på innan vi kan dra igång ett sånt här pass stort test och veckan före är minst sagt hektisk. Ena sekunden har vi fullt startfält bara för att dagen efter sakna en maskin på grund av att den havererat eller krockats. Vi blev av med både Lynx och Ski-Doo 600 samt 800 veckan innan bara för att hitta tillbaka några andra två dagar efter (tack för detta Bohlins i Järbo och Bengts cykel & Motor i Borlänge). Just detta har gjort att det är svårt att hitta maskiner som är 100 % original. Vi har alltid fått "stå ut" med mer eller mindre modifierade maskiner i form av utbytta skidor och mattor. Okej, nu var vi nytankade, nyvägda och redo att ge oss iväg. 14 BLS-maskiner plus en massa utmanare och fotoskotrar gjorde tillsammans att 24 stycken rykande maskiner gav sig iväg mot 2011 års Bästa Led Skoter.

Snabba sträckan

Vi börjar den här råkalla dagen med att förflytta alla snöskotrar till den snabba



Vi hade en Alaska Sled, som vi skrivit om tidigare, för hårdtest under BLS. Togga lastade kamerautrustning, kexchoklad, Festis och andra bra-att-ha-saker. Den fungerade förvånansvärt bra med sin låga tyngdpunkt och den enda abrovinken var det nytilverkade kapellet som fortfarande är en prototyp. Men med lite finjusteringar kommer även det att fungera.

Arctic F8

Micke

"Ser ut som en klump, men går som ett skott, ja lite som mig"

John

"Min absoluta favorit av alla maskiner då den är stabil och går dit man vill. Skön framvagn. Synd att den är så gräsligt ful"

Jonas

"Riktigt imponerad, den både ser ut som en padda och ligger som en padda i kurvorna"



Arctic Cat F8 har fått utstå många okvädningsord, med rätta om man ser till utseendet och helt oförskyllt om man ser till denna maskins prestanda. Det här är utan tvekan Arctics bästa ledmaskin någonsin då alla kan köra fort på den här trygga maskinen.



Björne är inte bara chefredaktör utan kan också levitera, med andra ord, sväva fritt.

► sträckan som börjar bakom en avstängd bommad privat väg. De fyra förarna får vänja sig vid sträckan i och med några provrep, samtidigt som vi placerar ut de sedvanliga vakterna med varsin wolkietalkie längs sträckan. Vi börjar i snabb takt avverka den här sträckan, men det är tidskrävande och alla 14 maskiner ska köras fyra gånger vilket gör att sträckan ska avverkas hela 54 gånger.

Vi har använt oss av samma sträcka de senaste fem åren och den är exakt lika lång varje år. Det är alltså fullt möjligt att jämföra tider mellan olika årgångar av BLS. Samma gäller för de övriga två sträckorna. På snabba sträckan har alltid de större motorerna haft ett överläge över de små, ganska naturligt. På den snabba sträckan brukar oftast en van ledåkare vara snabbare än en aktiv crossåkare! Just detta faktum kanske inte är så konstigt eftersom man sällan susar fram i 150 blås på en crossbana. Snabba sträckan är alltid roligast att kolla på då det går ruskigt fort här. I år mäter vi upp toppfarter på 150 kilometer i timmen i slutet av den längsta rakan på vår avstängda bana, och man kan med lätthet höra vilka maskiner som det är mest pulver i. Kolla och frossa i alla siffror i hastighetstabellen. Sträckans överraskning blir Yamahas Apex som verkligen är förbättrad sedan förra året. Motorn går sanslöst bra och matchas av de nya värre skidorna som i sin tur får hjälp av den fina servostyrningen. Den går dit man svänger och är tryggheten själv enligt alla chaufförer. Polaris Rush 800 ser kanske lite snäll ut, men visar här att den levererar hästkrafter och därmed också snabba tider då den slutar totaltvåa på snabba sträckan. Om de flesta av oss skulle gissat en vinnare på den här sträckan baserat på ljudet, så är helt klart CrossFire 8:n en favorit. Och mycket riktigt. Visst var Crossfire 8:n helt fantastisk och visade vilka gener den besitter i form av sitt släktskap med den fantastiska F7:n. Nytt för denna sträcka i år är att vi mätt temperatur på pipa, bromsskiva och rem vilket kan vara riktigt intressant. Mera information i temperatururlistan.

Frossa i alla övriga tider och radar-mätningar i listorna.

Långsamma sträckan

Bökigt, trångt och snäva svängar gör den långsamma sträckan svårkörd och det är här de tyngre maskinerna är ute på hal is medans de mer balanserade snöskotrarna visar framfötterna. Det är just därför som vi står helt handfallna och gapande när vi ser vilken skoter

Vikter

Alla maskiner har vägts med toppfylld olje och bränsletank. 1 liter bensin väger 0,75 kilo. Alla maskiner har ca 3 liter tvåtaktsolja. En fyrtaktare har ingen tvåtaktsoljehållare, men väl cirka 4 liter motorolja i motorn. Alla maskiner har vägts vid samma tillfälle, avtinade och fria från snö. Vågen vi använder är en trepunkts digitalvariant som skvallrar om vad varje maskin väger höger och vänster fram samt bak.

BLS 2011 Vikt

	V Fram		H Fram		Bak		Totalt
	kg	%	kg	%	kg	%	
Ski-Doo MXZ X-RS 600 H.O. e-tec	64,5	26,0	64,5	26,0	119,5	48,1	248,5
Arctic Cat SnoPro 500	65,5	26,1	59,5	23,7	125,9	50,2	250,9
Lynx Rave RE 600 e-tec	65,5	25,6	60,9	23,8	129,1	50,5	255,5
Arctic Cat Crossfire 8 SnoPro LE	73,2	28,5	69,1	27,0	114,1	44,5	256,4
Ski-Doo MXZ X-RS 800R e-tec	65,9	25,5	68,6	26,5	124,1	48,0	258,6
Lynx Rave RE 800R e-tec	66,4	25,4	62,3	23,8	132,7	50,8	261,4
Yamaha Phazer R-TX	70,0	26,3	64,5	24,3	131,4	49,4	265,9
Polaris 800 Rush Pro-R	67,3	25,2	59,5	22,3	140,0	52,5	266,8
Polaris 600 Rush Pro-R	64,1	23,3	68,6	24,9	142,7	51,8	275,4
Yamaha FXNytra R-TX	78,6	28,5	80,9	29,3	116,4	42,2	275,9
Polaris Shift IQ 550 136"	65,9	23,3	68,2	24,1	148,6	52,6	282,7
Polaris Shift IQ 600 136"	69,1	24,0	66,4	23,0	152,7	53,0	288,2
Arctic Cat F8 SnoPro	79,1	27,4	61,4	21,2	148,6	51,4	289,1
Yamaha Apex SE	86,4	27,6	72,3	23,1	154,1	49,3	312,8

Rush 600

Andreas

"Lite hård i boggien för min smak, men annars en riktigt bra ledmaskin, snäll"



Rush 600 är tryggheten själv och är en väldigt bra ledmaskin som kombinerar komfort och prestanda på ett vetigt sätt. Den är inte värst, men väldigt bra för ledkörning. Vi lade märke till att 2011 års 600 Rush har gått upp några kilo sen i fjol.

En Lynx 800 från 2005 börjar likna någonting och får väl anses som en blandning mellan nytt och gammalt. Den hängde med riktigt bra på alla sträckorna.



MXZ 600

Micke

"Kändes helt klart mest "Racing" och maskinkontroll, jag gillar verkligen den här maskinen"

John

"Känns lite bockig för min smak och skulle vilja skriva lite på fjädringen, är trots detta balanserad och fin"

Andreas

"Det känns att det sitter ett par SLP-skidor på denna maskin, mycket bättre än 800:n"



Ski-Doos fantastiskt fina X-RS MXZ 600 är en verklig favorit som följer minsta vink. Alla i testteamet berömde denna maskin och upplevde den som mest komplett och lättkörd av alla maskiner. Idag var den till och med snabbare än sin storebror på 800 kubik och detta kan vi tacka de eftermonterade SLP-skidorna. Med ett par originalskidor hade denna maskin utan tvekan varit efter MXZ 800 enligt förarna. Glöm allt vad trimpipor och bromsbänkkörningar heter. Lägg stålarna på matta och skidor! Vi tackar Bohllins och Peter Lovén för lånet.

Den absoluta värstingen från slutet av 80-talet i form av Polaris Indy 650 var inte riktigt kry och ville inte riktigt gå på alla cylinderna. Det vore kul att hitta en frisk maskin till nästa år.

Jokrar

Vi raggade ihop ett gäng gammelmaskiner som får visa hur utvecklingen gått framåt. Vi ser till och med att den legendariska F7:an får spö. Den placerar sig straxt bakom Crossfire 8:n som ganska logiskt ska vara lite snabbare då den är starkare. Ta utmanarnas sluttider och multiplicera dessa med fyra så får du en jämförbar tid med årets BLS-maskiner.



BLS 2011 Totalt

Jokrar	S	M	L	Totalt
Arctic Cat F7 -05	56,4	39,2	50,3	145,9
Lynx Rave 800 -05	59,8	42,6	54,9	157,3
Lynx Rave 670 BigPipe -98	63,2	41,7	55,3	160,2
Lynx Rave 670 -96	72,1	44,6	56,7	173,4
Arctic Cat SnoPro 600XC -09	-	39,2	54,0	93,2
Arctic Cat BearCat Z1 -10	65,4	-	60,8	126,2
Polaris Indy 650 -96	85,6	-	-	85,6

BLS 2011 Toppfart

Jokrar	Toppfart
Arctic Cat F7 -05	141 km/h
Lynx Rave 800 -05	131 km/h
Lynx Rave 670 BigPipe -98	123 km/h
Arctic Cat BearCat Z1 -10	116 km/h
Lynx Rave 670 -96	103 km/h
Polaris Indy 650 -96	83 km/h

BLS 2011 Snabba Sträckan

Jokrar	Tid
Arctic Cat F7 -05	56,4
Lynx Rave 800 -05	59,8
Lynx Rave 670 BigPipe -98	63,2
Arctic Cat BearCat Z1 -10	65,4
Lynx Rave 670 -96	72,1
Polaris Indy 650 -96	85,6
Arctic Cat SnoPro 600XC -09	-

BLS 2011 Mellan Sträckan

Jokrar	Tid
Arctic Cat F7 -05	39,2
Arctic Cat SnoPro 600XC -09	39,2
Lynx Rave 670 BigPipe -98	41,7
Lynx Rave 800 -05	42,6
Lynx Rave 670 -96	44,6
Arctic Cat BearCat Z1 -10	-
Polaris Indy 650 -96	-

BLS 2011 Långsamma Sträckan

Jokrar	Tid
Arctic Cat F7 -05	50,3
Arctic Cat SnoPro 600XC -09	54,0
Lynx Rave 800 -05	54,9
Lynx Rave 670 BigPipe -98	55,3
Lynx Rave 670 -96	56,7
Arctic Cat BearCat Z1 -10	60,8
Polaris Indy 650 -96	-



Åktider?
 Vi har alla tillbehör &
 reservdelar du behöver.
 Välkommen!

POLARIS Snöskoter & ATV
 Tel. 0297-42100



www.ockelbogummiservice.se

Butiken öppen: Vardagar 7.00-17.00 Öppet även torsdagar 7.00-19.00 från skoterrensning till påsk!



CA PRO
 RIDE LIKE A PRO

CA-PRO XT
 Extreme Crossover. 29 mm hög kl. Vits med svart loop föra i lagor. Kompletterat med styrstäl och motorinsatts.

4995:- /st



SLP Skidor
 Powder pro skidor föra i flera olika färger till alla märken.

3795:- /par

TEAM



TEAM VARIATOR

Ny Tred sekundär variator!



www.motorhuset.com

Butik och verkstad Östenskogsvägen 35, 831 48 ÖSTERSUND Tel: 063-57 00 20

MXZ 800

Jonas

"Ganska lik Lynxen, men inte lika lättkörd. Känns bockigare i boggin, dåliga skidor"



Vi fick tag på en Ski-Doo X-RS MXZ 800 med en 44-millimetersmatta vilket i och för sig avviker från originalutrustningen, men man tager vad man haver. Alla gillade 800:n men det räckte ändå inte ända fram. Vi vet att en MXZ 800 uppträder helt annorlunda och blir mycket bättre med ett par eftermarknadsskidor. Vi tackar också Bohlins i Järbo och Per Pendel för lånet.

Shift 550

John

"Knepig styrning hade svårt att komma överens med den, den känns lite oldschool och motsatsen mot vad jag är van vid, klart undermotoriserad"



Shift 550 136 är mer en äventyrsmaskin än en ledpiskare men är alltid rolig att ha med som en form av referens då den har dryga 60 hästar till förfogande.

► som snott åt sig snabbaste enskilda tiden. Mer om detta lite senare. Vi vet att det krävs mycket effekt för att sätta en tid här och vi såg direkt att Lynx 800 och Rush 800 var riktigt snabba. Att Lynxen kan visste vi sedan förra året, men att Rush 800 var så här bra med var en överraskning. Vi ska inte kalla Rush 600 för en besvikelse, men den har liksom inte levererat och faktiskt fått dyngstryk av Shift 600 som inte bara är daterad utan också betydligt billigare. Polaris nya 800 motor imponerar och vi skiter totalt i vad olika bromsningar säger att den här motorn levererar. I ett Rushchassi är den i alla fall betydligt snabbare än en standard MXZ 800!

Totalsnabbast på den här sträckan blir i alla fall Lynx 800, inte helt otippat. Tvåa blir däremot Lynx 600! Helt otippat och fantastiskt roligt. Men vem satte då den snabbaste enskilda tiden, och på vilken maskin?

Håll i er. Den enskilt snabbaste tiden sattes av John, på en. Yamaha Apex!!!! Hur i hela helvete kan en liten minikille som John köra skjortan av alla andra maskiner och förare på en 312 kilos supertourer.

–Det låter konstigt men jag bara kände att jag hade balansen och den styrde exakt dit jag ville oavsett hur fort jag körde, vilken jävla maskin att gå, helt fantastiskt. Säger John som bevisar att en humla inte bara kan flyga, utan också flyga ifrån betydligt nättare snöskotrar.

Alla förarna berömde också MXZ 600:ns egenskaper eller rättare sagt dess balans vilket gjorde att den presterade den fjärde snabbaste totaltiden.

Mellansträckan

Långa svepande svängar och ordentliga gropar ställer både krav på skidor, fjädring och motorstyrka. Vi ser sorgset att Ski-Doos flaggskepp MXZ XRS 800 inte hänger med och vi vet att skidorna på denna modell inte lever upp till resten av maskinens prestanda. Det finns en anledning att så gott som alla Ski-Dooägare införskaffar ett par eftermarknadsskidor och är tvärnöjda med den investeringen! Vi ser att Rush 600 totalt är en sekund snabbare än Shift 600 och att Lynx 600 och Ski-Doo 600 tar en total andra och tredjeplats. Föga förvånande hittar vi Lynx 800 som den totalt snabbaste maskinen på mellansträckan, endast fyra tiondelar snabbare än lillebrodern Lynx 600! Långsamast är Arc'tics SnoPro 500 som i sin tur bara är dryga sekunden efter Nytro RTX som totalt tappat stinget i år då ingen riktigt gillade den.

Yamaha Phazer

John

"Vinglig men otroligt rolig och speciell, man sitter väldigt bra på den"

Jonas

"Lättkörd, rolig men klen"



Yamaha Phazer RTX är en maskin som kan sammanfattas med ett ord. Lustig! Den här lustigkurren lämnar ingen oberörd och alla kan hitta bra och positiva saker med den här maskinen som egentligen skulle ha en egen genre. Sportmaskin, njae. Rolig lekkamrat, instegsmaskin, ledkompis som under rätt förhållanden är riktigt kvick, och lustig!



Den unika och fantastiskt fina Arctic Cat F7 är inte bara legendarisk utan också faktiskt fullt kapabel att spöa betydligt nyare maskiner under alla slags förhållanden. Just denna F7: är från 2005 och ägs av Martin Wiklund i Järvsö.

En fläckig klump på 400 kilo vid namn Arctic Cat Bear Cat har cirka 120 hästar men är i slutändan lika snabb som till exempel Sno Pro 500 på snabba sträckan. Respekt åt bredbandarna. Vi tackar den marginellt lättare Gävle-Andy för lånet.



Shift 600

Andreas

"Lättkörd instegsmaskin, bättre än man kan tro då den marknadsförs som en snickmodell"

Micke

"Blir lika förvånad varje gång jag kör en Shift. Riktigt bra maskin"

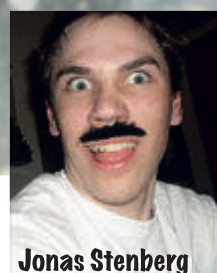


Shift 600 136 är utan tvekan en riktigt bra maskin som kombinerar prestanda och pris på ett makalöst sätt. Den är inte bäst på någonting, men expert på allt, vilket gör den till ett riktigt bra köp för dig som vill vara lite anonym, och ruskigt snabb.

Lynx 670 Big Pipe från 1998 är betydligt modernare än en gammal 96:a, men påminner fortfarande om gammelvärlden.



Förare:



Jonas Stenberg



John Stenberg



Andreas Ljungberg Micke Ljungberg

Bränsleekonomi

Siffrorna här visar en snittförbrukning per mil och kanske inte riktigt visar en genomsnittlig förbrukning på just din maskin då du säkerligen inte håller full gas 90 procent av tiden du är ute på leden. Dessa mil har körts på mer eller mindre full gas och har bara några få kilometer med lugn körning inräknad. Ett lägre snitt gäller nog alla maskiner vid normalt användande, men det här är BLS och vi avstår från att spekulera i någonting annat än de siffror vi fått fram under denna dag. Vi kan direkt konstatera att BRP:s E-tec reglerar och spöar allt från övriga insprutade tvåtakare och fyrtakare.

Temperaturer

Efter målgång på den snabba sträckan mätte vi temperaturerna på rem, bromsskiva och pipa. Varför? Ja varför inte? Just remmens temperatur kan verkligen vara av intresse för livslängden. En allt för varm bromsskiva gör att hydrauloljan kokar, med bromsbortfall som följd. Pipans temperatur kan skvallra om motorns effekt just för tillfället. Gör kylvinden att pipan blir för kall? Eftersom vi gillar siffror så passade vi på att mäta dessa tre temperaturer.

BLS 2011 Bensinförbrukning

	Liter/Mil
Ski-Doo MXZ X-RS 600 H.O. e-tec	1,74
Lynx Rave RE 600 e-tec	1,85
Ski-Doo MXZ X-RS 800R e-tec	1,92
Yamaha Phazer R-TX	2,17
Arctic Cat SnoPro 500	2,41
Lynx Rave RE 800R e-tec	2,55
Yamaha FXNytro R-TX	2,57
Polaris Shift IQ 550 136"	2,64
Yamaha Apex SE	2,74
Arctic Cat Crossfire 8 SnoPro LE	2,97
Arctic Cat F8 SnoPro	3,06
Polaris Shift IQ 600 136"	3,10
Polaris 800 Rush Pro-R	3,15
Polaris 600 Rush Pro-R	3,16

BLS 2011 Temperatur

	Bromsskiva	Pipa	Rem
Arctic Cat Crossfire 8 SnoPro LE	77	350	30
Arctic Cat F8 SnoPro	40	357	54
Arctic Cat SnoPro 500	38	386	43
Lynx Rave RE 600 e-tec	60	274	67
Lynx Rave RE 800R e-tec	72	288	64
Polaris 600 Rush Pro-R	33	240	58
Polaris 800 Rush Pro-R	66	300	74
Polaris Shift IQ 550 136"	56	331	68
Polaris Shift IQ 600 136"	141	291	70
Ski-Doo MXZ X-RS 600 H.O. e-tec	-	316	62
Ski-Doo MXZ X-RS 800R e-tec	-	309	86
Yamaha Apex SE	39	150	45
Yamaha FXNytro R-TX	14	-	73
Yamaha Phazer R-TX	-	-	84

Yamaha Nytro

John

"En liten besvikelse, trodde den skulle vara smidigare. Hur i hela friden kunde Johan Eriksson vinna Arctic Cat Cup på den här? Passar nog bättre på finare leder?"



Yamaha Nytro RTX är en bångstyrig rackare som kräver sin förare. Det här är utan tvekan en av de maskiner som skulle gjort bättre ifrån sig om alla förare fått ägna en vecka var bakom styret. Det gäller att ta i från tårna för att få runt den här besten i kurvorna och Andreas visar här hur man gör med en gnutta lappblod och en massa jävlaranamma i ådromma för att ta kommandot. Av någon anledning föll inte RTX:en någon av förarna direkt i smaken. Som ledprojektil, nej, som trevlig sporttourer, ja. Då denna maskin fått 44-matta till i år skulle det vara lämpligt och till och med nödvändigt att också investera i ett par riktiga skidor som hjälper maskinen att ta sig dit den blir hänvisad.

► Vem vann då? Efter en svinkall dag som pågått från tidig morgon till sen kväll är vi helt slut och orkar faktiskt inte räkna fram detta förrän kommande arbetsvecka. Maskiner ska lämnas tillbaka och vi har fullt upp med vår bildidnings färdigställande. När vi väl får fram alla siffror blir vi inte förvånade, men ändå lite grann, i alla fall då det gäller vår tredjeplatstagare. På tredje plats i 2011 års BLS är ingen mindre än Lynx Rave RE 600 E-tec. En riktig bedrift då den bevisligen saknar effekt mot sina större komponenter men tar igen det med sitt fina chassi som verkligen tillhör skoterhistoriens bästa.

På andra plats i årets BLS och hela fem sekunder före trean är Polaris nya Rush 800 som med ett utmärkt chassi och en kanonmotor som verkligen levererar kraft och fart i verkliga livet på leden. Grattis.

På förstaplats och årets BLS-vinnare med en sekund till godo till tvåan av totalt 573 körda sekunder är ingen mindre än Finlands stolthet och tillika fjolårets BLS-vinnare Lynx Rave RE 800 R E-tec. Grattis.

Eller som man säger i Finland när man vill vara trevlig mot chefens fru under julfesten.

Pure minun pallit ja murista!

Topphastighetsnotering

I slutet av raksträckan på den snabba sträckan mäter vi varje maskins högsta hastighet med vår Stalker radarpestol. Detta ska inte förväxlas med maskinens absoluta topphastighet som lämpligen uppmäts på en sjö eller flygfält. Detta ger däremot en fingervisning över hur stark och snabb en maskin är. Denna siffra skvallrar direkt om det är en 800, 600 eller 550-motor i maskinen. I år var det 20 grader kallt och de uppmätta hastigheterna var i allmänhet lite lägre än förra året då det var lite varmare ute. Denna mätning görs på ett avstängt område, där allmänheten inte har tillträde.

BLS 2011 Toppfart

	Jonas	Andreas	John	Micke	Snitthastighet
Arctic Cat Crossfire 8 SnoPro LE	145	146	145	150	146,50 km/h
Polaris 800 Rush Pro-R	144	147	146	145	145,50 km/h
Lynx Rave RE 800R e-tec	143	144	143	143	143,25 km/h
Yamaha Apex SE	142	143	142	142	142,25 km/h
Ski-Doo MXZ X-RS 800R e-tec	141	142	137	142	140,50 km/h
Arctic Cat FB SnoPro	137	139	143	138	139,25 km/h
Ski-Doo MXZ X-RS 600 H.O. e-tec	132	141	138	137	137,00 km/h
Lynx Rave RE 600 e-tec	134	137	135	133	134,75 km/h
Polaris Shift IQ 600 136"	136	133	132	134	133,75 km/h
Yamaha FXNytro R-TX	127	132	130	131	130,00 km/h
Polaris 600 Rush Pro-R	127	130	128	129	128,50 km/h
Arctic Cat SnoPro 500	115	117	117	114	115,75 km/h
Yamaha Phazer R-TX	111	109	111	109	110,00 km/h
Polaris Shift IQ 550 136"	104	104	104	105	104,25 km/h
	131,29 km/h	133,14 km/h	132,21 km/h	132,29 km/h	

Allt var inte bättre förr och då syftar jag faktiskt på den här Lynx 670 från 1996 som verkligen visar att det hänt ett och annat på 15 år.



snowmobile skis

				
				
Bredd: 7,25"	7,25"	6"	6"	6"
Kölhöjd: 3,5 cm	2,5 cm	3,5 cm	2,5 cm	2,5 cm

C&A PRO III

RIDE LIKE A PRO



NEW
BLACK MTX

Ny fet mountain-skida från C&A Pro. Hela 8" bred för extremt bra flyt i djupsnö/puder men funkar även mycket bra för ledåkning!

Nyhet!

"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!"

Shaper Bar Styrstål

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



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!"



509

Massvis av olika färgade glas finns att tillgå.

SINISTER

Black Ops **Nyhet!**

AVIATORS



Black
White
Pink



Nyhet!
Chris Burandt Signature series




Pink
Snow Camo
Canadian
White
Black bandana

"Johan Lidman samt John Stenberg tog Sm-guld 2009/10 i Sinister-glasögonen."

RSI

WWW.RSIRACING.COM

Kolfiber Fatbar styre
Utföranden: Race, Backcountry, 10 & 15 grader



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



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



Chromoly styre
Utförande: Race, 10&15 grader



Aluminium Fatbar styre
Utföranden: Race, Backcountry, 10 & 15 grader



Isrivare



Grepplindor & Gummihandtag
Grepplindor i Svart och Camouflage
Gummigrepp i 7" samt 8"




Fatbar Styrfästhållning

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



Högeffekts Handtagsvärmare
Utförande: Standard, Förlängd

Bar-pad



Handtagsskydd: Svarta, Vita, Blå & Röda



Handtagsskydd: Svarta, Vita, Blå & Röda



Förstorare till handtagsskydd

Primärfjädrar till Ski-Doo/Lynx, Polaris, Arctic Cat.



Sekundärfjädrar till TEAM-variatorer



Justerbara viktpinnar till Ski-Doo/Lynx



Polaris HyVo drev och kedjor




TSS-04 sekundärvariatorer

Ski-Doo/Lynx drev och kedjor



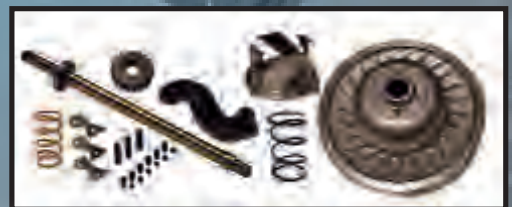
TSS-04 Servo Parts Guide



TSS-04 & Tied Reservdelar & tillbehör



Ski-Doo/Lynx XP, TEAM TIED Variator/drivaxelkit



Ski-Doo/Lynx XP, TEAM TIED Variator/drivaxelkit



TIED sekundärvariatorer

SnoPerformance.se

Rush 800

Micke

"Det här är ju min egna privata maskin som jag kört mest på, gillar den verkligen och vem som helst kan köra fort på den.

John

"Den känns lite hög och därmed lite vinglig, kanske en vanesak. Motormässigt riktigt bra. Lite hård boggi/fjädring"



Polaris Rush Pro R 800 är en verklig smygare som på ett obemärkt sätt nästlat sig in i BLS högsta division då den fick stryk med endast 1 sekund av årets BLS-vinnare. Just den här maskinen var naturligtvis helt original men Rush 800 är en av de maskiner som verkligen svarar bra på en nedrevning och en 44-milimetersmatta. Några av förarna klagade på hård boggi-inställning. Vi hade helt enkelt inte tid att ratta och skruva på alla maskiner så att de passade respektive förare och bana.

Lynx 600

John

"Väldigt lättkörd och har precis så mycket hästkrafter den behöver, smidigast, burkvänlig, kanske lite mjuk, men klart bästa 600"

Jonas

"Gillar 600:n bättre än Lynx 800. Grymt lättkörd"



Lynx Rave RE 600 E-tec med ett par Powder Pro-skidor is the shit, och även om du får ha i åtanke att denna maskin inte är 100% standard så visar Lynx att det visst går att bygga en riktigt snabb och snål 600. Snabbaste 600 detta år är som du gissat Lynx Rave RE 600 E-Tec. Gratulerar.

Yamaha Apex

John

"Helt klart testets överraskning den gick precis dit man styrde vilket förvånade mig, klart mycket bättre än Nytron och en upplevelse att köra, vilken snabb klump"

Jonas

"Imponerad då jag trodde den skulle vara en riktig gris. Betydligt bättre än en Nytron"



Yamaha Apex är den maskinen som varit med längst och är uträknad från första början. Löjliga uppdateringar som servo och Exup kan väl inte rädda upp den här hopplöst feta daterade klumpen? Errrh, fe! Just den där löjliga servo-uppfinningen tillät att Yamaha kunde stoppa på betydligt aggressivare skidor som i sin tur gjorde att den här maskinen styr, i alla lägen. Servo, nya skidor och dryga 160 hästar gör att den här 300 kilosklumpen går dit man hänvisar den, och så länge man inte blir avskräckt av all rörlig massa är den ofantligt snabb, ja faktiskt snabbare än alla andra maskiner på långsamma sträckan i händerna på John! Hur detta är möjligt har vi ingen aning om och frågor vi honom så är han minst lika förvånad.



Den riktigt fräna tävlingsmaskinen SnoPro 600 som Arctic sålde till allmänheten 2009 är en milstolpe i Arctics historia då det inte blir så mycket mer racing än så här. En maskin för crossbanan som kräver ordentligt med tillvänjning.

Lynx 800

Micke

"Otroligt lättkörd för att vara en 800, om man jämför med den gamla Powertecen"

Andreas

"En lättkörd värsting som är snäll samtidigt som den går utav helvete när man gasar"

John "Fantastisk boggi och betydligt mer lättkörd än Ski-Doo 800. Underbar snäll men stark motor"

Jonas

"Lynxen är jäkligt bra men skulle vara ännu bättre med andra skidor, går riktigt bra i motorn"

Lynx Rave Re 800 E-Tec är utan tvekan en riktig raket som har allting en snabb ledmaskin ska ha. BRP i Finland har växt från att vara den lilla fula kusin-fabriken som fått hålla tillgodo med fjolårsresterna, till premiumfabriken som gör guld av silver och slår storebror på fingrarna. Grattis Finland, ni kanske är lite mesigare än oss svenskar, fryser lättare, pratar pipigare, ni har aldrig kunnat spela hockey, bryta arm eller dricka brännvin. Men ni har mer Mumintroll och så är ni världs bäst på att göra snöskotrar!!!!

Årets BLS-vinnare (för andra året i rad) är Lynx Rave 800 E-Tec! Grattis!

BLS 2011 Totalt

	Jonas			Andreas			John			Micke			Totalt
	S	M	L	S	M	L	S	M	L	S	M	L	
Lynx Rave RE 800R e-tec	58,5	38,6	47,9	56,0	37,0	46,2	57,6	36,5	46,6	58,3	39,2	50,6	573,0
Polaris 800 Rush Pro-R	57,3	39,9	49,5	55,6	38,9	49,2	55,8	38,5	47,1	55,0	39,3	47,9	574,0
Lynx Rave RE 600 e-tec	59,2	37,9	47,5	57,2	36,5	47,3	59,6	37,8	48,5	59,4	39,5	48,5	578,9
Arctic Cat F8 SnoPro	57,8	39,1	49,8	56,3	39,5	49,2	55,7	37,4	48,5	56,9	40,2	48,9	579,3
Arctic Cat Crossfire 8 SnoPro LE	56,2	39,7	50,2	56,4	38,8	50,2	56,0	39,4	49,7	53,9	38,7	50,3	579,5
Ski-Doo MXZ X-RS 600 H.O. e-tec	58,9	40,0	49,1	56,0	37,3	47,0	58,5	37,9	48,4	58,2	38,5	50,5	580,3
Ski-Doo MXZ X-RS 800R e-tec	56,9	39,4	51,8	57,2	41,0	50,5	58,4	39,3	48,4	56,3	40,0	50,2	589,4
Yamaha Apex SE	55,8	40,6	51,1	56,6	40,2	49,7	58,2	38,7	46,0	57,4	43,5	54,0	591,8
Polaris Shift IQ 600 136"	57,7	39,6	50,9	57,5	39,5	48,7	60,0	39,6	47,7	60,1	39,7	50,8	591,8
Polaris 600 Rush Pro-R	62,2	40,6	50,2	59,5	38,8	48,0	60,3	38,3	47,0	60,3	39,3	50,4	594,9
Yamaha FXNyro R-TX	61,5	43,6	55,7	59,9	43,1	52,5	60,6	42,2	51,6	59,1	41,0	51,3	622,1
Arctic Cat SnoPro 500	66,4	42,8	50,1	64,8	42,1	50,2	65,9	42,7	52,0	64,6	43,7	53,4	638,7
Yamaha Phazer R-TX	66,2	44,2	52,4	68,0	43,6	51,4	66,5	40,5	50,0	67,8	42,9	51,0	644,5
Polaris Shift IQ 550 136"	71,0	43,4	51,8	70,1	41,4	50,2	70,9	40,7	53,8	71,0	42,0	50,0	656,3
	845,6	569,4	708,0	831,1	557,7	690,3	844,0	549,5	685,3	838,3	567,5	707,8	

Snökompaniet

funäsdalen 0684-29000



ÄNTLIGEN! Kan du hyra Polaris Rush, och få en riktig adrenalin kick på skoterleden!

HYR DU AV OSS INGÅR ALLTID Skoterledavgift i Funäsfjällen, vinteroverall, skor, hjälm, goda råd och skoterledkarta.

RÖDA AVGÅNGAR Mån-Tisd 20% på halv- & heldagshyra (ej Rush), gäller från Funäsdalen.

NY BUTIK Rörosvägen 39 i Funäsdalen. Försäljning av skotrar, reservdelar, tillbehör, kläder, handskar, skor, hjälmar m.m.

AUKTORISERAD POLARIS-VERKSTAD UTHYRINGSDEPÅER: Rörosv. 39/Funäsdalen Hamrafjället/Tännadalen Ramundberget/Bruksvallarna



Vi finns på Facebook och på snokompaniet.com
Öppet alla dagar • Rörosv. 39, Funäsdalen • Välkommen!

SKOTERUTHYRNING OCH SAFARI MED FJÄLLGUIDE



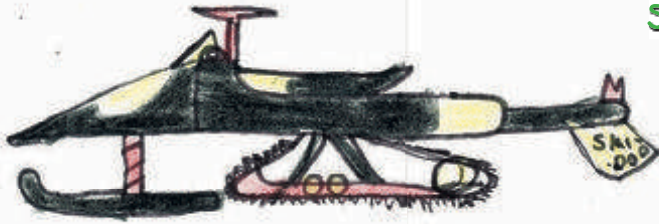
POLARIS

Billet X
www.billetx.com

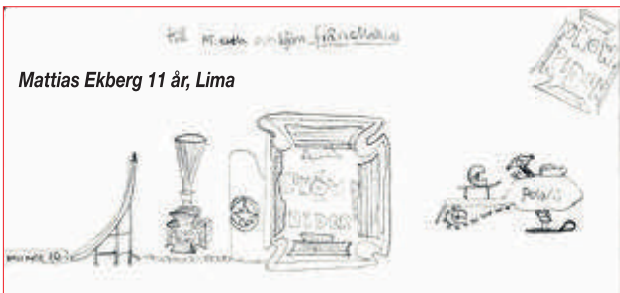
SnowRider Junior!



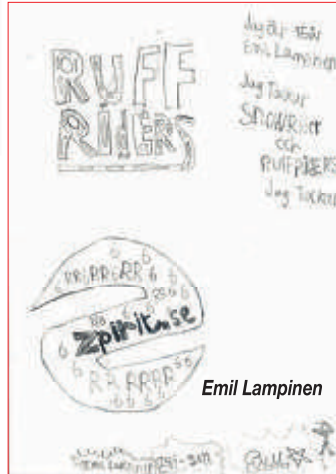
Skicka in dina
skoter teckningar
till oss på
SnowRider!



Johan Skum 8år, Gällivare



Mattias Ekberg 11 år, Lima



Emil Lampinen



Daniel Bergfors 7 år, Tavelstö.

-Hur var namnet?
-Karlsson, utan X.
-Ja men Karlsson
stavas väl inte med
X?
-Nej, jag sade ju det!



En känd sångare
sjöng för patienterna
på ett sjukhus och
avslutade med en
glad hälsning:
-Hejdå, och hoppas
att ni blir bättre!
-Tack detsamma!, sva-
rade patienterna.



LYNX



-Tror
du att TV:n
kan ersätta
tidningen?
-Aldrig! Hur ska man
kunna jaga flugor
med TV:n?

-Titta mamma, den där apan
ser ut som faster Berit.
-Men fy, så säger man väl intel!
-Men apan förstår väl inte vad
jag säger?

VINN SNOWRIDERS PRYLAR!

Skicka brev till SnowRider, Sågbacksvägen 8, 79291 Mora, eller maila in svaret till
pren@snowrider.se (märk brevet/mailet med "Junior tävlingar") tillsammans med en bild, namn,
ålder och din adress. Sista dag att skicka in svaret är 6 mars 2011

SNOW

Snow Rider



Jag hatar att åka bak på

Förra vintern ledsnade jag ur rejält på att alltid sitta bak på skotern och samtidigt vara livrädd att ramla av och skada mig. Jag har då och då haft turen att få låna en skoter, för att köra själv, men det blir ju inte riktigt samma sak som att köra sin egen.

Text: Ann-Sofie Dahl

För er som inte känner igen mig jobbar jag på den här tidningen som layoutare och har gjort så i fyra år. Jag är uppväxt i Orsaskogen (Åberga) med mamma, pappa och en lillebror.

När jag var liten spenderade jag vinterrarna på farfars Lynx 650, årsmodell 1989 och på oräkneliga varv på åkern. Men så fort det kommit över en meter snö är den klossen inte att rekommendera, mer än på bar mark. Den var tung och knappt styrbar, men köra skulle man. Runt, runt tills man blev yr i huvudet, eller att bensinen tog slut.

När jag blev äldre började jag och några kompisar hänga i den lilla byn Våmhus utanför Mora. Där fick vi åka med killarna på deras touringmaskiner och jag var livrädd redan då. Vi åkte upp till Bösjön en påsk. En skotertur som jag väl kommer ihåg. Det var stöp på varanda sjö vi passerade och på hemvägen körde vi självlklart fast i ett av dessa helveteshål. I cirka tre timmar plaskade vi runt i en halvmeter iskallt vatten. Pappa ringde och frågade om han skulle ringa efter en helikopter. Men efter lite krånglande och några fastkörningar till var vi tillbaka i Våmhus, genomfrusna och hungriga.

Efter resan till Bösjön dröjde det några år innan jag satt på en skoter, och då

jag skaffat förarbevis fick jag köra själv. Vilken frihet! Nu var det kul att åka skoter igen. Åren gick och det blev någon tur per år, på någon lånad maskin. Men som sagt, det blir inte samma sak som att ha en egen.

Till denna vinter bestämde jag mej för att jag äntligen skulle skaffa mig en egen skoter. Sagt och gjort köpte jag mig en Polaris shift 550F 136".

Jag blev rekommenderad att köpa just denna maskin då den är lättkörd, billig och helt enkelt en bra maskin att lära sej köra på.

Tiden går sakta

Jag väntade och väntade på att dom skulle ringa från Polaris Mora och säga att min maskin kommit. Till slut ringde dom och snabbare än blixten åkte jag och hämtade min alldeles nya pärla. Lycklig åkte jag hem till Åberga och provkörde. Snön yrde och åkrarna blev återigen erövrade. Sen slog kylan till med minus 30 i två veckor. Neeej inte en sån vinter igen! Förra vinter var ju den kallaste vintern på årtal. Fasan för att detta skulle bli en lika kall vinter som den förra var stor. Maskinen stod nästintill orörd till nyårshelgen. Men sen dess har den gått ett antal mil och jag älskar min lilla maskin.

Även om det är en "liten" maskin är

det ändå bara på sjöarna, som man känner sig missnöjd. Utan en stor motor är det svårt att hänga med dom stora grabbarna och tjejerna. Men för övrigt är den väldigt lätthanterlig och behaglig att köra. Man kryssar fram i skogen och tar sig lätt överallt utan större bekymmer. Jag kan varmt rekommendera andra tjejer att prova på en fläktis, istället för att baxa runt på pojkvännens tunga skoter.

Full fart

Fördelen att äga är uppenbar och jag slipper ringa runt för att få tag i en skoter. Jag kan åka när jag vill och känner för det. Ingen kan sätta stopp för min framfart. För tre månader sen var den helt ny och jag har hittills hunnit med att köra 35 mil. Förutom att åka här hemma brukar jag åka upp till vår stuga i Källsjön och det blir en traditionsenlig kompitur till Lofsdaalen i påsk.

Det är riktigt kul att se grabbarnas förvåning när jag plockar av mig hjälmen och det går upp för dom att dom blivit fränkörda av en 550 fläkt, med en tjej på. Räkna med att se mig på en kolsvart Polaris i vinter. Sitter det en passagerare på, är det jag som sitter fram och där bak sitter det en livrädd grabb och håller i sig.



Jag är tjej och har inga renar. Men jag vill ändå ha med lite foder på mina turer och då är lastracken perfekt.



Jag kände själv att flinet började vid det högra örat och slutade vid det vänstra när vi var överens.



Tänk vad enkelt det är att bli skyldig pengar. En underskrift längst ner på ett A4 är allt som krävs.



En freerider-supercool-fast-extrem-happy-bitch.

Skoterbarnkläder



Av: Emma Ohlsson



Surftips
emzonsy.blogg.se

Jag är nu mammaledig för första gången och tycker att det finns inte tillräckligt coola barnkläder. Därför köpte jag mig en begagnad overlockmaskin och började sy.

Vi är en skoterfamilj och i Åsele, där vi bor, har de flesta en eller flera skotrar, och lika många läser skotertidningar. Därför är det inte ovanligt att se folk i snowridertrojor. Efter någon månad med olika syprojekt, kom vår vän Klippolle till

oss med en snowridertroja som gjort sitt och hade en trasig dragkedja.

-Här får du, sy nått coolt till Signar, sa han.

Sagt och gjort klippte jag bort ärmarna, huvan och dragkedjan. Jag la till lite röda kantband i hals, armar och vid magfickan för att få mera färg, och vips så blev det ett par hängselbyxor i strl 80. Nu kan Signar stajla runt resten av säsongen i en unik Snowriderdesign.

Inget för dig som INTE vill sticka ut!

Glöm Less is more! Glöm stiltrent Skandinaviskt! Här snackar vi om balla amerikanska kläder och smycken med hög "Bling-Bling"-faktor! Nu lanserar Umeåföretaget CoolGear sin webshop med coola kläder från de amerikanska märkena Crash & Burn och Rebel Spirit Clothing. Och fler märken är på ingående.

Här ser du en tuff långärmad skjorta med tryck, brodyr och stenar på ryggen 520:-.

www.coolgear.se



ToBe mama-PANTS se

ToBe utökar sitt sortiment tillsammans med Duells med special edition mammabyxor. För ytterligare 1 000 kronor får du dina nyköpta ToBe-byxor omsydda av en sömmerska till perfekt passform för den växande stormagen. Mattias Lönn, som för tillfället har löst samma problem privat, ombesörjer servicen för dom som önskar få måttanpassade kläder. Han kan även hjälpa dig med dina befintliga byxor om så önskas. Maila han på mattias@duells.se



2011
NEW
SNOGEAR
MODELS
OUT NOW.
check out www.snogear.se | .no



facebook Follow us on Facebook

Clash Of Nations

1-2 April

Slaget mellan nationerna närmar sig och det ska stå på Lugnet i Falun, den första och andra april. För att öka på publiken ytterligare lägger man in event med både bigjump för skidåkning och freestyle på snöskoter. Upphovet till tävlingen är att arrangörerna, med Mats Stenman i spetsen, ville köra ett event som kan mäta sig med dom andra stora tävlingarna ute i världen. Placeringen av tävlingen rent geografiskt är ultimat med uppsamlingsområdet runt Falun.

Dom räknar med att upp till 10 000 åskådare kommer att gästa showen och till grund lägger dom de tidigare skotercrosstävlingarna som hade 8 000 besökare. När dom nu har breddat arrangemanget med dom lite mer analoga skid och brädåkarna ses inte det som en omöjlighet att locka så många människor.

Runt arrangemanget finns ett stort mässområde där utställare har möjlighet att visa upp sig. Det utlovas demos, give aways, tävlingar och i Riders Area hittar publiken dom tävlande. Se, kläm och prata med dom tävlande och ursäkta din önskan att prata med din idol med att ditt barn vill ha en autograf. En scen med liveframträdande är uppriggad och Bollen Valencia kommer oavbrutet att kackla som enväldig speaker.

Inbjudna till FSX:en är världseliten inom freestyle på skoter och vi hittar namn som Daniel Bodin, Justin Hoyer och bröderna Moore. Redan klar är upcoming och talangen Micke Gullstrand. Lugnets arena kommer att koka i början på april.

Be there or be squared.

Text:Togga
Bild:Mattias Klockar



NYTT I BUTIKEN SNOWRIDER KLÄDER!!



T-SHIRT
199,-

HOOD
599,-



OTLAS.JETSHOP.SE/

Wednesday Night Cup Byvallen, SVEG



Härjedalens AK laddar om och gör det med lite nytänk då man kör skotercrosscup på anrika Byvallen, Sveg, i månads-skiftet februari/mars. De tre deltävlingarna är nämligen utfördelade på tre kvällar, onsdagskvällar för att vara exakt. Det har tidigare inte gjorts på Byvallen och kommer va ett kul inslag i säsongens tävlingskalender. Tävlings-

datumen är satta till 23/2, 2/3 samt 9/3 2011.

Cupen körs i tre klasser: Pro Open (1000 cc), Dam samt Ungdom 12-16. Första start är klockan 18.30 och tävlingarna beräknas hålla på till 21.00. Mer information finns på: www.harjedalensak.com



SG DROP JACKA

Mörkgrå
XXS, XS, S, M, L, XL, 2XL, 3XL
650066__07
1690 SEK

SG DROP BYXOR

Mörkgrå
XXS, XS, S, M, L, XL, 2XL, 3XL
651066__07
1490 SEK

SG DROP JUNIOR JACKA

Mörkgrå
6, 8, 10, 12
655013__07
1390 SEK

SG DROP JUNIOR BYXOR

Mörkgrå
6, 8, 10, 12
656013__07
1290 SEK

NEW
2011
SNOWGEAR
MODELS
OUT NOW.

check out
www.snowgear.se
www.snowgear.no

DROP

Drop är freeride-förearens drömställ som också går att bära på stan. Materialet är mycket lätt i laminerad polyester med trendigt fishbone-tyg. Ett material som andas och en vattentäthet på 10 00 H²O i ett mycket förmånligt paket! Jackan har en hellång dragkedja framtill, flera fickor och en separat ficka för mobiltelefonen under vindskyddet. Den har också ventileringsfickor under ärmarna och på ryggen, löstagbar huva samt vattentät och imfri bröstficka för kameran. Jackan och byxbenen har snöläs som kan öppnas. Kardborreband, reflexer fram och bak samt vattentäta dragkedjor. Stället har 80g foder.



SKOTERCENTER I SÄLEN

För en gångs skull kan man känna sig uppskattad som skoteråkare.

Av: Daniel Orevi

Snowrider fick en inbjudan till ett nyöppnat hotell som inriktar sig på skoterturism och givetvis ville vi testa denna anläggning direkt. Det finns många fjällanläggningar som i princip motarbetar skoterturister. De klagar på allt möjligt kring snöskotern och ibland tycker jag att det mesta de yrar om är bara fördomar. Om de istället anordnade lite smarta lösningar skulle de kunna locka till sig denna grupp som varje vinter lägger en mindre förmögenhet på sitt älskade skoterintresse.

Detta ville Fredrik Larsson och Kristofer Widing från Sälen och Thomas Malmqvist från Stockholm ändra på. De köpte i höstas Transtrands Kursgård och har under hösten anpassat hela anläggningen för bästa funktion och trivsel för skoteråkare. Alla tre har i många år varit fanatiskt drivande i Sälens Snöskoterklubb och de är minst sagt involverade i allt som rör skoteråkning i Sälenområdet.

SkoterCenter är en före detta kursgård som militären ägt och drivit. Anläggningen är nyrenoverad och fräsch. Den kan förstås inte mäta sig med nya lyxhotell för skidåkare, men deras prislista befinner sig ju på en annan planet. De nya ägarna har börjat sätta en ny personlig prägel på anläggningen och jag tror att det kan bli ännu bättre efter någon säsong.

Ankomst

Direkt när man anländer känner man sig välkommen då man får parkera sin sko-

ter mitt på gården och framför sitt rum. Man sover så gott när man kan kika ut bakom gardinen och blinka godnatt till sin kraftfulla älskling.

Det finns fina skotervänliga hotell längre norröver på vissa platser i Sverige, men SkoterCenter är ett av få, och kanske det enda som ligger inom bekvämt helgavstånd från till exempel Mälardalen. Det är 39 mil till Stockholm och det är inga problem att åka upp över en helg. Hotellet ligger i Transtrand, nio kilometer söder om Sälens by. I direkt anslutning går lederna åt alla fyra väderstreck, så det är bara att välja om man vill upp på fjällen eller till exempel österut och upp på myrarna för att surfa.

2 vesslor

SkoterCenter har två snöevesslor varav Snowriders utsändes kompis Thomas fick provköra den ena. Han blev glad som ett barn på julafton när han körde över varje snöhög han såg.

Hotellet är endast öppet på vintern och all annan årstid är bara väntetid på nästa säsong.

Det finns en mindre verkstad om man händelsevis skulle behöva skruva lite på skotern efter dagens åktur. Det planeras även en reservdelsbutik med skoterdelar inom kort.

Skoteråkning i området

Sälensområdet har breda fina leder med mycket bra standard och utmärkt skyltning. Vid vårt besök var lederna dessutom riktigt släta och fina utom någon

enstaka bit längst bort i området. Friåkning är mycket omfattande i Sälen. Hela området betecknas som ett friåkningsområde med restriktioner i naturreservat och vanligt folkvett gäller som vanligt. Du får givetvis information om de lokala restriktionerna så att du kan med gott samvete friåka. I området finns flera bensinmackor och det är enkelt att hitta till stationerna för att fylla upp tanken.

Bara en kvarts åkning från hotellet ligger den legendariska Kärleksravinen, som stod högt på vår önskelista om vart vi skulle åka. För att få ut det mesta möjliga av vår skoteråkning tog vi med oss Fredrik Larsson som guide. Jag kan starkt rekommendera det för Fredriks lokalkännedom är enorm. Lite konstigt egentligen när hans fjollträskdialekt skvallrar om han inte tillhör dom lokala infödingarna. Han ger dessutom många tips på hur man tekniskt sett skall ta sig upp för de mest branta och knixiga partierna, som han själv givetvis forcerar utan problem. När jag ser en del branter förstår jag varför han åker en Summit 800 Freeride. Det är brant och mycket snö så det behövs en rejäl mountain.

Skotergourmet

Matsalen är väldigt trevlig med underbar mat. Jag rekommenderar starkt att boka halvpension så du får 2-rätters middagen på kvällen. Det kostar bara 150 kr extra och den mat som serveras håller ingen lång ala carte-meny att välja bland, så man får hålla tillgodo med dagens maträtt, vilket ju förenklar tillvaron för dig som har beslutsångest.

Efter middagen samlas man i baren och se skoterfilmer på storbild. Man kan

även koppla in sin egen kamera och visa bilder eller film man gjort under dagen och återuppleva varandras bravader eller nesor. Har man tur sätter också Hoffa igång sin berömda laser- och rökshow, medans Carina serverar valfria drycker i baren.

Priserna får sägas vara mycket humana. Vi bodde i ett tvåbäddsrum som kostade 795 kronor per person och natt inklusive städ, linne, frukost och 2-rätters middag. Om man väljer bort middagen och bor fyra i ett rum kommer du ner till 485 kronor per person och dygn, och då ingår även bastun i det priset. En jacuzzi finns under bar himmel, vilket rekommenderas. Det är helt underbart att ligga i 39 gradigt vatten och värma upp sin slitna kropp efter dagens hårdkörning. Glöm inte att ta med lämplig dryck från baren samt en mössa till flinten.

Slutplädering

I samma hus som vårt rum låg i bodde även ett gäng på fyra grabbar från Gävle/Sandviken. Det var första gången de åkte skoter i Sälen och de var mycket nöjda, både med hotellet och skoteråkning i området.

Ett perfekt resmål för en skoterhelg när man bor i vår del av Sverige, var deras betyg om SkoterCenter.

Vår sammanfattning är också mycket positiv. Trevligt ställe med god mat, bra service, humana priser, fina leder, utmärkt skyltning och en uppenbar ambition att tillgodose skoteråkarnas alla önskemål. 🌟

Surftips

www.skotercenter.se



Mysfaktorn ökar med 200% om det finns en bar med fullständiga rättigheter.

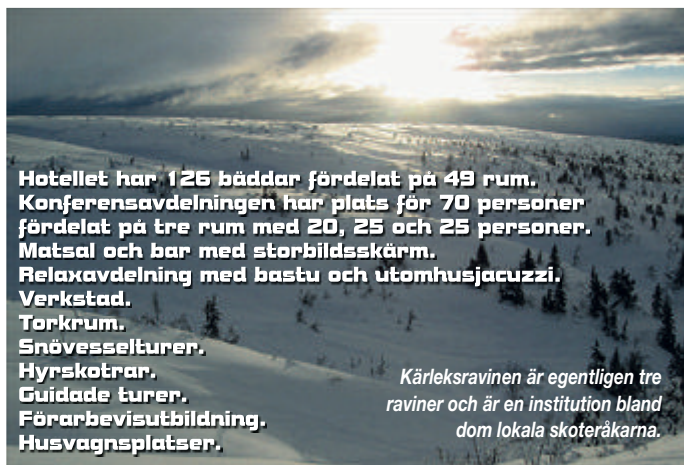


Valmöjligheterna är stora. Det finns stora friåkningsområden åt alla håll. Åker man dessutom på myrarna runt vasaloppsspåret, slipper man alla turister som är uppe i själva sälenfjällen.

Vesslan kan användas till allt möjligt. Från nytta till rent nöje.



Skoterparkering in på knuten. En sällsynt syn i det annars så hårt reglerade området. Till vänster sitter Fredrik Larsson och bredvid honom Kristofer Widing och dom är orsaken till Skotercenter.



Hotellet har 126 bäddar fördelat på 49 rum.
 Konferensavdelningen har plats för 70 personer fördelat på tre rum med 20, 25 och 25 personer.
 Matsal och bar med storbildsskärm.
 Relaxavdelning med bastu och utomhusjacuzzi.
 Verkstad.
 Torkrum.
 Snövesselturer.
 Hyrskotrar.
 Guidade turer.
 Förarbevisutbildning.
 Husvagnsplatser.

Kärleksravinen är egentligen tre raviner och är en institution bland dom lokala skoteråkarna.

2011
 NEW SNOWGEAR MODELS OUT NOW

check out
www.snowgear.se
www.snowgear.no



SX-TWO HJÄLM

Svart / Vit
 Matt / Glossy
 1490 SEK



SX-TWO HJÄLM

CE-godkänd. Uppfyller och överträffar de hårda standarderna – skapad för att skydda, skapad för att hålla. En kombination av högtåliga polykarbonatmaterial skapar ett tåligt lättviktigt ytterskal. Ventilationskanalerna håller dig sval när du önskar det. Ett löstagbart foder som kan tvättas för bättre hygien förlänger din hjälms livslängd. Mikrometriskt spänne för enkel på- och avtagning av hjälmen. Hi-flow-munstycke med filter för kallt väder. Det klara lacket har härdats med ett högteknologiskt UV-system som ger långvariga färger.



Arctic Cat Tm8 R

Stressad M8 med snurr

Av: Stefan Sund

Foto: Diverse löst folk



Säsongen 09/10 köpte Tobbe en helt ny Arctic Cat M8 Sno Pro LE som han hade stora planer för. Här skulle det byggas tvåtaktsturbo var det tänkt, men det var inte bara, utan det hade tagit en hel del tid att planera.

-Jag ägnade nästan ett helt år åt att titta, fråga och fundera över vilket kit jag skulle köra med. Många timmar spenderades på de stora forumen i USA där det finns otroligt mycket kunskap och information att hämta, säger Tobbe.

Att bygga en tvåtakts turbomaskin var en lockande tanke som växt sig starkare efter alla lössnö och klätterfilmer från USA han kollat på. Att det sen inte var någon i stan som hade en liknande ma-

skin gjorde det bara ännu intressantare. Däremot fanns det en hel drös med Nytron turbo, vilket var just vad Tobbe också körde vid den tiden. Detta gjorde att Nytron inte kändes så speciell längre och det var dags för något nytt.

Vilken turbo

Killen är alltså inte helt främmande för turbo, men på Nytron var det MC Xpress som utfört turboinstallationen och då var det fyrtakt som gällde. Nu skulle han alltså göra allt själv och dessutom var det en tvåtaktare som skulle bemästras.

Att det blev just en M8 var inte helt självklart från början då Polaris RMK också var på tapeten. Men då Polaris haft lite strul med sina 800:or kändes Arcticen som ett säkrare kort.

-Valet av skoter blev lite styrt av vilket turbokit jag tänkte använda mig av. Av

alla turbotillverkare till Arctic Cat som Boondocker, Twisted Turbos, Push Turbos, OVS och Cutler så stod valet efter mycket efterforskande mellan Twisted och Cutler, säger Tobbe.

Tillslut vägrade det hela över till Cutlers fördel, mycket tack vara den fina installationen och att deras steg 3 kit inte har någon intercooler.

-Jag har flera kollegor som tävlar i skoterdragracing och hade sett lite av deras Cutler-prylar och enbart hört bra saker om dom, men den enskilt största anledningen var det där med intercoolern, konstaterar Tobbe.

Åsikterna om intercoolerns vara eller inte vara är lika varierande som den gröna färgen på en Arctic Cat, alltså väldigt skiftande. Tobbe anser att en intercooler gör mer skada än nytta i den typ av körning han utövar, då intercoolern

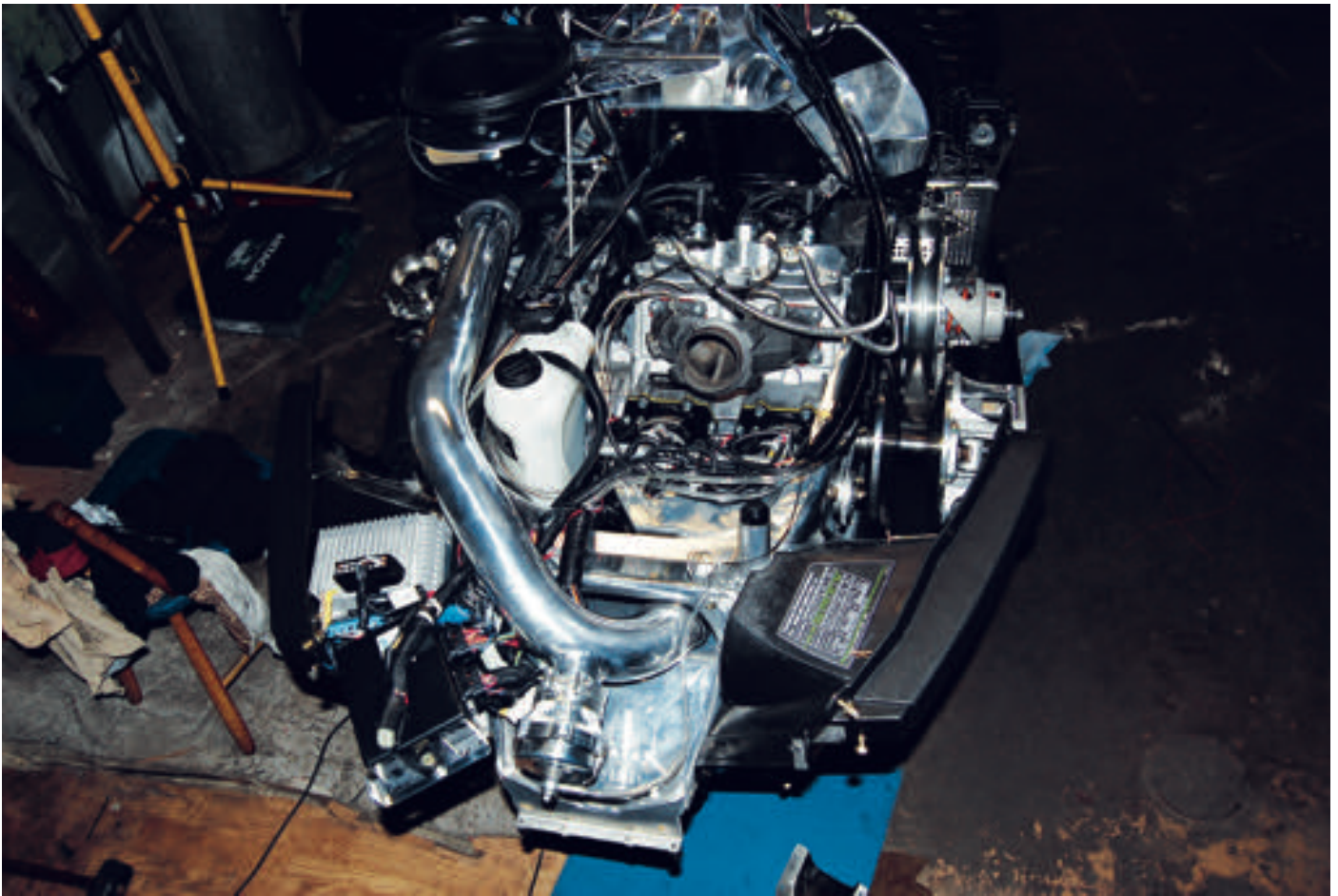
istället blir mer av ett element när luftgenomströmningen är låg. Andra saker som vägde över till en 2009-års version av M8:n var att den är väl utprovad med just turbo. Att han också hade den entusiastiske Arctic-handlaren JDM som uppbackning gjorde att det hela kändes ännu tryggare.

Erfarenhet

Efter att ha sett detta bygget skulle man kunna tro att Tobbe är skotermekaniker eller åtminstone bilmekaniker, men så är inte fallet, utan han jobbar i gruva!

-Började småjobba i gruvan sista åren på det Alpina Riksidrottsgymnasiet där jag läste företagsekonomi och fastnade sedan där kan man säga, ler Tobbe.

Betyder då detta att vem som helst skulle kunna slänga på en turbo på sin skoter och ut å köra? Att skruva dit ett



Den efterbeställda CPC-lågkompstoppen med sina lösa förbränningsrum anlände med expressfrakt i rättan tid för montering.



I kompressorhuset på den nya Garrett 2860 turboaggregat borrades och gängades en liten nippel. Den går sedan till en "boost controller", som är en manuell laddtrycksstyrning där man kan justera laddtrycket utan att ändra wastegatens läge.

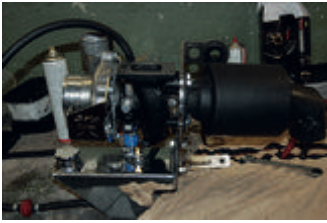


Utsikten från styret visar en KOSO-avgasttempmätare som får sina värden från KOSO-tempgivaren.



En ny större och kraftigare soppapump var bland det första som monterades på skotern.





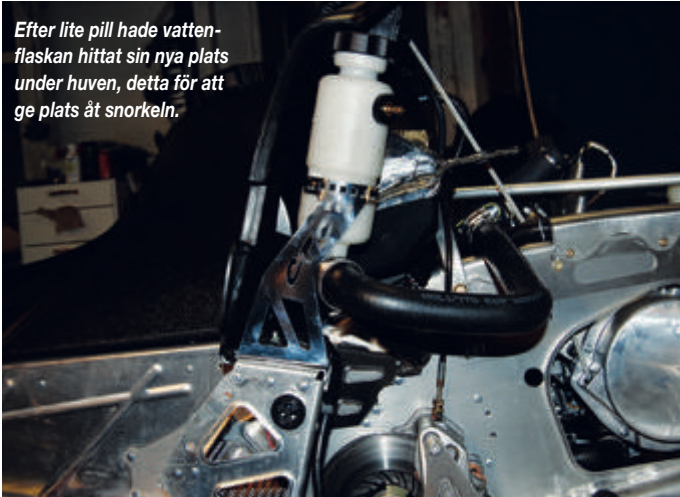
Välpolerad oljetank, turbo, fäste, och ljuddämparen redo att sättas på plats i M8:n.



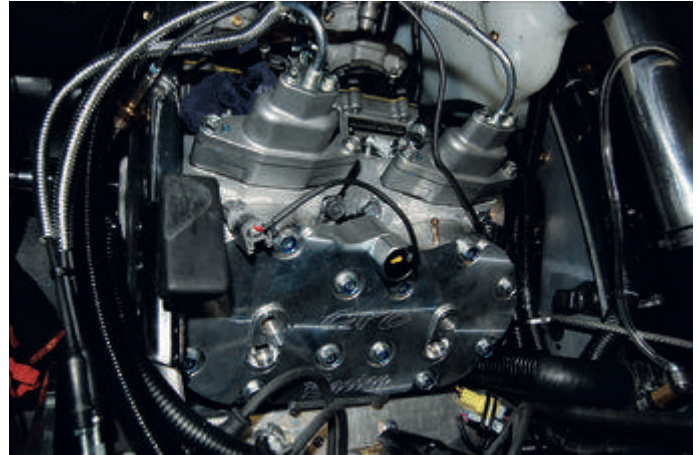
Nytt 50mm spjällhus (t v) med dubbla spridare per cylinder tillsammans med Tial 50mm dumpventil.



Därefter monterades oljepumpen och ledningar drogs färdigt för både olja och vatten. Även luftintaget är färdigt och det börjar se ganska klart ut!



Efter lite pill hade vattenflaskan hittat sin nya plats under huven, detta för att ge plats åt snorkeln.



Toppen på plats, fick fila lite i chassiet då denna toppen var betydligt tjockare än original.

kit tror Tobbe att de flesta med lite erfarenhet av att skruva kan lyckas med, det är däremot en helt annan sak att få det att fungera klockrent.

-Det är injusteringen som är svårast och det behövs mycket kunskap för att få till det. Jag har själv fått ta hjälp av folk som är betydligt mer insatta och kunniga på motorer än mig för att fixa det. Samtidigt ligger ju lite av tjuvningen i att man lär sig väldigt mycket, säger han glatt.

Som man också kan se på skotern använder han all ledig tid, som han inte skruvar, till att polera allt som är gjort av aluminium på maskinen!

-Jag använder ett medel som heter PEEK första varvet, sedan kör jag med Mothers billet aluminium polish, det funkar bra! säger han glatt.

Detta är inte bara för att den ska se "bling bling" ut om vi ska tro Tobbe, då han menar att skotern även blir lite lättare för varje gång han gnuggar på den!

Injustering

Som ni förstått är det alltså inte bara att tuta och köra. Så är och var det inte heller för Tobbe och hans M8, utan han stötte på problem direkt vid uppstarten.

-Laddtryck fick jag och den gick framåt, men den misstänkte och gick riktigt dåligt, minns han och fortsätter. Efter som jag inte visste någon som hade någon större kunskap om tvåtaktsturbo i närområdet så blev det ett jäkla testande och mixtrande innan det började lira någorlunda.

Efter ett evigt testande med olika variatorinställningar och wastegates började helt plötsligt allt att fungera och ingen var gladare än Tobbe! Men säg den lycka som varar, för efter några testepor började den dö på den högra cylindern på grund av att den dränktes i bensin. Efter mycket funderande samt kontrollerande av bränsletryck, kablage, soppaledningar och spridare var läget oförändrat och goda råd dyra, då en åtta dagar lång skotersemester i Björkliden endast låg några dagar bort på schemat.

-Varken jag eller någon annan förstod vad problemet var, och tillslut rev jag isär halva skotern och plockade med mig spjällhuset till Arctic-verkstan för att göra en ny TPS-inställning, suckar han.

Det man gjorde var att ändra från M1000:s värden, som var det rekommenderade att köra med enligt installationspappren, till M8:ans originalvärden. Sedan slängde han ihop maskinen igen och vipps, så funkade den som en klocka upp till 10psi laddtryck, efter att han justerat in bränslet!

-Den här säsongen har jag inte hunnit köra så mycket ännu, men målet är att jag ska kunna ladda över 1 bar och få den att gå bra i hela registret, säger han.

Leta gärna reda på detta stilrena och brutala bygget på YouTube om du vill se hur en 290 hästars M8 betar sig i snö! Sök bara på CPC M8 RG Turbo. 🐞



Klart! Ska det göras, ska det göras snyggt!



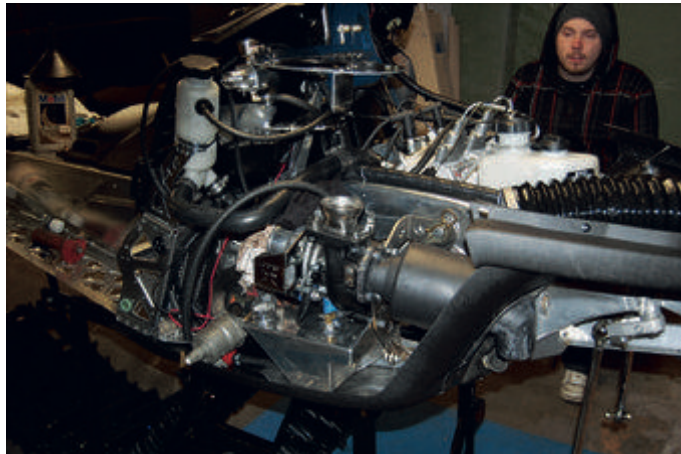
Bra ventilation är ett måste, Fastlane hade bra saker som tog hand om detta.



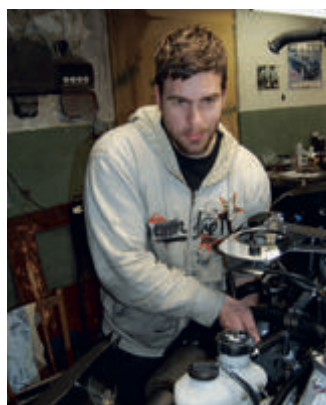
Mannen är tokig! Skenor, stag, brickor och muttrar polerades i boggin.



Reedkorgarna plockades ur för en liten modifiering. M1000s reedläppar staplades på original läpparna för att tåla laddtrycket, lite sämre gasrespons men håller betydligt längre.



Monteringen visade sig vara betydligt svårare än planerat! Orsaken var att dom hade skickat en alldeles för lång ljuddämpare, men skam den som ger sig och med våld löser man det mesta!



Det nya spjällhuset med de dubbla spridarna monterades.



Kompisen Micke kom på finbesök för att skruva lite och otroligt nog blev han inte ens skitig under naglarna.

Arctic Cat M8 Sno Pro LE 2009

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cc:	794
Borr/slag:	85x70
Bränslesystem:	Attitude bränslebox, 50mm spjällhus, dubbla spridare, större kraftigare soppapump.
Smörjning:	Turbon har egen smörjning. Kylvattenslangarna som standard går upp till spjällhuset är dragna till turbon.
Avgassystem:	Original pipa, roterande ljuddämpare.
Uppgedd effekt/varv:	200 -290hk beroende på laddtryck.
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvtikt kg:	-
Tunnel:	Pulverlackade fotstegslistor och lyftbåge. Polering, polering och åter polering.
Framvagn:	Pulverlackad AWS VI
Fjädring fram:	Fox FLOAT
Fjädringsväg fram:	234
Boggi:	Polerad ACT M, BDX Anti-stab kit.
Dämpare bak:	Fox FLOAT
Dämpare centrum:	Fox
Fjädringsväg bak:	457
Typ av matta cm:	381x3886x57
Skidor:	Composite 6"
Spårvidd:	990-1041
Längd/Bredd/Höjd cm:	3226x1168x-
Tankvolym:	43
Oljetankvolym:	-
Att äga	
Cirkapris:	Dyrl
Färg:	Svart
Övrigt:	CPC steg 3 turbokit, CPC lågkompstopp med lösa förbränningsrum, CPC variatorkit, KOSO avgastempmätare, AMP Gague cage, AMP bromshandtag, AMP Styrhjäjare/Relocator, Fastlane sidevents, Mountain Addiction reservdunk, BDX Rockrollers, BDX Anti-stab kit, Arctic Cat dyna från 2010 och Arctic Cat HD bukskydd. Tack till de som hjälpt mig med bygget: JDM, Mikael Falegren, Micke Lindgren och David Götzmann.



CrossFix

Auktoriserad verkstad & försäljning av reservdelar.



Pris exempel:

SLP skidor

3495:- /par



Ny hemsida

TURBO SPECIALISTER

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



Återförsäljare för



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

Crossfix AB

Hammarvägen 39, 943 36 Öjebyn,
Tele 0911-66423

www.crossfix.se

SR.se LÄSARBILDER

Förare: Tobbe
Fotograf: Mackan
Plats: Björkliden



Fotograf: Jonas Holmberg
Plats: Åre
Äntligen körklar. Mycket bytt och fixat. Tack till Mountain Speedshop och Swedish Mountain Products för hjälpen.



Förare: Fredrik Holmgren
Fotograf: Magnus Pettersson
Plats: Stockholm
Lite lössnö körning i fjollträsk en mulen dag i början på januari

Förare: Peter
Fotograf: Martin K
Plats: Jormvattnet



Förare: Micke Persson - Älvdalen
Fotograf: Mathilda Järud - Mora
Plats: Grövelsjön

Förare: Didrik Robertsson
Fotograf: Anton Sandström
Plats: Sorsele

Förare: Emil Markström
Fotograf: Johan Bergstet
Plats: Korsträsk
Vikingen kan också.



Fotograf: Robin
Plats: Sidensjö

Fotograf: Daniel Wahlberg
Förare: Dennis Hansson
Skotertur på Vedungsfjället,
Särna, 4maj 2010.

FROST Respo 370T185 SM

introduktionspris

Snöskotervagn med aluminiumkåpa för två skotrar

44 500 kr (inkl. moms)



Utrustad med tipskrav och godkänspar som standard. Vagnen är galvaniserad och har kraftiga skärsvag med halkskydd samt tvåludd bakkän. Återfrysöljare i Norland säljes, ring: 08-711 26 33!



Ännu ett gott skäl att
välja Funäsfjällen.

Hottellpalet

SÖN-FÖR. Du på hotell väntar
en stuga och hyr du skidor +
Skistaralliansen är många.

Pris på hotell
p. person/år **2395,-** SKT

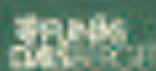


450 km preparerade skoterleder - i världsklass

Skoter i Funäsfjällen & Svanen skidcenter erbjuder 450 km preparerade skoterleder i världsklass
med de mest utpräparade lederna och skidspår i världsklass. Du får allt du vill.



Tärendalen



bruksvägarna



FUNÄSFJÄLLEN 2

På riktigt!

IMPULSKÖP!

Jag kan direkt erkänna att just detta är en av mina specialitéer.

Av: Micke Ljungberg

Jag har en ganska lång och så att säga "still growing" lista med impulsköp. Allt som oftast har det handlat om minimoto, ET 250, ZR 800, men det har även blivit saker som bioljud, gorilladräkt med mera med mera.

Det kan gå till ungefär så här. Jag och en kompis hade hamnat i Östersund av någon anledning, bakfyllestrosar omkring på gatorna medan vi väntar på att vi ska kunna köra bil till Funäsdalen. Till slut hamnar vi i en affär och kikar på lösnäsor och diverse maskeradprylar. Expediten frågar om hon kan hjälpa till med något. Ja, har ni någon gorilladräkt? Javisst, hur många dagar vill du hyra? Hyra! Jag vill ju köpa svarar jag. Öh jaha, men då måste jag ringa och fråga chefen om den är till salu. För 1 200 kronor så är den din säger hon med ett leende när hon kommer tillbaka. Taget!

När vi går ur butiken med gorilladräkten i en kasse säger polarn. Du är kul du, men vafan ska du med den till? Vet inte, svarar jag. Men när vi lite senare stannar till vid ett trafikljus hör jag hur han skratrar. Då sitter han med masken på och glor på bilisten bredvid som inte alls ser lika road ut. Impulsköp? Ja! Dåligt köp? Nej, för gud va roligt jag har haft och fortfarande har med den dräkten. Bli alltid lite extra roligt när en gorilla dyker upp, eller hur!

Sen har vi den där gången jag gick in

på Motor & fritid i Funäsdalen. Tog en kaffe och prata lite med Björn Ors, helt plötsligt har jag banken i andra ändan av telefonen! Hur gick det här till, jag behövde som ni säkert förstår inte gå därifrån, utan satt mig istället på en spriolans ny ZR 800. Undrar vad han har i kaffet där på Motor & fritid? Impulsköp? Ja! Dåligt köp? Absolut inte, mina första Big Jump-tävlingar gjordes med just den ZR 800:n. Kanon!

Gjort det igen

Det ska bli kul att se om mitt senaste impulsköp följer trenden. En kollega till mig har en ultraljudsvätt och berättar att den är helt underbar att ha i garaget. Allt som körs i den ska tydligen bli superfint. Efter att ha hört de där med jämna mellanrum blir man ju ganska intresserad. Jag har ju inhandlat en ET 250 som ska renoveras lite, man kanske skulle ha testat och köra förgasaren i en sån där då! Ska du inte köpa en av mig då? Jag har ju två. I och med det så var det ju kört för min del. Köpte den direkt osett och otestat.

Dagen efter ligger den där bak i min bil och så där tre fyra månader senare när jag skulle sälja bilen städar jag ur den, och gissa om jag blir glad när jag hittar ultraljudsvätten! Hade totalt glömt bort den. Men nu blir jag ivrig! Går bakom huset och försöker starta ET:n men icke, bogserar då in den i garaget istället



Vad är det här för bok? Och nej, jag har inte gorilladräkten på mig!

där jag skruvar av och isär förgasaren. Skummar sedan igenom instruktionsboken på ett manligt sätt.

Som ny

Tvättar av den värsta skiten utanpå förgasaren innan jag lägger i delarna som ska rengöras i den medföljande korgen. Fyller ljummet kranvatten till 2/3 i behållaren, häller i rengöringsmedel enligt tabellen i instruktionsboken.

Ställer sedan i korgen med delarna som ska rengöras och ser till att delarna är helt under ytan. Ställer in timern på 30 minuter, lyfter locket och tjuvkiplar lite då och då. Ser resultat på en gång och konstaterar att vattnet blir skitigare och skitigare. Ser nästan ut som Östersundsvatten.

När den är klar lyfter jag ur korgen, torkar rent och ser ett strålande rent resultat, alla kanaler och skrymslen bara skiner! Tappar ur skitvattnet och kör en gång till fast nu bara i 20 minuter. Vätskan blir ganska skitig nu också men inte alls som efter den första gången. Skruvar sedan ihop förgasaren och monterar

tillbaka den i ET:n. Vrider upp choken, drar tre drag sen hoppar den igång!

Nu blir de till att hoppas att inte frun läser det här för den här mojjängmakapären lämpar sig ypperligt till att få skinnande rena halskedjor, ringar, smycken och så vidare.

Vad har jag lärt mig av detta då? Impulsköp=bra köp? Ja, i mitt fall verkar det vara så!

Info:

Ultraljudsvätten har en frekvens på 40khz och skapar snabba vibrationer i vätskan, vid mer än 18000 svängningar per sekund bildas vacuumbåsar i vätskan och när dessa imploderar skapas tryckstötter (kavation). Högre frekvens betyder mindre blåsor vilket betyder skonsammare rengöring. Den mekaniska vibrationen går ner i de allra finaste repor och skrymslen på de föremål som ska tvättas. Det finns ingen möjlighet att nå en sådan renhetsgrad med andra metoder. Själva principen kallas för elektroniskborstning. ✨



Ultraljudsvätten är förvillande lik en fritös, så ta inte fel!



Före och efter en ultraljudsvätt. Resultatet blev inte bara skinnande rent på utsidan utan nu fungerar dom också!

FOX RACING SHOX

SPONSORED RIDERS TAKE 13 OF 34 DIRTBIKE SPOTS AT THE FIRST TWO 1900 ROUNDS



Finns i lager till:
Polaris IQR & RR, Ski-doo XP,
Arctic Sno pro



**MOTOR
HUSET**

www.motorhuset.com

Bulk och verkstad Östenskvägen 35, 831 48 ÖSTERSUND Tfn: 063-57 00 20

FOX
RACING SHOX

CASTROL SNOW RACE 4T. MAXIMUM PERFORMANCE AT LOW TEMPERATURES.



Castrol Snow Race 4T 00040 is a fully synthetic engine oil for 4-stroke snow machines. It has been specially designed to maximize wear protection, cold start and engine performance at very low temperatures and under high load conditions. The advanced additive technology maximizes both engine power and the lifetime of the engine.

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.

Castrol

URBAN LEGGE

Dom kallar sig 2jump

Så gott som alla bilder som tas på en snöskoter är antingen på eller vid ett fjäll. Eventuellt kommer det med någon liten slobbod, eller kanske bilden tas på en sjö med någon stackars fiskare bredvid. Det är sällan man får se bilder med skotrar och betong i samma bild. Skateboard-, bräd- och skid-åkare har länge fotat sig själva i stadsmiljö och i samband med att dom utnyttjat dom faciliteter, som finns i deras närområde. Att det sällan eller aldrig förekommer bilder på snöskotrar i stadsmiljö kan vi nog skylla på förbuden i dom centrala områdena. Om förbuden är bra eller inte, lämnar vi därhän.

Friåkarna i 2jump som också ingår i bland annat RuffRiders, ansåg att det var dags att göra någonting åt avsaknaden av dom urbana bilderna. I närheten av Umeå snurrade dom runt med skotrarna på släp, för hitta dom ultimata miljöerna. Foto och skoteråkning är något av deras specialiteter och erfarenheterna är många. Bland annat har några av dom besök i Alaska, Andorra, Italien och om man frågar dom vart den bästa miljön finns i Sverige, svarar dom unisont Riksgränsen.

-Men Jorm är ganska bra också, flikar Anders "Ankan" Olsson lite osäkert in.

Ramhopp

Fokuset ligger på freeriding men det finns också lite erfarenhet av ramhoppning. Anders och Jerry var tidigare ett radarpar vid rampen och dom hjälpte varandra att hoppa snyggt och långt. Det var kul tills att Jerry bröt ryggen under en träning. Suget efter adrenalinet genom rampen avtog, och det blev ett uppehåll några år. Att köra fritt tog överhanden och har varit det som gällt dom sista åren.

-Men nu har jag provat att hoppa igen, berättar Anders och fortsätter.

-Jag var skitnervös. Det var en herrans massa år sen jag hoppade sist. Man kan säga att jag nästan bokstavligen gjorde i brallan.

Anders berättar vidare om vilka trick

han gjort och gör. På frågan om han gjort en Shaolin (tricket när du stoppar benen mellan armarna och över styret) svarar han:

-Nja, jag är nog för stel för det nu.

Vi enas om att han håller på med seniorhoppning och att han egentligen inte gör någon seriös satsning på freestylemomentet. Men han ska ha kredit för att han fortfarande gör en double seat-

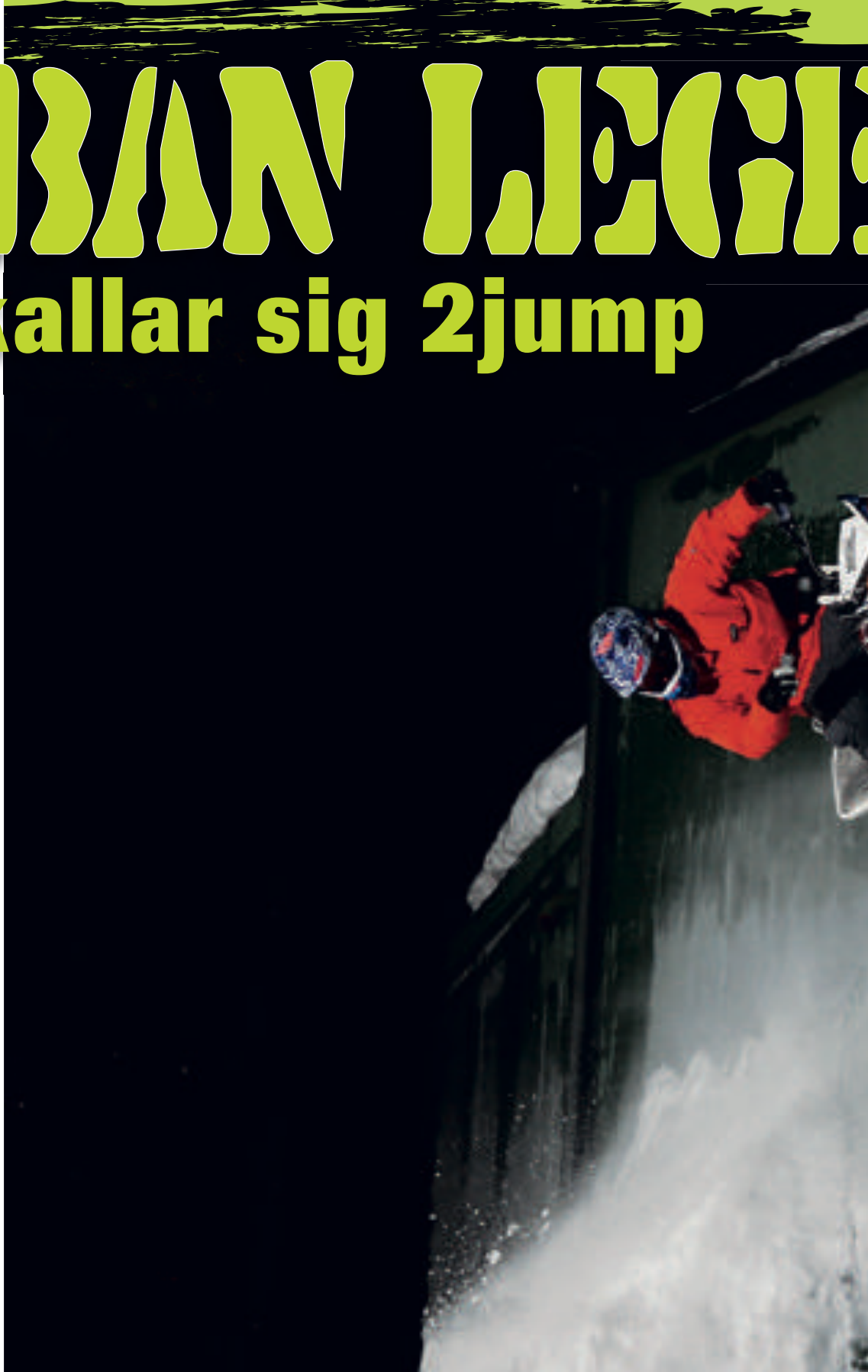
grab heartattack, i ett arton meters gap. Respekt.

Rail och wall

Bilderna som är med i reportaget är tagna under några kvällar, på några utvalda platser. Men det var endast ett ställe som var bestämt från början, och det var railen som dom skulle testa att åka i. Dom hade provat den tidigare, fast då

med en snowboard under fötterna. Det var ingen som hade tränat på att åka rail med skotern och dom skickade Jerry utför trappen. Det var inga problem, men det var lite vingligt och hade den varit längre, är det osäkert om det gått lika smärtfritt på den tio centimeter breda ledstången.

Som förslag på ny fotoplats gavs ett gammalt militärförråd. Dom ställde sig



ENI



Ankan hänger upp skotern på väggen.

frågan om att det kanske skulle gå att köra på just den väggen. Det var värt att testa och när dom kom dit hade det bildats några drivor mot väggen. Ypperligt tyckte kvartetten. Mer än halva uppgången var färdig och killarna behövde inte själva skotta ihop all snö som krävdes. Anders som fick nöjet att köra hade aldrig provat på väggkörning tidigare.

-Det var superenkelt. Jag puttrade

fram, gasade till lite och det var mer fäste på väggen än vad jag trodde, berättar Anders.

En chans

När dom fotar sina aktiviteter bygger det oftast på så kallade oneshots. Man får ett försök och sedan är platsen förstörd. Helst ska det vara helt orörd snö och det ger ytterligare effekt till bilderna.

Emil Olofsson fick nöjet att stå för ett av hoppen ur orörd snö vid ett av industriområdena. Ett hopp, en blyxt, en exponering och en riktigt bra bild. Det måste tyda på en bra kombination mellan både proffsiga förare och fotografer.

Gråa bropelare är väl egentligen fula, men betong och action tillsammans är coolt. Med hjälp av lite blyxtar lyste dom upp bropelarna under länsväg 363 och

Jocke Rönqvist, som är expert på Rasmussen-style, fick nöjet att boondocka under bron. Precis som one-shot-bilden vid industriområdet, hade Jocke bara ett försök innan platsen var förstörd.

Räkna med att få se mer bilder från gänget i 2jump. Kanske från deras nästa planerade resa där siktet denna gång är inställt på Grönland. ✨

Urban free ride när den är som
bäst. Jocke kör under länsväg 363.



Jocke Rönqvist

Är minst och har fyllt mer än 22 år.
Lugn och inte singel.
Försöker köra skoter och på en Ski-Doo XRS 800 -10.



Jerry Jonsson

28 år.
Är alltid speedad och laddad.
Kör Arctic Cat SnoPro 600.
Vill ha en Yamaha egentligen.
Har flickvän.

Emil Olofsson agerar modell med sin
Ski-Doo i ett av industriområdena.



Emil Olofsson

28 år.
Är en jävel på att köra på rullen.
Antas vara baktung.
Har flickvän och kör en Ski-Doo XRS 800 -10.

Jerry Jonsson railar ledstången
vid en trapp. Går det att göra
med bräda ska det gå att göra
med skoter också.

Även om han inte riktigt
vill erkänna det sitter dom
gamla takterna i. Ankan kör
enkelt en double seatgrab
heartattack.



Anders "Ankan" Olsson

Är 31 år och vill vara yngre.
Har flickvän och drömmer om att bli nykterist.
Oavsett fordon, bana och väder kör han ifrån Olle Olsson.

emil olsson

Jerry Jonsson

Jocke rohnqvist

anders "ankan" olsson

Underkläder

Att ha kläder på sig när man kör snöskoter är väl självklart. Men hur ska man tänka och vad är det som fungerar?

Av: Togga

Den mest använda och för mig den uteslutande metoden när jag vill hålla mig varm, är lagermetoden. Lagermetoden bygger i stort sett på tre lager kläder, som alla har en funktion och tillsammans fungerar alldeles utmärkt. Lager ett är lagret som ska vara närmast kroppen och som har som funktion att transportera bort fukt från kroppen. Fukt

på kroppen gör att kroppen kyls ner snabbare. Jag har sett många skräckempel på förare som lagt ner tusentals kronor på ett nytt skoterställ, men använder sig av bomullskläder underst. Är du pissvåt innerst spelar det ingen roll hur mycket Goretex du har ytterst.

Det finns suveräna syntetmaterial som transporterar bort fukten effektivt och du

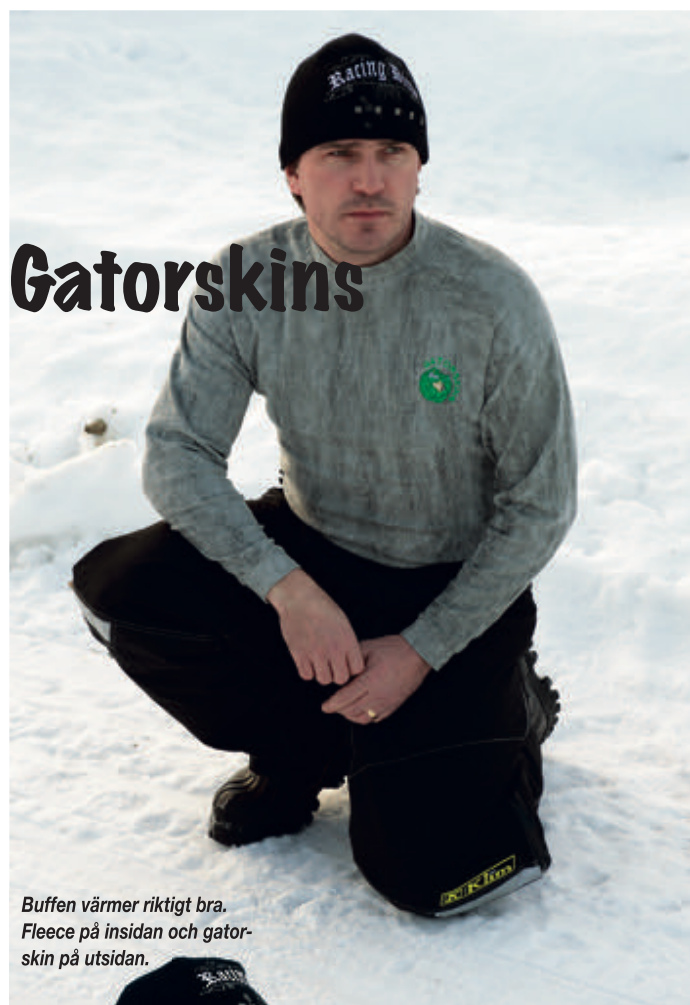
har sett dom av olika tillverkare. Några ser du i vår presentation här i artikeln. I Norge har man dessutom länge vetat att ren ull fungerar som både fukttransportör och effektiv värme. Ullunderställ finns att köpa i viss omfattning i Sverige, men för fem år sen var du tvungen att åka över gränsen för att hitta ett utbud. Det kanske är ryktet att ull klär som gör att det inte riktigt slagit igenom i Sverige ännu. Ett rykte som inte stämmer överens med verkligheten då moderna ullkläder inte klär.

Hur man klär sig är upp till varje person, men tänker man i lager är det en bra början. Ner till minus tio grader kör jag med underkläder i syntetmaterial, en techväst och ytterst ett lätt fodrat goretech-ställ från Klim. För mig räcker det

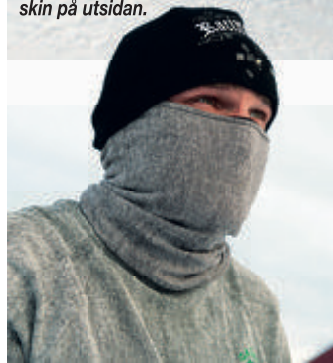
alldeles tillräckligt och jag låter techvästen och fodret i kläderna fungera som lager 2.

Under 2010 års fotografering av Lynx och Ski-Doo i djupaste Finland var det minus 35 grader. Då åkte jag i underställ av ren ull som lager ett, byxa och tröja i fleece som lager 2, tech-väst och ett fodrat Goretex-ställ ytterst, som lager tre. När vi stod still drog jag på mig en depårock för att hålla värmen och trots kylan frös jag inte en enda gång.

Ett ställtips är att skipa bomullen helt och hållet. Även på fötterna. Tänk lager och att alla kläder andas fukt inifrån och ut, så kommer du att hålla dig varm oavsett temperatur.



Buffen värmer riktigt bra. Fleece på insidan och gatorskin på utsidan.



Handskar för riktigt kalla dagar.

Understället marknadsförs som ett extraskinn

Av:Togga

Många har sett, hört talas om och snackat om det silverfärgade understället från Gatorskins. Ofta har snacket varit negativt, men så här efter mitt test måste det vara folk som inte provat kläderna. När understället ramlade in på redaktionen råkade jag vara borta och dom andra hade enhälligt bestämt att jag skulle vara frivillig testperson. Anledningen var deras rädsla att dra på sig ett nytt material, som närmast kan beskrivas som just ett krokodilskinn. Understället prasslade oroväckande och syntetmaterialet fick mig att utveckla kraftig stäpås. Men inget räds en lätt överviktig dalmas. Stället åkte på och jag spatserade runt i huset som en silverfärgad krokodil till ungarernas stora glädje.

Hårdtest

För att riktigt hårdtesta understället har det fått vara med under skogsarbete, storshopping på ICA Maxi, ett antal skoterturer och under en finare middag på restaurang. Under kyligare förhållanden fungerar det alldeles utmärkt och om jag ska klassa in det i någon värmeskala befinner det sig någonstans mittemellan ull och vanligt syntetunderställ. Det är min personliga värmeskala och kanske inte stämmer överens med tillverkarens påståenden att det ska vara tre gånger varmare än ull. Det andas bra och transporterar fukt minst lika bra som traditionella material.

Efter en tuffare skotertur brukar jag vilja jag ta av mig alla ytterplagg och

slappa en stund innan jag hoppar i duschen. Ett vanligt underställ kan för mig då kännas för tunt och kallt, medans enbart krokodilskinet känns helt okej att behålla på en stund till. Det sitter perfekt mot kroppen. Inte för tajt, inte för löst och känslan av konstigt syntetmaterial är inget man känner, när man väl har det på sig.

Fungerar?

Som tvättråd har dom angivit coldwash och det är säkerligen för att tillverkaren ska stå säker om något skulle hända under tvätt. Coldwash brukar innebära 30 grader och jag tvättade plaggen i 40 grader utan att något negativt hände. Faktiskt så tvättade jag medvetet understället i 60 grader utan att materialet förstördes. Varför? Jo för syntetmaterial har ibland en förmåga att ackumulera svett, trots maskintvätt enligt tvättråden och efter stund luktar dom lika illa efter en tvätt, som före. Men för att jag också ska kunna svära mig fri, kan du bortse från dom sista två meningarna.

Gatorskins fungerar, känns lite konstiga till en början, men framför allt och viktigast kan dom vara en bidragande orsak till att hålla dig varm, om du vågar prova.

Priset kan vara avskräckande med 730 spänn för brallorna och 890 för tröjan. Men har du växt färdigt och vill unna dig en bra uppsättning underkläder, ska du definitivt ge det en chans. Mer information hittar du på www.superx.se.

Icebreaker

Legging

Färger: svart

Storlekar: XS-XXL. Leggings i 100% merinoull som andas och samtidigt håller värmen. Ultimata i komfort och andningsförmåga. De har en mjuk resår i midjan och är lukttresistenta.

Pris: 699:-

Oasis Crewe printed

Färger: Svart och blå

Storlekar: S-XXL. En undertröja för herr i 100% merinoull som andas och samtidigt håller värmen. Oasis Crewe är ett bra baslager för skidåkare, cyklistar berg, klättrare och andra utomhusaktiviteter och äventyrare.

Pris: 699:-



Oasis crew

Färger: svart, vitt, camo, cerise, blå, ljusblå, caffè, röd.

Storlekar: XS-XXL. En undertröja för dam i 100% merinoull som andas och samtidigt håller värmen. Platta sömmar i sidan ger plagget en fin komfort.

Pris: 699:-



www.icebreaker.com

Halvarssons

WINTUR

Färger: Svart/vit

Storlekar: XS-2XL. Tröja i i Ull/Outlast®/Acryl. Outlast® är ett temperaturreglerande och svettreducerande material som jämnar ut temperaturen och därmed ökar komforten. Tvättas i 40 °C med tvättmedel anpassat för ull.

Pris: 499:-



WOLAK

Färger: Svart/Vit

Storlekar: XS-2XL. Långkalsong i i Ull/Outlast®/Acryl. Outlast® är ett temperaturreglerande och svettreducerande material som jämnar ut temperaturen och därmed ökar komforten. Tvättas i 40 °C med tvättmedel anpassat för ull.

Pris: 499:-



www.jofama.se

TermoSwed

TermoSwed Wool

Färger: Grön

Storlekar: S-XXXXL. Merinoull är ett unikt material. I kombination med spunnen polypropylen (PP) närmast kroppen ger TermoSwed Wool dig maximal prestanda och komfort. Ullen i TermoSwed kläder kommer från merinofår som tillhör de allra finaste ullkvaliteterna. Spunnen PP har en extremt god förmåga att transportera bort fukt från kroppen och ut till ett yttre skikt av varm ull. Ull håller som bekant värmen även i vått tillstånd.

Pris: Polo Zip: 599:-

Långkalsong 499:-



Sundridge

Underställ 2 – delat.

Färger: Svart

Storlekar: S-GIANT.

Superskönt fleece underställ från Sundridge.

Värmande huva och rymliga fickor.

Pris: 599:-

www.normark.se

Helly Hansen

Dam

Verglas Hybrid top

Tillverkad i Merinoull och Lifa. Finns i färgerna fuchsia, svart och vit.

Storlekar: XS-XXL

Pris: 849:-



Byxan heter Verglas Hybrid Pant. Finns i färgerna fuchsia och svart.

Storlekar: XS-XXL
Pris: 599:-

Odin High Neck

Tillverkad i merinoull och Lifa
Finns endast i svart.

Storlekar: XS-XXL

Pris 899:-

www.hellyhansen.com

Odin Pant

Tillverkad i merinoull och Lifa

Finns endast i svart.

Storlekar: XS-XXL

Pris 799:-

Haglöfs

Actives Q Long John

Färger: Offwhite, Black/Charcoal

Storlekar: XS-XXL. Mjukt och skönt baslager med flyttade sömmar för att undvika skav samt mycket goda fukttransporterande egenskaper.

Passar de allra flesta utomhusaktiviteter.

Pris: 600:-



Actives Q Roundneck

Färger: Offwhite, Black/Charcoal

Storlekar: XS-XXL. Mjuk och skön underställströja med mycket stretch och goda fukttransporterande egenskaper. Passar ett brett utbud av utomhusaktiviteter.

Pris: 600:-

www.haglofs.se

Woolpower

Zip Turtleneck 200

Värmeisolerande polotröja

i Ullfrotté Original. 60 % Merinoull. 25 % Polyester. 13 % Polyamid. 2 % Elastan.

Färger: Svart, grå, marin, grön, röd. Storlekar: XS- XXXL

Pris: 690:-



Long Johns 200

Värmeisolerande byxa i Ullfrotté Original. 60 % Merinoull. 25 % Polyester. 13 % Polyamid. 2 % Elastan. Färger: Svart, grå, marin, grön, röd.

Storlekar: XS- XXXL

Pris: 480:-

www.woolpower.se





Skotern blir ännu snyggare med en tjej som kör.

Text: Togga
Bild: Hössjö Girls

Tjejligan

Det fullkomligt dröser av killgäng som helg ut, och helg in, belastar bensinkontot med tusentals kronor. Vill tjejerna hänga med krävs det övertalning med kvinnlig list och om dom lyckas, får dom ta plats bakom dom manliga piloterna. Ett rent killgäng hänger på sig en ryggsäck med spade och packar i en Coca Cola och en kexchoklad. Sen försöker man hinna med så många mil som möjligt, och helst utan stopp. Kexchokladen och colan intas vid en av fastkörningarna men för övrigt är det ett maximalt utnyttjande av dagen.

Bootcamp

Har frugan lyckats tjata in sig på turen uppkommer ett helt annat fenomen. Packpulkan hakas på och fylls på med utrustning för tre dygn, även om man ska vara borta i några timmar. Man tar snabbast möjliga väg till ett förutbestämt mål och med hjälp av medhavd packning upprättar man en komplett och fungerande bootcamp. Om det är den manliga delens initiativ, för att få köra skoter ensam, eller om det är den kvinnliga gruppen som lessnat på att sitta bakom, tvistar dom lärde. Men av någon outgrundlig anledning brukar tjejerna stanna kvar och sköta markservicen, medans gubbarna kör skoter i ett fyrklövermönster runt campen. Det kanske är ett cyniskt och antifeministiskt resonemang. Men det finns nog många som känner igen sig.

Hössjö-girls

Ingen regel utan undantag och det finns ett tjejgäng i Hössjö, som är en by i Umeå kommun och några tjejer från närliggande byar som kör snöskoter tillsammans. Hössjö är en levande by med 300 innevånare, eget bredband och en väl fungerande snöskoterklubb. Varje vecka, så länge backen är vit, träffas det glada tjejgänget och åker skoter. Killarna är bannlysta och trots övertalningsförsök får dom vackert hålla sig hemma. Det brukar bli antingen tisdag eller torsdag och uteslutande under kvällstid. Varje tur har ett mål och dom brukar starta vid sju



Att umgås har stor prioritet.



"Klart vi måste ha med lunch för blodsockrets skull"

och vara ute i två till tre timmar. Det spelar egentligen ingen roll om dom tituleras damer, tjejer eller tanter, så länge titeln slutar med -er och inte -ar som pojkar, killar och gubbar gör. Käringar är dock helt ok. Åldern ligger mellan ungdomliga 30 till 45 år.

Ledkörning

Runt Hössjö blir det nästan uteslutande ledkörning och gänget ville öka på utmaningen lite. Det bestämdes att dom skulle göra en längre tur och utmana diverse naturlagar utan villigt inställsamma grabbar. Många är dom som vill spänna musklerna lite extra om en tjej råkat köra fast.

Bilfärden med fyra bilar och åtta tjejer gick till Amarnäs och till Camp Gauto, i hjärtat av övre Laisdalen. Hjälarna hade preppats med rosa och fluffiga rävsvarsar, så att ingen skulle missa vilken sorts chaufför som styrde skoterna.

Den planerade färdvägen var Adolfsström till Arvidsjaur och tillbaka. Ett tufft mål egentligen när flertalet av tjejerna aldrig lämnat leden och nu var tvungna att köra minst 2,5 mil i ospärad terräng.

-Visst skulle vi sakna dom manliga musklerna om vi körde fast. Men å andra sidan fixar åtta brudar, med lite samarbete, att få lös en skoter, erkänner Kristina som är lite utav reseledaren i gänget.

Hon fortsätter:

-Killarna tar ofta över och fixar. Vi var helt själva, och som ett gäng utan stor motorkunnighet. Visst hade vi lite problem. Men när vi lyckades fixa allt själva stärktes samtligas självförtroende under turen.

God mat

Under den längre turen som tjejerna genomförde fanns det givetvis ett stort fokus på att må bra och äta gott. Två packpulkor var utrustade med allehanda ting med bland annat lammstekskebab och uppstekt palt.

-Klart vi måste ha med lunch för blodsockrets skull, säger Kristina.

På kvällarna blev det innanlärsstek, potatisgratäng och snacket gällde givetvis dagens äventyr.

Tjejgänget fortsätter att köra minst en gång i veckan och dom flesta tjejerna har idag investerat i egna skotrar. Den större turen varje år kommer att planeras och förhoppningsvis kommer det att bli en återkommande tradition.

Vi icke kvinnliga kan nog lära mycket av tjejerna och hur man planerar en trevlig tur. Handen på hjärtat killar. Det är inte gott med bara kexchoklad och avslagen cola. ❄️

GO HARD OR GO HOME...



Yamaha Sverige
Linné 200, Ingeröds
anläggningar för shopping
i grannan, Linné

Yamaha Drive-Tech 1000L
Tillvalsbeklädnad 12990,-
Extravisa 12990,-

Yamaha Drive-Tech 1200L
Tillvalsbeklädnad 14990,-
Extravisa 12990,-



YAMAHA

www.yamaha-motor.se



Put the Power to the Deep Snow

CAMOPLAST EXTREMA GREPP 2010

BACKCOUNTRY

Starkt modifierade rindlar med en speciell
skivstruktur för ökad grip och stabilitet i
djupa snödjup.

CHALLENGER EXTREME

Starkt modifierade rindlar med en speciell
skivstruktur för ökad grip och stabilitet
i djupa snödjup.



Camoplast är världens ledande tillverkare av
drivband för snöskoter och ATV-modeller.
Över 90% av dagens nya tillverkare har
inriktningsspecifika drivband som är utvecklade
och testade av Camoplast.



Duella
KÄRLEK FÖR SNÖ



camoplast



Skotern som LYNX aldrig byggde

DEL 1

Varför ska man göra det enkelt när man har kunskapen att göra det svårt?

Text: Stefan Sund
Bild: Ankan & Jonas



Med brinnande intresse är det säkert många med mig som följt detta bygge på nätet och med iver väntat på nästa inlägg med byggbilder från Jonas. Nu orkade vi inte vänta längre utan åkte dit och tog en titt på detta makalösa bygge. Men vi ska skynda långsamt och ta saker och ting i kronologisk ordning så att ingen blir förvirrad.

Jonas gick i många år och lurade på vad han skulle bygga för monsterskoter av sitt stadigt växande berg av skoterdelar. Då Jonas har kört Lynx de senaste 14 åren var det dessutom övervägande Rotax-delar som fyllde verkstaden. Ett som stod klart var att motorn skulle vara

stor och att den skulle sitta i en Lynx. Efter år av trimmande och testande med olika 800:or med och utan 840-kit, hade han en känsla av vad som skulle fungera och inte.

-Sedan har dom i Finland inte fattat det här med 3-cylindriga motorer, så det gjorde ju det hela ännu fränare, konstaterar Jonas.

Att Jonas ville ha en utmaning stod klart redan från början och att plugga ner en Mach Z trippel i en REV var alldeles för enkelt och något som redan gjorts, dessutom är det ju bara en 800-kubikare!

Här skulle det byggas big block och inget annat. En Mach Z trippel är fut-



All inspiration till tokigheter hämtades på rätt ställe!

tig i jämförelse med vad Jonas tänkte bygga, eller vad sägs om 70,5 millimeter i diameter på kolven hos Mach Z och 84 millimeter i Jonas motor. Det slutar inte där utan slaglängden är också den rejält mycket större, 68 millimeter mot 75,7 millimeter! Räknar man lite på detta innebär det skulle bli en total kubik på sjukliga 1260!

Ingen Dummy

Det skulle alltså gå åt två stycken Rotax 800:or för att skapa denna monstertripel. Valet föll på den motorn Rotax kallar för 793 och kom 2001, för där fanns det gott om delar då han fyndat lite på Blocket. Som bonus får man då också en enstänka till övers, men det projektet ligger på is för tillfället. Ämnen till motorn fanns det gott om och han valde ut två passande. Arbetet startade med grunden i alla motorer, alltså blocket. Nu var bara frågan vart han skulle sätta sågen.

-Fick fundera ganska länge på vart det var bäst att lägga skarven men tillslut bestämde jag mig för att just innanför lagrena på variatorsidan skulle bli bra, säger han.

Själva kapandet gick så pass bra att Jonas fick blodad tand och projektet bara skenade iväg efter detta. Nu skulle han bara få ihop dom också. Det gällde bara att hålla tungan i rätt mun så att allt blev rakt och fint vid svetsningen. För att förhindra att något slog eller vred sig vid svetsningen tillverkade han då en vevaxeldummy, med alla lagerlägen på plats. Blocken spändes ihop runt dummy och den sågade ytan bearbetades så att den blev vinkelrät mot vevaxeln. Innan svetsen fick göra sitt jobb rensade han bort onödigt material. Som om inte detta var nog tillverkade han också en stressplatta i stål och drog fast den mot cylinderplanet under svetsningen.

-Tänkte att ju mindre och rakare spalt man har vid svetsningen desto mindre kan det dra sig när svetsen kallnar och krymper, resonerar Jonas.

Efter svetsningen var det dags för en renfräsning och deckning av cylinderfotsplanet och under hela denna processen fick vevaxeldummy sitta kvar mellan blockhalvorna för att hålla allt rakt.

Efter detta fick han lov att tillverka en ny tjockare cylinderfotspackning för att kompensera för deckningen. För att få rätt avgasduration blev den efter något försök tillslut 1,5 millimeter tjock.

Sågade Lynx

Nu stod han där med ett komplett block till en Rotax 1260 i sina händer. Vid detta tillfälle var det en Lynx Rave 800



Berget av Rotax-motorer har stadigt växt efter de 14 år som Jonas kört Lynx och tillslut kom de till användning.



Titta det passar ju riktigt bra! Men den lilla 400-kubiks enstänkan till höger får vänta på sin tur.



Efter lite tankeverksamhet sattes så bladet i Rotax 800:n och allt gick som en dans tills bladet nådde styrstiftet som fixerar blockhalvorna. Vilket resulterade i ett tandlöst blad.



Klart för svetsning efter ett evigt blåstrande och slipande. Kan du se skarven?



Det är i denna lokal Jonas skapar motormagi.



Nu vore det väl fan om något skulle slå sig med en redig stressplatta i stål och vevaxeldummy på plats.



En vevaxeldummy svarvades till med lagerlägen och allt. Den användes sedan för att fixera blocken vid svarvning och svetsning.





Fästet för den ena av de två vattenpumparna fick byggas upp igen med hjälp av en stadig hand.



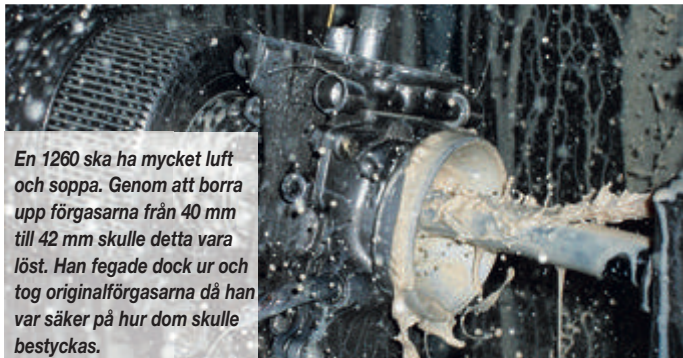
Ett nytt snyggt lock till de dubbla vattenpumparna frästes för att få det att stämma.



Lådan från Crank Shop anlände med material som skulle behöva lite bearbetning innan det satt på plats.



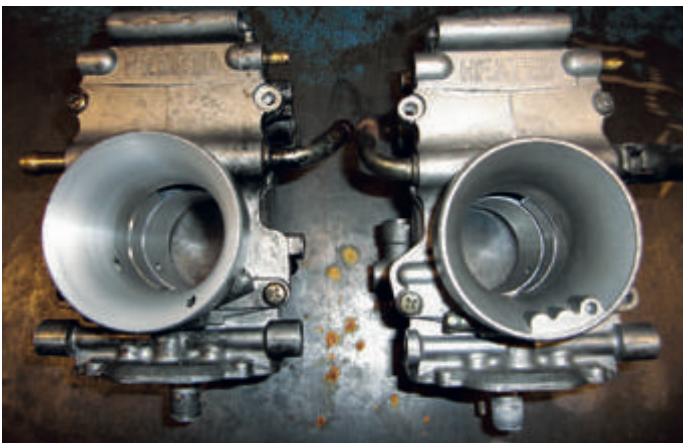
Nej, en Lynx RAVE från -04 var inte rätt maskin för denna motor.



En 1260 ska ha mycket luft och soppa. Genom att borra upp förgasarna från 40 mm till 42 mm skulle detta vara löst. Han fegade dock ur och tog originalförgasarna då han var säker på hur dom skulle bestyckas.



En ny packning med tjockleken 1,5 millimeter för att få rätt porttider skars till.



En Lynx RE 600 skulle enligt Jonas bli perfekt för jättemotorn, sagt och gjort köptes en sådan för att omgående slaktas!

från 2004 som stod i garaget och fick agera moderskepp till motorn. Men den dockningen gick allt annat än bra då motorn var långt ifrån att få plats och skulle det dessutom vara pipor på den var det bara att glömma. Detta var kanske inte så konstigt då motorn trots allt är nästan 13 centimeter längre än originalmotorn!

Det var alltså nu tankarna för till en RE av årsmodell 07-08, för där skulle det nog gå bättre även om det inte skulle bli lätt. Tre pipor under huven gör anspråk på en massa utrymme och då helst när volymen hos cylindrarna är så pass stor.

-Jag hade redan från början bestämt mig att avgassystemet inte skulle vara en dåligt avstämd singel pipa, säger byggaren bestämt.

Piporna som beställdes från dragracingfantasternas favoriter Crank Shop, kom i en stor låda skulle behöva lite arbete innan de satt i någon skoter.

När en lämplig RE införskaffats var det bara att börja rensa under huven och allt onödigt avlägsnades omgående. Det var nu Jonas verkligen närmade sig gränsen där det inte fanns någon återvändo. Ef-

ter några dagars funderande, måttande och klippande av mallar satt han så där med sågen i handen redo att kapa i den nyinförskaffade RE Lynxen!

-Så klart man funderade en extra gång om det var värt att förstöra en hel skoter för en motor som inte existerade i mer än ett motorblock, minns Jonas.

Bling bling

Det var nu det blev dags för Jonas att briljera med sina fräs och svarvknapper i en orgie av skinande billet. I ett sådant här bygge, när man ändrar på alla originalförutsättningar hos skotern är det otroligt mycket som måste specialtillverkas för att det ska lira. Tar man då den enkla och fula vägen med stänger och plattor av stål och svetsar ihop dom, kommer man i slutändan stå där med en tung okörbar gris.

Det stora hålet i sidan av Lynxen behövdes nu förstärkas och det tillverkades av en 12 millimeters aluminiumplåt. Här tänkte han dessutom till ordentligt och gjorde även hål för att enklare komma åt skruvarna till motorfästet. Ef-

ter ytterligare lite modifikationer fick nu motorn plats och chassit var stadigt som ett berg.

Nu vändes koncentrationen åter mot motorn då det fanns lite kvar att göra innan det var dags för en uppstart! Då Jonas misstänkte att motorn skulle få det svårt att stå emot voblandet från den långa vevaxeln konstruerade han ytterligare en förstärkningsplatta, nu i 20 millimeter tjockt aluminium. Arbetet i fräsen fortsatte med tillverkning av nya motorfästen, där han sedan pressade fast originalbussningarna.

Då kedjehuset på denna Lynx sitter med en nödlösning ansåg Jonas att detta varken dög eller passade till hans monsternmotor, utan här krävdes en modifiering.

-Fattade inte Lynx att dom borde tillverkat ett nytt hus när dom gjorde detta chassi? Offsetprylen rymdes inte då jag nu har en förstärkningsplåt som täcker hålet. Så det blev att modda kedjehuset som det skulle varit gjutet från fabrik, avlutar han krasst.

Det är nämligen så att kedjehuset

översta bult sitter fast i chassiet med en offset-pryl för att bulten inte ska sitta i bandtunneln och bli omöjlig att dra åt.

Med kedjehuset på plats började tillverkningen av vevaxeln. Denna består av två stycken Rotax 800 vevor som Jonas pusslat ihop.

-Man måste använda sig av två centersektioner och därför måste man slakta 2 vevaxlar. Sedan gäller det att vrida veven så den tänder med 120 grader mellan cylindrarna. Inget special men faktiskt ganska svårt att få ihop rakt och hållbart! konstaterar han.

Historien fortsätter

Nu lämnar vi Jonas för denna gång och återupptar bygget i nästa nummer av SnowRider, för då ska det bli åka av! Det sjukaste med detta bygge är att han inte hållit på i tre år som man kanske kan tro.

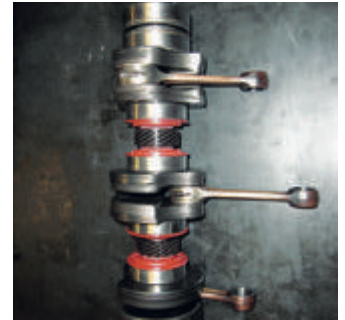
-Skotern handlade jag i september 2009 och vid jul/nyår så provkördes den för första gången, säger Jonas.

Inte så lång tid, men i timmar räknat var det många hundra av dessa som Jonas spenderade i garaget! ✨



En otroligt snygg förstärkning i 12 millimeters aluminium tillverkades.

Nya snygga motorfästen där originalbussningarna pressades på plats tillverkades.



Då motorn är 129 millimeter längre på MAG-sidan fick det lov att kapas lite. Efter att en mall gjorts var det alltså dags för sågen.

Så här ser en vev till Rotax 1260 ut, tänk om dom visste det på fabriken i Österrike!



För att inte blocket ska vrida sig runt sin egen axel likt ett pinnbröd skapades en rejäl förstärkningsplatta i 20 millimeters aluminium.

1260-maskinen står till vänster och sparbössan till höger. Pistmaskinen är också ett hemmabygge, men den tittar vi närmare på en annan gång!





**wednesday night
snowcross**
23 feb 2 & 9 mars

TRE FARTFYLLDA
ONSDAGKVALLAR!

DELAR AV SVENSKA OCH
NORSKA ELITEN DELTAR

FÖRSTA START 18.30
ENTRÉ 60 KR.
UNDER 15 ÅR GRATIS

ARRANGÖR: HARJEDALENS AK

XYZ Maskin & Trängård  **POLARIS**

www.xyzmaskin.se

Tel. 0650-54 34 34



NYA SKOTERKIT INLAGDA PÅ HEMSIDAN!
HÅLLBARA SKOTERDEKALER

Gå in på vår hemsida för att läsa mer!

HEMSIDA: WWW.THORSELLSREKLAM.SE WEBBSHOP: SHOP.THORSELLSREKLAM.SE




LULEÅ SKOTERDEMONTERING

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

www.luleaskoterdem.se

Tel. 0900 24402 275 273444
Dagtid: 10:00-17:00 mån-fre, lörd 11:00-15:00

 **KAWASAKI**  **SUZUKI**  **POLARIS**



STÖRSTA UTBUDET HOS OSS! NYTT & BEG!

SE DEM PÅ!

www.kalixmaskiner.se

Kalix Maskiner
HEDERLIGT FÖRETRÄDE
KALL 0900-72 92 92 LUREN 0900-88 88






RESERVDELAR & TILLBEHÖR
PÅ POSTORDER - SNABBT & ENKELT
WWW.RINAB.NU



KU ÄNNU
STÖRRE!
TRESITTS (200
BETJÄNA DENNA
SÄSONG.

RINAB

Stockholm, Helsingfors & Åre AB, Helsingforsregionen AB, Åre AB, Åre
Tel: 0800 2000 2000, Fax: 0800 2000 2000, E-mail: info@rinab.se

Handmade in Sweden **Ylde Victoria** *Handmade in Sweden*
Välkommen till Ylde Victoria i Åre, Åre



Beställ via
www.yldevictoria.com
Beställ via butik
Åre Åre Torg

POLARIS
Försäljning, verkstad, kläder och tillbehör



YPPERLIG
PRODUCTION AB
www.ypperlig.se
www.ypperlig.se

**FÖR EN
LADDAD
UPPLEVELSE**

CTEK LANSEAR EN HELT
NY GENERATION BATTERILADDARE

NEW
GENERATION
BATTERY CHARGERS



www.ctek.com

CTEK

THE SMARTEST BATTERY CHARGERS IN THE WORLD

LÅNGTESTARNA 2011



Arctic Cat M8 SNO PRO LE

Att gasa med M-åtta

Av: Stefan Sund

Då det var lite dåligt med snö i terrängen i början av säsongen pumpade jag upp FOX-dämparna ordentligt för lite ledåkning istället, och jag måste säga att jag blev positivt överraskad av M8:ans framfart! Det

enda man behöver passa sig för är de skarpa småguppen som annars kan ta hårt på den lågt placerade drivaxeln. En väldigt välkommen detalj på just Limited Edition modellen är isrivarna som kommer väl till pass när leden blivit

hård, det gäller bara att komma ihåg att fälla upp dom när det ska backas!

Efter jul började det äntligen bli riktigt bra med snö och M8:an kunde komma till sin fulla rätt. Den skotern som kändes så stabil och säker på leden förvandra-

des nu till en smidig lössnömaskin av rang. Jag måste säga att jag var lite orolig för hur den skulle uppträda när det blev mycket snö, då den nästan var för stabil efter leden. Men efter två mindre operationer löstes detta i ett naffs.

Första åtgärden blev att flytta in skidorna till det smalaste av de tre lägena och sedan pusa ur lite luft ur FOX Float-dämparna. Två väldigt enkla åtgärder som helt förändrade M8:ans natur. Visst kan man även köra lössnö med de inställningarna som var och man är

alltså inte tvungen att justera om hela skotern varje gång man är ute på en tur, men det går!

När snömängden mätte över halvmeter var det en fröjd att ligga och cirkla med skotern och man ville aldrig sluta. Man kan säga att det finns två markanta lägen när man lägger ner en Arctic Cat M8. Det första ger en så där lagom svängradie och är busenkelt att åstadkomma genom att bara luta sig lite. Det andra läget ger en riktigt skarp sväng och den uppnår man på samma sätt som man behandlar vilken skoter som helst i lössnö. Jag tycker detta betende ger en trygg och säker upplevelse jämfört med många andra mountainmaskiner som lätt kan kännas lite nervösa och vingliga.

Lära känna

Chassimässigt känner man att det är en äldre konstruktion som utvecklats vidare



till en ståuppskoter. Skotern har sina rötter i M7:an som kom 2005 vilken i sin tur hämtat mycket från den legendariska Firecaten och de tidigare M-modellerna. Även om det inte är mycket som är likadant som då får man samma känsla när man först antrar maskinen. Det man ska komma ihåg är att när M7:an kom 2005 fick den massor av lovord och verkligen låg i spetsen av utvecklingen. När man sedan kör skotern känns den på inget sätt gammal, utan borde med lätthet hänga på det senaste som konkurrenterna har att erbjuda.

Informationen från DeLux-instrumenteringen är lättläst och tydlig. Här hittar man det man behöver som skoterförare och lite till. De roliga funktionerna är en höjdmätare som baserar sina siffror på barometertrycket. Detta gör att mätaren påverkas av olika väderförhållanden och behöver kalibreras vid en känd höjd för att visa ett så exakt värde som möjligt. Detta är något man enkelt gör med några knapptryckningar hemma på gården innan avfärd. I instrumentet kan du också få fram maximal höjd under dagens tur och även maximalt varv, samt vad klockan är. Mycket underhållande medans man väntar på att de övriga i gänget ska ta sig upp på bergstoppen.

Vad det gäller reglagen på skotern kommer jag bra överens med dom i stort, även om jag stör mig lite på döda-aren. Det som stör mig lite är att knappen inte tillräckligt tydligt visar om den är av eller på. Lika illa som med det var på 70- och 80-talet med "gummi-knapparna" är det i och för sig inte, för då hade man inte en susning.

Fyra mer än två

Den 153 tum långa 57 kams mattan ser till att skotern kliver upp ur snön med lätthet. Just 153 tum eller 3886 millimeter som vi kanske borde säga här, är enligt min mening en alldeles lagom längd om man nu inte helt uteslutande kör i meterdjupt puder. Därför måste allt som är längre än detta anses som en ren penisförlängare! Eller vad säger du Björn?

Det ska bli oerhört intressant att göra årets lössnötest och se om någon lyckats komma ikapp den senaste versionen av Arctic Cats trotjänare uppför sluttningarna.

Motorn är grym och jag tvivlar inte alls på effektoppgiften som Arctic Cat gett oss på 163 hästar. Då motorn har fyra tändstift för att få en så komplett förbränning som möjligt, kan man undra vad som händer om ett lägger av? Detta är väldigt svårt att märka och helt årligt spelar det ingen roll då det friska stiftet

håller igång motorn till 99 procent. Om stiftet dessutom endast är blött, torkar det snabbt och kommer igång igen med hjälp av det friska.

Snål

Bränsle och oljeåtgången är imponerande låg och EFI-systemet måste ha förfäntats å det grövsta till 800:n. Jag minns tiden när Firecatens oljelampa tändes efter bara 3 mils åkande och då skulle den precis som nu räcka till en hel tank med bensen innan det var slut. I nästa nummer kommer det utförliga siffror på exakt hur mycket M8:an har dragit under testperioden.

Som alltid startar Suzuki-snurran på minst andra draget tack vare EFI:n. När motorn är kall har EFI-systemet ett varmkörningsprogram som brukar vara i 2-4 minuter, under den tiden ska man ta det lugnt med gasen och vänta tills tomgångsvarvet gått ner till det normala innan man ger fullt.

Tidigare hade man på grund av monteringsfel lite problem med ett trasslande stödlager i Diamond Driven, men det är nu åtgärdat. De senaste åren har denna modell och Crossfiren varit extremt problemfria och så även för mig då allt känns väl utprovat och genomtänkt på M8 SNO PRO LE. ✨



Med FOX Float orkar man faktiskt justera dämparna under en tur.



Riktigt skönt att inte behöva demontera halva snöskotern för att komma åt variatorn.



Det har blivit några mil men som vanligt har det blivit alldeles för få. Vi har blivit riktigt bra kompisar och servot fungerar över förväntan.

Text:Togga
Bild:Stefan

När man antrar sadeln och börjar styra är första känslan att den stora nyheten med servo bara är fejk. Dom omedvetna förväntningarna på att kunna sätta sig och vrida styret 45 grader åt varje håll, uppfylldes inte. Tur är väl det om man tänker efter lite. På tomgång och när skotern står still finns det ingen anledning till att servot ska vara verksam och det enda som skulle hända är att styrningen skulle gå sönder, till exempel om skidorna fryst fast.

Lite mer ingående så fungerar det som så att vid 0 km/h ger servot inget effekt alls. Men så fort skotern börjar röra på sig, ger servot full effekt. Effekten av servot sjunker linjärt upp till 55 km/h och övergår sen till att fungera som styrningen på en vanlig skoter.

Hastighetsgivaren förser ECU:n med vilken hastighet maskinen har och en givare på styrstången ger ett värde på hur mycket föraren bryter i styret. Fördelen med att givaren sitter på styrstången blir att servot följer förarens signaler, samtidigt som den motverkar slag mot skidorna. Om man hissar upp framvagnen och skidorna är i luften ger servot ingen effekt alls, eftersom det inte blir någon brytning i styrstången.

Men fakta är att det fungerar, och det fungerar riktigt bra. Det första beviset jag fick var när jag skulle ut och lufta min dotter på skotern efter några timmars tjt. Hon är fem år och placerades därför framför mig istället för bakom. Jag

tänkte egentligen inte på det, men jag kom på mig själv att enkelt styra med enbart höger hand. Egentligen är det nog den bästa beskrivningen av servot. Det fungerar, men det märks inte och alla som testat kör längre och snabbare, men dom kan inte riktigt sätta fingret på varför.

Tankmätaren

Självklart ska man lusläsa instruktionsboken, men personligen slutar mitt intresse vid varningstexterna att man kan dö, om man inte följer instruktionerna till punkt och pricka. Yamahans medföljande bok är inget undantag och jag missade hela avsnittet hur instrumentbrädan fungerar och vad man kan ställa in och hur. Det mesta är sunt förnuft och jag har trots min okunskap överlevt hittills. Klockan går fortfarande fyra timmar fel, hastighetsmätaren visar kilometer istället för miles och dom tre lamporna till höger trodde jag mig ha stenköll på.

Men den halva hjärtattacken var ändå ett faktum. Den sista lilla lampan längst ner började blinka och koden F_001 dök upp i displayen. När man sköter en skoter som en nykvalvad bäbis är en felkod det minsta man vill ha. Jag tappade andan helt och hjärtat slog ett par dubbelslag, samtidigt som huvudet snurrade av negativ tankeverksamhet. Hur skulle jag kunna förklara för Yamaha Motor att jag förstört långtestaren. Fram kom manualen och efter ett stunds letande byttes

sorg mot glädje, när det visade sig att displayen visade på lite bränsle. F_001 är en indikation på hur långt jag åkt sen skotern varnade och följaktligen ökar värdet så länge man ignorerar att tanka.

Men ska man testa ska man göra det ordentligt. Med min nyvunna kunskap var jag tvungen att ta reda på hur långt man kunde köra på reserven. Svaret är enligt mätaren exakt tre mil. Vare sig mer eller mindre.

Så här i efterhand kunde det gått riktigt illa för mig och enbart på grund av att jag ignorerade dödsvarningarna i början på instruktionsboken. Hädanefter kommer jag att läsa rubbet och från pärm till pärm.

Modificeringar

Det är dom små ändringarna som gör skillnad och jag har enkelt lyckats göra två underverk. Till en början kändes maskinen lite svårhanterlig och helst i lössnö. Det var riktigt svårt att lägga ner den och kryssa mellan granarna och jag fick bokstavligen bryta ner maskinen för att få den dit jag ville. Skidorna var monterade på det mellersta läget och jag flyttade skidorna till det innersta av tre valmöjligheter. Styrhøjare satt det på som original och jag monterade en lika hög højare, men som jag kunde justera styrets offset en tum framåt. Två små ändringar som blev som natt och dag i lössnön, och det utan att skotern blev vinglig på led.

Extrautrustning

Min känsla är att Apex/RX1-ägare behåller maskinen över några år och att man istället för att byta maskin monterar på extrautrustning inför en ny säsong. Det är något som Yamaha har fattat och dom har släppt en riktigt fet tillbehörskatalog.

I mitt fall kommer det att krävas bra utrustning för mörkerkörning, så att jag kan avverka alla mil jag önskar köra, och då kommer en Xenon-konverteringen att sitta som en smäck i fronten på Apexen. Innan slutsummeringen av långtestaren ska jag utvärdera om skillnaden på en konvertering var värt kostnaden på runt 2 000 spänn.

Mål och vision

Jag ska fortsätta prioritera antal mil i sadeln och min hårdbevakning av bensinförbrukningen kommer att ge svaret på hur bränslesnål fyraktaren egentligen är. För att undvika "Severe injury or death" kommer jag att hårdplugga instruktionsboken och jag har en förhoppning att bieffekten blir att jag klarar av att ställa klockan. Senast den 29:e mars har du slutrapporten. 🌟



Med styret lite off set blev positionen för mig ultimata. Konstruktionen var dock lite konstigt när vi var tvungna att ta lös styrhøjaren för att kunna justera positionen.



Tydlig display med allt som behövs. F_029 betyder att man har kört 29 kilometer sen varningen om för låg bränslenivå. Första nollan kunde man egentligen ta bort för skotern går exakt 30 kilometer på reserven. Tro mig, jag har testat och gått hem.

Det finns tre lägen med distanser på spårvidd. Original är den monterad i mitten. Innersta läget är den perfekta positionen för mig.





RMK 800 163

Långtest med längen.
Text&Bild Björn

Det brukar ju ta några mil innan man blir vän med sin maskin och jag kan lugnt säga att vi blivit mer kompisar än någonsin min RMK 163 och jag. Det här med långtest ska ju vara en berättelse om mitt förhållande till min snöskoter och jag kan säga att vi varken behövt gå i terapi eller familjerådgivning. Faktum är att vi kommer riktigt bra överens, kanske på grund av att vi är ganska lika. Vi är båda riktigt långa, men av sportvariant som är slimmade och nätta. Varje ny maskin brukar ha sina egna små egenheter och visst har min RMK bråkat lite, men inte mer än jag har tålamod till. Det här är en extrem lössnömaskin som allra helst vill slippa leden i mesta möjliga mån. Isrivare är ett måste då det börjar lukta slides ganska omgående när man åker på en isig led. Original-isrivarna gör sitt jobb men är lite känsliga och gillar faktiskt inte alls att bli backade med då jag hade av den ena när jag glömde att vika upp dom. Jag har nu skruvat på en fantastisk modell jag inte hunnit prova än men återkommer i ämnet till nästa nummer.

Skiter i bromsning

Den för året mer eller mindre nya 800-motorn fungerar fantastiskt bra och fan vore det väl annars då jag krånglade en gång för mycket med min Assault -09. Det var snack i höstas om att den här 800-motorn inte skulle leverera lika mycket hästar som till exempel Arctic eller Ski-doo's motsvarande maskiner. Personligen skiter jag fullständigt i vad en bromsning säger så länge en maskin går bra. För bra går den. De sedvanliga acctesterna visar att den är minst lika snabb i snön som vilken annan 800

lössnömaskin. Jag har dock haft en grej som spökat lite och det har varit att displayen visat bokstäverna DET och att motorn sedermera gått in i ett safeläge. Startar man om maskinen så fungerar den igen. Jag pratade med lite kompisar som sa att gashandtaget kunde vara glappt och gav mig rådet att chimsa "sprinten" till gashandtaget lite hårdare vilket faktiskt löste problemet för tillfället.

Min tjej

Har du aldrig ryckt igång en kall Polaris 800 av 2011 års modell så kommer du att bli ganska förvånad över hur stum den kan kännas i snöret. Jag kan lova dig att frugan i familjen omöjligt kan få igång en 800:a när det är 20 grader kallt.

När den är varm går det skapligt, men en kallstart kan vara trög. Troligen så kommer den här spisen uppdateras med en magnapull med lägre utväxling. Vid något tillfälle så har den bara startat till ett ögonblick, för att sedan stanna. Jag har fått lov att ge lite gas för att den ska starta när det varit riktigt kallt. Efter ett samtal till Polaris så fick jag rådet att tändhattarna kunde sitta lite dåligt påskruvade med spänningsfall som följd. Mycket riktigt satt ena lite löst. Har inte haft några problem med att starta den efter det, men å andra sidan har det varit varmväder ett tag nu. Får återkomma med detta och lite andra saker som bränsleförbrukning och så vidare i sista numret för säsongen.

Tills dess ska jag klämma några mil till med min tjej, Polaris RMK 800 163. 🐞



Det lite glappa gashandtaget fick en extra chimsbricka och har fungerat sedan dess.

Ett par C&A Pro-skidor har numera tagit plats för lite bättre bärighet. Har inte hunnit köra med dessa än, men återkommer i ämnet i nästa nummer.



Vår alldeles tama Polaris-mekaniker ser till att göra 50-milaserservicen samtidigt som han kollar upp avgasportarna.



Lever upp till namnet

Av: Daniel Orevi

Den här bekantskapen har börjat riktigt bra då maskinen är väldigt trevlig och hittills fungerat helt problemfritt. Jag har faktiskt njutit av varje sekund jag spenderat på Ski-Doon!

I pudret är den väldigt lätt att lägga ner och kontrollera i långa snygga pudersvängar, även om jag som vanligt emellanåt dyker på huvet i snön. Detta ska dock inte skyllas på skotern, även om jag ibland gör det för att behålla lite av självförtroendet. Den smalare framvagnen, jämfört med 1200:an jag hade förra året, medför att det är lättare att myrsurfa men att man måste burka lite hårdare för att den inte ska lyfta inner-skidan i tvära kurvor på leden.

Jag var dock inte nöjd med styrningen till en början, men det löstes med ett par vita SLP Powder Pro skidor. Det förbättrade styrningen ordentligt utan några andra störande bieffekter att tala om. Nu går det att lita på att skotern svänger när man vrider på styret. Det är riktigt imponerande hur bra de styr på leden men kanske framför allt i lössnö. Därför har jag nu skruvat tillbaka fjäderförspänningen till originalinställningarna, men då blev skotern lite för mjuk i fjädningen för min tuffa körstil (eller var det kanske mina 105 kilo). Hursomhelst så har jag skruvat på kompressionsdämpningen fyra hack i framdämparna och ökat ett läge i boggin för att råda bot på de flesta genomslagen. Denna inställning har fungerat riktigt bra hittills.

Gubbresa II

De två senaste helgerna har spenderats i Funäsdalen samt i Sälen. Minnesgoda läsare kanske kommer ihåg "Gubbresan" från i fjol. Vi upprepade den i år igen samt vårt improviserade backrace i en slalombacke. Det hade snöat ett par decimeter som var opistat och här kom Backcountryn till sin fulla rätt. Den dominerade och hade ett otroligt tryck i både motor och matta. Den kändes smått

hysterisk och accelererade brutalt upp för branterna. Jag spöade många fräna maskiner och förstås några mesiga också. Alla som skulle ta revansch från i fjol fick istället åka hem med svansen mellan benen!

Variatorsystemet blir väldigt varmt på Renegaden och det har jag försökt att åtgärda. På första servicen hos Cykel o Motor i Säter monterades ett ventilationskit i sidokåpan. De skruvade även bort den yttre delen av remsyddet för att ventileringen skall bli så bra som möjligt.

Efter mina åtgärder mätte jag temperaturer på upp till 90 grader på remmen och 95 grader på remskivorna efter en stunds myrsurfing i djup tungsnö. Efter 46 mil ser dock remmen fortfarande ut som ny, så det kanske inte är någon fara på taket.

Packad

Jag har även monterat en tunnelväska bakom dynan för att få med mig lite packning. Ski-Doo har utvecklat väldigt smidiga snabbfästen som skruvas fast i tunneln. Hålen som man borrar är förmarkerade så det är väldigt enkelt att montera dessa. Väskan kan dessutom expanderas så man kan välja om man vill ha den liten eller stor beroende på hur mycket packning man har med sig för dagen. Senare i vinter blir det en riktig långtur, så kapaciteten skall definitivt testas ordentligt.

Oljeförbrukningen har varit väldigt hög initialt. På första 15 milen gick det åt 3 liter olja! Enligt uppgift så är det helt normalt vid inkörning av E-tec motorn. Nu verkar den dock dra väldigt lite olja och jag får återkomma med siffror vid nästa rapport.

Bensinförbrukningen har också den gått stadigt neråt. Under de första 37 milen har den dragit 2,57 lit/mil, 2,06 lit/mil och senast 1,93 lit/mil. ✨

Ski-Doo Renegade BC X E-TEC 800R



Det som såg så fint ut resulterade i en fastkörning.



Trots att jag inte haft några problem bestämde jag mig för att installera ett ventilationskit för att vara på den säkra sidan.



Då man hört en del om remproblem mätte jag temperaturen på min rem.

Polaris 800 Rush Pro-R

Bend over and feel the RUSH!

Test: Micke Ljungberg
Bild: Tryckluftsjesus

Min långhoppsmaskin! Va! Jaha jaja. Min långtestmaskin skulle de visst vara enligt mr.lång fast hoppar kort, chefredakträk Friström.

Man kan minst sagt säga att jag haft höga förväntningar på min långtestare i år. Jag har verkligen sett fram emot att testa många mil på denna nya chassilösning där boggien fungerande lite mer som på en motocross. Ända sedan 2009 när jag fick provköra Rush 600 i Rocky Mountains har jag haft ett litet "ska ha"-begär. Dom funkade ju super bra på led även när man körde dom hårt.

Fick med en Polarisinställd på den resan som ville hjälpa till och ställa in dämparna efter vilken sorts körning vi skulle göra. Efter många långa diskussioner på min suveräna engelska, där jag ville förmedla att jag kör ganska hårt och ville därför ha mycket gas även om leden är riktigt grisig, så säger han okey och ställer dämparna på det mjukaste! Stannar efter 100 meter och förklarar att det slår igenom fast jag kör lugnt igenom ett gropigt parti. Vrider nått klick på dämparna och drar iväg igen, efter att ha upprepat proceduren några gånger på ett riktigt gropigt parti med halvmeterdjupa gropar hittar vi äntligen rätt justering mellan boggie och framvagn. Det kan kanske ha tagit oss fem minuter att få fram rätt inställning för mig, vilket är helt ok enligt min mening. Körde sedan någon mil med den inställningen och det funkade bra till min körstil, även om jag skiftar mycket mellan hopp, led och lössnö!

När jag nu gör den här inställningen till mig själv på min egen Rush 800 är det lika enkelt, det följer med en linjal med mått hur hårt du ställer den bakre boggifjäders. Enda problemet är väl kanske att du måste veta din vikt, för en våg följer nämligen inte med.

Hur är den nu då??

De polare jag varit ute och åkt med som velat prova har faktiskt tyckt ungefär som mig. Att man blir fartblind för det

känns inte som att det går så fort som det verkligen gör. Den känns lugn och gör precis som man vill att den ska. Under bästa ledskotertestet upplevde jag samma sak, det kändes inte alls obekvämt att pressa den så mycket man orkade. Inte några direkta kast eller konstigheter alls, men så var dämparna också inställda efer mig!

Jag finner den väldigt bra balanserad både fram och bak som åt höger vänster när man hoppar med den. Nu är den ju inte byggd för att köra full gas i 70 meter för att sedan braka rakt in i en stor snödriva och sedan flyga ett trettiotal meter. Men jag trivs som sagt på den ändå.

Om jag skulle göra den här skotern mer optimerad för mig skulle det givetvis hamna en 44-kamsmatta på den, samt att den skulle drevas ner. Det där med drevningen kan jag rekommendera alla som har en Rush 800 och inte är ute efter att åka 150 knyck någon kort sekund över en sjö. Helt klart ska man gå ner ett par kugg, då stor skillnad utlovas! Att sedan Polaris valt att utrusta i princip alla sina skotrar med Gripper-skidor ser jag som väldigt positivt då min körning sällan sker på en skoterled.

Minus

Den låga vindrutan och avsaknaden av dragkrok som standard kanske är ett minus, samt att man inte får plats med en passagerare då dynorna bara verkar bli mindre och mindre med åren.

Nä skämt å sido, min uppmätta bensinförbrukning kan tyckas hög då den ligger på cirka 3,5 l/mil vid Micke Ljungberg körning vilket är lika med lite led och mycket friåkning. Men man ska ju se det positiva i det hela och drar skotern mycket bensin behöver man ingen matsäck med sig! Den införskaffar man istället i form av korb på någon lokal bensinmack samtidigt som man kanske kan få tips om bra skoteråkning, Over and out! 🌟



Även en kort maskin kan klättra till toppen.



Fotstegen på en Rush kanske ser lite konstiga ut men är stabila och man saknar inte längden bakåt.

KÖR SÅ DE RYK, DÅR BAKI!



- 800 - 2000W
- 12V - 1700W
- 1500W
- 1000W
- 500W
- 250W
- 125W
- 62.5W
- 31.25W
- 15.625W

Tel: 0800-900 000

BK-system

www.bkssystem.se

MOTER
Bothen

över skoterdelar till se **BENQTS**
över ångskoterdelar till se

Ämnessida, åker och åker till rätt pris!
Ne råkylde åker, tre varstiller och en
avslut!



Tel: 0800-900 000

**VI VET VEM SOM ÄR STÖRST PÅ
RESERVDELAR - VET DU?**

WWW.RINAR.NU!

Billet  **TILL MED
webshop**

MADE IN SWEDEN
WWW.BILLET.COM

LYNX

RAWI 600 SC
114 900,-

ADVENTURE 600 ACE
99 900,-

Ovå Marina & Motor

www.ovilmarinamotor.se

motor & fritid  **YAMAHA**

Tel: 0800 900 000 | www.motorfritid.com | info@motorfritid.se

www.Skoterdelen.com

Det du behöver till dig och din skoter!

 Vindruor, drivmattor,
reservdelar till
äldre skotrar

POLARIS
The way Out.

www.bwfritid.se

Tel: 060-123512
Närgröta 14, Söderby

BW Fritid
2008 - 2009 - 2010 - 2011

DYNAMO JOE **VARIATOR KIT**

3695 KR

www.SpeedTech.se

SPEED TECH 

Snöskoter, en kultur?

Skotersäsongen är i full gång med allt vad det innebär med fastkörningar, race med kompisarna, tävla eller bara glida runt, och det var ungefär så skoterns julafton i Åkersjön kan sammanfattas. Scandinavian Freeriders var självklart på plats mitt uppe i ett häftigt skoter-evenemang. Vi kollade läget med alla skoteråkare där ute och vad de har för åsikter om friåkning. Det var tänkt att vi skulle ha en monter där man kunde besöka oss, men vädrets makter blev övermäktigt och montern blåste iväg så vi fick helt enkelt gå över till plan B. Men nu var det som så att det inte fanns någon utarbetad plan B, vilket innebar att jag fick ge mig ut i publiken och i depån för att få skoterfolket att svara på vår undersökning. Och nog kan jag våga påstå att plan B både blev bättre och trevligare. Med tanke på det stormiga vädret var det relativt många skoteråkare ändå i blandade åldrar som svarade på vår undersökning. Det var

glädjande att se vad otroligt pratglada skoterfolket var angående friåkning och skoterkörning i allmänhet. Precis som det ska vara på skoterns julafton med andra ord!

Skoterfolket

Jag har alltid fått höra från olika håll att de där "skoterfolket", det är en speciell grupp människor. Det kommer kommentarer som att du kan inte vara riktigt klok som sitter på midsommarrafton och snackar skotrar och säger:

-Nä men man kanske skulle ta och leta sig en ny maskin. Undrar om man ska byta från en kort till en lång? Nja de beror ju som på hur mycket snö de kommer eller:

-Du, vi tar och sätter dit en pipa i morgon och se hur de går, vi kan testa den nere på läggdan sen.

Skoterkultur

Efter att ha snackat skotrar en hel helg

kan jag bara konstatera att skoteråkning och skoterfolket är en kultur. Det går liksom inte att ta på, men det är en speciell grupp med människor som är av samma skrot och korn, och som kör skoter. Det alla verkar ha gemensamt är känslan i att köra skoter, men den beskrivningen räcker ändå inte till. Det är en märklig, rogivande och drömmande känsla när man sitter och snackar skotrar och det går liksom inte att få något gripbart om detta heller. Men dock så grundar det sig i den där speciella känslan av frihet som man får av denna maskin. Man blir ett med både skotern och naturen på något märkligt vis. Kultur eller inte men viktigt i detta är att vi alla skoterförare jobbar mot samma mål. Återigen, att visa hänsyn och respekt efter lederna och inte köra på förbudsområden är fortfarande och kommer alltid vara A och O om vi ska få till några friåkningsområden. Vi frågar om lov innan vi kör in på ett område, det ska inte vara köra

först och fråga sen, för det bygger på den negativa inställning som många har till skoteråkare. Med handen på hjärtat det vill ingen skoteråkare egentligen?

Vi från Scandinavian Freeriders vill tacka allt trevligt skoterfolk som gjorde denna skoterns julafton till en helt fantastisk helg. Sen vill vi ge ett stort tack till hotellet i Åkersjön med dess personal för sitt stora engagemang och hjälpsamhet, samt arrangörerna av skoterns julafton som fick denna helg till att bli en klockren skoterfest i detta snöskoterns mecka! På kvällen var det grymt bra drag och trevlig stämning på det fina Hotell Fjällgården i Åkersjön. Stort tack från Scandinavian Freeriders.

/ Caroline Wallin



Vad är anledningen till att du besöker Åkersjön idag?

Skoter tävlingar 62% köra skoter själv 32% annat 6%

Om du brukar åka till Åkersjön, vad är anledningen?

Fiske 6% Jakt 0% Skoter 81% Naturupplevelse 8% Skidåkning -1% Annat 6%

Ställer du dig positivt till ett "organiserat" friåkningsområde kring Åkersjön med anslutning till ledssystem?

Ja 100% Nej 0%

Har du egen skoter?

Ja 86% Nej 14%

Vilken kategori skoteråkare skulle du vilja placera dig i?

Race 22% Touring 12% Friåkare 66%

Hur ofta befinner du dig i Åkersjön per år?

Några dagar 47% En vecka 21% Ofta 32%

Vad tycker ni om årets arrangemang av skoterns julafton?

Dåligt 0% Bra 24% Mycket bra 48% Perfekt 28%

Övriga synpunkter:

Dåligt väder, Snöigt, Skitbra! Grymt roligt! Bra tävlingar! Körde min maskin för första gången nu i helgen och allt fungerade bra. Kul! Längtar redan till nästa år fast det inte är slut än! Toppen! Det finns inget dåligt väder bara dåliga kläder.



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

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

LUVA MOTOR & FRITID
Kvalité Service Omtanke
ARCTIC CAT®
• 3 års garanti
• Världsmästar märket
• Sm mästare
• Test vinnare
• Ökar mest av alla märken
www.luvaracing.se
0278-17771, Bollnäs

Magellan ToughCase



Av:Togga



V i är några stycken som äger en Iphone och den finns med som en liten alltiallo i byxfickan. Men den är kanske inte den tåligaste telefonen och det finns massor med tillbehör för att skydda både skärm och bakstycke. På skoterturen är skärmskydden

kanske ett tillräckligt skydd, så länge som telefonen ligger i fickan. Ska den däremot användas, räcker inte standard-skydden riktigt till.

Garmin har konstruerat ett skydd som tål lite tuffare tag och den fungerar riktigt bra. Yttermåtten på telefonen blir

totalt större i fodralet, men man kan ju inte få allt.

Bokstavsproblem

Till en början hade jag stora problem med att lyckas tillverka bokstaven a i mina sms som jag knackade in med stelfrusna fingrar. Lösningen var enkel. Det var inte en kroppslig defekt utan min snålhet som gjorde att jag behöll mitt tidigare skärmskydd. Det blev liksom kaka på kaka. Annars är det ingen skillnad i känsligheten på touchskärmen.

I fodralet sitter det också ett extrabatteri som förlänger batteritiden markant. Vanligtvis måste jag ladda telefonen varje dag, men med Magellan ToughCase kunde jag hålla liv i telefonen över en hel helg i min strömlösa stuga.

Hör utan att höras

Hörlursuttaget sitter på sidan. Det dumma är att flytten av uttaget från ovansidan av någon anledning gör att mikrofonen på lurarna inte fungerar. En skitsak som egentligen inte skulle vara något tekniskt problem att fixa.

En ytterligare funktion är förstärkaren av GPS-signalen. Utan ToughCasen är Iphone helt ok för navigering, men med förstärkaren ökar noggrannheten till tre

meter. Det är helt omöjligt att mäta GPS-signalen utan behövlig utrustning, så vi får helt enkelt lita på Magellans uppgifter att det blir en förbättring.

I mitt ovetenskapliga test hade jag problem med att hålla farten uppe i data-trafiken. Så länge telefonen låg i fodralet var det ibland stört omöjligt surfa. Mot samma mast, men utan fodral, fungerade det klockrent. Ett problem för mig som alltid vill vara uppkopplad mot facebook men som kanske inte är något problem för den inbitna fjällräven.

Ska ha eller inte.

Toughcaset är rekommenderbart som skydd där ute i vildmarken och med sin IPX7-certifiering är den god för att kunna befinna sig på en meters djup i 30 minuter. Den extra batteritiden är enligt mig den största fördelen och GPS-förstärkningen följer med som en extra bonus. Dock är det bra om man konstruerar dit även mikrofonfunktionen.

I paketet följer det med ett sånt där tontigt clips som ska hänga på livremmen. Coolare vore om man kunde montera hela enheten på styret men hur jag än letar hittar jag inte det tillbehöret. Runt en tvåtusen får du hosta upp för skyddet.

Arctic Cat 720 Predator

Katten som blev en tiger!

Av: Erik Larsson

P å Oktan i Östersund finns det en Sno Pro 500 som gått på steroider och vuxit till en 720! Vad det handlar om är att ett D&D Predator 720-kit tagit plats på den lilla katten. Hur mycket måste då göras för att få detta att fungera?

Cylindrarna härstammar från Arctics racerkit då det fortfarande fanns en 800-klass. Det finns att köpa både med eller utan rörliga avgasportar. På denna har man valt att köra med rörliga portar och det av många anledningar. Ventilerna funkar precis som hos Polaris VES eller Rotax RAVE. Det är alltså en fjäder som bestämmer när portarna ska öppnas. Man kan även justera öppningsvarvet genom att schimsa fjädrarna med medföljande brickor. Fördelen att köra med avgasportarna är att man vinner cirka 10 hästar på mellanregistret och får ett bättre gassvar.

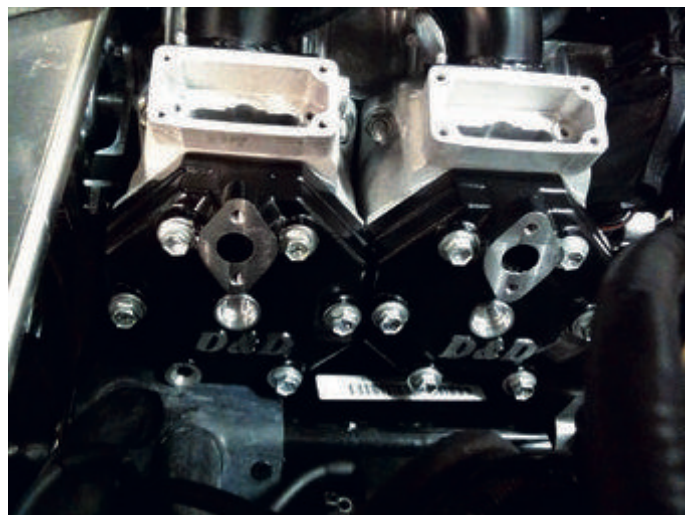
Topparna har Arctics retrostuk och

lösa förbränningsrum. Kittet säljs med förbränningsrum som gör det möjligt att köra på 95-98 oktans bränsle.

Tändningen kan man justera i två lägen beroende på oktantal. Ett mildt läge som tillåter dig att köra på 95 oktan och ett aggressivare läge som kräver minst 98 oktan. Det senare ger dig cirka 10 hästar extra och betydligt bättre gassvar.

Allt håller väldigt hög kvalitet och är "bolt on" grejor. Det krävs inga modifieringar i bottendelen av motorn. För att mata monstret med bränsle använder man en boondockerbox som kopplas in på original spridarna samt höjer bränsletrycket något. Det följer med färdiga värden som knappas in i BD-boxen. Här har man även monterat en avgastempmätare med minnesfunktion. Mest för att kunna optimera bränslet ytterligare.

Tillsammans med en duktig matta blir det en grym freeride maskin. Oktan håller just nu på att testa ut en riktigt bra variatorsetup för att kunna erbjuda våra kunder ett komplett kit. Priset för ett komplett kit i Sverige med variatorgrejer är cirka 38 000 kronor. 🐾



Big River Camp

Välkommen till Storans Turistservice
7 vana loggar och städer av följande:

7 vana vilda, vildsvens
och 60 till 1000 år old
säger det om
historien!

www.bigrivercamp.se

Skoter • Fiske • Hundspann m.m.

MOTOR & GOOGLE
BLAZE
500.



Information & beställning på info@dirtydog.se

dirtydog

www.dirtydog.se



FÖR
**HÄRLIGA
DAGAR
I FJÄLLEN**

FÖR MER INFORMATION RING: 0645-420 35
MAILA: info@skensjon.com, www.skensjon.com

 **SKENSKA SKIDCENTRER** **Fjällgården**
Svenska Skidcenter Skensjon AB

VI HJÄLPER DIG!
KAN DET MESTA INOM:
• BIL • TRÄSKÅR
• SNÖSKOTER • SNÖGLINGOR

Vi löser det mesta!

BIL - CITY
MUSKINCENTRALEN

www.bilcity.se

Skottelövgränd 13 Örebro, 701 71 10, 701 71 10, 701 71 10, 701 71 10

Hans Eriksson AB
0691-910 93
hanseriksson.se



www.hanseriksson.se



Larm & position

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




HÅLL KOLL PÅ DIN SKOTER
redKnows larmar och spårar allt

www.redknows.se

redKnows

VILL DU HA DET SOM DU BESTÄLLER?
VI HAR DELARNA HEMMA I BORT LAGER!

[www.RINAB.nu!](http://www.RINAB.nu)

Snöskoter - ATV

ARCTIC CAT
Speedshop

Service • Kulor
Tillbehör • Reparatur

Kring om 0640-618 00



 **POLARIS**

REVEL RACING

0654-12059 WWW.REVELJRACING.SE

www.streetnstrip.se

www.TR-SKOTEROMEK.SE

TEL: 072-7440780

RESERVDELAR - Reparer "topp" av motor och lagar ut 5000 till 10000. Vi har reservdelar till alla modeller.

FÄRDREPARATION - Vi har reservdelar till alla modeller. Vi har även en verkstad för att reparera skador på motorer och lagar ut 5000 till 10000.

REPARATION - Reparerar och lagar ut 5000 till 10000. Vi har även en verkstad för att reparera skador på motorer och lagar ut 5000 till 10000.

SKOTERSLÄP?
SE MER PÅ SID. 43

08-7112635
BAT & TRAILER

www.batandtrailer.se

motor & fritid
funksajten.se



ARCTIC CAT

08-294 50 1 | www.motorfritid.com | tel: 08-294 50 1

ARCTIC CAT

4 säsonger

Se oss på nätet
www.lagersmaskin.se

ARCTIC CAT

BSA

www.lagersmaskin.se

Reservdelar - nytt & begagnat

Skoterföretag

Personlig utrustning

Skoterföretag

Skoterföretag

skoterfretag@hotmail.com

Motor PRO

Skoterföretag

Skoterföretag

Skoterföretag

Skoterföretag

Ockelbo

Nostalgi

www.ockelbo.se

Ockelbo

Reservdelar

Skoterföretag

TJ:s Skoter & Motor

Fjällvärdien

Skoterföretag

Skoterföretag

Skoterföretag

Motorhuset

Utbyts cylindrar

Utbyts ventiler

Till alla märken!

www.motorhuset.com

www.glansgarden.se

Cykel & Motor Sales

skf-doo

Can-am

SUZUKI

www.cykelmotor.se

YAMAHA

www.yamaha.se

Polarn Snabbpomp

www.polarn.se

Bandana!

59,-

www.bandana.se

Siljansse Maskin AB

Stigsgårds maskiner, verktyg, tillbehör, tillbehör... för alla typer av redskap för skidspår.

www.siljansse.se
Tel: 020-22000

Boendepaket
från 495,-

Hede
SÅNINGS

www.bodcamping.se

Plåt & Pulk
TC 400-500L 400-500W
Ett av världens bästa pulkar
i klassen 400-500L
www.karnepulka.se

Thrima
Event Service
Försäljning
KALIN Tel: 0300-23000
www.thrima.se

Yamaha

YAMAHA
Ski-Doo
0800-000-1000
www.sjgarden.com

SKOTER SERVICE

POLARIS
Föreläring • Kurs & Gång
Tillbehör • Service
www.skoterservice.se
Tel: 0200-565 00

Styrstuga i FANDBALLEN
Europeiska bästa skidspårsmaskiner

www.styrstugan.se

www.hogglindprodukt.se

070-318040

ARCTIC CAT

YAMAGUCHI
SKIDIN AB

Behörig till Motor 10
www.behorig.se

**Traktortjänst
Skoteruthyrning**

TRASS 0345 4
Kontakt: 070-3626170

AGS SKOTER & MC AB

www.agskoter.se

SNOW-RAIL

IMV
www.imv.se

**Johnnys
Skoter & Mer**

www.johnnyskoter.se

Granaths
www.granaths.com
0250-29 22 10

POLARIS
www.polarismora.se
Telefon: 0250-100 26 info@polarismora.se

MOTORMECANO AB

www.motormecano.se

Skoterledskarta
GPS-navigering med skoter
www.kartman.se

Behov av ny port till skotergaraget eller kanske en ny entré?

www.lindab.se

Exjobb & Utläring
www.krsob.se

Vinnare
av en Magellan ToughCase



Vinnare av en egen Magellan ToughCase blev Ulf Jonsson från Segeltorp. Grattis!

“När jag jobbar på mina byggen eller kör skoter över hyggen har jag ett smil på mitt face för att i fickan har jag min ToughCase”

MAGELLAN
snow rider

Prenumerera på SnowRider

6 nr 289:- (1 år)
inom norden 375:-

12 nr 499:- (2 år)
inom norden 700:-

Prenumerationer går att beställa på

Mail: pren@otlas.se

Tel: 0250-22885

Telefontid: Vardagar 8-16

Fax: 0250-22883

www.snowrider.se



MidTrailer AB

för vilka laster du än har

www.midtrailer.se

Vinnare av en redKnows MiniFinder Live GPS-larm



Vinnare av en redKnows MiniFinder Live GPS-larm är Anders Andersson från Mora. Grattis från oss!

“Int skulle jag vara i Dalarna och masa, hellre då i Alaska & gasa”

redKnows
snow rider

POLARIS Åsarna Skoterservice



Service
Tillbehör
Reservdelar

Snöskoter & Fyrhjulingar
Släpvagnar Snöslungor

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

**8 sidor extra
i SnowRider!**

extra prenumerations bilaga **snow rider**

Prenumerantsidorna



Pojkrummet
Äntligen klart



extra prenumerations bilaga **snow rider**

Själv är bästa dräng!

FOTOKURS I



Alla prenumeranter
får 8 sidor extra!

Klart du ska ha dessa extra sidor,
bli prenumerant redan idag!



Följ SnowRider
på FaceBook

Prenumerera nu!

6 nummer av

SNOW rider

+ CTEKs Comfort Indicator clamps

På köpet!



Denna snabbkopplare och indikator kopplas till batteriet med klämmor. Det gör den praktisk för dig som vill ha en flyttbar indikator och snabbkopplare, till exempel för dig som har flera olika fordon som ska kontrolleras eller i en bilhall.

289,-

Erbjudandet
finns även på:
otlas.jetshop.se

2011-års bästa ledskoter



Ditt erbjudande

6 nr av SnowRider i
butik 354,-

CTEKs Comfort
Indicator clamps
värde ca 120,-

Totalt värde 474,-

Ditt pris 289,-

Du spara 185,-



OBS!
CTEKs serie snabbkopplingar passar endast till CTEKs 12V-laddare mellan 0,8-7A och ska endast användas till dessa. Comfort Connect- och Comfort Indicator-modellerna passar tyvärr inte till CTEKs äldre modeller som har de vita snabbkopplingarna i plast. Till dessa modeller rekommenderas en snabbkopplare som heter Extra Cord Set.

**SNOW
rider**
TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

JA jag vill ha 6 nummer av tidningen +
Cteks Comfort Indicator clamps
för endast 289,-

B

SVERIGE
Porto Betalt

Namn: _____

Adress: _____

Postnr&Ort: _____

Tel: _____

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

OBS! ERBJUDANDET GÄLLER ENDAST NYA PRENUMERANTER.
Prenumerationen övergår i en tillsvidare prenumeration. Beställningen går även att göra på
fax: 0250-22883 tel: 0250-22885. Erbjudandet gäller inom Sverige!

Nikasil
 Vi har varit 30 år erfarenhet!
www.nikasil.se



Den 40-åriga, välkända Nikasil-tekniken är utvecklad för att ge dig bästa möjliga prestanda och livslängd på din motor. Vi erbjuder dig bästa möjliga prestanda och livslängd på din motor. Vi erbjuder dig bästa möjliga prestanda och livslängd på din motor.

RACING REPLÅG & REPARATION

118 00 0074

skif-doo



SKOG&TRÄDGÅRD

20 200 00 00 00 00

Förstärkning



SEATEC

SEATEC RACING

Juvia & Rasmussen

NIKASIL Specialisten



Plöc-VE...

Snabb leverans!!
 Absolut bästa service
 och RESULTAT!!

Blixstens Racing
 Tel: 030-134006
www.blixstensoracing.se

TURAM



SUNDSTRÖM

118 00 00 00 00

skif-doo



skif-doo

118 00 00 00 00

www.norindemotoring.com

- Reservdelar till samtliga märken!
- Upphoppning!
- Reservdelar till alla märken!



Norindemotoring AB

118 00 00 00 00

POLAR



POLAR

118 00 00 00 00

skif-doo



Stocka

118 00 00 00 00

skif-doo



Juppiz

118 00 00 00 00

JOCKES



JOCKES

118 00 00 00 00

skif-doo



ERIC GRÖNING

118 00 00 00 00

skif-doo



WYDGERES

118 00 00 00 00

STATOIL

YAMAHA

Försäljning - Service
 - Probat - Frösning
 - Skötsel

118 00 00 00 00

Königs bein & Service AB

Försäljning
 Reservdelar
 Service
 Utvärdering

www.konigs.com/privat

118 00 00 00 00

SALAB



SALAB

118 00 00 00 00

HÄLLGREN'S MOTOR AB



HÄLLGREN'S MOTOR AB

118 00 00 00 00

www.skoterskolan.se

SKOTER

118 00 00 00 00

CROSSOLAGET.COM

Allt du behöver för...

- SKOTER
- MC
- CROSS

Levereras via postorder

118 00 00 00 00

Beg. Skoterdelar

118 00 00 00 00

WST

118 00 00 00 00

FOGELSTA



Den ultimata skotertransporten!

036-18 19 50
www.bjornlyan.se

Björnlyan



POLARIS®

www.polarisindustries.com



PURE
POLARIS



Personlig Shift
med dekalsats



Uppdatera till
2 sits
4 995 kr

“Vill du ha en svinsnabb ledmaskin, samtidigt som du lurar folk att du har en slö och tråkig ekonomiskoter, köp en IQ Shift 600.”

SnowRider #1 2010

SHIFT

POLARIS ÖVERTRÄFFAR IGEN - 60% NYHETER 2011
Se hela vårt kompletta aggressiva modellprogram på www.polarisindustries.com



600 Shift
94 900.-

550 Shift 84 900.-

550 Shift 136 85 900.-



RAVISHING DAMJACKA

Exempel på tillbehör:



LAVINSÄNDARE



IQ 136 2-UP TOURING KIT

Arvidsjaur ExperienceCenter i Arvidsjaur 0960-12340 • Boden Sixten Nilsson Motorservice 0921-10209 • Bollstabruk Dahlins Motorservice 0612-21188 • Borlänge Haralds Båtar 0243-13019
Burträsk Hållgrens 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 Revellj Racing 0684-12058 • 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 • Malå AGS Skoter & MC 0953-216 26 • Mattmar Ytterrocke Produktion 0640-45117 • Mora Mora Järn 0250-10026 • Ockelbo Ockelbo Gummiservice 0297-42100 • Offerdal Birgerssons Bensin 0640-32149 • Piteå Bil-laget 0911-18010 • Skellefteå E-son Maskin 0910-701201 • Storuman Joeströms Bil & Mek 0951-10075 • Strömsund PN
Motor tel 0670-10000 • Sundsvall BW Sundsvall AB 060-123512 • Söderhamn Maskincenter 0270-70045 • Torsby Mats Skog & Fritid AB 0560-71340 • Tärnaby Joeströms Bil & Mek 0954-34031
Umeå Motor Pro 090-704480 • Vilhelmina Vilhelmina Motorcenter 0940-55870 • Åsarna Asarna Skoterservice 0687-30375 • Örnsköldsvik Skoterservice 0680-56100 • Östersund Motorhuset 063-570020

VI LEVERERAR MERVÄRDE



POLARIS
FÖRSÄKRING



POLARIS
FINANS



www.polarisindustries.com • www.polarisridersclub.com