NR 4 07/08 Pris: 54:- 6 EURO 59 NOK

snow rider

Längdskidåkning dödar!

Översnögymnasiet
en utbildning på snö

Vi besöker:

Jänsmässholmen

Gördalen

Camoplast R&D

Justin Hoyer
en stjärna med hjärna

Interpress 0518-04
7 388051 805403
Returvecka V.08

Nummer: 4 säsongen 07-08
Årgång: 11
Omslagsbild: Justin Hoyer i luften
Foto: Thanks Justin Hoyer
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:
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 5 07/08: Feb
Annons stopp: 080111

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

Ledaren

TV-sport

Som sann motorentusiast blir jag riktigt irriterad över SVT:s minst sagt insnöade syn på hur licenspengarna fördelas när det är dags att köpa in program, framför allt då det gäller sporten. Jag är ingen vän av fotboll, det ska gudarna veta. Denna sport där vuxna män blir dödligt skadade av att låtsas ramla och blir liggande livlösa i hopp om att domaren ska vifta med det röda kortet. Fansen, eller rättare sagt huliganerna mördar varandra i klubblagens namn och gör sitt bästa för att svärta ner världens största sport. Det här är sporten där man spottar varandra i ansiktet, slåss, skallar näsan av varandra, filmar, arrangerar läggmatcher, dopar sig, skriker på domaren, och i övrigt beter sig som riktiga neandertalare, både i tv-soffan och på plan. Som sagt jag är ingen vän av fotboll, men jag förstår varför just denna sport ockuperar de flesta kanaler på bästa sändningstid. Det finns 500 000 licensierade fotbollsspelare över 15 år i detta land och totalt en miljon klubbmedlemmar! Folk gillar fotboll och tittar vi på det enorma utövarantalet i Sverige är det inte mer än berättigat, tyvärr.

Nu till min irritation. För ganska precis en vecka sedan höll jag på att sätta kvällskaffet i luftstrupen när sportreportern på ett intressant och inlevelsefullt sätt proklamerade följande:—Väntan är över, äntligen drar världscupen i längdskidor igång och vi sänder naturligtvis direkt.... blablabla.

Vem i helvete har suttit och väntat på att världscupen i längdskidor ska dra igång? Ingen jag känner i alla fall. Och det är här min irritation kommer in och jag spräcker en ven i pannan när jag står och hoppar i tv-soffan. Är det för att vi för tjugo trettio år sedan hade några framgångsrika sportutövare i längdskidor, tennis, slalom som fortfarande just dessa sporter dominerar i tv-rutan? Ingen kunde ge mig ett rakt svar på hur många aktiva längdskidåkande seniorer det finns i detta land. Till slut fick jag siffran 16 000 stycken. Skrattretande, du vet väl att det samtidigt finns cirka 36 000 licensierade motorsportutövare samma land, Sverige alltså?

I söndags upptog skidskyttet för damer större delen av Sportnytt. Hallå skidskytte för damer? Vänta jag måste lägga mig ner och andas? Hur många skidåkande damer med gevär kan det finnas i detta land, och ännu viktigare, vem bryr sig? Jag kan svaret på dessa frågor, det första svaret är att det finns exakt 140 stycken aktiva skidskytte-damer och det andra svaret är att ungefär lika många är intresserade. Jaja, vi vet att Magdalena Forsberg både lyckades åka skidor och skjuta prick på sin tid, men det var då det, nu är Sverige totalt värdelös i den disciplinen. Att sedan sportjournalisternas glädjevrål aldrig vill ta slut när Björn Ferrer vinglar in på en femteplats emellanåt rättfärdigar inte heller det all publicitet, det finns för övrigt 210 aktiva herrar med skidor och gevär! Vem vrålade av lycka i studion när Anders Ericsson tog sitt sjunde VM-guld i sporten Enduro? När han krockade med sin teamkollega och närapå dog på kuppen, fick han däremot mer uppmärksamhet än han fått under hela sin karriär. När Mattias Ekström spöade skiten ur alla (och då menar jag alla, inklusive Schumacher) i Race of Champions höjdes det knappt ett ögonbryn på TV-sporten.

Friidrott är jag inte heller direkt förtjust i, men inser att Karolina Klüfts framgångar har engagerat det Svenska folket. Att sedan hennes bleka pojkvän som alltid grinar i direktsändning när han har rivit ut sig alldeles för tidigt i någon ointressant tävling får oförtjänt mycket sändningstid, får mig att byta kanal. För övrigt brukar det alltid komma fram i efterhand att alla som vinner något oavsett friidrottsgren är dopad på ett eller annat sätt, en skitsport helt enkelt.

Men de oändliga timmar av tennis och slalom då? Hallå vakna! Björn Borg gör kalsonger nu och Ingemar Stenmark säljer lägenheter i Thailand. Vår storhetstid är över i dessa sporter för länge sedan. Anja Person tror jag anses av sportfanatikerna nu vara större än Ingmar någonsin var... men nu när jag skulle skriva hennes namn så fick jag verkligen fundera vad hon egentligen heter. Visst är hon stor i klicken av de verkligen intresserade, men hon får inte Sverige att stå stilla när det är dags för andra åket...

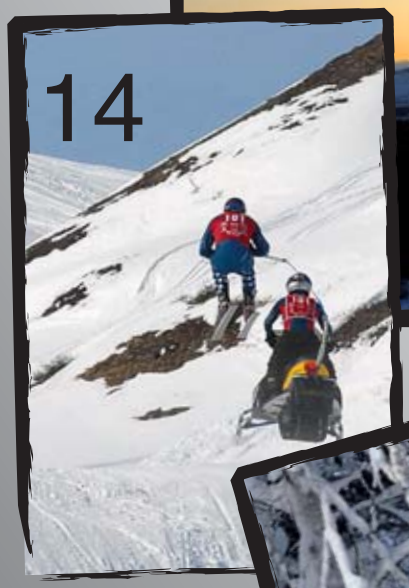
Detta till trots så sänds timme in och timme ut av dessa sömnpiller till sporter. Visst finns intresset hos många människor som går ner i spagat när Jens Byggmark och Anja P emellanåt levererar, men i övrigt tycker jag att merparten av alla timmars utsändning är helt oproportionerlig. I samma sekund som Tony Rickardsson slutade, gjorde också TV:s speedwaysatsning det, men på något underligt sätt fortsätter den sövande och urtrista längdskidåkningen år in och år ut. Vem har förresten bestämt att konståkning ska vara ett stående inslag i TV-tablån? Ta för den delen hela OS-cirkusen som sänds dygnet runt i flera veckor, det är så man mår dåligt. Just publiciteten gör att dess utövare i vissa fall tränar och lever sin idrott, som ett jobb alltså. Detta är möjligt tack vare all tv-tid och drabbar alltså våra motorsportutövare indirekt, då tv-tiden redan är bokad för dessa ointressanta sporter.

Jag läste i Expressen att vi i Sverige drabbats av så kallad damfotbollsfeber, när det var VM eller OS. Drabbade vem då? Tydligen drabbades någon helt annan, då damfotboll är lika tråkig som vanlig fotboll, fast i slowmotion. Visst har motorsporten gått framåt på sistone och visst får vi emellanåt se en rally eller Formel-1 bil i tv-rutan, och här har det skett en uppryckning vad det gäller nivån, men när det gäller all annan motorsport, är den på en ren dagisnivå. Merparten av den sända motorsporten kommenteras av amatörer för amatörer. Råkar det vara ett tvåminuters reportage från Gotland Grand National eller VM-crossen i Uddevalla, är det hela på en femårings nivå, så de är helt säkra på att alla friidrottsmuppar också ska förstå.

Det här är en motorcykel. Vrider man på handtaget till höger låter det brum. Ibland snurrar hjulet så att det sprätter lera, då är det tur att man har crossglasögon... Jag skulle vilja höra tittarreaktionerna om en amatör skulle kommentera fotbollsfredag, så att vi motoridioter förstår. En fotboll är rund, får man den på näsan gör det ont, målvakten har klibbiga handskar, och i flaskan har han sportdryck, dricker

Innehåll:

2. Ledare och redaktion
6. Jänsmässholmen
12. Nytt&Noterat
14. Arctic Man
18. Skoöversikt 2008
20. Lynx Yeti 2008
22. Översnö-gymnasiet
26. Lär känna Justin Hoyer
32. På besök i Gördalen
38. Plansch på Justin Hoyer
42. Yamaha RS Viking 2008
44. Presentation av långtestarna
48. Polaris Widetrack 2008
52. www.snowrider.se
56. Camoplast R&D
64. Ja eller nej till förarbevis
68. Walles-Johan i USA
74. SnowShop & prenumeration



ITAB
Tävling 62

Fortsättning på ledare från föregående sida...

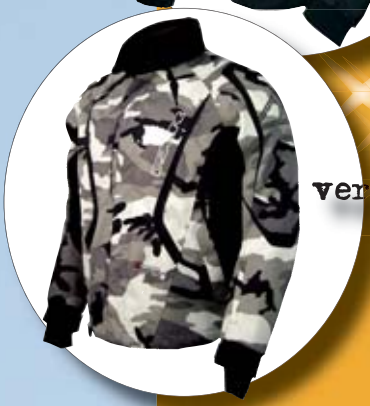
man för fort kan man få en kallsup...
Det hela beror på att det helt enkelt inte finns motorkunnigt folk på SVT och för den delen inte på TV4 heller, om man bortser från Bosse Bildoktor.
Varför begreppet motorsport finns blir jag inte heller riktigt klok på? Det är en milsvid skillnad mellan trial och rallycross, dragracing och banracing. Det är sällan eller aldrig fotboll, handboll, och pingis nämns i förbifarten. Å nu blir det bollsport... Det känns som om vi ska vara glada för allt som brummar i rutan och att vi ska nöja oss med det, oavsett motordisciplin, men ska vi verkligen det? Nä fy fan! Dra ut alla med bestämmanderätt på TV-sporten oavsett kanal och ställ dem i skamvrån, eller ge dem åtminstone pension så att nytt folk med nya infallsvinklar tar deras plats istället. Vi har massor av heta Svenska idrottsmän inom motorsporten som gör väsen av sig runt om i världen, släpp fram dessa, och ge dem den sändningstiden de förtjänar. I slutändan vill jag påpeka att jag inte vill förringa våra Svenska idrottsstjärnors prestationer, trots att det kanske lät som det. Jag gillar Anja och Karolina, men ogillar den överdrivna publiciteten. Jag vill bara framhålla att allt ska vara proportionerligt och att det måste ske ett nytänkande då det gäller vad som ska sändas i vår TV. Detta gäller naturligtvis inte längdskidåkning som borde förbjudas enligt lag eller åtminstone aldrig sändas i någon form, nä förresten, förbjud skiten... Fram för TV-sänd motorsport med proffs bakom mikrofonerna så att vi experter får det vi förtjänar.

Chefredaktör Björn Friström

feel the urge...

adrenaline

bullet



vertical

ADVANCE

Handelsbanken Finans

www.yamaha-motor-scandinavia.com

FORTY YEARS OF EVOLUTION

YAMAHA 2 YEARS WARRANTY

VENTURE LITE

Banbrytaren.

När den kom blev den en sensation. En banbrytare och vägvisare för den framtida skoterutvecklingen. Helt nya designidéer, nytänkande konstruktioner rakt igenom och underbar komfort. Och med en 4-taktsteknik som utvecklats ytterligare och resulterat i en starkare, bränslesnålare och miljösnällare skoter.

Nu är Yamaha Venture Lite Sveriges mest köpta 4-takts touringmaskin. Tyst, snabb, lättkörd med suverän framkomlighet och med ett lätt, starkt och driftsäkert kraftpaket så centralt placerad som det bara går. Välutrustad med massor av finesser som knappstyrd backväxel, värmehandtag och justerbart ryggstöd.

Om du vill öka marginalen ytterligare för tuffa förhållanden ute på fjället kan du istället välja Venture Lite Multipurpose. Samma grundkonstruktion men med bredare matta och ännu bättre snöegenskaper.

Vill du visa vägen, ligga först i spåret?

the art of engineering

YAMAHA

www.yamaha-motor.se

DEN SISTA

Vädrets makter rår ingen på. Människan får i stället anpassa sig till rådande omständigheter. På senare tid har i upple t att snön täcker S erige lite mer fläck is än tidigare, och i ill hitta dessa fläckar.

Av: Patrik Larsson

Förra säsongen var inte riktigt lysande vad det gäller snömängden för oss i centrala Dalarna. När säsongen började närma sig slutet kände vi att vi inte fått riktigt nog. Vi behövde få köra lite till innan det var dags för att lägga hjälmarna på hyllan för säsongen.

I vår jakt på snö, hamnade vi till slut i Jänsmässholmens sameby i Offerdal i Jämtland. Här driver sen tre-fyra år Patrik Hofberg med sambon Therése Blomqvist Hotell Holmen.

Jänsmässholmen ligger ungefär tio mil nordväst om Östersund på en höjd av 622 meter över havet, alltså precis runt trädgränsen. Historiskt har det visat sig att Jänsmässholmen är en av Sveriges mest snösäkra platser, och det stämmer nog, för vi hittade ett fullt åkbart före så sent som i början på maj.

Det var redan 1947 som hotellets ursprungsbyggnad uppfördes för att då vara en skola åt samernas barn som växte upp i området. 1974 renoverades och byggdes skolan om till ett hotell.

Therése har i hela sitt liv jobbat inom hotellbranschen och Patrik som är en mångsysslare, med många strängar på sin lyra kombinerar varandra på ett bra sätt.

Med en bakgrund som kock på restaurang, som mekaniker för både MC och snöskoter och nu senast som egen företagare inom smide och svets har Patrik och Therése med sina kunskaper, de erfarenheter som krävs för att på ett bra sätt kunna driva en anläggning som den här, så långt från civilisationen.

På grund av Patriks genuina motorintresse har dom valt att sikta in sig på först och främst på skoterturister.

—Du ska kunna komma hit som skoterentusiast och inte behöva känna att du

UTPOSTEN

ska be om ursäkt för att du kommer, och vi har en stor parkeringsplats för att du ska få plats med både släp och bil, berättar Patrik och fortsätter.

—Skoterfolk är alltid trevligt att ha och göra med, dom har betalat en hel del för sin hobby och vill få ut så mycket dom kan av sin vistelse här hos oss, och jag kan inte bli annat än imponerad av den nya generationens skoteråkare, säger han.

Det han syftar på är bland annat att, trots att det då och då blir rejäla fester på plats så har han bara upplevt två bråk som han behövt ingripa i, och fyllekörning, det existerar inte.

Som skoterturist ska du få all den service du vill ha, det gäller allt från hyrskotrar till att få hjälp om något skulle behöva repareras.

—Vi kan få hit delar från Östersund relativt smidigt, så skotrarna ska inte behöva stå onödigt länge om något skulle hända, säger han.

Farmartank

Närmaste bensinstation ligger i Åkersjön en och en halv mil skotervägen från hotellet, och lite över tre mil bort med bil, närmare bestämt i Kaxås där även en liten butik finns.

Framöver är det tänkt att hotellet ska ha en egen tank med bensin på gården. Det som återstår i det här läget är några tillstånd från kommunen.

Du ska inte förvänta dig det ståtligaste eller stiligaste hotellet i fjällvärlden när du besöker Hotell Holmen. Nej, stilen är en helt annan. Patrik och Therése har velat behålla den speciella charmen som hotellet har med sin enklare möblering och inredning.

—Våra gäster tycker att det är otroligt avkopplande och skönt att komma hit och bara kunna vara och njuta. Särskilt många företagare som har det stressigt i övrigt känner ett lugn när de kommer hit, att bara kunna få kasta av sig skoterkläderna och bara gå i sitt underställ, utan sin kostym, berättar Patrik och fortsätter.

—Tack vare våra enkla rum och inredningar, känns det mer ok att kliva in med skoterskorna och känna sig som hemma.

Vi kan bara hålla med. De dagar som vi tillbringade i Jänsmässholmen avslutade vi i lobbyn, sittande i långkallingar, knaprandes på

Jänsmässholmen med omnejd bjuder på ett mycket varierande skoterlandskap och är ett av Sveriges snösäkraste områden.

lite nötter och sippandes på en kall öl. Vi snackade lite skit och bara varvade ner. Precis som hemma...

Förutom att ta emot grupper av skoterförare har hotellet skaffat sig ett antal företagskunder, både Norska och Svenska som gärna återkommer med jämna mellanrum, just tack vare den avslappnade stilen.

—Vi fick i början skäll av en av våra Norska stamgäster för att vi var för billiga! Dom gillade helt enkelt vårt hotell och ville kunna fortsätta att komma tillbaks, och därför var dom beredda att gärna betala lite mer, berättar Patrik småskrattandes och fortsätter.

—Vi brukar säga att hotellet ligger vid världens ände och att vi är glada för det, för bara det är värt lite extra för många.

Maten

Förutom den avslappnande stilen satsa dom stort på maten.

Menyn som är helt Jämtländsk består av vällagade rätter av älg, ren och röding med mera. Ostarna kommer bland annat från Skärvångens bymejeri och till efterrätt finns så klart alltid egenhändigt plockade hjortron på menyn. Till lunch serveras dagligen en eller två dagens rätter.

—Vi kan göra allt från snabbmat till riktig à la carte, det beror på vad våra kunder önskar sig, säger Patrik stolt.

Om man kommer hit utan sin egna skoter så har Hotellet samarbete med tre olika skoteruthyrare. Man kan få hyrskotrarna levererade på plats, eller till exempel på Frösön i Östersund. Då kan du som gäst flyga dit och på plats byta om till skotermundering. Sen bär det av via en guidad tur alla de tio milen till hotellet där god mat och dryck väntar.

—Dom som gjort så brukar inte orka så mycket mer än så den kvällen, dom sommar gott redan tidigt, berättar Patrik.

Under de stora helgerna som jul, nyår och påsk blir hotellet självklart fullbelagt relativt snabbt. Men även under den så kallade Skoterns julafton den sista helgen i januari blir det snabbt ont om lediga sängar. Så det gäller att vara ute i god tid.

Under Skoterns Julafton är det bland annat dragracing på myren nedanför Hotellet i byn Åkersjön. Åkersjöns hotell anordnar även den helgen ett flertal jippon för de upp emot tusen snöskoterförarna som då befinner sig i området.

Egen skoter

Vintern är så klart hotellets högsäsong. Men man håller öppet hela året, så om du är sugen på jakt, fiske eller bär och svampplockning har du även då hamnat helt rätt.

För dom som vill flyga helikopter ut på fjället finns det även en stor plan i direkt anslutning till hotellet, så även det går att ordna.

I somras stod det en helikopter permanent parkerad under en vecka och den flög fågeljägare i skytteltrafik ut på fjället.

—De flesta sköt full tilldelning varje dag, och dom var så nöjda att dom redan då bokade upp jakten för sommaren som kommer, vilket är riktigt kul, berättar Patrik.

Men åter till vår härliga myggfria vinter. För dig som skoterturist ligger hotellet perfekt placerat, då det är väldigt lite bebyggelse i närheten. Det väl utbyggda skoterledsnätet börjar precis utanför husknuten och det finns massor med resmål inom bara någon eller några mil. Närmaste fik ligger bara en mil bort och närmaste fjällanläggning med hotell ligger också det på någon mils avstånd.

När man kört sig trött eller bara vill göra något annat, kan hotellet ordna med allt från yxkastning, lerduveskytte, pistolskytte och lassokastning till utomhusbad i badtunnor och vedeldad utomhusbastu.

—Är man sugen på att åka hundspann så kan vi ordna det också, berättar Patrik som även avslöjar att dom precis investerat i en karaokemaskin.

—Först är det ingen som vill sjunga, eller ens erkänna att dom gillar att sjunga. Men när kvällen börjar bli sen är det svårt att få dom att sluta. Man hoppas nästan att strömmen ska gå, skrattar Patrik.

Vilken tur vi hade som hittade så rätt i vår jakt på det vita guldet, för precis här där det allmänna vägnätet tar slut och en underskön natur tar vid, ligger ett familjärt och hemtrevligt hotell som med öppna armar välkomnar oss, trots att vi är skoteråkare.

Patrik Hofberg är den motorintresserade mångsysslaren som nu blivit hotelldirektör.

Rummen är enkelt inredda och det är lätt att känna sig som hemma. Man behöver inte skämmas för att stövla in med skoterkängorna här inte.

För hygienens skull använder sig Hotell Holmen av vedeldade plastkar utomhus.

Här bjuds det på snittar och ost, och allt har en lokal förankring, och så mycket som möjligt plockas och skördas i området runt hotellet.

Trots att vi besökte Hotell Holmen i början av sommarmånaden maj så fanns det mängder med snö.

Ett smakprov på den suveräna och rejäla maten, här älgstek, potatisgratäng och en underbar kantarellsås.

Även bastun utomhus är vedeldad

Bara någon mil från Hotell Holmen ligger berget Ansätten som är 1091 meter högt. Här finns en liten stuga där man kan få äta tunnbröd och våfflor. Här hittar du även en liten slalombacke om du skulle bi sugen på att åka lite utför.

Här behöver du inte be om ursäkt för att du gillar att åka skoter. Det finns några förbudsområden under vissa tider på året, annars är det fin friåkning som gäller.

HOTELL HOLMEN:

Antal rum: 21, alla rökfria.
Typ av rum: Både 2 och 4-bäddsrum.
Totalt antal bäddar: 62
Priser:
2-bäddsrum 400 kr/pers inklusive frukost och bastu.
4-bäddrum 300 kr/pers inklusive frukost och bastu.
Det finns även rum utan dusch, vilka är 50 kronor billigare.
Skotersäsong: Vanligtvis från oktober till maj.
Övrigt: Hotellet har även konferensrum med grupprum, restaurang, bar, bastu inne, bad i tunna med vedeldad bastu utomhus.
Helhetslösningar: Arrangemang så som bröllopsfester, släktträffar och konferenser. Kontakta hotellet för mer information och förslag.
Kontakt: 0640-74000, 070-4220040 eller info@jansmassholmen.se
Hemsida: www.jansmassholmen.se

FLER FACILITETER I OMRÅDET:

AvaGarden, www.avagarden.se
Almåsabergets Skid- & Äventyrsanläggning, 0640-331 25
Brännagården, www.brannagarden.com
Camping Åkersjön, www.campingakersjon.com
Camp Z, www.campz.se
Evas Pensionat i Bakvattnet, 0645-350 18
Hotell Fjällgården, www.akersjon.com
Nygården Jakt och Fritid, 0640-320 56
Magnussons Fjällanläggningar AB, 0645-350 20
Naturum Turism, www.svesab.se/naturum/
Rörvattnets Fjällhotell, www.rorvattnet.se
Unga Örnars Vandrarhem i Laxsjö - Vita Villan, 08-789 49 81
Wångens Värdshus, www.wangen.se

Mer information finns på:
www.turism.krokom.se
www.ansattfjallen.com

charden.se

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

PURE POLARIS · POLARIS FINANS · POLARIS RIDERS CLUB

nytt & noterat

Skruvdubb

MaxiGrips skruvdubb är en svensk uppfinning med världspatent. För montering behövs bara en skruvdragare och en bits som passar dubben. Dubbarna finns i längder från 11 till 30 mm. Längden avser den delen som skruvas in i mattan, skon eller däcket. En förpackning innehåller 150 dubbar och kostar runt en tusenlapp och hittas hos alla återförsäljare av Duells produkter.

Lätt packad

KNOX har en modell av ryggskydd som lämpar sig extra väl när man ska ut och resa. Det är både lätt med sina 500 gram och det tar inte heller så stor plats när man packat ner det i sin medföljande väska.
Med hjälp av ett förlängningsbälte som köps separat kan personer ända upp till 3XL använda det här ryggskyddet och det finns även i barnstorlek. Priset är 1100 kronor och du hittar det på **www.mc-boden.se**

Snabbast

Eftersom säsongen tog slut så fort förra året hanns det bara med några körningar med originalutväxlingen. Då cruisade RX-1:an lugnt fram i runt 200 blås, och det på bara halv gas. Eftersom det är utväxlingen som allt hänger på i dagsläget så ska det fixas till och det är på god väg. Men eftersom skotern ändå ska plockas isär så ska innandömet på motorn för säkerhets skull uppdateras. Hållbarare stakar och stabilare dragstänger är något av det som står på tur. Den operationen ska Rickard Gustafsson på RG Engineering utföra. Vidare ska ett nytt Autronic insprutningssystem och tändsystem från VM Performance monteras. Nu börjar det bli riktigt kul!

Säkert tält

Att använda sig av snabbtält blir bara vanligare och vanligare ute på tävlingsbanorna. Men visste du att man måste ha ett tält med ett certifikat som bevisar flamsäkerheten och att det följer de senaste CE-direktiven?
Gör det inte det kan du bli tvingad att packa ihop ditt tält. På **www.qualytent.se** *hittar du mängder med bra tältutrustning för att du ska kunna skaffa dig en riktigt proffsig depåplats.*

Att överleva

Att överhuvudtaget ge sig ut i naturen utan kniv är inte bara dumt, utan kan dessutom vara rent farligt. Alla som har för vana att befinna sig utom synhåll för bebyggelse bör därför göra det till en god vana att aldrig ge sig ut i terrängen utan kniv. Givetvis fungerar det med vilken billig morakniv som helst men Alf har en personlig favorit som är hans ständige följeslagare under alla skoterturer.
Det svenska företaget Fällkniven har i samarbete med försvaret utvecklat överlevnadskniven F1. Den är tillverkad av ett segt laminerat specialstål med ett greppvänligt handtag av gummi. Slidan är av Zytel och har en modern men ändå tidlös design. Kvalitén är slående hög och man känner verkligen att denna kniv utvecklats för att brukas under fältmässiga förhållanden. Detta är den kniv som det svenska flygvapnet använder och den är därför 22 cm lång vilket är en perfekt längd för att rymmas i skoterjackan, men ändå vara lång nog för att utföra vad man kan kräva av en kniv. Vill du veta mer om en bruksskniv för livslång tjänst. Besök då **www.fallkniven.com** *för mer information.*

tobe och Baffin

tobe Technology är numera distributör för Kanadensiska Baffin. Totalt finns åtta modeller för olika ändamål, allt från sport till fiske och dom finns i både herr, dam och barnutförande. Varje stövel är utvecklad med höga krav på värmeisolering, avfuktning, hållbarhet och passning. Alla material och komponenter i stövlarna är grundligt testade i många temperaturer och miljöer. Baffins skor passar väl ihop med tobes skalbyxor där snölåset enkelt dras över och fästs med en krok. Innerstövlarna är lätta, snabbtorkande och hållbara. Bland Baffins skor hittar vi köldgraderingar från -40 ner till -100 grader Celsius. Värdena är självklart beroende på ålder och aktivitet med mera och ska ses som ett riktvärde. Baffin hittar du hos tobes återförsäljare eller deras webshop på **www.tobetechnology.com**

Lagom ljud

Lättviktsslutburkar med blank och snygg ceramik ytbehandling från SLP säljs av Motorhuset i Östersund. Dom finns till de flesta populära modellerna på marknaden och har en bra passform och ett lagom högt ljud. Nya modeller för i år är Arctic Cat M1000 och Crossfire. Polaris 600RR, Dragon 800 och alla FST. Ski-Doo 600 REV och XP, 800 REV och XP. Priset ligger på 2995:-. Hitta mer information på **www.motorhuset.se**

Spark

Här är en av KBCs senaste modeller, Spark Graphic. Den har ett glasfiberskal, utdragbar skärm, inredningen är urtag och tvättbar, hakbandet har dubbla D-ringar och dom finns i storlekarna XXS-XXL. Vikten är 1300 gram och hjälmarna finns i två färgalternativ, vit eller svart. I butik får du ge 2195:- för dom och du hittar mer information på **www.pmcbike.se**

Snowcross

Ska man avända sina crossglasögon för skoterkörning så ställs det lite högre krav än på ett par som används under sommaren. En sak som utmärker ett par verkligt bra skoterglasögon är den stora foamen som inte lämnar mycket plats för kylan att ta sig ända in till ansiktet. Scott Voltage Snowcross är en typ som har precis en sådan foam. Den har även en dubbel cylindrisk siktskiva, Ram-Air ventilation, silikonbehandlat band och ett kromat nässkydd. Finns i färgerna, svartmatt, vit och silver. Priset är 998:- med den vitlackade ramen och 798:- för dom svarta och silverfärgade.

Turnpike

Vaudes tvålagersjacka med eVENT-membran ska ge en oslagbar andningsförmåga. Den är utrustad med smarta diagonala fickor på bröstet. Stretchiga inlägg och en tight passform ger en praktiskt och smidig jacka. Att den är riktigt snygg gör inte saken sämre! Priset är 3225 kronor och den finns i färgerna: Antracite, brass och mood.

Enkelt trim

Det enklaste sättet att trimma sin skoter är med dekaler. Inte om du befinner dig i ett blåsigt grustag förstås, men annars... I alla fall, på **www.dekaltrim.nu** hittar du allt du behöver. Förutom en massa dekaler av alla möjliga och omöjliga modeller har dom även regplåtshållare med egen text, barnvagnsskyltar, t-shirts och en massa fler saker som vi inte får plats med att rada upp här. Besök **dekaltrim.nu** så får du se.

Fotsteg i plast

Bikeman Performance i USA säljer ett kit för att bygga om dina fotsteg från aluminium till plast. Aluminiumen har ju den tendensen under speciella förhållanden bygga på sig snö och is, oavsett hur mycket hål tillverkaren har gjort i fotsteget. No-Sno Running Boards ska både förstärka fotsteget samtidigt som det tål låga temperaturer och är slagtåligt. Idag finns dom till Arctic Cats M-Serie, Crossfire, Mountain Cat, King Cat och ZR-chassin. På **www.bikemanperformance.com** hittar du mer information.

Retrobåge

Sledge och är en fet retrobåge med polariserad lins. Bågen görs som vanligt i Dirty Dog's eget compound TR90 och linserna är okrossbara. Färgerna är svart och brunt och priset ligger på 850 kr. Hitta mer sköna brillor på **www.dirtydog.se**

Snyggt under

Det gör väl inget att även ditt underställ är snyggt? Knox Dry Inside hittar du hos Mc Boden AB. Materialet är bomull som har specialbehandlats för att inte suga i sig fukten som kroppen utsöndrar. Det här är alltså något så ovanligt som ett bomullsställ som håller fukten borta från kroppen. Priserna är 485 kronor för en tröja, 465 för en t-shirt och byxan kostar 415. Det finns i storlekar från XS till XXXL och du hittar det på **www.mc-boden.se**

Toppen!

Effektökningen av att använda sig av SLPs Powerdome-toppar med lösa förbränningsrum ska ligga på mellan 3-7 hästar. Dom finns till Polaris 900 årsmodellerna från 05 och 06, och till Ski-Doo REV 800 2004 till 2008. Priset är 3990:- hos Motorhuset i Östersund.

Motorborr

Om man nu lyckats få stop på sin snöskoter på någon sjö, och samtidigt råkar ha med sig ett pimpelspö ska man väl inte behöva slita så mycket för att få ett hål att fiska i? Här är den nya generationens Normark/Husqvarna motorborr för isfiske. Motorn är lättare och klarar de allra senaste miljökraven. Med ett bra vridmoment är den säker att köra och en ny startmekanism underlättar vid kallstart. Handtagen är nya på ett vinklingsbart styre. Växeln är den gamla beprövade, men nu med bara en utväxling som tillsammans med motorns prestanda klarar av alla dimensioner av underdelar vilket gör att du enkelt kan byta skärbredd efter behov. Underdelarna är fortsatt samma högklassiga modell som tillverkas i Mora.

Motorn är en Husqvarna på 24,5 cc, effekten är 1,2 hk. Totalvikten ligger mellan 8,6 och 11,2 kg beroende på skärbredd. Priserna för ett komplett paket med tre års garanti börjar på 6 595:-. På **www.normark.se** hittar du mer information och din närmaste butik.

Varma handen

Logic har utvecklat handtagsvärmare med en genomtänkt design. Dom passar så klart allt från snöskotrar till ATVer, men även vattenskotrar. Förutom värme i handtagen får du även ett extra 12-volts uttag för lite annan utrustning. Kitet är komplett och innehåller instruktioner, verktyg, beslag och kontakter. När allt är på plats regleras värmen via ett vattentätt reglage som tydligt indikerar valt värmeläge. Sjunker spänningen under 11,5 volt stänger handtagsvärmen av sig automatiskt för att undvika urladdade batterier. 995:- kostar dom och dom hittas hos din Arctic Cat eller Suzuki-handlare.

Åk fort eller åk hem!!

Här är ett sätt för skidfolk och skoteråkare att mötas.

Text: Patrik Larsson
Foto: John Woodbury

Visst är det intressant vad man kan hitta på med en snöskoter egentligen? I vår jakt på roliga påhitt världen runt hittade vi den här tävlingen. En tävling som är mycket mer än bara ett stort skoterevenemang, för här får både en skidälskande publik se det dom vill, samtidigt som en stor samling motorälskare får sitt.

Evenemangets devis är "GO FAST or GO HOME." och namnet är Arctic Man. Den här tävlingen körs under våren varje år utanför samhället Summit Lake som ligger i Alaska i Kanada.

Personligen hade jag inte hört tals om Arctic Man förut och jag blev riktigt överraskad då jag fick klart för mig att det var den 22:a upplagan av som kördes förra året.

Då besöktes området för tävlingen av totalt runt 13 åskådare, vilket gör det här galna eventet till ett av de absolut största i Kanadas vidsträckta vildmark.

De tävlande ställer upp som ett par, där den ena kör skotern och den andra åker skidor eller snowboard bakom.

Skidåkaren startar på en höjd av cirka 18 meter över havet. Han eller hon kör sen störtlopp nerför berget i en sträcka som är strax över tre kilometer lång och har en fallhöjd på lite över 5 meter.

När skidåkaren kommer ner i den djupa dalen väntar skoterföraren där och skidåkaren tar tag i repet i farten och tolkar efter skotern uppför det motstående berget i ungefär 3,6 km.

När paret når toppen på det andra berget fortsätter skidåkaren nerför det igen på andra sidan. Fallhöjd ner till målet är nu runt 35 meter.

2 7 års vinnare i klassen för herrar med skidor blev skidåkaren Scott Macartney och skoterföraren Tyson Johnson. Scott mättes upp till 82,1 miles i timmen vid målgången, vilket motsvarar ungefär 132 km/h.

Den högsta uppmätta hastigheten ute på banan var det paret Eric Heil och Len Story som stod för. Radarpistolen visade hela 147,4 km/h och dom slutade som totala treor.

Skotrarna

De skotrar som får användas ska vara originalmodeller som finns tillgängliga på marknaden och dom får vara på max 6 kubik. Vill man köra fyrtakt är det max tre cylindrar och 1 kubik som gäller. Tvåtaktsmotorn får ha dubbla pipor om den är tvåcylindrig, men måste ha en singelpipa om den har tre cylindrar.

Skotertypen måste även ha sålts i minst 2 exemplar fram till i April det året tävlingen går.

I princip inga modifieringar är tillåtna om inte tävlingsledningen på förhand har godkänt dom.

Skidåkaren i sin tur får bara använda sig av vanlig skidutrustning och kläder. Det är alltså inte tillåtet med olika typer av specialiserad speedski-utrustning så som skidor, dräkter eller hjälmar.

Att hålla sig så mycket som möjligt till utrustning som kan köpas av vem som helst gör att kostnaden för dom tävlande hålls nere så mycket som det går.

Race Da

När det är dags att köra den här blandningen av ett av världens tuffaste skidlopp utför och en spännande skotertävling engageras hela bygdens folk. Redan tre-fyra dagar innan den planerade tävlingsdagen börjas det jobbas och de stora parkeringarna som ett lokalt företag ställt i ordning börjar att fyllas med husbilar.

Eftersom det ligger så mycket jobb bakom och att det kommer så många besökare har man på grund av risken för dåligt väder två reservdagar inplanerade dagarna efter huvuddatumet.

På grund av att området är så stort och terrängen minst sagt inte är gynnsam för att få ut speakerljudet har man börjat testa med att sända ut informationen över FM-bandet. På så sätt kan publiken ta med sig bärbara radioapparater ut efter tävlingsbanan och på det viset få veta vad som händer samtidigt som folk även kan sitta i sina husbilar och lyssna på resultaten.

Fredagen den 11:e april är det dags igen för den här på många sätt helt fantastiska tävlingen. Men är det här ren idioti, eller bara sinnessjukt? Ja kanske både ock, fast medge att det är verkar vara riktigt kul.

Ett kritiskt läge i tävlingen är momentet där skidåkaren ska ta tag i repet för att bli tolkad uppför det motstående berget.

Scott Macartney på skidor vart bogserad av Tyson Johnson och vann i herrarnas klass på skidor.

Snowboardåkaren Ryan Mcdonald och Spike Laskey på skoter tog hem klassen för herrar på bräda.

Skidåkaren Aurore de Maulmont och skoterföraren Julie Thul vann klassen för damer på skidor.

RESULTAT ACTIC MAN 2007:

Plac:	Skidor:	Skoter:	Tid:	Max km/h:	Km/h målgång:
Damer skidor:					
1.	Aurore de Maulmont	Julie Thul	0:04:25.09	142	109
2.	Kim Pederson	Ashley Chaffin	0:04:29.91	135	96
3.	Lena Kornfeldova	Andra Burns	0:04:35.15	135	95
Damer snowboard:					
1.	Candice Drouin	Regina Daniels	0:05:14.35	130	94
2.	Sunny Prather	Moanna Bradshaw	0:05:46.99	124	82
Män skidor:					
1.	Scott Macartney	Tyson Johnson	0:04:01.49	142	132
2.	Marko Sullivan	Tyler Acklestad	0:04:03.46	141	131
3.	Eric Heil	Len Story	0:04:06.82	147	127
Män snowboard:					
1.	Ryan Mcdonald	Spike Laskey	0:04:40.05	134	104
2.	Mike Mickelson	Mike Morgan	0:05:18.33	128	88
3.	Dan Lutz	Jack Cato	0:05:48.70	125	86

Ordertel 0220-308 60

TpTech 10000

vindtät vattentät andas

Setpris Flame + Action
1996:-
= 300:- rabatt

T&P Skoterjacka Flame

Fräck robust actionjacka fullmatad med finesser. Av polyester 600D med vattentätt andasmembran och vaddering. Avtagbar huva. Vattenresistenta blixtlås i sidorna, framtill och bak på ryggen för ventilation. Reglerbar ärmvidd och jackvidd. Ärmslut med dragkedja och lycramuddar med tumgrepp. Kraftig tvåvägs dragkedja i front mellan tredubbla vindslåar. Invändigt snölås i midjan med stretch, justerbart och med tryckknappar för möjlighet att koppla samman med byxa Action. Sex fickor. Reflexmärkt.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60) Art nr **199-05** Svart/grå/rost/mango
Pris **1298:-**

T&P Skoterbyxa Action

Sportig byxa i material som jackan ovan. Formsydda knän, låg midja i front och förlängd baktill för maximal sittkomfort. Kraftigt bälte medföljer. Förstärkt med smidig isolering i bak och knän. Kevlarförstärkta benslut med dragkedja som öppnar upp till knät. Invändiga justerbara snölås. Nätventilation och framfickor med vattenresistenta blixtlås. Effektfullt reflextryck. Fickor och fäste för höftskydd.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), C148/150, 152/154, 96/100, 104/108, 112/116 Art nr **271-05** Svart/grå med gula sömmar
Pris **998:-**

TpTech 10000

1198:-

vindtät vattentät andas

Avtagbart termofoder

T&P Skoterjacka Touring II

Komfort i toppklass för vinteråkning. Av polyester 300D med vattentätt andasmembran och vaddering. Urtagbart termofoder gör jackan användbar året runt. Avtagbar huva. Kraftig tvåvägs dragkedja i front mellan tredubbla vindslåar. Reglerbar midja med elastiskt bälte baktill. Dragsko nertill. Ärmslut med lycramuddar och tumgrepp. Sex ytterfickor och två innerfickor. Effektfullt reflextryck gör att du syns bra i mörker.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60)
Art nr **171-04** Svart/röd/silver
Art nr **171-05** Svart/gul/silver
Art nr **171-06** Svart/gråmönster/orange/silver

898:-

Avtagbart termofoder

T&P Skoterbyxa Touring

Perfekt hängselbyxa för vinteråkning. I material som jackan ovan med urtagbart termofoder. Sittdyna i bak. Komfortresår i midjan. Kraftiga tvåvägs dragkedjor i front och längs hela benen under vindslåar. Förstärkta knän, bak och benslut. Integrerat snölås och justerbar benvidd. Framfickor och bröstficka med blixtlås. Fickor för CE-godkända höft- och benskydd. Reflexmärkt.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), C148/150, C152/154, D96/100, D104/108, D112/116
Art nr **225-05** Svart

Handla för 1500:- så får du välja ett av nedanstående annonserbjudanden

Windbreaker Cap

Utsida av vattenavvisande softshell. Fodrad med microfleece. Elastisk juserbar kant runt öronlapparna. Justerbar bredd. Justerbar skärm. Reflextryck.

S(54/56), M(57/58), L(59/60), XL(61/62)
Art nr **697-05** Svart
(Ord.pris **149:-**)

49:-

Getskinns-handske

Snygg smidig kvalitetshandske i getnappa. Resår över handleden och krage med blixtlås. Fodrad med Thinsulate®.

S(8), M(9), L(10), XL(11)
Art nr **842** Svart
(Ord.pris **198:-**)

29:-

1:-

T&P Superset

Kanalstickad 100% polyester håller kroppen torr och varm. Färg svart.

XS(3), S(4), M(5), L(6), XL(7), XXL(8), XXXL(9)
Art nr **424-05** Rund hals
Ord pris **100:-**
Art nr **425-05** Polo med blixtlås
Ord pris **110:-**

www.fritidsklader.se

vindtät vattentät

TpTech 15 000

Setpris jacka&byxa Speed

24 0:-

= 200:- rabatt

T&P Jacka Speed

Laminerad trelagersjacka i stretchmaterial för dig som ställer höga krav på rörlighet och komfort. Vind- och vattentät med hög andasförmåga. Perfekt för skoteråkning, skidbacken m m. Ett enda skal ytterst gör att Du lättare kan anpassa klädseln under. Avtagbart snölås i midjan gör jackan användbar året runt. Avtagbar huva. Ventilation med långa blixtlås under armarna. Dragsko nertill. Stora frontfickor och liftkortsficka. Invändigt finns två meshfickor. Alla yttre blixtlås YKKs och vattenresistenta. Reflextryck.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60)
Art nr **176-04** Svart/rost/grå Art nr **176-05** Svart/grå
Pris **1595:-**

T&P Byxa Speed

I material som jackan ovan. Avtagbara hängslen. Komfortresår i midjan. Gylf med blixtlås. Framfickor med blixtlås. Formsydda knän. Ventilationsblixtlås i sidorna. Förstärkta benslut med tvåvägs blixtlås, reglerbar vidd och avtagbart snölås. På insidan av linningen finns säkerhetsficka. YKKs vattenresistenta blixtlås. Reflextryck.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), C148/150, C152/154,
D96/100, D104/108, D112/116
Art nr **236-05** Svart/grå
Pris **1095:-**

vindtät vattentät andas

TpTech 10 000

1198:-

Komfort-temperatur 0° till -30°

T&P Skoteroverall

Mycket varm overall för många användare. Av polyester 300D med vattentätt andasmembran och rejäl vaddering. Värmeisolerande sittdyna i bak. Knän med invändig ficka för knäskydd. Fleecefodrad avtagbar huva. Ärmslut med infällbar mudd och tumgrepp. Kraftiga tvåvägs dragkedjor i front och längs hela benen under vindslåar. Midjan har avtagbart bälte, D-ring och invändiga hällor för avlastningsbälte. Dolda bröstfickor och sidfickor med vattenresistenta blixtlås. Ficka på armen och innerficka, båda med blixtlås. Reflexmärkt.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), XXXL(62/64), D96/100, D104/108, D112/116
Art nr **410-54** Svart/röd/vit Art nr **410-56** Svart/grå/vit

Artic Sport Extreme

Ingen stövel är bättre än orginalet från Muck Boot Company. Kraftig rågummisula och fyrvägs stretch material i skaft gör stöveln mycket smidig. Varmfodrad med microfleece och andningsbar air-mesh. Skafthöjd i stl 8 (42) 43 cm. Vikt 2,0 kg/par.

Komfort +15° till -40°

Stl. 6(39/40), 7(41), 8(42), 9(43), 10(44/45), 11(46), 12(47), 13(48). Ca 1/2 nr mindre i storlek. Köp en storlek större om Du är på gränsen.
Art nr **742-05** Svart
ITAB-kampanjpris 998:-

TIPS! Dubba med Best Grip, se www.fritidsklader.se

Leverans & Betalning

Fraktavgift 39:- för varje leverans. Leveranstid ca 7 dgr. Snabbleverans 2-3 dygn mot tillägg 29:-. Betalning mot faktura (upp till 45 dagars kredit). Uppläggningsavgift 25:-. Personnummer måste uppges! Vid leverans mot postförskott tillkommer 39:-

Lagerförsäljning

Enbärsvägen 18, Surahammar.
Vardagar kl 10-18 samt
1:a lördagen i varje månad kl 10-14.

Öppet dygnet runt:
www.fritidsklader.se

Personlig service:
tel 0220 308 60,
vardagar 8-18

Gratis katalog!

ITAB

Skoöversikt 2008

Vilka skor man väljer att ha på fötterna när man ska åka snöskoter är något av det viktigaste och mest avgörande valet man gör. För fryser man om fötterna blir ingenting roligt och när man väl blivit kall är det svårt att få upp värmen igen.

Dilemmat man ställs inför är att ett par stora tjocka skor oftast är varmast, men att dom då samtidigt kan vara riktigt klumpiga.

I vissa temperaturer är det så klart bara de största skorna som gäller, men vid lite mer normal väderlek funkar oftast lite smäckrare modeller ändå bra.

Av erfarenhet så köper jag alltid vinterskor som är något eller några nummer för stora jämfört med dom skor jag vanligtvis använder. Man måste helt enkelt få plats med extra strumpor eller sockor. Hellre för stora än för små är huvudregeln.

Här följer en presentation av vad du kan hitta på marknaden idag. Här hittar du allt från gamla klassiker till lite nyare uppstickare. Håll till godo!

Arctic Cat

Tåligt 1200-denier nylonskaft och gummi på foten ger exceptionell hållbarhet och total vattentäthet. Klarar låga temperaturer mycket bra. Utmärkt ergonomisk passform. Snabbtorkande, urtagbar, formad EVA fotbädd med stötdämpning och hälstöd tillåter körning hela dagen lång.
Pris: 3 132:-

www.arcticcat.se

Baffin

Revolution

Tuff stövel i Powersport-serien, speciellt utvecklad för aktiv snöskoterkörning. Tillverkad i skyddande vattentätt skinn och kolfiber för maximal slitstyrka och skydd. Åtstramningssystem med dubbla spännen framtill, samt strap-on åtstramning. Levereras med Baffins unika uttagbara innerstövel. Temperaturgradering ner till -70°C. Svart/kolfiber.
Storlekar: 39-49.
Pris: 2 399:-

www.tobetechnology.com

Wildgame

Wildgame X-Treme

En utmärkt känga för aktiviteter av alla slag i krävande förhållanden. WildGame X-Treme är en hög känga med 5 remlås i metall, bred EEläst med sulan Vibram®- Hunter 245K. Kängan är utförd i slitstarkt anilinläder och med ett effektivt andningsskikt av Sympatex®, vattentätt och ventilerande. Ett slitskydd av gummi är placerat över tåspets och sidor. Den här kängan håller dig torr och varm. Storlekar: 39–47.
Pris: 1 995:-

www.normark.se

Ski-Doo

RXTS II

En populär sportsko som passar både kvinnor och män. Skon är lätt och varm.
Storlekar: 7(40)-14(47)
Pris: 1 650:-

www.brp.com

SnoPro

Octane

Helrätt skoterkänga, kraftigt byggd för aktiv körning. Robust sula för de hårda landningarna. Färg: Vit med svart tribal. Material: 1200D Nylon, PVC + straw PVC, TPR yttersula, ECA, Veltex.
Pris: 1 495:-

www.duells.se

SCOTT

Scott snowmobile boots

Smidig och lätt skotersko.
Vatten avvisande sko med membran för bra andning och Thinsulate foder för en var och skön sko. Löstagbar innersula.
Icebug sula för bästa grepp. Lätt att ta på och av. Stl 36-47
Pris: 1 395:-

www.scottusa.com

ITAB

Muck Boot Company

Ingen stövel är bättre än orginalet från Muck Boot Company. Kraftig rågummisula och fyrvägs stretch-material i skaft gör stöveln mycket smidig. Varmfodrad med microfleece och andningsbar air-mesh. Komfort-temperatur +15° till -40°C. Skafthöjd för storlek 8(42) 43 cm. Vikt 2,0kg/par.
Pris: 998:-

www.fritidsklader.se

Graninge

Boulas

Vattentät och mycket varm skoterkänga för kalla klimat. Sympatex-membran och äkta ullfoder håller fötterna torra och varma. Reflexdetaljer för ökad säkerhet. Ovandel i Actionläder och slitstark nylon. Storlekar: 38-47.
Pris: 2 145:-

www.graninge-outdoor.com

MP-ASU

AHMA

En lätt men hållbar stövel för ett mångsidigt bruk! Förstärkt med skinn på utsatta ställen. Tåligt och vattenavstötande material. Varmt fleecefoder. Snörning. Olje- och bensinbeständig sula. Snölås i skaftet. Vattenavstötande. Storlekar: 39-46
Pris: 925:-

www.allright.eu/se, www.mp-asu.com

Powerboots in North

Powerboots Original

Vi avslöjar hemligheten med Powerboots original, Nordens mest sålda värmestövel. Uppbyggd av det patenterade materialet PU. Det består av miljontals slutna luftcelleri tre olika skikt med tre olika cellstorlekar samt en heltäckande innerdel av tjock varm acryl/polyesterpäls. Tuffa testförare och "vanliga" kunder är eniga i slutomdömet, "Powerboots original"- stöveln är det varmaste man kan ha på fötterna. Tillverkas i frankrike av PAAM/INDUSTRIES.
Pris: 895:-

"YAK"

Årets nyhet för skoterfolket. Med justerbar skaftvidd. Löstagbar innersko i äkta ull med Goritherm i mellanlagret. Äkta gummisula med slutna luftceller uttag för kabelbindning. Vattenavvisande utsida i skinn/nylon/polyester. Tillverkars i EU.
Pris: 995:-

www.powerboots.se

HMK

Highmark Pro

Utvecklad av snöskoterentusiaster och i samarbete med de bästa skotercross- och freestyleåkarna har HMK's Highmark Pro blivit ledstjärnan för hur en high performance-sko för snöskoter skall se ut och fungera. HMK Highmark Pro är ergonomiskt utformad för bästa komfort, är vridstyv och håller värmen extremt bra. HMK Highmark Pro är den på marknaden mest överlägsna skoterstöveln att absorbera stötar efter de där lite för hårda landningarna där man i andra stövlar riskerar skador på t ex hälarna.
Färger: Vit, limited edition samt svart.
Storlekar: 39-47.
Pris: 2 595:-

www.duells.se

Goodyear

Nordkap 2

En lätt värmestövel i PU med foder av ull och syntet. Yttersulans mönster ger ett bra grepp vid halka.
Pris: ca 895:-

Trakt

En stövel med mjukt skaft av textilmaterial. Den medföljande löstagbara filtladdan med Thinsulate och den förstärkta sulan ger dig en varm och skön stövel. Fotdel i PU.
Pris: 949:-

www.lindstrom-nilsson.se

Lundhags

Polar Quest

Polar Quest är Lundhags varmaste känga. Försedd med en löstagbar filtinnersko av ull förstärkt med Cambrelle®. Material: Cellgummibotten med skaft i fullnarvskinn. Lös filtinnersko i ull. Vibram® Traction-sula. Storlekar: 36-48. Färger: Oak nubuck/Stainless steel. Skafthöjd: 30 cm. Vikt/sko storlek 42: 990 g. Läst: Vid M
Pris: 3 200:-

www.lundhags.se

SnoGear

Trail Boot

Lätt och varm känga med läcker design. Utseendet passar alla ställ. Omfattande storleksutbud som passar både kvinnliga och manliga skoterförare.
Pris: 1 300:-

www.snogear.fi

P.Original

Stöveln med isbjörnen som logo
P.Original tillverkas i PU (Polyuretan). Hemligheten med värmen/vikten/vattentätheten ligger i den patenterade PU-blandningen. Tillverkningen sker i Pilgrimstad, Jämtland. Våra stövlar är anpassade till svenska fötter, vida i skaftet och vidare läst. Garanterat varm, ned till minus 40 grader.
Från och med i år har vi utökat sortimentet även med en jaktstövel i grönt, med en säkerhetsstövel i svart och barnskor i olika färger. Storlekar: 29-51!
Pris: 895:-

www.P-original.com

Icebug

SORIX

Kraftfull men ändå lätt vinterkänga. Skaftet är tillräckligt högt för att hålla snö och kyla borta, men tillräckligt lågt för att ge bra rörlighet för skoterförare. Grovt mönstrad gummisulan. Komfortzon ned till minus 40 grader. White/Silver och Black/Poison. Slitstark överdel med BUGdri-membran som håller foten torr och släpper ut vattenånga. Lätt termosula med hög isoleringsförmåga och säkert sulgrepp. Vikt: 670 gr (EUR 38)
Storlekar: 36-47.
Pris: 1 300:-

www.icebug.se www.duells.se

Snömannen

L nx har ett brett program a bredbandade skotrar, skotrar som är a sedda för allt från den tre ligaste touringturen till riktigt hårt slit under långa arbetsdagar.

Av: Patrik Larsson

Det sägs att den förfärlige Snömannen lever högt uppe i Himalayas berg och på den Tibetanska högplatån. Vi har väl alla sett de suddiga fotona tagna på den här jätteapan, bilder som väl inte direkt är något bevis på att han finns. Utan i stället bara ser ut att bevisa att han inte finns, mest på grund av den dåliga kvalitén som antyder att någon vill gömma en dålig förklädnad.

Lynx har valt att döpa deras största och starkaste touring och arbetsmaskiner till just Yeti, inte för att dölja något utan för att indikera styrka och en stor överlevnadsförmåga då snön blir djup och luften riktigt kall.

Grunden

I grunden är alla Yeti-modeller väldigt lika. Men genom att använda sig av först och främst olika typer av motorer och utrustning har man fått fram maskiner som spänner över ett mycket brett spann.

I toppen hittar vi modellen V-13 som är skotern som har touringmarknadens tuffaste motor. Det är en tvåcylindrig v-motor på nästan 13 kubik och strax över 1 -hästkrafter. Ljudet är enormt, kraften lika så. Tyvärr säljs den inte i Sverige, men vi hade lite svårt att helt och hållet utelämna den här riktigt charmiga och imponerande maskinen.

En som vi i alla fall får köpa här är 6 SDI. Den här skotern är egentligen det smartaste valet av alla, i alla fall om det först och främst är touringegenskaper du är ute efter.

6 SDI-motorn borgar för en låg bensinförbrukning, utan att för den delen man prutar något på fartresurserna.

Yeti V-8 finns i två versioner, där Pro-modellen, som i det här sammanhanget står för professional och inget annat, skiljer sig stort gentemot de övriga.

Pro är en utpräglad arbetsmaskin. Den har marknadens bredaste matta med sina 6 centimeter, jämfört med modellbrödernas 5 . Den har ingen passagerardyna och framvagnen är av typen riktigt grova gaffelben med så lite utstickande delar som det bara är möjligt, samtidigt som spårvidden är smalare. Det är inget som med andra ord ska kunna haka i och gå sönder under ett hårt arbetspass.

Den andra V-8 -modellen räknas också den in bland arbetsmaskinerna. Det man sparat in är passagerarens komfort, lite enklare dämpare och instrument, annars är den väldigt lik touringmodellen 6 SDI.

Självklart finns det även en billigare modell som har Rotax beprövade 552 SK-motor. Det är i grunden samma skoter som V-8 . Men tack vare den simplare motorn har man kunnat pruta närmare 3 på priset. Den här modeller ersätter bland annat den legendariska maskinen 59 , och det säger väl nästan allt.

Tack vare den här presentationen kan du vara säker på att om du ser något stort mullra förbi i skogen, tro då inte att det är snömannen, för det är betydligt större chans att det är en Yeti.

V-800 har Rotax tvåcylindriga fyrtaktsmotor. Den är snål, miljövänlig och enkel att hålla igång.

Under sätet gömmer sig så klart ett utrymme för lite bra och ha saker.

Bakom Yetis enorma ruta sitter man välskyddad.

Syncro-växellådan har två växlar framåt och den tillåter att man växlar i farten.

LYNX YETI 600SDI, PRO V-800, V-800, 550

Typ:	2-cylindrig 2-takt(V-800 4-takt)
Cylindervolym:	594/ 800/ 800/ 553 cc
Bränslesystem:	SDI/ VDO EMS/ VDO EMS/ Förg 2x30mm
Uppg effekt:	107/ 66/ 66/ 56 hk
Elstart:	Standard
Chassi:	Stål
Fjädringsv. fram:	20 (Pro 15) cm
Spårvidd:	98,5 (Pro 90) cm
Fjädringsv. bak:	34 (Pro 21) cm
Typ av matta cm:	50x397x3,2 (Pro 60 bred) cm
L/B/H cm:	310x126x136 (Pro 307x116) cm
Tankvolym:	45 liter
Uppg torrvikt:	329/ 330/ 330/ 300 kg
Pris:	116900/ 122900/ 118900/ 89900:-
Färg:	Svart/ blå/ blå/ blå

SHARE OUR PASSION

08

Nyheter 2008

**Välkommen in till din återförsäljare och se 2008 års modellprogram.
Bland årets nyheter hittar du en helt ny touringserie med fyra nya modeller.
Bland annat lyxiga TZ1 LXR. F570 är nyheten som passar för hela familjen.**

Närmaste återförsäljare hittar du på vår hemsida www.arcticcat.se eller ring 020 - 35 00 35!

Cat Cash gäller ej F120.

ARCTIC CAT®

VÄRLDENS BÄSTA UTBILDNING

Vad gör du när det bästa du et är att skru a i alla fordon som är behäftade med dri matta? Naturligt is söker du in på Ö ersnögymnasiet i Järpen.

Av: Björne

Är du en sån där som mer än gärna har skit under naglarna, och inte direkt jublar under Svenska och historielektionerna?

Jag var en sån, och är väl egentligen fortfarande det, trots att jag idag mestadels jobbar framför en dator.

Att skruva med fordon jag är intresserad av, har alltid varit ett måste för mig, och för att du som är likadan ska kunna hålla dessa känslor i schack, är det en god idé att kolla in följande förslag till utbildning.

Översnö-gymnasiet i Järpen är en av de populärare utbildningarna då det gäller att lära sig meka med alla slags fordon som är ämnade att framföras på snö. Är du intresserad av att komma in på just den här utbildningen kan det kanske vara hög tid att kolla in vad som krävs av dig för att kunna bli antagen.

Som ni kanske förstår finns det en och annan kille och för den delen tjej, som är mer än sugen att ta en av de åtråvärda platserna. Varför?, undrar du. Det ska jag precis tala om för dig.

I vilken annan utbildning får du lära dig hemligheterna med att skruva snöskoter, köra och meka pistmaskin, ta förarbevis för samma fordon och få B-körkortet betalt? Just det, på Översnö-gymnasiet.

Under de tre år som utbildningen tar, får du inte bara med dig en vettig utbildning i bagaget, utan också ett betalt körkort för bil!

Men detta ställer också krav på dig som elev då intagningspoängen ligger mellan 16 -18 . Med andra ord är det dags för dig som lallar runt i skolan att skärpa till dig och göra någonting vettigt, så att du

läxa imorgon sid 15-150

abcdefghijklmnopqrstuvwxyzåäö

Översnögymnasiet stoltserar med stora fräscha lokaler.

kan bli en av de tolv lyckliga som får plats på denna linje, varje läsår.

Fackengelska

Även om det är just den praktiska biten som är dominerande här, ska du inte tro att du slipper öppna skolboken i och med att du blir antagen.

I dagens elektroniksamhälle ställs det högre krav på en mekaniker än någonsin, då det mesta på en snöskoter eller pistmaskin styrs på elektroniskt vis.

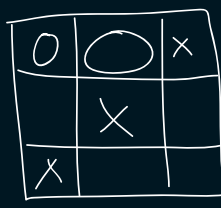
Just engelska är extremt vettigt att läsa lite extra, och då gärna fackvarianten. Visst kan de flesta prata lite Engelska, men hur många vet vad vevaxelgivare, topplockspackning och kolvbult egentligen heter på det språket?

Boende

Men jag har ju ingenstans att bo i Järpen!, kan-ske du tänker. Det har du visst

Puchmannen Anders Bergman sitter vid datorn och räknar ut hur pipan till puchmotorn ska se ut. Anders siktar på att bli snabbast i Björbo och utmanar härmed alla i just denna by i ett race på midsommarafton 2008.

Mannen med den glada uppsynen lystrar till namnet Simon Östman och är också han inne på det tredje och sista året av utbildningen.



det. Det finns dels ett elevhem, men också massor av andra bomöjligheter hos privatpersoner som skolan hjälper dig att komma i kontakt med.

Boendebidrag får du från din hemkommun och det kan vara läge att redan tidigt kolla upp vad som gäller, så att du får en helhetsbild över den ekonomiska biten. Boendebidraget kan variera från kommun till kommun, men det brukar ligga på mellan 15 -2 spänn.

Mat får man i skolan, men ha med i beräkningen att du också ska äta frukost och middag, vilket kanske är gratis hemma hos morsan och farsan, men inte här.

Under totalt 15 veckor ska man ut på praktik, och det är upp till eleven att hitta ett vettigt ställe att praktisera på. De flesta väljer att göra praktiken på hemmaplan då det kanske är där man ska söka jobb när man är klar med utbildningen. Vill man meka med pistmaskiner kan ett smart val vara att praktisera på en skidanläggning med en egen verkstad snarare än på Berras moppemeck.

Skärp till dig

Hur var det med B-körkortet då? Det är inte som så att du får ett B-körkort till skänks. Nej du får precis som alla andra kämpa lite för det.

Skolan ställer upp med betalningen och du har cirka 12 körlektioner på dig hos den lokala körskolan i Järpen att ta den där rosa lappen. Uppkörning och teoriprovet får du ta på sedvanligt sätt.

Som så många andra gånger i livet hänger det på dig hur du förvaltar din tid. Sköter du dina kort rätt och står ut med att vara ifrån kompisarna hemma, morsan och farsan, så är jag helt säker på att det här kommer att bli tre av dina bästa år.

Skoteråkning verkar vara den gemensamma nämnaren bland eleverna, och hur många får ta med sig sin egen skoter till skolan?

Här hittar vi elever från tillexempel Stockholm, Björbo och Fåker, och det hör inte till ovanligheterna att många av dom stannar kvar här på helgerna och åker skoter, och därför har fullt upp med att laga sina maskiner under veckorna.

Så vad väntar du på? Skärp till dig! Läs läxorna och se till att du minst har med dig 18 poäng när du söker in till världens bästa utbildning.

Är det någon som kan konsten att böja en stötdämpare så är det Jon Nyström från Offerdal.

Sala-pojken Patrik Nyström vid den välanvända övningsmotorn.

Som namnet avslöjar är det på det här gymnasiet man lär sig att skruva med fordon som är avsedda för att färdas ovanpå snön.

Eleverna har oftast sina egna skotrar som övningsobjekt. Här poserar Samuel Urhlin som för övrigt kommer från Rönninge utanför Stockholm.

radical HELMET '08

SINISALO

RACE CULTURE

RADICAL RC helmet GREY

ref	sizes
85810 430	XS > XXL

RADICAL KID RC helmet GREY

85818 430	S > L

- Multi composite fiber shell
- ECE 2205
- Hi-flow lateral ventilations
- Removable, washable and vented liner
- Vented and washable lateral pad
- Top ventilation in the shell
- Double D closing system
- Adjustable peak
- Dull varnished finishing
- Re-designed peak and detailed goggle pads (adult sizes)

RADICAL RC helmet RED

ref	sizes
85810 185	XS > XXL

RADICAL KID RC helmet RED

85818 185	S > L

RADICAL RC helmet BLUE

ref	sizes
85810 286	XS > XXL

RADICAL KID RC helmet BLUE

85818 286	S > L

RADICAL RC helmet ORANGE

ref	sizes
85810 021	XS > XXL

SPARE PARTS:

ref	
85813 021	Peak Radical RC Helmet, orange
85813 185	Peak Radical RC Helmet, red
85813 286	Peak Radical RC Helmet, blue
85813 430	Peak Radical RC Helmet, grey
85819 185	Peak Kid RC Helmet, red
85819 286	Peak Kid RC Helmet, blue
85819 430	Peak Kid RC Helmet, grey
85814 000	Screw Set Radical RC Helmet
85832 430	Liner Radical, grey, XS > XXL
85835 000	Chin Radical, bronze

WWW.SINISALO.COM

justin hoyer

Vi fick tidigare under säsongen nöjet att träffa Justin Hoyer under lite mer a slappnade förhållanden. Häng med under skinnet på en a de allra bästa.

Text: Patrik Larsson Foto: Patrik och Björne

Klyschan "Jag är bara en vanlig kille, precis som du" får man höra alla riktigt kända personer säga i intervjuer både nu och då. Men är det verkligen sant?

När vi en dag i slutet på december skulle få chansen att träffa en av världens bästa FSX och FMX-atleter kände jag att jag kanske skulle få komma lite närmare svaret på den frågan.

Under de senaste fem åren har utvecklingen inom freestyle snow cross eller FSX verkligen tagit fart. Tricken blir bara värre och värre, man hoppar allt högre och längre, samtidigt som man gör det med mer och mer precision. Publiken kräver mer och de här killarna är beredda att leverera, med livet som insats.

Listorna med namn på superstjärnor blir även den mer imponerande, men det gör ju också att konkurrensen bara blir hårdare och hårdare. Priset att ligga på topp börjar bli riktigt högt, kanske för högt.

En av killarna som varit med länge och under de senaste åren många gånger verkligen visat hur luften ska domineras är Justin Hoyer från USA, och nu var det alltså vår tur att träffa honom och känna han lite på pulsen.

Justin kom nu senast över hit till Europa den 13:e November för att han skulle köra FMX i Gladiator Games som turnerat runt i Europa. De olika deltävlingarna har bland annat gått av stapeln i Wien Österrike, i Tjeckiens tredje största stad Ostrava följt av en tävling i huvudstaden Prag och med en för Justin avslutande tävling i Cloetta Center i Linköping.

Vi träffade Justin under veckan innan hans sista uppträdande för den här gången här i Europa. Han och vår egen superstjärna i den här disciplinen Daniel Bodin hade några dagar över och passade då på att åka till Snow n' Racing i Orsa för att fixa till två splitt nya Polaris 6 RR som dom sedan skulle hoppträna med i Daniels ramp som står uppställd vid foten av Wäsaberget i Älvdalens kommun.

Känsla

När vi kommer till Wäsaberget träffar vi ett gäng killar som står mitt i sina kläder och tittar fundersamt på hopprampen. Han som ser ut att frysa mest är just Justin, han ser helt enkelt inte riktigt frisk ut.

Vi bestämmer oss för att gå in i stugvärmen. Jag och Justin går först in och vi börjar småprata. På frågan hur han egentligen mår så svarar han.

—Jag är verkligen trött och riktigt sliten, det har varit en jobbig tid och kroppen hänger inte med. Jag vill ju göra ett bra jobb och hoppa, men kroppen säger nej, svarar en uppgiven Justin. Det tyngsta just nu verkar vara att hans knän inte är som dom ska, dom är stela och han har konstant värk.

Bakgrunden till det är att han råkade ut för en riktigt våldsam krasch i April 2 7 när han var igång och tränade inför Crusty Demons of Dirt Tour i Australien.

Här ser vi Danne Bodin, Justin Hoyer i mitten och han till höger är inte den efterlysta Usama, nej han är en av killarna som idag är delägare av Wäsaberget.

Han bröt båda knäna, höger ben och vänster fot och väntades då vara borta från freestyle-cirkusen i minst sex månader. Men tack vare ett hårt jobb så kände han sig redo att börja köra igen efter bara fyra och en halv månad. Så här efteråt ångrar han sig att han inte lät kroppen verkligen läka ut.

Visst var det dumt att börja köra och därmed belasta kroppen alldeles för tidigt. Men man ska ha klart för sig när man är i den här branschen att lyckan(läs sponsorerna) kan vända riktigt fort. Ingen vill betala för någon som inte presterar helt enkelt.

Wisconsin

Justin föddes den 31:a januari 1982 i staden Ellsworth i Wisconsin i norra USA. Ingen i hans familj har någonsin varit speciellt intresserade av motorsport. Men han hade i alla fall en minibike som han for runt på redan som fyraåring.

Nu skulle man ju kunna tänka sig att han redan då började hoppa och leva rövare med sin lilla hoj. Men det gjorde han inte, han var ingen vildhjärna utan tvärt om riktigt lugn och gjorde aldrig något förhastat.

Efter ett hårt år med svåra skador och en för tidig återgång till tävlandet är Justin trött, sliten och så längtar han faktiskt hem. Livet som stjärna är ofta långt ifrån en dans på rosor.

—Jag har alltid haft och har fortfarande alltid en plan och tar allt i små steg, säger Justin.

Justins pappa gjorde tidigt klart för honom att han inte skulle stå i vägen för Justins framfart på sin cross, han fick helt enkelt göra som han ville, och det innefattade även att han fick köpa alla sina grejer själv. Så trots att Justin alltså har saknat både ett moraliskt och ekonomiskt stöd hemifrån, så har han lyckats tagit sig så här långt, och det tack vare ett hårt arbete och en fast beslutsamhet.

Den allmänna uppfattningen om de här superstjärnorna är att dom alla är våghalsar som på vinst och förlust kör mot ramperna.

Visst finns det sådana, men till dom hör alltså definitivt inte Justin.

—Det finns en del som gör vad som helst för att hamna på prispallen, men sanningen är den att det är större chans att dom hamnar på sjukan i stället, säger Justin.

Han ser det hela som ett jobb och de uppgifter han är satt att göra kan han inte utföra om han är skadad. Att köra säkert för att hålla sig hel och frisk är alltså en av de bästa investeringarna man kan göra.

Historisk

Justin började utföra konster och tävla på sin cross under sommaren 2 2. Redan tre månader efter debuten kunde han klättra allra högst upp på prispallen i en relativt stor tävling.

Under 2 3 började han även att köra snöskoter och blev historisk när han vart den första som tävlade med både skoter och cross i freestyle.

Den första riktigt stora segern kom 2 4 under Red Bull Fuel & Fury i Milwaukee och 2 5 gjorde han sin historiska backflip på röda Torget i Moskva, en tävling som han så klart vann.

Även vad det gäller backflips är Justin historisk genom att vara den första som gjorde just det tricket på både cross och snöskoter, vilket börjar bli riktigt vanligt nu för tiden då fler och fler börjat köra både och.

Livet som proffsförare inledde Justin efter bara något år efter debuten. I början var han sjukligt aktiv och körde ända upp till ett 3 -tal tävlingar på ett år. Nu är han nere på mer behagliga åtta till tio tävlingar under samma period.

De arbetsdagar som syns utåt är alltså inte så många, men de dagar med jobb och slit för att vara i form då det verkligen behövs är desto fler.

—Blir du rik på det här då?, frågar vi.

—Jag blir ju inte stormrik direkt, men jag klarar mig och lever ganska gott. Problemet just nu är ju bara att man känner sig så fattig när man åker utomlands, som här i Europa till exempel där dollarn just nu inte är speciellt mycket värd, svarar Justin.

Från sin huvudsponsor får Justin 3 dollar per år. Sen har han ännu en stor som betalar runt 2 . Ett gäng andra betalar 5-1 dollar och till det tillkommer prispengarna som han drar in på tävlingarna.

I genomsnitt är en förstaplats värd 5 dollar, och tävlingen som ger mest är så klart X-Games där en förstaplats betalas med hela 15 gröna.

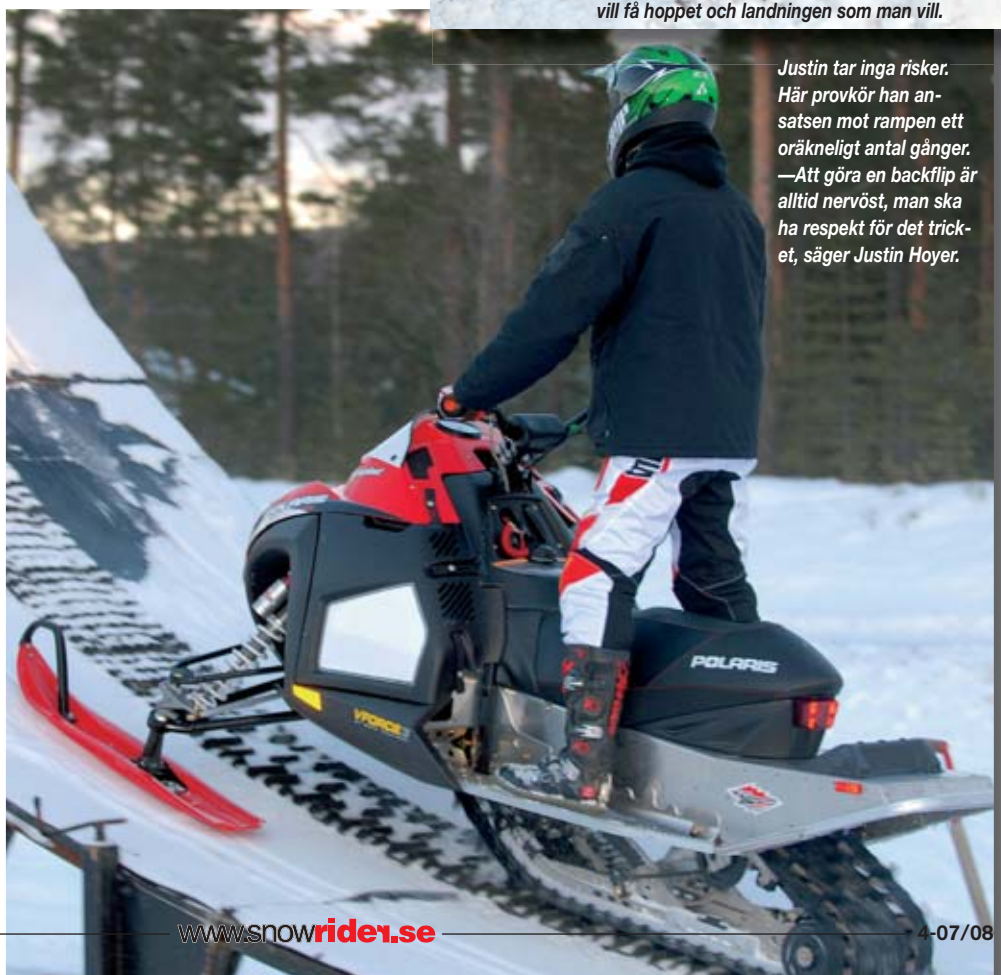
När det gäller pengar och för den delen hur, var och när han ska jobba så är det enligt Justin ett måste att ha en bra agent. En agent som på ett bra sätt kan föra ens talan gentemot sponsorer och tävlingsarrangörer.

Justin har precis för några månader sen skaffat sig en ny agent som han tror mycket på i det här läget. Förhoppningsvis kan den här agenten ordna så att Justin får den semester och vila han behöver i det här läget, så att han kan komma tillbaks hel, utvilad och starkare än någonsin.

Men fick jag något svar på frågan om han var en vanlig kille eller inte? Ja det kan man väl säga. Han är en vanlig kille som bara tagit några lite ovanliga beslut i sitt liv. Han har jobbat målinriktat och på egen hand siktat mot toppen och tagit sig dit, och det är ju i och för sig inte så speciellt vanligt.

Både Danne Bodin och Justin Hoyer kör Polaris i år. Här är deras helt nya maskiner som dom ställde i ordning hos Snow n' Racing i Orsa.

Inga primadonnor direkt, för även om man är proffs så får man gräva och skotta själv om man vill få hoppet och landningen som man vill.



Justin tar inga risker. Här provkör han ansatsen mot rampen ett oräkneligt antal gånger. —Att göra en backflip är alltid nervöst, man ska ha respekt för det tricket, säger Justin Hoyer.

Efter lite moget övervägande och något provhopp av Danne beslutade dom den här dagen att ställa in hoppningen. Ingången till rampen var för dålig samtidigt som framändan hade sjunkit ner så att kicken inte var tillräckligt bra.

Justin lider fortfarande av sviterna efter olyckan han råkade ut för i april 2007. Båda knäna känns tröga och slitna efter operationen. Justins medicin var att åka hem och trampa träningssykel för att mjuka upp dom.

Planering, planering och planering är en stor del av livet som FSX-proffs. Trots att Justin är så noga råkar även han ut för oförutsedda händelser som gör att både liv och lem sitter löst.

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.

SUPER SPORT

SX PRO LITE

FREESTYLE

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

TekVest

www.duells.se .no .dk

TEAM SNR

Med en ny fräsch Team satsning 2007/2008 siktar nu Team Snow n´ Racing mot toppen.

Bland våra nya stjärnor hittar ni meriterade förare så som Svenka mästaren i 600 Pro stock 2005, Ted Lindborg, tätt följd av uppstickare som Tom finne, Robin Norberg och Ulf Lif. Och inte att förglömma Petra Lindeborg, en utav de mest lovande damerna inom snowcross sporten.

Daniel Bodin jobbar sig upp mot den absoluta världs toppen i freestyle.

Fredrik Överbring, banar väg på asfalts banan, och har stora potential att nå toppen.

Följ Teamets framgångar på www.dieyoung.se

Nya -08 Maskiner

600 H.O IQ Shift, 600 RMK 144, 600 RR, 700 Dragon IQ, 700 Dragon RMK 155, 700 Dragon SwitchBack, 800 Dragon RMK 155, 800 Dragon RMK 163, FST IQ Cruiser, IQ FST, RMK Shift, Supersport, SwitchBack FST, Trail RMK, Trail Touring DeLuxe, Widtrak LX 120 Dragon, 340 Transport,

SNOWNRACING.SE
0250 - 55 35 55 ORSA

Över 100st
begagnade maskiner
i lager

Missa inte vårt stora utbud av begagnade maskiner!

Finansiering ordnas enkelt.

POLARIS

POLARIS 2008

600 RR

600 SWITCHBACK

800 DRAGON RMK 155

700 DRAGON IQ

600 RMK 155

SNR

SNOWNRACING.SE
0250 - 55 35 55 ORSA

I bland kan man lite nedsättande kalla ett ställe för köldhål. Gördalen i norra Dalarna är ett sådant, men i en mycket positi bemärkelse.

Text: Patrik Larsson Foto: Björn Friström

Långt uppe i norra Dalarna ligger en liten by bara någon kilometer från den norska gränsen. Byn heter Gördalen och den härbärgerade bland annat norska motståndsmän under det andra världskriget. Byn firade för övrigt även sitt 2 -års jubileum för några år sen.

Att hitta hit är enkelt. Först lokaliserar du Särna. På riksväg 7 strax väster om Särna där 7 :ian vänder norrut tar du av västerut och följer skyltningen mot Gördalen i riktning mot Norge. Du kör sen rakt ut i mörkret, eller rättare sagt, du kör tills du passerat byn med namnet Mörkret och sen någon mil till, ännu längre ut i vildmarken.

Om det intresserar någon så kan jag berätta att jag själv faktiskt la min grund som skoteråkare just i den här byn. Det har varit fullgaskörning längs Korsäsvägen, stöpkörning på Slättåstjärn, pimpling på Lillingen, korvgrillning på Id-Persätern och övernattningar i Drevsjösätern. Allt detta tack vare snöskotern och allt detta är tillgängligt även för dig.

Jag vågade på den tiden aldrig mig på den brutala klättringen upp mot masten norr om byn och även om jag nu skulle vilja det, så kommer jag inte att kunna göra det. Inte för att jag är för feg, utan tyvärr för att det största hotet mot en levande fjällvärld slagit till i området på och runt Fulufjället. Hotet jag pratar om är Länsstyrelsen som gjort det kala platta Fulufjället till nationalpark. Detta har begränsat skoteråkningen ända ner till byn på den östra sidan. Men man får fortfarande åka längs med Kungsleden upp på Fulufjället och så är ju hela den västra sidan om Gördalen med det vackra Drevfjället fortfarande fritt, och det räcker verkligen till och blir över.

Ner öst

Det pirrade lite i magen när vi rullade in i Gördalens by nu i slutet på december. Det var ju ändå runt tio år sen jag satte min fot här uppe, och det kändes verkligen i hjärtat att det var alldeles för länge sen.

Vi hade bestämt träff med Stefan Halvarsson som är en av de duktiga entreprenörerna i byn. När jag sist lämnade Gördalen var byn verkligen på väg att dö ut och all kämparanda verkade vara som bortblåst. Det kändes som att alla flyttade härifrån, förutom dom som blivit riktigt gamla.

Men för fem-sex år sen började det hända något. Jag hörde att man satsat

Stefan Halvarsson heter killen som fyller sina dagar med allt från skoter och stuguthyrning till snöröjning och snickerier.

Stefans största stuga har tio bäddar, eget kök och ett stort vardagsrum med långbord för trevliga sammankomster.

Runt om på fjällen finns det trevliga små gapskjul där man kan få vindskydd, kanske lite vila och grilla några korvar.

på att bygga restaurang och cafeteria i bystugan. Vidare hade någon börjat hyra ut skotrar och boende.

Innerst inne trodde jag väl inte på idén, men då hade jag ju faktiskt också missat den nya företagarandan i byn. Av de dryga trettiotalet fast boende är de flesta i arbetsför ålder inblandade i någon typ av lokal verksamhet.

De flesta besökarna kommer i dagsläget från Norge där det som bekant är skoterförbud i princip över allt. Norrmännen verkar trivas bra för nu finns ju faktiskt allt i Gördalens lilla by.

Vår värd Stefan Halvarsson hyr ut snöskotrar med komplett utrustning vad det gäller hjälmar, kläder och skor. Han har även lyxiga Bamse-pulkor om man skulle vilja ha en sådan. I sitt skotersortiment hittar vi både sportiga lättkörda skotrar och lite mer bekväma touringmaskiner, och alla är nya och fräscha.

Sen något år tillbaks säljer han även bensin i sedelautomat, vilket gör att du slipper fylla upp vartenda litet kärl med bensin och ta med dig för att soppan ska räcka en hel påskhelg.

Stefan har även ett antal stugor att hyra ut och i byn samarbetar man om bokningarna, så det finns oftast alltid några lediga bäddar att skaka fram.

Restaurang

Även byns medelpunkt, den tidigare nämnda bystugan har verkligen utvecklats under de senaste åren. Här drivs Café Gosen, och dom serverar god hemlagad mat till lunch, restaurangen har även en à la carte-menu och fullständiga rättigheter. Allt detta till riktigt vettiga priser.

Öppettiderna kan variera något över året, men dom följer i stort turisttillströmningen till byn. Har du några speciella önskemål om olika evenemang så som privata fester, julbord eller bröllop så kan Café Gosen så klart anordna det.

Nu är det inte bara lokalbefolkningen som tror på Gördalen som ett turistmål. Nej även en dansk investerare har byggt ett motell med elva små lägenheter och en camping bara ett stenkast från den norska gränsen.

Är man intresserad av att åka slalom och snowboard är det inte mer än fem mil till Idre Fjäll och Stötens skidanläggningar. Det finns även en slalomanläggning på den norska sidan i Ljördalen, ett lite större ställe som alltså inte ska blandas ihop med den svenska byn Gördalen.

Där ser ni, man behöver alltså inte åka till Nordamerika för att få uppleva fin skoteråkning, det räcker att åka till Gördalen, en liten guldklimp utslängd i den svenska vildmarken.

Gördalens bystuga som visserligen alltid har varit väl använd, inhyser sen 2001 även en lunch och à la carte-restaurang. Bas över stället är Gunilla Staff.

ORD OCH UTTRYCK SOM ÄR BRA ATT KUNNA:

Gut = Alla blir tilltalade med det här ordet. Det gäller personer i alla åldrar, kvinnor som män och pojkar och flickor.
Huuk er guter, no tjäm tåge! = Ett uttryck med ett osäkert ursprung då Gördalen saknar järnväg. Kan höras utropas allt eftersom stämningen höjs under festande med lokalbefolkningen.
Höss a de ma dek? = Betyder "hur mås det?" eller "hur är det med dig?". Svara gärna "Fijnt" på den frågan.
Joordä = Äng eller åker.
Ku-ruke! = Betyder hög med koskit och kan vara ett svagt nedsättande uttryck om en person.
Ska du bli maa? = En fråga om man vill följa med någonstans.
Spekt = Något är fryst.
Stomp = Det lokala ordet för släppa, läfsa, fjässa, tutull… ja, ni vet det där platta vita brödet som varje liten by har ett eget namn för.

Vill man ha guidade turer i området så finns det flera olika alternativ att vända sig till i Gördalen.

Fulufjällscampingen är alldeles nybyggd och ligger precis innanför den svenska gränsen mot Norge. Motelldelen har elva små lägenheter.

Du behöver inte ta med dig bensinen i dunkar till Gördalen. Men kom ihåg att ta med dig kontanter för betalningen.

S.Halvarssons Skoteruthyrning Gördalen:
Skotrar: Både sport och touringmaskiner.
Kläder: Allt som behövs för att du ska få en varm och skön skotertur.
Extra utrustning: Packboxar, extradyna för att göra vissa skotrar tresitsiga, sköna och vindtäta Bamsepulkor.
Bensin: Ja. Betalning sker genom sedelautomat.
Boende: Har tillgång till ett flertal stugor i olika storlekar, den största stugan har hela tio bäddar.
Kontakt: Stefan Halvarsson 0253-20401 eller 070-5446756.

Café Gosen:
Serverar lunch och à la carte de flesta dagarna under veckorna. Öppet även under helger och efter överenskommelse.
Fullständiga rättigheter
Kunder kan betala med de flesta typer av konto och kreditkort.
Kontakt: 0253-150 90, 0253-150 42.

Kom i kontakt med fler lokala företag och hitta massor med mer information genom: **www.gordalen.nu**

Hos S.Halvarsson s hittar du allt du behöver för en trevlig skotertur. Man kan hyra helt kompletta utrustningar och även Bamse-kälkar.

600 DRAGONBALL

Dragonball 15-17 feb

The ultimate snow challange!

600 frozen miles of endless nordic wilderness

Vinnar laget vinner 3st Polaris Dragon -08
Fullutrustade till ett värde av 420, 000SEK

Anmäl ditt lag! och delta i det ultimata äventyret!
gör din anmälan , hos Sledadventure 0250 55 35 55
Sista inbetalningsdagen är 2008-01-31!!!

Du som inte vågar köra, var på plats och se racet!
Köp biljetter online på www.sledadventure.com,
Sveriges egna event central.

POLARIS

SNOWNRACING.SE
0250 - 55 35 55 ORSA

Björnlyan

Anpassade släpvagnar för din snöskoter från Sveriges största släpvagnstillverkare. Helsvetsade och varmgalvaniserade släpvagnar i olika storlekar.

Med huv blir den ett utmärkt skotergarage. Praktiska tillbehör som skotergrind, jeepdunk-hållare, verktygslåda mm.

S2240

S1938

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. Broms

S1938
Totalvikt 1000 och 1250 kg. Flakstorlek 188x380 cm. Broms

S2240
Totalvikt 1250 kg. Flakstorlek 220x402 cm. Broms.

Finn återförsäljare på
www.bjornlyan.se

FOGELSTA

Björnlyan

Justin Hoyer USA

Thanks to www.justinhoyer.com

SUPER SNOW CROSS™
20 Mars 2008
Falun, Lugnet
Europas största snowcross event
K p biljetterna online på
wwwösnowcrossöse eller k p
dem i lugnets sporthall
- Skärtorsdagen 20 mars 2008
- Entré från 17ö30
- F rsta start 19ö00
- Biljett priser:
Vuxen 150kr / Barn (7-12år) 50kr
- Storbildsskärm
- Uppvisningar
- Uppträdande
- Utställare
- Tävlings Klasser
Pro Open, Pro Stock, Damer 600
SNOWNRACING.SE
0250 - 55 35 55 ORSA
www.sledadventure.com
POLARIS

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

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

to be

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

ROCKSIDE.NET

Vikingen

Fyrtakt, stor, stark och tung. Det är receptet för att bygga ärldens mest sålda skoter.

Text: Patrik Larsson
Foto: www.mattiasklockar.com

Yamaha Viking är ett begrepp som alla känner till i skotersverige.

—Jag kör en Viking, kan man höra folk säga och samtidigt tro att alla vet vad som menas. Men nu är det ju inte så enkelt.

Den ursprungliga Vikingen som var som skapt för den scandinaviska marknaden var under många år en enorm försäljningssuccé. Den och den nya RS Viking har inte mycket gemensamt mer än namnet. Men det gör inte så mycket för RS:en som får föra traditionen vidare in i framtiden gör det med bravur.

När man byggde RS Viking så följde man ett i branschen redan inarbetat mönster. Man tog en befintlig modell och klöv den längs med mitten, man flyttade isär sidorna så pass mycket att en 5 centimeters matta skulle få plats och sen fyllde man igen mellanrummet. I Yamahas fall använder man sig så klart av en hel del stål, vilket har gett RS Viking en mycket tung och gedigen känsla.

Älskar, älskar inte...

Man kan tycka mycket om Yamahas moderna SUV, och visst tycks det en hel del. Det har blivit lite som vanligt när det gäller en skoter som våra japanska vänner tagit fram. Antingen älskar man den eller så älskar man att hata den.

För en del känns den helt enkelt för tung, och då speciellt om man är van en mindre typ av skoter, för då kan den kännas enorm, vilket den egentligen också är.

Självklart har även RS Viking blivit en försäljningssuccé, precis som dess företrädare. Enligt Yamaha själva är RS Viking faktiskt en av världens bäst säljande snöskotrar, och grunden till det har så klart ursprungsvikingen lagt. Alla de genom åren så nöjda kunderna har så klart haft lite svårt att säga nej när den senaste generationens Viking har erbjudits.

Modern

Trots att RS Viking är en av Yamahas modernaste skapelser släpar den dock fortfarande på ett arv från forntiden. Den är nämligen den enda skotern i den här klassen som fortfarande har förgasare.

För folk med förgasarvana är det här absolut inget problem. Med förgasarvana menar vi hur man först och främst hanterar en choke och personer med dom kunskaperna blir bara färre och färre.

Insprutningen kommer så klart med tiden att sitta även på Viking men Vectormotorn som Vikingens motor är baserad på är i grunden riktigt modern rent tekniskt, den är även imponerande slitstark och driftsäker, så det kan nog dröja några år till.

Det enda som är nytt för året är förstärkningarna av de bakre boggi-infästningarna i chassit och den nya röda färgen att välja i stället för den blå.

Det hävdas från många ägare att det här är marknadens enda äkta muskel-SUV. Men man ska nog inte säga att det här är en veddragare av rang i skogen, för det är den inte. Hänger du däremot på skoterledssladden eller spårmaskinen, då sitter du på marknadens kung.

Yamaha RS Viking

Typ:	3-cylindrig 4-takt
Cylindervolym:	973 cc
Bränslesystem:	Förgasare 3x40mm
Uppg effekt:	120 hk
Elstart:	Standard
Chassi:	RS Viking
Fjädringsväg fram:	17 cm
Spårvidd:	102,1 cm
Fjädringsväg bak:	29,2 cm
Typ av matta cm:	50,8x396,8x3,2
L/B/H cm:	327x119,4x138
Tankvolym:	40,2 liter
Uppg torrvikt:	347 kg
Pris:	125 750:-
Färg:	Vinröd eller blå

Om inte lastutrymmet under sadeln och bakom sätet räcker till så kan man ta bort passagerarsätet och få lite mer plats.

Skön och mjuk sadel, stor vindruta, burkrem och backspeglar. Det är lätt att känna sig som hemma.

Den 120-hästars trecylindriga fyrtaktsmotorn utför verkligen jobbet den är satt att göra.

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!

LÅNGTEST 2008

Lagom är bäst, brukar det ju heta. Vi ska testa om det är sant och därför kommer årets långtestare att ara t å intressanta crosso ermaskiner.

Av: Björne och Pata

Då var det dags igen, att ta oskulden från ytterligare en ny långtestare. För en gång skull finns det snö riktigt tidigt samtidigt som min för året nya långtestare står och glänser på gården.

I år tänkte jag (Björn) försöka mig på lite mer friåkning, samtidigt som jag inte är redo att släppa min kära ledåkning. Naturligtvis valde jag då en crossovermaskin som både kan det där med ledåkning och samtidigt inte är bortkommen i snön. Valet föll på Polaris Switchback 7 som jag gillar då den visat sig vara både vass och smidig. Förra årets långtest 7 från Polaris hade samma fina insprutade motor och hade egenskapen att döda stiften de första milen.

Naturligtvis hade vi det i åtanke och tog med ett par extra vid premiärturen. Den turen pågick i hela 2 sekunder innan det var slut på stift, och jag moloken fick bära in maskinen i Sprintern igen, då vi befann oss långt från civilisationen och därmed också en tändstiftsaffär. I morgon drar jag till Kanarieöarna en vecka och hinner inte med några fler provturer innan tidningen ska i tryck, faaan.

Väl hemma på gården och med den tredje uppsättningen stift fungerar nu min Switchback och verkar äntligen få rätt mängd soppa. Jag vet inte om det är som så att insprutningen är programmerad att ge extra mycket soppa de första minuterna eller om det är kvarvarande monteringsolja i cylindrarna som dödar stiften, men oavsett vilket så är det jäkligt irriterande.

Premiärturen blev i alla fall inte av, utan jag fick med hängande axlar vända hem igen. Det var alldeles för lite snö hemma för någon seriös körning, samtidigt som jag inte var det minsta sugen på att kröka till några A-armar i en allt för modig barmarkskörning.

Istället ägnade jag resten av dagen att gå igenom handboken där jag först och främst försökte förstå mig på den digitala instrumenteringen och dess finesser.

Just handboken ska man behandla som en slags bibel, framför allt när du köpt en ny modell, eftersom boken oftast kan avslöja flera finesser som kan vara svåra att hitta på egen hand. Handboken skvallrar om allt från hur du ställer på boggifjädringen till hur du justerar tumvärmen eller ställer om instrumenteringen från miles till kilometer.

Hur som helst, är det någonting vi ska göra i år så är det att åka skoter. SnowRider har äntligen hittat ett eget ställe i och med ett fastighetsköp i snösäkra Messlingen mitt emellan Funäsdalen Bruksvallarna och Hede, och det är i dessa trakter vi kommer att hålla till så mycket vi kan framledes. Håll er till tåls till nästa nummer då vi både kommer att visa er vårt nya ställe samtidigt som vi också förhoppningsvis tar oss ut från parkeringen med hela stift.

S inkallt

Det är luciamorgon, ungarna har hostat hela natten, klockan visar fem minuter i åtta och jag (Patrik) läser -19,3 grader på termometern. Jag har lite tråkigt i väntan på att jag ska åka ut till vårt kontor. Utanför på gården står min nya, alldeles färska långtestskoter, en Arctic Cat Crossfire 8.

Tro om den skulle gå igång nu när det är så kallt?, tänker jag.

Jag ser mig själv dra på mig lite varmare kläder, jag hittar nyckeln och går ut. Kölden biter i kinderna och jag hoppas att ingen granne ska se mig.

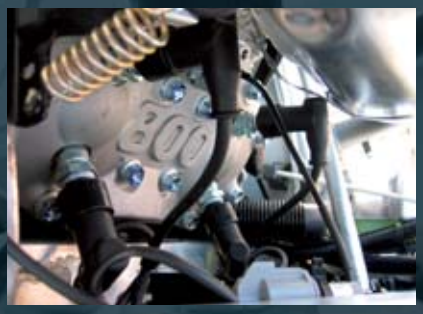
Tändningslåset har frusit, precis som det gjorde flera gånger på min fjolårs-F8:a. Efter att jag blåsit varm luft in i nyckelhå-

Släktskapet med M-modellerna lyser igenom. Här ser vi en perfekt placering av avgasutblåset på en skoter som ska användas under annan körning än bara på perfekt pistade leder.

Den bakre lyftbågen är föredömligt konstruerad genom att vara uppdelad i två mindre bågar i stället för en stor. Det gör att man lättare kan komma i en bra lyftposition om man hamnar i ett trångt läge.

Ännu en detalj från M-serien. Insugsluften tas in högt uppe på huven och ett mikrofilter hindrar snöröken att dras in i motorn.

Det nya multiinstrumentet behåller tack och lov inställningen man en gång gjort. Vi i Sverige vill oftast hellre se kilometer i timmen i stället för miles per timme.



Nej det är ingen v-fyra, det är bara varje förbränningsrum som har dubbla tändstift.

Det stora tankningshålet på Crossfire är något jag verkligen gillar. Det är lättankat, man kan enkelt kolla nivån visuellt och skulle man stå där utan tratt så kan man med lätthet tanka direkt ur dunken.

let går nyckeln att vrida om. Jag laddar för ett första drag, och det gick förvånansvärt lätt, trots kylan.

Startförfarandet av en Arctic Cat med deras vid det här laget välbeprövade batterilösa insprutningssystem fungerar som följer. Vid det första draget laddas en kondensator upp. Maskinen skulle rent teoretiskt kunna gå igång redan under det första, men det blir oftast inte så.

När man sen drar det andra draget släpps spänningen ur kondensatorn som tillsammans med laddningen från det andra draget spänningsätter hela systemet. Nu öppnar injektorerna, vilka sprutar in en lagom mängd skön bensin som antänds, och motorn mullrar igång.

Vad var det som då hände då jag drog den andra gången när termometern visade närmare 2 minusgrader?

Jodå, motorn gick igång så fint och jag klev tillbaks ett steg och kunde inte låta bli att förundras och imponeras lite extra av maskinen framför mig. Jag tackade det välprogrammerade insprutningssystemet för hjälpen, stängde av maskinen och gick in. Hoppas som sagt att ingen granne såg mig bara gå ut i kylan för att starta och stänga av min skoter.

Ett första intryck

Några dagar innan kallstarten hade jag möjlighet att avverka mina första mil på min nya Crossfire.

Just Crossfire har varit lite av en favoritskoter för mig ända sen dom introducerades. Tidigare har jag inte fått någon möjlighet att spendera lite äkta kvalitetstid på en Crossfire så det ser jag verkligen fram emot att få göra i vinter.

Den första turen vill jag sammanfatta enligt följande:

Först och främst gillar jag motorns riktigt grymma register. Den är brutalt stark redan från botten vilket gör hela skotern lättkörd. Att få upp skidorna vid en dikespassage är en barnlek i de flesta farter.

Fjädringen kändes bra över lag, förutom att framdämparen i boggin hade en tendens att slå igenom lite för lätt. Vidare var skidtrycket lite för högt för min smak. På plan hård mark känns det mest tydligt, men det gjorde även att skotern var lite väl tungstyrd i ospårad lite tyngre snö.

Båda dessa saker ska jag snarast försöka att åtgärda med de olika inställningsmöjligheter som originaldämparna erbjuder.

Över lag känns skotern riktigt gedigen och genomtänkt. Crossfire har ju funnits i några år nu så det är nog helt enkelt så att den på många sätt är färdigutvecklad. Om den verkligen är det eller inte ska vi försöka utröna de närmaste månaderna och spännande ska det bli.

Alla Switchbackägare får en extra drevsats som gör maskinen lite starkare och samtidigt sparar remmen från onödigt slitage.

Längre än så här kom jag egentligen inte under min premiärtur. De stift jag hade med mig åts upp i snabb takt och det var bara att dra tillbaka 700:an i Sprintern.

Behandla instruktionsboken som din egen bibel. Här får du reda på allt matnyttigt du kan behöva veta för ett långt och trevligt liv tillsammans med din snöskoter, oavsett märke.

POLARIS®

Vi har race tillbehören till din RR.

- 44 mm racingmatta 5.995:-
- Komplett drivaxel med non-slip drivhjul samt slirfunktion (bättre än slirdrev) 6,995:-
- SLP singlepipe med slutljuddämpare 5.995:-
- SLP twin racepipes med stingerljuddämpare (små) 9,995:-
- Variatorkit 1,895:- - 3,590:- (beroende på olika setup)
- Heelclicker variatorkit 2,800:-
- SLP Powderpro skidor i olika färger 4,195:-/par mm,mm

MOTOR HUSET
1997-2007
10 års jubileum

www.motorhuset.com

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

DVD

BEHIND BARS 3 -REBELS

BLI UNDERHOLDT AV SNØSCOOTER OG MOTOCROSS REBELLER FRA SKANDINAVIA OG RESTEN AV VERDEN.
FØLG NORDGAARD OG BODIN TIL USA OG X GAMES, EKSTREM FJELLKJØRING MED SNØSCOOTER, "LIFESTYLE", INTERVJUER, FMX FRA EUROPA OG MOTOX FRA NM OG VM.

WWW.BEHINDBARS.NO

snow rider

racestore

MOTORspeed
MC - og Snøscootersenteret Lillehammer

ELECTRIC

YAMAHA

HONDA

POLARIS

FANNA

FÖRST OCH BÄST?

Om en konstruktion är riktigt lyckad, ja då kan den hänga med i riktigt många år.

Text: Patrik Larsson Foto: Magnus Larsson

När Polaris i slutet på 8 -talet presenterade sin Widetrack lade dom grunden till de SUV-modeller som vi idag ser på marknaden.

Prototypen till Polaris Widetrack utvecklades i Sverige och har på det sättet sina rötter kraftigt nedborrade i den Svenska snön.

I och med introduktionen av den här helt nya modellen bröt Polaris ny mark och fick ta alla smällarna från kritikerna. Frågeställningarna var många. Kan man ha en vätskekyld motor i en bredbandare? Kan man ha en individuell framvagn på en skoter som denna och sist men inte minst, kan man basera en arbetsmaskin på en sportskoter?

Svaren på alla dessa frågor har med tiden visat sig vara: Ja verkligen!

När man byggde den första Widetracken använde man sig av en superförlängd Indy Trail och delade den längs med mitten. Sen satte man i princip i plåtar och breddade chassit för att den skulle kunna svälja den 5 centimeter breda mattan. Motorn man tog var dåtidens Indy 5 -motor som tillverkades av japanska Fuji.

Sätet höjdes genom att en förvaringslåda bultades fast på tunneln och monterade sadeln på den.

Från början var det många som upplevde just dynan som alldeles för hög. Men modet har ju som bekant ändrats en hel del med åren så nu känns den bara helt rätt.

Succé

Skotern vart så klart en succé direkt här i Sverige och skogskontona tömdes i rask takt. I Amerika gick det lite trögare men den amerikanska armén köpte i alla fall en stor serie Widetracks.

Vad har hänt med utvecklingen av den här skotern under de här åren då? Inte mycket! Är svaret.

De stora uppdateringarna är att boggin med tiden fick sig en välbehövlig översyn. Tidigare hade det inte funnits någon koppling alls mellan den bakre och främre vaggan i boggin, med okontrollerade skidlyft som följd.

Men tack vare en svensk uppfinning fick man bukt på problemet.

En annan uppdatering som skedde runt millennieskiftet var att skotern fick en ny huv och balja.

I övrigt är skotern en direkt släkting till den ursprungliga revolutionerande bredbandaren från Polaris.

Begagnad

Tack vare det mycket förmånliga priset på 699 finns det egentligen ingen anledning att fundera på en begagnad skoter om man är på jakt efter en tillförlitlig dragare. Att ens titta på en rysk Lynx-kopia känns även det lite onödigt.

En redan bra maskin kan så klart alltid göras ännu lite bättre, så även denna. Nytt för i år är bland annat ett större förvaringsutrymme under sätet som också det är omgjort för att vara skönare. Tanken är större, skidorna är bredare och burkremmen sitter på original.

I Widetrack får du en fullständigt färdigutvecklad skoter som har det mesta man kan önska sig. Man kan helt enkelt inte få en mycket bättre skoter för pengarna, men man ska så klart veta att det är en gammal skoter trots att den är ny.

Polaris Widetrack var först med en individuell framvagn på bredbanade maskiner. Trots kritiken visade det sig med tiden att Polaris hade helt rätt.

Motorn är fortfarande en 500-kubikare tillverkad av Fuji, och det är ingen nackdel om man nu skulle få för sig att tro det.

Här ser vi även att man kapat upp chassit i bakkant för bättre prestanda i djup snö.

Polaris Widetrack

Typ:	2-cylindrig 2-takt
Cylindervolym:	488 cc
Bränslesystem:	Förgasare 2x34mm
Uppg effekt:	65 hk
Elstart:	Standard
Chassi:	Widetrack
Fjädringsväg fram:	18,4 cm
Spårvidd:	96,5 cm
Fjädringsväg bak:	22,9 cm
Typ av matta cm:	50,8x396x2,5
L/B/H cm:	325,1x110,5x129,5
Tankvolym:	55,4 liter
Uppg torrvikt:	291,9 kg
Pris:	69 900:-
Färg:	Svart

www.spyoptic.com/zed
SPY
ZED
GOGGLE
COMES WITH A FREE EXTRA LENS
SPY

GARANTERAD UPPLEVELSE
POWERXROSS
PULLOVER
GORE-TEX
Klim
GUARANTEED TO KEEP YOU DRY
GORE-TEX
snowtrade.net
www.snowtrade.net
Din körning värderar du väldigt högt. Varför riskera att förstöra nöjet med utrustning som inte håller måttet, som lämnar dig blöt och obekväm? Klim PowerXross Pullover är ett lätt och smidigt skalplagg med senaste GORE-TEX® teknologin, den enda teknologi idag på marknaden som bär märket GUARANTEED TO KEEP YOU DRY®. Kör bekvämt – kör med Klim och din upplevelse är garanterad.
Klim
TECHNICAL RIDING GEAR
© KLIM® USA 2007 GORE-TEX®, GUARANTEED TO KEEP YOU DRY®, GORE and designs are trademarks of W. L. Gore & Associates, Inc.

SWE

Kläppen 18-19 April

Den st rsta freestyle tävlingen i europa!

Världs eliten g r upp om europas tyngsta titel

"Swedish X-Man" 2008

Köp biljetter online, eller gör din anmälan hos Sveriges egna eventcentral, Sledadventure 0250 55 35 55

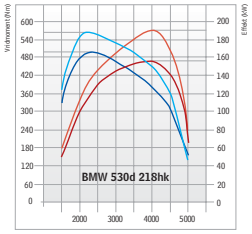
SNOWNRACING.SE
0250 - 55 35 55 ORSA

POLARIS

WWW.SLEDADVENTURE.COM

Adrenalin för din dieselmotor

KCR-boxen monteras enkelt med original-kontakter och ökar effekten med ca 20%. Effektfördelarna är uppenbara, men du kan även spara bränsle, tid och miljö. Diesel-optimering – vår specialité med mer än tio års erfarenhet. Våra produkter säljs av 200 återförsäljare och 800 samarbetspartners. KCR finns till personbilar, lastbilar, båtar, traktorer, skogsmaskiner etc.



KCR ACING
Produkter AB
www.kcr.se

>> 0515-801 50
Eriksgatan 5, 521 35 FALKÖPING, mail@kcr.se

Ju fler minus, desto fler plus.

En ICEBUG stövel är uppbyggd på ett sätt som både ger bättre värmeisolering och rörlighet.

Svenska ICEBUG har gjort det.
Utvecklat stövlar som in i minsta detalj är gjorda för att fungera under extrema omständigheter och hård kyla.
Den patenterade sulan är t.ex. greppsäker och värmeisolerad, i äkta gummi med ett 8-10mm tjockt EVA-lager inbyggt.
Materialen är slitstarka skinn och textiler, med en membrankonstruktion som är vattentät och har andasfunktion.
Och vikten är betydligt lägre än vad du är van vid.
Prova hos din skoterhandlare.

ICEBUG®
www.Duells.se .no .dk

Europas största snöskotersajt www.snowrider.se

På de här sidorna kan du få en möjlighet att se ad som hänt på år hemsida www.snowrider.se den senaste tiden. Är du en a dom som skickar in dina bästa bilder till oss kan det hända att du är en a dom som hamnar här.
Vad du i slutändan kommer att kunna ta del a här är på sätt och is helt upp till er som läser åra tidningar eller bara hänger på år site. Eftersom snön nu täcker de större delarna a årt a långa land så förväntar i oss en åg a bra, snygga och roliga bilder. Tips, idéer och förslag mailar du till bjorn@snowrider.se

Förare: Erik
Bild: Jompas
Plats: I luften
Efter elva år av vila tyckte Erik och Jompas att det var dags att skotern fick sig en flygtur.
Dom hälsar föresten att: Framvagn sucks...

Förare: Petter
Bild: Simon
Plats: Kittajaur
En lyckad första tur :)

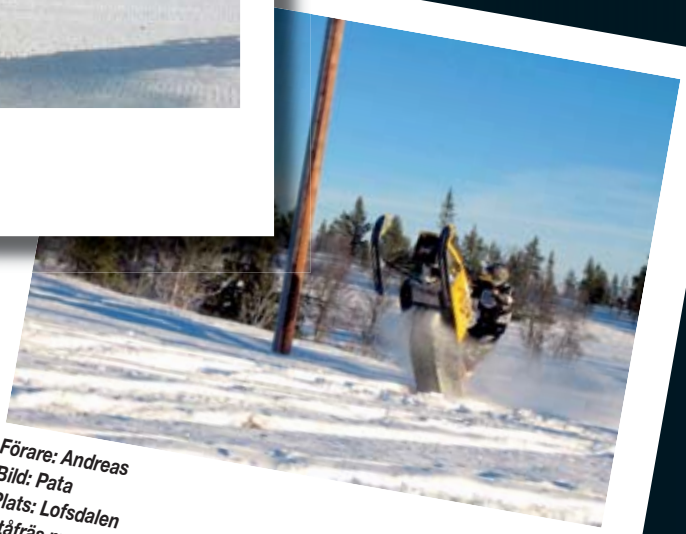
Förare: Erik
Bild: Jonas
Plats: Ramundberget
Äntligen vinter!! :)

Förare: Ingen
Bild: Robin
Plats: Stugan
Bättre än så blir det inte ;)

Förare: Johannes
Bild: Robin
Plats: Liden
Så går det när man ger fulla spjäll

Förare: Niklas
Bild: Prippe
Plats: Abborrberg
Kul me skare ibland!!!

Förare: HenkeLi
Bild: Andreas Jönsson
Plats: Gäddede
De går inte alltid som man tänkt sig!



Förare: Andreas
Bild: Pata
Plats: Lofsdalen
Ståfräs med 440:n

Förare: Mattias M
Bild: Erik A
Plats: Upp mot Granlivägen
Skön bild :)

Förare: Joakim Wallmark
Bild: Anna
Plats: Piteå
Grönan i Pite med Supersporten

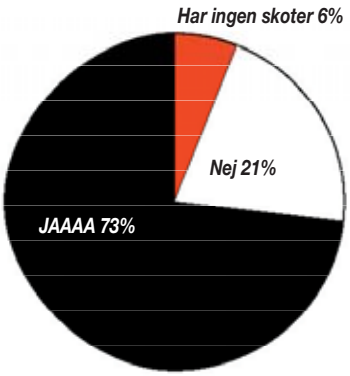
Förare: Erik Nilsson
Bild: Tord Lundqvist
Plats: Duved
Larven i luftfärd.

Full fart
I år i särklass mest omfattande tråd "2T s. vT: Kalla Fakta" har debatten erkligen dragit igång igen. Vi är nu inne på den v1 : e sidan, antalet inlägg börjar närma sig 82 och tråden har snart isats en k arts miljon gånger. Om några kalla fakta har isat sig? Nja, du får kolla

själ på www.snowrider.se

5 k
En hal miljon gånger har snart tråden som handlar om moddade skotrar isats och antalet inlägg närmar sig 6 . Har du en skoter som du moddat? Visa då upp ad du har på www.snowrider.se, men ar beredd på att juryn gärna dömer hårt och orätt ist.

Kört skoter?
Från och med den 27:e no ember och tio dagar framåt hade närmare 8 personer s arat på frågan: Har du premiäråkt med skoter denna säsong? Resultatet art imponerande!



ÖHLINS®

Öhlins Återförsäljare:

Malungs Skoter&Motor	0280-10075	AutoMek Umeå	090-148400
Lulles Motorservice	0271-20950	Mats Skoter Föllinge	0645-41037
Abris Sjö&Snö Leksand	0247-34632	Kalix Snöskoter	0923-12070
Lindbloms Marina Piteå	0911-18700	Temab Granö	0933-40014
Däcklagret Gällivare	0970-55792	Temab Lycksele	0950-10480
Motorhuset Östersund	063-570020	Bohlins Järbo	0290-70402
KP-Racing Grängesberg	0240-23100	Revelj Racing	0684-12059
Yamaha Huset Kiruna	0980-63005	Yamahacenter Luleå	0920-18585
MNR Skellefteå	070-6683332	NTC Data Fritid Arvidsjaur	096-17990

REVELJ RACING

Hedeviken 507
0684-12059, 12275

www.reveljracing.se

Är du mogen?

YAMAHA 2 YEARS WARRANTY
2 ÅRS GARANTI

FXR

ADVANCE
Yamaha rekommenderar Shell smörjmedel

Förmånlig finansiering via Handelsbanken Finans

YAMAHA

En ny serie vassa, smidiga, miljösnälla 4-taktare som är hur kul som helst att köra.
Om man är mogen för det förstås.

FXNytro

YAMAHA CENTER
WWW.YAMAHACENTER.COM

KIRUNA 0980-630 05
LULEÅ 0920-185 85
SKELLEFTEÅ 0910-71 44 20
ÖRNSKÖLDSVIK 0660-182 00
ÖSTERSUND 063-51 01 47
SUNDSVALL 060-64 15 80
STHLM/SYD 08-556 523 00
STHLM/NORD 08-505 730 00
KARLSTAD 054-777 58 00
GÖTEBORG 031-700 17 00
HELSINGBORG 042-15 55 55

KÖR ALLA 2008 POLARIS MODELLER

ÅRETS ACTIONÄVENTYR PÅ SNÖ
DEEP SNOW • LONG JOURNEY • CROSS • FAMILY EVENT

KOM TILL OSS I **ARJEPLOG** NÄR DU VERKLIGEN VILL KÖRA SNÖSKOTER OCH UTVECKLAS SOM FÖRARE.
Program och datum: **.polarisexperiencecenter.se**

POLARIS EXPERIENCE CENTER
ERBJUDER I SAMARBETE MED POLARIS EXKLUSIVA MOTORÄVENTYR. VÅRT PROGRAM TÄCKER IN ALLA ÅRSTIDER OCH OMFATTAR HELA POLARIS UTBUD. ETT PROGRAM SOM PASSAR SÅVÄL GRUPPER SOM ENSKILDA.

POLARIS®

EXPERIENCE CENTER · ARJEPLOG
Silvervägen 1 • 930 90 Arjeplog • 0961-101 02

SWE

Kläppen
18-19 April
2008

Världseliten gör upp om europas tyngsta titel

"SWEDISH X-MAN" 2008

Daniel Bodin, Alexander Nordgaard, Jimmy Blaze, Nate Haag, Dane Ferguson, Chris Burandt, Justin Hoyer, Kortney Hungerford, Heath Frisby...

POLARIS SNOWNRACING.SE Sledadventure.com
0250 - 55 35 55 ORSA

PÅ RÄTT SPÅR!

• **Boden:** Tel: 0921-510 35 • **Luleå:** Tel: 0920-24 73 00 • **Piteå:** Tel: 0911-23 23 70
• **Skellefteå:** Tjärnvägen 12. Tel: 0910-71 54 40 • **Umeå:** Björnvägen 11. Tel: 090-70 64 00 • **www.laitis.se**

Håll dig på mattan

Mattan är någonting i kanske pratar lite för lite om, för den är ju faktiskt en a de största detaljer som skiljer en snöskoter åt från alla andra fordon.

Av: Björn Friström

Det är mörkt i rummet. Klockan visar 4:5 och jag kommer precis ihåg att jag befinner mig på Rica Hotell vid Hötorget i vår kungliga huvudstad. Direkt jag slog upp mina ljusblå visste jag att det här skulle bli en lång dag. Gårdagen hade också den varit full av möten och jag somnade faktiskt till under kvällens avslutande biobesök.

Jag hoppade över frukosten och körde ut till långtidsparkeringen på Arlanda. Resan till Frankfurt gick perfekt, för jag fick en rymlig plats vid en nödutgång och somnade direkt. I Frankfurt hookade jag upp med Camoplast Finlands boss Jouni Rouru och slog följe med honom till Montreal.

Det är drygt att vara lång då man reser med flygplan, turligt nog var planet den här gången halvfullt och jag hade en hel stolsrad för mig själv. Det hade mörknat när vi väl var framme i Montreal och det förbokade hotellrummet på Delta Hotel stod och väntade efter att vi hämtat ut hyrbilen. I morgon skulle vi till Camoplasts R&D-center (research and development) i Sherbrooke.

Kväll blev till natt, och natt blev till morgon och vi begav oss till Sherbrooke där Camoplasts Bruce Daschnaw väntade på oss.

R&D

På ett R&D-center pysslar man, som namnet avslöjar bara med forskning och utveckling, här tillverkas alltså ingenting.

För Camoplast del handlar forskningen

huvudsakligen så klart om det senaste inom drivmatte-teknologi.

En matta är tvärkomplicerad och består av olika gummiblandningar, polyestercord, textil och kompositstavar.

Bland det viktigaste i en matta är själva gummiblandningen. På den här anläggningen har dom 35 kemister som bara jobbar med att ta fram olika typer av gummityper som ska vara optimerade för olika användningsområden. I kammarna använder man sig till exempel av olika blandningar beroende på vilken kamhöjd dom ska ha. Ofta ska den vara mjuk i toppen och hård i botten.

Även tjockleken på kammarna är viktig. Är den för tjock böjer den sig dåligt över drivhjulen och gör att mattan rullar trögt. Är den däremot för smal håller den sämre.

Även avståndet mellan drivhålen är något som man laborerar med och allt går i slutändan ut på att tillverka en så lätt men samtidigt så bra matta som möjligt. Det hela blir i slutändan en svår balansgång mellan hållbarhet och vikt.

Sen har vi även alla de designers som sitter och tar fram formerna på kammarna. Kamdesignen är extremt viktig på flera sätt. Man behöver dels ta fram kammar som fungerar så bra som möjligt vad det gäller fäste för acceleration, men även vid inbromsning.

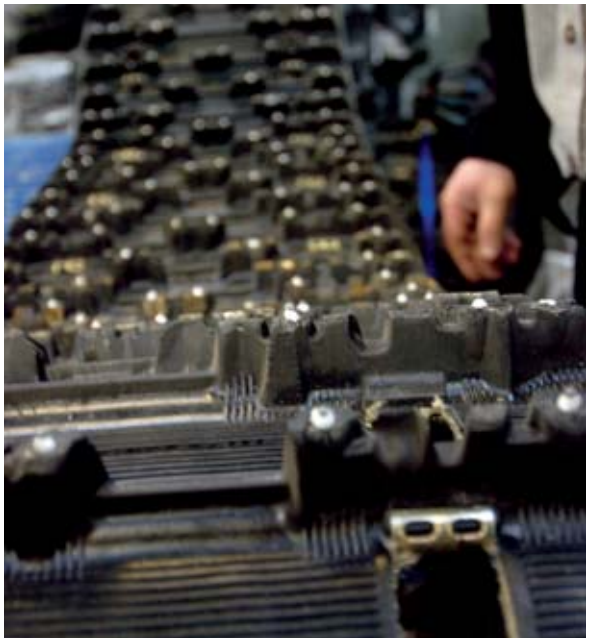
Innan en prototypmatta tillverkas för att testas i fält så måste designen simulatorköras. När det är gjort och man är nöjd med resultatet tillverkas en prototyp. Nu är det dags för provkörning i de specialbyggda dynobänkarna. Dom står i ett ljudisolerat dyno-rum där ljud, bensinförbrukning, grepp, vindmotstånd, mattrörelsen och naturligtvis coolhetsfaktor kollas, och allt övervakas av projektledaren.

Field testing

Steget efter körningarna i dynobänkarna är att köra mattorna på riktigt.

Då det gäller testning av mattor i fält så sker det med alla mattor förutom lössnömattor i Valcourt, där för övrigt Ski-Doo och BRP också håller till.

—När vi testar drivbanden i fält så varvar vi med allt från fullgaskörningar mot radarpistol till ledkörning och jämförelsetester olika mattor emellan. Vi kör konstant fyra till sex snöskotrar och använder oss av highperformance-maskiner som till-lexempel Mach Z och RX-1. Vi testar hur mattorna håller ihop och hur dom uppför sig efter 15 -2 kilometer per snöskoter. Jag kommer ihåg en gång då vi hade en MXZ 8 som efter årets slut



Dubbar har sedan länge använts i Amerika och det senaste inom den genren provas minutiöst under de mest varierande förhållanden.

Visst ska man resa med stil när det bär iväg upp i bergen. Det borde vara lag på att ha ett ordentligt dragfordon till den biffiga trailern.

hade 22 mil på mätaren, vi böt motorn fyra gånger, skrattar Bruce som inte tror att just den maskinen var ett direkt bra begagnatköp.

—Vi utför också en del tester åt och tillsammans med snöskotertillverkarna själva bara för att utveckla och ta fram bra originalmattor som passar en specifik maskin, säger han och fortsätter.

—Camoplast står för prestanda och teknologi, och vi vill inte bara ses som en ersättningsmatta, utan vi vill ses som det första valet. Vi har sedan många år ett mycket bra och nära samarbete med de olika fabrikanterna, och då speciellt med BRP.

Faktum är att Camoplast är en produkt av att Bombardier under 7 -talet sålde ut just mattilverkningen, då Bombardier eftersträvade att montera mer och tillverka mindre.

Bombardier ägde dock aktier i Camoplast ända fram till 1996 då de resterande aktierna såldes till Pierre Marcouiller, som faktiskt är ensam ägare av världens i särklass största drivmattetillverkare än idag.

Blowmolded

Camoplast tillverkar idag drivmattor åt alla slags fordon på marknaden. Men man utför även en hel del annan avancerad formgjutning.

Man tillverkar bland annat däcket och skrovet åt Kawasakis, Hondas och Sea-Doos vattenskotrar. Genom en avancerad så kallad blowmolded-teknik tillverkar dom även skidor till Polaris, BRPs och Arctic Cats snöskotrar.

Med hjälp av “blåsform”-tekniken gör man ihåliga och lätta skidor. Detta kan låta dyrt, men faktum är att de också finns på eftermarknaden och säljs i Staterna för mindre än 2 dollar paret med styrstål och allt. Just den modellen är framtagen för att ersätta gamla stålskidor.

Hundratals mönster och kamhöjder har avverkats under den 25-åriga eran.

Camoplast tillverkar drivmattor till alla slags fordon. Finns behovet, finns det också mattor att tillgå. Just bandsatser till ATV är svinhett just nu och Camoplast är ledande även här.

Men även om Camoplast alltså behärskar andra tekniker, så är det ändå gummigjutning som är deras paradgren. Förutom snöskotermattor görs också till exempel drivband till stora bandtraktorer som används inom jordbruket. Ett sånt band kan väga upp till 1 kilo styck och kostar nästan tio dollar kilot. Dom tillverkar även bilplast, ATV-band, gummerade stålhjul och larver till minigrävare.

Först gjorde Camoplast bara själva mattorna till ATV-bandsatserna, men har nu mer hela lösningar i sitt sortiment.

—Just bandsatser till fyrhjulingar är den mest växande marknaden just nu för oss. Själva systemen har med tiden blivit mer standardiserade för att kunna massproduceras. På så sätt kan vi nu i slutändan kapa kostnader, och därmed också erbjuda en billigare slutprodukt, säger Bruce.

56 a 59

Även om Camoplast idag är störst, så var dom nära konkurs så sent som i början av 9 -talet.

Ni kanske kommer ihåg den gamla generationens mattor som hade glasfiber eller i bästa fall kevlarstänger som gick tvärsöver mattan? Just den stången knäcktes i alla fall lätt och det gjorde i och med det mattan obrukbar.

Alla mattillverkare hade stora kvalitetsproblem, framför allt eftersom snöskotrarna började bli mer och mer effektstarka. Problemen var nästan olösbara tills Camoplast introducerade sin nya tillverkningsprocedur vilket över en natt revolutionerade branschen.

Det var nu Challangern dansade in på marknaden. Faktum är att grunden till den legendariska Challengermattan ritades upp på en servett under ett lunchmöte.

Den nya metoden innebar att man började gjuta mattorna i en cirkulär press istället för i en plattpress. En cirkulär press ger en matta utan skarv vilket konkurrenternas mattor fortfarande hade på grund av att

Camoplast jobbar ständigt med att ta fram nya mönster som både ska greppa, hålla, gå tyst och bidra till en vettig bränsleförbrukning.

dom tillverkades i plattpressar och därför måste vulkas ihop.

Steg ett var alltså att få en skarvlös matta. Steg två var det att man bytte ut de dåliga stängerna mot mer flexibla modeller i polyester, detta samtidigt som tvåtumskammarna introducerades. Två tum kanske inte låter upphetsande nu, men det var det garanterar då. Steg tre i utvecklingen mot dagens mattor var att vinna tävlingar.

—Jag såg hillclimb-tävlingen i Jackson Hole där alla förare utom tre monterat plastpaddlar på sina originalmattor. De tre resterande hade vår nya Challenger-matta med tvåtumskammar och dom kom att regera just den tävlingen. Året efter hade 56 av 59 förare vår matta, minns Denis Courtemanche som är produktchef på Camoplast. (Simmons som på den tiden tillverkade plastpadlarna, gör nu skidor istället, reds anmärkning.)

Just tävlingsförarna och hemmabyggarna var trogna kunder innan Camoplast började leverera direkt till fabrikerna. I dagsläget sitter det originalmonterade Camoplastmattor på så gott som alla snöskotrar som säljs och Camoplast är snabba från tanke till handling. I dag behöver de bara tre veckor på sig från den första 3D-sketchen till en färdig prototypmatta.

Idag har Camoplast 878 olika produktnummer då det gäller snöskotermattor, och det blir faktiskt så många när alla modeller ska tillverkas i alla längder och med olika kamhöjder.

För att återgå till början av 9 -talet så hade Camoplast det som sagt lite segt och konkurrenten Yokohama dominerade med sina 78 procent av marknaden. Bridgestone fanns också dom med och var då relativt starka.

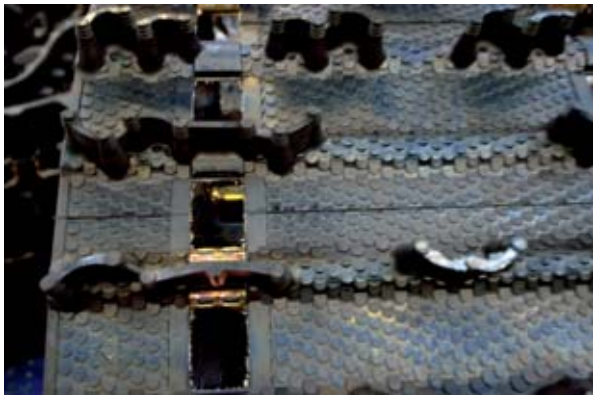
—Jag kommer ihåg när Bridgestone kom hit och ville köpa upp oss. Men vi sa nej! Då flinade dom och sa att det var okej, eftersom vi i alla fall skulle gå omkull, minns Denis. Men år 2 2 la Yokohama ner skotermatte-tillverkningen, och Bridgestone är inte heller kvar i branschen idag.

Det var kombinationen av den nya rodden i polyester samt att Camoplast gjorde lättare, tunnare och billigare mattor, som bidrog till den ekonomiska vändningen.

—Det är viktigt att gummit hamnar där det ska på en matta. Vi testar, räknar, testar, räknar, testar, mäter temperaturer, ljudnivåer, vikter ja allt som är värt att veta. Vartenda gram räknas på en skotermatta, berättar Denis och förtsätter.

—Idag har vi några få konkurrenter och en av dem är kanadensiska Soucy, som bland annat gör bandsatser till ATV.

I jakten på lägre vikt, friktion och ljudnivå görs numera perforerade metallklips.



Som ledande tillverkare räds dom inte att prova på nya grepp. Vad sägs om ett ormskinnsliknande mönster i botten på mattan som ska ge ytterligare grepp i snön.

Bruce Daschnaw är försäljningschef på Camoplast och är länken mellan fabriken och importörer.

En levande legend i form av Denis Courtemanche. Det inte Denis vet om drivmattstillverkning är inte värt att veta.

Vi har också sett några fruktansvärt dåliga Kina-kopior på våra skotermattor, men de var så usla att vi inte ens kunde köra dem i vår matt-dyno. De hade bara kopierat utsidan, och glömt bort att se efter hur de ser ut i inuti, säger Denis.

Dubbade mattor

I det stora landet i väst, dubbar så gott som alla ledåkare sina mattor. Dubbning gör att kraven på mattan höjs än mer. Detta faktum har fått Camoplast att ta fram fördubbade mattor.

Dessa har fungerat mycket bra under tester och vi fick se en matta som gått 14 kilometer utan att tappa en enda dubb. Fördelen med en fördubbad matta är att du slipper allt underhåll, du behöver inte heller köra lugnt, och så behöver du ju inte göra det dryga jobbet med att dubba din originalmatta.

En fördubbad matta har cirka 256 dubbar och är inte lika tungdriven och tung som en hemmadubbad dito. Fördelen med de små nätta aluminiumdubben är också att ju mer aluminiumet slits desto mer blottar sig själva karbiden i mitten.

Det finns idag massor av mattor att välja mellan och är du extremåkare med lössnö som specialitet är favoritlängden 162 tum, men mest poppis för turboåkarna är monstermattan på 174 tum.

När vi kommer in på ämnet speedruns så får vi veta att det är hettan som är en mattas värsta fiende. Man ska alltså vara noga med att kyla ner mattan mellan reporna. Att det skulle vara farligt att köra en turboladdad 5 -hästars skoter de fulla 4 2 metrarna i dragracing, är bara skitsnack.

—Vem påstår att en matta inte skulle tåla 28 kilometer i timmen? Hastigheten dödar inte en matta, det är distansen och värmen som gör det, och en matta kommer aldrig upp i den värmen på 8 sekunder, säger Bruce som har massor av simuleringar i matt-bänken som styrker detta.

Vår dag på Camoplast börjar närma sig slutet och det är dags att åka tillbaka till hotellet, innan vi återigen ska hoppa på ett flygplan. Salt Lake City står nu på menyn och skoteråkning i Daniels Summit är en av huvudrätterna.

Med snön alldeles utanför test och utvecklingsavdelningen blir testverksamheten lite enklare.

Roliga Camoplastfakta:
Camoplast har sammanlagt 2100 anställda i bland annat Kina, Finland, Kanada och USA.
Camoplast har mer än 90% av världsmarknaden.
Camoplast har tillverkat drivmattor i totalt 50 år.
Camoplast är privatägt.
Camoplast betyder: CA(caoutchouc=gummi) MO(mode) PLAST(Plastoiques=plast)
1983 omsatte Camoplast 20 milj kanadensiska dollar, i år 400 milj.
BRP var delägare i Camoplast ända fram till 1996.
Camoplast har 47 patent.
1996 köpte Camoplast Finska Skega i staden Tampere.
1997 peakade skotermattstillverkningen och man gjorde 280 000 enheter.
Camoplast har förutom de stora skotertilverkarna som kunder även bland annat Volvo och US Army i sina orderböcker.

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

POWERMADD
Följer du de amerikanska
och kanadensiska mäster-
skapen i snöskotercross och
Quadracing är förmodligen namnet
PowerMadd ingen nyhet.
Nu hittar du dem hos Sveriges ATV-
och snöskoterhandlare.
www.Duells.se .no .dk

snow rider

TÄVLING!

VINN!

VINN SNYGGASTE SKOTERKLÄDERNA!
SKALKLÄDER FRÅN ITAB!

Tävla med SnowRider och ITAB.
Vinn ett 3-lagers laminerat ställ helt i stretchmaterial. För dig som ställer höga krav på rörlighet och komfort. Perfekt för skoteråkning, i skidbacken mm. Vind- och vattentätt med hög andasförmåga. Ett enda skal ytterst gör att du lättare kan anpassa klädseln under. Jackan finns i svart/grå eller svart/rost/grå. Byxan i svart/grå. Värde: 2490:-
*Gå in på **www.snowrider.se** och tävla.*

Svara på frågan:
ITAB´s butik finns i Surahammar, som ligger i...
1 Västmanland
X Hälsingland
2 Gästrikland
Motivera även med max 20 ord:
- Varför just Du ska vinna kläderna.

Vi vill ha ditt svar senast den 19/2 2008. Vinnaren utses av representanter på SnowRider och presenteras i SnowRider nr 6. Ev. vinskskatt betalas av vinnaren själv.

T&P Speed jacka & byxa

www.snowrider.se

Personlig service:
tel 0220 308 60,
vardagar 8-18
ITAB

www.idefixteko.se

Välbyggda, slitstarka **lättmetalltrailers** som håller sig snygga och gör transportsträckorna till en del av upplevelsen. Kom in och välj modell.

LÖÖVE
LÄTTMETALLTRAILERN

POLARIS®

Polaris originaldelar!

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

Sprängskisser, reservdelsnummer och priser hittar du på vår hemsida.

MOTOR HUSET
1997-2007
10 års jubileum

www.motorhuset.com

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

Förarbevisets va

Här är s aren på de frågor angående förarbe iset som i ställde i förra numret a SnowRider.

Av: Patrik Larsson

I det senaste numret av SnowRider skrev vi en kritisk artikel angående det obligatoriska förarbeviset som krävs i Sverige för att man ska få framföra en snöskoter. Artikeln avslutades med några frågor och här är svaren från våra två mest framträdande skoterorganisationer, SNOFED och SSCO.

1: Anser ni att det är rimligt att man på intet sätt kan återkalla ett förarbevis för snöskoter? Inte ens vid rattfylleri, annan brottslig handling eller sjukdom.

Svar från SNOFED: NEJ! Bara för att man inte har bedömts som lämplig (körkortstillstånd, hälsodeklaration) så kan man inte heller bedömas som olämplig (heter det). Detta är bara en byråkratisk "täckmantel" och beklämmande förklaring. Bryter du mot lagen, så bryter du mot lagen. Förarbeviset skall behandlas på samma sätt som övriga körkortsbehörigheter, även om det inte omfattas av ett lämplighetsintyg m.m.

Svar från SSCO: Rimligt eller ej har diskuterats en längre tid. Ej heller förarbevis för exempelvis hjullastare återkallas om eventuellt körkort dras in. SSCO anser dock att en lagändring bör ske, så att förarbevis för terrängskoter (snöskoter) spärras på samma sätt och under samma tid som ett körkort, alltså följer straffskalan för rattonykterhet och fortkörning, bland annat.

2: Anser ni att det är rimligt att man lagligen INTE får framföra en snöskoter om man under en tid haft sitt körkort(första utfärdande före 1/1-2000) återkallat, men fått tillbaks det med all annan behörighet utan att genomföra ett nytt körkortsprov?

Svar från SNOFED: Det är helt orimligt! På något märkligt sätt har snöskotern blivit det mest reglerade fordonet av alla. Det finns inget rim och reson i denna regel. När spärrtiden har löpt ut och man får sitt "nya" körkort tillbaka, så skall man även i fortsättningen få köra snöskoter på dispens, förutsatt att datumet för första utfärdande ligger före 2 - 1- 1.

Svar från SSCO: Att få köra terrängskoter (snöskoter) om man har ett körkort utfärdat före 2 - 1- 1 är en förmån man "fick på köpet". Förlorar man sitt körkort en längre eller kortare tid förlorar man även rätten till denna förmån. Förslag finns att ursprungsutfärdandedatum kommer att införas på körkort, oavsett spärrtid eller ej. Detta är ett förslag från EU. SSCO anser att om man fått sitt körkort indraget är förarbevis det enda alternativet. (se vidare svar fråga tre).

3: Finns det verkligen ett behov av ett obligatoriskt förarbevis för snöskoter i Sverige? Eller skulle vi kunna gå tillbaks till lagen som minst krävde ett traktorkort?

Svar från SNOFED: Ja, det anser vi. Dock har vi förespråkat bättre verktyg för att höja utbildningsnivån. Detta gäller främst för den praktiska delen avseende körning i terrängen. Vi vill ha rätten att kunna utbilda i "rätt" miljö. Utbildning är bra om den genomförs på rätt sätt och i rätt miljö i likhet med övriga behörigheter. Att gå tillbaka till minst traktorkort skulle innebära att många skulle bli tvungna att vänta tills de fyllt 18 år och fått sitt körkort. Att ta ett traktorkort kräver ganska mycket av en 16-åring och har ingen större relevans kopplat till fordonet snöskoter.

Svar från SSCO: SSCO har hela tiden påtalat värdet av att samtliga snöskoterförare i Sverige skall inneha förarbevis. Detta ger en mängd fördelar; mer kunniga förare, fler personer hittar till skoterklubbarna, mer kunskap ger mindre störningar. Alltså en mängd fördelar. Viktigt då att statusen för förarbevis bibehålls eller gärna höjs. Det förekommer tyvärr ett färre antal mindre seriösa utbildningar, vilket bidrar till att förarbeviset i stort tappar status. Viktigt att få en statushöjning och en ökad förståelse för förarbevis. Och tydligare sanktionering mot de som inte bedriver utbildning seriöst. Tack vare skoterklubbarnas enormt fina arbete har förarbeviset redan en positiv status bland ungdom. Låt det fortsätta så.

4. Har införandet av förarbevis lett till några mätbara förbättringar av snöskotersäkerheten?

Svar från SNOFED: När det gäller denna fråga går det inte att avge ett statistiskt mätbart och säkert svar. Det vi dock kan säga, är ändå ja. Tittar vi på den olycksstatistik som vi (SNOFED) har fört de senaste åren, kan man tydligt se att det inte är den yngre generationen som står för de övergripande olyckstalen, varken

ra eller icke vara

Uppföljningen...

på antalet skadade eller döda. Det är viktigt att poängtera, att målsättningen med att utbilda våra 16-åringar ligger i en långsiktig och hållbar sänkning avseende olyckstalen genom att arbeta in ett säkerhetstänkande och trafiksäkert beteende redan i tidig ålder, så kanske vi inom en rimlig framtid kan se att skadorna och antalet dödsolyckor kommer att minska. Det höjer också statusen på fordonet snöskoter om det föreligger någon form av kompetenskrav och att det även kan innebära konsekvenser om man inte sköter sig.

Rätt utbildning, med hög kvalitet, är det som vi anser kommer att förbättra säkerheten både på kort och lång sikt.

Svar från SSCO: Inga direkt mätbara förbättringar, däremot har polisen på många håll märkt av att allt fler skaffar sig förarbevis och därmed kunskap. Detta genom färre påringningar från de som blir störd av skoteråkning. Vore intressant att få ta del om hur många av de som omkommer i skoterolyckor har förarbevis. Finns ingen sådan statistik, men åldersfördelningen bör visa på att ett fåtal av de som omkommer har innehaft förarbevis.

Reflektion

Den första reaktionen jag fick då jag läste igenom de svar som vi fick från SNOFED och SSCO var att båda organisationerna i stort nu verkar tycka samma sak.

Båda organisationerna ser ut att vara överens om att vi ska ha ett obligatoriskt förarbevis, och att statusen ska behållas eller ännu hellre höjas. Detta genom att högre krav kommer att ställas både på utbildaren och den utbildade.

En återgång till lagen då man krävde minst ett traktorkort är förmodligen ett rent önsketänkande från vår sida just nu, och inte riktigt realistiskt. Problemet är ju att man en gång började kräva förarbeviset, och nu när bollen är i rullning så kommer det bli mycket svårt att vrida klockan tillbaks.

Men om vi nu måste ha ett obligatoriskt förarbevis är det av högsta vikt att man snabbt ska kunna skaffa sig sitt bevis. För om snöskotern som fenomen i ett längre perspektiv ska kunna fortleva och vara en kraft i samhället måste tillväxten av skoteranvändare öka. För att den ska kunna göra det så krävs det att tröskeln in inte är allt för hög och krånglig att ta sig över.

Kommer möjligheten att man kan ta ett förarbevis under maximalt ett par dagar eller låt säga en helg, samtidigt som klassen på utbildningen kan vara riktigt hög, så borde det kunna fungera och inte vara ett för stort hinder, eller i alla fall vara acceptabelt.

Olyckor

I svaren nämndes det även att det antagligen är fler utan förarbevis som omkommer än förare som har förarbevis.

Är man förespråkare för förarbeviset, så kan man så klart tolka det som att man har förarbeviset att tacka för det. Men att göra det, är förmodligen att göra det lite för enkelt för sig.

Nej, dom vi ska tacka är den nya generationens skoteråkare som nu växer till sig.

Dagens skoterungdom är på ett helt annat vis seriösare i sitt intresse än någon generation tidigare varit. Idag lägger ungdomarna ner mycket tid och pengar på att bygga om och förbättra sina maskiner och sen även verkligen nyttja dom. Skoteråkning har blivit allt mer av en livsstil där klädmode och attityd till sitt åkande helt har förändrats. Du kommer aldrig någonsin mer få se en ung skoteråkare med en smutsig Televerket-overall och en kvarting i innerfickan glida förbi på bygatan.

Dagens ungdom kör helt enkelt inte berusade i lika stor utsträckning som den åldersgrupp som dominerar statistiken på omkomna personer gör. Man använder även hjälm i mycket stor utsträckning, trots att det inte finns något krav på det. Här kan vi tala om ansvarsfulla förare, trots att några av dom fortsatt kommer att reta gallfeber på omgivningen med sina högkamsmattor och odämpade slutburkar.

Positi framtid

Något riktigt intressant är det positiva bemötandet som vi fick från SNOFED vad det gäller den här artikeln och deras villighet att ta våra frågeställningar på allvar, och även svara seriöst på dom.

I bakhuvudet har förra säsongens mycket märkliga beteende av SNOFED legat och malt. Något mycket positivt verkar ha hänt inom organisationen, vad det är kan man så klart spekulera om. Men vi lämnar det och gläds i stället åt att dom nu verkar vilja jobba för snöskotern i stället för emot den.

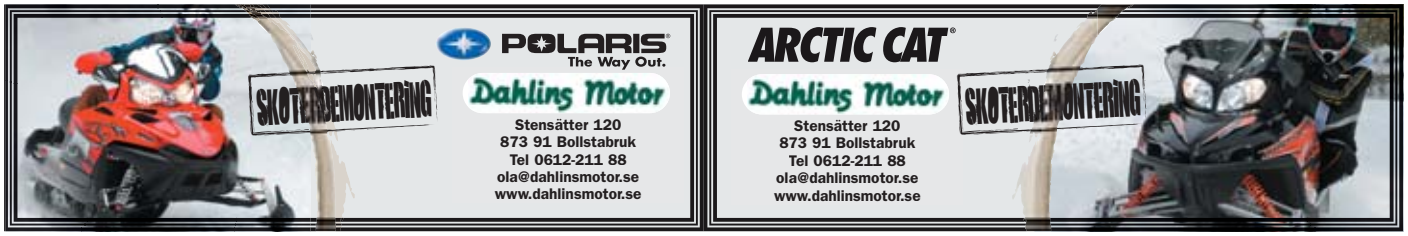
Som det ser ut nu verkar vi ha minst två organisationer som är beredda att försvara och utveckla skoternäringen.

Allt känns helt plötsligt mycket bättre och vi ser fram emot en vinter där vi kommer att få se massor med positiva utspel i favör för snöskotern. Nu är det färdigsnackat, nu är det handling som gäller. Snöskotern måste och ska nu återupprätta sitt skamfilade rykte hos det svenska folket, och som sagt med två starka organisationer som är villiga att arbeta för och förvara oss så ska det nog gå vägen.

Beg.Skoterdelar
Tillbehör, Stötdämparrenovering,
Cylinderborrning, vevaxelrenovering mm
Öppet mån-fre 10,00-17,30
Lunch 11,30-12,30
WST Demontering AB
Lokalgatan 13, 912 34 Vilhelmina
Telefon 0940-10051
www.vilhelmina.emarknad.se/wst wst.demontering.ab@spray.se

Nytt och Begagnat
www.snokompaniet.se
Tel. 0684-29 000 POLARIS Snow/ATV

ARCTIC CAT Yrkesbutiken i Stockholm för snöskotrar & ATV SUZUKI
www.dinmc.se
1200 kvm butik Tel. 08-754 99 00



evolution

www.syre.se

från och med nu väljer du!

För 50 år sedan uppfanns den första snöskotern.
Sedan dess har i princip allt på den utvecklats. Utom variatorn.

Pivario presenterar nu V1 – världens första elektroniskt styrda variator för snöskotrar. Med tre optimerade körlägen i en och samma maskin tvingas du inte längre välja mellan en renodlad racing-, touring- eller yrkesmaskin.

Nämnde vi att den är snygg också?

Produktinformation och närmaste återförsäljare:
www.pivario.com

pivario®
–freedom to choose

FACTORY RIDER #99

Jag och min mekaniker Rolly som höll koll på maskinen och körde fram den till starten.

Skotercrossåkarens åta dröm är äl ändå att få det där telefonsamtalet från USA, bara för att dagen efter sitta på ett plan till ett äntande fabriksteam?

Text: Björn Friström
Foto: Johan Eriksson

Yamahas fabriksförare Johan Eriksson känner de flesta i skotersverige igen, och några av er har säkert följt hans senaste äventyr i Staterna.

För att göra en relativt kort historia lite kortare så ringde i alla fall Yamaha USA med andan i halsgropen och ville låna över Johan Eriksson när deras egen Semi-Pro förare, Cory Davis brutit nyckelbenet.

Naturligtvis ska man vara givmild, och en förvånad Johan satt på ett plan över Atlanten redan nästa dag.

Johan har kört Polaris i hela sin karriär, fram till nu det vill säga. Han har i och för sig hunnit bekanta sig med sin Yamaha Nytro hemma Bruksvallarna, men den Amerikanskbyggda Semi Pro-maskinen var av en värre kaliber skulle det visa sig.

Vad är då Semi Pro? Jo det är exakt samma sak som den fränaste klassen Pro Open, rent motor och chassimässigt. Men med mindre meriterade förare bakom styrena. På en Semi Pro-maskin är alla modifieringar tillåtna men med kubikbegränsningen 6 för tvåtaktarna och 1 5 för fyrtaktarna.

I en Pro Nytro sitter det en tre cylindrig 1 49-kubiks fyrtaktare som är odentligt uppskrämd.

—Jag kan säga att det var mycket att åka med och att den var riktigt elak, helt klart den värsta maskinen motormässigt, berättar Johan.

Det blåa knät

Johan flög i alla fall rutten Östersund-Arlanda-Chicago-Minneapolis-Duluth och var väl lite sisådär pigg när han väl blev hämtad på flygplatsen av teamchefen Greg Marier.

—Vi åkte mot Park X och kom fram klockan tolv på natten. Jag slocknade direkt och blev väckt klockan åtta på morgonen. Vi gick ut till banan och där jag fick känna på maskinen i tio minuter innan vi lastade och for ner till Duluth igen, en 1 timme bort. Det var Fredag och det var dags för tävling, berättar Johan och fortsätter.

—Jag kände inte den minsta press, då alla var lugna och bara ville ha input om maskinen. Så fort jag kom in efter ett heat fick jag massor av frågor och teamet skruvade febrilt med stötdämperit, minns Johan.

Teamets maskiner var precis färska och absolut stenhårda på helt vanligt Amerikamanér.

—Vi fick lov att mjuka upp fjädringen i

Första starten i Duluth.

Det klart att man inte mekar utomhus, det gör man så klart inomhus i bara skjortärmen.

Så här snygg är man i factory-utstyrseln.

omgångar och jag fick hela tiden stå på mig då man i allmänhet kör stenhård setting vid crosskörning i Staterna, men jag ville tvärtom, säger Johan som till och med fick sin teamkompis Steve Taylor i Proklassen att mjuka upp fjädringen avsevärt.

—På lördagen kom jag 5:a, 2:a och 5:a igen, och det kändes bara bättre och bättre, men det hela slutade med att jag fick världens blåaste knä. Helgen efter sträckte jag ljumsken på träningen, jag blev totalt justerad och det var helt omöjligt att burka, säger Johan lite uppgivet.

Massa massage

Efter en vecka med massor av massage i grenen var Johan redo för den tredje och sista tävlingshelgen. Nu hade teamet hittat hem både på fjädrings och variatorsidan och det märktes direkt då Johan tog varenda start.

—Maskinen var betydligt bättre än under första tävlingshelgen, nu hade den en fjädring som rörde sig och teamet hade gjort underverk med variatorerna, berättar Johan.

I det första heatet välte han i startkurvan och var borta, i det andra kom han trea och i det tredje vann han! Just den vinsten var Yamahas första heatseger den här säsongen och enligt Johan kändes det att dom var på rätt väg. Men eftersom han sullade till det i det första heatet fick han lov att starta i det andra ledet i finalen. Johan gjorde det bästa av situationen och åkte in som sexa.

—Det var tack vare att Nytron är så jäkla startsnabb!, berättar Johan exalterat.

Killar med koll

—Hur upplever du hela tävlingscirkusen i USA då?, frågar jag.

—Dom har en sån jäkla snurr på hela arrangemanget och folk hinner knappt komma i mål förrän de skickar iväg nästa heat. Dom har fem rader av färdigplacerade skotrar med förare bakom starten vilket gör att det inte är många sekunder som går till spillo under en hel dag, svarar Johan.

—Har förarna någon koll eller kör de flesta på vinst och förlust?

—Man kan säga vad man vill, men de kör inte som idioter, alla vet vad de håller på med och har en helt annan teknik än vi i Skandinavien. Alla jobbar på maskinerna hela tiden och flyttar kroppen. Det finns en fantastisk bredd och många chaufförer med hög standard. Här kan vem som helst vinna en tävling, även om Tucker Hibbert verkar vara hetast just nu. Min gamla kompis Levi Lavalli, som ni för övrigt säkert sett i Pastaranas senaste filmer har också han utvecklats enormt de senaste åren, berättar Johan.

Den kalla helikoptern

När Johans vistelse närmade sig sitt slut åkte han hem via Minneapolis, och har du varit där vet du också att man måste gå på Mall of America, annars får man stryk.

Mall of Amerika är en av världens största köpcentrum och är helt enkelt fantastiskt stort. Det tar minst ett par dagar att bara gå igenom lokalerna utan att gå in i en enda affär.

—Jag tänkte köpa lite julklappar, men det slutade med att jag istället köpte två radiostyrda helikoptrar till mig själv, skrattar Johan.

—Om du får ett erbjudande att komma över och köra som ordinarie chaufför, vad skulle du svara då?, frågar jag vidare och Johan förklarar.

—Då måste det vara ett bra erbjudande, för att jag skulle nappa. Jag trivs hemma och har det bra som jag har det med min styrning i Sverige.

—Har du lärt dig någonting speciellt under denna vistelse?

—Ja, helt klart. Man ska inte ta ut en kall helikopter ur resväskan och köra in den i köksväggen hemma, propellrarna är skitömtåliga när helikoptern är kall, skrattar Johan.

Vem vet hur framtiden kommer att se ut. En sak är i alla fall säker och det är att Yamaha var nöjda med Johans insats, och att vad som helst kan hända framledes.

Som synes fanns det inte speciellt mycket snö utanför banan.

Under Johans första tävling den här vändan fick han "Världens blåaste knä", som han säger själv.

Steve Taylor är lite justerad efter en framåtvolt i Duluth. Olyckligtvis fick han avgasröret från den mäktiga fyrtaktaren rätt in i hjälmen, med ett ordentligt brännsår som bevis.

Ny webshop Missa inte!. Missa inte!. Missa inte!

www.luleaskoterdem.se

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

SNOPRO KIMPEX SINISALO SPORTECH

Ny webshop

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

Tel: 0920- 341 42
Fax: 0920- 341 61
Mobil: 070-673 44 40

LULEÅ SKOTERDEMONTERING

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

www.snowrider.se

BENGTS CYKEL & MOTOR

Årets Lynx återförsäljare 2007

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

SNOW-RAIL system

SNOW-RAIL ramper är ett nytt system för att lätt och snabbt lägga upp på pistbroar, pickups och in på golv utan att skada dyrt stål eller golv.
Inredden på Snow-Rail:en passar lätt för både skoter och fjärrjaktling.

Finns hos alla välsorterade skoterhandlare och marknadsförs av:

IMEX FIBER AB

782 34 Malung Tel 0280-125 70
Fax 10042 www.imexfiber.se

www.streetnstrip.se

www.speedstore.nu

Tillbehör för ATV SKOTER CROSS ENDURO

Fjällhotellet Lofsdalen
www.fjallhotelletlofsdalen.se 0680-411 77

Packa ryggsäcken och kom till Lofsdalen, här finns oändliga skoterleder med välpreparerade spår, längdåkning och självklart backen med 25 pister.

Januarierbjudande

Boende i dubbelrum på hotellet 495kr per natt inkl frukost för 2 personer
Ange kod **SKOTER08**

WWW.ADVENTUREZONE.NU

RÄTT ATTITYD RÄTT PRIS

WEBB SHOP BUTIK i SÄLEN

Lynx specialisten i Norrland

Nu Webshop!

Lindbloms

www.lindblomsmarina.se

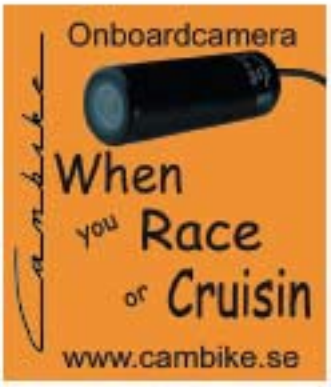
Begagnade skotrar, drivband huvar hjälmar m.m.
Tel. 0911-187 00

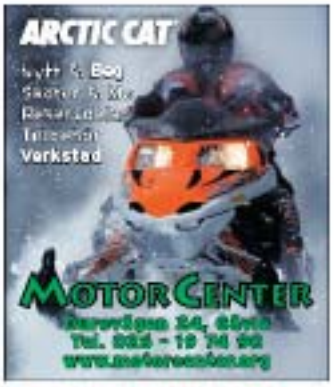
LYNX

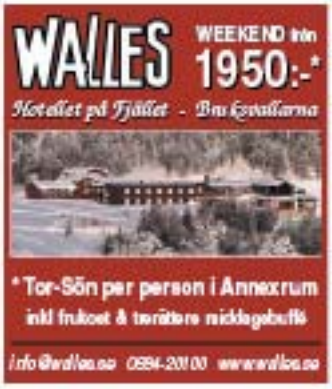
Fjällhotellet Lofsdalen ~ *www.fjallhotelletlofsdalen.se*

Fjällhotellet erbjuder flera olika boenden, After Ski, à la carte restaurang, relaxavdelning och mycket mer. Ring för mer information 0680- 411 77.

www.snowrider.se







MULTIGLIDE
Ulf Ankeberg
Kälke med flyttbar tyngdpunkt
i ultralätt aluminium
5 funktioner
-Passagerarkälke
-Skoterbärgarkälke
-Fraktkälke
-Timmerkälke
-Fyrhjulingsvagn
www.allyouwant-snow.com

Snygg & hall
pulverlackering
av all metall
Rya moralack
0250-17345

YAMAHA
RACING
Försäljning Service
Reservdelar
www. SALAB .nu

Nikasil
Ny nikasil 1750:-,
reparation, bigboro,
Nikasil även på gjutjärnsfoder
Snabb leverans!
(7 dagar med flyg)
Absolut bästa resultat!
Blixtens Racing
036-13 40 56, 070-740 56 10
www.blixtensracing.com

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

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

Reparationer & Service
Ljudtämparspecialisten
Trimming
Alla märken
AGS SKOTER & MC AB
POLARIS
Försäljning av nya Polaris skoter & ATV

Polarn
Snabbpump
Beställ
direkt på vår
webbplats!
ORIGINALET
polarn innovation ab
Tel: 052-12 11 00
www.polarn-innovation.se

Nikasil
Vi har över 30 års erfarenhet!
www.racingkonsult.com
Har du en sliten eller skadad Nikasil-cylinder? Vi reparerar och lägger in ny Nikasil i din cylinder. Det enda riktiga reparationsalternativet för detta typ av cylinder. För mer info, ring eller skriv.
RACING KONSULT
Vidholmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@racingkonsult.com

Kom och hämta
annonspriser på nya 06:ot & 07:or!
LYNX
HONDA
ATV
SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR
BIL & MASKINFIRMA
ERIC GRÖNING
TEL 0651-711253 FAX 0651-12956
LJUSDAL

YNGVESSONS
MASKIN AB
www.yngvessonsmaskin.se
Butik 0951-773 45
ARCTIC CAT
Reservdelar 0951-772 45
Fullständigt Reservdels- och Tillbehörslager samt Kläder till ARCTIC CAT. PÖSTORDER
ÖPPET: Mån-Fre 9-12,13-17

Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66
Massor av trasiga beg. skotrar!
POLARIS
ski-doo
LYNX
Se dem på:
www.kalixmaskiner.se
Skickas fraktfritt inom Sverige!

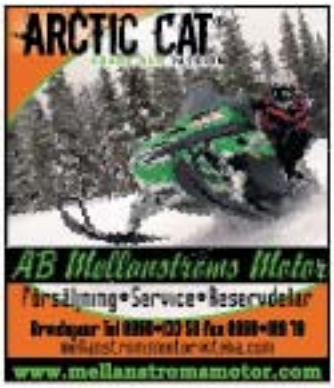
Cykel & Motor
Säter
ARCTIC CAT
ski-doo
can-am
SUZUKI
Tel:0225-525 80 Fax 0225-525 05
www.cykelomotor.se

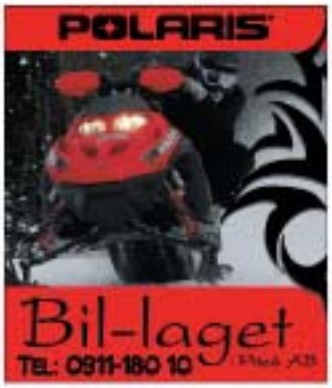
DU BESTÄMMER!
Designa dina kläder själv på
www.jernbergs.se
SKOTERSKLÄDER
- Måttbeställningar
- standardstorlekar
- specialutföranden
Hjälmar&skydd
Jernbergs
- MÅLING -

Stor begagnatpark på
www.abris.se
Hos oss hittar
du allt till dig
och din skoter
ABRIS
SJÖ & SNÖ

SKOTER-ANDERS
TRYGGHET-KVALITET-RÄTT PRIS
ski-doo
NYTT-BEGAGNAT
REPARATION-SERVICE
RESERVDELAR-TILLBEHÖR
BÅTAR, Å-HJULINGAR, ROPEDER
UTHYRES FJÄLLHUS MED SKOTRAR

YAMAHA
YAMAHA ATV
can-am
ski-doo
LYNX
BRODERNA
SUNDSTRÖM AB
Lainvall tel. 0961-20044
ab.broderna@arjeplog.com


ARCTIC CAT
AB Mellanströms Motor
Försäljning • Service • Reservdelar
www.mellanstromsmotor.com


POLARIS
Bil-laget
TEL: 0911-180 10

ARCTIC CAT
LYNX
JOCKES
SKOTERMOTOR
service & reservdelar till alla märken
Heby tel. 0224-342 21

Gå in och beställ på:

www.snowrider.se

Årets kläder kommer under Januari

här är en smygtitt!

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 extrakilon 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.
Gå in på www.snowrider.se BUMS!!

Skynda fynda!

Begränsat antal kvar av de "gamla" hoodisarna!

499:-

Missa inte nästa nummer!

I butik 12 Feb

Pren Service

TIDNINGSFÖRLAGET OTLAS AB

Prenumerationer går att beställa på
www.snowrider.se
Mail: pren@otlas.se
Tel: 25 -22885
Fax: 25 -22880
priserna gäller inom S erige

Ett år: 6 nr a
SnowRider för 289:-

T å år: 12 nr a
SnowRider för endast v99:-

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

PIMP YOUR HEAD

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

SNOPRO

www.Duells.se .no .dk