

Vinn en skoter!

NR 1 07/08 Pris: 54:- 6 EURO NOK 59

SNOW rider

För oss som släpper till första kvällen!

**2008 års
Sportmaskiner**

**Yakahosu
Vrålet från Borlänge**

Dragracing SM

Årets skoterkläder

Interpress 0518-01



7 388051 805403

Returvecka V.44



Ledaren

Bestäm dig och slå till

Nummer: 1 säsongen 07-08

Årgång: 11

Omslagsbild: Björne på en Ski-Doo

Foto: Mattias Klockar

Prenumerationsfrågor:

pren@snowrider.se

Adress: Sågbacksvägen 8,

792 91 Mora

Tel: 0250-228 85

Fax: 0250-22883

Postgiro: 151 18 61-5

Chefredaktör & ansvarig utgivare:

Björn Friström

e-post: bjorn@snowrider.se

Redaktör:

Patrik Larsson

e-post: patrik@snowrider.se

Redaktör:

Alf Sundström

e-post: affe@snowrider.se

Annonser:

Marita Skommar

e-post: marita@snowrider.se

Annonser:

Carina Boström

e-post: carina@snowrider.se

Ekonomi, Layout, Annonser:

Mikaela Friström

e-post: mikaela@snowrider.se

Layout:

Ann-Sofie Dahl

e-post: annsofie@snowrider.se

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

Utgivning nr 2 07/08 : Okt

Annons stopp: 070921

OBS! Alla bilder är tagna med professionella förare, några som helst droger förekommer självklart inte.

Allt sker under kontrollerade former, inget lämnas åt slumpen. Marken för eventuella upphopp/ nedslag är noga kontrollerade för att inte växtlighet, snöskoter eller förare ska ta skada.

Områdena där bilderna är tagna är antingen en snöskoter-crossbana, eller på annat sätt avlyst eller anvisat.

Tidningen är TS-kontrollerad.

ISSN 1403-0144

Vi har i skrivande stund precis kommit tillbaka efter semestern, som trots sina fem veckor kändes alldeles för kort då den tog slut samtidigt som det började kännas bekvämt och avslappnande att vara ledig.

Trots att vi befinner oss mitt i sommaren har jag ställt in mig på att det blivit höst och att vintern snart knackar på dörren. Vi har ju återigen snöskoterssäsongen framför oss och massor av fräscht SnowShoot-material att sammanställa till de tre kommande höstnumren av SnowRider.

Att påstå att de olika tillverkarna har tagit det lugnt och bjuder på ett mellanår i år kan inte vara mer fel då årets skoterkollektion är helt fantastisk.

I år får vi inte bara se den lättaste sportsnöskotern i modern tid, utan också den mest uppseendeväckande fyrtaktaren någonsin. Och då återstår ju frågan, ska man byta skoter i år? Brukar inte den första årsmodellen av en ny modell vara begåvad med en massa barnsjukdomar och därmed också vara dryg att äga då den ska in på uppdateringar stup i kvarten?

Visst, alla tillverkare har gjort sina katastrofala blunders och släppt igenom delar, lösningar och koncept som inte fungerar. Det hela handlar i slutändan om stålar eftersom tillverkarna alltid strävar efter att bygga så billiga maskiner som möjligt.

Om vi jämför en snöskoters tillförlitlighet och prestanda då vi startade SnowRider för tio år sedan och idag, är skillnaden så ofantligt stor att vi nästan inte tror det är sant, samtidigt som prisbilden nästan stått still. Idag är det ytterst få barnsjukdomar på en ny snöskoter, men ingen regel utan undantag.

Trots att det går cirka fem långa år mellan de första strecken på ritbordet till att en färdig maskin lämnar det löpande bandet, kan det ju alltid krångla till sig i slutändan. Efter två år av ritande och utmattnings-tester brukar en första körbar prototyp finnas. Denna körs sedan stenhårt under flera tusen mil i tre års tid, och då i flera olika skepnader eftersom den hela tiden förbättras och förändras. Stora arbetsteam kan lägga veckor, månader och år på enskilda lösningar som ett motorfäste eller drivaxel. Utöver arbetet med den aktuella prototypen jobbas det också parallellt med framtida modeller och koncept.

Jag har under mina årliga SnowShoot-resor till USA pratat med otaliga testförare som har som enda uppgift att lägga mil, köra sönder och hitta svagheter på sin arbetsgivares snöskoterprototyper. Man gör alltså allt för att tillverka en så perfekt snöskoter som möjligt. Varför? Jo, för att det blir billigare att göra rätt från början än att låta handlarna åtgärda uppkommande fel.

Att tillverka ett så udda fordon som en snöskoter kräver kunniga konstruktörer, resurser, erfarenhet och tid. Vi har blivit vana med att en ny tillverkad snöskoter tagit ett jättesteg in i 2000-talet och därför också fungerar relativt klanderfritt. Kommer du ihåg när det var läge att ta med sig en drivkedja, några remmar, en låda tändstift och lite variatorgrejer varenda gång du skulle på långtur? Hemska tanke.

Även om vi skoteråkare är luttrade, skulle vi idag aldrig tolerera att en ny skoter ideligen gick sönder och lyckligtvis är vi relativt förskonade från detta.

Jag tycker också att tillverkarna i det stora hela sköter sig då det gäller att rätta till eventuell fel som uppstår och att de står för det som vi i folkmun kallar för garanti.

Så för att svara på frågan, "vågar man köpa första årsmodellen av en ny skoter?"

Ja, visst vågar du det, bara du är på det klara vad du vill ha för en maskin. Ha i åtanke... en lössnö-maskin är precis lika värdelös att touringköra med som en touringmaskin är att surfa med i lössnön. Ta verkligen reda på vad du vill ha, bestäm dig och slå till.

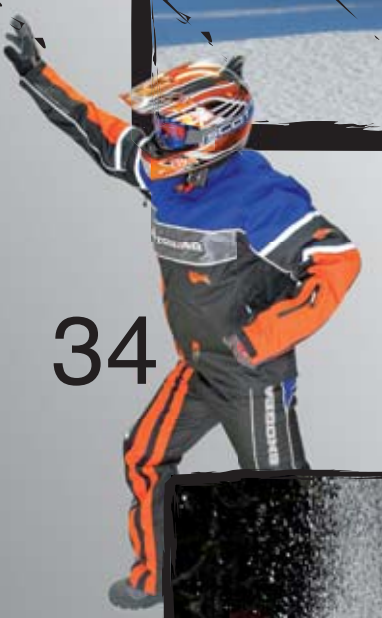
Nu är det bara snön som fattas och är det någonting som vi vill ha, är det en riktigt fläskig vinter med massor av den vita varan då vi verkligen kommer att försöka att utöka vår testverksamhet och komma tillbaka dit vi en gång började. I början av SnowRiders liv, körde vi varenda sportmaskin i bromsbänk då tillverkarna minst sagt var vårdslösa med effektangivelserna som alltid var högre än i verkligheten. Idag är effektangivelserna mer exakta och det gör bromsbänkkandet mindre intressant för er och därmed också för oss. Vi kommer däremot att fortsätta på inslagen bana och utöka våra resereportage både från Sverige och utomlands.

Tills dess, njut av våra tre höstnummer där vi avhandlar alla årets snöskoternyheter utan och innan.

Chefredaktör Björn Friström

Innehåll:

- 2. Ledare och redaktion
- 6. Lynx Sport
- 14. Nytt & Noterat
- 16. Ski-Doo Sport
- 24. Vinn en skoter
- 26. Yamaha Sport
- 34. Årets kläder
- 42. Plansch
- 50. Polaris Sport
- 58. Tändstift
- 62. Arctic Cat Sport
- 72. Dragracing SM 2007
- 75. Yakahosu
- 80. Tävling
- 82. Prenumeration & Shop



feel the urge...



adrenaline



bullet



vertical



Handelsbanken Finans

www.yamaha-motor-scandinavia.com

FORTY YEARS OF EVOLUTION



YAMAHA
2 YEARS
WARRANTY



FX NYTRO RTX



FX NYTRO RTX (40th)



FX NYTRO ER

Är du mogen?

Vår nya Nytro-serie är minsann inget för nybörjare. Bara beteckningen FX (Fun Xtreme) antyder att detta är för dig som söker utmaningar och inte nöjer dig med något annat än det häftigaste, det senaste i skoterutvecklingen. I så fall har du hamnat rätt för i Nytro vimlar det av nytänkande konstruktioner. Som en ny typ av framvagn, en revolutionerande boggiekonstruktion och en motor som är ett nytvecklade 3-cylindrigt dynamitpaket på 135 hk med EFI bränsleinsprutning.

Du anar resultatet. En ny serie vassa, smidiga, driftsäkra och sköna skotrar som är hur kul som helst att köra.

Om man är mogen för det förstås.

YAMAHA SMARTCHECK GER DIG 5.000 KRONOR I



RABATT PÅ ALLA 08-OR. GÄLLER TILL 15/11 2007

the art of engineering



YAMAHA

www.yamaha-motor.se

Slutsnål

Lynx firar i år 40 år som skotertillverkare, och vilket kalas det blir!

Av: Patrik Larsson

Vid introduktionen av Lynx RE 600 till säsongen 2007 jublade alla och kunderna ställde sig på kö. Maskinen blev på många sätt en succé och till och med en legend redan innan den kom ut på marknaden.

Lynx hade gjort allt rätt. Priset var riktigt attraktivt, utrustningsnivån var precis så bra som man kunde vänta sig och man gjorde verkligen ingen hemlighet av att denna maskin tagits fram under ledning av en av den moderna skoterhistoriens riktiga giganter, Janne Tapio.

En mycket stolt herr projektledare Tapio säger själv:

—Den här skapelsen har jag lagt ner hela min själ i, och den har blivit precis så bra som jag vill att den skall vara.

Ja, och visst vart den bra? Ingen har väl missat maskinens framgångar på tävlingsbanorna runt om i Europa den senaste säsongen. Där vi bland annat fick se Peter "E-son" Ericson med bravur både vinna VM och SM i Pro 600.

Lynx RE 600 vart helt förväntat en riktig dräpare på tävlingsbanorna, men hos den vanlige skoteråkaren vart resultaten lite blandade, också det helt förväntat.

Det är lätt att känna sig som ett råämne till en VM-vinnare när man är ute i skogen och spöar sin ögonsten till bristningsgrän-

sen. Men för att vara ägare och förare av en i det närmaste renodlad räser krävs det lite mer än att bara våga hålla fullt där man egentligen inte ska.

Det visade sig så klart med tiden att det var ett antal köpare landet runt som inhandlat Lynx RE av lite fel anledning. För köper man en maskin helt enkelt bara för att den är den hetaste och mest eftertraktade modellen blir det lätt lite fel.

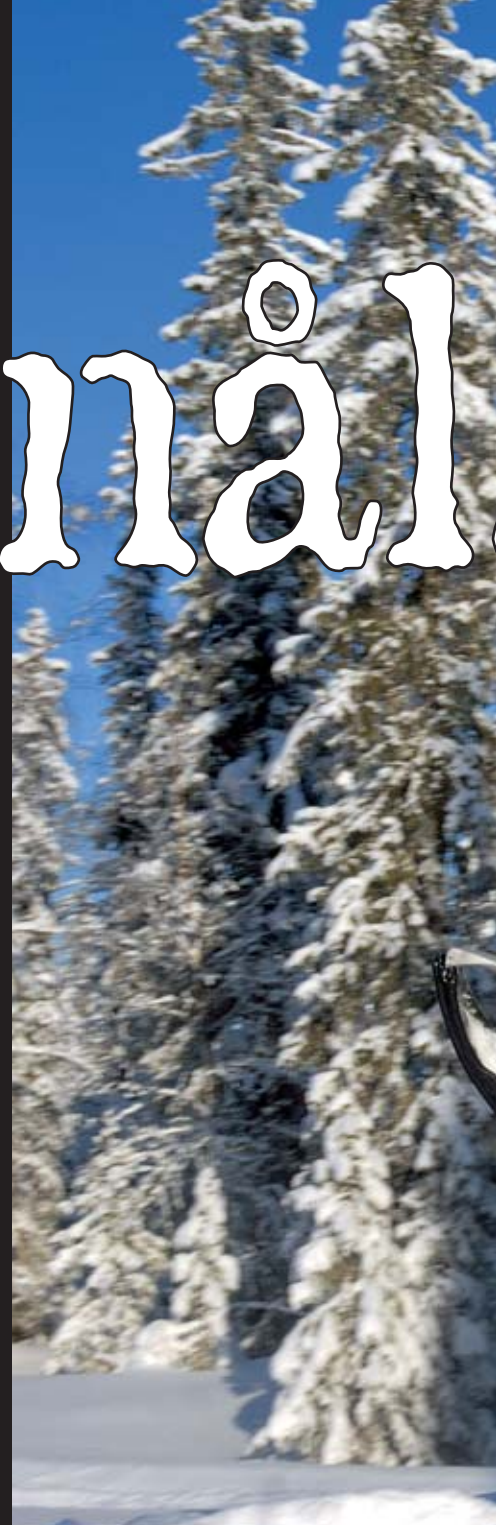
För när dom efter ett tag upptäckte, trots våra varningar och förmaningar att fjädringen och dynan var i det hårdaste laget, accelerationen var imponerande men toppfarten hade mer att önska och rent allmänt att maskinen andas tävling och inte långfärdskomfort var det inte så roligt längre.

Detta var egentligen inget stort och långsiktigt problem, detta eftersom det antagligen var relativt lätt att bli av med maskinen till någon av alla de som stått i kö men blivit utan tidigare under säsongen.

En RE till alla

Hur har då Lynx följt upp den här succén?

Jo, man har alltså valt att helt enkelt köra RE rakt över hela modellprogrammet. RE är ju en förkortning av Racing Edition och är en i det närmaste en kopia av Janne



Tapios tävlingsmaskin som han och E-son körde 2006.

Alla skotrarna i 2008-års sportmaskinsprogram har nu alltså fått den speciella utformningen på förarergonomin. Den som gör det möjligt att krypa mycket långt fram och ta sig ner i maskinen om det skulle behövas, samtidigt som man enkelt kommer upp i en stående körställning.

Framvagnen och styrningen är den så kallade A-VRC+ som jämfört med den ursprungliga flyttat fram skidan hela sju centimeter. Huven och sidopanelerna är gjorda i det mycket slagtåliga och nästan oförstörbara PE-plasten. Självklart sitter det också racingstyre med styrkrokar på original och vindrutan är av lägsta modell.

at



Modellen Lynx RE 600 återkommer med endast några små förändringar. Självklart är design och färgsättning ny, rutan är kol svart och lägre än förut. Den redan hårda fjädringskalibreringen är nu ännu hårdare! Ja just det, hårdare! Lynx har valt att kalla denna kalibrering och graden av hårdhet helt logiskt för Racing.

Vi sa ju att fjädringen redan förra året var i det det styvaste laget. Men tanken bakom årets kalibrering är att ytterligare utpräglade RE 600:as tävlingsegenskaper, för med de andra Lynx-alternativ som finns tillgängliga i år är det nog mest på banan som vi kommer hitta de Lynx RE som kommer att säljas.

Störst och brutalast av årets sportmo-

deller är så klart Rave 800 Power TEK, som redan i år innehåller Rotax nyutvecklade motor 797 eller 800R som den också kallas.

800R introducerades förra året i Ski-Doos mountainserie och kommer nu alltså samtidigt i både Ski-Doos och Lynx sportserie.

Lynx måste tack vare sina framgångar de senaste åren stigit rejält i anseende hos de Kanadensiska ägarna som tillåter något sådant. Lynx har ju alltid tidigare fått vänta både ett och två år på de senast utvecklade motorerna.

800R känner ni redan till, men den är uppbyggd med hjälp av en hel del intressant teknik som tål att nämnas igen.

Cylindrarna sitter i ett så kallat monoblock för att få en styvare motor samtidigt som kanalerna kunnat göras större och mer korrekt utformade. Vevhuset är vätskekyllt, mycket för att förbättra driftsäkerheten vid ett högt effektuttag. Motorn har på det den senaste generationens RAVE-ventiler vilket gör att man kunnat sänka bränsleförbrukningen samtidigt som effekten har ökat jämfört med den tidigare 800 HO-motorn.

800:an kommer att bli en storsäljare, i alla fall i Sverige. För svensken har en förkärlek för stora motorer med mycket effekt. Och eftersom man nu kan få köpa en skoter byggd med 440-teknik samtidigt som det sitter en modern 150-hästares mo-





Rave 550 har en enklare framdämpare än de övriga modellerna. Men den är långt ifrån dålig och kommer förhoppningsvis få leva ett lugnare liv också.



Nu sitter den extrema framvagnen A-VRC+ på samtliga Lynx sportmaskiner.

tor i den så känns allt bara så helt rätt. Storsäljare, var namnet.

Men nu har ju dessa stormotorutrustade skotrar en nackdel jämfört med mindre, och det är precis det som vi alltid tjuvar om. En stor motor ger en klumpigare skoter, så är det bara. Nu kommer så klart inte köparna av Rave 800 att tycka att den är speciellt klumpig, utan bara brutal, vild och alldeles underbar.

Vi som har möjlighet att under en och samma dag hoppa fram och tillbaks mellan flera olika modeller känner dessa skillnader mycket tydligt. Men ni som köper er skoter kör ju inte på det sättet utan lär er eran maskin och kompenserar er körning mer eller mindre automatiskt för dess brister.

600SDI

Har du inget behov av att vara värst och alltid vill skicka skidorna högst upp i skyn finns det så klart ett mer sofistikerat val av skoter, Rave 600 SDI vilken är precis en så bra skoter som man bara kan föreställa sig.

Rotax 600 SDI får ju ideligen goda betyg och höjs till skyarna av de flesta. Den är driftsäker, drar lite bensin och är förhållandevis snäll mot miljön, antagligen precis så snäll som en tvåtaktare över hu-

vudtaget kan bli mot miljön, i alla fall inom en snar framtid.

Grunden till den här motorn härstammar egentligen ända tillbaks till Rotax generation-tre-motorer som kom som 700-kubikare redan år 2000. Detta gör att motorinstallationen är lite onödigt tung och egentligen lite föråldrad.

Rave 600 SDI väger enligt Lynx egna uppgifter nämligen något kilo mer än årets upplaga av Rave 800 och det känns i dagens läge inte helt rätt. Men känner vi Rotax rätt så kommer det en ny 600:a kanske redan till nästa säsong, vi kanske kommer att kalla den för 600R, men det återstår att se.

Dämparkalibreringen i både Rave 800 och 600 SDI kallas för Enduro och är ett lite mer civiliserat alternativ jämfört med Racing.

Även minstingen i samlingen, Rave 550 är i det närmaste rakt igenom en RE. Det man sparat in på är dämparutrustningen och kalibreringen av den är mildare än hos 800 och 600 SDI och kallas för Sport.

Ledpisk

Pressvisningen av Lynx är för det mesta förlagd någonstans runt Lynx hemstad Rovaniemi med omnejd. Men för att göra det lite extra festligt just i år hamnade vi



Rave 550 är en underbart lättkörd skoter som imponerar på de flesta.



Lynx sportmaskiner inbjuder till ohämmad lek och dom tål att köras hårt.

ytterligare 12 mil norr om Rovaniemi i en förläggning som heter Poroluosto Lodge som ligger i byn Luosto.

Från Rovaniemi gick resan rakt norrut, rätt ut i urskogen och efter ett tag upphörde även skyltningen, eller kanske var det så att skyltarna var översnöade? I alla fall såg vi inga under en lång stund, som tur var hittade vi i alla fall direkt rätt. Antagligen hade vi turen med oss den dagen, för skicklighet var det i alla fall inte.

Försåsongen hade varit snöfattig även i det här området, precis som på så många andra ställen runt om i Skandinavien. Mot slutet av vintern hade snön i alla fall vräkt ner här och vi kunde inte fått det så mycket bättre än så här.

Det finns däremot en nackdel när man skall köra Lynx och förhållandena är lite för bra. För om lederna inte är riktigt sopiga så kan man ju inte heller testa fullt ut vad skotrarna går för.

Vi hittade i alla fall några lite mer krävande partier i det för det mesta helt underbara ledssystemet. Lederna var mycket välskyttade och välpreparerade så Luostoborna kan verkligen vara stolta över sina fina leder.

Alla fyra modeller av 2008-års Rave-maskiner fanns tillgängliga och de var alla riktigt trevliga upplevelser på sitt egna lilla vis.

Det direkta intrycket av Rave 800 är så klart att körställningen och ergonomin direkt känns igen från 2007-års RE 600, precis som på de övriga maskinerna. Men när man börjar få fart på maskinen är inget sig likt. Den stora motorn gör sig påmind på mer än ett vis.

För en medelmåttig förare som jag är den här skotern bara för mycket. Motorn slutar aldrig att dra och trots att detta är en cross-maskin gör motorn att man helst vill hålla sig i de lite mer öppna partierna och leka med motorns enorma urkraft som enda vän.

Årets RE 600 däremot tar man gärna med sig in i de knixigare partierna. Den än hårdare dämparuppsättningen mot tidigare gör att den tagit ett steg närmare det rent obekväma för en snabb ledtur. Men för dig med crossambitioner är detta fortfarande helt rätt maskin.

Känslan av att se en kille som Micke Ljungberg ge denna maskin vingar är på många sätt överklig. Där man själv på sin höjd kan få till ett litet skidres kan han med hjälp av en massa fart och flera års erfarenhet med enkelhet flyga överkligt högt och ännu mer överkligt långt. Att han sen är helt oberörd och bara så där lagom glad gör det hela bara ännu mer besynnerligt. Lynx RE 600 är skotern för dig som behärskar luften och inte är flygrädd.



Bromsarna imponerar, att sen bromsskivan också ser bra ut är det väl bara motornördar som bryr sig om?



Konstruktionen av styrehjälmen gör att du enkelt själv kan byta ut den till en i din smak, om inte originalet skulle passa så att säga.



Trots den rålimmade bakkdelen finns det plats för ett praktiskt förvaringsutrymme.



Sadelns nerskurna framdel och tankens konstruktion gör att man enkelt kan komma långt ner och långt fram i maskinen.



Fotholkarna rensas lätt på snö och gör att resan känns trygg, nästan hela tiden.



När man tar bort sidokåporna kommer man enkelt åt det man vill skriva med.



Lynx båda 600-kubikare är väldigt lika men ändå så olika. RE är en hård crossmaskin medan SDI ger ett mer sofistikerat intryck.



Rave-modellerna kommer fortsatt att ha en spartansk och enkel förmiljö, precis som det skall vara på en racer.



Rave 800 kan skrämman slag på vem som helst efter leden. Rotax 800R tvekar aldrig.



550 har så klart även den imponerande PPS-boggin. Två stycken renoveringsbara 36 millimeters aluminiumdämpare gör jobbet åt dig.

Micke ger skotrar viiingaar! RE 600 är en busmaskin av rang och inte behöver man heller dricka någon tveksam energidrink för att få flyga dit man vill.



Kommer du däremot att hålla dig på leden och även friåka en hel del, utan en tanke på att tävla skall du köpa 600 SDI. Den här skotern ser jag som min favorit i sällskapet och är lite av en dröm som går i uppfyllelse.

Att man ligger och fantiserar om skotrar när man skall försöka somna om kvällen kanske är lite mer vanligt än vad många vågar erkänna. Men jag kan erkänna att det är precis den här skotern som jag fantiserat ihop det senaste året. Receptet är ett tufft Lynx 440-chassi utrustat med en av marknadens kanske bästa motorer. På det rejäla renoveringsbara dämpare med bra justeringsmöjligheter. Och så vips står den där! Rave 600 SDI.

Nu skall så klart inte den här skotern

misstas för en simpel civil ledsmiskare, nej den är en högpresterande, sofistikerad och mycket underhållande sportskoter som har det lilla extra som förra säsongens RE 600 inte hade. Ni som köpte fel förra säsongen, gör ett nytt försök, för här är eran maskin.

Lillfläktisen

Självklart ger inte Lynx upp sitt vinnande koncept med att ha en lätt fläktylad motor i ett riktigt potent chassi. Men i år är den här skotern potentare än någonsin, precis som sina större mer avancerade vätskekylda bröder.

Listpriset stannar på 73 500:- och för det får du en helt splitt ny skoter med maskin av 440-teknik. Dämparna är tyvärr av

lite enklare modell än i de övriga, men det skall man inte hänga upp sig allt för mycket på. 550-motorn på 56 hästar är ju en begränsning i sig, samtidigt som skotern väger 20-talet kilo mindre än de vätskekylda modellerna, så fjädringen skall helt enkelt inte behöva belastas lika hårt.

Om du mestadels kör större vätskekylda skotrar skall du om du får möjlighet prova en Rave 550, och ta dig då en tur där det är riktigt bökgigt, inte på en sjö eller skogsväg för där är det roliga slut efter 20 meter. Nej ta i stället en tur där det ställs krav på dig som förare, du kommer känna dig som en kung, för allt går så lätt, är enkelt och riktigt riktigt roligt.

Nu med alla dessa positiva ord om denna i sammanhanget lilla skoter skall



En ulv i fårakläder? Nej inte alls, att detta är en racer syns lång väg, och den kan bli din!

Ibland är livet bara lite för bra.



man så klart inte luras att tro att det är en fullvärdig ersättare till din 600, 700 eller 800. Nej, den passar nog ändå bäst till den yngre generationen skoteråkare som inte hunnit lägga på sig så många extra kilon.

Bara plast

Att Lynx valde att så här direkt frigöra sin 440-teknik rakt över hela sitt sportskoterprogram är något som skall premieras som ett riktigt bra initiativ.

Anledningen till det kan man så klart spekulera i, men bara vetskapen om att Ski-Doo i år skulle släppa sin bantarbomb, gjorde nog att beslutet var lite enklare att ta, helt enkelt för att fortsatt kunna vara konkurrenskraftiga.

Ski-Doo har ju med sin viktsänkning i ett slag gjort alla skotrar på marknaden lite överviktiga. Vad detta får för resultat i slutändan skall bli mycket intressant att se, och då speciellt på crossbanorna.

Kommer viktminskningen göra någon stor skillnad på våra crossbanor? Är en viktminskning alltid bra? Eller är det så att vikten i stället kan flyttas till rätt ställe och därmed inte påverka framfarten speciellt nämnvärt? Frågorna är många och jag tror att vi redan tidigt kommer att få uppleva svaren.

Med tanke på E-sons imponerande

framfart de senaste åren är det svårt att se att någon av Ski-Doos främsta förare som Fredrik Granberg, Daniel Olofsson, Tomi Ahmasalo eller kanske Jocke Strandberg på något enkelt sätt kunna straffa Peter den store, bara för att dom sitter på en skoter som är kanske 20 kilo lättare.

Det kommer i alla fall att bli riktigt spännande och resultatet när året är slut kommer att kunna bli en riktigt intressant värdejämförelse på vad vikten eller bristen på vikt har för egentligt värde hos en snöskoter.

Nu när Janne Tapio valt att kliva av från tävlandet får vi hoppas att han får ännu mer tid över till att lägga på den fortsatta utvecklingen av Lynx sportmaskiner. För även om dessa skotrar just nu är så fantastiskt bra går ju utvecklingen framåt med stora steg.

Även Lynx kommer få lov att anta utmaningen om en rejäl viktminskning som deras koncernbröder har dragit igång.

Men nu är nu och Lynx har både medvind och gör det mesta rätt i det här läget. Om det sen är rätt eller fel att satsa pengarna på en Lynx återstår att se, men ett är i alla lägen säkert, maken till underhållande och imponerande maskiner får man leta efter.

800/ 600 SDI/ RE 600

Motor	
Typ:	2-cylindrig 2-takt
Volym cc:	799,5/ 594,4/ 594,4
Borrning/slag:	82x75,7/ 72x73/ / uppges ej
Bränslesystem:	2xTM40HTD DPM/ SDI/ 2xTM40HTD
Smörjning:	Separat
Avgassystem:	2-1
Uppg effekt/varv:	149@8150/ 114@8000/ 114@8000
Start:	Manuell
Chassi	
Uppg torrvtikt kg:	237/ 238/ 231
Tunnel:	R-EVO
Framvagn:	A-VRC+
Dämpare:	HPG TA36 HLc Piggy Back
Fjädringsväg fram:	260 mm
Boggi:	PPS
Dämpare bak:	HPG TA46 HLcR Piggy Back
Dämpare fram:	HPG TA46 HLcR Piggy Back
Fjädringsväg bak:	390 mm
Typ av matta cm:	38,1x307,2x3,8
Skidor:	CTRL
Spårvidd:	108 cm
LxBxH cm:	281x124,5x120,5
Tankvolym:	38 liter
Oljetankvolym:	3,5 liter
Att äga	
Pris:	125 900:-/ 116 900:-/ 109 500:-
Färg:	Svart/ röd-svart/ röd-svart
Generalagent:	BRP Sweden AB

550

Motor	
Typ:	2-cylindrig 2-takt
Volym cc:	553,4
Borrning/slag:	76x61
Bränslesystem:	2xVM34 Choke
Smörjning:	Separat
Avgassystem:	2-1
Uppg effekt/varv:	56@7000
Start:	Manuell
Chassi	
Uppg torrvtikt kg:	215
Tunnel:	R-EVO
Framvagn:	A-VRC+
Dämpare:	HPG TA 36
Fjädringsväg fram:	260 mm
Boggi:	PPS
Dämpare bak:	HPG TA 36
Dämpare fram:	HPG TA 36
Fjädringsväg bak:	390 mm
Typ av matta cm:	38,1x307,2x3,2
Skidor:	CTRL
Spårvidd:	108 cm
LxBxH cm:	281x124,5x120,5
Tankvolym:	38 liter
Oljetankvolym:	3,5 liter
Att äga	
Pris:	73 500:-
Färg:	Svart-röd
Generalagent:	BRP Sweden AB



Got the courage?
Get the gear.

TekVest konstruerar och tillverkar speciella skyddsvästar för en speciell typ av människor – snöskoterförare. Det handlar om säkerhet och ergonomi i en helt egen division. Du hittar dem hos snöskoterhandlare som inte kompromissar.



If you have to be somewhere monday morning,
shouldn't you be thinking about a

TEKVEST

www.duells.se.no.dk

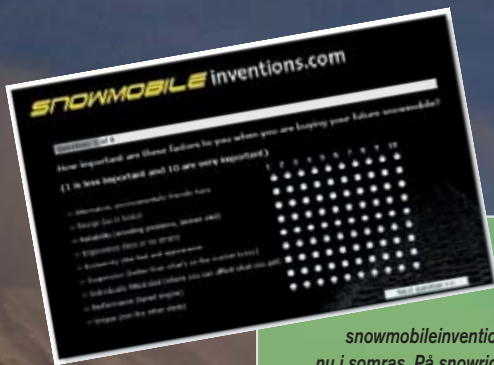
nytt & noterat



Bygg om!

Vintern är på gång och det kändes kanske helt rätt i våras att lägga alla slantarna på en enduro eller cross. Men nu då, när vintern är i antågande? Lugn det finns en lösning... Bygg om din maskin med ett Radix-drivbandskit från 2Moto i USA. I dagsläget finns kiten till bland andra Honda 450R-450X, Yamaha 400/426/450, KTM 400/450/525 och Husaberg 450/550 och 650. Runt 4000 dollar kostar dom i Staterna. Betydligt mer, närmare bestämt 12 500 dollares kostar en helt färdigbyggd skoter-hoj. Den baseras på en 650-kubiks Husabergare och heter Rogue 650.

Hitta mer smaskiga bilder och information på www.2moto.com



Stor undersökning

Den stora snöskoterundersökning som snowmobileinventions.com genomfört under en tid, avslutades nu i somras. På snowrider.se hade vi lagt upp en länk för att hjälpa till i arbetet. Här är deras ord till oss...

"Hej på er! Vår undersökning börjar lida mot sitt slut inom några dagar.

Vi skulle därför vilja tacka för eran välvilja att ställa upp för oss med utläggningen på eran site. Responsen har varit enorm från snowrider.se. Faktiskt den dominerande, globalt sett. Vilket är imponerande med tanke på årstiden!"

Så nu är det vi på SnowRider som skall tacka alla er, våra läsare och hemsideanvändare för ert engagemang. Tack och tack igen!



Coola ungar

Företaget Coolkid från Umeå som satsar på att ta fram och sälja lite tuffare kläder till våra kära barn har precis lanserat sin nya webshop. Besök www.coolkid.se och titta själv.



Yoystick

To be technology verkar inte ha någon begränsning då det gäller små egenheter och uppfinningar. Nu har dom tillsammans med Fibretronic tagit fram en joystick fjärrkontroll till din Ipod. Den köps separat och användas tillsammans med de flesta av to be jackorna som säljs den här säsongen. Den fästs på armen på jackan och via en sladd som du drar i kanalen som mynnar ut i bröstfickan där Ipoden ligger kan du då styra Ipodens funktioner. På så vis kan du enkelt spola och byta låtar, höja och sänka ljudet och så klart även pausa och starta om. Fjärrkontrollen är kompatibel med Ipod mini, gen4 & photo, gen5 video, nano gen1 & gen 2. Den kommer att kosta i runda slängar 699:-. Mer information hittar du på www.tobetech.com

Heidi

Malungska Halvarssons har tagit fram en tuff jacka för både tjejer och damer. Heidi som den heter har även en väst som kan användas separat. Materialet är DRYWAY+® membran och den har ett Meshfoder. I midjan sitter ett dragskydd och nertill sitter en dragsko. Jackan kan kopplas samman med byxor och kompletteras med CE-godkända skydd och även ryggskydd. Storlekarna är S till 2XL och cirkapriset ligger på 2395:-



Revelstoke

Alla snackar om det, men det är få som verkligen tar steget. Om du skall ta dig över poelen för att kunna njuta av meterdjupt puder i världens finaste terräng den här säsongen, kan det vara dags att börja planera. Att surfa in på www.glacierhouse.com är ett bra första steg. Här kan du komma i kontakt med allt från skoteruthyrare till guider. Man lever ju faktiskt bara en gång...

Glacier House
DESTINATION HOTEL & RESORT
CALL TOLL FREE 1-877-837-8954



Skydda hakan

Med en rejäl bar pad kommer det kännas betydligt bättre att slå i huvudet i styret. Rox Bar Pads är utformade med snocross design för att passa på tävlingsnösokotrar men självklart även på de flesta fritidsmaskiner. Hitta försäljningsstället på www.allright.eu



Senaste Scott

Scotts senaste glasögonmodell heter 89 xi FMX. Den finns in två färgkombinationer, röd/vit och svart/vit. Ramen är klarlackad och den dubbla siktskivan är ventilerad för att förhindra att imma bildas på linsen. Den mjuka ansiktsfoamen gör passformen god mot ansiktet och det silikonbehandlingen av bandet gör att det sitter säkert på hjälmen. Priset för brillor med spegelglas är 998:- och med klarglas 798:-

Med visir

Simpson introducerar under 2007 sin nya crosshjälm med visir. Den skall ha sålt otroligt bra i Staterna. Här kommer den att kosta 2400:- med ett 3 mm Lexan-visir och för 150 kronor får man med 20 stycken Tear offs. Den finns i vitt och mattsvart och kan köpas på www.simpsonshop.se



Ny hemsida

Nu är det inte längre enbart Helly Hansens produkter som står för avancerade lösningar, utan även deras nya hemsidan kan erbjuda häftiga äventyr och lite underhållning. Surfa in på www.hellyhansen.com och titta på lite äventyrsfilmer och mycket annat roligt.



Justerbar höjd

Antalet styrhjäjare fortätter att öka. Här är Rox justerbara modell. Den är gjord av CNC-bearbetat rostfritt stål och hittas hos din närmaste återförsäljare av AllRights sortiment.



På Svenska

Finländska Dice Powersports Equipment introducerade under sommaren som gått en svensk version av sin hemsida. Här hittar du tillbehör till allt från motorcykel och motocross till snöskoter och ATV. Du hittar så klart även din närmaste återförsäljare där du kan köpa det du tycker dig behöva. Knacka in www.dice.fi så hittar du rätt.



Lastbilsstrumpa

Efter de stora framgångarna för AutoSock på personbilssidan har nu norska AutoSock AS tagit fram en friktionsstrumpa avsedd för lastbilar. Denna jättestrumpa som ersätter snökedjorna väger endast 900 gram och kräver inte större utrymme än en sammanvikt herrskjorta. Att montera ett par AutoSock på de yttre drivhjulena behöver inte ta mer än 90 sekunder och kan göras i backe. Läs mer eller beställ på www.autosock.nu



Snygg plåt

Nu kan du köpa Rox snygga nummerplåtar av någon av Allrights alla välsorterade återförsäljare. Baknummerplåten är motocross-stylad och du kan fästa den enkelt på några minuter med nitar. Framplåten fäster du enkelt på styret, båda är godkända av World PowerSports Association alltså WPSA och det känns ju tufft.



Hanibal Lektor är tillbaka

Det kan vara en riktigt bra affär att besöka www.enbraaffar.se. Dom har en massa trevliga friluftsprylar och även sköna ansiktsmasker för oss skoteråkare. Helmasken kostar 70 pix och den halva går lös på en 50-lapp. Men lova att använd dom bara när det är kallt ute och inte för att skrämra slag på grannkärningen.

KIRURGISK BANTINGSKUR



2003 lanserade Ski-Doo det nya sättet att se på körställningen, nu krossar dom den rådande synen på hur mycket en skoter skall få väga.

Text: Patrik Larsson
Foto: www.mattiasklockar.com

Ski-Doo är världens största skoter-tillverkare. Dom har massor av resurser och i hela koncernen Bombardier finns det mängder av kunskap och erfarenheter av spjutspetsteknologi.

2003 lanserades den nya REV-plattformen, och Ski-Doo förändrade i ett slag verkligheten för hur en snöskoter skall se ut och hur man kör den.

Nu är året 2007 och på en i stort krympande marknad där vissa tillverkare verkar ha stagnerat och fastnat i gammalt tänk visar nu Ski-Doo sina muskler igen, och förändrar standarden på hur mycket en snöskoter egentligen får väga.

Den här gången handlar det inte om någon 5-10 kilos bantning, nej det är mycket mer imponerande och kanske lite överliga siffror som dom kan presentera. En ny standard är satt!

Utvecklingen av den här maskinen började redan året efter att det då så revolutionerande REV-chassit introducerats för oss.

Det var alltså 2004 som Ski-Doos företagsledning gav utvecklingsavdelning en arbetsuppgift. Dom skulle ta fram en snöskoter som var helt olik allt annat på marknaden, och den skulle bantas med minst 50 pund, vilket motsvarar ungefär



23 svenska kilon jämfört med den redan då lätta REV:en. Körställningen skulle också förbättras och göras mindre tröttande samtidigt som skotern fick lov att ha en design som var radikal, stack ut och skulle kännas modern i många år.

Uppgiften måste då ha låtit på gränsen till ren fantasi eller påhittad av någon totalt tekniktalangelös direktör. Men ingen ville ge upp innan dom ens försökt och en utvecklingsgrupp bilades av speciellt utvalda personer.

Eftersom det nu skulle tänkas på ett helt nytt sätt var de som varit inblandade i framtagningen av REV-chassit diskvalificerade från att utnännas.

Hittills genom skoterhistorien har alla tillverkare satsat på att utveckla bättre, starkare och mer driftsäkra motorer, man har utvecklat körställningar och funktionen på fjädringen. Någon egentlig viktjakt förutom Polaris RMK-satsning till förra säsongen har vi inte sett, förrän nu.

Minsta lilla skruv...

För att åstadkomma en viktsänkning av den här digniteten kan man inte tänka stort, nej man måste bryta ner maskinen i dess minsta beståndsdelar. Det gäller att välja rätt material och tillverkningsteknik och skala bort vart enda gram som inte har någon direkt uppgift eller funktion.

Största posten är självklart chassit, det innehåller mycket material och där hittade man närmare sex kilo överflödigt vikt.

Men chassit är inte bara väldigt mycket lättare, det är även uppdelat i olika separata moduler som framvagnsinfästning, motorfäste, tunnel och så vidare och varje del är fullt utbytbar om den skulle skadas.

Även karosdelarna, dynan och övrig kringutrustning fick sig en rejäl genomgång och där kunde 3,6 kilo bantas.

Lika mycket hittades i den nykonstruerade SC-5-boggin, där bland annat hjulfästena nu tillverkas i magnesium, tidigare stålstag är gjorda i aluminium och boggi-hjulen har fått en ny lättare design.

Att just spara in vikt i boggin är ett av de viktigaste ställena eftersom det där handlar om ofjädrad vikt. En sänkning av den ofjädrade vikten påverkar skoterns manövrerbarhet mer positivt än kilon man tar bort på den fjädrade vikten.

Även vikten på drivsystemet har sänkts med runt 3,6 kilo. Bland annat har man sett över konstruktionen de olika axlarna. Där bara drivaxeln står för lite mer än 1,3 kilo tappade kilon och är ett kapitel i sig.

Drivaxeln är en så kallad hydroformad axel. Det går ut på att man placerar ett rör i en form och röret trycksätts med vatten inifrån. På det sättet "blåser" man upp röret inne i formen och man får den önskade strukturen på den blivande axeln. Denna metoden gör att man kan använda sig av tunna material och som formas utan mekanisk åverkan på godset som i många fall sänker den långsiktiga hållfastheten.

Vidare har vikten på framvagnen sänkts

med lite över 3 kilo och där har bland annat styrsjindlarna är gjorda i smidd aluminium och länkagearmarna i krängningshämman tillverkas i ett plastkompositmaterial.

Att styrsystemet på den tidigare REV:en var riktigt komplicerat och onödigt tungt visar resultatet om man bara räknar antalet komponenter det är uppbyggt av. Av REV:ens 133 olika delar återstår nu endast 55! Samtidigt som vikten minskades med 2,3 kilo, vilket är mer än en tredjedel.

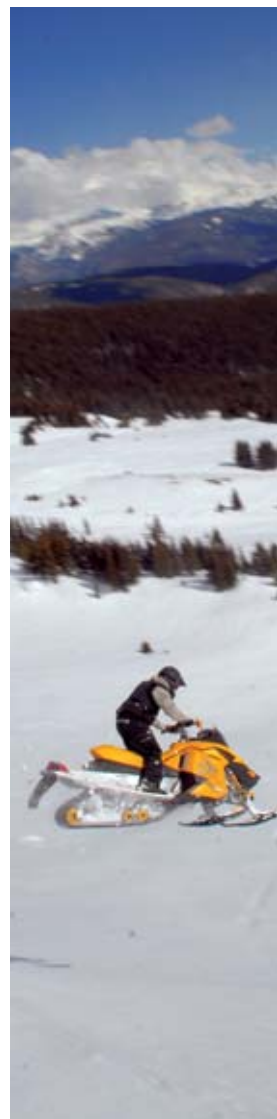
Inte ens mattan lämnades som den var, med lättare klips och en ny enlagers kordkonstruktion kunde 1,8 kilo minskas även där.

Allt som allt nåddes målet med marginal och skotern vart nästan 24 kilo lättare än en motsvarande klassisk REV, och trots den massiva viktminskningen skall det nya chassit vara 21% starkare i vridning och 37% stabilare i långsgående flex. Men hur starkt och hållbart det i slutändan blivit kommer vi inte att få veta förrän om ett par år.

Ingen REV

Nu var det ju inte bara vikten som man hade fått i uppgift att sänka. Både körställningen och hanterbarheten skulle ju förbättras.

REV har med sin på många sätt extrema körställning gjort den rent av obekvämt att frakta sig lite längre sträckor på, speciellt för lite längre personer som har blivit sittande med en alldeles för liten vinkel





MX Z TNT är en mycket prisvärd nya generationens Ski-Doo. Den är lättast, billigast och riktigt underhållande.

på knät. Denna extrema körställning har skrämt bort ungefär 15% av de potentiella köparna tror Ski-Doo. Så detta har man verkligen önskat åtgärda.

Det har man nu gjort, och detta med besked. Jämfört med REV kan man nu få tårna hela 20 centimeter längre fram! Detta gör att benvinkeln blir mycket mindre tröttande och att fler än tidigare kommer att trivas riktigt bra bakom styret.

För att få plats för att flytta fram fotholkarna så här mycket har motorn flyttats något framåt och 33 millimeter neråt. Men den största förflyttningen har sekundärvariatorn gjort.

I stället för att som förr sitta helt bakom primären har den nu klättrat uppåt och framåt. Denna omflyttning har bland annat krävt att ett längre nytt kedjehus har konstruerats.

Detta kedjehus i magnesium sitter nitat direkt i chassit och är på det sättet även en chassiförstärkning i sig. Denna konstruktion tvingade även fram en förflyttning av bromsskivan, som nu sitter på vänster sida av drivaxeln. Av detta har man fått flera fördelar, dels har en hel del roterande massa sänkts i chassit, men fördelen av att ha kvar bromsverkan på mattan trots att kedjan skulle gå av.

Körställningen är alltså än mer centraliserad än förut, samtidigt som säteshöjden har ökat med någon centimeter för

att ytterligare göra bytet från sittande till stående körställning lättare. Allt som allt är tyngdpunkten sänkt med 2,5 centimeter.

God cirkel

Vid Snow Shoot 2008 i Colorado ifrågasatte vi Ski-Doos representant om inte den här viktminskningen skulle påverka hållbarheten negativt.

Svaret vi fick var att man på grund av just viktminskningen så behövde man inte heller bygga en överdrivet förstärkt skoter. Förhoppningsvis håller Ski-Doos filosofi i längden och tvingar fram samma tänkande hos övriga tillverkare.

Men en sak kan vi alla vara säkra på, och det är att tiden kommer visa vad som gäller och den kommande säsongen kommer bli en av de mest spännande att se fram emot.

Nu har ju vi redan provkört prototyperna och vi skall försöka återge känslan. Det första intrycket man får är så klart den helt nya designen som inte liknar något annat som vi sett tidigare. Den här designen är ju helt ny för skotervärlden men som fenomen är den egentligen urgammal och faktiskt redan passé.

Ni med ett visst flygintresse ser direkt likheten med Lockheeds Stealth Fighter F-117 Nighthawk som kom redan i början på 80-talet. Designen har med tiden visat sig inte vara helt optimal och Natthöken



Varenda liten del har utvärderats och dimensionerats för att inte väga ett gram för mycket. Bara genom att se över avgasfjädrarna sparades 158 gram.



Det första intrycket när vi satte oss på den nya REV XP var att dom kändes lätta, faktiskt helt otroligt lätta.



Den storsäljande klassiska REV 550X finns fortfarande kvar i modellprogrammet. Men den förut så lätta skotern har plötsligt blivit tung!

flyger precis sina sista uppdrag för att slutligen pensioneras inom något år.

Men på den nya Ski-Doon går designen hem, den ser riktigt rå ut och vi tror inte att det kommer att diskuteras speciellt mycket om den ser bra ut eller inte.

Men körningen då!? Det kommer, men först måste man ju äntra maskinen och torrbräta lite.

Den första känslan är att allt sitter nog inte riktigt lika stabilt som på REV, speciellt känslan i fotstegen som sviktar en aning mer än tidigare. Men som sagt, nångonstans måste ju kilona tagit vägen.

Lätt som en plätt

“Änigen får vi åka lite”, tänker jag. Färden går genom campen och man får på vissa ställen nästan pressa sig fram förbi skotrar som alla andra parkerat så klantigt.

De första kilometrarna går över öppna bäckar och på leder som mer liknar den svenska påskens vattensjuka skogsgrusvägar.

—Äntligen snö!, säger jag högt för mig själv när vi kommer så högt upp att snötäcket börjar bli sammanhängande. Jag försöker hänga på två meter Björn som för första gången på flera år ser ut att verkligen få plats på en sport-Ski-Doo.

Den TNT 500SS som jag sitter på reagerar blixtnabbt på mina kommandon, den känns väldigt lätt, nästan för lätt, och jag tänker att det känns som om någonting fattas. Och det är ju precis vad det gör, nämligen hela 24 tunga kilon.

Vi stannar till för att byta maskiner. Björn är lyrisk och lite förbrylad.

—Jag tror den här upplevelsen matchar den jag fick första gången jag satte mig på en Polaris Edge. Den var så mycket bättre än allt annat just då och den här Ski-Doon... den är ju så... fantastiskt lätt...

Alla är helt lyriska, för bantingen är verkligen något som känns. Trots att de tre XP-modellerna 800R, 600 SDI och TNT är så pass lika utrustade och det i stora drag bara är motorerna som skiljer så kän-



Stealth-designen har så klart diskuterats vilt på forum världen över. Ful, snygg eller bara råast? Ja det är frågan.



Ski-Doo har visat sina muskler och tar ett jättekliv framåt i tiden. Hur många år kommer det ta för de andra att banta lika mycket. Kirurgiska ingrepp kommer garanterat att behövas.



MX Z 550X är i stort sett oförändrad från förra året. Detta är dock fortfarande en prisvärd och välutrustad rolig skoter, trots den lilla fläktkylda motorn.

ner man skillnad emellan dom. TNT som har det svagaste motoralternativet tycker flera faktiskt är den mest underhållande.

Enligt Ski-Doos egna uppgifter finns det en enkel förklaring till detta. TNT är ju nämligen hela nio kilo lättare än 600 SDI och tolv kilo lättare än den stora 800:an!

Önskelista eller kristallkula

Nu när Ski-Doo slagit till och utklassat alla andra vad det gäller vikt, har dom även ett gyllene tillfälle att släppa taget om en av deras starkaste filosofier, den som slår fast att en snöskoter skall med mycket få undantag drivas framåt av en tvåtaktsmotor.

Med rätt beslut och lite vilja skulle Ski-

Doo inom en snar framtid kunna bygga en sportig fyrtaktskoter som inte väger mer än vad deras sportskottrar vägde förra säsongen. Så varför inte bli bäst även här?

Rotax sitter så klart på kunskapen och kan bygga en högeffektiv fyrtaktare om dom skulle vilja. Nu sitter dom ju inte i exakt samma positiva sits som Yamaha gör, som kan dra fördelarna av att ha en stor tillverkning av high performance-motorcyklar inom samma företag. Som bekant används mycket av inandömet från motorcykelmotorn till R1 i till exempel Apex-motorn.

Rotax kan ju inte göra på samma sätt utan kommer behöva att utveckla en helt ny motor, men gör dom det så kommer det

Alla de tre nya MX Z-XP har fullt renoveringsbara aluminiumdämpare med clickerfunktion i framvagnen.



Framvagnen är på många sätt skoterns svagaste länk och väldigt känslig för krafter framifrån. XP-framvagnen är inget undantag, och vad viktminskningen på över tre kilo gör för hållbarheten kommer den kommande säsongen att visa.



MX Z X 800R skall vara hela 23 kilo lättare än närmaste konkurrens mest jämförbara skoter! Den seriösa viktjakten har startat.

Med fina clickerdämpare både i framvagnen och som bakdämpare i boggin, plus en RipSaw-matta med 32 mm-kamrar är TNT som inte ens kostar 100 000 en mycket prisvärd skoter.



förmodligen att visa sig i längden att det var väl investerade pengar.

Nåja, detta med en eventuell fytaktspurt från Ski-Doo hör till framtiden. Men nu är nu, och frågan är hur du skall investera dina surt förvärvade pengar? Trots att Ski-Doo satsat stora pengar i sitt framtida chassi kan du faktiskt bli ägare av den senaste generationens skoter för en bra bit under 100 000! TNT kommer att kosta i runda slängar 96-97 000 kronor och får väl lov att anses som ett av marknadens bästa köp den här säsongen.

Vill du ha mer hästkrafter och mer avancerad teknik får du slanta upp närmare 120 000 kronor för 600SDI och 800R kostar ytterligare 7-8000.

Blipp blipp

Trots det massiva utvecklingsarbetet i att ta fram den nya REV XP har dom även haft tid med fler mindre viktiga förändringar och förbättringar. Där det nya instrumentet hör till en av de mer iögonfallande sakerna och visst är det kul med teknik och olika prylar? Så klart, och det verkar Ski-Doos tekniker också tycka. För det

nya multifunktionsinstrumentet är verkligen fullmatat med allt man kan tänka sig.

Här får du inte bara information om hastighet och varvtal. Nej man kan få ut toppfart, maxvarv, höjd över havet, genomsnittshastigheten, bränslemängden och så vidare. På SDI-modellen kan du även få något så intressant som den momentana bränsleförbrukningen om du skulle vilja det. Som tillbehör finns det även ett digitalt kompass och utomhustemperatur. Mycket roligt för den prylgalna och inget av funktionerna lägger ju på någon direkt vikt, så varför inte?

Nu har Ski-Doo gjort ett jättejobb som antagligen kommer sätta trenden och bli en milstolpe i snöskoterns framtida utveckling. Nu finns det inga ursäkter på att detta inte skall bli den succé som den ser ut att kunna bli, på pappret.

Det som krävs nu är att skotrarna som når ut till slutkund är helt färdiga. Det får inte bli som det vart nu senast vid introduktionen av den nya 800R-motorn i den annars så suveräna Summit 800 XR-S som egentligen hade allt.

Många vart underbart nöjda med sina

Summit, speciellt efter att de fått ordning på utväxling och variatorernas setup. Men alldeles för många vart riktigt missnöjda, en del till och med så mycket att dom nu helt enkelt svär att vända märket ryggen efter många trogna år.

Denna miss får inte göras igen och egentligen kan inte Ski-Doos senaste kreation bli annat än en succé, allt annat är ett misslyckande från världens största och bästa tillverkare av snöskotrar.

Nu blir skiftet mellan stående och sittande körställning ännu smidigare.



REV XP:s nya körställning är som natt och dag jämfört med en klassisk REV. De 20 extra centimetrarna för fötterna gör att även långväxta siter skönt under längre resor.



Sekundären har klättrat framåt och uppåt för att ge plats för den nya mer ergonomiska körställningen. Motorn har även flyttats framåt och nedåt av samma skäl men även för att sänka tyngdpunkten ytterligare. Att sen primärvariatorn har kommit 3,3 centimeter närmare vassa stenar och översnöade stubbar känns lite nervöst.



Nu när kedjehuset sitter nitat i chassit har bromsskivan flyttats ner på drivaxeln och samtidigt bytt sida. Ingen risk för att mista bromsen vid kedjehushaveri med andra ord.



En hel del energi har även lagts på den nya instrumenteringen. På MX Z X sitter det nya multifunktionsinstrumentet. Det visar så klart hastighet och varvtal, men även till exempel saker som toppfart, maxvarv, höjd över havet och på SDI:n aktuell bränsleförbrukning. Som tillval finns kompassriktning och utetemperatur.



De långsgående perforeringarna på den nya lättare hydroformade drivaxeln gör konstruktionen stark. Totalvikten stannar på 1,3 kilo!

Det nykonstruerade kedjehuset i magnesium fungerar även som en förstärkning av chassit. I den svarta gummi-ingjutningen går kablarna till hastighetsmätarens pick-up.



Att mängder med vikt har tagits bort känns när man torrbrbyter lite i de nya maskinerna. Om det kommer hålla i längden? Förhoppningsvis! De nya fotstegen tillåter inte mycket snö att samlas och frysa fast.

800X/ 600X/ TNT

Motor

Typ: 2-cylindrig 2-takt
 Volym cc: 799,5/ 594,4/ 593
 Borr/slag mm: 82x75,7/ 72x73/ 76x65,8
 Bränslesystem: 2xTM40HTD-DPM/ SDI/ 2xTM40HDT
 Smörjning: Separat
 Avgassystem: 2-1
 Uppg effekt/varv: 149@8150/ 114@8100/ 102@8000
 Start: Manuell (elstart tillbehör)

Chassi

Uppg torrsvikt kg: 193/ 190/ 181
 Tunnel: XP
 Framvagn: REV-XP
 Fjädring fram: HPG T/A Aluminium Clicker just.
 Fjädringsväg fram: 22,9 cm
 Boggi: SC-5
 Dämpare bak: HPG Racing Clicker
 Dämpare fram: HPG T/A Aluminium
 Fjädringsväg bak: 38,1 cm
 Typ av matta: 38,1x304,8x3,18 RipSaw
 Skidor: Pilot 145 mm
 Spårvidd: 119,5 cm
 Längd/bredd/höjd: 298x122x100 cm
 Tankvolym: 40 liter
 Oljetankvolym: 3,7 liter
 Att äga
 Ca pris: 127 900/ 119 900/ 96 900:-
 Färg: Gul-gul/ svart-grå/ gul-grå
 Generalagent: BRP Sweden AB

550 X

2-cylindrig 2-takt
 553,4
 76x61
 2xVM34
 Separat
 2-1
 56@7000
 Manuell (elstart tillbehör)

197
 REV
 R.A.S.
 HPG T/A Clicker, komp och retur
 22,9 cm
 SC-4
 HPG T/A
 HPG T/A
 38,1 cm
 38,1x304,8x3,18 RipSaw
 Pilot 145 mm
 119,5 cm
 289x122x102 cm
 40 liter
 3,5 liter
 74 900:-
 Gul-svart
 BRP Sweden AB

SNOWRIDER

**ANNONSERA
I
SNOWRIDER**

VILL DU NÅ UT TILL
SNÖSKOTERFOLKET I SVERIGE?
HAR DU KOMMIT TILL RÄTT
STÄLLE..

**ANNONSPAKET
FRÅN
3 500 KR**

RING
0250-20533, 0250-22887
MAILA
MARITA@SNOWRIDER.SE
CARINA@SNOWRIDER.SE

WWW.SNOWRIDER.SE

PRENUMERERA PÅ

SNOW rider

& VINN EN...



Polaris IQ Shift 600 2008!

och **PERSONLIG UTRUSTNING från**

Det är nu 11 år sedan vi drog igång SnowRider. Vägen har varit krokig men rolig då vi alltid har haft er läsare som stöttat oss. Faktum är att vi har kvar en stor del av de första prenumeranterna än idag, och det tackar vi för. Vi har länge funderat över hur vi kan gå steget längre för att få ännu fler prenumeranter. Därför har vi till i år gjort en tävling för just dig som gillar tidningen

Duells

men inte riktigt kommit till skott och fyllt i prenumerationsformuläret på snowrider.se. Är du redan prenumerant och också är tävlings sugen är det bara att förlänga din redan befintliga prenumeration. Ska man göra någonting är det bäst att göra det ordentligt resonerade vi och skakade fram ett förstapris som kan få vem som helst sugen att tävla. Vinnaren i vår tävling går hem med en extrautrustad och SnowRider-dekalad 2008 års Polaris Shift och en komplett personlig utrustning till ett sammanlagt värde av 100,000:-. Kom igen, surfa in på Europas största snöskotersajt www.snowrider.se och fyll i formuläret som ger dig chansen att åka nytt i år!

**Värde:
100 000 kr**

Alla vi på SnowRider



POLARIS®

PRENUMERERA PÅ

SNOW rider

& VINN EN...



Polaris IQ Shift 600 2008!

och **PERSONLIG UTRUSTNING** från

Det är nu 11 år sedan vi drog igång SnowRider. Vägen har varit krokig men rolig då vi alltid har haft er läsare som stöttat oss. Faktum är att vi har kvar en stor del av de första prenumeranterna än idag, och det tackar vi för. Vi har länge funderat över hur vi kan gå steget längre för att få ännu fler prenumeranter. Därför

har vi till i år gjort en tävling för just dig som gillar tidningen men inte riktigt kommit till skott och fyllt i prenumerationsformuläret på snowrider.se. Är du redan prenumerant och också är tävlings sugen är det bara att förlänga din redan befintliga prenumeration. Ska man göra någonting är det bäst att göra det ordentligt resonerade vi och skakade fram ett förstapris som kan få vem som helst sugen att tävla. Vinnaren i vår

tävling går hem med en extrautrustad och SnowRider-dekalad 2008 års Polaris Shift och en komplett personlig utrustning till ett sammanlagt värde av 100,000:-. Kom igen, surfa in på Europas största snöskotersajt www.snowrider.se och fyll i formuläret som ger dig chansen att åka nytt i år!

Duells

**Värde:
100 000 kr**

Alla vi på SnowRider



POLARIS®



SNOPRO



POWERMADD



SNOPRO

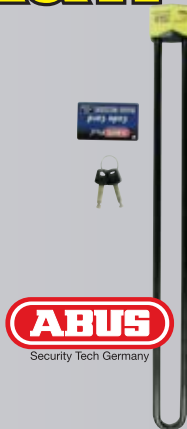


HMK
SNOWMOBILING.COM

Allt detta kan bli ditt!

Så här gör du: Gå in på www.snowrider.se!

Allt du behöver göra är att gå in på www.snowrider.se och teckna en 12-nummers prenumeration och samtidigt svara på några enkla frågor. Prenumerera på 12 nummer (eller förläng din gamla prenumeration) av SnowRider för rekordbilliga 499 kronor. Du sparar inte bara 149 kronor mot att inhandla din SnowRider i butiken, du slipper också omaket att masa dig till kiosken eftersom du alltid får den rätt i brevlådan. Så snart din prenumeration är betald har du den exklusiva chansen att vinna en supersnygg 2008 års IQ Shift 600 från POLARIS till ett värde av 79 900 kr tillsammans med massor av cool extrautrustning från Duells. Vad sägs t.ex om handtagsskydd från Powermadd? En komplett personlig utrustning från topp till tå i form av SnoPro-hjälm, Icebug-skor, Tek-Vest, goggles från Generation X och HMK skoterställ? Allt till ett värde av 15 000 kr. Och som om detta inte skulle vara nog får vinnaren också som grädde på moset skotern specialdekalad av SnowRider med en design som du kommer att vara helt ensam om på hela klotet. Värde ca 5 000 kr. Totalt värde på hela paketet är fantastiska 100 000 kr. Fullständiga regler för tävlingen kan du läsa om på www.snowrider.se. Marsch till datorn och tävla nu! Välkommen ombord!



ABUS
Security Tech Germany



TEKVEST



ICEBUG

Tävlingen pågår f.o.m 31/8-07 t.o.m 4/2-08. Vinnaren får komma till redaktionen i Mora och hämta vinsten samt presenteras i SnowRider nr 6 07/08. Se tävlingsregler på www.snowrider.se.

Tävlingsjuryn består av SnowRiders redaktörer och representanter från Duells och Polaris. Juryns beslut kan inte överklagas. Ev. vinstskatt betalas av vinnaren.

www.snowrider.se

Äntligen vinnare!

Yamaha verkar göra allt rätt, eller?

Text: Patrik Larsson Foto: www.mattiaslockar.com

Ja, vart skall man börja? Yamaha lämnar då aldrig någon oberörd och lyckas gång på gång intressera och irritera i princip hela skotersverige när något nytt är på gång.

Så här året efter Phazers uppgång och eventuella fall kan det vara dags att försöka göra en liten analys på vad som egentligen hände.

Ryktet om en Phazer började florera redan någon gång under slutet av 2005. Om jag minns allt rätt så började det hela med att Yamaha släppte ut en filmsnutt på hur otroligt imponerad den store hjälten Jimmy Blaze vart av den maskin han fick se och provköra... "This is exactly what I ever whanted!". Och visst såg man en snabb skymt av maskinens korta nos? Stillbilden på Yamahas egna hemsida avslöjade inte mycket, vi fick mest se ett moln av snö som täckte skotern.

I början på februari 2006 kom sen det svartvita "spionfotot" som föreställde en Phazer som precis bara tittade ut ur ett släp. Frågorna var många: Vem har lyckats tagit ett sådant foto? Kommer fotot från Yamaha själva? Är fotot äkta?

Hur det än började måste man berömma Yamaha för att dom på något vis gör allt rätt när det gäller att lansera något nytt.

Problemet är väl bara att i och med att vi skoterintresserade tilläts fantisera och drömma lite för länge, vilket i slutändan gjorde att Phazer på något vis vart en sko-

ter som egentligen inte fanns från första början.

I första numret av SnowRider säsongen 2006-2007 skrev vi att: Phazern var något helt nytt, 80 hästar sparkar mindre än 120 och att den var, balanserad, lättkörd och snäll.

När sen de 80 hästarna enkelt blev 140 med en nätt överladdning släppte alla realistiska förväntningar på den nya maskinen.

Den nya, lätta och billiga instegsmaskinen blev ett monster som skulle slå allt och alla... Har F7 en chans?, var det någon som frågade, och det säger väl det mesta...

Att sen de flesta övermotoriserade fordon har sin speciella charm kan nog alla som åkt på ett hålla med om. Så här efteråt kan vi bara konstatera att det var många som vart riktigt missnöjda med sina köp. Antagligen till största delen för att dom gått på monstertyten som frodades likt bakterieharden i Ris á la Maltan på julbordet.

Men att det i slutändan fanns fler nöjda än missnöjda kunder och att det till och med fanns en hel del som vart extremt nöjda är allt för lätt att glömma bort.

Dessa har redan från början vetat vad dom köpt och därmed haft realistiska förväntningar på denna lilla, billiga och högteknologiska skoter.

Integsmaskinen

Phazer RTX heter den enda modellen av sportphazer som vi får se här i landet 2008. Yamaha har från och med i år valt att ge skotrarna med de bästa dämparna och tuffaste egenskaperna för knöliga leder beteckningen RTX, allt för att göra det lite enklare för oss utomstående att bättre förstå vilken skoter vi har att göra med.

Årets Phazer RTX är precis som man kan förvänta sig en otroligt lättkörd skoter som är en riktigt underhållande maskin, om du är rätt köpare vill säga.

Den viktigaste nyheten för året är att ett par Fox Float-dämpare har ersatt förra årets fjäderförsedda dämpare i framvagnen.

Dessa tillsammans med clicker-dämparen i boggin gör att du har alla möjligheter att anpassa skotern efter dina behov.

För att sammanfatta denna skoter som till en början fick ett alldeles för bra rykte och nu ett oförtjänt dåligt är att: detta är en kanonfin instegsmaskin som passar utmärkt för lite lättare personer som har en mjuk körstil. Men tack vare den imponerande fjädringsvägen och den låga vikten kan den i rätt händer bli ett dödligt vapen i ravinerna, bara man inte förväntar sig för mycket av motorn. För 80 hästar är alltid

80, varken mer eller mindre. Man skall heller inte glömma att även chassit och drivlinan är anpassat för motorns effekt så någon brutal räser blir den inte bara genom att överladda motorn.

För att vara en ren instegsmodell ligger den tyvärr lite högt i pris, så som dagens konkurrens ser ut. De som dock är beredda att betala lite mer får faktiskt också en del mer än vad flera konkurrenter har att erbjuda.

Först och främst är det den snåla och rena fyrtaktsmotorn med både Yamahas imponerande femventilsteknik och insprutning med spjällhus från Keihin. Sen har vi så klart de fina dämparna och på det en design som inte lämnar någon oberörd.

RX-1

Yamahas största och kanske en av marknadens mest utmärkande och mest imponerande maskiner återkommer så klart även i år. Vi får se två olika varianter av RX-1, GT och RTX.

Yamaha har nu i hela fyrtio år byggt snöskotrar och detta skall firas med några speciellt utrustade modeller. Där RX-1 GT är en av dom.

Förra året hette den här modellen ER GT och var då svart. I år har maskinen Yamahas jubileumsdesign som är vit med de karakteristiska röda rektanglarna på rad. Ett mönster som vi känner igen från många av Yamahas sportiga fordon genom tiderna.

GT står för Groomed Trail, vilket betyder något i stil med pistade eller preparerade skoterleder, och det är precis där som RX-1 GT hör hemma.

I jubileums-kitet ingår förutom designen även ett par riktigt imponerande 40mm Öhlins Piggy Back-dämpare fram. Självklart har dom clickerfunktion på både kompression och retur.

Mono Shock-boggin återkommer även i år och är lite speciell med sin elektriskt manövrerade kompression. Den justerar du via vipbrytaren för handtagsvärmen, förutsatt att du satt systemet i "Suspension Mode".

När du gjort det kan du se på displayen i vilket läge kompressionen står i och den justeras enkelt med några plus eller minus-tryck. Även returen kan justeras men då måste du krypa ner på knä och knäppa direkt på dämparen, ja man verkar inte kunna få allt här i världen.

Boggin Mono Shock EC kom 2006 och har kommit att verkligen gillas av många högfarts-ledsmiskare. En Mono Shock skall man inte förvänta sig göra bra ifrån sig på en crossbana eller liknande, för det är den inte bra på helt enkelt.

Vill du däremot köra på mer crossbane-

liknande leder finns det ett annat alternativ av RX-1 och det är modellen RTX.

ProActive CK

Det som är den viktigaste skillnaden mellan RX-1 GT och RTX är boggin med dubbla dämpare som sitter i RTX, den så kallade ProActive CK.

Att ha dubbla dämpare i boggin har visat sig vara ett krav om man har lite crossambitioner med sin skoteråkning. Nu kommer vi så klart aldrig att få se en RX-1 på någon crossbana men väl på leder som liknar en.

Förra säsongen körde Björn en RX-1 ER SP som långtestskoter. Årets RTX är efterträdaren till den, men skillnaderna är i stort försumbara och sträcker sig bara så långt som till lite ändringar i designen.

Som vi skrev lite tidigare är RX-1 en verkligt utmärkande skoter som imponerar på de flesta. Men åren går och dagens RX-1 har sin egentliga grund i den modell som introducerades redan 2003.

Den nya körställningen och insprutningen kom 2006 och den gjorde att RX-1 vart en modern skoter igen. Men det finns nu en ny fyrtaktskoter på planen som börjar nafs RX-1 i härlarna, och skall den fortsätta att vara det monster som den är tänkt att vara kommer det krävas en liten upp-ryckning framöver.

Visst skulle man kunna spara lite vikt? Kanske motorn skulle kunna få en större borring för lite mer effekt om den inte skall byggas om helt. Vi får se vad som händer, men det kommer att hända det är då helt klart.

Vadå? Vilken fyrtaktskoter som börjar nafs RX-1:an i härlarna? Jo, det skall jag tala om...

FX Nytro

Den skoter som jag pratar om är så klart Yamahas egna och senaste skapelse, FX Nytro.

Vid prestandatester och provkörningar sida vid sida har enligt många olika källor Nytro och RX-1 gått oroväckande jämnt. RX-1 leder fortfarande vad det gäller effekt med sina närmare 150 hästar. Men den nya motorn 130FI lämnar inte bara 130 hästar som namnet indikerar, utan hela 138,6 hp enligt en bromsning utförd av Aaen Performance på Yamahas uppdrag.

Räknar vi in den högre vikten på RX-1 låter det ju inte helt omöjligt att dessa farhågor stämmer.

Den nya motorn har sitt ursprung i den gamla RS-motorn, men är helt omarbetad. Den har fått en ökad borring, vassare kammar, större ventiler och en betydligt förbättrad topp. Även avgassystemet har





Som snabb ledmaskin är RX-1 GT kanske en av de mest kompletta maskinerna, speciellt om du själv är av en lite större modell.

omarbetats och är nu både grövre och kortare. Sen har man inte valt att först presentera en förgasarmodell för att kunna komma med insprutning om ett år. Nej insprutningen får vi redan från år ett och Yamaha kommer nog aldrig mer presentera någon nyutvecklad skoter som har förgasare.

Resultatet av allt detta är att man fått fram en motor som inte på något vis påminner om den gamla RS:en, utan mer liknar den fyrcylindriga 150FI i sin karaktär, på det har man en suverän motorbromsreducering som gör att bytet från tvåtakt till fyrtakt kommer gå riktigt smidigt för er som planerar att göra det.

440

På chasssidan kan vi först och främst konstatera och slå fast att den nya FX Nytro inte är någon trecylindrig Phazer. Skotrarna har inga eller mycket få delar som är gemensamma.

Vid en snabb titt ser man så klart släktskapet, men det är inte mer än så.

I slutet på 2006 fick vi ju se den här skotern i slutskedet av sin utveckling när Robbie Malinoski och Yuji Nakazawa gjorde WSA-debut i Duluth i den tuffaste klassen Pro Open.

Vad som senare under säsongen hände är något historiskt. Skulle någon för tre-fyra år sen säga att en fyrtaktsmaskin skulle ta hem en deltävling i WSA-serien redan 2007 så skulle han blivit utskrattad.



Mot oanade höjder! Hur långt FX Nytro kommer nå den här säsongen återstår att se, de första provkörningarna och lusläsning av specifikationerna bådär i alla fall gott.

Nu var det precis det som skedde och jag tror alla inklusive Yamaha blev mycket överraskade.

Yamaha har alltså nu, helt utan erfarenheter från att bygga 440-maskiner slängt sig rakt in i racing-cirkusen och på något år lyckats presentera en skoter som är tillräckligt bra för att vinna världens hårdaste tävlingar.

Hur mycket som Robbies vinnarmaskin och de civila FX Nytro som kommer säljas har gemensamt är lite osäkert. Men tittar man närmare på resultatet ser Yamaha ut att för en gångs skull gjort allting helt rätt, ja faktiskt allt!

Först och främst har Nytro en riktig ståupp-körställning, mycket tack vare att styrstängan sitter helt korrekt placerad från start.

Fjädringen är riktigt bra både i framvagnen och i boggin. Boggin är självklart ingen Mono Shock utan har dubbla dämpare, som sagt ett måste för en skoter med crossambitioner.

Man har även arbetat med att göra skotern riktigt servicevänlig.

Åtkomsten av tändstiften och batteriet är nu riktigt simpelt och man behöver inte riva ner halva skotern som man kan behöva göra på både RX-1 och Vectormodellerna.

För att en maskin verkligen skall kunna hävda sig på crossbanorna och inte minst i depån krävs självklart detta, och det är ju faktiskt på banan den vuxit fram.

Studerar man vidare bygget mer på detaljnivå ser man att mycket har fått en enklare konstruktion, där till exempel styrinrättningens delar är betydligt färre jämfört med tidigare modeller.

Två modeller

FX Nytro kommer i ett grundutförande och i en RTX-modell. Det som skiljer är lite i designen och dämparutrustning.

FX Nytro ER som är den enklare modellen har ingalunda några dåliga dämpare. I framvagnen har den 40mm renoveringsbara aluminiumdämpare med Piggyback och clickerjustering av både kompression och retur. I boggin har den även två 40mm renoveringsbara aluminiumdämpare där den bakre har Piggyback och clickerjustering av kompressionen.

RTX har de imponerande Fox Float-dämparna fram, och i boggin hittar man två 40mm clickerdämpare där huvuddämparen har justering av både kompression och retur.

När det var dags för oss att prova dessa senaste skapelser från Yamaha hade vi ett bra tag gått och bara kunnat snegla på dessa maskiner, eftersom vi låg ganska sent i turordningsschemat.

Vi hade sett de andra kommit tillbaka med breda leenden på läpparna och vi försökte höra vad som sades i de vilda efterföljande diskussionerna.

Förväntningarna höjdes i takt med att tiden gick och när det vart vår tur var det inte långt kvar till bristningsgränsen.

Ok, körställningen känns helt perfekt, tänkte jag och vi körde ut i det omfattande ledssystemet.

När den första möjligheten till att låta motorn andas fritt kom överraskningen! Motorn drar hejdlöst och påminner mer om RX-1-motorn än om något annat jag kört tidigare.

Vi stannar efter ett tag till för att byta maskiner med varandra och för att höra efter lite om de första intrycken av maskinerna.

“Den var mycket piggare än förväntat!”, “Väldigt nära en tvåtaktskänsla!” och “Jag tror att Yamaha verkligen har lyckats!”, var några av de första reaktionerna som kom fram.

Någon vill jämföra med den första känslan av Phazern men att det som man kanske saknade på den, absolut inte saknades längre.

Ok, både låg och högfartsegenskaper framåt är något som imponerar på de flesta. Men bakåt då?

Jo, det sitter så klart back på båda modellerna av FX Nytro. Men vad det gäller högfartsbackning är det nog bara herr chefredaktör Björn Friström som kan uttala sig om än så länge.



RTX-1 RTX är modellen för dig som vill ha en fullvuxen maskin som skall köras på knöliga leder och även hoppas en del med.

I sina ivriga försök att ta så bra bilder som möjligt ville Björn ta sig en bit upp efter en bergskam. Han stannade till en bra bit upp men hade tydligen missbedömt både lutning och underlag.

Han stannade skotern och drog åt bromsen för att inte börja rulla bakåt.

Det lösa lagret snö på ett mer fruset gjorde dock att skotern aldrig stannade till utan bara vände och började sin färd baklänges nerför berget.

Att backa fort med en skoter är inte enkelt, speciellt om man försöker göra det riktigt riktigt fort och på en sträcka av kanske hundra meter. Gör man det dessutom på en prototyp som kanske bara finns i ett eller ett par exemplar underlättar den pressen så klart inte.



Förarmiljön är föredömlig precis som alltid på RX-1. Om du vill ladda mobilen eller använda GPS så finns det så klart ett 12-volts uttag lättillgängligt.



Ingen ändring har skett med förarergonomin på årets modeller av RX-1. Det som skiljer mellan GT och RTX är bland annat att RTX har en hårdare dyna, lägre ruta och handskydd.





Det är när lederna blir riktigt knöliga som fjädringen får visa sin klass. RX-1 RTX har superfina Fox Float fram och i Pro-Active-boggin sitter det två 36mm renoveringsbara aluminium gasdämpare. Varav den bakre har clickerfunktion.



En enkel och lät-
töverskådlig
förarmiljö bidrar till
den sköna upplev-
elsen. Instrumentet
har på Nytro fått en
betydligt mindre ut-
satt placering jäm-
fört med Phazer.



Här bak finns
det rejält med
plats för ett
turboaggregat
för dom som
tycker sig be-
höva det.



Nytrö har fått rik-
tigt rejäla fotsteg
med ett mycket bra
grepp. De relativt
små hålen förhindrar
dock en bra rensning
från snö och is.

Hur det hela slutade? Ja, det kommer du få se i "SnowRider The Movie" som vi kommer att presentera under den här säsongen.

Av högsta vikt

Om det gick lite snett vid lanseringen av Phazern på grund av för högt ställda förväntningar från kunder och skoterintresserade, verkar allt ligga på en bättre nivå den här gången.

Men om Yamaha verkligen lyckas att ta fram en konkurrenskraftig pro-racer helt utan erfarenheter från 440-racing måste det ses som en av skoterhistoriens största bedrifter.

Körställningen på Nytro är racing, dämpare och motor lika så. Alla som testat den nya FX Nytron imponeras av dess egenskaper. Även vikten är fullt jämförbar med konkurrerande tvåaktare. Vart detta skall sluta kan man nu bara spekulera i, men intressant kommer det att bli.

Att sen Yamaha lyckats värva en av våra mest framgångsrika skotercrossförare för att framföra en FX Nytro på crossbanorna gör ju det hela än mer intressant.

Johan Eriksson som inte riktigt han med

att verkligen komma igång under förra säsongen, säger sig nu ha fått en nytändning i och med den nya styrningen för Yamaha i klassen Sport 600.

Fyrtaktskotrar har länge haft viktargumentet emot sig, men så är det inte längre. Jämför man årets skotrar i effekt-klassen 120-140 hästkrafter kan man se att FX Nytro både är lättare och tyngre än några av konkurrenterna. Med ett givet undantag, som är Ski-Doo som skåpar ut allt motstånd vad det gäller vikt i det här läget.

Vill man argumentera än mer för Yamahas fyrtaktare kan man även väga in vad skotern väger körklar för att klara av ett visst antal mil till nästa tankstopp.

Tack vare att fyrtaktsmotorn i genomsnitt förbrukar en mindre mängd bränsle per åkt sträcka än en jämförbar tvåaktare är den till och med flera kilo lättare. Läger man sen till att tvåtaktaren måste ha elstart för att jämförelsen skall bli rättvis blir skillnaden än större.

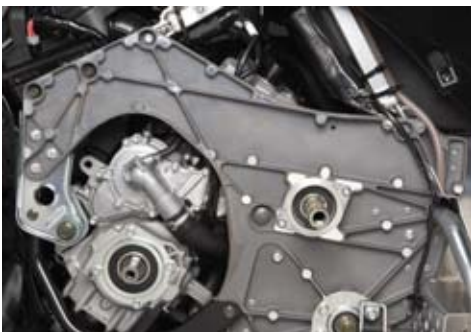
Detta kan man så klart dividera om i all oändlighet men viktargumentet mot en fyrtaktsskoter väger just nu riktigt lätt, om det väger något alls?



Nyros ledegenskaper imponerar, och trots att skotern är relativt högt byggd känns inte det av tack vare den låga tyngdpunkten.



Ingen risk att mattan skall kugga över på FX Nytro med dom här drivhjulen.



Yamaha är ensamma om att använda sig av gjutna aluminium chassissidor som till stor del binder ihop framvagnen med bandtunneln och agerar motorfäste.

Den nya motorn 130FI har sitt ursprung i den gamla Vector-motorn, men likheten är svår att acceptera då motorens egenskaper skiljer sig så markant.



Man har valt att integrera både kedjehuset och batterihållaren i den högra sidans chassiplatta.



ATV framv... förlåt mig... Nytros framvagn har en enkel och lättarbetad konstruktion. Köper du RTX får du Fox float-dämpare på köpet. Fox Float är en av marknadens bästa dämpare som är 1,3 kilo lättare än en motsvarande med stålfjäder.



Yamaha har gjort allt rätt vad det gäller körställningen. Styrstolpen sitter helt rätt placerad över motorn och man står verkligen mitt i maskinen.



Phazer RTX har i år feta Fox Float fram och är precis samma fina skoter som tidigare.



	RX-1 GT/RTX	FX NYTRO/ NYTRO RTX	PHAZER RTX
Motor			
Typ:	4-cylindrig 4-takt	3-cylindrig 4-takt	2-cylindrig 4-takt
Volym cc:	998	1049	499
Borrning/slag:	74x58 mm	82x66,2 mm	79x53,6 mm
Bränslesystem:	EFI, 4xMikuni 39 mm	EFI, 3xMikuni 41 mm	EFI, 2xKeihin 43 mm
Smörjning:	Torrsump	Torrsump	Torrsump
Avgassystem:	4-2-1-2	3-1	2-1
Uppg effekt/varv:	150@10100	138,6@8300	80@11'250 hk/rpm
Start:	Elstart	Elstart	Elstart
Chassi			
Uppg torrvtikt kg:	254/ 251	237/ 236	222
Tunnel:	Aluminium	Aluminium	Aluminium
Framvagn:	Individuell, dubbla a-armar	Individuell, dubbla a-armar	Individuell, dubbla a-armar
Dämpare:	Öhlins 40mm clicker k&r/ Foxfloat	SOQI 40mm clicker k&r/ Foxfloat	Foxfloat
Fjädringsväg fram:	22,9 cm	21,6 cm	23,6 cm
Boggi:	Mono Shock EC/ ProActive CK	Dual Shock CK/ Dual Shock Pro	Pro Shock CK
Dämpare bak:	Öhlins 46mm el-just/ HPG 36 click	SOQI 40mm click	HPG 36mm clicker
Dämpare fram:	-/-	SOQI 40mm/ SOQI 40mm click	KYB HPG 36mm
Fjädringsväg bak:	29,5/ 29,2 cm	368 cm	41,2 cm
Typ av matta cm:	38x307x3,2	38x307x3,2	38x307x2,5
Skidor:	Plast	Plast	Plast
Spårvidd mm:	1085	1049	1085
LxBxH cm:	280x122x116/ 280x122x108	281x121x116	282x122x119
Tankvolym liter:	36,5	28	26,7
Oljetankvolym:	-	-	-
Att äga			
Pris:	144 900:-/ 129 900:-	119 900:-/ 124 900:-	89 900:-
Färg:	Vit/ svart	Blå/ blå, vit eller gul	Blå/ vit-orange
Generalagent:	Yamaha Scandinavia AB	Yamaha Scandinavia AB	Yamaha Scandinavia AB



I år har Phazer fått snöpaneler som fyller ut mellanrummet mellan tunnel och sadel. Dessa passar tyvärr inte enkelt på den äldre Phazern då tanken behövs göras om för att få till ett fäste för panelerna.



RAVE RE



Lynx 2008 visar vägen.

Rave™ RE 600

Klar för startlinjen. Vinnarmaskinen Rave RE 600 med den fantastiska PPS boggifjädringen med racingstötdämpare. Och Team RER sekundärvariator som garanterar snabb nerväxling och omedelbar gasrespons. Egenskaper som gör den här maskinen perfekt för utmanande och tuff terräng.

Välj din egen favorit bland Ravemodellerna!



Lynx firar 40-årsjubileum 2007

LYNX®



www.brp.com

Årets kläder 2008

Klä dig rätt. Varje år presenterar vi årets kollektioner då det gäller snöskoterutstyrel, så även i år.

När det ska till och inhandlas nya kläder inför säsongen kan beslutsångesten komma krypande och göra det onödigt svårt för dig. Ska du köpa det trygga tjockt fodrade plaggen eller ska du prova på de lite smidigare och trendigare skalplaggen? Skalplagg brukar ratas av de äldre gardet med motiveringen att de är kalla, och visst kan de vara det om du klär dig fel. Hela hemligheten med skalplagg är vad du tar på dig under det yttersta lagret. Vissa gånger kanske det inte räcker med bara ett ordentligt underställ. Vissa gånger kanske du måste gå på lite tjockare saker som träningsoverallbyxor och en tjockare tröja. Vi föredrar skalplagg under aktiv körning, ska du däremot toura i sträng kyla är oftast tjockare fodrade kläder att föredra. Goretex vara eller inte är också det en fråga man kan nöta i all evighet. Har du väl en gång tagit dig råd med en vettig Goretex-ställ så vill du säkerligen inte byta till någonting annat, men var beredd på att inköpet gör plånboken betydligt tunnare.

Det viktigaste är i alla fall att du köper kläder som passar dig din plånbok och ditt användningsområde. Vi kanske kan hjälpa dig på traven genom att visa upp årets kollektioner, håll till godo.

Scott

Jacka Bow röd

Jacka med vårt eget membran triPhase. Löstagbart fleecefoder som kan användas som separat jacka. Ventilationsöppningar fram och bak. Finns även i svart.

Pris: 3.195,-



Byxa Splash

Byxa i Gore-Tex med Cordura 300. Löstagbart innerfoder. Extra isolering på sittytan. Sidodragkedjor upp till knät. Snöflås. Reflexer på sidorna och baktill.

Pris: 3.995,-



Byxa Sparkle

Byxa med vårt eget membran triPhase. Fodrad byxa med extra isolering på sittytan och över knän. Reflexer på sidorna och baktill. Sidodragkedjor upp till knät, snöflås.

Pris: 1.995,-



www.scottusa.com





www.yamaha-motor.se

FXR Backshift Series Attack Jacket

Skal i kraftig 420D/Dobby Nylon. Vattentäta sömmar. Magnetlås över vindklaffen istället för knappar. Ventilertat foder. Urtagbart innerfoder, som är 6oz över kroppen och 4oz i ärmarna. Stora ventilationsöppningar över bröstet. Vattentäta dragkedjor. 3M reflekterande piping. Detta är en ny jacka för säsongen 07/08 och kommer att finnas i ett stort antal olika färgkombinationer. Den kommer även som Backshift Series Race Jacket i ännu sportigare design.

Pris: 2.490,-

Backshift Race Pant

Skal i kraftig 420D/Dobby Nylon. Fast 4oz foder. Knållång vattentät dragkedja på benen. Hängslen. Justerbar midja. Thermo inlägg över baken. 3M reflekterande piping. Snölås med fäste för sko. Ventilationsöppningar över låren. Nedfällbara ben för att öka benlängden med ca 5cm. Detta är en ny byxa för säsongen 07/08 och kommer att finnas i ett stort antal färgkombinationer. Den kommer även som Backshift Attack Pant med ett lite tjockare 6oz foder.

Pris: 1.990,-



Arctic Cat

Jacka Iron Dog

Slitstark nylon i yttertyget ger jackan utmärkta skydds- och hållbarhetsegenskaper. 200 grams Thinsulate Insulation håller föraren varm också på långa, hårda utfärder. Den hopdragbara midjan och längden på jackan hindrar snö och kyla från att nå in under jackan.

Pris: 2.495,-

Skoterbyxa Advantage

200 grams Thinsulate Insulation ger utmärkt komfort och värme. Försedda med dry-seat inlägg. Sno-Lock muddar gör att byxan sitter bra runt stövlar och att snön inte når in.

Pris: 1.995,-



www.kgksuzuki.se

Vaude

Alpinist Stretch Jacket

En teknisk, avancerad prisvinnare! En 3-lagers skaljacka i event-material för tuffa tag! Det bästa andasmaterialet för bruk vid aktiva sporter på marknaden! Med vattentäta fickor, justerbar midja och ärmslut, ventilation under armarna med vattentäta dragkedjor, stretch material på axlar, armar och nacke. Vikt endast 582 gram. Finns i färgerna: Svart och Orange/mörkröd Stl: S-XXL

Pris: 4.645,-



Womans alipinst strech jacket

Den ultimata jackan i alla avseenden. Gjord för att användas hårt och vara en lång och trogen tjänare. Med ett 3-lagers event-membran som andas har den oöverträffad motståndskraft mot vatten. Huvan rymmer både hjälm och är ställbar i alla riktningar. Genom sin längre skärning över rygglutet, får du en jacka som håller kylan utanför ryggens "känsliga" nedre del.

Pris: 4.500,-

Alpinist Full Zip Pants

En högteknologisk kompanjon till Alpinist Stretch Jacket. Med praktiska avtagbara hängslen vid midja, vattentät dragkedja längs båda benen. Vikt endast 650 gram. 3-lagers event andas material. En skalbyxa för den kräsne, som vill kunna lita på sina kläder. Stl: S-XXL

Pris: 4.455,-



www.normark.se

MP-ASU / M-RACING

SWITCH JACKA OCH BYXA (fritidskläder)

Yttermaterial i lätt, hållbart och starkt polyamid. Byxbenen förstärkta med 500dn cordura vertex-membran som andas och är vattentätt. Jackan har ett behagligt thermofleece-foder. Byxans foder: 60-grams vaddering, tunn tilläggsisolering i sittdynan
Storlekar: 46-60 Grå-Svart, 46-58 Terracotta och Brun. Färger: Grå-svart, terracotta och brun

Pris: Jacka 1.940,-, Byxa 1.550,-



ZENITH JACKA OCH BYXA

Yttermaterial i vertex, stark laminerad polyamid med ripstop behandlad yta. Jackan med tejpade sömmar. Byxans yttertugg i stark polyamid, ripstop-behandlad yta. Byxan med vertex-membran som andas och är vattentätt, förstärkt med värmetåligt 1500dn på benen. Jackan och byxan har ventilationsöppningar. Meshfoder. Färger: Vit-svart, blå-svart, röd-svart, svart-camo. Storlekar: 46-58 (XS-XXXL)

Pris: Jacka 2.135,-, Byxa 1.940,-

www.mp-asu.com/swe

GOBRA JACKA OCH BYXA

Yttermaterial i starkt polyamid, ripstop-behandlad yta. Vertex-membran som andas och är vattentät. Förstärkt med värmetåligt 1500 den på benen. Jackan har ventilationsöppningar. Urtagbar varm innerjacka. Byxorna har ett behagligt thermofleece-foder, tunn foam-tilläggsisolering i sittdynan. Fickor för CE-godkända axel-, armbåge-, rygg- och knäskydd, urtagbara foamskydd över knän. Färger: Blå-svart, röd-svart, grey-svart. Storlekar: 46-58 (XS-XXXL).

Pris: Jacka 2.135,-, Byxa 1.940,-



SNOGEAR SPORT

Jacka och Byxa

Helt ny Sportjacka och -byxa för aktiva förare. Detta ställ har ett varmt och lätt foder och är framtaget för tuff körning. Avtagbara axel-, rygg- och armbågsskydd samt tåligt material garanterar att detta sportställ är säkert och håller länge. Detta ställ kommer att sticka ut! Yttertyg: 600D Oxford Polyester Foder: 100 g/m² ProTec-teknologi; Andas, samt vind- och vattentät. Tejpade sömmar.

Pris: Jacka 2.150,-, Byxor 1.870,-



SX SHELL

Jacka och Byxor. SX-serien är designad i samarbete med Pro Racingförare. Dessa kläder är gjorda för racing och tuff körning och har en utmärkt passform. Vid tillskärningen har hänsyn tagits till racingstövlar samt axel- och knäskydd. De många ventilationsfickorna garanterar att jackan andas även under aktivitet. Foder: 60 g/m². Yttertyg: 600D Polyester. Ofodrad. Unika andningsegenskaper som gör den vind- och vattentät. Tejpade sömmar. Vid tillskärningen har axelskyddsutrymmet tagits i hänsyn. Lycra i handledspartiet.

Pris: Jacka 1.870,-, Byxor 1.730,-

www.snogear.fi

REVXP

UPPDRAG UTFÖRT.

Vi introducerar REV-XP™. Varje REV-XP modell är nu ca 24 kg lättare än sin föregångare. Ski-Doo® har alltid gett den bästa upplevelsen på snö. Men inget kan jämföras med REV-XP. Enorm viktnedgång ger en körupplevelse utan motstycke – mer kraftfull acceleration, lättare manövrering och respons som känns telepatisk. REV-XP chassit, med sin fasettformade design, är också 37% starkare och ger även stillastående ett lätt, flexibelt och snabbt intryck. Vi ökade också benutrymmet med hela 20 cm – det gav bättre ergonomi vid både krävande friåkning och på mjuka leder. Grundligt omkonstruerad med ett enda mål – att göra dig till en bättre förare. REV-XP – finns i våra nya MX Z®- och Summit®-modeller. Och det kan bara vara Ski-Doo. Läs allt om REV-XP på ski-dooREVXP.com.



brp.com
ski-doo.com



ski-doo®
THERE'S NOTHING LIKE IT.



Distributör i Sverige BRP Sweden AB. Tel 090-17 28 20
®™ Trademark of Bombardier Recreational Products Inc. or its affiliates.



Halvarssons

Jacka AJON

Stilren lång jacka i Polytex. DRYWAY+® membran. Ventilationsöppningar på axlar och bak på ryggen. Avtagbar huva. Dragskydd i midjan. Kan kopplas samman med byxa. Reglerbar ärmvidd. Dragsko nertill. Kan kompletteras med justerbara CE-godkända skydd samt Back Converter CE-godkänt ryggskydd. Reflexpasspoal bak på ärmarna. Finns i storlek: XS-2XL. Färg: Svart/grå

Pris: 1.995:-



Jacka RUBY

Sportig modell i smidig Polytex. DRYWAY+® membran. Ventilationsöppningar på axlar samt under ärmarna. Meshfoder. Dragskydd i midjan. Kan kopplas samman med byxa. Reglerbar ärm- och jackvidd nertill. Kan kompletteras med justerbara CE-godkända skydd samt Back Converter CE-godkänt ryggskydd. Storlek: XS-2XL. Finns även i svart och vit färgkombination.

Pris: 1.695:-



Byxa YORKTON

Smidig hängselbyxa i Polytex. Med temperaturreglerande foder. DRYWAY+® membran, Outlast® foder. Ventilationsöppningar, dragkedja och spänntampar nertill, snölös, reflexpasspoaler, avtagbara hängslen och bakstycke. Isolerande material vid stuss och knä. Kan kompletteras med justerbara CE-godkända skydd. Justerbar benlängd. Storlek XS-2XL

Pris: 2.495:-



www.jofama.se

SKI-DOO

HOLE SHOT JACKET

Ljusa färger är behandlade med Teflon HP. Utsatta sömmar och logotyper är förseglade för att stå emot kyla och fukt. Formade ärmar för bekvämare körställning. Invändigt snöskydd. Kardborrejustering vid handlederna för bättre komfort och skydd mot väder och vind. Invändigt mobil- och kepsficka. Reflexdetaljer på axlarna för bättre visibilitet, mer ergonomisk tamp i dragkedjan för bättre grepp. Invändiga, mjuka micro-polyester muddar. Ny, större D-ring för lättare fästa nycklar. Stort Ski-Doo broderi fram och bak. Yttertyg: Oxford Nylon. Foder: Thermal Loft.

Pris: 1.870:-



GLIDE JACKET

Recco Avalanche Rescue system. Stoppningen fördelad för extra värme där du bäst behöver det. Avtagbart foder komplett med polarfleece bak för extra värme och användbarhet. Alla sömmar och logotyper är förseglade för att stå emot kyla och fukt. Justerbar krage med mjuka kanter för bättre komfort. Formade ärmar för bekvämare körställning. Ventilation under ärmarna och vid rygg med väderskyddade blyxtlås. Invändigt MP3- och mobilficka. Ny, mer ergonomisk tamp i dragkedjan för bättre grepp. Invändiga micro-fleece muddar för bättre skydd mot snö. Ny, större D-ring för lättare fästa nycklar. Midjejustering som skydd mot luftinsläpp. Formad hållare för blyxtlåstampen vid ryggventilationen förhindrar vatten att ta sig in. Yttertyg: Oxford Nylon. Foder: Primaloft.

Pris: 2.810:-



ACTION BYXOR

Lättviktsbyxor för aktiva förare. Utsatta sömmar och logotyper är förseglade för att stå emot kyla och fukt. 1000 denier vattentät nylon vid sits, knän och innerben för bästa hållbarhet. Vadderad vid skenben och knän för extra skydd när man kör. Justerbara och borttagbara hängslen. Väderskyddade blyxtlås längs låren för ventilation. Reflexpasspoaler fram och bak för bättre visibilitet. Yttertyg: Oxford Nylon. Foder: Thermal Loft.

Pris: 2.340:-

www.brp.com



EXTREMT BRA PRIS:
79 900:-
 FÖR EN 600 IQ SHIFT
 INKL. FÖRSÄKRING

UNIKT ERBJUDANDE: KÖPER DU DIN NYA POLARIS NU SÅ INGÅR FÖRSÄKRINGEN
 VID ORDER FÖRE DEN 15 NOVEMBER INGÅR HELFÖRSÄKRINGEN I PRISET.*

CREATIVITY



600 RMK SHIFT 104 900:-

POLARIS ÄR ETT KREATIVT FÖRETAG SOM LÄNGE LEGAT I FRAMKANT OCH LEVERERAT NYA LÖSNINGAR OCH INNOVATIVA MASKINER, OFTA LÅNGT FÖRE KONKURRENTERNA. NU GER VI DIG MÖJLIGHETEN ATT VARA KREATIV. VI HAR TAGIT FRAM TVÅ EXTREMT PRISVÄRDA OCH RENA MODELLER SOM BARA VÄNTAR PÅ ATT FÅ DIN PERSONLIGA PRÄGEL. 600 RMK SHIFT OCH 600 IQ SHIFT LEVERERAS UTAN GRAFIK OCH MED NÅGOT ENKLARE UTRUSTNING VILKET GER DIG MÖJLIGHET ATT SKAPA JUST DIN UNIKA MASKIN.



< exempel på olika typer av personlig styling >

VAR MED DÄR DET HÄNDER - FRITT MEDLEMSKAP I POLARIS RIDERS CLUB



POLARIS®

För mer information och närmaste återförsäljare • 0200-23 23 20 • www.polarisindustries.com

* Trafikförsäkring måste tecknas separat i eget bolag.





Byxa Isogaisa

Behagligt stretchmaterial sömlös teknologi, laserskurna och svetsade funktions och blyxtlåspartier för ventilation. Nät på innsidan av låren, baggy-snitt med formsydd knän, löstagbara hängslen och innsydd RECO "lavinsond" på benet. Färg: Svart, brun och röd.

Pris 3.495:-

Jacka Isogaisa

Tillverkad av 3-lagers Dermizax stretchmaterial för optimal rörelsefrihet. laserskurna och svetsade förstärkningsfält, friktionspaneler och vattenavvisande blyxtlåspartier löstagbart snölås, innsydd RECO "lavinsond" gör detta till våra mest tekniska jacka. Färger: Azurblå, brun och grå.

Pris 3.995:-

Bergans

Byxa Nordkapp

Tillverkad av 3-lagers Dermizax stretchmaterial för optimal rörelsefrihet. laserskurna och svetsade förstärkningsfält, friktionspaneler och vattenavvisande blyxtlåspartier. Löstagbart snölås, innsydd RECO "lavinsond" gör detta till våra mest tekniska jacka. Levereras med elastiskt mellanstycke för infästning i jacka. Färg: svart

Pris 3.395:-

Jacka Nordkapp

Med löstagbar fuskpäls. Som tillägg kan snölåset tas av därefter fästes jackan med byxan via en stretchdel, funktion som overall.

Färger: svart med ljusbrun, röd, grå, grön, eller sjöblå

Pris 3.995:-



www.bergans.no

SINISALO

Blaze byxa

300 D PE yttertyg med 75g laminerat foder. Sinisalo Dynamax UB 1 membran. Ventilationsöppningar. Löstagbara hängslen. Löstagbart bälte. Ventilationsöppningar. Vattenavstötande dragkedjor från YKK. Stora Silcontryck.



Blaze jacka

300 D PE yttertyg med 75g laminerat foder. Sinisalo Dynamax UB 1 membran. Ventilationsöppningar. Fodrade fickor i front och fodrad MP3 el mobilficka på armen. Löstagbar huva. Vattenavstötande dragkedjor från YKK. Stora Silcontryck.

Pris 1.800:-, barn 1.500:-



Halo jacka

300 D PE yttertyg med 75g laminerat foder. Sinisalo Dynamax UB 1 membran. Ventilationsöppningar. Fodrade fickor i front och fodrad MP3 el mobilficka på armen. Löstagbar huva. Snölås i midjan. Finns i färgerna crisp (blå), grå och vit.

Pris: 2.500:-

www.sinisalo.com

Helly Hansen

Verglas Jacket

3-lagers Helly Tech XP-15,000 mm vattentätt och 15,000g design som andas för högenergi-aktiviteter i kalla och våta väderförhållanden. Vattentäta dragkedjor. Full Stretch. Stretch paneler på kritiska ställen för god bekvämlighet. Vattentätt blyxtlås. Stretch snöskjorta som är avtagbar. Ventilation med blyxtlås i armhålorna. 650 Gram i str Large. Färger: Black, New Blue, Linden Green. Str: S-XXL.

Pris: 3.500:-



Vinter Jacket

Helly Tech XP-15,000 mm vattentätt och 15,000g design som andas för högenergi-aktiviteter i kalla och våta väderförhållanden. Vattentäta dragkedjor. Stretch för bekvämlighet. Ventilation med blyxtlås i armhålorna. Sömlösa-svetsade sömmar. 880 gram i str Large. Färger: Ebony, Red. Str: S-XXL.

Pris: 3.500:-



Verglas Bib Pant

3-lagers Helly Tech XP-15,000 mm vattentätt och 15,000g design som andas för högenergi-aktiviteter i kalla och våta väderförhållanden. Vattentäta dragkedjor. Full Stretch. Blyxtlås längst med hela sidan. 800 gram i storlek Large. Färger: Steel, Black. Str: S-XXL

Pris: 3.000:-

www.hellyhansen.com

SNR SHOOTOUT

snöskotersdag special!!!
(alla erbjudanden gäller från IDAG fram till skotersdag)



Shootout nr:1 Rese Paketet

Köp din 2008 års Polaris hos oss och du köper en resa till Jackson Hole för endast **16.000:-** (ord. pris 32.000:- SNR betalar andra halvan).

Detta erbjudande gäller även vissa kampanjmodeller av 2007 års modell.

Detta erbjudande hittar du **ENDAST** hos Snow n' Racing AB i Orsa.

DO YOU HAVE WHAT IT TAKES?

Shootout nr:2 Fogelsta Paketet

Köp din 2008 års Polaris hos oss och du köper en Fogelsta släpvagn för **1kr** (gäller utvalda modeller värde ca: 11.000:-).

Ännu ett erbjudande som du endast hittar hos Snow n' Racing AB i Orsa.



Shootout nr: 3 Touring Paketet.

Köp din 2008 års Polaris Touring hos oss och du köper vårt touring paket (Kälke + Packlåda) för endast **1kr** (värde ca 10.000:-).

Det perfekta paketet för dig som vill ta med familjen ut på åktur.



Skotersdag Info!

Som vanligt så har Snow n' Raicing ett fullspeckat schema under skotersdag som ingen annan handlare kan matcha. Med aktiviteter som tex:

FMX Show med KUNG BODIN
Helikopter flygning
Den traditionella korvmojjen
Rembyttävling
Visning av 2008 års modellprogram
m.m m.m



snow
rider





T&P Outdoor

Jacka Touring

Polyester 300D PU membran. Alla sömmar tejpade. Varmfodrad med polyestervadder. Urtagbart termofoder. Avtagbar huva. Justerbar vidd i ärmslut, krage, rygg och nederdel. Lycramuddar i ärmslut med tumgrepp. Färger: Svart/gul/silver reflextryck, svart/gråmönster/orange/silver reflextryck, svart/röd/silver reflextryck. Storlekar: XS-XXL.

Pris: 1.098,-



Byxa Action

Polyester 300D/500D / Kevlar. PU-membran. Alla sömmar tejpade. Fodrad med lätt polyestervadder och airmesh. Förstärkt med smidig isolering i bak och knän. Kraftigt bälte medföljer. Invändiga justerbara snöläs. Färg: Svart/grå/silver reflextryck. Storlekar: XS-XXL, C148-154, D96-T16

Pris: 998,-

Jacka Flame

Polyester 500D / Kevlar. PU membran. Alla sömmar tejpade. Fodrad med lätt polyestervadder och airmesh. Avtagbar huva. Invändigt snöläs som kan kopplas ihop med byxan. Justerbar ärm-krage och jackvidd. Ventilationsöppningar framtill och bak på ryggen samt i sidorna. Lycramuddar i ärmslut med tumgrepp. Färg: Svart/grå/gul/orange. Storlekar: XS-XXL.

Pris: 1.098,-



www.idealteko.se

Didriksons

Solution Jacket

Avancerad vinterjacka för dåligt väder. Solution är en dubbeljacka, där ytterjackan är ett vattentätt skal (med andning) och innerjackan, som fungerar som värmande foder, en vadderad jacka.

Ytterjackan är tillverkad i Didriksons Microtech Professional och klarar en vattenpelare på 10.000 mm. Ytterjackan kan användas som skalplagg även under vår, sommar och höst.

Pris: 2.500,-

Zebra Pants

Zebra Pants är avancerade outdoorbyxor från Didriksons. Byxorna, som är i överdragsmodell, är vattentäta med andning och klarar en vattenpelare på 10.000 mm. Andningen är maximalt 4.000 g/dygn.

Byxorna ger ett bra skydd både mot regn och snöslask. Långa vattensäkra blixtlås i sidorna gör att byxorna är lätta att ta av och på.

Pris: 1.600,-

www.didriksons.com



Oxbow

Jacka & byxa

Yttre material i 4vägs stretch för ökad rörlighet och komfort. Gore Tex-membran ger bästa andningsförmåga och vattentätthet.

Pris: Jacka 4.200,-, Byxa 2.800,-

www.interski.se

Polaris

Freeride Byxa

Byxa i skalmaterial av högsta klass och snygg design av ToBe Technology. Ett exklusivt plagg som kommer att finnas endast hos Polaris återförsäljare.

Färg: Grå. Storlekar: XS-XXL.

Pris: 2.805,-



Freeride Jacka

Skaljacka av absolut toppklass i cool design av ToBe Technology. Ett exklusivt plagg som kommer att finnas endast hos Polaris återförsäljare. Färg: Svart. Storlekar: XS-XXL.

Pris: 3.050,-



Norway/Univern Jacka

Fodrad jacka med tåligt yttertyg för alla väder. Färg: Röd/svart och grå/svart. Storlekar: S-XXL.

Pris: 1.595,-



Norway/Univern byxa

Fodrade byxor i tåligt material med extra förstärkt tyg för knän och rumpa. Färg: Svart. Storlekar: S-XXL.

Pris: 1.705,-



www.polarisindustries.com

TO BE OR NOT TO BE ... TO BE OR NOT TO BE ... TO BE OR NOT TO BE ... TO BE OR NOT TO BE ... TO BE OR NOT TO BE ...

TO BE
OR NOT TO BE



STARSTRUCK PHOTO

SOLID GEAR AT WWW.TOBETECHNOLOGY.COM CHECK OUT ALL THE SOLID GEAR AT WWW.TOBETECHNOLOGY.COM



CHECK OUT ALL THE SOLID GEAR AT WWW.TOBETECHNOLOGY.COM

info@tobetechology.com +46 (0)771-440 600

ROCKSIDE.NET



ToBe

Wet Job jacket

Begränsad upplaga. En 3-lagers jacka med många fickor, tejpade sömmar, 10000mm vattenpelare, snölås i midja och ärmar. Finns i färgerna svart, grå och gul. Finns i storlekar XS-XXL

Pris: 3.699,-

Wet Job pant

Finns som 3-lagers (begränsad upplaga) och som 2-lagers. En byxa med många fickor, tejpade sömmar, 10000mm respektive 8000mm vattenpelare, snölås i byxbenet och knappar i midja som passar till alla snölås i to be jackor. Finns i färgerna svart och grå i 3-lagers och svart i 2-lagers. Finns i storlekar XS-XXL

Pris: pant 3-lagers: 2.699,- och 2-lagers: 2.399,-

Techpant

To be's kläder är tillverkade för skoter-, skid- och snowboard åkning. Kläderna kännetecknas av sin design, höga kvalitet och funktionalitet. Techpant: En skön freeride byxa med tejpade sömmar, 8000mm vattenpelare, snölås i byxbenet och knappar i midja som passar till alla snölås i to be jackor. Finns i färgerna svart och grön. Finns i storlekar XS-XXL

Pris: 2.399,-

ColdShot Jacket

En 2-lagers jacka med tejpade sömmar, 10000mm i vattenpelare, snölås i midja och ärmar. Designad för att passa till mainstream kunden. Finns i färgerna: Svart/röd, olive/sand och svart/olive. Finns i storlekar XS-XXL

Pris: 2.999,-

www.tobetechology.com



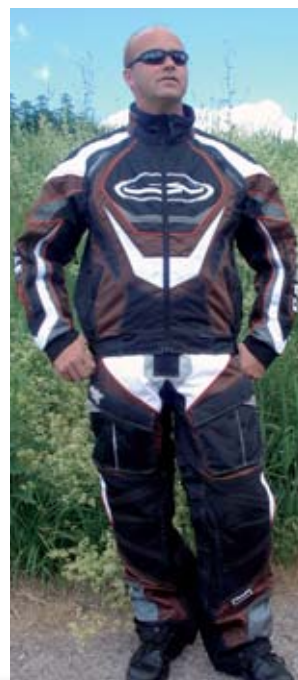
Castle X

Switch Jacka och byxa

420D High Tenacity Nylon med mycket hög slitstyrka, extra förstärkningar med både Dobby och Airdura. Reissa membran för vatten och vindtäthet. Urtagbart 2,5 oz DuPont ComforMax Classic foder men även ytterjackan är fodrad likadant. Vattentäta dragkedjor för ventilation på bröst, under armarna samt på ryggen. Micro fleece foder i krage och armmuffar. 3M reflexer. Justering i midja. Alla sömmar är tejpade. Färg jacka och byxa: Herr: Vit, brun, röd, blå, gul, grön, svart och orange. Färg: Jacka och byxa: Dam: Vit, brun/rosa, lila, rosa, ljusblått. Byxor finns även i svart. Storlek: XXS-3XL

Pris: Jacka 2.395,-, byxa 1.995,-

www.glansgarden.se



SNOW N RACING AB

ATV Special!

Höstens ATV skogspaket köper du hos Snow n' Racing AB.
i detta paket som du köper till ett helt suveränt pris ingår:

Frontbåge
Winch 2,5 Warn
Drivaxelskydd (Fram & Bak)
Kranman T1500 Skogsboggie
Vajerkrän VK1500 med svängbar bom
Försänkt FL 200 flak
Snabbfästen FL200

+ 450 - 800 Sportsman (Pris från 82.375:-)



Erbjudande

JUST NU !!!
komplett bandsats
Polaris ATV 4x4
27.000:- + moms
(Polaris Original)

Snow n' Racing AB | Tranmyrv. 3 | 794 34 Orsa | 0250 - 55 35 55 | www.snown racing.se

Swedbank 

Finans

Skoterlånet. Sluta längta.

Ett enkelt och förmånligt sätt att finansiera din nya skoter.
Prata med din handlare eller ring oss på 08-5859 6550 så hjälper vi dig!



LYNX

DENALI SKALDRESS

Yttertyg: 600D Polyester. Ventilation under armar och vid rygg. Avtagbar racingnummerplatta bak. Microporouse polyurethane laminering. Inget foder. Protec teknologi: vattentät, vindtät och andande. Alla sömmar är tejpade. Original VKK-dragkedjor. Utmärkt passform.

Pris: Jacka 2.255,-, byxor 2.255,-



VALDEZ

NY design! Yttertyg: 300D Oxford Polyester
Foder: 100 g/m² Protec teknologin gör att denna jacka andas och är vind- och vattentät. Tejpade sömmar. YKK-zipper. Avtagbara axel-, rygg- och armbågsskydd.

Pris: Jacka 2.435,-, byxor 2.255,-



www.brp.com



Klim

PowerXross Pullover

På berget, genom crossbanan och i två meter pudersnö trivs denna anorak bäst. PowerXross är otroligt lätt och smidig och är ett givet val för dig som har en aggressiv körstil. Slitstark, lätt och med Gore-Tex-membran.

Pris: 2.995,-



Free Ride Pant

Den perfekta byxan för den aktive föraren. Skön, snygg och tålig. Free Ride Pant står emot samtliga situationer som du kan möta i såväl diken som uppe på berget. Gore-Tex garanterar att du håller dig torr, även efter ett par timmars hård och svettig körning. Gore-Tex®

Pris: 3.495,-



Klimite Parka

Extrem kyla och kalla vindar hindrar dig inte längre från att köra. Klimite Parka ser till att du är varm. Fyllt med 200 gr Thinsulate foder, Gore-Tex membran och en slitstark konstruktion gör Klimite Parka till en stämmningshöjare för alla turer, oavsett om du kör aktivt eller bara njuter av naturen.

GORE-TEX

Pris: 2.995,-



Valdez Parka

Valdez Parkas design möter helt den aktive förarens behov. Jackan erbjuder en perfekt passform för alla körställningar. Slitstarkt ballistic nylon, hjälm-vänlig krage, superb ventilation samt Gore-Tex XCR membran. Denna jacka spelar i en helt egen division.

Pris: 4.295,-

www.snowtrade.net

Halvarssons

SNOWMOBILE 2008



Premiär för vinterns kollektion från Halvarssons. Mer information om kläderna och våra återförsäljare finns på www.jofama.se

ARCTIC WEAR & ACCESSORIES

Anpassa din klädsel till din Arctic Cat snöskoter. På vår hemsida hittar du massor av kläder och prylar att välja bland.

De flesta av våra Arctic Cat återförsäljare har ett bassortiment av våra kläder i butiken för att du skall kunna komma in och titta, prova och känna.

Gå in på www.arcticcat.se! Där hittar du vår späckade katalog med tillbehör och kläder!



Keps
Pris: 195,-



Hjälmarna Sno Cross Flat Flame
Pris: 2 995,-



Handskar Advantage
Pris: 495,-

Mössa Pris: 195,-

Jacka Iron Dog Pris: 2 495,-



ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION

www.arcticcat.se

Följer strömmen



Förra säsongens storsatsning på färre modeller betalade sig direkt med en BLS-vinnare och många fina lovord.

Text: Patrik Larsson
Foto: www.mattiasklockar.com

För att få bukt med de kvalitetsproblemen som Polaris tidigare upplevt, koncentrerade dom sig till 2007 på färre modeller och drog ner på antalet motoralternativ. Man kan så här efteråt inte säga annat att satsningen verkligen lyckades.

Den nya Dragon 700 seglade bland annat upp som vinnare i vår årliga kraftmätning Bästa LedSkoter där marknadens vassaste maskiner möts och gör upp om den åtråvärda tronen.

Jobbet har nu gått vidare i samma anda, men modellutbudet har breddats med speciellt en skoter som väcker habegär hos de flesta skoterintresserade, men som få verkligen behöver.

Maskinen är egentligen ingen stor nyhet i sig, den har ju funnits på tävlingsbanorna i några år nu och där har den gjort riktigt bra ifrån sig.

IQ 440 som byggts i USA för amerikanska förhållanden är en extrem tävlingsmaskin som är gjord för att användas på extrema tävlingsbanor av extrema förare. Men trots detta har den även här i Norden hållit sig i toppskiktet av skotercross-eliten hela tiden.

Många utav de nordiska förarna av Polaris racingmaskin har visserligen fått lov att modifiera maskinerna för att de bättre skall passa våra typer av banor och för körning utan dubb.

En av de viktigare förändringarna vi sett på de Svenska banorna är att styrsjindlarna kortats för att inte skotern skall stå så mycket på tå som den gör original. När man kör med en dubbad matta vilket är standard på skotercross-tävlingar i USA behövs ett mycket högt skidtryck för att man skall kunna få skotern dit man vill på ett smidigt sätt.

600RR

Nu är den alltså här, skotern som många väntat på och det jublas nog en hel del ute i stugorna. Och visst är det roligt, men speciellt roligt är det för den hårda kärna av hardcore-polaris-killar som inte vill sitta på något annat än just en Polaris.

Vi alla tycker detta är kul, men vi måste förstå vad som sker nu för de riktiga Polarisfanatikerna. Dessa har vankat av och an de senaste året i vända över att inte kunna få köpa den skoter dom helst av allt vill ha.

Några har fått tag på 440 tävlingsmaskiner som dom försökt att hålla liv i. En del har monterat i större motorer i dom vilket krävt en hel del ombyggnationer som i slutändan inte blivit helt bra.

Att köpa en Fusion har liksom inte varit ett alternativ för de som vill hoppa längst och droppa djupast. Så i slutändan har nog allt för många av dessa killar hamnat på en Ski-Doo REV.

Så här i backspegeln skulle så klart IQ440 släppts ut på marknaden redan 2006, det hade Polaris tjänat många sköna slantar och en hel del anseende på.

Vad har man då gjort för att försöka civilisera denna brutala tävlingsmaskin? Egentligen inte mycket. Först och främst har man fått lov att ersätta den känsliga och hårt trimmade 440-motorn med en 600:a på måttliga 120 hästar.

Man har valt 600 HO-motorn med för-gasare, antagligen för att racefantasterna skall kunna trimma lite lättare och för att ha något att pilla på när dom får lite tid över.

Den kan vidare köras på vanlig pump-soppa och tanken är nu på 34 liter och motorn har separat oljetillförsel, som gräddes på moset sitter så klart även el-backen PERC kvar, allt för att höja användarvänligheten.

Fjädringen är också något mildare kalibrerad, men i övrigt så är detta samma maskin som vi tidigare mest sett på tävlingsbanorna.

Jag vet inte riktigt vad vi förväntade oss när det vart vår tur att ta oss an Polaris svar på Lynx 600RE som kom redan förra säsongen, men kul var det i alla fall och man inser ganska omgående vad detta är för en maskin.

Vad vi först och främst skall slå fast är att trots att den här skotern nu kommer säljas till allmänheten så är det ingen skoter för just allmänheten. Den är fortfarande extrem på alla sätt och tack vare det kan du köra så in i h-vete efter de sämsta och gropigaste lederna du bara kan tänka dig. Den är smidig och enkel att burka med, helt enkelt på gränsen till nervös i sin karaktär.

Lovorden från de som gärna tar sig riktigt höga och långa flygturer haglade, och Micke Ljungberg sa:

—Den är som en dröm att hoppa med! Så otroligt lätt uppe i luften! Och fjädringen sväljer allt, helt klart ett av mina första-handssval den här säsongen!

Nu är ju inte Micke som oss andra och det gör ju hans åsikter ännu mer talande. Den här skotern skall helt enkelt köras och inte åkas.

Vi har träffat på och hört talas om ett flertal köpare av Lynx RE som i slutändan inte trivdes på den, den var helt enkelt för extrem för gemene man och samma sak kommer att gälla för 600RR.

Det var enklare förr när det inte var så mycket mer som skiljde mellan ett märkes olika sportmaskiner än just motorstorleken.

En del kan inte köpa något annat än det värsta som deras favoritmärke har att erbjuda, dom kunde köpa det värsta på marknaden men fortfarande få en skoter som man kunde slå sig ner på och åka sakta och fint med, du behövde helt enkelt inte vara en atlet för att trivas på toppmodellerna.

Det här tankesättet går inte hem längre nu när skotermodellerna börjar bli så pass specialiserade. Så gör inte samma misstag, som många gjorde med Lynx RE. Du måste verkligen veta vad du köper när du funderar på att bli ägare till en maskin av den här typen.

Har du den minsta intention att någon gång touringåka och kanske skjutsa sambon eller någon kompis med din skoter, då är detta fel maskin för dig. Eftersom 600RR rent utav är obekvämt när man inte kör den hårt.

Som lekmaskin där emot är den på många sätt den ultimata maskinen, så när som på en liten önskan, om vi skall få vara lite kräsna, och det får vi väl!

Att 440:in ersatts med en 600:a är en otrolig förbättring, borta är 10 timmars kolvbytesintervaller, kravet på högoktanig racesoppa och det eviga ombestyckandet av förgasarna för att kunna behålla effekten. Och det är just i ämnet effekt man skulle kunna önska sig lite till. 120 hästar är för det mesta fullt tillräckligt för de flesta. Men men vid lek i de djupaste



Fram sitter det Walker Evans Piggyback-dämpare. Fjädringsvägen är på imponerande 29 centimeter.



600RR är en utpräglad racingmaskin och alla vill ha den, men det är riktigt få som verkligen behöver den.



I undantagsfall kan man sätta sig ner och glida, men bara till nästa lekställe.

En spartansk förarmiljö är ett måste på maskiner som denna. Gas, broms och varvräknare är vad som behövs.



ravinerna och för att kunna behålla farten uppför bergskammar skulle det behövas lite mer effekt. Så som lite bortskämda ungar skulle vi framöver även vilja se en 700RR med den på många sätt klockrena 140 hästars 700 HO Cleanfire-motorn monterad.

IQ Shift

Förutom 600RR som inte ens borde räknas in som en sportmaskin utan som en maskin i den allt mer framväxande civila race-klassen har Polaris Skandinavien beslutat att ge oss ytterligare tre sportmodeller i år.

Det roliga med årets utbud är att skotrarna är så olika varandra att dom inte alls konkurrerar sinsemellan.

Några förändringar har dessa tre IQ-modeller gemensamt och en av dom är den nykonstruerade styrsjindeln.

Vi har ända sen Fusion introducerades fått uppleva stegvisa förbättringar på styrsjindlarna vilket i något steg gjort drastiska skillnader på hanterbarheten mellan årsmodellerna.

Årets spindlar är något halvkilo lättare och skidinfästningen är flyttad gentemot den tidigare versionen. Resultatet är minskade styrkrafter och minskad ofjädrad vikt. Skillnaden den här gången är inte påfallande märkbar, men små steg framåt är också en framgång, så snart kanske spindeln är perfekt om den inte redan är det.

För att öka toppfarten har IQ-maski-



En civil förgasarmotor på 120 hästar som går på pumpbensin och har separat oljetillförsel har ersatt 440 racingmotorn. El-back? Jajjamansen!

Den lite öppnare fyr-taktsluven ger verkligen Turbo Dragon ett mycket rätt ut-seende.

Lite packning får man med sig på IQ-modellerna. Den nykonstruerade free-styledynan är smalare och hårdare fram och bredare och mjukare längre bak.



nerna fått nya större vändhjul som sänker friktionen och gör att mattan därmed rullar lättare.

Tiden då det ofta fanns en 500:a, en 600:a en 700:a och en 800:a av i övrigt likadana maskiner ute på marknaden är förbi, i alla fall för Polaris. Beslutet att koncentrera sig på färre modeller ligger som sagt fast.

När vi för något år sen pratade med Olav Aaen och frågade vad han trodde var receptet för att rädda och öka den hotade tillväxten av skoterbranschen, sa han:

—Jag tror man måste satsa på mindre, enklare modeller som är mer prisvärda, men som fortfarande är byggda med den senaste tekniken. Priserna måste helt enkelt ner så att steget in inte skall bli för stort och ekonomiskt jobbigt att ta.

Och visst verkar det som om det är fler än han som tänker så? Vi har redan sett Yamahas Phazer, vilken var riktigt billig och en perfekt instegsmaskin. Vi har även sett Lynx och Ski-Doos fläktkylda prispressare som förutom de fläktkylda motorerna har haft mycket att erbjuda.

Polaris hänger nu på trenden och har tagit fram en enklare och mycket billigare maskin som för den delen inte är dålig.

IQ Shift är namnet och det syftar förmodligen till skiftet från stort, avancerat och dyrt till lite mindre, enklare och billigt i stället.

Redan förra året var en IQ 600 HO en prisvärd skoter som höll sig precis på rätt sida om 100 000-kronors strecket.

Men att priset på årets IQ Shift 600 HO ligger under 80 000 kronor!, gör denna skoter till en ren prisbomb och en av de mest prisvärda skotrarna på marknaden.

Självklart har man tvingats prutat på en hel del saker för att kunna åstadkomma detta. Det första man ser och mest iögonfallande är att den helt saknar dekalering och är enkelt helsvart. Vidare är det mattan som man prutat stort på. 23 millimeterskammare är inget man ser så ofta nu för tiden, men på Shift är det den mattan som är standard.

Vidare har den basic-dämpare runt om och man har snålat in lite här och där på mindre viktiga saker som ändå är lätta att åtgärda om man vill och har råd.

Det brukar heta att man får det man betalar för och det stämmer ju oftast, men provkör du IQ Shift känns det faktiskt som att man får lite mer än vad man betalar för. Självklart hänger inte mattan med om snön blir för djup eller om man skall försöka sig på lite klättringar. Men bara leden är preparerad och du lär dig att tänka efter lite före vad du ger dig ut på så är det inget stort problem.

Körsättet blir också lite annorlunda med en lågkammad lätt matta, uppspolningstiden på mattan blir snabbare än man kanske är van vid och man kommer få lov att utveckla sin sladdteknik då skotern överstyr mer än vad en högkammad liknande maskin gör.

Här har du alltså en bra maskin att börja med och allt eftersom du har råd kan du



En matta med lägre kammar släpper så klart mer efter led än vad en med högre kammar gör. Men det är ju roligt att sladda så det är underhållande och lärorikt.



Eftersom inte ursprungspriset är så högt får du pengar över till att utrusta den som du själv vill.



Shift är en fullstor och potent skoter till priset av en liten instegsmaskin.

IQ Shift är en lätt, smidig och underhållande skoter med mycket motor och ett potent chassi. Årets Säljsuccé?



Det nya RAW-chassit har stora hål i fotstegen och kylaren är integrerad i tunneltaket. Starkare, lättare och mer praktiskt lovar Polaris.



utrusta den och göra om den så som du själv önskar. På med några diskreta dekaler, en högkamsmatta och några dämpare som passar dig och du har fortfarande en billig skoter men med den utrustningen som just du vill ha och prioriterar.

Visst har det alltså prutats en del, men den har fortfarande en vätskekyld 120-hästars motor och chassit är det nya RAW Hybrid-chassit som introducerades förra året på RMK-modellerna, en riktigt fin grund att bygga vidare på alltså.

RAW

Skillnaden mellan det nya och det föregående chassit ser man enklast på de stora snörensarvänliga hålen i fotstegen. Tittar

man sen lite närmare bakom sadeln ser man att tunneln inte är bockad av en hel plåt, utan uppdelad och att tunneltaket delvis består av ett långsgående kylarelement i aluminium som samtidigt är en bärande del i chassit.

Tidigare använde man sig av separata kylare inne i tunneln, men dessa har alltså ersatts av den här konstruktionen. Att bygga en tunnel på det här viset för med sig flera fördelar. Där en är att hela tunneltaket blir uppvärmt under körning, detta förhindrar att snö och is fryser fast inne i tunneln. Vidare skall chassit även ha blivit starkare än tidigare men också sammanlagt lättare.

Om nu Shift är en enkel modell så är

dess större märkesbroder något helt annat. Årets Dragon 700:a har även den RAW-chassit men där slutar likheterna.

Namnet Dragon markerar utrustningsnivån och Polaris Drak-modeller har det mesta. Förra årets Dragon 700 hade Walker Evans-dämpare på alla poster men dessa är nu ersatta av motsvarande modeller av RydeFX. I framvagnen sitter de nya Air 2.0, i boggin fram en något enklare gasdämpare med en flytande kolv och bak en värstingdämpare med justerbar kompression och Piggyback.

För att ytterligare förbättra funktionen vid riktigt hård körning har en kraftigare krängningshämmare monterats. Vidare är styret nytt och i år har det handskydd som standard.

Tyvär är den svarta designen från förra året borta, nu är i stället drakmodellerna röda, har en cromad vindruta och styrsjindlarna är lackerade svarta.

Dragon 700 vann som vi tidigare nämnt vår BLS-test, en lyckad modell direkt alltså. Det är svårt att

känna några speciella skillnader mellan två årsmodeller om det inte gjorts några drastiska förändringar.

Men körkänslan är precis som förut, en otroligt rapp motor som har massor av effekt, den är otroligt smidig och underhållande och helheten andas kvalité.

Men kan den verkligen bli så mycket bättre än den var? Ja, förmodligen, lite lättare, förbättrad styrning och lite mer utrustning, vad skulle kunna gå fel? Men det får vi inte veta förrän det är dags för BLS nästa gång.

Turbo Drake

Även årets fyrtakts sportmaskin kommer i Dragonutförande, samma fina utrustning och utseende som Dragon 700 alltså men med en viktig skillnad.

RAW-chassit har inte hängt med vilket är synd men kanske inte av någon direkt avgörande betydelse. Vad som är värre är att den fortfarande har en hel del extra vikt att släpa på, ungefär 50 extra kilon gentemot Dragon 700, och är det verkligen acceptabelt att den i dagens läge får väga så mycket mer?

Kanske detta är maskinen som står på tur för Polaris att verkligen satsa på, för det är dags nu att hänga på den uppseglande viktreduceringsjakten som Yamaha just nu leder på fyrtaktsmaskiner.

Motorn har förbättrats genom att laddtrycket skall byggas upp snabbare



Just motorstorleken 700 kubik har visat sig vara på många sätt ultimat för en riktigt snabb ledskoter. Den är liten nog för att vara smidig men samtidigt tillräckligt stor för att gå riktigt fort.

vilket ger en än bättre acceleration och variatorn skall växla på mer i början. För att förbättra de extremkalla starterna har motorstyrningen omprogrammerats och Rider Select-systemet har behållits.

Hur som helst är maskinen potent med sina 140 hästkrafter och är en riktigt rolig ledkryssare som går fortare än man tror. Och är man ny på maskinen måste motorörat tränas om, annars kan framfarten bli riktigt farlig.

IQ800?

För er som redan är pålästa på lite övriga nyheter i Polaris modellprogram vet att det även introduceras en ny 800 kubiks monoblocksmotor på över 150 hästar i år, men bara i mountainsegmentet, så den kommer vi återkomma till.

Saken är bara den att när vi presenterades årets modeller fanns det även en Dragon 800 iordningställd för provkörning. Självlärt tog vi även den på en tur och den var allt man kunde förvänta sig.

Precis samma imponerande chassi som övriga IQ:s och jättemycket pulver under huven. Men att komma från den lätthanterade IQ Shift och den smidiga och starka Dragon 700 gör att storleken på motorn verkligen gjorde sig påmind.

Ingen direkt favorit alltså, men vi vet att det alltid finns ett gäng som gör allt för att få komma över en maskin som denna.

Problemet för dessa potentiella köpare är bara att den här skotern inte kommer ingå i det ordinarie modellprogrammet förrän tidigast 2009.

Men samtidigt som det är sagt, säger även ryktet att det sent på säsongen i år kommer att släppas ut ett mycket begränsat antal Dragon 800 på den Svenska marknaden.

Detta är så klart en teaser inför 2009 från Polaris som många kommer att se fram emot, men den skotern är det ingen idé att vänta på. För det som kommer redan i år känns som en helt komplett serie riktigt olika sportskotrar. Vi får en ren tävlingsmaskin för den extreme. Vi får IQ Shift för den som kan tänka sig att köpa en ny maskin för första gången. Vi får en uppdaterad BLS-vinnare för den erfarna och Turbo Dragon för de som uppskattar mindre lukt, fler mil per liter bensin och en lägre ljudnivå.

Ett fullmatat program alltså, så vi ser fram emot en lika fullmatad säsong.



FST-motorn har uppdaterats något, turbon laddar bland annat mer och tidigare vilket ger en bättre acceleration.

Polaris fina 140-hästares 700 HO Cleanfire hjälpte Polaris att förra säsongen ta hem den åtråvärda Bästa Ledskoter-testen. I år har den en ny typ av kolv med bara en kolvring och en ny oljepump.



De nya RydeFX Air2.0 ingår i Dragonutrustningen.



Även Polaris har kommit på att det är lite korkat på att lägga ner en massa pengar på att bygga en riktigt brutal skoter och sen inte sälja den till alla som vill ha den.



	600RR	IQSHIFT/DRAGON 700	TURBO DRAGON
Motor			
Typ:	2-cylindrig 2-takt	2-cylindrig 2-takt	2-cylindrig 4-takt
Volym cc:	599	599/700	750
Borning/slag:	77,25x64	77,25x64/ 81x68	85x66 mm
Bränslesystem:	2xTM38	2xTM38/ Cleanfire Injection	EFI
Smörjning:	Separat	Separat	Torrsump
Avgassystem:	2-1	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	120@8250	120@8250/140@8250	140hk@uppges ej
Start:	Manuell	Manuell(el som tillval)	Elstart
Chassi			
Uppg torrvtikt kg:	215,7	211,6/ 217,9	263,3
Tunnel:	IQ Race	Raw Hybrid	IQ
Framvagn:	IQ	IQ	IQ
Dämpare:	Walker Evans Piggyback	RydeFX MPV/ Air2.0	Air2.0
Fjädringsväg fram:	29,1 cm	25,4 cm	25,4 cm
Boggi:	IQ Race	IQ	IQ
Dämpare bak:	Walker Evans PiggyBack	MPV/ Justerbar komp.	Justerbar komp.
Dämpare fram:	Walker Evans Fjäderlös	MPV/ HPG IFP	HPG IFP
Fjädringsväg:	35,3 cm	35,3 cm	35,3 cm
Typ av matta cm:	38x307x3,2 RipSaw	38x307x2,3 SW/ (700: 3,2-kammar RS)	38x307x3,2 RipSaw
Skidor:	IQ Race	IQ	IQ
Spårvidd:	108 cm	108 cm	108 cm
L/B/H cm:	279x122x112	292x121x123	292x121x123
Tankvolym:	34,1 liter	44,3 liter	38,6 liter
Oljetankvolym:	Uppges ej.	Uppges ej.	Uppges ej.
Att äga			
Pris:	119 900:-	79 900:-/ 117 900:-	124 900:-
Färg:	Röd	Svart/ röd	Röd
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB	Polaris Scandinavia AB	Polaris Scandinavia AB



POLARIS
The Way Out.

Besök
EUROPAS STÖRSTA
Polarisbutik
1500 kvm



Du gör alltid
din bästa
Polarisaffär
hos oss!

WWW.HARALDSBATAR.SE

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

Haralds
BÅTAR AB



POLARIS
The Way Out.

DIN EGEN
RESERVDELSBUTIK



WETJOB JACKET



WARRIOR

vällyllt LAGER



101 JACKET



DELAR & TILLBEHÖR



HONDA A
POLARIS T
The Way Out. V

- Däck från skottkärra till skoqstraktor
- Vulkning av alla slags däck
- STOR RESERVDELS & TILLBEHÖRSBUTIK



— TELE: 0297-421 00 —

Tändstift är en av de mest missförstådda delarna i en motor. Många frågor har ställts, men få kan svara på dem.

Av: Magnus och Patrik Larsson

Vi skall försöka att reda ut lite problem och funderingar runt tändstiftet. Vad gör det? Vad kan man påverka genom att byta ut det? Vad har stiftet för uppgift i motorn? Som sagt frågorna är många.

Den allmänna uppfattningen är att ett tändstift har till huvuduppgift att antända bränsle/luftblandningen i förbränningsrummet. Detta är nästan helt sant, för stiftet har ytterligare en uppgift som är minst lika viktig, och det är att transportera bort mer eller mindre värme ur förbränningsrummet för att man skall få en så effektiv och korrekt förbränning som möjligt. Temperaturen måste hållas så pass låg att bränsle/luftblandningen inte självantänder. Men tillräckligt hög så att den kan antändas alls.

Febertermometer.

Tändstiftet är fönstret till en motors förbränning och kondition och kan användas som ett diagnosverktyg. Det kan alltså ses som en febertermometer som visar på olika symtom och hur motorn mår. En erfaren tuner kan använda informationen som ett stift visar till att hitta problem eller avgöra hur blandningsförhållandet är, men också om till exempel tändningen står rätt eller inte. Hur man gör det kan inte vi lära ut men vi skall försöka att förklara lite av grunder för ett tändstift.

En sak som ofta kommer i fråga är stiftets värmetal, och det är just värmetalet som berättar vilken värmeavledningsförmåga som stiftet har. Det är viktigt att veta att ett tändstift alltså inte skapar värme utan har till uppgift att leda bort den. Värmetalet bestäms av tändstiftets möjlighet att göra just detta och har alltså inget att göra med hur många volt som transpor-

teras igenom det eller vilken kvalitet det håller eller hur effektivt det är. Med olika val av stift kan du alltså reglera vilken temperatur du får i cylindern och förbränningsrummet.

Den optimala arbetstemperaturen på ett stift ligger mellan 500 och 850 grader och kallas för tändstiftets självrengörande eller självrensande temperatur. Ligger gradtalet mellan dessa fungerar förbränningen som den skall och sot och andra föroreningar bränns automatiskt bort. Det spelar alltså ingen roll om stiftet sitter monterat i en traktor eller i racemotor, temperaturspannet är det samma.

Om temperaturen hamnar under 500 grader kommer inte bränsle/luftblandningen att förbrännas fullt ut och föroreningar kommer att bildas i förbränningsrummet. Detta kommer i slutändan att leda till misständning och/eller att stiftet helt dör. Om temperaturen däremot överstiger 850 grader riskerar man att keramiken kan trasas sönder och även mittelektroden kan komma att smälta. Detta kan så klart om det går för långt verkligen skada motorn på flera olika vis.

Värmeväxlare

Det är alltså med hjälp av ett stifts värmetal du kan styra förbränningstemperaturen. Nu har inte branschen enats om en standard på värmetal, vilket kan vara förvillande. NGK till exempel har vanligtvis en gradering från 2 till 13 medan Denso använder sig av högre siffror. Vid en jämförelse motsvarar ett 10:ans NGK ett Denso med talet 31. Ofta men inte alltid finns det tabeller att tillgå som talar om vilket stift som motsvarar ett annat från en annan tillverkare.

Ett högre värmetal ger en större förmåga att avleda värme, ett lägre en sämre avledningsförmåga. Det är sen den här förmågan att avleda värmen som avgör om stiftet då kallas varmt eller kallt.

Det kan kännas lite bakvänt, men ett högre tal ger mer avledning, alltså är det ett kallare stift och följaktligen ger ett lägre tal en lägre avledning och ett varmare stift. Skillnaden på ett kallt och ett varmt stift kan man enkelt se med blotta ögat. Det kalla stiftet har en kortare isolator/isola-

torfot runt elektroden och leder på det viset bort mera värme från förbränningsrummet. Värmen transporteras alltså en kortare väg och därmed enklare. Genom att tillverkarna konstruerar stift med olika avstånd mellan toppen på keramiken som håller mittelektroden och där keramiken möter stålet i stiftet regleras vilket värmetal som stiftet har. Även materialsammansättningen på keramiken har betydelse och även vilket material som mittelektroden är tillverkat av.

När du börjar trimma din motor och ändrar de olika parametrarna som påverkar förbränningstemperaturen så börjar värmetalet bli viktigt på det stiftet du skall använda. Vid trimning ändras vanligtvis kompressionsförhållandet och/eller förbränningskompressionen på lite olika sätt. Som till exempel att minska förbränningsrummets storlek, tillföra lustgas eller överladda motorn med turbo eller kompressor. Även vid kammasselbyte kan kompressionen förändras beroende på kamtiderna.

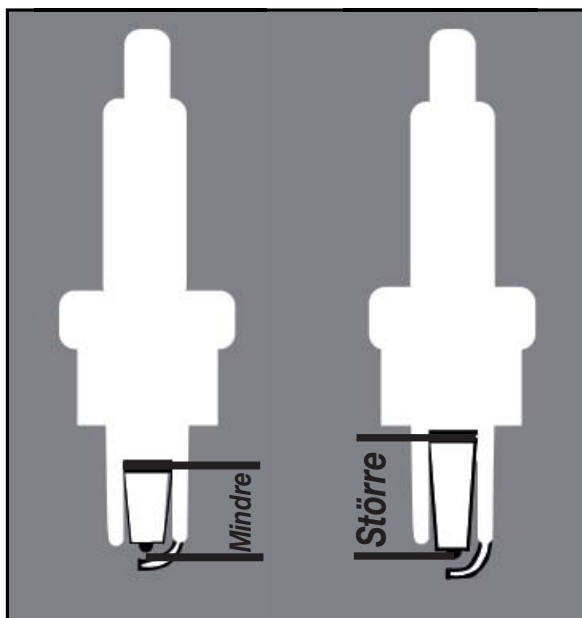
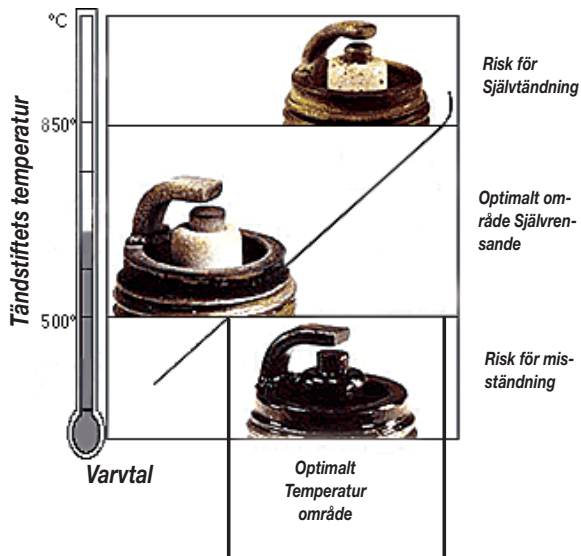
Det är vid användande av höga kompressioner eller kraftiga tändsystem som temperaturen på keramiktoppen på stiftet och i cylindern höjs. Om du då får en för varm förbränning som riskerar att skada motorn kan du sänka temperaturen genom att montera ett stift med ett högre värmetal, vilket ger mer avledning alltså en kallare förbränning.

Även högt varv och hög belastning av motorn förhöjer tändtemperaturen. Så om man kör med höga varvtal under längre tider eller drar tungt skall ett kallare stift monteras, alltså ett med ett högre värmetal.

På ett stift med samma beteckning i övrigt men med ett stegs skillnad på värmetalet skiljer det cirka 70 - 100 grader i värmeavledningsförmåga från förbränningsrummet till toppen och vidare ut i motorns kylsystem. Något som också är värt att veta, är att om du backar tändningen 10 grader. Från till exempel 25 till 35 så stiger temperaturen på keramiktoppen med 70 till 100 grader.

Oktan

Vi skall försöka att förklara vad som händer med tändstiftet vid olika förhållanden.



Här syns tydligt skillnaden mellan ett varmt och ett kallt stift. Det vänstra har en betydligt kortare keramikspets eller isolator och har då ett högt värmetal och benämns som ett kallt stift. Det högra har en lång keramikspets och på grund av det leder det bort värmen sämre och blir då följaktligen ett varmt stift. Det är på detta sätt tillverkarna styr värmetalet på ett tändstift.



För dessa symtom eller förhållanden kan ha effekt på temperaturen på stiftet. Tändstiftet skapar inte dessa förhållanden, men det måste klara av de extrema temperaturerna, och om det inte gör det kommer prestandan på motorn att minska.

Luft/bränsle-blandningen har en stor inverkan på motorns prestanda och tändstiftets arbetstemperatur. Med en fet blandning kommer keramiktoppens temperatur att sjunka och detta skapar problem och en dålig tillförlitlighet på stiftet. Men med en för mager blandning kommer stiftets och cylindertemperaturen att stiga. Detta kan resultera i självantändning och spikningar, något som med all säkerhet kommer att medföra att stiftet tar skada och kan om det får gå för långt medföra stora motorskador. Begreppet spikning och självantändning behöver nog här en lite närmare förklaring för att helheten skall bli begriplig.

Självantändning och spikningar är inte samma sak men självantändningen leder oftast till spikning. Av lite olika anledningar kan det uppstå överhettade områden i förbränningsrummet. Några är till exempel: för mycket tändning, för lågt oktantal, för mager blandning eller för hög kompression. Dessa heta områden gör att bränsleblandningen självantänds före den förutbestämda och önskade tändpunkten. När kolven sen trycks uppåt av vevstaken och motorrotationen vill självantändningen försöka att trycka ner den igen. Då detta inte går kommer kolven att börja skaka i sidled. Resultatet blir shockvågor som låter som ett plingande ljud, och det är detta som kallas spikning. En spikning är tändstiftets värsta fiende och den kan orsaka att isolatorn går sönder eller att elektroden bryts av. Vid en spikning i en högprestanda-racingmotor kan temperaturen på tändstifts spetsen till exempel stiga ända upp till 1650 grader, vilket är fördödande för stiftet som då snabbt förstörs. Det som skadar motorn när detta händer är den extrema värmen som uppstår, detta samtidigt som tändstiftet skadas av den varierande temperaturen och shockvågorna som bildas vid spikningen.

När kompressionen höjs skall alltså ofta ett kallare tändstift monteras för att få ner temperaturen till en icke skadlig nivå. Vad du däremot inte kan styra med stiftet är själva styrkan på tändgnistan. Det krävs en viss mängd energi för att gnistan skall kunna hoppa över tändstiftsgapet och det krävs allt mer eftersom kompressionen ökar. I bland kan man lösa tändproblemen som uppstår när kompressionen höjs med att man knackar ihop elektrodavståndet ända ner till 0,5 millimeter. Om inte detta hjälper krävs det mer volt i gnistan. Men

detta kan som sagt inte stiftet göra något åt, utan är gnistan för svag för att antända den komprimerade bränsle/luftblandningen får du lov att montera ett bättre tändsystem.

Bestycka

Man kan faktiskt även till en viss gräns bestycka en motorn med hjälp av tändstiftet. Om insugslufttemperaturen sjunker kommer volymen på luften att öka i motorn och detta resulterar i att motorn går magrare. Detta medför att cylindetrycket ökar och med det stiger värmen i förbränningsrummet. För att motverka detta måste mera bränsle tillföras eller så kan man ta bort mer värme genom att montera ett kallare stift, alltså ett med ett högre värmetal. När sen temperaturen stiger sjunker luftdensiteten och fyllnadsgraden blir sämre. För att kompensera mot detta måste motorn få en magrare bränsle/luftblandning, eller som sagt kan man montera ett varmare stift.

Även luftfuktigheten påverkar hur en motor fungerar. Ökad luftfuktighet minskar mängden luft i insuget. Detta resulterar i att trycket och temperaturen minskar i förbränningsrummet. Temperaturen minskar då i tändstiftet och motoreffekten sjunker. Bränsle/luftblandningen bör då magras ur beroende på rådande temperaturer eller så kan man skruva i ett varmare stift.

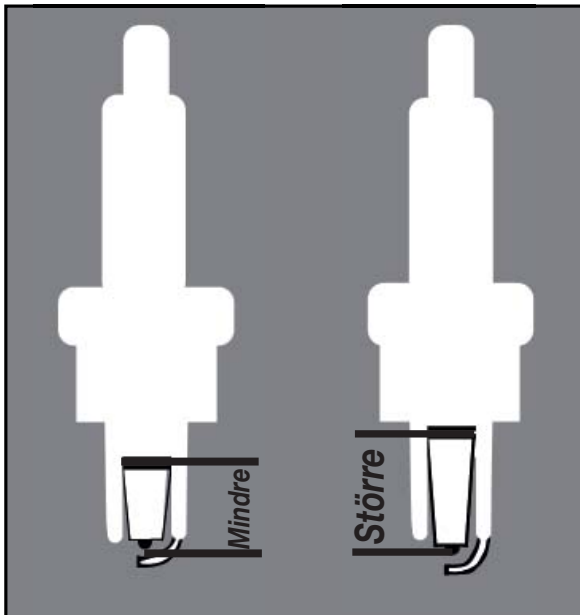
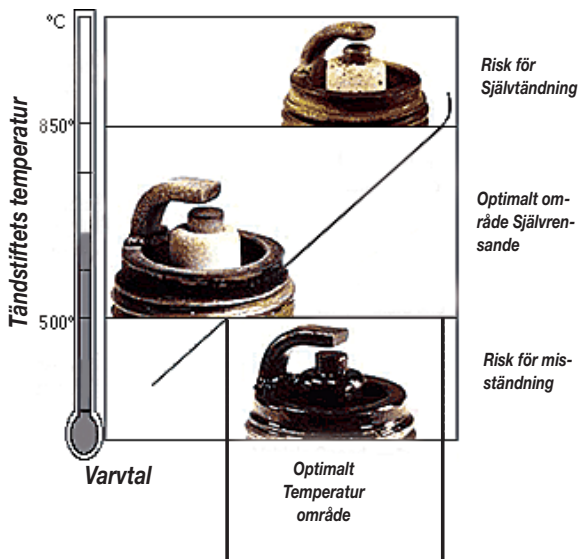
Trasigt

Att sen ett tändstift kan sluta fungera trots att det till synes verkar helt, har vi alla varit med om.

Det är svårt att egentligen jämföra elektroniken i ett tändsystem och el i vanlig bemärkelse, vanlig el som hemma i kåken och till bilens belysning handlar om strömmar och spänningar medan ett tändsystem handlar om urladdningar. Hur som helst, ett har dom gemensamt och det är strömmen alltid tar den enklaste vägen.

Om som vi sagt tidigare inte arbetstemperaturen på stiftet är hög nog för att det skall vara självrensande byggs det på olika avlagringar och föroreningar på stiftets delar. Det som tillslut då händer är att gnistan eller urladdningen inte sker där den är tänkt utan någon annanstans. Det kan ske längre ner i stiftet eller till och med inne i resistorn. Ett nersotat stift kan man ofta fås att fungera igen genom att man borstar av det, kanske blåstrar det försiktigt eller ibland kan man även fixa det genom att man får det att komma upp i självrensande temperatur, detta genom att få upp motorn i ett varvtal som gör detta möjligt.

Ett exempel är då man låtit en motor stå och gå för länge på tomgången. Efter ett



Här syns tydligt skillnaden mellan ett varmt och ett kallt stift. Det vänstra har en betydligt kortare keramikspets eller isolator och har då ett högt värmetal och benämns som ett kallt stift. Det högra har en lång keramikspets och på grund av det leder det bort värmen sämre och blir då följaktligen ett varmt stift. Det är på detta sätt tillverkarna styr värmetalet på ett tändstift.



För dessa symtom eller förhållanden kan ha effekt på temperaturen på stiftet. Tändstiftet skapar inte dessa förhållanden, men det måste klara av de extrema temperaturerna, och om det inte gör det kommer prestandan på motorn att minska.

Luft/bränsle-blandningen har en stor inverkan på motorns prestanda och tändstiftets arbetstemperatur. Med en fet blandning kommer keramiktoppens temperatur att sjunka och detta skapar problem och en dålig tillförlitlighet på stiftet. Men med en för mager blandning kommer stiftets och cylindertemperaturen att stiga. Detta kan resultera i självantändning och spikningar, något som med all säkerhet kommer att medföra att stiftet tar skada och kan om det får gå för långt medföra stora motorskador. Begreppet spikning och självantändning behöver nog här en lite närmare förklaring för att helheten skall bli begriplig.

Självantändning och spikningar är inte samma sak men självantändningen leder oftast till spikning. Av lite olika anledningar kan det uppstå överhettade områden i förbränningsrummet. Några är till exempel: för mycket tändning, för lågt oktantal, för mager blandning eller för hög kompression. Dessa heta områden gör att bränsleblandningen självantänds före den förutbestämda och önskade tändpunkten. När kolven sen trycks uppåt av vevstaken och motorrotationen vill självantändningen försöka att trycka ner den igen. Då detta inte går kommer kolven att börja skaka i sidled. Resultatet blir shockvågor som låter som ett plingande ljud, och det är detta som kallas spikning. En spikning är tändstiftets värsta fiende och den kan orsaka att isolatorn går sönder eller att elektroden bryts av. Vid en spikning i en högprestanda-racingmotor kan temperaturen på tändstiftets spetsen till exempel stiga ända upp till 1650 grader, vilket är förödande för stiftet som då snabbt förstörs. Det som skadar motorn när detta händer är den extrema värmen som uppstår, detta samtidigt som tändstiftet skadas av den varierande temperaturen och shockvågorna som bildas vid spikningen.

När kompressionen höjs skall alltså ofta ett kallare tändstift monteras för att få ner temperaturen till en icke skadlig nivå. Vad du däremot inte kan styra med stiftet är själva styrkan på tändgnistan. Det krävs en viss mängd energi för att gnistan skall kunna hoppa över tändstiftsgapet och det krävs allt mer eftersom kompressionen ökar. I bland kan man lösa tändproblemen som uppstår när kompressionen höjs med att man knackar ihop elektrodavståndet ända ner till 0,5 millimeter. Om inte detta hjälper krävs det mer volt i gnistan. Men

detta kan som sagt inte stiftet göra något åt, utan är gnistan för svag för att antända den komprimerade bränsle/luftblandningen får du lov att montera ett bättre tändsystem.

Bestycka

Man kan faktiskt även till en viss gräns bestycka en motorn med hjälp av tändstiftet. Om insugslufttemperaturen sjunker kommer volymen på luften att öka i motorn och detta resulterar i att motorn går magrare. Detta medför att cylindertrycket ökar och med det stiger värmen i förbränningsrummet. För att motverka detta måste mera bränsle tillföras eller så kan man ta bort mer värme genom att montera ett kallare stift, alltså ett med ett högre värmetal. När sen temperaturen stiger sjunker luftdensiteten och fyllnadsgraden blir sämre. För att kompensera mot detta måste motorn få en magrare bränsle/luftblandning, eller som sagt kan man montera ett varmare stift.

Även luftfuktigheten påverkar hur en motor fungerar. Ökad luftfuktighet minskar mängden luft i insuget. Detta resulterar i att trycket och temperaturen minskar i förbränningsrummet. Temperaturen minskar då i tändstiftet och motoreffekten sjunker. Bränsle/luftblandningen bör då magras ut beroende på rådande temperaturer eller så kan man skruva i ett varmare stift.

Trasigt

Att sen ett tändstift kan sluta fungera trots att det till synes verkar helt, har vi alla varit med om.

Det är svårt att egentligen jämföra elektroniken i ett tändsystem och el i vanlig bemärkelse, vanlig el som hemma i kåken och till bilens belysning handlar om strömmar och spänningar medan ett tändsystem handlar om urladdningar. Hur som helst, ett har dom gemensamt och det är strömmen alltid tar den enklaste vägen.

Om som vi sagt tidigare inte arbetstemperaturen på stiftet är hög nog för att det skall vara självrensande byggs det på olika avlagringar och föroreningar på stiftets delar. Det som tillslut då händer är att gnistan eller urladdningen inte sker där den är tänkt utan någon annanstans. Det kan ske längre ner i stiftet eller till och med inne i resistorn. Ett nersotat stift kan man ofta fås att fungera igen genom att man borstar av det, kanske blåstrar det försiktigt eller ibland kan man även fixa det genom att man får det att komma upp i självrensande temperatur, detta genom att få upp motorn i ett varvtal som gör detta möjligt.

Ett exempel är då man låtit en motor stå och gå för länge på tomgången. Efter ett



Bästa transport av skoter på väg

Anpassade släpvagnar för din snöskoter från Sveriges i särklass största släpvagnstillverkare.

Helsvetsade och varmgalvaniserade släpvagnar i olika storlekar.

I Björnlyankonceptet finns många olika modeller att välja på, från obromsad släpvagn för en skoter till stora släpvagnar för två skotrar och pulka. Med huv blir den ett utmärkt skotergarage. Praktiska tillbehör som skotergrind, jeepdunkhållare, verktygslåda mm.



I Björnlyan-konceptet ingår modellerna för en skoter eller två skotrar och pulka

S1335

Totalvikt 650 och 750 kg, Obromsad.

S1533

Totalvikt 650 kg, Flakstorlek 152x325 cm. Obromsad.

S1537

Totalvikt 1000 och 1250 kg Flakstorlek 152x365 cm. Bross

S1938

Totalvikt 1000 och 1250 kg, Flakstorlek 188x380 cm. Bross

S2240

Totalvikt 1250 kg Flakstorlek 220x402 cm. Bross

Hitta återförsäljare på

BJÖRNLYAN

www.bjornlyan.se

FOGELSTA

Industrigatan 16, 553 02 Jönköping, 036-18 19 50, www.fogelsta.com

ÅR TVÅ



Arctic Cats inställningsrevolution går in i säsong nummer två.

Text: Patrik Larsson

Foto: www.mattiaslockar.com och Arctic Cat

2007 skulle bli Arctic Cats historiska år. Dom skulle ändra synen på hur en snökoter skulle se ut och hur den skulle vara utrustad. Parallellerna till bilindustrin satte djupa spår i hur den nya generationens Arctic Cat utformades och hur den skulle användas.

Man kan helt utan att överdriva slå fast att Arctic Cat gått sin helt egna väg och att dom inte alls låtit sig påverkas av vindarna som blåser och har blåst på marknaden ett tag.

Ända sen Ski-Doo introducerade sin

elektroniska back RER och Polaris sin PERC har Arctic Cats mycket störande akilleshäl varit avsaknaden av en enkel och lätt backväxel att montera på sina sportmaskiner.

Så förra säsongen kom då äntligen den efterlängtade backen till deras egna kedjelösa Diamond Drive, men kunderna fick mycket mer än så... på gott och ont.

Mest ont på en maskin som ska slängas runt i luften, drivas på gränsen i raviner och piskas efter leder som gud för länge sen glömt bort.

För de som däremot önskar en ledräser med all tänkbar utrustning, en skoter som mer liknar en sporttourer som går fort och bekvämt fick däremot precis allt gott dom ville ha.

Det nya tänkandet heter IRP eller Infinite Rider Positioning som fritt översatt till svenska betyder ungefär: oändlig förarpositionering. I korthet går IRP ut på att alla förare alltid ska kunna färdas avslappnat och skönt med hjälp av mängder av inställningsmöjligheter, precis som i en modern bil.

Dels kan man ställa in styret styret och sitsen men även fotstegen och på vissa modeller även rutan. Vem som efterfrågat detta har vi fortfarande inte fått något svar på, och det kommer väl visa sig i längden om Arctic Cat har gått rätt väg eller inte.

Om man drar en parallell och ser vad som i slutändan hände med Polaris inställ-





F1000 har en enliter-smotor som genom gammal beprövad big-bore-teknik flåsar ur sig gott och väl över 160 hästar.



bara styrsystem Rider Select så ser inte framtiden så ljus ut direkt, men vem vet...

Promod F-serie

Hur följer man då upp en sådan total urladdning som Arctic Cat gjorde förra säsongen? Dom presenterade ju faktiskt nya modeller i nästan varje segment och på det ett gäng helt nyutvecklade motorer.

Svaret är att dom inte har gjort så mycket och antagligen ligger utvecklingsavdelningen fortfarande och pustar ut efter en riktigt händelserik, rolig, hektisk och stressig tid.

Twin Spar-chassit som presenterades förra säsongen förde Arctic Cat in i framtiden och är en betydligt mer modern konstruktion av chassi än dess företrädare.

Alla har vi väl både hört talas om och själva sett F7-chassin som kanske inte se-

parerat helt och hållet men nära på. Man kan i och för sig förstärka lite här och där samtidigt som man nitar om det och därmed kan man så klart köra i några år till.

Detta kommer inte att krävas på det nya chassit som är byggt i en betydligt stabilare pyramidkonstruktion. Arctic Cat har i Twin Spar en riktigt bra och modern grund att bygga på som vi kommer att få se ännu mer av i framtiden.

Den nya typen av pyramidbyggen har även fört med sig något mer positivt som man kanske inte tänker på i första hand. Det är först som man skall börja skruva och reparera lite som man upptäcker fördelarna med att med några enkla handgrepp frilägga de mest vitala delarna som man vill komma åt så som motorn och ramen.

När den nya F-serien introducerades var designen starkt ifrågasatt. Men när väl

skotrarna började användas under riktiga förhållanden har det visat sig att Arctic Cats tekniker faktiskt har tänkt till.

Bland annat ger de två stora strålkastarna ett enormt bra ljus vid mörkerkörning vilket många verkligen gillar, dels fungerar rutan över förväntan bra och gör färden bekväm för föraren. Så om man inte gillar designen kan man i alla fall glädjas åt att den verkligen fungerar.

Den största nyheten i årets F-serie, är att även en fläktkyld variant av Twin Spar-skoter gör sitt intåg på marknaden. Grundutförandet av F570 lanseras som en lagom välutrustad familjemaskin. Den har en motor som levererar 63 hästar och har elstart som standard.

F570 kommer förutom i den civila varianten även att finnas i ett Sno X-utförande som även kan utrustas med ett racing-kit som skall vässa maskinen ytterligare.

Förhoppningsvis är det nu slut på BRP:s totala dominans i snöskotercrossens Sport 600 Fläkt där dom i allt för många år tillåtitis härja relativt fritt. Nu är det alltså dags för Arctic Cat att ge alla Lynx och Ski-Doo 550 en match på crossbanorna landet runt.

De vätskekylda modeller som vi får se i år är precis som förra året F1000, F8 och F6. Alla kommer självklart i SnoPro-utförande, vilket utöver SnoPro-designen i stora drag betyder IRP och högklassiga dämpare runt om. Dämparvalet är fjäderlösa FoxFloat fram och en Fox Zero Pro i boggin.

FoxFloat anses idag som en av marknadens bästa framdämpare. Dagens framvagnar som är regressiva i sin rörelse behöver en progressiv dämpare för att kompensera detta. Då FoxFloat har en inbyggd och automatisk progressiv fjäderkraft fungerar dessa därför riktigt bra. Att dom sen är lättare än en motsvarande dämpare med stål fjäder ger ett extra plus i kanten.

Fox Zero är vidare Fox senaste serie dämpare och är en av de bättre om inte den bästa dämparen man kan få originalmonterad på en skoter idag.

Fortfarande kan man höra att vissa är tveksamma till Fox-dämparnas kvalitet. Saken är den att det var en sanning för kanske sex-sju år sen. Fox var då på väg att dra sig ur skoterdämparmarknaden, men dom tog sig i kragen och har nu slagit tillbaka med full kraft. Dämparna blir helt enkelt inte bättre än så här på dagens skotrar och Fox kvalitet slås eventuellt bara av någon av eftermarknadstillverkarna.

För att förbättra styrningen jämfört med förra säsongen har skidorna bytts ut och styret är bredare än förut. Vidare är krängningshämmaren omkonstruerad och bog-



Den Svenska versionen av F8:a kommer att ha betydligt bättre ledegenskaper än deras Amerikanska motsvarigheter. Med bättre skidor och 38-millimeters kammar på mattan vill man försöka åtgärda styrproblemen som vi upplevde under introduktionssäsongen.

gin har fått nya lättare och faktiskt snyggare skenor.

Vi efterfrågade förra säsongen lite mera matta och där har vi fått som vi vill. De vätskekylda F-maskinerna har nu kammar på 38 mm vilket är mycket välkommet.

Något annat som vi också efterfrågade efter förra säsongen var en simplare F-seriemodell. En där allt krimskrams är borta och ersatt med utrustning som känns mer trendig.

Vi skulle vilja se saker som en freestyle-liknande dyna och en hög fast styrhöjare och så en upprensning i plastträsket. F-serieskotrarna behöver lite mer "pro" och lite mindre "touring"-stuk helt enkelt. Lite besviket kan vi konstatera att vår önskan inte uppfylldes där.

Skrot

När det var vår tur att rasta och ha lite kul på de nya F-maskinerna var det lätt för oss att hålla oss för skratt.

Dom som kört den enda då tillgängliga F1000 av 2008 års modell innan oss hade tydligen haft riktigt kul, och då kanske lite väl mycket av den varan. För den skrothög som var det enda som återstod av den kunde vi verkligen inte komma långt på.

När det enda som finns kvar av en skoter är en tillknycklad hög av aluminium och drivor med plast hjälper det inte alls att motorn är en brutal best som levererar över 160 hästar.

Okej, den största besten var ute ur leken, men både F6 och F8 fanns fortfarande tillgängliga och hela.

Båda skotrarna kändes precis och uppförde sig precis som deras företrädare. Detta är nu inte så konstigt eftersom den Amerikanska konfigurationen är i det närmaste identisk med den föregående årsmodellen.

Egentligen kan inte körningen i USA i detta fallet säga speciellt mycket om de F-maskiner som kommer att säljas i Sverige. Maskinerna i USA hade alltså lämnats nämligen orörda, samtidigt som de Svenska dels kommer att levereras med andra skidor och matta med 38-millimeters kammar.

Med tanke på det var just styrningen och de låga kammarna som fick negativ kritik förra året är de här förändringarna helt rätt och vi kan väl bara tacka Arctic Cat Sverige för det.

Vi får alltså lov att återkomma senare under säsongen med en mer ingående rapport hur de uppdaterade F-modellerna betar sig på Svensk mark.

Sliten kylare

Vi på SnowRider hade förra säsongen en F8 som långtestmaskin. Den fungerade i



Med styret längst fram och dynan i sitt högsta läge får man en extrem "ståupp"-körställning där det är enkelt att växla mellan sittande och stående körställning. När man sen skall transportera sig lite längre och kryssa efter lederna kan man fälla tillbaka styret i önskat läge och sänka dynan till en lite mer behaglig nivå.

I Arctic Cats system för den anpassningsbara förarställningen är det justerbara styret en av huvudingredienserna. Styret kan dels föras fram och tillbaka, men även snurras i sitt fäste för att reglagen skall hamna där man vill.



det stora hela bra och de flesta som körde den trivdes riktigt fint, mycket tack vare de superba dämparna som var fint kalibrerade.

Men de som förväntade sig en modernare F7:a vart besvikna, för man kan nog inte komma längre ifrån F7 som maskin om man byter till en F8:a.

Vi råkade tyvärr efter bara några mils körning ut för ett mycket tråkigt missöde, ett missöde som kanske fick lite större följd än vad som borde varit nödvändigt.

Det som hände när skoterns buk hade

en lite väl närgången kontakt med ett ur marken uppstickande föremål, var att den främre kylaren helt sonika slets lös.

Eftersom kylaren är en integrerad del i chassit, så fanns den inte som reservdel och det enda som kunde göras var att hela chassit fick lov att bytas ut.

Jag påtalade detta för Arctic Cats killar på testområdet i USA och möttes bara med tappade hakor och frågande blickar. Dom sade sig inte hört talas om problemet, men jag som personligen har sett två skotrar som råkat ut för samma sak har lite



När Arctic Cat presenterade sina nya F-seriemaskiner var det många som ondgjorde sig över utseendet. Men nu när man vant sig är dom väl till och med ganska snygga?



SnoPro bland annat Fox Float i framvagnen och Fox Zero Pro i boggin.



svårt att tro att det inte har hänt en enda gång i Nordamerika.

Nu är det ju så att dom där borta i allmänhet har många gånger bättre leder än vad vi har, men ändå.

Lösningarna på problemet är flera. Antingen låter man konstruktionen vara men tar fram kylaren som reservdel, eller monterar man en hasplåt som skyddar kylarens framkant. Den dyraste lösningen är att helt konstruera om den främre kylarinfästningen vilket känns lite långt bort just nu.

Vilken lösning som dom väljer återstår att se, men antagligen är det hasplåten som ligger närmast och kanske är det den billigaste och enklaste lösningen i det här läget.

Racingklassen

Att Arctic Cat har tappat i anseende bland de tuffare sportmaskinerna och förlorat spjutspetsen och rock'n roll-stämpeln kan ingen förneka. Men kanske finns det en lösning på det problemet precis runt hörnet.

Det var någon gång redan i Juli i somras som Arctic Cat valde att visa en siluett på deras nyutvecklade och av många starkt efterlängtade nya pro tävlingsmaskin.

Då vi trycker denna tidning lite för tidigt för att kunna visa några bilder, kan vi bara hänvisa dig till att hålla koll på vad som händer under årets upplaga av Haydays som går av stapeln den 8-9 september.

Hur maskinen kommer att se ut och vilka specifikationer den har återstår att se, men en sak är säker, förväntningarna är mycket högt ställda.

Arctic Cat valde att köra förra säsongen med 2006 års maskiner med några små förändringar. Maskinerna var så lika sina föregångare att dom lite elakt kallades 2006,5:or helt enkelt.

Arctic Cat har på det här viset haft lite extra gott om tid på sig att ta fram sin nya pro-racer, så resultatet kan väl inte bli annat än succé?

Denna maskin kommer vi den här säsongen att få se på tävlingsbanorna både här i Europa och i Nordamerika, och vi kommer även att få se den vinna en hel del. För alla de riktigt duktiga förare som kör under Arctics flagga kommer inte att göra sina uppdragsgivare besvikna den här säsongen heller, det är då något som är säkert.

Maskinen kommer att leverera det som alla förväntar sig, för Arctic Cat kan bygga brutala skotrar. En förutsättning till detta är dock att konstruk-
törerna av
IRP hållits
utanför.

Ok, vi kommer alltså att få se den göra bra ifrån sig på tävlingsbanorna den här säsongen, men... Men får vi inte se en civil 600: a i produktkatalogen till 2009 gör antagligen Arctic Cat ett historiskt stort misstag.

Ja ja, en pro-maskin kan man ju alltid hoppas på. Men å andra sidan är den marknaden kanske för liten för att det skall spela så stor roll i slutändan om den kommer eller inte.

Trots kritiken så är F-seriemaskinerna faktiskt några av av marknadens bästa maskiner. Nej det är ingen F7:a, och det är bra det. För den alldeles för extrema föregångaren till dagens F-serie passade egentligen inte många förare speciellt bra. Det gör däremot den nya generationens Arctic Cat sportmaskiner.

Skulle vi få välja en maskin att köra från Mora till Funäsdalen i ett riktigt högt tempo, hade förmodligen F8 eller F1000 legat riktigt högt upp på vår önskelista.



Det nytvecklade instrumentet visar dig det du behöver veta. Bränslemängd, trippmätare, timräknare och klocka är några saker du kan ha koll på. Man kan även växla mellan analog eller digital visning av hastighet eller varvtal. Instr -nytt DeLuxe instrument



I aktern kan man få med sig en hel del prylar som kan vara trevliga att ha med sig på fjällturen.



Diamond drive är på många sätt en underbar uppfinning. Det finns dock en begränsning som blivit tydlig just i år. För att Arctic Cat någon gång skall kunna placera sin sekundärvariator mer likt Ski-Doo på REV-XP så kommer dom att behöva ett betydligt längre växelhjul, vilket blir svårt om man bara vill använda sig av två drev som jobbar mot varandra.



Lätta och snygga Fox Float pryder framvagnen på F-seriens vätskekylda modeller.

Vi hade tyvärr ingen möjlighet att få köra årets upplaga av F1000 vid Snow Shoot 2008. Men snart är snön här och då kommer den att få bekänna färg.



Med Cat Cash som Arctic Cats försäsongsrabatt heter kostar F8:a 119 900:- vilket får ses som helt rätt prisläge i år.

Om du hellre skulle vilja ha en rosa F6 så skall det finnas sådana hos ett fåtal återförsäljare som beställt dom i förväg.



F1000/ F8/ F6 SNOPRO F570

Motor

Typ:	2-cylindrig 2-takt	2-cylindrig 2-takt
Volym cc:	999/ 794/ 599	565
Borr/slag mm:	90,3x78/ 85x70/ 73,8x70	73,8x66
Bränslesystem:	50/ 46/ 46 mm BEFI	2xVM34
Smörjning:	Separat	Separat
Avgassystem:	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	162@7500, 142@7500, 118@-	63@-
Start:	Manuell (F1000 elstart)	EI

Chassi

Uppg torrvikt kg:	-	-
Tunnel:	Twin Spar	Twin Spar
Framvagn:	AWS VII	AWS VII
Dämpare:	Fox Float	Twin Tube
Fjädringsväg fram:	24,1 cm	24,1 cm
Boggi:	Slide Action	Slide Action
Dämpare:	Fox Zero Pro	Twin tube
Fjädringsväg bak:	34,3 cm	34,3 cm
Typ av matta cm:	38x325x3,8	38x325x3,2
Skidor:	Komposit 6"	Komposit 6"
Spårvidd:	1092 mm	1092 mm
L/B/H cm:	307,3x121,9xuppges ej	307,3x121,9xuppges ej
Tankvolym:	47 liter	41 liter
Oljetankvolym:	Uppges ej	Uppges ej
Att äga		
Pris:	139 900/ 125 900/ 115 900:-	79 900:-
Färg:	Svart/ orange/ grön	Grön
Generalagent:	KGK Suzuki AB	KGK Suzuki AB

F1000 lade sig på en mycket hedrande tredje plats i förra årets Bästa LedSkoter-test. Med vassare skidor och högre kammar kanske den kan kliva upp ytterligare.

www.motorfritid.nu

ARCTIC CAT

YAMAHA

unäsdaLEN

Tel 0684-284 50

Fax 0684-283 50



SKOTERFRIIDNÄRING

POLARIS
The Way Out.

Dahling Motor

Stansktår 120
073 91. Bøllstæruk
Tel 0612-211 00
oia@dahlingmotor.se
www.dahlingmotor.se



ARCTIC CAT

Dahling Motor

SKOTERFRIIDNÄRING

Stansktår 120
073 91. Bøllstæruk
Tel 0612-211 00
oia@dahlingmotor.se
www.dahlingmotor.se

WWW.BAMSEPULKAN.COM



Tillbehör, Takräcken, överdragokapell, extra dragkrok, handkappanpanning, samt reservdelar.
För närmaste ÅF, ring Plastpalka AB, Leif 0695-30084, 070-5129068

Service, Tillbehör & Reservdelar

POLARIS
The Way Out.



Åsarna Skoterservice

Thule trailers släpvagnar, Snöslungor
Tel 0687-303 75 Fax 0687-308 60

BENGT'S
CYKEL & MOTOR

Årets Lynx återförsäljare
2007

För bästa skoteraffär kontakta oss
www.bengtcykelmotor.se
0243 - 23 70 80

STÖTDÄMPARE
Gör som svenska & nordiska mästare!

Anlita **Jonssons AllRep**

Vi ställer in dämpare för maxprestanda!
Snabb auktoriserad service
HPG, KYB, Engans, WP, Fox, Showa, Arvin,
Walker Evans, Öhlins, Ryde FX

Jonssons AllRep

Stationsvägen 1, 022 73 Hallå, Tel. 0033-101 68

En dröm besvaras
Besegra de Kanadensiska Klippiga Bergen



HÄR SÄDAR DET 15-20 TIMERS ANBUDEN!

REVELSTOKE

- 4-siffrigt skoterområde
- Rum och stugor i hycklass
- Kanadens bästa i Isenområdet
- 2-8 dagars "all included" skoterresor
- 2008 års Ski-doo maskiner
- Uthyrning, guider, utbildning och mycket mer

Great Canadian Snowmobile Tours
Revelstoke, J.C. Canada

+0012508379594 www.glacierhouse.com www.snowmobiler Revelstoke.com



Proffs på postorder! **CROSSBOLAGET.COM** 090-1234 00

MOTOR & METAL HEART MUSIC PRESENTERAR

MONSTERS OF MORA



HAMMERFALL




0248-79 72 00

WWW.MONSTERSOFMORA.SE

ticnet
Boka biljetten på ticnet.se

27 OKTOBER 2007

MORA • FM MATTSSON ARENA • 18.00

AUDIO VIDEO
Vi fixar det digitala hemmet.

UNIQUE
MUSIC



METAL HEART
MUSIC & PUBLISHING
Trying to Beat to the Beat



YVONANDA





För oss som är tuffa!

EFTERFESTEN

Skotersndag är och har alltid varit helig för oss skoteråkare, som vallfärdar runt denna lördag, för att ta del av det senaste i snöskotervärlden.

Skotersndag är förknippad med fest, och fest ska det bli.

Då vårt 10-årsjubileum på Mora-Parken förra året blev en succé, fick vi blodad tand och höjer därför nivån ytterligare!

Vi uppmanar er härmed att avsätta skotersndagslördagen i Mora, där vi har en helkväll åt er.

Det hela börjar vid 18:00 tiden då decibellmätaren slår i botten, i och med att Monsters of Mora öppnar portarna till Moras elitserie-arena.

Hammerfall toppar scenen och flankeras av ett gäng andra heavy metalband under kvällen.

Efterfesten hålls som förra året naturligtvis på Mora Parken där du kan mingla med banden, oss på SnowRider och alla andra skoterdårar som fattar.

hur man avrundar årets högtidsdag.

Om du har en fjällrävenryggsäck, är längdskidåkare, syntare, eller bara mesig, är det nog bäst att du stannar hemma därför att den här kvällen är för oss som är

lite tuffare än genomsnittet.

Vi syns! 

"EFTERFESTEN" Party dj hela kvällen. KL 21-02.

Entré 90 kr. Åldersgräns födda -87.

"Americanbuffé" + entré 265 kr. Förbokas senast 21/10.

Exklusiva boendepaket med del i dubbelrum och konsertbiljett till Monsters of Mora samt entré till "Efterfesten" för 795:-/person. Bokning på 0250-27600.

www.moraparken.se



Fritid & Konferens vid Siljan

SKOTERNSDAG 27/10-2007





Dragracing-SM

En ny mycket spännande dragracingssäsong på snö väntar. Men hur avslutades den förra?

Av: Patrik Larsson

När du får den här tidningen i din hand har årets dragracingssäsong på snö inte hunnit dra igång. Men för er som inte kan vänta har vi en rapport från hur den förra avslutades.

Detta gång med skoterfantaster som mer eller mindre lever för sin sport och ofta fraktar sig hundratals mil för att kunna träffas och göra upp. Gjorde precis så och sammanstrålade för att kora de slutgiltiga mästarna för 2007.

SM-finalen gick av stapeln i Vasaloppets fotspår på timmerterminalen i Oxberg, två-tre mil nordväst om Mora i Dalarna.

Under Vasaloppets-veckan används den här terminalen som startsträcka för de lite kortare loppen Tjej-Vasan och Kort-Vasan som körs under veckan före söndagens stora tävling. Tack vare det fanns det efter att tävlingarna avslutats massvis med snö att bygga en dragracing-bana av. Vilket

Färnäs Night Cruisers som stod för årets arrangemang gjorde.

På grund av mycket påfrestande (läs varma) förhållanden var det svårt att få till en riktigt bra och säker bana. Man var tvungna att korta den ner till 152 meter i stället för de vanliga 201. Nu gör inte detta så mycket eftersom en snöskoter redan efter en jämförelsevis kort sträcka når sin toppfart vilket gör att den sista biten ofta får fungera som en transportsträcka in i mål.

Tvåtakt

Trots att fyrtaktsmotorerna är på stark frammarsch inom snöskotersporten har fortfarande tvåtaktarna ett rejält grepp om den. Så för dig som är tvåtaktsälskare och teknikfreak är detta en sport för dig.

Här får du se allt från turbomatade två- och fyrtaktsmotorer till tvåtaktsradfyror

med quadrupel-pipor som stimmar om mer än du trodde var möjligt. Det laddas på med lustgas och den som kan det här med att kalibrera variatorerna har ett mycket stort försprång.

Skoterdragracingen på snö i Sverige startade på riktigt så sent som i slutet på 80-talet i samband med att hästkraftsbe-gränsningen på 60 hk på snöskotrar togs bort. Den växte starkt under några år och hade sin storhetstid i mitten och slutet av 90-talet.

I dag är antalet tävlande nära nog halverat och de tävlingar som arrangeras har ett mycket skiftande publiktillströmning. Men det borde inte vara så, för sporten har en stark potential, men antagligen är den dock lite för smal för att bära sig helt själv.

Vissa arrangemang drar till sig publik på 1000 personer eller mer, medan ett annat ibland mer ser ut som en träff för närmast sörjande, och tragiskt nog såg årets SM-final mer ut som det sistnämnda.

För de personer som besökte en skoterdragracingtävling för första gången under SM-finalen i Oxberg blev det förmodligen





Vinnarbucklan i Stock 600 gick till Dala-Järna och Daniel Sixtensson.



På snö startar skotrarna på fastsatta skotermattor. Kugghjulseffekten kan till och med överraska den mest slipade föraren.



Svemos obegripliga motstånd till lustgas har nu resulterat i att det från och med 2009 är förbjudet att använda gasen inom snöskoterdragning.



Open Fuel 1600 trean Gunnar Johansson hade med sin verkstad för att serva både sin Hot Seat Polaris men även konkurrenternas maskiner. "Inred en container och släng upp den på din lastbil" är Gunnars filosofi.

även den sista. Det var bara cirka 30 tävlande ekipagen som var på plats och hela arrangemanget drog ut så på tiden att det för publiken kändes som om allt stod still under långa stunder. Detta var inte värdigt en final i det Svenska mästerskapet. Frågan är om verkligen en final i den här grenen som mest engagerar aktiva och publik långt mycket längre norrut än vad Mora ligger skall arrangeras så här långt söderut, antagligen inte.

Men om det skall göras måste nog arrangörerna se sig om efter att få samarrangera sina tävlingar med andra evenemang som drar till sig publik, det skulle kunna vara allt från rally till snöskotercross-tävlingar. Eller varför inte köra SM-finalen under själva vasaloppshelgen på Saxviken i Mora? Eller under skid-VM som i år gick av stapeln i Åre?

Detta är nog kravet för att denna sport med så mycket potential inte helt skall gå i graven. Det måste helt enkelt till publik för att sponsorerna skall lätta på lädret. För utan pengar tenderar alla motorsporter att stagnera och utvecklingen att stå still. Det är kanske lite väl hårt att säga att utveck-

lingen har stått still på senare tid inom snöskoterdragningen, för de som är aktiva har visat att de år från år kunnat förbättra sina prestanda. Men med mer stål skulle vi till exempel kunna få se lite mer avancerade turbobyggen med tilläggsprut och avancerade motorstyrningar.

Året runt

Skoterdragning är den bredaste disciplinen inom dragning vad gäller underlag. Man kör alltså både på snö och asfalt, men även på både gräs och is. I vissa fall, mest för uppvisnings skull körs även tävlingar på öppet vatten. De flesta maskinerna kan med ganska enkla medel anpassas för respektive underlag och det gör att de tävlande har ett brett utbud av tävlingar och publiken kan få en mycket stor variation på underhållningen. Som sagt potentialen finns för att sporten skall kunna bli mycket större och mer välbesökt, och därmed få en högre status bland alla andra motorsporter.

Hur gick det då i SM-finalen? Jo storfavoriten Henrik Granberg som länge dominerat i den största klassen Open Fuel

1600 på sin Temab Yamaha RX-1 Turbo tog så klart hem det hela med bravur. Open Mod/Fuel grupp 2 vanns av Marcus Georgson också han på en Yamaha. Tomas Lestander från Arjeplog vann Pro Stock på en Lynx. I Stock 800 gick Tony Uhlin hem med segern och i den mindre Stock-klassen för max 600 kubik var det Daniel Sixtensson från Dala-Järna som drog det längsta strået. I ungdomsklassen var det Frida Persson från Söderhamn på sin 380 kubiks Arctic Cat som tog hem vinnarpokalen.

Skoterdragning i alla dess former är kul, precis som all annan typ av dragning, så passa på att besöka ett evenemang nära dig och stöd de som arrangerar dessa tävlingar med att betala inträde och köpa korv.

För blir uppslutningen bättre kommer vi i slutändan få se fler tävlingar med mer publik som drar till sig sponsorer. Fler och bättre sponsorer betyder snabbare skotrar, vilket ger ännu roligare tävlingar vilket ger mer publik... Ja ni förstår säkert sambandet, vi ses där ute i vinter!



—Är den någon här som kan snacka nu när jag skall köra?, frågade Uffe "Speakern" Carlsson och gick ut på banan och skrämde slag på både publik och funktionärer med sin galna uppsyn. Uffe är en dragracing-speaker som snackar så att publiken stannar kvar och lyssnar trots att tävlingarna för länge sen slutat: Med stor säkerhet kan du ofta höra honom på ställen som Sundsvall, Piteå och Orsa.

RESULTATRUTA:

Open fuel 1600

Plac. Tid/Km Startnr.

- 1 4,766/189 111 Henrik Granberg RX-1 Turbo Vindelns MS
- 2 5,235/154,1 108 Niclas Ottosson RX-1 Turbo Frostviken
- 3 5,450/170,7 107 Gunnar Johansson Polaris Åkersjön

Open mod/fuel gr 2

- 1 5,763/140 207 Marcus Georgson Yamaha Nipstadens SK
- 2 5,794/143,1 212 Roger Haglund Rotax 611 Dorotea SSK
- 3 6,056/126,1 206 Hans Tamrell SHRA Luleå

Pro Stock

- 1 5,342/157 88 Tomas Lestander Lynx RAVE Arjeplogs SF
- 2 5,503/149,1 20 Hans Storm MXZ 800 FSF-nord
- 3 5,571/141,2 33 Janne Henriksson Firecat PF909 Luleå

Stock 800

- 1 5,967/132 301 Tony Uhlén SRX 700 Matfors SK
- 2 6,001/132,5 323 Andreas Mikaelsson Polaris Frostviken
- 3 5,974/132,4 302 Daniel Kivelä MXZ 800 FSF Nord

Stock 600

- 1 6,252/125 499 Daniel Sixtensson F6 Dala-Järna SSK
- 2 6,551/117,2 413 Peter Hagberg ProX Dala Järna SSK
- 3 6,552/117,7 407 Kåre Westerberg MXZ 500 Dala Järna

380 Ungdom

- 1 506 Frida Persson Arctic Cat 380 SMK Söderhamn



Tony Uhlén vann Stock 800 på sin Yamaha SRX 700.



Frida Persson och hennes nervösa far väntar med spänning på att få åka.



Turbo och tvåtakt hör inte ihop säger en del men Marcus Georgson på sin Yamaha V-Max Turbo bevisade motsatsen och vann Open Mod/Fuel grupp 2.



I Open-klasserna får man se de riktiga extrebyggarna som inte släpar med sig mycket mer än det allra nödvändigaste. Här Roger Haglund från Dorotea.

Besiktat vansinne!



YAMAHA

Då vi alltid är barnligt förtjusta i vansinniga byggen i den här tidningen, blev vi extra glada när vi upptäckte att Hans Dahlbäck fortfarande har en snedriden bild då det gäller hästkrafter!

Av: Björn Friström

Namnet Hans Dahlbäck brukar alltid förknippas med antingen Audi eller turbo, och gärna i en totalt vansinnig kombination.

Det var ett tag sedan, men vi på redaktionen kommer också ihåg honom då han skuttade ner längs strippen med sin turboladdade bubbla, och faktiskt också med den legendariska Audi S1:an som han både

skrämd slag på och körde ifrån många raggare med.

Nuförtiden är det mest det egna företaget Dahlbäck Racing som tar den mesta tiden, men visst hinns det med några banträffar där han piskar sin världsberömda Audimotorförsedda Golf som vi bara måste återkomma till i en senare artikel.

Som om det inte räckte med att förse fortåkande DKW-människor



Skulle du mot förmodan tycka att denna maskin är i slöaste laget finns det turbo även till R1:an.



Yamahas R1-motor har fått sig en liten frisering och ger i Dahlbäck's utförande hela 189 kusar. Visst är det trevligt när hela fordonet väger cirka 220 kilo?



Xenonljus är liksom bara ett måste.



En trevlig catchtank ser till att pumpen alltid har bensin att pumpa fram till spridarna.

Vad får du då om du lättar på lädret och inhandlar en fullproppad Yakahosu?

Du får en sprillans Raptor 700 som som inte har mycket gemensamt med originalet som en gång plockades ur kartongen på Dahlbäck's Racing. Här monteras framvagn, bakaxel, däck och fälgar, stötdämperi och en massa andra saker av och ersätts med betydligt fetare, bredare och lägre grejer, och allt av egen tillverkning.

Det som en gång varit en lämplig offroadmaskin har förvandlats till någonting som Hans sjuka hjärna tycker är betydligt lämpligare, och visst är den det. En standard Raptor har cirka 40 hästar original och kostar lite över 100 000 spänn. Vill du ha en fullmatad Yakahosu på 76 kusar går du och tar ut ganska precis 175 000 bagare och åker sedan till Borlänge och hämtar ut en vägreggad värsting som kör ifrån det mesta på fyra hjul med. 76 hästar vid 0,75 bar låter inte så mycket men jag lovar dig, det finns inte många fordon som hänger med den här besten, eller vänta, det finns det ju visst det.

Skulle det nu visa sig att du är lika barnsligt förtjust i ekvationen lite vikt + mycket hästkrafter som jag, finns det någonting som kan få dig att fullkomligen smälla av. Vad sägs om dryga 189 hästar och 220 kilo? Fortfarande fyra hjul, vägreggat, våghållning som en Formel1-bil och med en noll till 100-tid på strax över två sekunder!

Världens värsta

Den här varianten ser ut som en Yakahosu/Raptor, men där slutar också likheterna. Här är allt från ramen och ända ut till bromsarna special a la Dahlbäck och även om motorn kommer från Yamahas sortiment slutar likheten även där. Motorn är nämligen tagen från Yamahas värsting R1 och har fått sig ett öppnare avgassystem och lite andra modifikationer.

I dagsläget ger den 189 hästar och det ser till att det här är ett av de accvänligare fordonen på de svenska vägarna, jag vet, för jag har kört den.

I och med att Hans har jobbat med chassit så skickar inte Yakahosu R1 upp hjulen i luften, Hoosierslicksen ser också till att det inte spinner, den accelerar kort och gott.

—Det är jätkligt bra våghållning,

den bara håller i och kastar av dig långt innan den välter, flinar Hans.

Och visst tror jag honom. Efter en provtur kan undertecknad gå i god för att du lär hålla i dig och engagera dig i körningen, annars får du sota för det med en längre sjukhusvistelse om det vill sig illa.

Är du sugen på den lite livligare R1:a är det bara att höra av sig till Hans och skulle du vilja ha någonting ännu värre är det bara att vänta in turbomodellen!, på 300 kusar, som är på gång!

Klistriga Hoosier ser till att det inte spinner i första taget.

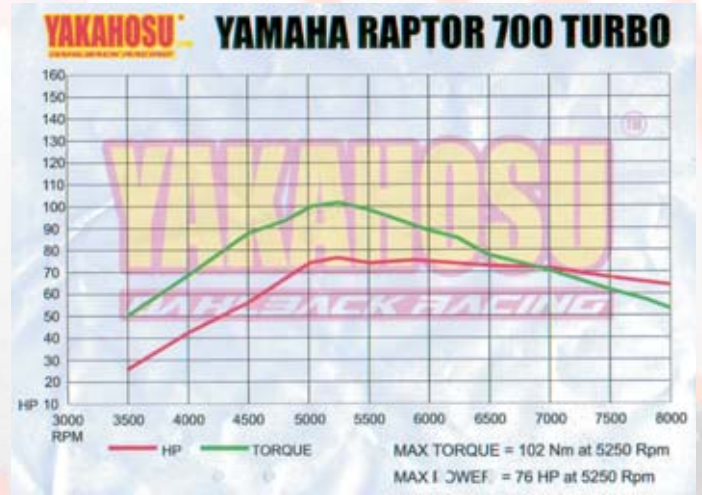


Ett klistermärke säger mer än 1000 ord.





Hur än Dahlbäck lyckats bygga en fungerande turboanläggning på en encylindrig motor är en gåta. Troligtvis sitter en del av lösningen i det överdimensionerade ple-numet.



Rolighetsfaktorn ökar med kvadraten på hästkraftsökningen. Dubbel effekt = fyra gånger så roligt.



Lite bredare, lite lägre och mycket roligare.

LITE LIVLIGA FYRHJULINGSFAKTA:

Fordon: Yakahosu/Raptor

Motortyp: 1 cyl 4-takt

Volym: 686 cc

Effekt: 76hk/110Nm vid 5300 varv

Kompression: Original

Bränslesystem: Modifierat original insprut samt piggyback

Däck fram: Hoosier 195/50/10

Däck bak: Hoosier 255/40/10

Övriga fakta:

Special Yakahosu A-armar, krängningshämmare, bakaxel, stötdämpare, styre, instrumentering och fälgar.



Ett piggybacksystem ger originalinsprutningen lite assistans.

Hans Dahlbäck:
wn, legenden.

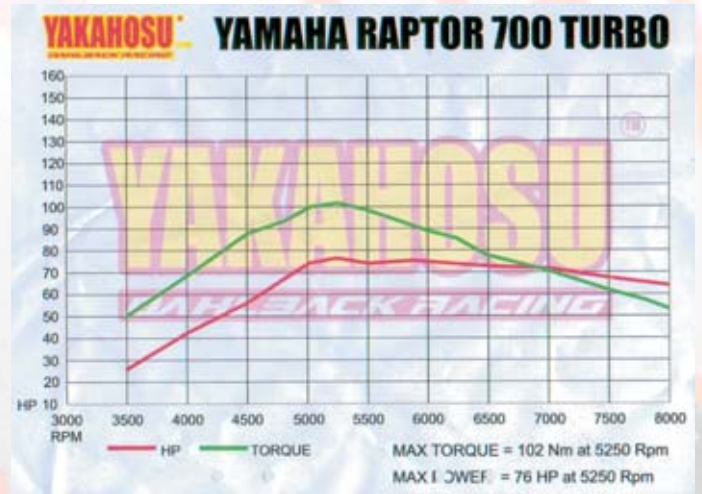


Det börjar likna en fyrhjulingsfabrik hos Dalbäck's Racing.





Hur än Dahlbäck lyckats bygga en fungerande turboanläggning på en encylindrig motor är en gåta. Troligtvis sitter en del av lösningen i det överdimensionerade ple-numet.



Rolighetsfaktorn ökar med kvadraten på hästkraftsökningen. Dubbel effekt = fyra gånger så roligt.



Lite bredare, lite lägre och mycket roligare.

LITE LIVLIGA FYRHJULINGSFAKTA:

Fordon: Yakahosu/Raptor

Motortyp: 1 cyl 4-takt

Volym: 686 cc

Effekt: 76hk/110Nm vid 5300 varv

Kompression: Original

Bränslesystem: Modifierat original insprut samt piggyback

Däck fram: Hoosier 195/50/10

Däck bak: Hoosier 255/40/10

Övriga fakta:

Special Yakahosu A-amar, krängningshämmare, bakaxel, stötdämpare, styre, instrumentering och fälgar.



Ett piggybacksystem ger originalinsprutningen lite assistans.



Det börjar likna en fyrhjulingsfabrik hos Dalbäck's Racing.



Hans Dahlbäck:
wn, legenden.

När det gäller reservdelar och tillbehör till snöskoter, ATV, cross och moped.

Då kontaktar du naturligtvis oss.



- Desutom:**
- Sveriges snabbaste leveranser.
 - Vi finns mitt i Sverige snabbt både norrut och söderut.
 - Nästan alla delar på lager
 - Ingen extra avgift för att expediera din order samma dag.
- Nu helt ny nätbutik!

RINAB

Reservdelar i Norr AB

Verkmästargatan 10, 841 32 Ånge
Tel. 0690-12699 Fax 0690-12633
www.rinab.nu order@rinab.nu

45:- 337 sidor skoterdelar

Nu finns en ny modell av Sowmover SS! Se den på vår hemsida!

www.allyouneed.se
ALL YOU NEED
AB FRÅN STORUMAN

**STORUMANS
SKOTERSKROT AB**

Tel: 0951-710 27 Fax: 0951-710 08

www.skoterskrot.se

Öppettider Mån-Fre 8-17 Lunchstängt 12-13

Massor av begagnade skoterdelar.

Även nya pirat.

► POLARIS ► POLARIS ► POLARIS

Stor sortering av tillbehör, tillbehör & reservdelar.

YTTEROCKE PRODUCTION AB
Tel: 0904-5333, 070-377 51 12

www.ytterockeproduction.com

Lindbloms



www.lindblomsmarina.se

Begagnade skotrar

Lynx specialisten
i Norrland

fraktfritt över hela Sverige (Gäller skotrar över 30,000:-)



0911-187 00



Granaths
www.granaths.com

Tel: 0250-59 22 10

Selbäcksvägen 1
79237 Mora
Mån-Fre 10-18
Lör 10-13

ARCTIC CAT
www.arcticcat.se



YAMAHA



**Maskinkonsult
Fryhestam AB**

0565-91175 • mf-ab.com

1200 kvm butik
08-754 99 00

**SUZUKI
ARCTIC CAT**



www.dinmc.se

Din MC

YRKESBUTIKEN I STOCKHOLM
FÖR SNÖSKOTRAR & ATV.

Reparationer & Service
Stölmåparspecialister

TRIMNING
Alla märken

Svensk
1750-12-39



AGS SKOTER & MC AB
0800-71070 • www.agskoter.se • POLARIS

Försäljning av nya Polaris skoter & ATV

Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB

Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66
Massor av fräscha beg. skotrar!



POLARIS
ski-doo LYNX

Se även på
www.kalixmaskiner.se
Skickas fraktfritt inom Sverige!

YNGVESSONS
MASKIN AB
BN Väst 335 STORUMÅS

www.yngvessonsmaskin.se

Butik 0951-773 45

ARCTIC CAT

Reservdelar 0951-772 45

Färdigmont. Reservdel- och Tillbehörslager
samt Kläder till ARCTIC CAT. POSTORDER

ÖPPET: Mån-Fre 9-12,13-17

Snygg & ball
pulverlackering
av all metall



Rya moralack
0250 17345
ryamoralack@telia.com



POLARIS
www.reveljracing.se

REVELJ RACING
Hedevägen 507
8041 13004 13191
www.reveljracing.se

Nikasil
Vi har över 30 års erfarenhet!
www.racingkonsult.com



Har du en sliten eller skadad Nikasil-cylindrar? Vi reparerar och lägger in ny Nikasil i din cylinder. Det enkla riktiga reparationsalternativet för denna typ av cylinder. För mer info, ring eller skriv.

RACING KONSULT
Eigen Anläggning S.B.

Vidholmshälsöarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@racingkonsult.com

Service - Reparatör AB - Tillbehör
**BIL & MASKINTJÄNKA
ERIC GRÖNING**

TEL: 0851-711255 FAX: 0851-12956

LJUSDAL



Kom och fyndal
koncepter på nya och gamla skotrar!

LYNX POLARIS HONDA
ATV

www.streetnstrip.se



snow rider



TÄVLING

www.proosaava.fi



VINNA!
slipade körglasögon!

Tävla med SnowRider och
Pro Osaava Oy.

Aldrig mer krångla med brillor,
eller helt livsfarligt köra utan.

Vinn ett eget par körglasögon med
specialslipade linser. (efter ditt glasögonrecept) och
problemet är löst. Värde ca 2 300 kr. (250€)

Allt du behöver göra är att gå in på
www.snowrider.se

och svara på frågan:

- Vad är billigast?

Alternativ: 1) Pro Vue glasögon

2) Trustg skoter

Vi vill ha ditt svar senast den 21/9-07.

Vinnaren utses av repz. från SnowRider och kan
inte överklagas samt presenteras på hemsidan och i nr 2.

Ev. vinstskatt betalas av vinnaren.



Your personal prescription
is precision fitted into a
Lexan® carrier lens



Pro-Vue prescription goggle lens system.

Polarn Snabbpump

Beställ direkt på vår webbplats!



polarn innovation ab
Tel: 031-12 11 00
www.polarn-innovation.se

GÄLLIVARE MOTOR & MASKIN

Tel: 0870-14150

Vi levererar utrustning över hela Sverige

www.gemm.se

ski-doo LYNX

RESERVDELAR, TILLBEHÖR, SERVICE



ARCTIC CAT

Bengt Larsson

MC RACING

ÄLVDALEN Tel: 0251-419 48

Cykel & Motor Säter

ARCTIC CAT
ski-doo

CAN-AM SUZUKI

Tel: 0225-525 80 Fax: 0225-525 05
www.cykelomotor.se

HEDMANS

0980-192 41

Egen tillverkning av ATV tillbehör

SKOTER ATV MC Tokstort lager med hög skotrar

POLARIS HONDA

www.hedmansmotor.com

YAMAHA RACING

FXR


Försäljning Service Reservdelar



www.salab.se

Järnvägsgatan 3 Inng • 0650-718330

POLARIS The Way Out. **YAMAHA**



HE Hans Eriksson AB Frövi
www.hanseriksson.se
Tel: 0581 310 95 Fax: 0581 317 62

LYNX - The European Champion

BOMBARDIER ATV

FÖRSÄLJNING
RESERVDELAR
SERVICE

www.klovsjo.com/preem

PREEM KLÖVSJÖ
0682-213 12

MULTI GLIDE Ulf Arkeberg 070-628 04 21



Källe med flyttbar tyngdpunkt i ultralätt aluminium

5 funktioner: -Fraktkärla -Färdreglerkärla -Tillsattkärla -Skotarbäckkärla -Färdutlöppsvagn

www.allyouwant-snow.com

ARCTIC CAT

www.mellanstromsmotor.com



AB Mellanströms Motor
mellanstromsmotor@telia.com
Försäljning-Service-Reservdelar
Tel: 0909-133 50 Fax: 0909-133 23

BROTTERNAS SUNDSTROM AB

Laisvall Tel: 0961-20044
ab.brederna@arjefog.com

Försäljning Service Reservdelar Tillbehör

LYNX ski-doo YAMAHA

Nikasil

Ny nikasil 1750,-
reparation, big bore,
Nikasil även på gjutjärnsfoder

Snabb leverans!
(7 dagar med flyg)

Absolut bästa resultat!

Blixtens Racing
034-13 40 76, 070-740 76 10
www.blixtensracing.com

www.tt-trading.se

FXR ARCTIC CAT

POLARIS The Way Out

TT Trading AB
Tel: 0980-60900
070-6291642, 070-2450589

ARCTIC CAT

Nytt & Beg Skoter & MC Reservdelar Tillbehör Verkstad



MOTOR CENTER
Sörveggen 24, Gädd
Tel: 025 - 19 76 50
www.motorecenter.org

LYNX ski-doo

BOMBARDIER ATV

Ockelbo Reservdelar!
Stort urval skotrar.
Service-Reservdelar
Tillbehör-Kläder

TJ:s Skoter & Motor
Pl 3737 Storåbränna Föllinge
0645-220 55, 010-250 72 77

SMT SVENSK MOTOR TEKNIK

-Vevaxelreparering
-Cylinderbörning
-Baksling
-Svetsning
-mm

www.smtumea.se

Matrosvägen 15 Umeå
Tel: 090-192037

www.staffansmotor.se

CAN-AM LYNX

Cylinderbörning, utbytscylinrar nikasil, nikasilbehandling, vevaxelreparationer, reservdelar till alla märken.

STAFFANS MOTOR & MEX AB
HERRNÅSVEG 10 051-2552222 0651-71092

ORRKVIST MOTOR -STORUM- Tel: 0651-723 00


ski-doo YAMAHA



-Festbräda
-service
-kväva

www.orkkvistmotor.se

Onboardcamera



When you Race or Cruisin

www.cambike.se

ARCTIC CAT FS Snow Pro

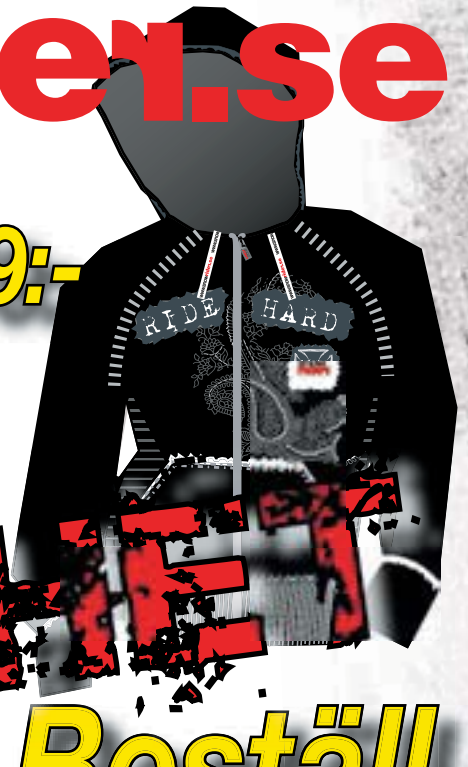


service & reservdelar till alla märken

JOCKES
SÖDERÅSVEG 10 031-52717048
Höby Tel: 0224-342 21

Gå in och beställ på
WWW.SNOWRIDER.SE

**Årets hoodisar
kommer till
skoternsdag!**



Skynda fynda!
Begränsat antal kvar
av de "gamla" hoodisarna!
499:-

**Beställ
redan
idag!**

Stäng munnen och inse att det här numret av SnowRider är slut nu, du får helt enkelt börja om igen och läsa denna tidning från början, nästa nummer kommer ju inte förrän om en månad. Orkar du inte vänta så länge kan du alltid prenumerera, eftersom du då får tidningen lite tidigare än om du skulle traska ner på macken. Ha också i åtanke att det är farligt att promenera då du inte bara utsätter dig för yttre faror så som att bli rånad, halka, bli förkyld eller förköpa dig på godis när du ändå är i affären. Äter du för mycket godis, får du inte bara hål i tänderna, du riskerar också att bygga på dig några extrakilogram som i slutändan kan leda till rejäl övervikt. Överviktiga riskerar inte bara att få hjärtinfarkt, högt blodtryck och dåliga knän, de har också svårare att få brudar. Så om du inte vill bli en snorig överviktig tandlös haltande oskuld som blir rånad stup i kvarten, prenumerera, NU! För din egen skull.



Ny webshop Missa intel! Missa intel! Missa intel!
www.luleaskoterdem.se

Vi har massor med nya & beg. delar
till alla märken, cylinderborrnig
samt vevaxelreparationer



**Ny
webshop**

Öppet tider
Mån - Fre 10,00-17,30
Lunch 11,30-12,30



**LULEÅ
SKOTERDEMONTERING**

Tel: 0920- 341 42
Fax: 0920- 341 61
Mobil: 070-573 44 40

Vinn en skoter!

NR 2 08/08 PÅ 9,- 1 EURO VÅR 2008
**SNOW
rider**

Teknik
Allt om 2008
års hybrider

Turbo Nytro
Väl har kort dval

**Miss inte
nästa
nummer!**

Världens bästa
Den tekniska testpiloten
butik

23 Oktober

Pren Service

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

Prenumerationer går att beställa på

www.snowrider.se

Mail: prent@otlas.se

Tel: 0250-22885

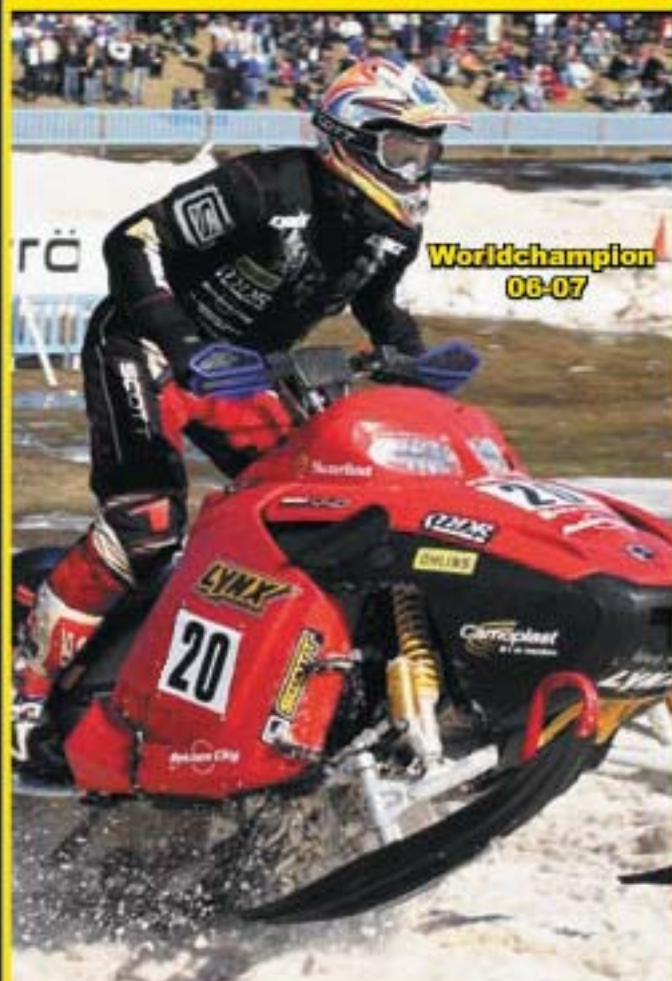
Fax: 0250-22883

priserna gäller inom Sverige

Ett år: 6 nr av
SnowRider för 289:-

Två år: 12 nr av
SnowRider för endast 499:-

ÖHLINS



**Worldchampion
06-07**

Öhlins Återförsäljare:

Målungs Skoter&Motor	0280-10075	Autobäck Umeå	090-148400
Lufles Motorservice	0271-20950	Mats Skoter Föllinge	0645-41037
Abris Sjö&Snö Lekсанд	0247-34632	Kalle Skototer	0923-12070
Lindbloms Motora Fiteå	0911-18700	Temab Ornsk	0933-40014
Däcklaget Gällivare	0970-55792	Temab Lycksele	0950-10480
Motorhuset Östersund	063-570020	Böhlins Jarbo	0290-70402
KP-Racing Öringenber	0240-23100	Revelj Racing	0684-12059
Yamaha Huset Kiruna	0980-63005	Yamshacenter Luleå	0920-18385
MNR Skellefteå	070-6683332	NTC Data Fritid Arvidsjaur	096-17990

**REVELJ
RACING**

Hedeviken 507

0684-12059, 12275

www.reveljracing.se

SKOTER-ANDERS
TRYGGHET-KVALITET-RÄTT PRIS

ski-doo **Yamaha**

NYTT-BEGAGNAT
REPARATION-SERVICE
RESERVDELAR-TILLBEHÖR
BÅTAR, 4-KULLINGAR, HOPPEDER

UTHYRES FJÄLLHUS MED SKOTER
www.skoteranders.se 016-790 22

Stor begagnatpark på
www.abris.se

Hos oss hittar
du allt till dig
och din skoter

ABRIS
SJÖ & SNÖ

POSTTIDNING B

SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora



PIMP YOUR HEAD



PROVA 2008 ÅRS HJÄLMKOLLEKTION
FRÅN SNO PRO. NU HOS DIN SKOTERHANDLARE.

SNOPRO

www. *Duells* .se .no .dk