Skandinaviens största snöskotertidning!

NR 4 08/09 Pris: 59:- 6,30 EURO 69 NOK

snow rider

Sveriges hårigaste snöskotertidning.

SnowRider HillCross

Slaget i Lössnön 2009

SnowRiders Place

RZR Turbo

INTERPRESS 0518-04
04>
7 388051 805908
Returvecka V.10

Orgie i Nytro-modifieringar • M8 Turbo

LEDSTJÄRNOR

NYA MILJÖSMARTA LÅNGDISTANSARE

Det är nu flera år sedan vi revolutionerande skotervärlden med den miljösnällare 4-taktstekniken. Sedan dess har vi förbättrat motortekniken ytterligare, samtidigt som vi brutit ny mark när det gäller design och komfort. Yamaha Venture är den absoluta marknadsledaren i touringklassen. I år introducerar vi två nya toppmodeller, RS Venture GT och RS Venture TF. Båda med yppersta långfärdskomfort byggda på en lång mattbas och med den nya Genisis 120FI-motorn med elektronisk insprutning och speciellt avstämd för touring med mer vridmoment vid låga varv. Sammetsmjuk, tyst och bränsleekonomisk 4-taktskraft som gör långdistanskörningen till ett rent nöje.

YAMAHA 2 YEARS WARRANTY
HANDELSBANKEN FINANS
YAMALUBE YAMAHA ORIGINAL SMÖRJMEDEL
YAMAHA
www.yamaha-motor.se

Nummer: 4 säsongen 08-09
Årgång: 12
Omslagsbild: Micke i Messlingen av Mattias Klockar
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 och Annonser:
Mikaela Friström
e-post: mikaela@snowrider.se
Layout:
Ann-Sofie Dahl
e-post: annsofie@snowrider.se

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

Prenumerationsfrågor:
pren@snowrider.se
Adress: Sågbacksvägen 8,
792 91 Mora
Tel: 0250-228 85
Fax: 0250-228 83
Bankgiro: 301-8462

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

Utgivning nr 5 08/09: 24 Februari
Annons stopp: 090123

Ledaren

Lite vintertankar

Att skriva en ledare om vädret har visat sig vara ett av de mer riskabla åtaganden i denna bransch. Bara för att det snöar just nu och bara för att kylan finns här idag, betyder inte det att barmarken inte är framme när du har tidningen i handen. Men faktum är att trots den rådande lågkonjunkturen och trots alla mörka framtidsutsikter, verkar vädret ha rättat till sig och därmed också tillgången på snö. För tillfället bör tilläggas. Jag kommer inte ihåg när det varit så här mycket snö så tidigt hemma i Mora och just detta är helt fantastiskt.

Våra kvällstidningar har under några månaders tid nu bankat in i oss att allt kommer att gå åt helvete då det gäller ekonomin. Och visst har de till viss del haft rätt även om krisen drabbat andra länder värre och vi på så sätt åkt med i kölvattnet. Trots att det ekonomiska läget har varit bättre i Sverige känns det i alla fall ljust då både bensinpriset och räntorna är nere på relativt låga och godtagbara nivåer, vilket gynnar skoterbranschen.
För vår del vet vi inte riktigt än vad denna kris betyder. Några handlare har gått omkull, några bromsar, medan andra gasar på istället och tar tillfället i akt. I slutändan känns det ungefär som vanligt. Hur det i slutändan kommer att gå med snöskoterförsäljningen är det ingen idé att spekulera i då det är siffrorna i vår som betyder någonting. Vi säljer i alla fall ungefär lika mycket tidningar i butiken som förut, samtidigt som vi ökat vår prenumerations-stock avsevärt, vilket känns fantastiskt då vi verkligen jobbat för detta.
Som du kanske märker är SnowRider numera tjockare och har en rygg, vilket betyder ökade tryckkostnader för oss, men att vi i slutändan får tillbaka det då det betyder att vi säljer mer tidningar.
Jag vill passa på att tacka för alla mail jag fått angående vår förändring i dels tidningsformatet men också innehållet. Reaktionerna har uteslutande varit positiva och vi kommer att också fortsättningsvis köra vårt eget race, där vi skapar vår egen SnowRider. Vi är inne i vår 12:e säsong och det känns fantastiskt roligt fortfarande, men SnowRiders framtid är hotad!
Nej det är inte den rådande lågkonjunkturen, ej heller växthuseffekten, eller blåtungeviruset som lurar bakom kröken. Jag är 38 år och kommer att pensionera mig om sisådär 20 år. Min son kommer då att vara 24, och min tanke har varit att då han ska ta över rollen som chefredaktör och ansvarig utgivare. Idag, ja ganska precis för 10 minuter sedan, punkterade han alla mina framtidsplaner. På frågan om vad han skulle jobba med när han blir stor (jag ställde frågan ledande "visst ska väl du jobba på SnowRider?") var svaret kort och tvärsäkert. –Nej, jag ska jobba på bowlingen i Orsa!
Men vaf... bowlingen i Orsa, din förb.. bortskämda snor...! Då min son ärvt min frus beslutsamhet skulle det inte förvåna mig om han en dag står där, leende, bland bowlingklot och sorterar skor.
Ha dock förtröstan, Vi har en dotter också, som inte verkar ha bestämt sig vilken riktning hennes yrkesliv kommer att ha. Så fort hon lärt sig prata så återkommer jag i ämnet, med ett förhoppningsvis positivt besked.

Björn Friström SnowRider Magazine

snow rider TÄVLINGAR

Sid 16, 43, 73 och 86

Innehåll: Nr 4: Januari 08/09

3. Ledare & Redaktion
8. Bredbandarna 2009
20. Lössnöslaget
32. Skotermattan
38. SnowRider Hillcross
44. Arctic Cat Race School
46. Xenonljus på huvet
46. Team Polaris
48. SnowRiders Place
52. SSCO har ordet
58. Handväskan
60. Nytro Mod Special
68. Snow Shoot-resan
74. M8 Turbo
78. Vad är Snöskoterrådet?
82. Läckra underkläder
88. Snösprut
90. Kawasaki KFX450
92. Razor Turbo

break it free
SG BEANIE
SNOGEAR GOGGLES
SX ONE HJÄLM
SG DROP JACKA
SG DROP BYXOR
snogear SG
SG ÄR EN NY SERIE HOS SNOGEAR SOM ÄR INRIKTAD MOT FRIÅKNING
SG produkterna är designade i samarbete med aktiva friåkare och MER Racing-team för att anpassa dem för extrema förhållanden. SG produkterna utstrålar rätt attityd och håller hög kvalitet. Produkternas tekniska fakta hittar du på webbsidan eller i den nya broschyren.
To see more, visit: www.snogear.fi

Ordertel 0220-308 60

Setpris
jacka + byxa
2 490:-
= 200:- rabatt

T&P Jacka Speed

Skaljacka av laminerat trelagers stretchmaterial. Ett enda skal ytterst gör att Du lättare kan anpassa klädseln under. Avtagbart snölås i midjan. Rejäla ventilationsmöjligheter med långa blixtlås under ärmarma. Avtagbar huva. Stora frontfickor och ficka på ärmen. Två meshfickor invändigt, en med resår och en med blixtlås.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60)
Art nr **176-05** Svart/grå
Art nr **176-04** Svart/rost/grå
Pris **1 595:-**

T&P Byxa Speed

Material som jackan. Avtagbara hängslen. Hällor för livrem. Komfortresår i midjan. Gylf med blixtlås. Framfickor med blixtlås. Formsydda knän. Ventilationsblixtlås i sidorna. Förstärkta benslut med tvåvägs blixtlås och reglerbar vidd med dold osynlig dragskojustering. Bensluten har även avtagbara invändiga gaiters. På insidan löst hängande säkerhetsficka med blixtlås.

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 **1 095:-**

Materialfakta Speed
Laminerat trelagers 85% Nylon/15% Spandex stretch. Alla sömmar tejpade. Vattentäthet 15 000 mm. Andning 8 000 g/m²/dygn. Tvätt 40°C. Tygets utsida har en vattenavvisande Nano DWR behandlig. (Durable Water Resistance). Alla yttre blixtlås är vattenresistenta YKK.

798:-

Nu även i damstorlekar

T&P Skoterjacka Allround

Mycket prisvärd jacka som passar de flesta vinteraktiviteter. Slitstark och smidig med dunlätt polyestervaddering. Avtagbar huva. Fleecefodrad krage med justerbar vidd. Kraftig tvåvägs dragkedja under tredubbla vindslåar. Reglerbar i rygg med dubbel dragsko. Dragsko nertill. Justerbara ärmslut med mudd. Rymliga fleecefodrade framfickor, ärmficka, Napoleonficka samt två innerfickor. Samtliga sex fickor med blixtlås.

Herr XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XL(58/60)
Art nr **135-11** Svart/varselgul
Art nr **135-04** Röd/svart/vit
Art nr **135-10** Svart/vit

Dam XS(34/36), S(38), M(40/42), L(44), XL(46/48)
Art nr **135-1188** Svart/varselgul
Art nr **135-0488** Röd/svart/vit
Art nr **135-1088** Svart/vit

Materialfakta Allround
Yttertyg av vattenavvisande Polyester Oxford 300D. Laminerat andasmembran (vattentäthet 10 000 mm, andasförmåga 6 000 g/m²/dygn). Alla sömmar tejpade. Fodrad med polyestervaddering 130 g/m².

Handla för 1 500:- så får du 100:- rabatt på ett av termo-ställen

Technical set

Fysiologiskt underställ för hög aktivitet. Tillverkat av mjuk 100% polyester med stretch.

XS, S, M, L, XXL, 3XL

49:-

(Ord.pris **149:-**)
Art nr **459-05** Svart

Kashmir Ull-set

Ett mjukt ställ och skönt med fantastiska värmegenskaper. Stället kliar inte då ullens fibrer är mindre än 18,5 micron. Tillverkat av 85% Merinoull och 15% Kashmirull

XS, S, M, L, XXL, 3XL

598:-

(Ord.pris **698:-**)
Art nr **461-06** Gråmelerad

Microfleece-set

Perfekt som värmande mellanlager. Tröjan har hög krage med blixtlås. 100% polyester.

XS, S, M, L, XXL, 3XL

49:-

(Ord.pris **149:-**)
Art nr **426-06** Antracit

www.fritidsklader.se

T&P Skoterjacka Touring II

Robust jacka för hårt väder och krävande aktiviteter. Urtagbart termofoder. Avtagbar huva. Fleecefodrad krage med justerbar vidd. Reglerbar midja med elastiskt bälte baktill. Dragsko nertill. Ärmsluten har lycramuddar med tumgrepp. Två bröstfickor, ärmficka och och mindre förvaringsficka nertill, samtliga med vattenresistenta blixtlås. Handvärmarfickor med fleecefoder och blixtlås. På insidan blixtlåsficka och mobilficka. Effektfullt reflextryck gör att du syns bra i mörker.

Materialfakta Touring
Yttertyg av Polyester Oxford 300D. Laminerat andasmembran (vattentäthet 10 000 mm, andas 6 000 g/m²/dygn). Alla sömmar tejpade. Mellanfoder airmesh/polyester med tunn vaddering. Urtagbart foder med vaddering 130 g/m².

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

T&P Skoterjacka Flame

Avancerad actionjacka fullmatad med finesser som vattentäta ventilationsöppningar, avtagbar huva, reglerbar arm, ärm och ryggvidd. Elastisk gaiter i midjan. Polyester 600D med vattentätt andasmembran. Lätt varmfodrad.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60)
Art nr **199-05** Svart/grå/rost/mango
Halva priset! Vård ord pris 1 298:-

Kanonpris!
2a sortering med mindre färgskiftningar i det grå tyget. För övrigt i toppskick!

649:-

T&P Skoterbyxa Allround

Smidig hängselbyxa som passar de flesta vinteraktiviteter.Lätt smidig vaddering (80 g/m²). Värmeisolerande sittdyna i bak och urtagbara knäskydd. Komfortresår i midjan. Dragkedja upp till knät. Integrerat snölås och justerbar benvidd. Framfickor med blixtlås. Benficka med lock höger ben. Reflexmärkt. Av polyester 300D med vattentätt andasmembran.

Herr: 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 **224-05** Svart
Dam: XS(34/36), S(38), M(40/42), L(44), XL(46/48) Art nr **224-0588** Svart

T&P Skoterbyxa Touring

Perfekt hängselbyxa för vinteråkning. Urtagbart termofoder (80 g/m²). Värmeisolerande sittdyna i bak. Fickor för CE-godkända höft och benskydd. Komfortresår i midjan. Dragkedja längs hela benen. Integrerat snölås och justerbar benvidd. Framfickor med bröstficka med blixtlås. Reflexmärkt. Av polyester 300D med vattentätt andasmembran.

Herrstorlekar som Skoterbyxa Allround ovan
Art nr **225-05** Svart

T&P Skoterbyxa Action

Sportig byxa. Låg midja i front och förlängd baktill för maximal sittkomfort. Kraftigt bälte medföljer. Fodrad med lätt vaddering och airmesh. 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. Av polyester 600D med vattentätt andasmembran.

Herrstorlekar som Skoterbyxa Allround ovan
Art nr **271-05** Svart/grå (gula kontrastsömmar)

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, gäller helgfria dagar.

Öppet dygnet runt:
www.fritidsklader.se

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

Gratis katalog!

ITAB

Bredband med identitetskris

Chassin i stål, breda band, tung attityd. Men ändå sköna, charmiga och lekfulla. De bredbandade skotrarna blir bara mer och mer imponerande.

Text: Patrik Larsson
Foto: Mattias Klockar

Långt innan bredband blev känt för den stora massan genom höghastighetsinternet, har vi skoteråkare svängt oss med det begreppet i åratal. Detta har vi gjort ända sen snöskoterns verkliga erövring av de snöklädda markerna någon gång under 60 och 70-talet.

De första bredbandarna, alltså skotrar med drivband som var 50 centimeter eller bredare var då inget annat än osofistikerade arbetsmaskiner. 1987 hände så något som för alltid skulle förändra den här klassen. Yamaha introducerade Viking. Detta var en skoter helt anpassad för den skandinaviska marknaden, där olika versioner av Lynx 5900 sålde i drivor. I och med att Vikingen kom, startade Yamaha utvecklingen mot de skotrar vi har idag. Men på vägen fram kom ännu en milstolpe i utvecklingen som är svår att ignorera.

Polaris dåvarande importör Fritidsprodukter byggde 1990 en begränsad upplaga av Widetrack i Sverige, och året efter fanns den med i Polaris modellprogram. Widetrak brev en omedelbar succé.

Nästa stora steg framåt var när fyrtaktsmotorn introducerades. Arctic Cat var branschens pionjärer då, så vi tittar väl lite på vad dom har hittat på till i år.

Arctic Cat Bearcat x 2

Under många år sågs alltså bredbandarna som rena arbetsmaskiner. Men det var ändå många familjer som köpte dom utifall gubben i huset skulle dra fram lite ved. Sen får man inte glömma bort de så kallade skogskontona och reglerna för dessa, då det gäller utvecklingen för dessa skotrar i Sverige.

Så väldans mycket ved brev nog aldrig draget, men desto fler mil på och vid sidan av skoterlederna avverkades, där dessa maskiner blev riktigt trevliga touringmaskiner att tillbringa många lugna mil bakom styret på.

Med tiden har dessa grymt praktiska men otympliga och obekväma maskiner även blivit just smidiga och bekväma. Detta har nu ställt till det en hel del vad det gäller identiteten hos maskinerna. En av dom tillverkare som drabbats av en rejäl identitetskris i år är Arctic Cat med sin helt nya Bearcat.

Den nya är baserad på Arctic Cats senaste stora och breda satsning, det så kallade Twin Spar-chassit. I och med den nya mycket moderna utformningen, har nya Bearcat blivit mycket sportigare och mycket bekvämare. Men den är fortfarande lika praktisk som föregångarna.

Arctic Cat är fullt medvetna om att dom om dom skulle döpa om en maskin och placera den i ett nytt fack, så skulle dom förmodligen kunna förlora en del kunder på vägen. Därför försöker man nu införa ett nytt begrepp som innefattar allt och alla; Sport Touring Utility Vehicle, alltså en STUV. Den är sportigt rolig att köra. Den är skön som en äkta touringmaskin. Samtidigt behåller den alla de praktiska egenskaperna genom sitt breda och långa band, tillsammans med all övrig utrustning.

Den trecylindriga bilmotorn som satt i den tidigare Bearcat-modellen är nu helt borta och har ersatts av den nya Z1-motorn. Man skulle kunna säga att den nya mer eller minde är en Jaguar med ett bredare och längre band.

Nya Bearcat kommer i två olika modeller och dom är helt identiska förutom motor och färg. Som komplement till den stora fyrtaktsvarianten för 124 900 kronor, finns så klart även en mycket prisvärd fläktkyld variant för 87 900. Det finns visserligen några mycket billigare bredbandare på marknaden. Och dom är riktigt fina maskiner. Men dom är konstruerade under en annan tidsepok. Vilket gör dom direkt omoderna. Men mer om dom maskinerna längre fram.

Den här billigare maskinen heter Bearcat 570 XT. Den har en 565 kubiks fläktkyld förgasarmotor på 63 hästar. Lägger man alltså till de 15-20 000 som

Den trecylindriga bilmotorn är nu ett minne blått. Den har nu helt ersatts med Arctic Cats nya moderna tvåcylindriga insprutade Z1-motor. Denna motor är enkom gjord för att användas i en snöskoter. Därför har den bland annat torrsumpssmörjning. Än finns det ingen Bearcat Turbo, så vi får nöja oss med 123 hästar. Men det finns så klart eftermarknads-turbokit till den här motorn, och då hamnar vi på alldeles lagom 200 hk.

AWS VII-framvagnen med dubbla A-armar har utrustats med enkla gasdämpare. Den 20 cm breda skidan är framtagen till den nya generationens Bearcat.

Då utrymmet på en snöskoter är starkt begränsat, använder man gärna alla tänkbara platser till små och stora förvaringsutrymmen. Här är ett inne i passagerardynan.

Självklart har 570 XT elstart. Men skulle batteriet krångla har man det gamla pålitliga snöret till hands.

kangerubar

En rejäl Kangaroo-bar Grövre rör än så här har väl aldrig använts i nosen på en snöskoter förut? Ingen risk att man blir ståendes med en plastbit i näven här inte.

Instrumenteringen på nya Bearcat är lättöverskådlig. Både backspeglar och burkrem stärker intrycket av touring blandat med utility.

Nu finns Twin Spar-chassit även i bredbandsversion. Arctic Cat är så stolta över dess egenskaper att dom marknadsför den som en STUV, Sport Touring Utility Vehicle. Alltså lite av allt!

Alla tillverkare har minst en billigare och enklare modell. Gärna med en simpel förgasarförsedd fläktkyld motor. Så även Arctic Cat. 570 XT kostar 87 900 vilket är 37 000 kronor mindre än Z1 XT.

det handlar om gentemot marknadens billigaste bredbandare får man här en av marknadens modernaste maskiner med fantastisk komfort och modern teknik.

Storebror Bearcat Z1 XT har i det närmaste den dubbla effekten, 123 hästar. Den gamla trecylindriga Bearcatmotorn var alltså en bilmotor i grunden. Men den nya Z1-motorn är en mycket modern konstruktion som är framtagen för att sitta just i en snöskoter. På grund av detta har den bland annat utrustats med torrsumpssmörjning. Den har vidare elektronisk insprutning, två cylindrar och volymen är på 1056 kubikcentimeter.

Det är alltså motorerna som skiljer dessa två åt. Men vad är det som är lika då?

Båda har en 50 centimeter bred, 396 lång matta med 3,2 kammar. Boggin har en ledad förlängning. Man har även tagit fram en ny 20,5 centimeter bred skida speciellt för Bearcat. Spårvidden är justerbar mellan 101 till 112 centimeter, och dom har även utrustats med marknadens största bränsletank på hela 66 liter.

Arctic Cat gör en stor sak av att man med det nya ACT Drive System inte behöver någon växellåda. ACT Drive System är inget annat än variatorer med ett extra stort växlingsområde. Det är väl egentligen inte så mycket att säga om det. Men dom som på riktigt alltid behövt en skoter med hög och låg växel, kommer fortfarande att behöva det. Men då gäller det extremt tungt dragande i mycket låg fart, och handen på hjärtat... Det är väl inte många som nyttjar sin skoter på det sättet?

Lynx Yeti fungerar som fina tourinmaskiner men backar inte heller för att slita lite genom att dra tungt.

Årets V-800 har både hastighetsmätare och varvräknare. Kör du på den billigare Yeti 550 får du fortfarande nöja dig med en hastighetsmätare. Mellan mätarna sitter ett av två strömuttag, det andra sitter bak vid baklyset.

Receptet för en billig skoter är för de flesta tillverkare att slänga i en billig fläktkyld motor. Här ser vi även Syncro-växellådan med hög och lågväxel, samt back.

Lynx Pro-serie av Yetimodellerna är marknadens riktiga stridsvagnar. 60 cm bred matta, teleskopfjädring och tätstegad tvåväxlad låda är några av detaljerna som gör det. Till Sverige kommer bara V-800-modellen.

Lynx stålmän

Just bredbandsmaskiner har länge varit Lynx absoluta paradgren. Det är i och för sig inte så konstigt eftersom det är här i Skandinavien som så stora kundgrupper vill ha just dessa maskiner. Eftersom Lynx tillverkar sina maskiner här har dom en direktkontakt med marknaden som ingen annan tillverkare har.

Det är bara i den här klassen skotrar som vi fortfarande hittar stålchassin. Bland andra hela Lynx Yeti-serie har dom. Men hur länge Lynx kommer kunna fortsätta med att leverera stålskotrar återstår att se. För den nya fabriken i Rovaniemi ska tydligen inte ha möjlighet till att tillverka dessa chassin.

Förmodligen kommer vi få se en lösning där Lynx lägger ut just chassitillverkningen på någon annan när den slutgiltiga flytten till den nya anläggningen blir ett faktum. Om Lynx mot förmodan skulle besluta att helt lägga ner tillverkningen helt av dessa stålmän, tror vi att många trogna kunder skulle bli riktigt besvikna. Men vi är inte där än.

I år har Lynx tre modeller av Yeti. Yeti 550 är den billigare för 86900:-. Den har en 550-kubiks tvåtakts förgasarmotor på 56 hästar. Sen hittar vi Rotax supersnåla 65-hästars V-800-motor i den andra för 118900:-.

Dessa två är i det närmaste identiska skotrar förutom motorerna, och att man inte har utrustat 550-in med varvräknare och handtagsvärmare och handskydd för passageraren som man gjort på V-800. Båda har den tvåväxlade och beprövade Syncro-växellådan som tillåter växling i fart.

Mattan är 50 cm bred, 397 lång och även dessa maskiner har kammar på 3,2 cm.

Den tredje Yeti-modellen sticker ut på mer än ett sätt. Man skulle kunna kalla denna för marknadens enda stridsvagn. Nu när dubbelbandarna sen länge är borta, är det den här Lynx Pro V-800 med marknadens bredaste matta på 60 cm som står ensam kvar på toppen bland de verkliga tungviktarna. Men det gäller inte i vikt, trots det stabila stålchassit. Utan i professionalitet, då det gäller dra tungt och ta sig fram i terräng.

Där de två andra Yeti-modellerna har individuella framvagnar, med klassiska stag längs sidorna och under buken, har man på Pro-modellen i stället använt teleskopdämpare. Tack vare dessa hålls den här skotern ovanligt ren under buken och runt skidinfästningarna. Det finns inget onödigt som sticker ut och kan vara i vägen. Ingen risk, eller i alla fall en mycket mindre risk alltså för att stubbar och sten ska fördärva hela eftermiddagen.

För att ytterligare understryka den här skoterns arbetsförmåga är Syncro-lådan lägre och tätare växlad än på de andra mer civila två.

Motorn är för övrigt också V-800:an som i den här kombinationen är precis idealisk. Låg bränsleförbrukning, förlänger arbetsdagen. Lågt ljud gör dagen med uthärdlig och driftsäkerheten gör att man känner sig säker, även på turer långt från civilisationen i oländig terräng.

Priset för det här redskapet är 124 900, vilket gör den till en av de dyrare skotrarna på marknaden. För er som på allvar funderar på att köpa den, är detta inget som avskräcker. För det finns helt enkelt inget alternativ.

Apropå den tidigare nämnda identitetskrisen. Här skulle om allt varit som det brukar vi även ha presenterat Xtrim Commander 600SDI, för det är ju en bredbandare.

Men Lynx lät den ju helt byta segment, och var inte så uppfinningsrika

Då den vanliga Yeti-modellen har ambitioner av att även kunna vara en skön touringmaskin, så har den en individuell framvagn av den här typen. Men man har samtidigt försökt böja undan stag och armar för att sitta så lite i vägen som möjligt.

Lynx verkliga paradgren är att bygga stabila och pålitliga arbetsmaskiner. Lynx Yeti-modellerna är trots sin storlek en smidig skoter som ger sina ägare en hel del nöje med nyttan.

Med en enklare fläktsnurra under huven får man stå ut med ett betydligt högre ljud vid förarplats, men i gengäld slipper man gröpa ur plånboken så mycket.

Länge såg det ut som att denna V-810 skulle bli den enda lite större fyrtaktsmotorn som Rotax skulle presentera som skotermotor. Den här V2:an går imponerande snålt, imponerande tyst och ska ha en driftsäkerhet som få slår. På årets Yetimodeller med fyrtaktsmotor är nu batterikablarna grövre och går direkt till startmotorn, vilket ger bättre effekt vid kallstarter.

som Arctic Cat var och skapade en ny benämning.

Nu över till något helt nytt och sen länge efterlängtat och även sen länge förväntat.

Widetrak IQ

Det har snackats om en ny Polaris Widetrak i snart tio år. Men nu är det slutsnackat, för nu är den här... Widetrak IQ!

Detta är en helt enkelt en FS Touring från 2008, men med längre och bredare matta, enligt klassiskt mönster från de andra tillverkarna. Motorn är samma 750-kubiks industrimotor som Polaris använt de senaste åren i alla deras fyrtaktsskotrar. Denna har inte utrustats med turbo, och därför stannar effekten på 80 hästar.

Om denna skoter kommer bli lika legendarisk som företrädaren är tveksamt. Men den här är så klart både mycket mer modern och byggd med en massa erfarenheter i bagaget som i slutändan gör en helt suverän produkt.

Vi kan titta på småsaker och detaljer som ett uppvärmt handskfack framför styret, och bakljuset som även är konstruerat för att fungera som arbetsbelysning bakom skotern. Widetrak IQ har även fått ärva gripperskidorna från RMK-modellerna. Dessa skidor är konstruerade med ett mycket aggressivt halkskydd som gör att du med enkelhet kan använda skidorna att gå på om du behöver ta dig framför skotern, och snön är djup och oframkomlig med bara vanliga skoterkängor på.

När man väl är där framme har man en rejäl stötfångare i stål att hålla sig i. Den här stötfångaren ska tålas att användas, och den skyddar hela fronten.

Enligt branschstandard har även Widetrak IQ en 50 cm brett band som är närmare fyra meter långt och kammarna är på 3,2 cm. Listpriset på Polaris senaste bredbandare når så när som på en hundralapp upp till 120 000:-. För i det närmaste halva pengen får man idag Widetrak IQ:s företrädare, den klassiska Widetrak LX.

Gammeltraken

Många menar att Polaris Widetrak som kom 1991 förmodligen är en av tidernas största skoternyheter. I alla fall för marknaden i Skandinavien.

Ni som kan Widetraks historia vet att det redan året innan Polaris hade med Widetrak i sitt sortiment, att det då såldes en begränsad upplaga av i det närmaste precis den skotern som skulle komma. Dessa skotrar hade den dåvarande Polarisimportören Fritidsprodukter byggt om efter en egen idé. Det är lite svårt att förstå idag hur stort detta var egentligen.

Yamaha Viking hade några år tidigare brutit mark och bevisat att man kunde bygga en praktisk bredbandare, som samtidigt var rolig att köra och som kunde ha en relativt stark och sportig motor.

I och med Widetrak introducerade Polaris den individuella framvagnen och en vätskekyld motor i segmentet, och det blev sig aldrig likt igen.

På den här tiden fanns det en skotermodell som hette Indy Supertrack. Det var en rejält förlängd Indy Trail som även utrustats med en växellåda. Indy Trail var en kort sportig skoter med en fläktkyld motor.

Det var Supertrack som var utgångsobjektet för Widetrack.

Men av någon anledning tyckte Fritidsprodukter och Polaris att det inte var nog att bredda skotern, nej dom skulle även montera i en vätskekyld motor. Och man tog motorn från en av dåtidens absoluta värstingskotrar, Indy 500. Tack Polaris för det!

Lite fascinerande är att Polaris faktiskt brytt sig om att uppdatera denna gamla klassiker även till den här säsongen. Nu sitter ett bra ryggstöd original och bromsen är hydraulisk. Det verkar som om Polaris beslutat sig för att köra vidare med den här modellen i flera år till.

Priset för en ny Widertrak ligger på ofattbara 69 900 kronor! Visserligen är framvagnen i princip från 1984, men hela skotern har uppdaterats hela tiden. Boggin har med tiden blivit bättre och skotern har följt med i den allmänna kvallitetshöjningen som skett de senaste åren. Allt har ju blivit bättre och det gäller allt från material till tillverkning och montering.

Här är en högkvalitativ amerikansk produkt till Kinapris. Detta är skotern som gör att Kineser, eller för den delen inte Ryssar heller på länge än kommer kunna slå sig in och sälja billiga kopior till oss här i Skandinavien. Här är det äkta vara till en kopias pris.

Nu ska man så klart inte luras att tro att detta är en skoter som på allvar slåss med de moderna modellerna vad det gäller komfort och teknik. Men bara du vet vad du köper, så är Widetrak LX en svårslagen investering.

Ski-Doo

Fördelarna med att vara en stor tillverkare av skotrar, och samtidigt ha tillgång till två olika märken är stora. Det här med identitetskrisen som i år verkligen utmärker bredbandssegmentet kommer igen även hos Ski-Doo. Men dom visar tydligt att man med lite planering till fullo kan utnyttja det faktum att man kan sälja

Varför ska ett lyse vara brett? Vet inte, sa Polaris och byggde ett högt med inbyggd arbetsbelysning.

Den klassiska Widetrak kommer leva i många år än. Här har du en amerikansk kvalitetsskoter till priset av en billig kopia från öst.

Precis som en äkta dragare har Widetrak IQ en växellåda med hög, låg och backväxel.

IQ-framvagnen ger en bra komfort och valet att använda RMK Gripperskidorna är mycket smart och omtänksamt.

Äntligen har den klassiska Widetrakens efterföljare kommit, Widetrak IQ.

Under förarsätet hittar vi ett stort förvaringsutrymme och batteriet lättåtkomligt. På grund av fyrtaktsmotorernas intåg, blir batteriets kapacitet och placering allt viktigare.

Det uppvärmda handskfacket är en nyhet som värmer.

Detta är förmodligen det sista vi får se av Webers 750-kubiks industrimotor. Denna slitstarka och pålitliga motor har gett Polaris tid att utveckla en egen fyrtaktsmotor speciellt för snöskoter. Det är i alla fall vad vi hoppas på...

i det närmaste identiska skotrar till olika kundgrupper, bara genom att placera skotrarna i olika segment. Ski-Doos helt nya bredbandare Expedition 600 HO SDI har det helt nya REV-XU-chassit och är i stort utrustad som Lynx Commander. Commandern säljs ju nu som en hybrid, och inte som den bredbandade arbetsmaskin som den egentligen är.

På det här sättet säljer nu BRP i praktiken samma skoter i tre olika segment. Lynx Grand Tourer 600 SDI är en touringmaskin. Commander är en som sagt en hybrid och Ski-Doos Expedition 600 SDI placeras i utility-segmentet. Det enda som skiljer mellan modellerna är småsaker och rör först och främst utrustningen, så som styre, sitsar och handtag.

Du kan alltså köpa en ny BRP REV-XU i det närmaste oavsett vad du är ute efter. Ski-Doos Expedition 600 HO SDI kostar 125 900 och tillverkas i Finland och exporteras sen till Nordamerika för försäljning där.

Samma sak gäller de två Yeti-modellerna Expedition V-800 4-TEC och Scandic 550.

Även dessa maskiner är i det närmaste identiska förutom motorvalet. 800:an kostar 119 900:- och har 64 hk. Skandic 550 går lös på 86 900 och har en fläktkyld tvåtaktare på 55 hk.

Originalet

Nu kommer vi fram till tillverkaren som då egentligen var först ut med en bredbandare som kunde mer än att bara arbeta.

Yamaha presenterade alltså sin Viking 540 1987. Den stora grejen med den var nog egentligen att man valt att använda sig av en lite mildare version av SRV:s legendariska motor.

Det var många hakor som tappades då när man fick klart för sig att Yamaha hade satt en så sportig motor i denna nya arbetsskoter. Vad man inte får glömma bort i det här sammanhanget är att detta var under förbudstiden. Detta var då branschen hade en frivillig överenskommelse att inte sälja skotrar med mer än 60 hästkrafter. De brutalaste maskinerna hade då runt 500 kubik och alltså inte mer än 60 hästar. Värst då, men en instegsmaskin idag.

Precis som Polaris Widetrak har Viking överlevt ända till idag. Båda dessa två visar med att fortfarande hänga med, att dom redan från början var något utöver det vanliga.

Till skillnad från Widetrak har ändå Vikingen genomgått några riktigt stora förändringsfaser genom åren och det är nu den tredje generationens Viking 540 som säljs. Ursprungsmodellen hade bladfjädring fram vilken senare byttes ut mot teleskopfjädring.

Många brukar anse Vikingen som en ikon vad det gäller driftsäkerhet. Den är i storleksordningen 6-7000 dyrare än Widetrak och erbjuder inte en vätskekyld motor. Men även detta är mycket skoter för pengarna, om du som sagt vet vad du köper för något.

RS Viking

Även om RS Viking Professional och originalet VK 540 inte har mycket gemensamt, har RS Viking allt att tjäna på att förknippas med den gamle.

RS Viking är även den en storsäljare och den marknadsförs som den ultimata lyxskotern i SUV-segmentet. Visst är det lätt att hålla med om det. För RS Viking har all tänkbar utrustning och precis som alla andra Yamahas en finish som de andra tillverkarna har svårighet att bemöta. Den har även en trygg och beprövad 120 hästars trecylindrig fyrtaktsmotor. Men det finns en detalj... nja det är ju egentligen inte någon detalj. Utan något riktigt viktigt som år 2009 borde vara vara ett minne blått.

Yamaha har flertalet fina insprutade motorer i sitt sortiment. Dessa insprutningssystem är välbeprövade och väl fungerande. Trots detta väljer dom att använda sig av en förgasarmotor på en skoter som dom vill ska vara en riktigt lyxig skoter för över 120 000 kronor. Tyvärr, motorvalet diskvalificerar RS Viking från den verkliga lyxklassen. Nästa år vill vi se FI120 även i RS Viking.

Lyxklass eller inte, är ju egentligen en sekundär fråga. För som familjedragare är RS Viking så bra den kan bli. Sätt en skoterhatare på en RS Viking en solig vårdag och omvändelsen är nära.

Dessa underbara touringegenskaper kommer av att den är så stor och så stabil. För att en skoter ska fungera riktigt bra med till exempel en fullastad Nila-pulka måste den vara tung. På det sättet är den höga vikten en fördel. En nackdel är den bara på förvintern, när skoterföret bara består av lösaste puder. Då ska man undvika att sätta sig i situationer som kan kräva att RS Viking med muskelkraft ska flyttas i sidled. Om man ska ut och bryta säsongens första spår, då är Viking540 III stället det rätta valet.

Envist

Bredbandsklassen har blivit en besynnerlig samling skotrar. Men man ser ändå ett tydligt mönster.

Alla tillverkarna har en lyxig skoter

Ski-Doos bidrag till den billiga klassen bredbandade maskiner heter Skandic 550, och är en Yetibaserad maskin med en 550-kubikare på 55 hästar. Priset ligger på 86 900.

Expedition 600 HO SDI är byggd på det nya REV-XU-chassit. Resultatet är en många kilo lättare, och därmed både smidigare och roligare. Brebandsklassen blir sig aldrig lik.

Under passagerarsätet har man fått in ett litet fack för bra att ha-saker.

Även Expedition V-800 4-TEC är en finskbyggd Ski-Doo.

Det är lätt att känna sig liten på en så stor skoter som RS Viking. Här sitter man högt och tryggt. Skulle de 120 hästarna inte räcka finns det så klart turbo-kit att köpa. Då har man helt plötsligt en gigant med 230 lekfulla hästar.

Det finns inte mycket mer att begära av förarmiljön. Strömuttag, burkrem, centralt placerat instrument, backspeglar och enkla och tydliga knappar.

Genom att böja A-armarna på detta vis vill man så långt det är möjligt att dom tar i något hårt och kroknar, vilket både är tråkigt och dyrt.

Den vid det här laget beprövade RS Viking säljer i mängder. Nu väntar vi bara på den första RS Viking med insprutning.

Självklart hittar vi ett förvaringsutrymme under sitsen. Men Yamaha har även placerat verktygen lätt åtkomliga och överskådliga.

Modell:	Pris:	Motor:	Effekt:	Mattbredd:	Mattlängd:	Kamhöjd:	Växellåda:	Uppg.torrvikt:
Bercat Z1 XT	124 900:-	4-takt	123 hk	50 cm	396 cm	3,2 cm	Nej	331 kg
Bearcat 57 XT	87 900:-	2-takt	63 hk	50 cm	396 cm	3,2 cm	Nej	297 kg
Yeti V-800	118 900:-	4-takt	65 hk	50 cm	397 cm	3,2 cm	Syncro	319 kg
Yeti 550	86 900:-	2-takt	56 hk	50 cm	397 cm	2,3 cm	Syncro	289 kg
Yeti Pro V-800	124 900:-	4-takt	65 hk	60 cm	397 cm	3,2 cm	Syncro	322 kg
Widetrak IQ	119 900:-	4-takt	80 hk	50 cm	396 cm	3,2 cm	Hög-låg-back	331 kg
Widetrak LX	69 900	2-takt	65 hk	50 cm	396 cm	2,3 cm	Hög-låg-back	278 kg
Expedition 600 SDI	125 900:-	2-takt	114 hk	50 cm	392 cm	3,2 cm	Syncro	286 kg
Expedition V-800	119 900:-	4-takt	64 hk	50 cm	397 cm	3,2 cm	Syncro	319 kg
Skandic 550	86 900:-	2-takt	55 hk	50 cm	397 cm	3,2 cm	Syncro	296 kg
RS Viking	122 900:-	4-takt	120 hk	50 cm	397 cm	3,2 cm	Hög-låg-back	355 kg
Viking 540 III	76 900:-	2-takt	56 hk	50 cm	397 cm	2,5 cm	Hög-låg-back	291 kg

VK540 III eller bara Viking är en skoter som vid sin introduktion revolutionerade synen på en bredbandad maskin. Den var sportig, snygg och snabb. I alla fall om man jämförde med motståndet 1987... för över 20 år sen...

med all utrustning, gärna en fyrtaktsmotor och ett pris på runt och över 120 000 kronor. Sen har även alla en enklare modell för runt 80 000. Många frågar sig varför tillverkarna envisas om att ha en så här billig modell i sitt program. För vem köper en ny skoter som är så gammalmodig? Ja tydligen är det många, eftersom skotrarna finns kvar och att det ständigt sker små förfiningar och uppdateringar på dessa skotrar som gör dom gångbara något år till.

Vad man ska ha klart för sig är att det finns stora skaror skoteråkare som inte vill eller ens kan skruva själv. Dessa prioriterar bort en större motor, modernare chassit som dom skulle kunna få för samma peng om dom köpte begagnat i stället för nytt.

Ska man ha en skoter som i första hand används vid de större helgerna vill man ha en maskin som man bara sätter sig på och åker, någon tid för skruvande finns inte. Ofta vill man inte heller betala för mycket för en skoter som man i slutändan inte kommer att använda så mycket.

Man får helt enkelt prioritera bort lyxen och de stora motorerna för att få en skoter som bara går och går.

Sen finns det en stor grupp yrkesmän och kvinnor, som bara behöver ett pålitligt verktyg att ta sig från punkt A till punkt B med. Det gäller i skidanläggningar, hos skoteruthyrare och i lant och skogsbruk. Hos dessa grupper finns det egentligen inga alternativ, tack vare dessa billiga och pålitliga skotrars långsiktigt positiva pris och driftskostnad.

Som det ser ut nu har de bredbandade modellerna en starkare ställning än någonsin. Den största anledningen till detta är nog att även Nordamerikanerna verkar börja förstå och uppskatta dessa maskiners stora fördelar. Jag tror vi har spekulerat i det förut, men vi skulle inte bli förvånade om de smalbandade touringmaskinerna inom en inte allt för avlägsen framtid helt försvinner till fördel för dessa med ett bredare band. Det breda och långa bandet ger ju inte inte bara en bättre dragförmåga, det ger även många gånger en bättre komfort efter skoterleden.

Så funderar du på att köpa en smalbandad touringmaskin, fundera en gång till och titta på någon av dessa maskiner. Vi tror inte att du kommer bli besviken.

www.duells.se

Got the courage?
Get the gear.

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

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

TekVest

Duells
Riders choice

nytt & noterat

NYHETER NYHETER

PRO-X

KBCs nya och en av finaste hjälmar heter PRO-X. Skalet är tillverkat i kolfiber, kevlar och glasfiber. Tyget i inredningen är ett Ultraluxtyg som kan tas ur och tvättas. Remmen fästs med dubbla D-ringar. Vikten ligger på runt 1200 gram och hjälmen är godkänd enligt ECE 22:05 och Snell2005. En exklusiv hjälmväska och en extra skärm ingår i priset 3995:-. Du hittar mer information på **www.pmcbike.se** *och* **www.kbchelmets.com**

Swiss Army

Ända sen 1893 har schweiziska Wenger tillverkar de så kallade Swiss Army-knivarna. Tillsammans med experter från armén, har Wenger utvecklat dessa knivar och även speciella klockor. Touring 174 är en ny modell av outdoorkniv i kollektionen NewRanger, vars särskilda kännetecken är ett stort och starkt blad med säkerhetslåsning och ergonomiskt formade handtag. Bortsett från välbekanta verktyg som konservöppnare, kapsylöppnare, syl och korkskruv är kniven utrustad med ett tandat blad. Den innehåller också en högkvalitativ tång i rostfritt stål med avbitare och grepp för muttrar. En speciell nyhet med detta mästerverk är ett kvart-tums-fäste på sidan av handtaget för att hantera medföljande sexkantsbits. Hela knivens längd kan användas som en hävstång för högsta möjliga kraft. Hitta mer information på **www.wengersverige.se**

Team Monster Energy

Robin Svanberg, Robert Törnkvist och Nisse Kjellström heter den trio ungdomar från SMK Söderhamn som kommer köra i Monsters färger i USM 2009. Säsongen inleds med träningsläger och ett deltagande i Arctic Cat Cup i Östersund i januari. Sen fortsätter säsongen genom att köra alla tre kvalen i USM, och självklart ska alla gå till finalen på vårkanten. Nisse och Robin körde redan 2008 i USM och bäst gick det för Nisse som körde in på en andra plats i finalen. Han kommer fortsätta i klassen 12-13 år. Robin däremot kliver upp till klassen 14-16 år. Robert som under 2009 kommer fylla 12 år är nykomlingen i gänget. Mer information på **www.smxdrinks.se** *och* **www.smksoderhamn.com**

Personliga goggles

Oakley har i 30 år tillverkat marknadsledande goggles och andra glasögon. I år släpper dom en hel serie med för ett antal utvalda snowboard-stjärnor och ikoner personligen designade brillor. Vad sägs om Terje Haakonsen Crowbar för 1695:-? Eller Shaun White A-frame för 1795:- och Gretchen Bleiler Stockholm som går lös på 1695:-?

VINN MOBILVÄSKA!

"PERFORM"
Vill du vara med och tävla om Krusells snygga mobilväskor?
Enkelt. Gå in på www.snowrider.se och svara på frågorna.
Du kan vinna en sportig mobilväska som passar flera olika mobilstorlekar.
I locket finns en dold magnet som håller väskan stängd.

1.Hur lyder Krusells tagline/slogan?
1 In case of emergency
X Get Carried Away
2 Carry on

2.Krusell tillverkar...?
1 Resväskor
X Väskor för Elektronik produkter
2 Väska för Bowlingklot

3.Motivera varför väskan skall bli din! (Max 20 ord.)

Ledtrådar finns på www.krusell.se

Daniel Bodin Limited
Edition Snöskoterställ
Jacka o Byxa Pris 5999:-
Kontakta din välsorterade skoterhandlare
För omg leverans besök följande butiker.
Maskin Hallen Kiruna 0980-83333
Sixten Nilsson Motorservice Boden 0921-10209
Motor Expo Östersund 063-123600
Ytterocke AB Mattmar 0640-45117
Motor&Fritid Funäsdalen 0684-29450
Terrängmaskiner Sundsvall 060-122005
PSEPARTS
+46(0)8-59009450 · WWW.PSEPARTS.COM

nytt & noterat

NYHETER NYHETER

No tinitus

Behöver tryckluftsverktyg verkligen låta så mycket? Och måste de vara så tunga? Det var ett par av de frågor som Kamasa Tools ställde sig när dom skulle ta fram deras nya produktserie av tryckluftsverktyg. Man koncentrerade sig även på att hålla nere vikten och man har bland annat använt kompositmaterial i chassin för att minimera vikten så mycket som möjligt. En annan fördel med kompositen är att den inte alls känns lika kall som ett verktyg i metall lätt gör. Den nya verktygsserien omfattar mutterdragare i alla storlekar, spärrnycklar, filmaskiner, vinkelslip, kapmaskin och borrmaskin. Dessa kommer finnas ute i butik från och med januari 2009. Hitta mer information på ***www.kgk.se***

Fire Fleece

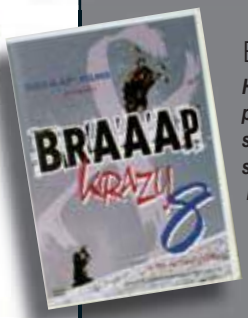
Värmevästen Alpenheat Fire kan efter 4 timmars laddning under 2-8 timmar värma den frusne. Den är tillverkad av tunn och varm fleece, perfekt att ha under annat plagg. Värmeelement sitter i ryggområdet och har en stor yta och kan regleras i fem nivåer. Priset är 1295:- och du hittar den på ***www.montanasweden.se***

Cold Killers

Man kan inte bara titta på termometern och se vilken kyla man kommer utsättas för när man ska åka skoter. Ett exempel: Det är en fin lite solig dag med och termometern visar plus 5 grader. Du tar din skoter på en lugn tur, du kör i 30 km/h. Under dessa förhållanden kommer de oskyddade kroppsdelarna att utsättas för en effektiv temperatur av minus 6 grader. Detta kallas för vindavkylning och effekten blir bara värre ju fortare du kör. I 70 km/h och med en temperatur av minus 15 grader ger vindavkylningen en temperatur av minus 30 grader, och du riskerar snabbt att förfrysa dig. På MC-Bodens webshop hittar du massor med praktisk utrustning som skyddar just mot denna effektiva kyla. Märket Cold Killers till exempel har flera typer av dessa vindtäta vattenfrånstötande plagg. Deras hals och ansiktsskydd är tillverkade i det nya Softshell tyget som ger en aktiv stretch, det är vindtät och andas och tål mycket vatten. Insidan är också klädd med skönt fleece-tyg.
Cold Killers Mini Tube kostar 250:- och skyddar effektivt nedre delen av ansikte och över hals. Maxi Tube kostar lite mer, 275:- och den skyddar på samma sätt men mer av bröstet. Hot Hood har mer formen av en balaklava och skyddar därmed större delen av ansiktet och även pannan. Priset för denna är 250:- och du hittar alla dessa på ***www.mc-boden.se***

Mountain Mod Mainia z

Detta är filmen som är precis vad den heter. Massor med mer och mycket mer modifierade mountainmaskiner. Här får du se de största trailrarna och de största och starkaste maskinerna. Än så länge dominerar Yamahaturbos de Nordamerikanska bergen, men här får vi även se ett gäng vassa Boondocker tvåtaktsturbos som piskar lite liv i tvåtaktarna. Årets MMM har en lite proffsigare produktion än tidigare och levererar skrämmande klättring i massor.

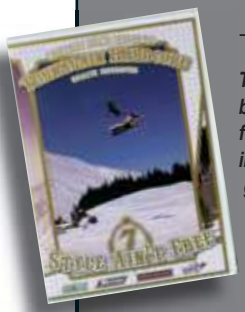


Braaap Kra y 8

Här är filmen som stoltserar med flest kända namn. Men merparten av körningen utgörs av ibland på gränsen till amatörmässiga förare. Här får du lite av allt, dropp, turboklättring, lössnösurf, någon flipp och andra hopp. De riktiga stjärnor vi får se någon skymt av är bland andra Danne Bodin, Paul Thacker och ingen mindre än den nu mer förlamade Blair Morgan som leker i snön med sina polare.
Vi får även se Jimmy Blaze hoppa långt med en Ski-Doo. Musiken är inget som sticker ut speciellt åt något håll, vilket inte heller filmen i helhet gör.

Thunderstruck Seven

Att succé eller pannkaka kan hänga på så små marginaler i berg som är så stora? I den sjunde i raden Thundrestruck-filmer får du se mängder med klättring precis på gränsen av vad som ens är möjligt. Ibland har dom centimetrarna på sin sida, ibland inte. Tyvärr är mycket av musiken bara malande och långtråkig. Turbo-Yamahas dominerar, men ett flertal till exempel Arctic Cat M1200 ligger dom i hälarna. I flera passager i filmen får vi även njuta av mycket skön pudersurf i gudomligt väder. På tal om gudomlig... Legenden Randy Swenson visar också vart skåpet ska stå.



Turnagain Hardcore 7

Turnagainfilmerna har ofta en lite egen och speciell stil, vilket är bra. I den här filmen är det freestyle och freeride som gäller. De fetaste och snyggaste hoppen blandas som vanligt med en liten inblick bakom kulisserna i dessa killars lite konstiga och overkliga liv. Vi får se en kavalkad av branschens största, så som Dane Ferguson, Jimmy Blaze, Levi LaValle, Heath Frizby och inte minst vår egen världsstjärna Danne Bodin och många fler. Tack vare utsökt musik där I wanna be somebody med WASP toppar listan, så tar denna film hem fyra SR-Skallar.

Slednecks 11

Skoternackarna är på många sätt dom som varit med längst och gjort snöskoterfilmer. Om inte annat hörs det ju på namnaet, för det här den elfte i raden Sledneckfilmer. Mycket av filmen upptas av några av de sjukaste snöskoter-droppningar som utförts. Tyvärr har man valt att använda sig av riktigt dryg och malande musik filmen igenom. Vi hade hellre lyssnat på snöskotrarna egna skönsång. Men undantaget den här kritiken är det gäng med säckpipor som faktiskt känns helt rätt. Några av de kända namnen är Paul Thacker, Chris Burant och Steve Martin.

www.handelsbanken.se/finans

Varför vänta?

Kör hem din skoter redan idag. Finansiera tryggt och enkelt hos Handelsbanken Finans. Snow Rider på köpet (6 nr), erbjudandet gäller t o m 090331.

Prata med din skoterhandlare!

Handelsbanken Finans

Lössnösläget

Nu är det dags. Vilken lössnömaskin är mest kompetent och imponerar mest på oss?

Text: Patrik Larsson
Foto: Mattias Klockar

Till en av årets absoluta höjdpunkter hör slaget mellan marknadens största och starkaste lössnövärstingar. Genom åren har vi kört i Kittelfjäll, Affe har kört testet i sina hemtrakter runt Boden, vi har också varit i Grövelsjön. Årets drabbning skulle ske på ytterligare ett nytt ställe. Nämligen i Härjedalen och Messlingen där vårt nya crib, SnowRiders Place ligger. Läs mer om den kåken längre fram i den här tidningen.

Efter en hel del jagande, mixtrande och fjäskande kunde vi till slut rada upp ett komplett startfält av årets lössnövärstingar som sinsemellan skulle få mäta sina krafter i händerna på en minst sagt skild skara testförare.

Förutom det gamla vanliga gardet med Björn, Micke Ljungberg och undertecknad. Fick vi även med oss Dan Eklund från Idre. Han besitter en många gånger överlägsen kunskap av skoterkörning i förhållanden där ingen annan ens kan tänka sig att bege sig ut i. Han är nämligen fjällräddare och en fanatisk lössnöskottare av rang. Vi fick också med oss Mickes bror Andreas som guide, vilket han är född till genom sina same-gener. Han är ju till och med född i en lappkåta, på ett renskinn i full snöstorm.

Sist men inte minst hittade vi två underbara killar som trots finanskris och klimathot, haft den utomordentligt goda smaken att inhandla en varsin värsting-lössnöare, som vi sen fick använda i detta test. Dessa killar är Erik Krig från Grycksbo, som äger en Ski-Doo Summit 800 och Mats Wiklund från Matfors utanför Sundsvall med en Arctic Cat M1000. Resterande maskiner var en Polaris RMK 800 och Yamaha Nytro MTX.

Men vi hade även tagit med en utmanare, som det var flera som var riktigt sugna på att brottas lite med. Den helt nya Lynx Commander 600 SDI.

Commander

Efter att vi efter konstens alla regler lastat pickuper och släpvagnar fulla med snöskotrar och väskor, bar det av norrut. Väl på plats mötte vi upp Mats och hans maskin och vi packade in oss i stugan. Den riktiga körningen skulle ske dagen efter, men vi kunde inte hålla oss utan för några korta svängar i området medan vår matmor Björn stannade hemma och lagade mat, städade, diskade och bonade golv.

När så äntligen morgonen kom var det dags att köra hårt. Det gäller att ligga i om man både ska hinna med att få de så nödvändiga fotografierna, som behövs för att göra en tidning, samtidigt som man ska hinna med att både testa och få sig en rejäl uppfattning av alla maskiner.

Vi ska väl erkänna att vi hade förväntat oss lite mer än den halvmeter puder som Messlingen den här gången bjöd på. Men tack vare att vi hade tillgång till några helt opreparerade slalombackar kunde vi ändå testa maskinernas gränser, och verkligen känna skillnaderna. För tanken slår en varje gång... Hur kan maskinerna bli så olika, när tillverkarna egentligen vill bygga samma sak?

Årets startfält liknade alltså förra årets till punkt och pricka, förutom utmanaren. Eftersom Lynx länge valt att avstå från att ens försöka bygga en lössnömaskin, så kändes det rätt att ta med en av årets allra intressantaste maskiner ändå.

Nu är detta för att verkligen klargöra ingen lössnövärsting per definition. Lynx själva kallar den ju för hybrid. Den har visserligen mattlängden med sig för att vara en lössnömaskin. Men mattan är i stället 50 cm bred och kammarna på 32 millimeter är ju alldeles för mesiga för att på allvar utmana de andra maskinerna. Sen har den ju bara en 600-kubiksmotor och är alltså redan där slagen på förhand.

Det vi ändå ville kolla var om man på något sätt kunde ersätta höga kammar med en bredare matta. Vi visste väl egentligen svaret på förhand, men man kan ju aldrig helt säkert veta.

Vad vi direkt kunde slå fast var att Commandern jämfört i den här samlingen absolut inte var någon klättrare. Nu är den ju inte byggd som en sådan, så att kräva det är ju fel.

Kammarna är för låga och bredden på mattan gör att den mer glider ovanpå än att greppa tag i den lösa snön och driva maskinen framåt och uppåt.

Men däremot vid smygkörning i obanad terräng fungerar den mycket bra och är smidig och lättarbetad. Nu kommer i stället mattbredden mer till sin rätt. När du sen åker ut på leden igen är den en riktigt rolig ledmaskin också.

Andreas Ljungberg ansåg den vara en perfekt guidemaskin och Björn klankade direkt ner på de hala fotstegen. Just fotstegen i lössnösegmentet har utvecklats något enormt bara de senaste åren, så dessa stack helt enkelt ut i den här samlingen.

Nej någon äkta lössnömaskin är Commander inte. Inte ens i närheten. Men för dig som tänker dig köpa en lössnömaskin för att du vill ha dragförmågan i den längre mattan, men du vill samtidigt inte ha en klumpig bredbandare, tycker vi ska tänka om och ta en titt på Commander i stället. För Commander är inte en klumpig bredbandare. Den känns inte ens som en när du bara sitter på den. Visst, fötterna hamnar brett isär, men dynan och tanken är smala som på en vanlig skoter. Sen är det alltid riktigt skönt att någon i gänget man åker med har en bredbandare. För när det är dags att dra hem en havererad skoter finns det ingen i det här gänget som kommer komma i närheten av Commanders dragförmåga.

Som sagt, ingen lössnöare. Men om Lynx någon gång skulle ge sig in i lössnösegmentet och återigen bygga något i samma anda som Ranger Mountain 03-04, med en starkare motor och högkammad matta, skulle det kunna bli riktigt andra och intressanta bullar. Men det får vi nog fortsätta att drömma om ett tag till.

Nytro

Commander hör alltså inte riktigt hemma bland dessa maskiner. Några av våra testförare tyckte samma sak även om Yamaha Nytro MTX. Saken är den att dom egentligen har helt rätt. För Nytro MTX är Yamahas mellanklassmaskin i lössnösegmentet.

De 130 hästarna är visserligen lite mer än vad dagens tvåtakts 600:or ger, men de extra kilona gör dom jämbördiga.

Egentligen skulle vi kanske ha försökt få med en RX-1 MTX, men den är både svår att få tag på, eftersom den säljs i så få exemplar. Men sen är den riktigt gammal och med all säkerhet på väg ut

ur modellprogrammet. Gör vi rätt eller fel går att diskutera, men Nytro MTX är en så intressant modell att vi ändå vill ha den med.

Nåja, detta är ett dilemma vi får leva med tills Yamaha släpper en starkare version av motor till Nytro-serien, eller dess större efterföljare.

Vad värre är att Yamaha inte riktigt vill lära av historien och åtminstone försöka uppdatera saker som är så uppenbart felkonstruerade.

De två mest uppenbara förändringarna som borde gjorts till i år är att de salsgolvsstora fotstegen borde ha utvecklats. Varför inte till exempel ta en titt på var Arctic Cat har gjort med fotstegen på deras M-modeller? Nästa sak är den konstiga vinkeln på styrstången. Den ligger ju i det närmaste horisontellt med skotern och det ser mer eller mindre ut som om man voltat och knäckt styrstången bakåt.

Just dessa två saker är något som skotermoddarna ger sig på direkt. Fotstegen kapas och görs rejält smalare, och styrstången flyttas framåt ungefär sex-sju centimeter.

Men varför blir det då ingen förändring? Antingen är det väl så att Yamahaskutan är för tungrodd för att snabbt få igenom den minsta och enklaste förändring, eller så tycker Yamaha att det är kul att modifieringskillarna ska få leka och bygga om. Eftermarknaden är i alla fall glad att Yamaha finns, för de andra märkena har ju på många sätt gjort allt för att ta död på samma marknad genom att leverera i det närmaste färdigmoddade skotrar. Visst, Yamaha Nytro MTX ska ha kritik. Men den ska även ha en massa beröm och hyllningar.

För det första är detta marknadens enda lössnömaskin med fyrtaktsmotor, vid sidan om sina märkesbröder Phazer och Apex/RX-1 så klart.

Den genomgående åsikten i testpanelen var att Nytron lever upp och trivs som bäst med fullt öppna spjäll. När man väl fått snurr på maskinen styr den efter minsta vink.

Mats intryck av Nytro visar ganska precis vad det rör sig om.

—Jag kommer inte allt överens med den, men jag gillar styrningen!

Danne sa lite elakt att "Det är en fin touringmaskin, eller mer korrekt en hybrid, så den hör inte riktigt hemma i det här gänget"

Än så länge har inte Nytro någon chans att ta några topplaceringar i tester som denna, den slår ju liksom rejält från underläge.

Du som köper den, köper antingen

RMK 800 var redan förra året en på många sätt felfri maskin. Men Polaris har ändå lyckats förbättra den ytterligare med sänkt vikt och mer fart i motorn.

Yamaha Nytro MTX var även i år tyngst i gänget lössnöare med sina 300 fulltankade kilon.

För att få till en så vettig invägning som möjligt knackades och bankades så mycket som möjligt av isen på skotrarna bort. Men hela lössnötestet höll på att gå i stöpet, när gummiklubban gick av! Som tur är fick vi fram en rulle tejp som räddade hela testets genomförande.

Det är på de små och inte speciellt genomtänkta detaljerna som Yamaha Nytro MTX förlorar mycket av sina skönhetspoäng. Ta bara en titt på tanklockets placering. Dunktankning med tratt blir allt annat än smidigt och lätt.

Precis som förväntat var Summit 800 fortfarande lättast. Vågen visade 252 kilo.

Andreas Ljungberg ansåg att Commander är en perfekt och kompetent guideskoter.

Att ta med Lynx Commander i årets stora lössnötest var en rolig chansning. Det visade sig med all tydlighet att när det gäller att klättra så finns det ingen ersättning för höga kammar. Men vid körning i flack terräng fungerar den riktigt bra.

en lite tråkigare orignalskoter som du använder mer som en hybrid, eller så köper du ett grundämne till en skoter du kommer bygga om rejält, och till och med turboladda, vilket gör att du i ett slag kör skiten ur alla dessa uppstudsiga konkurrenter.

M1000

Nytro har alltså ingen chans att ta hem den här testen, och det har inte heller startfältets enda enliters tvåtaktare, M1000.

Här har vi gängets starke ålderman som fått sig några nya höftkulor och uppdaterade hjärtklaffar. Den gamla har alltså uppdaterats på flera punkter och är smärtare, smidigare och bättre än någonsin.

Hela tio kilo ska enligt tillverkaren ha bantats bort. Detta bland annat genom en ny lättare och kortare bandtunnel. Boggin har blivit lättare med läskigt mycket bortfräst material i skenorna och de tunga stålfjädrarna har ersatts med luft, i och med Fox Float-dämparen. Även Bossdynan gör sitt till viktsänkningen.

Under förra årets lössnötest efterfrågade vi ett högre styre på M1000, och det fick vi till i år. Vi har nu genom åren sett allt vad det gäller variabla styrstänger. En del har man bara mesigt skjutit fram och tillbaks, andra har man varit rädd att peta på i rädsla för att den avancerade konstruktionen ska ramla sönder framför ögonen på en.

Men nu äntligen ser det ut som att det är en tillverkare som faktiskt nått ända fram. Arctic Cats teleskopiska styrstång är bara för genial. Det är ju så här den skulle ha sett ut från första början! Men som alltid har solen sina fläckar. Det är bara att fråga ägaren av det här exemplaret, Mats. För när han skulle sätta på kapellet när det var dags att åka till oss, fick han lov att sätta styret i det lägsta läget. Med lite is på fel ställe och ett finger också det illa placerat så agerade teleskopet giljotin rätt över fingret. M1000 kan alltså bita ifrån på mer än ett sätt.

Sen är det ju en välsignelse att Arctic Cat äntligen kommit ur dilemmat av att inte få reversera sina motorer för att få en backväxel! O tack du gode skoterguden för det!

Det samlade intrycket av denna maskin är att motorn så klart är enorm men att den tappar lite för mycket när man släpper gasen och ger fullt igen.

—Den är inte så rapp som den skulle kunna vara. Vid omtag tappar den för mycket och den skulle nog må bra av

För att lära känna området lite bättre tog vi oss en liten kvällstur i Messlingens underbara fjällnatur.

Här är årets lössnötestgäng. Sittliggande från vänster ser vi Summitägaren Erik Krig, M1000-ägaren Mats Wiklund, fotografen Mattias Klockar, testpilot och backflipparen Micke Ljungberg, skäggapan Patrik Larsson, lössnöspecialisten Dan Eklund och längst till höger ser vi same-guiden Andreas Ljungberg. Överst ligger chefredaktör och matmor Björn.

Här ser vi vad som snabbt kan hända med drivhjulen på en Nytro MTX om man kör mattan utan tillräcklig kylning. Det har visat sig att Nytro är speciellt känslig för just detta. Det som händer är att klipsen för fönsterdriften blir så varma av friktionen mot slidesen att dom blir blåglödgade. Detta får till följd att de varma klipsen snabbt börjar äta sig in i drivhjulen av plast. Låter man detta pågå för länge börjar tillslut mattan att kugga över och ett tidsödande drivhjulsbyte tvingas fram.

När väl Ski-Doo kan presentera sin sofistikerade och insprutade 800-motor i Summit, kommer kanske mycket av den brutala känslan att försvinna. Vilket många kommer att gilla.

Uppför matar Summit på utav bara fan. I vårt lilla och högst ovetenskapliga acctest uppför var det föga förvånande just Summit som drog det längsta strået.

ett variatorkit, säger Dan och Andreas Ljungberg fyller i.

—Den är djävulskt kursstabil. Detta känns speciellt när man kör rakt uppför och motorn orkar hålla skidorna uppe hela tiden. Detta är nog testets stabilaste skoter.

Just denna stabilitet tar då i stället ut sin rätt när det gäller smidigheten.

—Jag tycker den känns lång och bökig när man ska vända, förklarar Micke.

Årets test skilde sig ganska rejält från förra årets upplaga. Detta genom att vi i stället för att långsamt böka oss fram i skogen, nu i stället kunde släppa maskinerna helt lösa rakt uppför utan minsta tanke på att behöva väja för träd, bäckar och stup.

Tack vare detta kom M1000 mycket mer till sin rätt. Motorn fick arbeta som den ska och det passade verkligen M1000 som handen i handsken. Årets intryck blev så mycket bättre. En stor skillnad mot tidigare då den mest framstått som lite efterbliven.

Mats som äger denna M1000 är mer än nöjd med sitt nyinköp. Han har innan detta test inte hunnit med att köra speciellt mycket och imponeras av att den är mycket smidigare än han kunde vänta sig.

M1000 får också beröm för sina föredömliga fotsteg som i alla lägen släpper igenom snön och i alla lägen också ger ett säkert och bra fäste för fötterna.

Alla tycker om M1000. Men den är daterad trots sina mycket värdefulla uppdateringer. Som sagt någon vinnare är den inte.

Summit

Om alla mer eller mindre tycker ganska bra om M1000 så är meningarna mer skilda angående Summit 800.

Detta är en maskin som man antingen älskar eller faktiskt rent utav hatar. Ski-Doos Summit 800 är helt enkelt så förbannat från på alla sätt att den inte passar för alla.

I och med att vi i år tyvärr inte hade så mycket snö som vi önskade oss, verkade det som att det drabbade just Summit lite extra hårt.

På grund av att den ligger så pass hårt på skidorna kräver den mer än alla de andra att man också kan få ner dom djupt i snön när det ska svängas.

Dan som har mest erfarenhet av att köra REV-XP Summit tycker att den inte känns riktigt lika vass som i fjol. Detta kan ju dels ha att göra med att konkurrensen faktiskt är bättre i år, men även att den till i år drevats ner

i ett försök att få bukt på det pinsamt höga remslitaget.

En annan förändring är att mattan ändrats något. Flera ägare var kritiska till att 08-ans matta var alldeles för känslig och gick sönder allt för lätt. Enligt Ski-Doo beror det nya reservdelsnumret på mattan att den till i år är två millimeter smalare. Men visst har väl även kammarna gjorts om lite, och är nu både grövre och hårdare? Huvudsaken är att den nu i alla fall förhoppningsvis ska hålla bättre än tidigare.

Rakt uppför är Summit däremot precis så brutal som vi väntat oss. Så länge man håller fullt spett och skidorna är i luften går den stabilt. Det är när skidorna går ner i snön som man direkt känner av den inbyggda nervositeten.

Erik Krigs egna bedömning av sin maskin var att den känns tungstyrd, och att den gärna hugger tag i svängarna, vilket är åsikter som känns igen av alla som körde den.

Han beskriver även motorn som enorm, och det är bara att hålla med.

Om man gett sig fan på att man ska bli riktigt duktig på att köra skoter, så ska du köpa en Summit 800. För den kommer helt enkelt att tvinga dig att lära dig köra skoter, du har inget val. När du väl kan behärska den på riktigt, då blir du oslagbar.

RMK

Förra året vann alltså Polaris RMK 800 vår stora lössnötest. Den fick höga betyg för den fina och lena motorn som ändå rejält biter ifrån om man vill att den ska det. RMK fick också höga betyg för att den var så lättkörd.

Till i år fick vi tag på en maskin med en 155 tum lång matta. Modellen finns även att få med modiga 163 tum också, men riktigt så tuffa var vi inte den här helgen.

Den fina vinnarmaskinen från förra året har omarbetats på flera punkter, och mycket av vikten har lagts på just vikten...

Det märks nu att flera av tillverkarna på allvar tagit tag i Ski-Doos bantningsutmaning. Bland annat är boggin omarbetad och har fått lättare urfrästa skenor. Bromsen är ny och man har monterat en lättad bromsskiva. Även styrspindeln är lättare än förut. Kedjehuskåpan är utbytt mot en i magnesium och så har vi fått en riktigt stabil och vettig stötfångare fram som är gjord helt i aluminium och den är även bultad direkt i bulken. “Stabil som fan”, som Doktor Alban skulle ha sagt.

Maskinen har även utrustats med det

Balla skotrar på fullvarv ska gärna upplevas på nära håll.

Guiden för dagen var den speciellt inkallade halv-samen Andreas Ljungberg. Att få ha med sig en guide med äkta samegener känns tryggt i uppe till fjälls. Efter en hel del övertalning lyckades vi även få honom att ta av sig hörselkåporna och sätta på sig en hjälm i stället.

De sista vägningarna ägde efter fulltankning rum på Härjedalsköks område. Då vi var osäkra om M-modellernas nya teleskopstyrstång skulle hålla för att lyfta skotern i, så var vi tvungna att hitta på ett nytt sätt att väga. 279 kilo visade vår våg med en fulltankad M1000 hängande i snörena.

Rakt uppför i djup snö är det få som slår M1000 på fingrarna. Den är testets kursstabilaste maskin och den har mest motor. Trots rejäla uppdateringar är detta en äldre typ av skoter, men det hindrar den inte från att dela med sig av sin körglädje.

nya crossinspirerade Pro Taper-styret med styrkrokar och självklart även en burkrem. Även variatorsystemet är nytt. Men vad många tycker är viktigast av allt, är att motorn ska ha fått en ny mappning som är bättre anpassad till vårt skandinaviska bränsle.

Genomgående får RMK 800-motorn mycket goda betyg. Skillnaden mot fjolårets redan då på alla sätt suveräna motor känns av. Polaris har fått rejält bättre snurr på en redan bra motor.

Annars känns den som i stort sett samma maskin som förra året. Även om vikten ska ha sänkts med runt 7 kilo.

En sak som vi irriterade oss på var att knapparna för handtag och tumvärmare och hel/halv-ljus flyttats från styret och ner på en konsoll under styret. Det här med att flytta knapparna för värmen är inte så viktigt. Men att flytta hel/halv-ljusknappen känns ogenomtänkt och onödigt.

—Man vill ju kunna ändra ljuset utan att behöva sänka blicken, sa både Micke och Dan i mun på varandra.

Något annat som är riktigt dåligt på RMK:n är körställningen när man sitter och kör. För sitsen är rejält obekväm. Detta är dock något man får leva med om man ska ha en så pass specialiserad lössnöskoter som RMK är. Sen för dig som köper en RMK 800 och tänker använda den till något annat än att bara skotta puder, så rekommenderar vi att fylla boggin med det hjulkit som finns att köpa som tillbehör. Det kan nämligen gå läskigt snabbt att överhetta slidesen med allt vad det innebär. Visserligen sitter det ju isrivare monterade original, men då ska man ju komma ihåg att stanna och fälla ut dom så fort snön inte är djup nog.

Ännu ett tips, eller snarare en uppmaning från oss till er som köper någon av dessa maskiner. Montera isrivare! Även om du anser dig bara köra i lössnö. För rätt vad det är tvingas du köra några kilometer på led, och som sagt. Då är det snabbt gjort att förstöra någonting.

Radar

Då vi skaffat oss en så kallad Stalker Radar Gun, kan vi nu mäta både det ena och det andra med hjälp av den. Men hur mäter man på något sätt upp en lössnömaskin vad det gäller till exempel fart? Att testa toppfart på en sjö är ju bara korkat. Då dessa maskiner inte är byggda för toppfart och faktiskt även snabbt kan ta skada av sådana dumheter.

Nej vi tog i stället och ställde oss i en brant och orörd backe. Två av våra

Nytro är en maskin med många sidor. Mycket är fantastiskt positivt. Som till exempel motorn. Men det finns tveksamheter som Yamaha med enkelhet hade kunnat rätta till.

UPPMÄTT HASTIGHET I VÅR TESTBACKE:

Summit	Dan	47
M1000	Andreas	44
Summit	Andreas	43
M1000	Dan	41
RMK	Andreas	39
RMK	Dan	39
Nytro	Andreas	32
Nytro	Dan	31
Commander	Gick inte att köra upp	

UPPMÄTTA VIKTER MED FULL BRÄNSLETANK:

Summit	252 kg
RMK	262 kg
M1000	279 kg
Nytro	300 kg
Commander	350 kg

Ett lite roligt inslag i årets test var radarpistolmätningen uppför i lössnön. Att mäta farten i den här vinkeln ger inte helt korrekt utslag. Men bilden blev väl i alla fall snygg?

Ja då var det Andreas tur att köra!

förare, Andreas och Danne skulle varsin gång köra alla maskiner i ett nytt och orört spår. Dom skulle även ge full gas vid samma punkt för att förutsättningarna skulle bli så lika som möjligt.

Vi tänkte alltså mäta upp viken toppfart respektive maskin kom upp i och se om vi på något sätt kunde dra några slutsatser.

Vi inser att dessa siffror på inget sätt är framtagna på ett helt korrekt vetenskapligt vis, och siffrorna får ni som läser tolka som ni vill, om ni vill.

Så här blev i alla fall utfallet, och det är slående hur bra det ändå stämde med bara känslan av maskinerna.

Summit och M1000 delade på de fyra första placeringarna och hastigheterna låg på mellan 41 och 47 km/h. Strax efter kom RMK, med två uppmätta hastigheter av 39 km/h. Sen var det ett hopp ner till Nytrons två hastigheter på 31 respektive 32 km/h. Lynx Commander klarade inte att ta sig uppför backen, så någon mätning på den gick inte att genomföra.

Den viktiga vikten

Att en lössnömaskin ska ha en låg vikt är de flesta överens om. Även de flesta av tillverkarna.

Ski-Doo tog en gång för alla verkligen tag i viktfrågan i och med REV-XP, och de andra har nu tvingats att hänga på. Precis som vi tidigare nämnt i texten uppger Arctic Cat att dom bantat sin M1000 med hela tio kilo. Vidare har Polaris kapat någonstans mellan 7 och 8 kilo på sin RMK 800.

Tillverkarna är idag riktigt duktiga på att presentera imponerande korrekta siffror vad det gäller effekt. Men varför fortsätter det här med den uppgivna vikten att verka så verklighetsfrämmande?

För att lite bevisa detta och för vårt egna höga nöjesskull så vägde vi alla våra testmaskiner.

Alla skotrar tankades fulla, och tyvärr hade vi ingen möjlighet att helt och hållet tina av våra testmaskiner. Men vi bankade med gummikubba, sopade och borstade av is och snö riktigt noga. Vår uppskattaning är att varje maskin hade ett max två klio is eller snö på sig. Dessa siffror får därför lov att tas med en liten nypa salt, men är ändå en riktigt rolig information som vi vill dela med oss av.

Tyngst i gänget var inte allt förvånande Lynx Commander med 350 kilo. 50 kilo lättare var Yamaha Nytro med sina 300. Vår M1000 stannade vågen på 279 kilo.

Mats Wiklund kör här själv sin M1000. Han är mycket nöjd, och han upplever den mycket smidigare än han egentligen förväntade sig.

RMK:n vägde 262 och Summit var som förväntat lättast i klassen med sina 252 kilo.

Du som brukar diskutera skotrars vikter och har lite koll på vad tillverkaren uppger för vikter ser direkt att det inte är något som stämmer här.

Lägger man på vikten av respektive maskins fulla bensintank på den av tillverkaren uppgivna torrvikten hamnar man rejält under våra vägda siffror. Drar vi bort två kilo i uppskattad isvikt så hamnar differensen på lössnövärstingarna på mellan 13 och 25 kilo. Så den stora tiotusenkronorsfrågan är: Vart har tillverkarna gjort av alla dessa kilon?

Vinnaren

Vem är det då som i slutändan tar hem segern? Som ni säkert förstår drar även detta år Polaris det längsta strået. Polaris RMK 800 är den skoter som passar flest förare bäst. Den känns stabil och är lättkörd. Den underbara insprutade motorn älskas av alla. Förutom lite konstiga och bökiga placeringar av några knappar och att den sittande körställningen rent utav är obekväm så finns det inget att klaga på.

Att utse en andrapristagare blir däremot svårare och det hela står mellan marknadens modernaste maskin och den äldsta, Summit 800 och M1000.

M1000 passar någorlunda till alla typer av förare, speciellt under de förhållanden som rådde den här dagen, och Summit ställer i många lägen helt enkelt för höga krav på sin förare. Genom att vara så extrem utesluter många användare. Det beror så mycket på vem man frågar vilken av dessa som som ska ta hem andraplatsen, så vi är lite fega och låter dom dela på silvret.

Nytron i sin tur når inte ända fram och konkurrerar aldrig riktigt ordentligt med de andra, av fullt förklarliga skäl. Sen får Yamaha även några extra minuspoäng, bara för att dom inte till i år uppdaterat den med det mest uppenbara.

Commander placerar sig på en sista plats. Men vi gav den i alla fall en chans och den tog den. Och det känns även nu bevisat, i alla fall ett bra tag framöver att det inte finns något substitut för höga kammar, så försök begränsa kamhöjden den som kan.

M1000 går som tåget rakt fram, men är lite bökigare att hantera när det ska svängas.

I år har Nytro MTX fått riktiga dämpare i boggin. Inget att egentligen berömma, men vi kan ju nu i stället sluta klaga. Dessa dämpare skulle ha setat där från början.

Som ni kanske redan förstått tas Polaris RMK 800 hem lössnöuppgörelsen även i år. Det är så mycket som talar till RMK:ns fördel. Den sofistikerade insprutade motorn. Den perfekta balansen som gör att den passar alla. Fin dämparutrustning och ännu lägre vikt än tidigare. Det finns så klart fler positiva saker att rada upp, men vi ger oss där och konstaterar att Polaris verkligen har tagit tillbaks kommandot i den verkliga prestigeklassen, den för de brutalaste lössnövärstingarna. Sen är det med ett visst vemod vi inser att RMK 800 logiskt bör vara inne på sista versen. För när en maskin rent historiskt nått sin topp, kommer det en ersättare, och den ser vi fram emot med spänning.

THE BEST FROM BOTH WORLDS

EMIL ÖHMAN – DANIEL BODIN

EXTRA EVIL DISTRIBUTION AB

MAIL: INFO@EXTRAEVIL.SE PHONE: 063-12 12 26

Drivmattan...

din kontakt me

Drivmattor är ett kärt debattämne. Det var också länge sen en skotermatta bara var just en skotermatta.

Av: Alf "Challenger Extreme" Sundström

Det finns tre saker hos en modern maskin som kan reta upp personer med lite för stor erfarenhet av skoterkörning. Jag talar om de som kört sedan den tiden då televisionen endast sände i en svartvit kanal och bensinen kostade mindre än en krona litern.

De tre saker som kan få dessa äldre herrar på dåligt humör är givetvis motoreffekt, högt avgasljud samt en matta med höga kammar.

Utan tvekan och med illrött ansikte talar de gärna om för ägaren av en modern maskin att han saknar ansvar, samt att skotern genast bör förbjudas för allas bästa. För förbud mot all ny teknik löser enligt dessa personer genast de problem som finns i samband med dagens skoterkörning.

Min åsikt är att en skoter naturligtvis inte ska låta mer än nödvändigt. Jag kan därför inte försvara en slutburksmarodör på något sätt. Men kraftiga motorer samt höga kammar är några av de detaljer som skiljer den moderna snöskotern från dess äldre och tråkiga föregångare. Den som säger att gammal och dålig skoterteknik är att föredra, då det ger mindre problem har inte riktigt koll på läget enligt mig.

Teorin att oansvariga förarinsatser beror på mattans kamhöjd är lika verklighetsfrämmande som att ett vinterdäck med goda egenskaper leder till trafikbrott då fästet blir för bra.

Att en modern skoter ska ha en drivmatta med bra fäste är alltså självklart, men vad är då en bra matta och vinner jag något på att byta ut originalet?

En liten tillbakablick.

I begynnelsen fanns det bara en matta, då det nästan bara såldes en typ av skoter (som hette Ski-Doo) men sedan började förvirringen.

Man kan lugnt säga att det under 70-talet inte fanns någon som helst ordning då man ser till dimensioner och utförande för drivbandet.

De skotrar som byggdes då var egentligen rena prototyper och många hade egna och helt nya idéer gällande i stort sett hela skotern. Drivningen av mattan kunde vara placerad i mitten eller på sidorna och längd samt bredd varierade stort. Det enda gemensamma draget var att samtliga gav ett mycket dåligt fäste samt att livslängden var lika kort som priset var högt.

För cirka 20 år sedan började en standard komma. De flesta tillverkarna valde att förse sina sportskotrar med en 121" (307 cm) matta med 2,52"-delning och de hade därmed 48 delningar.

En mattas längd är beroende på hur långt det är mellan delningarna samt antal delningar som den består av.

Detta medförde att man kunde bygga skotrar med 133,5", 141" samt 156" långa mattor med samma standard och därmed täcka upp det behov som då fanns.

Givetvis vara de flesta 15" (38 cm) breda utom bredbandarna som hade 20" (50 cm) bredd på sina drivband. Delningen var däremot densamma, så man klarade sig med likadana drivhjul på alla maskiner. Undantag fanns, men det stod klart att alla hade att vinna på standardiseringen som nu började ta form.

Kamhöjden var dock endast runt 0,75" eller runt 19 mm hos samtliga och varför det var så, är nästan en gåta i dag. Man kanske helt enkelt inte ville ha fäste då man körde skoter på den tiden? Sedan kom lössnörevolutionen vilket medförde att även led/sport segmentet fick bättre och bättre mattor.

Utvecklingen har under åren ställt alla begrepp på huvudet. En extrem matta med 1" kamhöjd från 1990, som då krävde marknadens starkaste motor på över 100 hk för att fungera, duger idag inte ens till en instegsmaskin med fläktmotor.

Det går nästan inte att få tag på skotrar med lägre kammar än 1,25" numera!

Vi är dessutom tillbaka till en mer förvirrad uppsjö av modeller då det nu finns mattor med 2,52", 2,86" samt 3,00" delning, flera olika bredder samt hur många längder som helst att välja mellan.

Man bör därför vara väl informerad före man beställer ett nytt drivband till sin maskin.

För trots att dagens skotrar har ett grymt fäste redan vid leverans jämfört med äldre modeller, är mattan ändå den komponent som väldigt många vill byta ut hos sin nyköpta maskin. Detta beror mycket på att eftermarknaden har flera alternativ som är väsentligt bättre än originalet. Frågan är då vad för matta som fungerar bäst för den typ av körning som man själv gillar?

Sport, hybrid och freeride

Benämningen "korta skotrar" avser modeller med mattor på just över tre meters längd. Dessa är allt som oftast lite lätt civiliserade crossmaskiner eller rena högfartsjärn.

För den som gillar hög fart kan man inte ha mer än 1-1,25" kamhöjd eftersom dels toppfarten blir lidande samtidigt som mattan inte tål värmebelastningen om man har djupare mönster än så.

Ofta sitter det redan en lämplig matta på de få skotrar som byggs för höga hastigheter och byte är därför inte påkallat, om man inte är villig att offra lite fart för ett bättre fäste.

En 1,25" matta är alltså ett utmärkt val för den som älskar ledkörning på våren eftersom fästet då väl räcker till, samtidigt som skotern inte blir svårkörd, går onödigt tungt eller tappar toppfart. Hos de som kör crossreplikor är farter över 160 km/h sällan intressant och då är detta dock en på tok för mesig matta!

Jag anser att ingen prestandaskoter bör ha mindre än 1,75" kamhöjd om man avser att ha kul även när det har snöat en decimeter eller mer.

Med en modern crossmatta blir skotern helt överlägsen en likadan maskin som har en vanlig ledmatta och för den som verkligen vill ha ett vilddjur, finns det korta drivband med hela 2" kammar. En skoter som utrustats med en sån kommer lätt att gå på rullen om man så säger.

En hybridskoter har mellan 136" till 144" längd på bandet och är ett mellanting mellan cross/led och lössnö.

Med undantag för de som brukar dessa som smidiga touringskotrar bör en sådan ha minst 1,75" kamhöjd då allt annat är för lite.

Med 2" kammar får man en kort lössnöare med bred framvagn och bättre fjädring, och detta är exakt vad många i Sverige vill ha.

Man är fortfarande snabb på leden med rätt körteknik, samtidigt som man lätt förnedrar en några år gammal mountainskoter i pudret.

Med ett par fina isrivare kan man också hålla slides-förbrukningen på en vettig nivå och myten om kraftigt ökad bränsleförbrukning hos skotrar med högkamsmattor är just bara en myt.

I alla lägen när man byter till en matta med väsentligt bättre fäste bör man dock se över drevning samt variatorkalibrering för att undvika problem med exempelvis remslitage.

Sedan ska man alltid komma ihåg att en matta är en förslitningsprodukt på samma sätt som ett däck är hos en bil, livslängden är begränsad och den står ofta i relation till fästet.

En matta med bra fäste slits alltså hårt under ogynnsamma körförhållanden och man kan faktiskt spränga en högkamsmatta om man kör nog fort under en längre tid på hårda spår.

Utan kompromisser!

Lössnömaskinerna är en kategori maskiner som faktiskt definieras av drivbandets extrema kamhöjd och som för snart två årtionden sedan skapade ett behov som sen ledde fram till dagens suveräna drivband.

Standarden på mönsterdjupet i denna klass är numera 2", men ända upp till 2,4" förekommer som originalmonterat tillval.

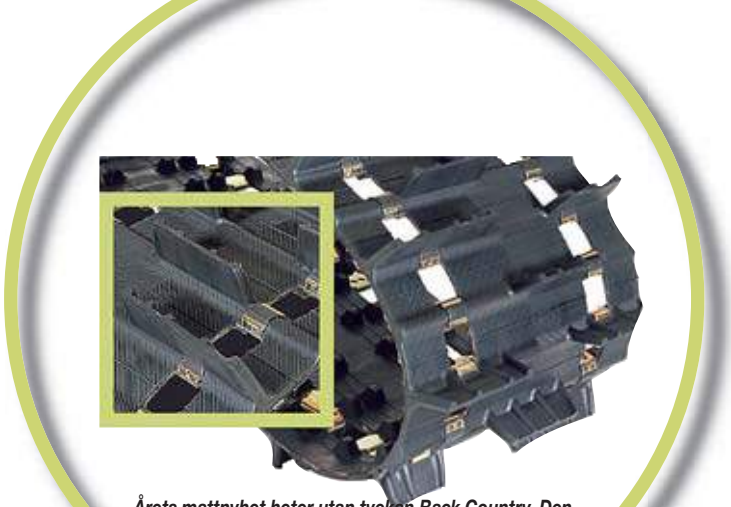
Längden varierar stort och det finns maskiner med 15" eller 16" bredd samt med alla olika delningar som nu säljs.

Det finns inga givna sanningar om vilka mått som är "bäst för Svenskt bruk" då behovet helt styrs av personliga preferenser.

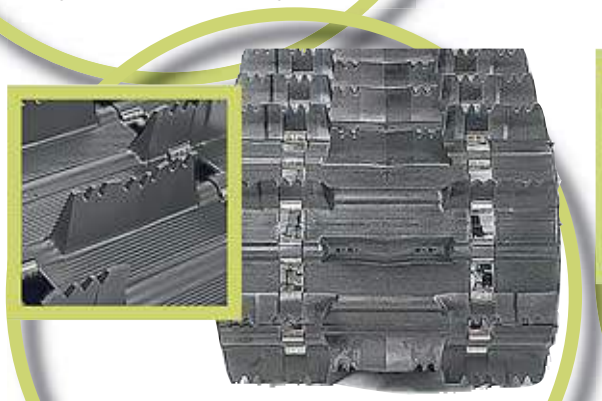
Själv föredrar jag mattor över 4 meter,

ed verkligheten.

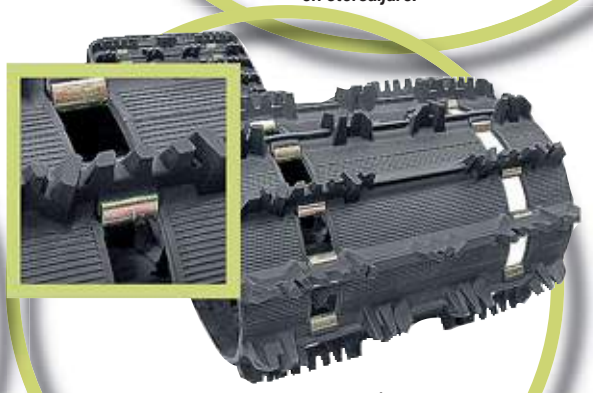
Challenger Extreme finns i mängder med olika längder, den finns med 2,25 eller 2,5" kamhöjd och man kan få den med antingen 2,86" eller 3,00" delning.



Årets mattnyhet heter utan tvekan Back Country. Den är en mer lågkammad modell utvecklad ur Challenger-mattan. Detta är redan en storsäljare.



Challenger är urtypen av matta då man pratar om högkamsmattor. Den är omåttligt populär och den finns med 2" kammar, med 2,52" delning och kan fås i nästan alla längder.



Ripsaw är en av marknadens mest sålda matta. Många anser den vara bästa ledmattan som finns. Den har ett mycket lågt slidesslitage och mycket lång livslängd.

men känner många puderåkare som inte vill äga en så lång maskin. Man ska alltså välja mattyp efter de egenskaper man själv önskar, lång för bärighet och kort för smidighet.

När man jämför djupsnömattor måste man ha klart för sig att vissa är specialiserade för ett unikt före och andra är tänkt att arbeta bra i så många olika förhållanden som möjligt.

Det finns fingermönster som är utvecklade för hårt vårföre samt mjuka och böjliga mattor som fungerar bäst i försäsongens kristallpuder. Man bör därför välja den modell av matta som presterar bäst i den typ av före som man själv vill att ens skoter ska fungera som bäst i.

En grundregel är att har man en tung och motorstark maskin, så fungerar den oftast bäst med en styvare matta. Vidare bör man veta att så här höga mattor kräver någon form av isrivare för att fungera när man kör längre sträckor på led.

En liten översikt

Att beskriva alla standardmonterade mattor är knappast möjligt på grund av det enorma utbudet. Men man kan generellt säga att de olika crossmattorna som fabrikens tävlingsskotrar förses med ofta är ett bra val hos korta sportskotrar.

I övrigt finns det en mängd eftermarknadsmattor och här har vi en liten översikt med en kort beskrivning av de allra populäraste.

Lågkam = max 1,25"

Här finner vi den gamla Predatormattan som är en tålig och styv matta för allroundbruk. Den lämpar sig väl för dubbning och fungerar hyfsat även vid sidan om leden.

Sedan har vi den mycket populära Ripsaw som många räknar som den bästa ledmattan som finns. Lågt slidesslitage och mycket lång livslängd gör att den återfinns på många skotrar som standard. Bägge dessa är bra val om man vill köra fort eller som uppgradering av en äldre maskin. Ingen av dom är speciellt bra i lösare snö enligt dagens standard.

1,75" mattor, borde vara standard!

Med dessa får man det fäste som dagens maskiner kräver för att deras goda egenskaper fullt ut ska kunna utnyttjas. Detta är varför dessa är riktiga storsäljare. Originalmattor för crossbruk är som sagt ett bra val och skulle man önska något annat, finns det massor att välja på.

Här finner vi en variant av Ripsaw, samt Intense, Free Ride, Cross Over samt veteranen Challenger. Årets nyhet är tveklöst nya Back Country som är en utvecklad Challenger och den är redan en storsäljare.

Dessa finns i de flesta längder. Men för den som vill ha 2,86" delning är det den uppdaterade Challenger Lite som gäller.

De flesta skotrar kan med enkla medel modifieras så att dessa mattor ryms och är man inte sugen på dubb så finns det få skäl till att ha mindre fäste än vad dessa erbjuder.

Mountainsegmentet

Nu till de riktiga monstren med 2-2,5" kammar! Vi har här en uppsjö av originalmattor med skiftande egenskaper. En snabb titt på eftermarknaden visar att en av dom är omåttligt populär och det är själva urtypen då vi pratar högkamsmattor: Challenger!

Den finns med 2" kammar med 2,52" delning i nästan alla längder och efterföljaren Challenger Extreme har 2,25-2,5" kamhöjd samt 2,86 eller 3,00 delning.

Varför detta anrika mönster fortfarande är så otroligt bra har jag svårt att förstå, men det är bara att acceptera fakta... Challenger är en suverän matta! Och är helt klart det bästa valet för de med hög motoreffekt.

Vid extrema klättringar när solen värmt backarna får man stryk av en fingermatta, men endast då! I alla andra lägen vinner den traditionella paddelmattan.

För den som vill ha en mjukare variant kan man välja Maveric eller Arctic Cats egen Attac 20 och givetvis har även Polaris samt Ski-Doo en mängd modeller som är lättare och genererar högre matthastighet.

Mitt val är dock Challenger i alla lägen, då den allt som oftast har bäst prestanda samtidigt som den är mycket hållbar. En riktig supermatta helt enkelt!

Nyheter från MOTOR HUSET

Utbytes vevaxel

Från: 4995,-

Utbytes cylindrar

Pris: 3495,-

Wiseco kolvsats

Från: 1295,-

Wiseco toppsats

Från: 450,-

Utbytesystem på cylindrar och vevaxlar.

Wiseco smidda kolvar och packningssatser till flertalet märken och modeller.

Handla räntefritt!

Med Motorhusets förmånskort kan du dela upp din betalning på 4, 12 eller 24 månader räntefritt upp till 60 000 kr...

MOTOR HUSET

www.motorhuset.com

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

WISECO Performance Products

nytt & noterat

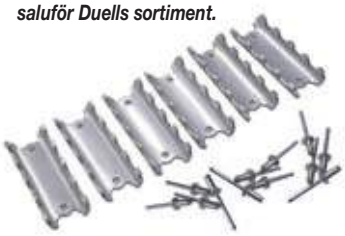
NYHETER NYHETER

Handske på handske

De här underhandskarna från Cold Killers har formade fingrar och ett SoftShell-tyg som säkerställer en perfekt passform under de flesta ytterhandskar. Priset är 250:-, dom finns i storlekarna S-XL och dom hittas på ***www.mc-boden.se***

Mer bett

Har du problem med halkiga fotseg? Eller vill du bara vara lite mer racin-ginspirerad än dom andra? Då ska du montera SnoPros halkskydd! Ett 12-pack kostar bara 260 spänn och dom hittas hos din återförsäljare som saluför Duells sortiment.



Skovärmare

Att frysa om fötterna kan ta humöret ifrån vem som helst. Med Trend skovärmaren kan man få sina skor varma och goa i upp till 14 timmar. Den uppvärmda värmesulan ansluts till batteripaketet via en kabelkontakt. Batteripaketet med utbytbara batterier fästs på skon eller på bältet med hjälp av klicklås eller med kardborrefäste, och alla sorters batterier i storlek AA passar, även uppladdningsbara. Är 635 kronor egentligen så mycket i det här sammanhanget? Dessa sulor och mer hittar du på ***www.montanasweden.se***

Snygg under

Killar ska väl också få vara lite snygga under? De här 100% ullkallingarna kommer från Halvarssons och kostar runt 298:-
Hitta mer information på
www.jofama.se

Sockor att döda för

Dessa sockor är några riktigt avancerade saker. Det så kallade Softshell-tyget är ett trelagers laminat med tätt vävd mjukt stretch-tyg på utsidan och en mysig fleece-liner på insidan. Mellan dessa lager finns sen ett lam-inerat membran som skyddar mot väder och vind. Dom kommer från Cold Killers och ko-star 250 kronor på
www.mc-boden.se

Mysisar

Arctic Cat tänker även på vad som sker efter en hård dag på skotern. Här är en skön och snygg microfleece-dress för tjejer att mysa i efter skoterturen. Jackan kostar 865 kr opch byxan 793 kr. Mer information hittar du på
www.arcticcat.se

Coolmax

Halvarssons gör även strumpor. Här är en skön ull-strumpa som går lös på 89:-

PSEPARTS

+46(0)8-59009450 · WWW.PSEPARTS.COM

SnowRider

Både vädergudarna och publiken älskar den årligen återkommande skoterfesten SnowRider Hillcross.

Foto: Mattias Klockar

Att genomföra en skotertävling så sent på året som i slutet av april har den stora nackdelen att snön riskerar att ha smält bort. Men ger i stället den stora fördelen är att chansen för solsken och värme är riktigt stor. Och ni som varit med genom åren vet att solgudarna älskar SnowRider Hillcross!

Första start brukar gå vid 14-tiden den aktuella lördagen. Detta för att publiken i lugn och ro ska kunna ta sig till Gesundberget denna eftermiddag.

2008-års upplaga av SR Hillcross blev lite speciell på många sätt. Bland annat hade ett gäng kändisar tagit sig norrut för att delta. Flera av dom hade aldrig tidigare setat på en snöskoter, vilket skulle visa sig med all tydlighet.

Team Doggelito bestod av Dogge Doggelito och DJ Nico samt den avdankade skotercrossföraren Jonas Sjögren. Team Hammerfall bestod av Oscar Dronjak och Fredrik Larsson från Hammerfall och Mats Rendlert från Metal Monarchs.

Efter ett gäng minst sagt intressanta kändisrace, med många vurpor och avåkningar visade det sig att metallen regerade även i backen och hip-hopparna fick se sig slagna. Men det var ingen lätt seger, för både DJ Nico och Dogge visade att det här med att köra snöskoter ju inte var så svårt.

Om det vanligtvis är här på berget den här lördagens förfest går av stapeln, så blev det den här gången även här där den stora festen och efterfesten stod.

På storbildsskärm visades finalen i körslaget, där frontmannen i Hammerfall, Joakim Cans hade gått till final. För liveunderhållningen och det verkligen tunggunget under kvällen stod Metal Monarchs, som är Hammerfalls Oscar Dronjaks sidoprojekt som spelar hårdrockscovers.

Tack alla ni, både publik och tävlande som deltog i festligheterna! Förhoppningsvis ses vi igen.

Här blandas fina veteraner och vråltrimmade tripplar med dagens absolut vassaste vinstmaskiner. Detta är en folkfest av rang för alla som älskar snöskotrar.

illcross 2008

Som alltid hårda och tighta race. Här tillåts inga misstag.

Andreas Mårthen på sin svarta och vita IQ-Polaris hoppar friskt och Terje Staffansson Team Idregården kämpar utanför banan på sin Lynx.

Leopardmannen Tord Rosén med nummer 88 kör en Snotric för Rosentorps Bageri i Veteran Lilla. Ruschen i mitten är ingen mindre än tvåan i samma klass, Kim Haags maskin med Wankelmotor. Längst till höger hittar vi vinnaren i Veteran Stora, Göran Toregard tävlande för Team Slir på en Yamaha Exciter.

Här är bildbeviset... Dogge Doggelito på snöskoter! Här kör han Tobias Högdal i Krecko Freeriders Lynx.

Och här är han bredvid...

Nu är det dags för finalkörning. Som så många gånger förr ligger här Henrik Olsson längst fram i ingångskurvan. Bakom skymtar den slutlige tvåan Adam Renheim. Längst till vänster ser vi nummer 961 Andreas Ljungberg som slutade som trea. Längst bak nummer 92 Mikael Johansson som blev fyra och längst till höger nummer 6 Fredrik Aarnseth som blev femma.

Jonas Pettersson blev fjortonde man på sin Polaris.

Här är det ingen som släpper på gasen. Nummer 51 heter Patrik Larsson, nummer 55 Magnus Ljungkvist och längst till höger har vi Pär Bondeson.

En av Sveriges allra startsnabbaste Henrik Olsson tog i stor stil hem huvudklassen 440-800.

Jonas Stenberg kör Ski-Doo för Agrol Racing Team. Detta var tyvärr inte riktigt hans dag och han blev 16:e man i 440-800.

Showmannen Oscar Dronjak såg en kamera och tappade för några ögonblick koncentrationen. Vips tog han en flygtur över en vall och hamnade i skogen.

Här är Sebastian Nilsson på en Polaris Pro XR 440.

Jocke Tönnberg ser brutalt snabb ut på sin Yamaha. Slutade 7:a i veteranernas stora klass.

Jocke Lehman kom sexa i Veteran Stora på sin Yamaha Exciter 440-79.

Även i veteranklasserna går det undan ordentligt.

Vinnaren i Veteran Lilla Mikael Ryttar trycker på fullt med sin Evinrude.

Robin Svanberg kom femma i Ungdom 380 med sin Lynx.

Om man ligger först behövs inga skyddsglasögon! Här är vinnaren i klassen Veteran Öppen Robert Olsson på sin fina veteranare, en Ski-Doo Blizzard 7500 Plus-79. Notera tändhattarna som sticker upp genom huven.

Fu-Jan kom trea i veteranernas lilla klass på sin Aktiv Sno Tric Sc3 med en Sachs 290HO.

Mago Göransson som kör för Team Snow N'Racing dundrar fram på sin Ockelbo 600-72.

För Göran Persson från Mora är SnowRider Hillcross alltid en höjdpunkt. För då får han vädra sin supervassa och legendariska Yamaha SRX 440-79. Han kom tvåa i klassen Veteran Öppen.

Hip Hoppigast av dom alla var ändå den här speciellt inbjudna speakern BJ Örn.

Magnus Öhren på sin Yamaha med Rotax 503 käkar här snö bakom totalfemman i Veteran Stora, Mikael Sundin på sin Blizzard 5500.

Dom alltid så heta deltagarna i veteranklasserna behöver lite extra instruktioner innan racet, för att tävlingen ska bli riktigt renhårigt.

På pallen i SnowRider Hillcross 2008:

440-800 Senior

1 Henrik Olsson	Lynx Special
2 Adam Renheim	Arctic Cat Team Granths
3 Andreas Ljungberg	Lynx

U380

1 Nisse Kjellström	
2 Carl Bengtsson	
3 Balder Nääs	Lynx 380

600F

1 Daniel Landin	Ski-Doo Ockelbo Gummiservice
2 Gustav Munter	Ski-Doo Team Hagmans Tak Ab
3 Kalle Matsson	Lynx

Motion

1 Erik Frykberg	Lynx Läde Racing
2 Oscar Hedman	Polaris
3 Robert Roos	Ski-Doo 440

Tjej

1 Petra Lindeborg	Polaris 600 Team Snow N`racing
2 Marika Renheim	Arctic Cat 600 Team Granaths
3 Johanna Karlsson	Ski-Doo

Veteran Lilla

1 Mikael Ryttar	EvenrudeStm
2 Kim Haag	Rusch R11 Wankel
3 Jan Presthans	Sc3 Sachs 290ho Fu Racing Team

Veteran Stora

1 Göran Toregard	Yamaha Team Slir
2 Per Persson	Ockelbo 380 Team Haralds Båtar
3 Johan Frost	Ski-Doo Kwenntjenn Lakeracers

Veteran Öppen

1 Robert Olsson	Ski-Doo Blizzard 7500-79
2 Göran Persson	Yamaha SRX 440-79 Hemus Hillteam
3 Anna Frost	Blizzard 9500 Pappa

Här är dagens tre snabbaste män i 440-800 senior: Från vänster ser vi 3:an Andreas Ljungberg, 2:an Adam Renheim och vinnaren Henrik Olsson.

Från vänster ser vi här Hammerfall-medlemmarna Fredrik Larsson och Oscar Dronjak. Bakom Hip Hop-teamets Dogge ser vi också den avdankade skotercrossföraren Jonas Sjögren som hade nästlat sig in i Hip Hop-arnas lag tillsammans med DJ Nico längst till höger.

Nummer 19 Fredrik Eriksson på en Lynx 600 RS hade ingen bra dag. Lite bättre gick det för kille bakom här på bilden, Christoffer Berglund som blev elva på sin Ski-Doo.

DJ Nico ville gärna dela med sig av lite coola DJ handtecken.

Mats Rendlert spelar bas i Metal Monarchs.

En del i publiken blev så trötta att dom behövdes bäras hem.

Snöskoter och hårdrock hör ihop. Metal Monarchs spelade sköna toner under kvällen.

När dagens förfest var över fortsatte dansen natten lång på värdshuset.

VIP TÄVLING

Endast för prenumeranter!

VINN EN LÅNG WEEKEND I LOFSDALEN!

Om du inte redan är prenumerant, gå då in på www.snowrider.se och gör en prenumerationsbeställning så kan även du ta del av våra erbjudanden & tävlingar!

Nu har du som är prenumerant den exklusiva chansen att tävla med SnowRider och Fjällhotellet Lofsdalen/skoteruthyrningen och chans att vinna drömpriset:
- En lägenhet med 8 bäddar, på Fjällhotellet torsdag-söndag v.14 2009 samt fri hyra av en skoter en hel dag. 10 fria mil ingår (bensin står man för själv.

Surfa in på www.snowrider.se och svara på frågorna nedan.

Vi vill ha ditt svar före den 27/2-09. Vinnaren utses av representanter på SnowRider redaktionen och presenteras i SR nr 6/0809 och på webben. Ev. vinstskatt betalas av vinnaren.

Fråga 1:
Vad är det som kallas Tuppen på Fjällhotellet?
1. Relaxavdelningen X. Lägenheterna 2. Afterski restaurangen

Fråga 2:
Viket märke har Lofsdalens skoteruthyrning?
1. Yamaha X. Skidoo 2.Polaris

Fråga 3:
Hur skulle du och ditt sällskap tillbringa tiden i Lofsdalen , om just du vann denna lång weekend?

Vinn!

- En lägenhet med 8 bäddar, på Fjällhotellet torsdag-söndag v.14 2009 samt hyra av en skoter en hel dag.

WWW.FJALLHOTELLETLOFSDALEN.SE **WWW.SKOTERUTHYRNINGEN.SE**

www.snowrider.se

Arctic Cat Race

Här är skotern alla vill ha!

Micke Olovsson tar emot checken som Arctic-förarna kommer slåss om vid olika tillfällen!

Troy går igenom allt som man behöver veta om ändringar till årets modell.

Jodå dom håller att rycka å dra i.

För andra året i rad anordnades Arctic Cat Race School. Här informerar importören KGK tillsammans med utvecklare från fabriken i USA om hur årets Sno-Pro från Arctic Cat ska modifieras för bästa prestanda och hållbarhet.

Av: Olle Olsson

Arctic Cat Race School är helgen där man inte bara får hämta ut och ta första åkturen med nya släden, utan också blir fullproppad av information, tips och trix som är värt guld för de åkare och mekaniker som kommer köra under Arctics fana denna vinter.

Att KGK är de enda i Sverige som anordnar något liknande för deras teamåkare, är för oss ett litet frågetecken. För mycket handlar om feedback och teambildning i denna sport. Och vad kan vara bättre än en Race School där man får en hel hög med information spilld rätt i öronen, träffa och umgås med alla åkare samt bli peppad av de som ligger bakom racesatsningen.

Lördagen bestod av att alla åkare med tillhörande mekaniker samlades ihop klockan 9 på morgonen, prickades av för att sedan slå sig ner och veckla ut elefantöronen!

Jan Flemström och Mikael Olovsson från KGK välkomnade alla och gick igenom helgens schema.

Motor & Chassi

Allt nytt och gammalt då det gäller årets Sno Pro gicks sedan igenom av de som varit med och utvecklat maskinen ifråga. Det fanns inte någon fråga som dessa herrar inte kunde besvara!

Troy Halvarson var först ut att gå igenom chassi med mera, vad som hade förbättrats mot fjolårets modell, uppbyggnad och lite tips gavs ut!

e School 2008

Viktor Stenman har fått tummen ur... Han gillar även nya Arcticen!

Alla maskiner var uppradade när folk började rulla in!

Flemström sparkar igång årets skola!

Så här glad blir Mattias Lönn, produktchef för snöskoter på Duells när han får hämta en ny maskin och lägga en ost bit under läppen!

Efter Troys genomgång ryckte Greg Spualding in, då han är en av männen bakom den nya motorn!

Han gick igenom allt från bestyckning till bränsleval och tändkurvor!

Som grädde på moset

Efter att grabbar som kan allt om den nya Sno Pron visat flera bildspel under ett gäng timmar, var det äntligen dags att få lägga vantarna på den nya skotern.

Som grädde på moset presenterade Karl Bjorkman, Micke Olovsson och Jan Flemström något som fick de flesta i lokalen att dra på smilbanden. Vad sägs om hela 50 000 dollar som kommer ligga i en prispott under årets säsong till de som kör en Arctic Cat, intagen via generalagenten KGK i Sverige!

Detta är något som kommer delas ut på utvalda tävlingar, och om nu Arctics tävlingsåkare presterar bra och hamnar på pallen i slutändan!

Arctic Cat Cup är självklart en av tävlingarna som detta kommer gälla på och kammar en Arctic förare hem vinsten där i Pro Open eller Pro Stock vandrar denne hem med 10 000 dollar i bakfickan... Klart å bettart!

Söndagen bjöd på åkning och testning för alla som ville, och där fanns även Arctics personal på plats för att hjälpa till och svara på frågor.

Grym slutsats

Slutsatsen man kan dra av denna helg är att detta borde göras av alla leverantörer!

Team-building är något som är sjukt roligt och grymt viktigt, och en helg som denna sporrar alla åkare att prestera och representera deras märke på rätt sätt!

Superbra upplägg Arctic!

Vi syns i vinter!
//Ollar Olsson

LJUSHUVUD

Att köra snöskoter under de mörkaste månaderna har sina nackdelar, tills nu. Det klart att du ska ha en Xenonsats på hjälmen.

Vi fick en hjälm med xenonljus skickat till oss från T Pe Racing. Jag ska inte sticka under stol med att jag vid första anblicken tyckte hjälmen såg lite lustig ut. Men den är faktiskt exakt lika bra som lustig. Att två så små xenonlampor kan lysa upp omgivningen så in i hellskotta var faktiskt helt makalöst och alla ville testa hjälmen. Vi prövade den äldre varianten med lite större drivdorn till xenonlamporna. Men nu finns det en nyare variant med betydligt mindre drivdorn. Okrossbara lyktglas finns som tillbehör om man nu skulle vara orolig för att ha sönder lamporna.

Du kan antingen välja att driva lyssatsen med skoterns ciguttag (extra tillval) om nu din maskin är begåvad med ett batteri, eller helt enkelt använda det medföljande batteripacket som enklast läggs i en ryggsäck modell mindre.

Inom kort finns det ett litium/jonbatteri att tillgå, vilket ger ett enkellyse hela tre timmars livslängd.

T Pe Racing bygger dessa kit själva och ligger alltid med reservdelar hemma för omgående leverans.

Priset för enkellyset är 3295:- och dubbellyset: 5995:- inklusive moms.

TPe Racing söker nu även återförsäljare. Mer information finns på på www.tpe-racing.se

Polaris Racing Scandinavia

Få satsar som Polaris då det gäller snöskoterracingen, så också i år.

Polaris har genom åren erövrat otaliga medaljer och pokaler då det gäller all slags racing med snöskoter. I år satsas det återigen friskt och nu kommer Polaris förare på bred front. Då det gäller FreeRide och FSX har Polaris de två tvärsäkra korten Danne Bodin och Aleksander Nordgaaard, som försvarar färgerna.

Då det gäller snöskotercross hittar vi Marcus Evensson, Dan Lang, Jimmy Johansson, Dan Roger och Espen Kjellman. Naturligtvis finns det ett par kvinnor i teamet och det är Petra Lindeborg samt Monica Kaasen som ska se till att medaljerna ramlar in.

För att följa teamet närmare och få reda på allt om respektive förare är det bara att knappa in www.polarisracing.se på din dator.

FOGELSTA

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

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. Standardutrustad med tipp och skotergrind.

Bästa transport av skoter på väg

Anpassade släpvagnar för din snöskoter från Sveriges i särklass största släpvagnstillverkare. Helsvetsade och varmgalvaniserade släpvagnar i olika storlekar. I Björnlyankonceptet finns många olika modeller att välja på, från obromsad släpvagn för en skoter till stora släpvagnar för två skotrar och pulka. Med huv blir den ett utmärkt skotergarage. Praktiska tillbehör som skotergrind, jeepdunkhållare, verktygslåda mm.

Safetykit ingår vid köp av vagn från Björnlyan.

Modell S1533 Obromsad

Modell S1938

Björnlyan

Hitta återförsäljare på www.bjornlyan.se

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

snow rider Place!

Nu har du chansen att bo och åka snöskoter där vi på SnowRider håller till, SnowRiders Place.

Vi har kommit fram till att ett av Sveriges sydligaste riktiga snöskoterparadis ligger i Messlingen strax bredvid Funäsdalen, och vi har sökt med ljus och lykta efter ett hus där. Den som söker skall finna och det gjorde vi för ganska precis ett år sedan.

Då vi oftast befinner oss här på veckorna när vi testar snöskotrar har vi bestämt oss för att helt enkelt dela med oss lite och hyra ut huset från torsdag till söndag, men även veckovis, under större delen av vintern. Messlingen ligger mitt i smeten och du har fina utflyktsmål i alla väderstreck i och med Funäsdalen, Bruksvallarna och Ramundberget.

SnowRiders Place är ett åretruntboende som vi byggt om lite för att passa våra behov lite bättre. Här hittar du åtta sängplatser fördelat på tre rum och kök, samt riktig dusch/toalett. Här finns allt från komplett köksutrustning till TV, video och DVD. Du som vill hyra ska ta med dig lakan, proviant samt ett glatt humör. Naturligtvis kör du skotern ända fram till ytterdörren då skoterleden går precis förbi huset.

Då vi är ytterst noga med att just du som hyr ska vara välkommen en andra gång, samtidigt som vi vill ha en bra relation till byn Messlingen också fortsättningsvis, finns det några saker att tänka på.

Du som hyr och är ansvarig ska vara minst 25 år, vi vill inte att din snöskoter ska vara begåvad med vare sig trimpipor eller slutburk. Svårare än så är det inte. Håller du dig sedan till anvisade regler och visar sunt förnuft kan det inte bli bättre.

Råd och rön

När du väl är på plats innanför SnowRiders Place fyra väggar finns då lite råd och rön om var du ska och kan åka någonstans.

Ledkort köper du i Messlingens egen lilla affär där du även kan proviantera och tanka.

För mer information om lediga helger och allt annat du vill veta om SnowRiders Place, går du naturligtvis in på

www.snowrider.se.

Det lyxuösa vardagsrummet med en stege upp till loftet samt en trapp ner i köket och ytterligare en trapp upp till sovrummet.

SnowRiders place!

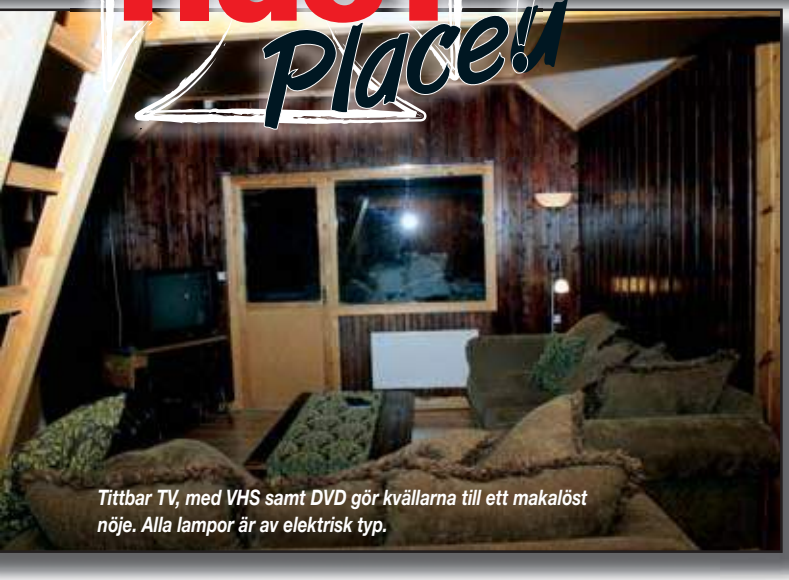
For rent.

Naturligtvis finns det ett fantastiskt fullutrustat kök med manuell diskmaskin (diskborste).

En designad 70-talsinspirerad dubbelsäng finns, samt barnsäng och balkong med söderläge dygnet runt!

Gyllene salen tar emot sällskap på upp till hela åtta personer om man ska envisas med att sitta ensam på stolen. Sitter man två per stol får här plats sexton personer. I barnstolen ska man dock aldrig sätta fler än en unge.

snow rider place!



Tittbar TV, med VHS samt DVD gör kvällarna till ett makalöst nöje. Alla lampor är av elektrisk typ.

Ett stycke dubbelsäng och en enkel gör det väldigt lätt för den som vill gömma sig under täcket när det ska diskas.

Duschkabin med rinnande vatten (både varmt och kallt) gör att det blir extremt blött på kroppen när du ska duscha.

Här finns också ett litet loft med minst två säng eller i alla fall madrassplatser.

Välj en trygg finansiering

Hos Swedbank Finans kan du låna till din skoter. Vi har lång erfarenhet och förstår dina behov. Prata med din handlare eller kontakta oss direkt.

Välkommen till Swedbank Finans
Telefon: 08-585 986 50

NR 1 sedan 1985

POWERBOOTS original

är kevlarförstärkta
- allt annat är kopior!

YAK POWERBOOTS

Med ställbar skaftvidd och löstagbar innersko

POWERBOOTS IN NORTH ®
original

Powerboots in Norht AB
BY 95:s4 832 96 Frösön
tel 063-13 03 23 fax 063-136 03 50

www.powerboots.se

SKA HELA NORRLAND BLI NATIONALP

Nu är den igång, debatten om nya nationalparker. Om det förslag som ligger framme går igenom, så innebär det att stora områden inte är tillgängliga för det större flertalet av den skoterburna turismen. Det blir ett hårt slag mot turistföretagen som ska leva på upplevelser i naturen.

Vad är det för folk som sitter i utredningarna. Har de någon verklighetsförankring? Vad ska man göra för att utveckla turistnäringen i Sverige? Ta en titt på grannlandet Finland. De struntar i larvet om tystnaden. Satsningen på vinterturismen är deras guldgruva.

SSCO kommer aldrig att ställa upp på ytterligare inskränkningar på friluftslivet i fjäll och övrig natur. Det är inte bara vi skoteråkare som drabbas. Skogsentreprenörerna som investerat miljonbelopp känner en oro över utvecklingen. I Norrbotten blir det cirka 4500 hektar produktiv skog som Sveaskog förvaltar, och den drabbas om utredningen vinner kraft genom politiska beslut.

SSCO ska med full kraft att påverka det Nationella Snöskoterrådet, där representanter från Naturvårdsverket är med. Men för att få styrka bakom vårt yrkande, behöver vi en fullständig uppslutning av bland annat skogsnäring och även turistnäringen och framförallt snöskotersverige. Besök skoterrådets sajt på www.snoskoterradet.se så får ni en uppfattning av vad man jobbar med.

//Per-Henning Åström

Klargöranden i "friåkningsdebatten".

I debatten frågades efter fakta om, "90% av snöskoteråkningen på led". Den uppgiften är hämtad ur Länsstyrelsen Nordbottens rapport, "Terrängkörning i svenska fjällvärlden". Där publiceras en undersökning gjord av SIFO, som pekar på den siffran. SIFO är det organ man använder sig av när man vill göra seriösa undersökningar av det här slaget.

I den rapporten hittar man andra intressanta fakta som exempelvis, 89% av snöskoterägarna är män, 75% av snöskoterägarna är över 45 år. Endast 29% är medlem i någon skoterklubb. Av snöskoterägarna är det 23% som har sin permanentbostad fjällnära.

Vidare kan man läsa om antal sålda skotrar efter typ. Här hittar man också antalet registrerade skotrar, läns- och kommunvis.

Om man läser syftet med rapporten, får man även klart för sig att den kommer att utgöra underlag för vidare diskussioner om ytterligare inskränkningar av snöskotertrafiken på läns- och kommunnivå. Här hittar du rapporten på nätet: http://www.bd.lst.se/publishedObjects/10009701/070818.pdf

Med detta avslutar SSCO denna debatt för vår del. Om det fortfarande inte gått fram, så kommer SSCO att fortsätta jobba för en snöskoteråkning som är så fri som möjligt.

På SSCOs årsstämma och forum i Lycksele antogs en omformulering av vår policy. Detta kommer för övrigt att ske löpande vid varje årsstämma. Justeringar kommer att vara nödvändiga hela tiden.

Därmed hoppas vi från SSCO att vintern fortsätter lika bra som den börjat (skrivet i början av december -08), och önskar alla en god fortsättning på det nya året.

// Janne Sund

Den nya lydelsen är:

Policydokument för SSCO, fastställt vid årsstämma 2008, i Lycksele 2008 11 16

Leder
- Mötet anser att snöskoterkörning bör främja fritid och rekreation.
- Ledsystemet skall byggas ut så att, det finns leder "dit folk vill åka".
- Ett väl fungerade ledsystem, kanaliserar trafiken till lederna.
- SSCO skall arbeta för en utveckling av "snöskoter i tätort".

Ledavgifter
- SSCO är inte emot ledavgifter. Däremot måste man hitta ett system med kommun-, läns- och rikskort, för att underlätta åkning mellan kommuner och län.

Nykterhet
- SSCO har uppfattningen att, det skall vara nolltolerans när det gäller alkohol och droger i samband med snöskoterkörning.

Certifiering av uthyrningsföretag
- SSCO skall arbeta för en certifiering av snöskoteruthyrare. En uthyrare ska känna till det regelverk som gäller kring snöskoter.
- Uthyraren ska bedriva sin verksamhet på ett ansvarsfullt sätt när det gäller upplysning och information till sina kunder.
- Den uthyrare som uppfyller kraven skall erhålla en certifiering för sin verksamhet.

Utbildning
- SSCO skall verka för att alla som kör snöskoter har gällande förarbevis.

Hjälm
- SSCO har uppfattningen att, det ska vara hjälmtvång på snöskoter.

Högkamsmatta
- SSCO bedömer att, det är inte mattan som är problemet. Det är föraren och gashanteringen.

Miljö
- SSCO skall vara en del av lösningen, inte en del av problemet.
- Vi ska verka för en större användning av miljövänliga snöskotrar.
- SSCO ska utarbeta en speciell miljöpolicy.

Kontakta SSCO:

SSCO
Överberg 206

842 94 SVEG

www.ssco.nu

Ledamot
Per-Henning Åström
070-584 79 98
ph.astrom@ssco.nu

Ordförande
Gunnar Hedin
070-206 19 36
gunnar.hedin@ssco.nu

Ledamot
Bo Andersson
bo.andersson@ssco.nu

Kassör
Mikael Lindström
mikael.lindstrom@ssco.nu

Utbildningsansvarig
Peter Wikström
070-659 05 46
peter@ssco.nu

Sekreterare
Jan Sund
070-343 70 56
jan.sund@ssco.nu

www.snowrider.se LÄSARBILDER

Fotograf: Jonte
Förare: Jonke
Plats: Kroksjömyra
Kommentar: Första testet av Summiten. Den gick ju på vändrullen i alla fall.

Fotograf: Jesper Rönnlund
Förare: Jimmy Nilsson
Plats: Kroksjö
Kommentar: Sjukt fin dag med rätt så mycket snö.

Fotograf: Robert Jonsson
Förare: Robert Jonsson
Plats: Särvfjället (Stockåa)
Kommentar: En snuskigt fin dag på fjället.

Fotograf: Någon
Förare: Blind
Plats: Klimpfjäll
Kommentar: En förlängd Summit 550 kan också!

Fotograf: Salle
Förare: Ingen
Plats: Ljungdalen
Kommentar: En fin Elan-dag.

Fotograf: Henrik Nyberg
Förare: Peter Östergren
Plats: Ljungdalen
Kommentar: Latjo lajbans någonstans mellan Ljungdalen och Duved med polarna Micke och Henkan i Mars 2008.

Skoteroljor i världsklass

Statoils skoteroljor är utvecklade så att de ska infria alla dina högt ställda krav på kvalitet och maximal prestanda. Du hittar dom hos Friction Fighter Partner och andra ställen som vet vad de talar om.

Friction Fighters™

STATOIL

CARDO
CARDO SYSTEMS INC.

SCALA RIDER

CARDO SCALA RIDER FINNS I FLERA OLIKA UTFÖRANDEN FRÅN CA 1.395:- TILL 3.495:- (Q2 FÖR 2 PERS)

Cardo Systems innovativa Bluetooth-headset kombinerar nytta och funktionalitet med nöje och komfort för MC-, ATV- och snöskoterförare. Väljer du toppmodellen Scala Rider Q2, kan du använda mobiltelefon, lyssna på radio/MP3, ta emot GPS-instruktioner och prata med passagerare eller annan förare på upp till 500 meters radie.
Scala Rider passar nästan alla hjälmar och är utvecklade för att tåla de hårdaste temperatur- och väderförhållandena.

Bluetooth

WINTER APPROVED

Mer än bara prat

www.duells.se

Duells Riders choice

Castrol Snow Race snöskoterolja

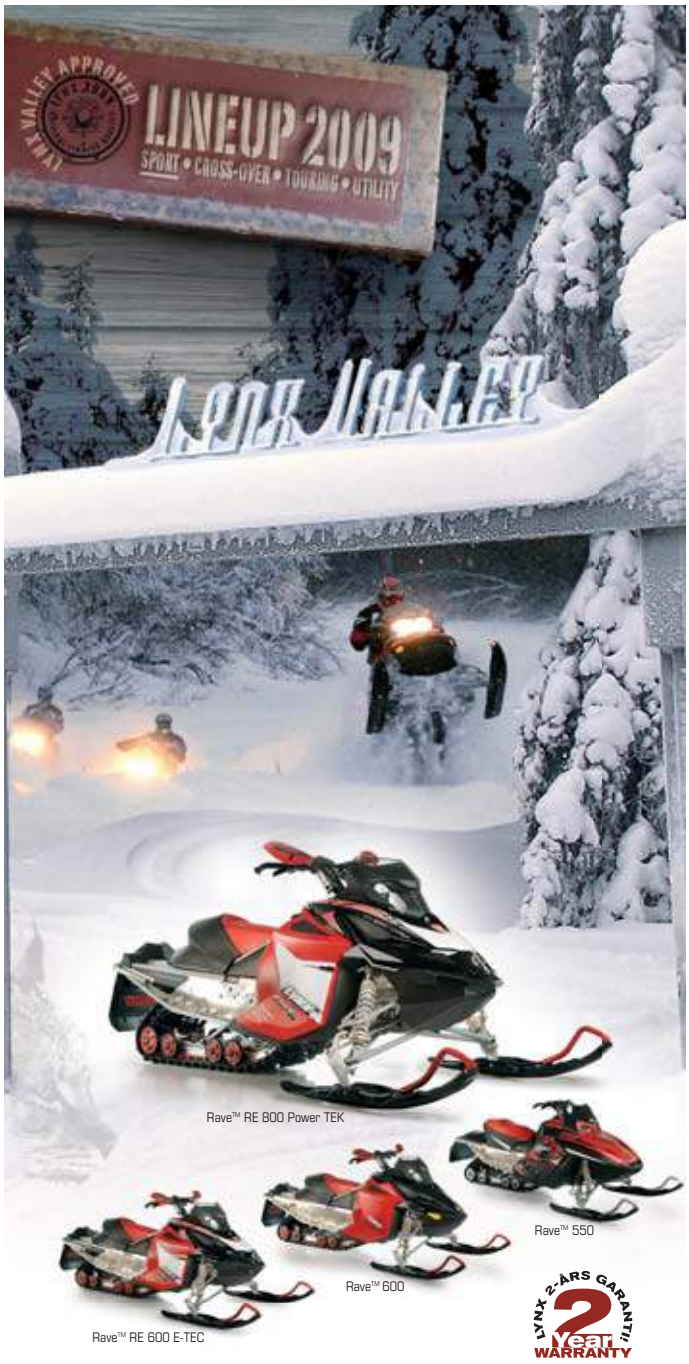
Castrol Snow Race olja är högkvalitativ syntetisk olja som är speciellt utvecklad till avancerade och högpresterande snöskotrar, för att fungera optimalt även när det är som allra kallast.

Finns till både 4T och 2T snöskotrar – ger ett suveränt motorskydd och optimal motoreffekt under alla förhållanden och temperaturer. Är också lämplig till blandning med såväl blyad som blyfri bensin.

Castrol Snow Race 4T **Castrol Snow Race 2T**

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

Castrol



Kraftfull vinnare

LYNX Rave™ RE 800 Power TEK

Utveckling: LYNX racingavdelning

Grafik/dekaler: uffedesigns

Fjädring: PPS

Tillverkare: BRP Finland

Tävlingsförare: Niko Korsumäki, Peter Ericson, Emil Öhman och Du?

Tävlingsresultat: världsmästare och europeisk mästare i skotercross

LYNX® | BRP

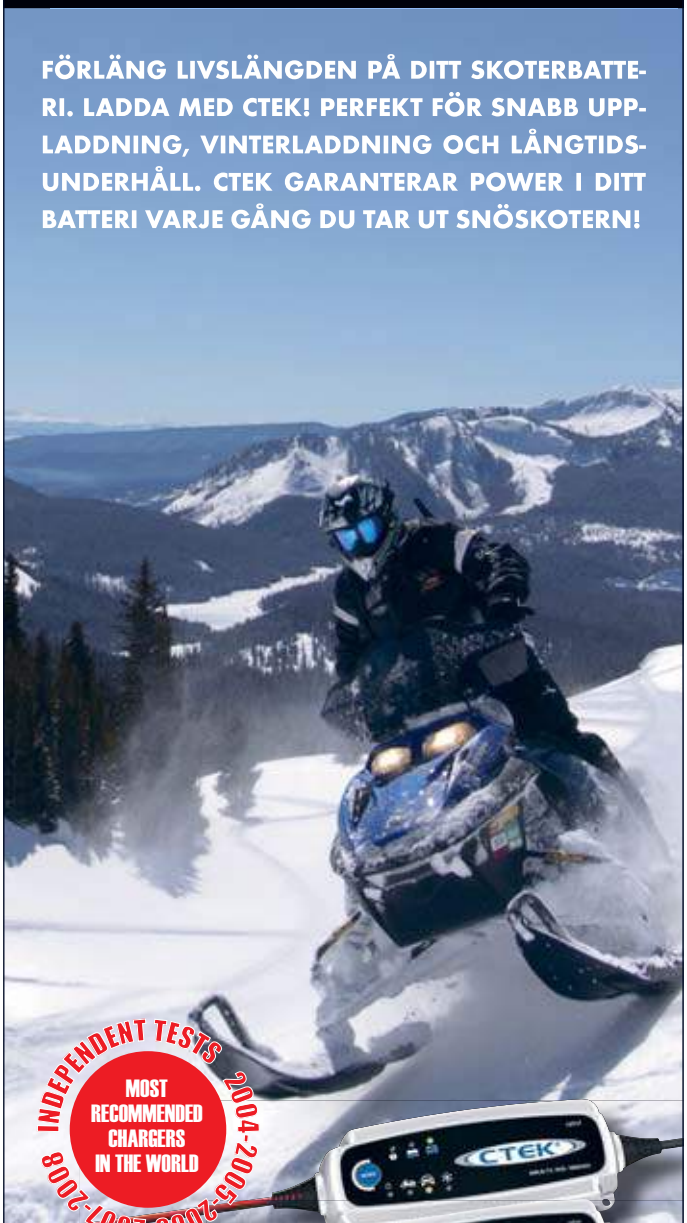
brp.com

Be with the Right People: www.brpusersclub.com

© 2008 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Alla rättigheter förbehålles.
® ™och BRP-logotypen är varumärken som tillhör Bombardier Recreational Products Inc. eller dess dotterbolag.

GARANTERAD POWER

FÖRLÄNG LIVSLÄNGDEN PÅ DITT SKOTERBATTERI. LADDA MED CTEK! PERFEKT FÖR SNABB UPPLADDNING, VINTERLADDNING OCH LÅNGTIDSUNDERHÅLL. CTEK GARANTERAR POWER I DITT BATTERI VARJE GÅNG DU TAR UT SNÖSKOTERN!



CTEK MULTI XS 3600 (12V)

CTEK XS 800 (12V)

KRAFTFULLA LADDARE
FÖR LADDNING
AV MODERNA BATTERIER

www.ctek.com

CTEK®

THE SMARTEST BATTERY CHARGERS IN THE WORLD

SnowRiderbaby

Coola kläder till den allra minsta lilla skoteråkaren.
Mössa upp till 6 månader för 99:-/st och Body i storlek 68, 74, 80 och 86 för 149:-
Dessa köpes enkelt i vår shop på www.snowrider.se

Honour Skull Tattoo Lady Tee

Plippa in på www.shirtstore.se. För där hittar du massor med snygga kläder. Bland annat hittade vi den här snygga toppen med döskalle i tattoostil. Finns i flera färger och kostar 199:-.

Överallt.

Overallen är tillbaka! Coolast blir du i denna från www.norrona.com Lofoten GTX ProShell Heldress. Tillverkad i Gore-Tex3L Pro Shell och finns i storlekarna XS-XL. Pris: 8999:-

Sörpelfria Ice Kabobs

Äntligen blir drycken jämnt utspädd och du slipper sörpla på grund av att det flyter upp en massa isbitar i munnen när du dricker!
En förpackning ger tre isiga drinkpinnar i olika former! Varje Ice Kabobs kommer förpackad i en snygg plastförpackning med läckra frostiga detaljer.
www.coolstuff.se

Jacka Lady Storm

Sportig jacka i två färgställningar och med krage anpassad för hjälm.
Priset är 999 kr och du hittar den hos www.skoterdelen.se

TO BE

Tobe technology har kungliga kläder även för tjejer. Titta på www.tobe.nu så ser ru.

FXR JET JACKA.

Lämna tillbaka den där hemska jackan du fick av moster GunBritt i julklapp och störta in hos din lokala Yamahahandlare för att köpa den här lilla coolingen i stället. Pris 1190 kr.
Mer hos www.yamaha-motors.se

Beer Bands

Han plockar upp din öl, han har nästan slut på sin, du har precis öppnat din. Du kommer att framstå som snål om du kommenterar, men det är ju så svårt att låta bli. För varje nöjd klunk han tar, flinande mot dig, ovetande om smärtan han åsamkar dig blir du argare och argare. Han kanske till och med kommenterar hur välkyld ölen är, orden ekar i din skalle.
Allt börjar bli dimmigt, du ser bara hur en munfull öl rullar ner längs hans struphuvud, det går i ultrarapid och slutar med att du vrålar ut din förtvivlan över den stackars killen som "bara" tog fel öl...eller?

Sätt ett Beer Band på din och dina gästers öl så kommer det aldrig att hända igen. I varje paket Beer Bands finns 12 olikfärgade taggar som är gjorda av mjuk plast i en flexibel storlek som passar både burkar och flaskor. De finns i två olika varianter:
Den första har 12 olika engelska synonymer för "full" på sig som "bombed", "trashed", "wasted" m.fl. Den andra har 12 stycken retsamma personlighetsbeskrivningar såsom "sex addict", "anti-social" och "control freak" som är sjukt roliga att dela ut till sina gäster för att se hur "desperate" och "tease" kommer överens.
www.coolstuff.se

En helt vanlig dag.

Så här innan säsongen har man inte mycket annat val än drömma sig tillbaka till säsongen som var.

"Gubbarna", det vill säga min morbror Anders och Thomasson, hade tröttnat på att åka "vattenskoter" och var sjukt sugna på öl. Själv dricker jag inte öl. Men just då, när jag hörde ordet öl blev jag väldigt törstig. Jag ska faen också ha öl!

Jag var så himla arg, sockersnö och Ski-Doon dök som värsta doppingen. Sambon vart min hackkyckling, som vanligt när jag blir sur. Då är det mesta hans fel, och just då så var det så klart hans fel att jag inte hade bättre skidor på skotern.

Det var den sista åkningen för säsongen, den sista april. Det fanns knappt snö i nere i byn, så vi hade fått lasta skotrarna för att kunna åka upp på fjället. Jag hade sett fram emot en kanondag med soligt väder så här på vårkanten. Men jag gav upp, inte en solgnutta och visst var det roligt de första fem gångerna att köra över nått litet vattenhål, men sedan över stora bäckar? Nja, bada på vintern med kläderna på, är inte min grej. Och köra över stock och sten har jag inte råd med. Nä jag hade sett fram emot snö och fint väder, nu var det nog!

Vi begav oss hemåt medan min sambo Erik, kusin Eddie och Micke stannade kvar "eftersom det var så roligt". Självklart dök det upp en sjöjävel till, och gubbarna bara åkte över med deras värstingmaskiner. Kvar stog jag. Tittade mej runt efter en annan väg, men icke. Jaha, det var bara att hålla full gas, och som jag misstänkte var det bra nära att det inte räckte till. Typ tio meter innan land började skotern blöddra. Hällskotta vad nervös jag blev, jag ska inte bada tänkte jag! Skotern började sjunka men jag tog mej i land. Och det var på det berömda.

Gubbarna tittade på mej och började till slut att skratta, vi trodde inte du skulle komma över, haha! Skit kul!

Som om det inte var nog med äventyr för dagen fick jag springa runt som en yr höna på parkeringen. Jag hade tappat bort nycklarna till skoter på den korta biten till släpvagnen på typ 5 meter! Bra gjort! Men detta är inget ovanligt när de gäller mej. Thomasson hittade nycklarna tillslut tack och lov! Vad faen hade jag annars gjort!

Som vi tidigare hade bestämt med resten av gänget gick vi ner till resturangen till 20:00 när vi skulle äta. Men killarna dök inte upp. Vi hade inte hört av dem på några timmar, så vi åkte upp till parkeringen och såg i alla fall att de slangat soppa ur våra andra maskiner. Puckon! Det hade börjat mörkna, så vi började fundera på var de höll hus? Vi var vrålhungriga och beställde mat och de efterlängtade ölen. För har jag sagt de så! Och tro mej, den var faktiskt god!

Vi fick tillslut tag på dem, och de kom ner till restaurangen efter ett bra tag. De hade kört fast i en bäck och badat! De såg ut som de kissat på sig när de reste sig från bordet, stora pölar under stolarna efter deras kläder! Jag höll på skratta ihjäl mej. De såg ut som dränkta katter hela högen!

// Frida Wallin

Yamaha Nytro MTX, en skoter att modifiera.

Många anser Nytro MTX vara halvfärdig vid leverans. Följ med och lär hur den blir fulländad

Av: Alf "Ulf" Sundström

Det är ingen överdrift om man säger att Yamahas Nytro-serie med det nya FX-chassit är en stor försäljningssuccé, både här och på andra sidan Atlanten.

Lössnövarianten heter som bekant MTX och även den är en storsäljare här hemma, vilket är ovanligt för Yamahas puderskotrar.

Med en mildare framtoning än den brutala Apex MTX framstår Nytro MTX som ett bra alternativ för oss skandinaver, då många här inte vill ha en superlång bergsklättrare.

Nytro MTX är populär på grund av sina goda allroundegenskaper och den vanliga Yamahakvalitén "tanka och kör, allt fungerar". Men långt ifrån alla ser så på sin Nytro, då detta är den ojämförligt mest ombyggda modellen av det Japanska märket någonsin här hemma.

Man kan verkligen fråga sig varför det förhåller sig på detta sättet, men tydligen ser många sin nya Yamaha som ett grundämne som väl lämpar sig för modifiering.

Förklaringen kan vara att Japanerna, sin vana trogen, byggt en riktigt bra maskin men missat på en del detaljer vilket gör skotern onödigt tråkig.

Sedan har vi det här med turbomatning som tilltalar många troende lösnöfantaster.

Yamahas motorer samt drivlina verkar vara byggda för effekter över 300 hk utan att slitas mer än en normal snöskoter. Detta medför att eftermarknadsalternativen då det gäller överladdning är mycket omfattande så att har man bara råd så kan man köpa all den effekt man önskar.

Sedan finns det en uppsjö av andra detaljer som kan förbättras hos en Nytro och vi ska kolla lite på en del av dessa.

Hur tänkte ni här?

Helt klart är att den märkligaste detaljen hos MTXen är de enorma fotstegen. Det är svårt att förstå varför man vill ha så stora fotsteg på en maskin som är avsedd för att brukas i ospårad terräng då den lätt hänger upp sig på dessa.

Men den frågan är liten jämfört med gåtan om frånvaron av fotfäste.

Problemet är att snön inte kan ta sig undan via de allt för små hålen och då ingen kylvätska passerar under fötterna och hjälper till att tina upp snön (som hos Apex MTX) blir man fort utan fotfäste.

I vissa fören blir skotern nästan omöjlig att hantera då man hela tiden letar efter någonstans att sätta ner fötterna där det inte är halkigt.

Lösningar finns då eftermarknaden har fina fotsteg med stora hål och många ägare passar även på att kapa av en del aluminiumplåt så att tunneln kommer att likna årets XTX för bättre snögång.

Har man en stor budget kan man köpa en helt ny tunnel med fina fotsteg med stora hål samt kylvätska i kantlisten. Inte billigt men mycket snyggt!

Lutar lite mycket

En sak som Yamaha är bra på är att testa hur mycket eller hur lite man kan luta en styrstång.

Apex har nästan en vertikal styrstång, vilket gör att man inte kan vrida på styret av misstag och nästan inte ens om man vill i vissa fören. Detta fungerar mycket bra i pudret men är lite tungt i kramsnön.

Nytron är helt tvärtom med en styrstång i horisontalplanet. Här vrider man på skidorna oavsett om man vill det eller ej och enligt oss är styret placerat för långt bak, samtidigt som MTX:en inte har pivå-fäste.

Förklaringen till det ska vara att skotern blev allt för svårkörd med ett framviklat styre med hjälp av ett pivå-fäste och att rätt lösning är att flytta fram hela styrstången något.

Det är bara MTX:en som behöver flytta fram styrstången en bit på grund av det högre styret men då detta skulle innebära merkostnader valde Yamaha den minst dåliga lösningen. En styrhöjare utan pivå som placerade styret lite för långt bak.

Man kan då välja mellan ett nytt styr-

Med dessa fotsteg från BarkBusters halkar man inte av lika lätt samtidigt som snön kan passera genom de väl tilltagna hålen.

Ett boggikit som använder sig av modifierade originalskenor samt Fox Float-dämpare. Denna maskin har även en 174" matta!

fäste som ger en lite känslig styrning eller att flytta fram stryrstången runt 6 cm i det övre fästet och vinkla om det nedre en aning. Bägge lösningarna fungerar.

Stötdämpare och boggi

2008 års MTX har bra framdämpare samt en Öhlinare längs bak .

Dessa fungerar bra men mittendämparen är av vanlig oljetyp och lite klen för tunga förare.

Öhlinaren är även den lite mjuk men det är lätt att fixa genom en omshimsning.

Årets Nytro MTX har däremot fina dämpare runt om som kan shimsas efter behov. Vissa byter ut framdämparna mot Fox Float för bättre egenskaper, snyggare utseende samt minskad vikt.

Framvagnsdelar finns att köpa och de ska enligt uppgift hålla bra men väga hälften mot för original.

Det finns färdiga boggisystem med nya dämpare för den som verkligen vill satsa och då kan man välja Float runt om, så varför inte vara värst?

Maverickmatta?

Ett kärt ämne är om den mjuka originalmattan är bra eller dålig.

Min åsikt är att den är följsam och bra i lösare försäsongssnö men något sämre i tyngre före. För turbomatade maskiner är den dock allt för mjuk!

Jag föredrar Challeger Extreme med 2,5" kamhöjd hos turbomatade Yamahas och Nytron blir då en riktig "bakhjulsmaskin".

Den som satsar på seriös klättring bör välja en längre matta än standard. Men vill man bra ha en lekskoter så fungerar givetvis 153" även med turbo.

Man får dock vänja sig med att se ganska mycket av himmelen när man ger fullt.

En bra maskin

Åter igen, Yamaha Nytro MTX är en bra allroundmaskin, men behöver lite hjälp på traven för att bli en värsting. Med lite fantasi och mindre modifikationer kan du göra om din originalare till någonting bättre. Med mycket pengar och mycket jävlaranamma så förvandlar du denna mysiga fyrtaktare till en brutal 300-hästare som lämnar allt annat bakom sig i en dam av snö. Hur du nu än gör så kommer du ha en maskin som är fantastisk och inte liknar någonting en tvåtaktare kan bjuda på.

En CR-Racing tunnel samt en M1000 boggi ska monteras på en turbomatad nytro med 270 hk. Kommer att bli dyr, men troligtvis också ganska kul. Just denna går med öppna spjäll i Norge.

MTX by Almqvist

Även Johan Almqvist har en del att berätta och avslöja om sin stora kärlek.

Av: Johan Almqvist

Hösten 07 visade Yamaha världen en helt ny generation skotrar. Med nytt chassi och en uppfräschad snurra skulle man visa var skåpet skulle stå. I alla fall det blå fyrtaktskåpet. Man hade plockat vikt och hade en rapp motor som gjorde många, även de mest inbitna tvåtaktsälskarna, riktigt fundersamma.

Med motorns uppenbara potential för överladdning och chassiets förutsättningar började det snurras i sängarna nattetid hos många av de som älskar djup snö och motlut.

Då jag både har en förkärlek för Yamaha och modifierade bergskotrar togs beslutet att inhandla en Nytro MTX -08. Då skotern beställdes redan i maj månad hade man en rejäl stund att fundera igenom sin plan, prioritera och förbereda för de kommande modifieringarna. För modifieras skulle det.

För oss sjukligt djupsnöintresserade finns inga färdiga skotrar och på andra sidan Atlanten har våra gelikar därför myntat uttrycket "stock sucks"(standard suger). Så den glada novemberdagen då man åkte till Ntc Arvidsjaur och hämtade skotern hade man även vissa åtgärder på önskelistan.

Tankar om tanken.

På ett forum (ty4stroke) fanns en som undersökte intresset för större tank till Nytron så jag anmälde mig för en 39,5 liters svart tank som skulle passa även om man senare skulle vilja montera andningshjälp från ett svenskt företag i Piteå, MCX.

Efter vissa förseningar anlände, i mars, den tank som beställts. Jag monterade och körde säsongen ut med en härlig bränslekapacitet.

Sommaren kom tillsammans med ett paket från ett företag i Piteåtrakten. I samband med monteringen av andningshjälpen ser jag förskräckt att det inte finns plats för tryckröret och tanken passar inte. Mailar då snabbt till Seth på Creation Composites i USA, två veckor senare har jag en ny tank vid dörren, passandes min skoter. Detta helt utan extra kostnad för mig. Imponerande och ett fantastiskt bevis på att man står bakom sin produkt.

Motorer utan turbo suger.

Det finns en stor anledning till varför jag köpte en Yamaha. Den anledningen heter turbo och ger löjligt hög effekt. I Sverige har vi ytterligare en anledning, den heter MCX. Företaget i norra Altersbruk är ledande i Världen på att bygga turbo till skotrar. De företag i USA som ligger nära prestandamässigt har ofta "lånat" idéer och lösningar från Piteåtrakten.

Då jag skruvat en del tidigare tog jag mig an min egen montering och satte

På senare år har de flesta tillverkare kommit på hur man bygger bakfjädringar för djupnöskotrar. Okopplade boggies ger bra viktöverflyttning vilket behövs i det lösa. Ledegenskaperna blir klart bristande men ska man köra led finns ju andra skotrar att köpa. Yamahas boggie fungerar riktigt bra men då jag ska förlänga och vill spara vikt bär jag, med hjälp av sex fullvuxna karlar, ut boggien och bakre boggieinfästningarna (dropbrackets).

Då jag redan byggt en boggie till min tidigare Yamma. Väljer jag att modifiera den för att passa Nytron. Boggien, som är inspirerad av Fabcraft i USA, har floatdämpare och väger in på 19 kg. Svingarna är svetsade i högglanspolerat rostfritt och skenorna är från en RMK.

fart med att riva hela skotern i garaget. Efter ett antal timmar och många lärdomar satt systemet på plats. Kvar nu är att finjustera variatorer och dämpare.

Krimskrams.

I jakten på kilo har även en del prioriteringar gjorts gällande krimskrams. Rutan som effektivt styr upp snö i ansiktet på den som kör är borta. Lyset har tagits borts och ersatts av en mindre variant. Detta ger även mer luft in under huven. Parkeringsbromsen med kablage omvandlas till en låssprint. Hålen i kåporna och huv har täckts med mesh för att stänga ute snön och släppa in luft.

Gummiblandningar.

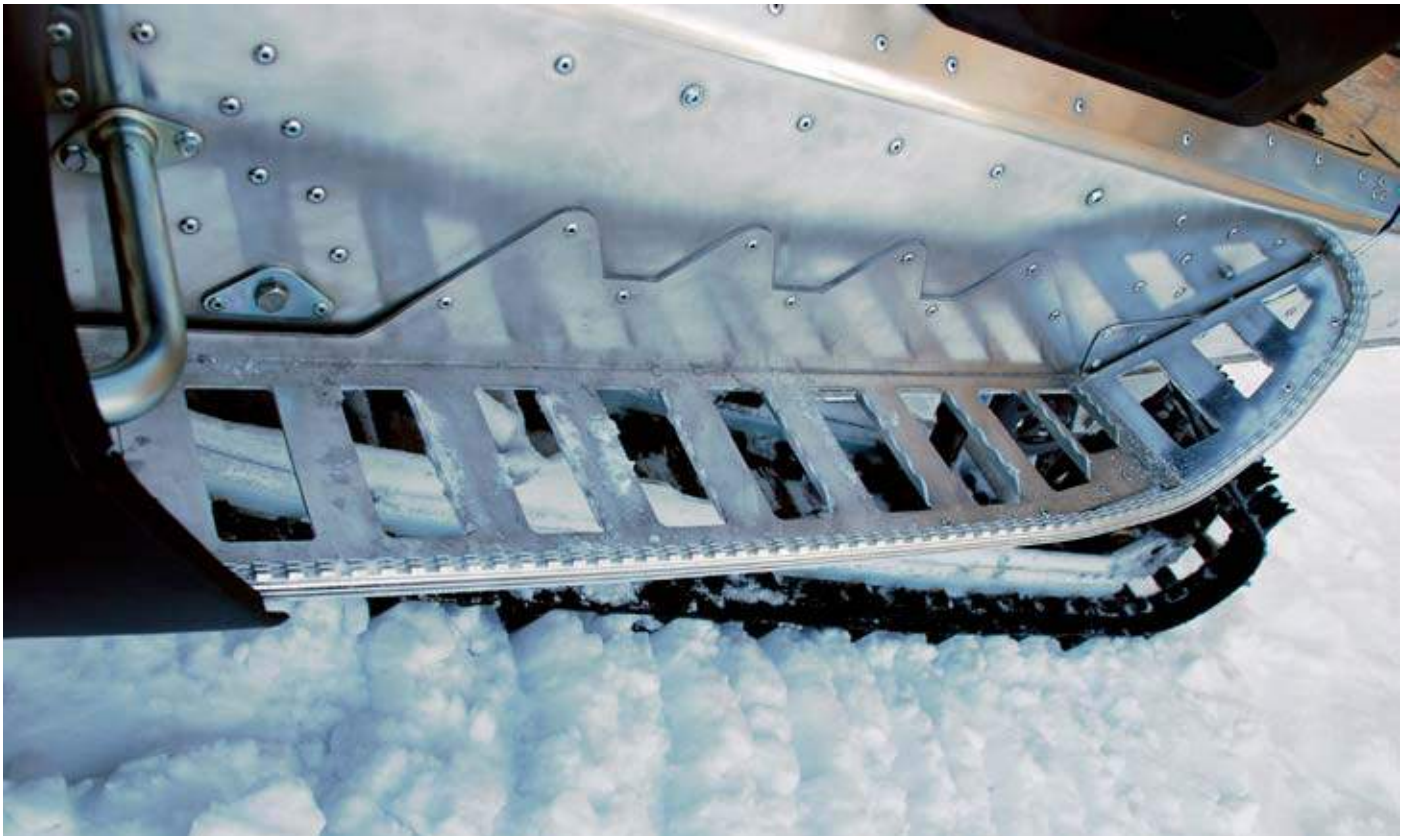
Mattor idag är en djungel av åsikter, mönster och gummiblandningar. Standard sitter en 153" Maverick på Nytron och åsikterna är som vanligt delade. Kritiken mot Mavericken har varit att kammarna lägger sig och mattan spinner okontrollerat. Detta beroende på den mjuka gummiblandningen och mönstret. Man måste dock komma ihåg att mattan är gjord för bottenlöst puder i USA och Kanada. Där får den mycket gott betyg då de mjuka kammarna lyfter skotern upp på snön istället för att skotta snön rakt bakåt som en styvare matta har tendens att göra. I Svea rike har snön aningens mer innehåll jämfört med torrpudret i British Columbia det gör att vi upplever mattan som ngt mjuk. Det finns dock en liten vinkling på mattvalet, den heter hästkrafter.

Har man som mål att ta ut löjligt höga effekter ur motorn skall man överväga att använda en styvare matta och den tillverkas nu av Camoplast och säljs under namnet Extreme. Jag vill inte påstå att den är riktad direkt till turboladdade Yamaha (men det är den). När man tittar närmare på Extrememattan slås man direkt av hur styva kammarna är. Jag väljer en extreme med 15" bredd och 162" längd.

Kick eller inte kick?

Med matta och boggie på plats blir chassiet i alla fall för kort så en tunnelförlängning är aktuell. Personligen gillar jag raka tunnlar men slaget på min boggie och 8" vändhjul behöver plats. En moderat kick på 2.5 cm blir resultatet när den nya förlängningen sätts dit. Vid bockning av tunnelförlängning märker man fördelarna med nytrons design på tunneln. De två bockarna ger en mycket vridstyv tunnel och då man bockar aluminiumet i två etapper slipper man 90 gradersböjar med sprickrisk som följd. En lyftbåge från en ZX Summit sätts dit då jag tidigare använt denna lyftbåge och trivs bra med den. I förlängningens sida filas initialerna in och tunnelsidan förstärks på insidan av en vit aluminiumplåt. Idén kommer från CR racing och ger mig möjlighet att matcha färgen på min vita huv.

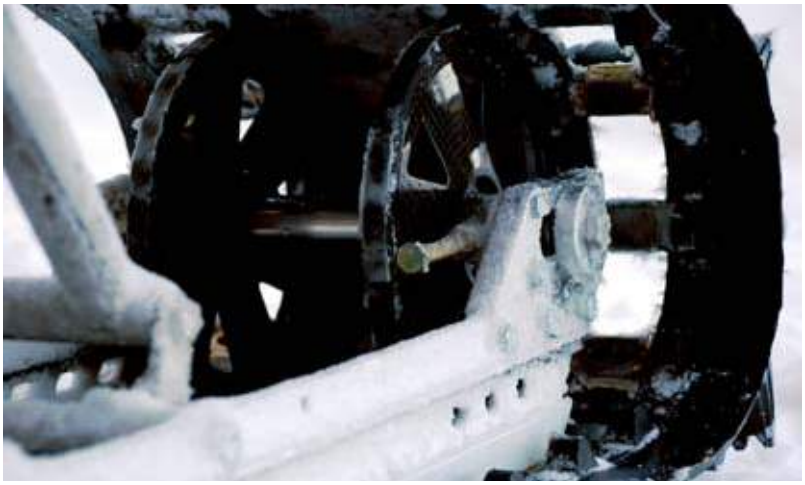
Dynan kläs om då temat är tänkt till svart och vitt.



Nytrons fotsteg har varit ett ämne att debattera hit och dit. En sak är säker, tidigare har Yamaha haft kylare under fotstegen vilket gjort att de hållits isfria och den snö som hamnat där har varit lätt att ta bort. Nu är det slut med det! Ett evigt sparkande för att få plats med fötterna och igensatta fotsteg drev en till vansinne säsongens första månad. Skor och sinne for riktigt illa så åtgärd var ett måste. F-bombracing i USA gör en produkt som kallas betterboards. Ska man ändra bara en sak på sin Nytro ska man köpa betterboards, detta är kanske den enskilt bästa förändringen man kan göra. Kanske känns det lite nesligt att kapa i en ny skoter men nu är det slut på snö på fotstegen och man behöver aldrig oroa sig för var man skall sätta fötterna.
Att fotstegen är för breda längst bak så att skotern hänger sig på dem i djupsnön har jag inte upplevt själv, men det kan ha att göra med min något högre boggie. Teorin, att fotstegen påverkar, verkar sund så jag åtgärdade detta med att kapa bort den delen av tunnelslutet. Jag kapade även fotstegslisten och bockade upp den, på Van Amburg manér, för att ge extra stadga i fotstegen. Längre fram på fotstegen valde jag att behålla bredden för att jag rör mig mycket när jag kör. Hoppar man runt på skotern som en kåt kanin är det skönt att ha plats för sina 45:or.

Eftersom jag har varit helt insnöad på Yamaha en längre tid anser jag mig, som trogen kund, ha en viss rättighet att kritisera de brister som finnes. Gällande styrstången på Nytro MTX är det ingen tankevurpa utan en seriekrock med flera döda. Varför sätter man en gammeldags styrstång med fyrbultsplatta på en skoter 2008?!? Detta kommer alltid vara ett fullständigt mysterium för mig då det blir omöjligt att anpassa körställningen.
Jaja tjata, för ryggen och genitaliernas skull sattes en styrstång från en RTX på plats, detta tillsammans med en 16 cm höjare av egen design. Frid och fröjd och den gamla stången får väl tjänstgöra som pissruska när man är ute och tältar.

För utseendet monteras 8" carbonvändhjul från Nexttec (helt bortom vett och sans men dom är riktigt snaskiga). Float dämparna fungerar fantastiskt i det lösa då de är mjuka och följsamma i början, men biter ifrån på slutet. En viss tillverkare, som börjar på A, har ju börjat ha float i boggien standard så det kommer nog mer framöver.
Jag tillverkar nya dropbrackets och stoppar dit boggien med det nya gummit.



TEKNIKFAKTA I KORTHET.
-Trailtank
-Turbo
-Fotstegen
-Boggie
-Floats
-Parkbroms delete kit
-Mesh
-Lysabort
-Betterboards
-162"
-chassie förlängning
-lyftbåge
coming up:
Tors ska bort
snorkel kit
avid drivers
dödmansgrepp med röd fin telefonsladd

www.snowrider.se

LÄSARBILDER

Fotograf: Thomas
Förare: Thomas
Plats: Björköviken Sundsvall.
Kommentar: Utkörd från sommarförvaringen...

Fotograf: Micke
Förare: Micke
Plats: Levats
Kommentar:
RMK 800 vs. fjäll.

Fotograf: Kameran
Förare: Madde, Wirre, Pontus och Sofie.
Plats: Funäsdalen
Kommentar: Första åkturen -08 med sköjtrana.

Fotograf: Ercki
Förare: Jag
Plats: Hammarn
Kommentar: BR 250TF in action. "Skogs-edition"

Fotograf: Gurra Myhr
Förare: Jens Mehlqvist
Plats: Völlan
Kommentar: Jadu... konstaterade att de var bra klipp i mitt nya pök!

Fotograf: Nils Marklund
Förare: Nicklas Forsell
Plats: Medle Skellefteå
Kommentar: Härlig bild från första skoterturen.

VARFÖR TA RISKEN?

UltimaxXS

High Performance Belts by CARLISLE

Världens mest sålda rem ser till att du kommer säkert fram!

AUTOEXPERTEN MÄRKESVAROR TILL BILEN

Laitis® BIL & INDUSTRI

TOOLS

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**

POLARIS® HONDA

Ockelbo GUMMI SERVICE®

Polaris snöskoter & ATV
Honda ATV
Tillbehör, Service & Reservdelar
Tel: 0297-421 00

Butiken öppen:
Vardagar
7.00-17.00
Torsdagar
7.00-19.00

SNOWRIDER I STATERNA

I11 års tid har vi varit över till Staterna för att prova nästkommande års snöskotrar. Våren 2008 var inget undantag och här kommer det sedvanliga lilla bildkollaget från vår tripp.

Klockan är 01:53 och vi har precis plockat upp vår fotograf Mattias Klockar. Då vi har ett helt gäng olika skoterdresser med oss är det läge att ha en släpvagn för alla väskor. Vi åker ner till Arlanda och parkerar som vanligt på långtidsparkeringen vid Radisson, för cirka 100 spänn natten.

Klockan är nu 05:01 och vi sitter på bussen mellan långtidsparkeringen och utrikesterminalen.

Väskorna checkas in och vi tar oss den sedvanliga frukosten innan vi hoppar på planet.

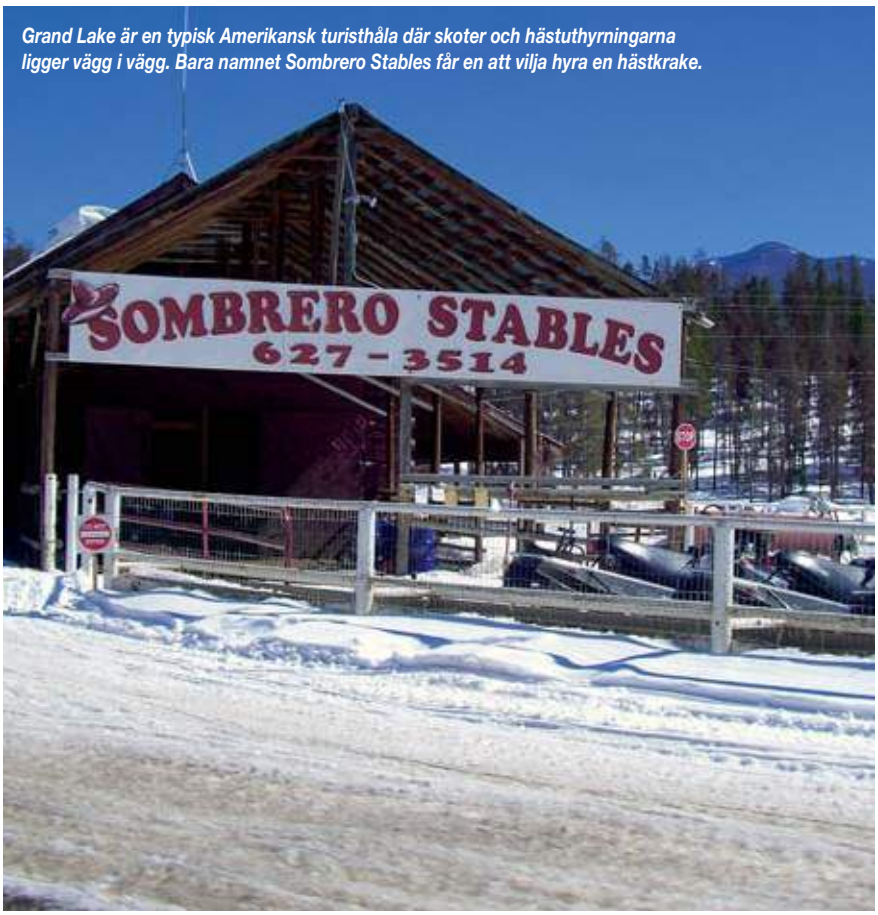
Eder chefredaktör (jag alltså) tillsammans med en glad urinvånare.

Då förseningar på grund av taskigt väder inte är någon ovanlighet gäller det att hålla sig sysselsatt på bästa sätt. Här har vi kommit på det fantastiska spelet Yellybean bowling, där pricksäkerhet, finurlighet och uthållighet är tre viktiga egenskaper.

Mellanlandningen i New York innebär en krånglig passkontroll utcheckning av väskor, samt incheckning av väskor för vidare flyg till Denver.

Framme i Denver. Trötta slemmiga och 22 timmar sen vi startade.

Ett råd kan vara att passa på att hyra en fräsig bil medan man ändå ska. Här är vi återigen framme i Grand Lake där vi varit de två senaste åren.



Grand Lake är en typisk Amerikansk turisthåla där skoter och hästuthyrningarna ligger vägg i vägg. Bara namnet Sombrero Stables får en att vilja hyra en hästkrake.

Att som fyra grabbar få tillbringa några dagar i New York är en upplevelse. Just här sitter vi och snackar skit under en vätskepaus, som höll i sig i sex timmar. Vätskepausen alltså.

Kvällstiden går till att sortera, sortera och återigen sortera bilder.

För att hålla reda på alla maskiner krävs lite disciplin och då är det bra att vi har Patrik, som är ordningsmannen på redaktionen.

Det finns ett mattält i utkanten av Campen där alla hungriga journalister kan mätta sina magar. Här en hungrig Micke Ljungberg.

Mattias Klockar är mannen som numera är med på alla våra tester, både i Sverige och USA. Mer av honom på www.mattiasklockar.com

Tre fyra dagars intensiv körning där vi avhandlar över sextio maskiner går fort.

En rolig Amerikansk pinne, med tillhörande bula.

Vad som händer precis efter fotoögonblicket får ni aldrig veta. Just denna gång var det Micke L som bestämt fick för sig att köra in i ett träd.

Som sagt. Ordningsmanen kollar återigen av listan.

Medans chefredaktören tänker ut nya stordåd.

Några typiska fantastiska Amerikanska saker.

Hur många Hemi-Charger snutbilar finns det i Sverige?

I vilket annat land än just Amerika finns det så här fantastiska brandbilar?

Är man från Mora (och det är man) kan en helt vanlig sjuttiometers reklamskylt i form av en LCD-skärm vara fantastiskt underhållande.

Finns det såna här underbara skyltar i Sverige?

Fyra dagar är över och det är dags att åka till Denver får flyg till New York där vi ska stanna några dagar. Där blir det forning av kläder hjälmar och lite annat shit vi visat i tidningen denna höst.

Vyn utanför vårt hotell på Times Square. Blir det mer Amerikanskt än så här?

F8 SNO PRO

"En ulv i fårakläder"

Snowrider nr 6 07/08

Med en andra plats i BLS-testet 2008 tar F8 sin rättmätiga plats i täten bland ledskotrar. Snowriders testteam tyckte att maskinen var "snabb så ända in i bänken". För närmaste återförsäljare, ring 020-35 00 35 eller gå in på www.arcticcat.se.

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.™

Godis från SLP!

Polaris 600RR och IQ 800

Singlepipe med slutburk

Pris från: 7695 kr

Finns även endast slutburk för 3295 kr

V-force 3

Pris: 2995 kr

Ski-doo 800XP -08,-09

Singelpipe med slutburk och grenrör
5Hk ökning på peak upp till 10Hk på mellanregistret.

Pris: 7995 kr

Finns även endast slutburk för 2995 kr

V-force 3

Pris: 2995 kr

Vita Powder Pro Skidor

Med "Competition"-fäste

Pris: 4500 kr/par

inkl.styrstål

Power Dome Billet Heads

Motorn får ett helt nytt "klipp" och en bättre förbränning!

Pris: 3995 kr

MOTOR HUSET

www.motorhuset.com

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

snow rider TÄVLING

Var med och tävla om ett förstklassigt Kashmir Ull-set från ITAB.
Allt du behöver göra är att surfa in på **www.snowrider.se** och tävla.

Vi vill ha ditt svar före den 27/2-09. Vinnaren utses av representanter på SnowRider redaktionen och presenteras i SR nr 6/0809 och på webben. Ev. vinstskatt betalas av vinnaren.

1) Hur många nummer kommer SnowRider ut med per säsong?

1. 4
X. 6
2. 8

2) Varför behöver just du ett nytt underställ?
Därför att:.....

-Vinn!

Första pris!

T&P Kashmir Ull-set Tunnare underställ för användning närmast kroppen. Tillverkat av 85% extra finfibrig Merinoull från Nya Zeeland (mulesingfri) och 15% Kahmirull från inre Momgoliet, känt för sina värmande egenskaper. Stället är mycket mjukt och kliar inte då tjockleken på ullens fibrer är mindre än 18,5 micron. Unisexstorlekar XS-3XL. Handtvättas. Värde: 698:-

ITAB
www.fritidsklader.se

En lättviktare med tryck!

Arctic Cat M8 Turbo. Här har vi ytterligare ett exempel på ett väl fungerande turbokit från Boondocker.

Av: Affe Sundström

Arctic Cats M-serie är numera en legendarisk "veteran" i lössnösammanhang, och det är inte så konstigt att Brad Story byggde ett av de första Boondocker-satserna på just en sådan.

Sedan dess har de sålt mängder av dessa och satsen har verkligen bevisat att även tvåtaktare kan överladdas med framgång.

Med en konventionell turboladdare med en kullagrad centrumdel som smörjs av den otroligt kompakta elektriska smörjpumpen får man en tillförlitlig och väl beprövad enhet.

I satsen ingår även laddluftskylare och en kontrollbox för bränslestyrning, samt allt annat som behövs för montering.

Ljudnivån är något hög för Svenskt bruk men i Nordamerika är man inte riktigt lika bekymrade över buller som vi är. Man satsar därför inte allt för mycket pengar på stora, tunga och dyra ljuddämpare.

En kund kom förbi MCXpress tidigare i år med sin M8 Turbo för effektmätning samt finjustering. Ägaren hade kört hela förra säsongen utan några driftstörningar och hade nu modifierat topparna för att uppnå än större motståndskraft mot detonation.

Skotern är alltså anpassad för vanlig handelsbensin och borde ge upp mot 220 hk vid 0,8 bars laddtryck. Nu skulle vi se vad MCX SuperFlow-bromsbänk visar att den har för effekt på riktigt!

Till belåtenhet

De första testerna utföll till stor belåtenhet då den gav 185 hk vid 0,5 bar. Vilket är ungefär vad vi förväntade oss vid detta tryck.

Laddtrycket kommer en bit före 6000 varv och den laddar fullt runt 7000 ända upp till maxvarv. Motorn svarar mycket bra på gaspådrag och låter obesvärad men som sagt ganska högt under bromsningarna. Laddtrycket justeras upp för att högre effektnivåer ska kunna uppnås, men det är något som inte stämmer.

Hur vi än försöker så är det maximala trycket 0,5 bar och det även när wastegate-ventilen är helt stängd.

Vi felsöker och letar efter läckage på insug eller avgassystem, då det är det vanligaste felet när höga laddtryck inte kan uppnås. Hela systemet demonteras och alla slangklämmor samt anslutningar kontrolleras noga.

Nästa bänkkörning visar exakt samma resultat: 185 hk vid 0,5 bar, mycket märkligt...

Vi testar att ändra på Boondocker-boxen för att minska samt öka bränslemängden. Men alla åtgärder ger sämre resultat. Avgastemperaturen var på den nivån som ägaren kört med hela säsongen och allt annat verkade stämma.

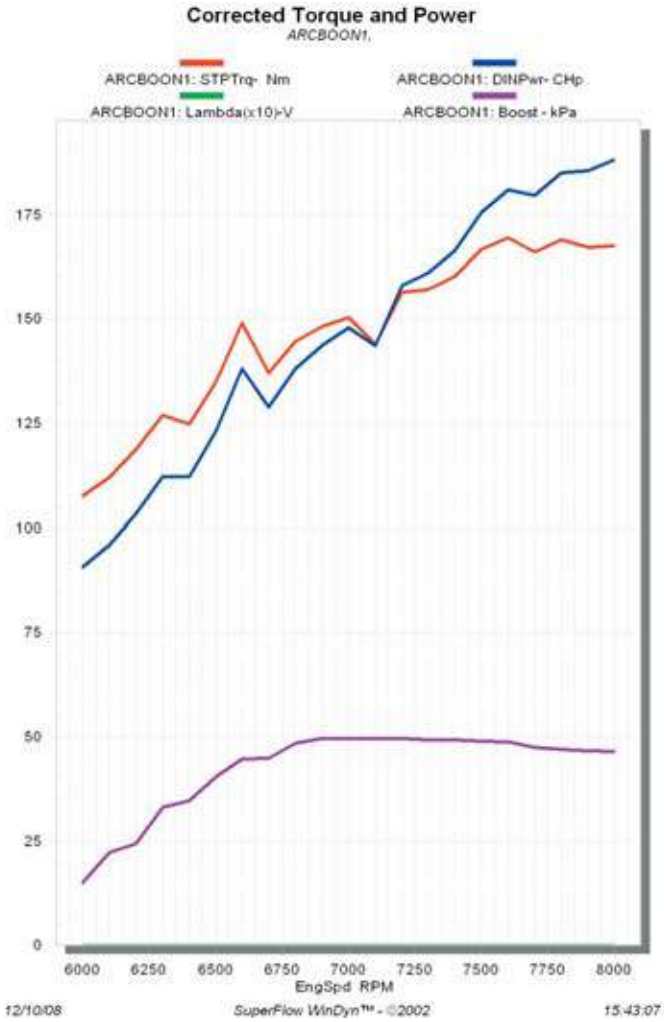
Topplocken var omgjorda, men ägaren var helt övertygad att det möjligen skulle sänka effekten vid samma laddtryck med några få hk, men att det knappast kunde orsaka ett för lågt laddtryck.

Den enda förklaringen vi kom fram till är att turbon har en ytterst liten skada som gör att den inte kan leverera mer tryck än 0,5 bar.

Turbon ger korrekt effekt vid detta tryck, men kan alltså inte prestera mer än så.

Kunden var mycket förvånad eftersom

Om man har 1 bars laddtryck, så har man minst 1 bars tryck i pipan. Det behövs många fjädrar för att pipan och grenröret inte ska sära på sig.



Något har hänt i systemet. Turbon klarar bara av att ladda runt ett halvt bar och motorn ger därmed som max 185 hk. Ägaren har tidigare kört ända upp till 0,8 bar och då förväntas motorn ge ända upp emot 220 hk!

En bra laddluftskylare ger både högre prestanda samt mindre haveririsk. Detta är en del i förklaringen att dessa turbokit fungerar så bra.

laddtryck över 0,5 bar inte var något problem då han körde maskinen i fält. Under våren hade han dock endast kört på 0,5 bar och kunde därför inte utesluta att något hade hänt under den senaste månadens körning.

Besvikelsen över att vi ej fick se denna M8 ge över 200 hk dämpades lite då vi summerade alla resultat. Vi blev helt enkelt mycket imponerade av maskinens enorma tålighet och repeterbarhet.

Vi körde mängder med testrepor i jakten på högre laddtryck och hela tiden levererade den över 180 hk i repa efter repa.

Kunden säger också att han inte haft ett enda problem under den gångna säsongen, vilket visar att denna turbosats är utprovad samt välbyggd.

Vi hoppas bara att det kommer fler tillfällen för effektmätning av Boondocker-turbos. Föresten, är det inte en Dragon 800 som är på väg hit till MCX? Kanske, men det får vi se i ett senare nummer...

Här ser vi turbon med dess oljetank och den otroligt kompakta smörjoljepumpen. Inget batteri krävs då pumpen drivs av generatorspolen.

Testat!

Alpinsockor från Seger, Anja Gold

Det kom ett par pyttesmå damsockor från Seger för test till SnowRider-redaktionen. Eftersom varken Björn eller Patrik har pytteföttter eller är damer, så bad vi vår eminenta gästskribent på tjejsidan Frida Wallin att prova dem. Här är hennes intryck.

För en fryslort som mej, som alltid och då menar jag alltid fryser om fötterna och har 14 par strumpor, var dessa perfekt att få testa.

Jag kom in i garaget en tidig fredagskväll och fick en käftsmäll av alla avgaser! Jag letade mej in och hittade två helt upptrimmade killar, vad jag skrattade! Det var gummi och rök överallt! Snacka om att man blev sugen på att köra skoter. Jag kunde helt enkelt inte låta bli att gasa ur Ski-Doon lite.

Helgen efter, den 4:e december kom vi äntligen till fjälls och sockorna skulle komma väl till hands. På fredagen när vi vaknade var det 7 minus och det snöade. Gissa om grabbarna var sugna på första åkning för säsongen. Jag hann inte ens äta frukost förens dom satt på sina maskiner! Dom måste helt enkelt ha sovit i sina skoterkläder. Det var bara att hoppa i alpinstrumporna Anja gold från SEGER och springa ut fort som faen. Det var kanon med ett par långa strumpor att dra över knäna, för då slapp jag ett par extra byxor under ytterkläderna. Höga stumpor har jag tidigare haft när jag spelat fotboll eller när jag ska vara lite snygg i kjol, men jag har aldrig haft det när jag åkt skoter. Det var en ny upplevelse.

Med endast alpinsockorna i stövlarna höll jag mej varm under hela åkningen.

Märket SEGER har jag aldrig tidigare lagt märke till eller sett förut, men samma kväll när jag satt i baren på den lokala puben fick jag syn på märket SEGER på en mössa! Man har väl inte tänkt på det förr bara.

Med söndagens 20 minusgrader var inte alla lika sugna på åkning. Men när solen började skina över den snöklädda byn kunde vi inte låta bli, då åkte alpinstruporna på igen och vi gick ut för att försöka få fart på maskinerna.

Sambon fick ta över snöret till Ski-Doon som hoppade igång nästan för lätt under ett stort rökmoln. Sen var de fullt rejs igen. Faktiskt frös jag lite om tårna den här dagen och grabbarna letade på ett snöhål där det skulle lekas så klart.

Det var bara att ta fram kameran och fotografera, efter ett tag kände jag att kylan började smyga in och bita i mina tår. Om det är något jag ska klaga på eller tycker att SEGER ska förbättra, så skulle det vara att sockorna skulle vara varmare och tjockare fram på tårna. Det skulle nog hjälpa mej mycket när det är så där kallt i alla fall.

Efter ett tag började även dom andra frysa och ville åka tillbaka till stugorna. Vilka fryslortar! Jag och sambon kunde inte motstå det fina vädret och tänkte ta den långa vägen hem runt fjället. Det var såkart ospårat och när vi efter ett tag kom till en skylt vi kände igen, så insåg vi att vi var precis där vi börjat, och jag kunde inte sluta skratta.

Även min sambo provade sockorna under en dag. Han tyckte de var kanon eftersom de var tunna och ändå höll värmen. Han blir tokig av att ha mycket kläder på sig som är i vägen och knölar till sig, och den här strumpan satt där den satt.

Även när man kört fast och fick jobba blev inte fötterna och skorna blöta av svett.

Förutom att jag frös om tårna stillastående i 20 minusgrader, så tycker ja att de verkligen höll en riktigt hög kvallité. De här sockorna kan jag varmt rekommendera till er som hatar att frysa. Släng era knöliga ullsockor, alpinsockan Anja gold från SEGER sitter kvar uppe! Jag kommer absolut att fortsätta använda mina.

Tänk att en skidåkare har kunnat ta fram ett par sockor som även vi skoteråkare har användning för. Vem hade kunnat tro de! Kanoners!

Testperson:
Namn: Frida Wallin
Bor: Forsbacka
Skoter: Ski-Doo 550f X -06

Värde 12.985:-

WARNPLOG PÅ KÖPET VID KÖP AV EN MXU 500 MC-REGISTRERAD, 76.995:-

I plogsatsen ingår plog och plogram, elploglyft, hasplåtsats samt montering.

www.kymcoatv.se Erbjudandet gäller så långt lagret räcker.

KYMCO ALL TERRAIN VEICHLE

Mästare i körglädje!

2 ÅRS GARANTI

YAMALUBE
YAMAHA ORIGINAL SMÖRJMEDEL

HANDELSBANKEN FINANS

YAMAHA

Phazer RTX, med den högteknologiska 4-taktaren Genesis 80FI, ger all den körglädje som du kan önska dig. Det smidiga, superlätta FX-chassit ger dig full kontroll.

Phazer RTX

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 • STOCKHOLM 08-556 523 00 • KARLSTAD 054-777 58 00
GÖTEBORG 031-700 17 00 • HELSINGBORG 042-15 55 55

14” markfrigång – slå det den som kan!

Kom till mässan och titta på MudPro – årets häftigaste nyhet! På två hjul ’09 den 22-25/1 i Stockholm. För närmaste återförsäljare, ring 020-35 00 35 eller gå in på www.arcticcat.se.

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.™

Nationella Snösk

Få har väl undgått den senaste tidens infekterade debatt om våra olika snöskoterorganisationer. Men det finns kanske en räddning till detta destruktiva beteende.

Av: Patrik Larsson

Så här långt har årets skotersäsong på många sätt dominerats av heta debatter om vilka som ska och inte ska representera oss skoteråkare här i Sverige. Mycket av det som kommit fram är bra och vi får lov att förutsätta att våra snöskoterorganisationer efter bästa förmåga verkligen representerar, inte bara den breda snöskoteråkarallmänheten, utan även de lite mindre grupperna. Om man nu ska dela in oss i grupper över huvud taget.

Men för att dom på ett bra sätt ska kunna representera oss och föra vår talan behöver dom få reda på allas vår verklighet.

Dessa organisationer kan inte finnas till enbart för deras egen skull. För dom behöver ett brett stöd och dom behöver medlemmar. Skulle dom i längden inte representera oss så kommer dom till slut att upphöra att existera, dom måste alltså förtjäna sin existens.

Grytan är nu i alla fall rejält omrörd och förändringsprocessen är igång. Tyvärr driver vissa individer fortfarande på i debatten och medvetet vrider på fakta för att av någon outgrundlig anledning smutskastningen ska fortsätta.

Den fria och relativt oreglerade skoteråkningen som vi har har en stor fiende, och det är vi skoteråkare själva. För håller inte vi ihop, utan i stället lägger krutet på att förgöra varandra kommer lagstiftningen ske över våra huvuden, helt utan våran påverkan.

Det kan på flera sätt se ut som att det råder ett rent krig mellan och inom de olika organisationerna. Men samtidigt som detta sker händer det något fantastiskt och än så länge ganska ouppmärksammat bakom kulisserna. Men det ska det bli ändring på... Det Nationella Snöskoterrådet träder från och med nu längst fram på scenen.

Snöskoterrådet

Vägverket drog redan för flera år sen igång ett arbete med att ta fram ett nationellt snöskoterprogram. Tanken var att samla alla av skotertrafiken berörda parter och att alla gemensamt skulle ta tag i arbetet för en långsiktigt hållbar snöskotertrafik i Sverige.

Tyvärr kom arbetet aldrig riktigt i mål. Inte förrän 2007, då ansvaret flyttades över på Vägverkets Region Mitt, med den dåvarande regionchefen Håkan Wennerström vid spakarna.

Håkan har sen dess varit en av de starkast drivande personerna i det här rådet. Han blev med tiden också ordförande för det Nationella Snöskoterrådet som bildades under 2007.

I dagsläget är han chef för Vägverkets Region Väst. Men ett av villkoren han ställde för att flytta och byta position, var att han skulle få behålla sitt ordförandeskap i det Nationella Snöskoterrådet. Han brinner helt enkelt riktigt ordentligt för att få ordning på snöskoterfrågan.

Håkans vision var att alla som på något sätt påverkas och kan påverka snöskotertrafiken skulle sätta sig i samma båt, ta varsin åra och tillsammans ro den stora tunga och bångstyriga båten i hamn. Alla skulle jobba för ett långsiktigt hållbart användande av snöskotern i Sverige.

I januari 2007 hölls tillslut ett för skotersverige historiskt möte. Då träffades de flesta av de som senare under året skrev på en överenskommelse om samarbete och bildade det Nationella Snöskoterrådet.

I rådet ingår Vägverket, Naturvårdsverket, Länsstyrelserna, Sametinget, Polisen, Kommunförbundet, LRF, SSCO och Snofed. Alla dessa satt vid samma bord och diskuterade framtiden. Dom lyckades också komma överens om en gemensam framtidsvision och ett tillvägagångssätt för att kunna nå dit.

För att få veta lite mer tog vi kontakt med det Nationella Snöskoterrådets samordnare Jan Lindgren, också han anställd av Vägverket.

—Vårt mål med att ta initiativ till att bilda den här breda organisationen, var att på allvar och en gång för alla ta tag i frågorna som alltid uppkommer i samband med snöskoterkörning. Det måste helt enkelt bli mera verkstad och mycket mindre prat, berättar Jan och fortsätter.

—Så här till en början är den absolut största saken att vi alla ens sitter vid samma bord och att vi börjat diskutera och jobba tillsammans under ordnade former.

Under det här mötet enades alla representanter om att driva ett antal frågor gemensamt. Dom skulle så klart inte vara överens om allt. Men det som ska presenteras och ges förslag på av rådet, kommer ha en speciell tyngd och ha en stor legitimitet hos beslutsfattare och lagstiftare.

—Det ska från och med nu vara slut på att olika parter pekar på den andra och skyller över ansvar på någon annan, slår Jan fast.

Visionen

Den vision som alla i rådet kunde sluta upp bakom lyder att: "Snöskotertrafiken bedrivs utan att människor, djur, miljö eller egendom skadas eller störs".

Man har även utarbetat en handlingsplan som varje år kommer att följas upp och eventuellt omarbetas, eller anpassas efter nyuppkomna förutsättningar.

Den här överenskommelsen och handlingsplan har de inblandade skrivit på för att den ska gälla fram till och med den 31 december 2012.

—För att vi ska bli framgångsrika i det här måste vårt samarbete få verklig legitimitet från den större delen av snöskotersverige, säger Jan.

För att uppnå detta förklarar han att detta samarbete måste kännetecknas av öppenhet, trovärdighet och kreativitet. Man måste få ett rejält engagemang från respektive organisationers ledningar. Man ska lägga fokus på åtgärder som inom rimlig tid går att genomföra. Man måste verkligen avsätta resurser för de åtgärder man planerar att genomföra. Sen måste det kontinuerligt göras uppföljningar och utvärderingar av allt som görs. Sist men inte minst måste både män och kvinnor delta i arbetet.

Snöskoterrådets framgång hänger på det man lyckas leverera. Rådet har gjort en del redan och kommer att fortsätta så.

—Det är på det vi kan åstadkomma tillsammans som vi kommer att bli bedömda. Vi alla har olika ingångar i de olika frågorna, men vi ska jobba för att hitta minsta gemensamma nämnare. Vi, samer, Polisen, SSCO och så vidare sitter ju nu i samma båt. Vi vill lite olika saker, men kan vi sinsemellan komma överens är det mycket större chans att det blir bra i slutändan, förklarar Jan.

Snöskoterrådet har inga som helst befogenheter vad det gäller lagstiftning och regelverk. Men tack vare konstruktionen av att så många olika intressen på det här sättet kommer stå bakom olika beslut och förslag, så kan rådets ord komma att väga riktigt tungt politiskt.

Missar

Jan berättar vidare att dom är fullt medvetna om att dom på grund av att det endast är SSCO och Snofed som deltar som representanter för den verkliga skoteråkaren i slutändan, att dom på det sättet ändå missar en stor del av dagens snöskoteråkare, och speciellt de som är relativt sett lite yngre.

—Många i de senare generationernas skoteråkare är ju inte föreningsmänniskor i samma utsträckning som det gamla gardet är. Men vi har planer på att försöka nå ut och på plats möta de som oftast

Viktiga datum:

17-18 februari: Nationella Snöskoterrådet har möte i Östersund.

26-27 mars: Nationellt Snöskoterforum öppet för allmänheten.

bara gömmer sig bakom ett nickname på Internet, berättar han.

Ett annat led i arbetet att få in så många åsikter och synsätt som möjligt, är att dom till sina möten och forum även kommer bjuda in bland annat tobe: s Tomas Berntsson och SnowRiders chefredaktör Björn Friström. Där dom ska få ställa frågor och framföra deras åsikter angående olika ämnen rörande snöskotern.

—Vi kommer och har redan även bjudit in helt oberoende forskare och andra för att få en bredd på våra intryck. Vi har till exempel bjudit in docent Mats Öström och professor Anders Eriksson som studerat snöskoterrelaterade dödsfall i Sverige under sju säsonger, från 99/00 till 05/06. Dom förde fram en hel del intressanta fakta som vi måste ta med i vårt arbete, berättar Jan.

Några intressanta siffror från den här rapporten är att det under dessa år omkom totalt 85 personer, vilket motsvarar 12,1 snöskoteråkare per säsong. Av dessa omkom 59% på sjöisar.

Medelåldern på de omkomna var 41år och 67% var grovt berusade. Medelalkoholkoncentrationen låg på hela 1,7 promille! Den största gruppen berusade fanns inom åldersgruppen 50-59 år. Detta är viktig kunskap för att man ska kunna fokusera korrekt, om det är dödsfallen man vill begränsa.

Konkret

Rent konkret har det här samarbetet hittills lett till flera små men ändå positiva saker.

En sak är ett så kallat Z-card. Det är ett litet smidigt häfte som på åtta språk enkelt förklarar vad som gäller när man ska köra snöskoter i Sverige. Det kommer finnas tillgängligt på till exempel turistbyråer, skoterklubbar och det kommer även att skickas ut till landets alla skotertidningsläsare.

—Den här konstruktionen med att samla den viktigaste informationen på ett och samma ställe och på flera olika språk, är för att vi på ett enkelt vis ska kunna informera våra skoterturister om vad det är som gäller, förklarar Jan och utvecklar tanken.

—Det kan ju vara så att våra gäster helt enkelt inte vet bättre, vi får väl så att säga förutsätta det. För det kan väl inte vara så att någon gör dessa lagöverträdelser med flit. Hur det än är så är en överträdelse en överträdelse, vare sig man vet om det eller ej, båda scenariona är lika dåliga.

Ett annat informationsmaterial man lyckats framställa är ett häfte med reninformation. Visst finns det samer och andra som önskar ett totalt skoterförbud i hela fjällvärlden. Men alla vet att det inte är ett realistiskt mål. Därför har alltså representanter från de renägande samerna satt sig ner och tillsammans med skoteråkare arbetat fram information, som förklarar hur man som skoteråkare ska bete sig om man hamnar i närheten av en renhjord.

Ett annat och pågående projekt är att LRF-Lantbrukarnas Riksförbund tillsammans med skoteråkare har tagit fram information vad det gäller markskador och hur man ska dra skoterleder.

—Vi tittar även på hur den framtida ledfinansieringen ska se ut. Det finns en hel del intressanta försök att studera och försöka dra lärdom av, förklarar Jan.

Dom har även ett projekt rullande där alkolås testas på snöskotrar.

—Nu var ju förra vintern så mild att våra testutrustningar inte riktigt sattes på prov som vi ville. Vi får hoppas på en bistrare vinter i år, säger han.

Ett lagförslag som Snöskoterrådet har gett till RÅ-Riksåklagaren är att kraftigt höja böterna för dom som kör på förbudsområden, detta i ett försök att komma till rätta med de som ofta överträder våra förbud.

—Bötesnivåerna har RÅ nyligen redan sett över, så det har vi redan fått svar på att det inte kommer bli något sådant i den närmaste framtiden, förklarar Jan.

—Vad har ni då för syn på olika typer av snöskoterförbud?, frågar vi.

—Vi har inget som helst mål att försöka få till fler förbud. Vi vill bara få till en långsiktigt hållbar snöskotertrafik. Om det på några ställen kommer kräva skoterförbud, vet vi inte nu, svarar Jan Lindgren.

—Kommer ni att jobba för att även ifrågasätta redan existerande skoterförbud?, frågar vi och Jan svarar:

—I det här läget är det inget som vi diskuterat.

Hänsyn

Vi på SnowRider har funderat mycket på det här om just hänsyn. Enligt Mistra-Stiftelsen för Miljöstrategisk Forskning utgör Sveriges fjällkommuner cirka en tredjedel av Sveriges yta. Den bofasta befolkningen uppgår i dessa kommuner cirka 158 000 personer. Det vill säga att dessa områden är minst sagt glest befolkade. Det borde alltså med lätthet finnas rum för oss alla.

Sen kanske vi ska fråga oss om de turister som klagar på att fjällvärlden inte är helt knäpptyst, verkligen har rätt eller fel förväntningar när dom åker ifrån sitt hem och till någon annans och ställa krav.

Man kanske ska sluta marknadsföra fjällvärden som något helt orört och tyst? Vill man ha det helt knäpptyst runt sig och inte bli störd av något och någon, finns det i stället företag som erbjuder allehanda olika boende där man avskärmas från i princip allt. Så varför inte lägga in sig där?

Gästerna i fjällvärlden måste helt enkelt ha realistiska förväntningar, och då och då acceptera att kunna bli omkörd av en eller ett par skotrar, eller på avstånd höra några skoteråkare som kör och har det trevligt. För det är väl det vi alla vill, vi vill ha det trevligt.

Självklart ska vi som kör snöskoter störa så lite som möjligt och visa så mycket hänsyn det går. Men de som anser sig störas måste någonstans som sagt också ha rätt förväntningar.

Vad ska hända nu då? Att i det här läget bara diskutera på ett internet-forum leder inte speciellt långt. Men det Nationella Snöskoterrådet kallar en gång per år till ett forum som är öppet för allmänheten. Alla är alltså välkomna att besöka detta och där framföra sina åsikter och peka på det man själv tycker är viktigt att förändra. Det stora förändringsarbetet är i alla fall igång, och det är nu allt händer.

Om man sen väljer att stödja Snofed eller SSCO i det här läget spelar nog inte så stor roll. Huvudsaken är väl att man gör det, om man nu bryr sig vill säga.

Polyetenkärra

Denna smidiga ATV-vagn är gjuten i ett höggradigt polyeten. Detta gör flaket både tyst och korrosionsfritt. Flaket har en kapacitet upp till 350 kilo och inne i flaket finns ingjutna spår som gör det möjligt att avdela flaket i olika fack med hjälp av plywoodskivor. Den har en tippmekanism som är lätt att använda. Vagnen levereras med ett sprintfäste, men kan förses med kulhandske. Priset är strax under 5000 och du hittar den hos din Arctic Cat-handlare.

Stålvagn

Här är en vagn speciellt lämpad för jord, grus och sand. Kapaciteten ligger på upp till 600 kilo jämnt fördelad last. Baklemmen är löstagbar och tippmekanismen är lättanvänd. Dessa vagnar levereras pulverlackade men är omonterade. Ett sprintfäste medföljer, men en kulhandske kan köpas till för 323:-. Vagnen kostar 4999:- och du hittar den hos din Arctic Cat-återförsäljare.

Slunga snö

Företaget MTD som ni fick lära känna lite bättre i nummer tre av SnowRider i år kan alltså bygga fler saker än bara UTV:er. Dom gör ju i princip allt som gör livet lite lättare, och jag är då säker på att mitt liv hade blivit mycket lättare om jag hade haft tillgång till en snöslunga just nu. För snön vräker ner och har gjort så i några dagar. MTD och Yard-man har snöslungor för allt från en enkel maskin för 5000 kronor till stora monster för 25 000! Sök upp din återförsäljare och ta en närmare titt. Du hittar dom på
www.mtdeurope.com

Xenon är kung

Xenonkungen vill presentera sin nya briljanta billampa. En effektstark halogenlampa på 75 till 100W, som går under namnet EVO Power. Tidigare har man befarat en viss skaderisk vid användande av liknande lampor. Men EVO Power har en sats baktill i form av en keramisk modul och en grov anslutningskabel vilka tillsammans upptar den högre värmeutvecklingen. Ljusstyrkan når upp till 2300 lumen med en färgtemperatur på 4100K, alltså snarlik xenonljuset. EVO Power finns med de vanligaste socklarna H1, H3, H4, H7 och HB3/9005 och priset börjar på 195:- per par. Du hittar dom på
www.xenonkungen.se

Stor gårdsplan?

Har du en stor gårdsplan, som inte bara är dryg att hålla ren från snö på vintern, utan även jobbig att hålla fin på sommaren? Här är en pryl som löser sommarproblemet en gång för alla. Den heter Logic Manege/Volt-skrapa och är avsedd för snabb och effektiv utjämning av alla typer av ytor. Den är försedd med en utfällbar kantplog som enkelt skrapar bort kantmaterial som med tiden kan byggas upp. Framför hjulen sitter det hjulplogar som utjämnar marken och håller skrapan vågrätt redan vid första draget. Den kostar från 17 995: - och finns hos återförsäljare av KGK:s produkter.

Garage24

SYM Engine of Life

Jofrab + SYM = SANT!

Jofrab är sedan många år en stark aktör på mopeder på den svenska marknaden. Dom har redan tidigare marknadsfört den Taiwanesiska tillverkaren SYMs produkter, men nu tar dom även över distributionen av SYMs mopeder och ATV i Sverige. Jofrab har redan ett brett mopedsortiment med bra kvalitetsprodukter och har under de senaste åren även utvecklat ett ATV-sortiment. Med SYM kommer Jofrab att ytterligare stärka sitt sortiment både inom moped och ATV. Jofrab har totalt 800 återförsäljare, dom omsätter runt 250 miljoner och har 70 medarbetare.

Stötfångare

Har du en Suzuki LT A450 eller 700 som du vill skydda lite extra? Då finns det hjälp att få. Suzuki har nämligen tagit fram stabila pulverlackade stötfångare för dessa maskiner. Den främre kostar 2495:- och den bakre går lös på 1995:-

Klippare

Nu är det vinter och gräsklipparen är sen länge undanstoppad. Men snabbare än du anar är det dags igen att hålla gräsmattan välklippt och fin. Här är ett klippaggregat från Swisher som ska monteras på din ATV. Klippbredden är 127 cm. Klipphöjden ligger mellan 38-114 mm och knivarna drivs av en 11-hästars Briggs&Stratton-motor. Stödrullar förhindrar skalpering av gräsmattan. Smidiga svängbara hjul gör att aggregatet inte går så hårt åt gräset. Tanken är att den ska monteras på ett universalfäste fram. Men det finns även möjlighet med hjälp av ett speciellt kit att montera den bakom i stället. Den kostar 26 500: - och hittas hos Suzuki och Arctic Cat-handlare.

Gårdspaket

En ATV utan utrustning har ett tämligen litet användningsområde. Detta vet så klart Suzuki om. För att göra det enkelt för dig som ATV-köpare har dom därför plockat ihop några olika bra att ha saker ur sitt sortiment och gjort ett bra paketpris på dom tillsammans med en ny maskin. Till exempel LT-A och LT-F400 kan fås med ett så kallat Gårdspaket. I det ingår en Suzuki LT-A400 eller en LT-F400 av 2008 års modell, Warn 2.5 vinsch, flyttbart vinschfäste, plogblad, gårdsvagn, förvaringsbox och ett universalfäste. Dessa paket kostar sen totalt 69 900 eller 71 900 kr beroende på vilken modell av maskin du vill ha.

Kranman

Svenska Kranman har mängder med smarta arbetsredskap som går att använda till ATV:er. Den här redskapsbäraren till exempel kan utrustas med en Rundbalsgrip och ett Hydraulaggregat. Tillsammans bildar dessa en mycket enkel och effektiv enhet som gör att du kan hantera rundbalar utan att kliva av din ATV. Redskapsbäraren RB770 kostar 14 500:-. Rundbalsgripen BG800 11 900:- och Hydraulaggregatet EH810 9 800:-. Hydraulaggregatet kan även användas till andra hydrauliska produkter så som en tippvagn osv. På **www.kranman.com** *hittar du mängder med olika smart redskap för både skog och gård.*

Så här kan du också hålla dig varm....

Woolpower

Zip Turtleneck 200

Värmeisolerande polotröja i Ullfrotté Original. 60 % Merinoull. 25 % Polyester. 13 % Polyamid. 2 % Elastan.
Färger: Svart, grå, marin, grön, röd. Storlekar: XS- XXXL
Pris: 690 kr
www.woolpower.se

Woolpower

Long Johns 200
Värmeisolerande byxa i Ullfrotté Original. 60 % Merinoull. 25 % Polyester. 13 % Polyamid. 2 % Elastan. Färger: Svart, grå, marin, grön, röd.
Storlekar: XS- XXXL
Pris: 480 kr
www.woolpower.se

Cold Killers

Sport Top/Sport Pants

Sport Top är en vind och vattenfrånstötande undertröja som är så snygg så det är nästan synd att använda den som undertröja.
Det nya Softshell tyget ger aktiv stretch, vindtät och andas med prestanda som tål mycket vatten motstånd.
Storlek Top herrar: S-XXL
Storlek Top damer: 38-48
Damerna har den i äkta damstorlek med möjlighet att ändra stussvidden vid behov.
Storlek pants: S-XXL
Pris: Top 795:- Pants 650:-
www.mc-boden.se

T&P

Kashmir Ull-set

Tillverkat av 85% extra finfibrig Merinoull från Nya Zeeland (mulesingfri) och 15% Kahmirull från inre Momgoliet. Stället är mycket mjukt och kliar inte då tjockleken på ullens fibrer är mindre än 18,5 micron. Unisexstorlekar XS-3XL. Handtvättas.
Pris: 698:-
www.fritidsklader.se

Arctic Cat

White Snowflake Vest

Äntligen en riktigt snygg väst för tjejer som gillar snöskotrar. Den är mycket bekväm och går att använda både höst, vinter och vår.
Pris: 899:-
www.arcticcat.se

Ride North

Zex

Racing underställ i Ride North ZEX serie - Znow - Enduro - Xross
Polyester och ull lager 1 som andas och transporterar fukt.
Tröja med polo krage och muddar med hål för tummen samt långkalsong.
Svart
Finns i unisex: XS-XXL
Pris 449:-
www.garage24.se

Ride North

Ice

Specialtillverkat microfiber underställ, tröja och kalsong för motocross/enduro! 3/4 långa ben som möter stövlar och strumpor perfekt vid vaden. 3/4 långa armar som slutar strax söder om armbågsskydden. Mycket tight passform tack vare stretch material. Sitter komfortabelt under skydden.
Blå Finns i unisex: XS-XXL
Pris 399:-
www.garage24.se

TermoSwed Plus

TermoSweds underkläder bygger på en intelligent flerskiktsprincip – en smart materialmix. Tjocka och varma. Finns i polo med blixtlås och tumgrepp samt som rundhals. Inga sömmar över axlar som skaver! stl: S-XXL
Dam/Herr.
Ca pris Jägartröja: 499: -
byxa: 399: -

TermoSwed Light

En tunnare konstruktion – mycket smidiga och lätta. Välj mellan polokrage och rundhals, korta eller långa kalsonger! stl: S-XXL
Dam/Herr.
Ca pris: rundhalströja: 299: -
byxa: 299: -
www.normark.se

Bodypilot Coolmax

Spyke

Tröja i mjukt, elastiskt och behagligt material som andas. Wind-Tex, vind och vattentätt membran. Krage i coolmax. Praktisk under snöskoterjackan
Storlekar: xxs-xl
Rek. Pris 825:-
www.allright.eu

Arctic Cat

Arctic Fleece

Tuffa kläder i microfleece som har perfekt passform, det blir varmt men inte bylsigt! Både väst, jacka och byxa har dragsko i midjan.
Pris: väst 865:-, jacka 649:-
byxa 720:-
www.arcticcat.se

Halvarssons

Shirt

Tröja lång ärm i 100% Ull.
Storlek XS-2XL
Svart
Pris 498:-
www. jofama.se

Halvarssons

LONG PANTS

Långkalsong i 100% Ull.
Storlek XS-2XL
Svart
Pris 448:-
www. jofama.se

Ruskovilla

Sportunderställ i 100 % ekologisk merinoull från sydamerika. Marinblå, skogsgrön samt röd.
storl XS - XXL
Pris 880:-/del
www.magazindunord.com

Ruskovilla

Basunderställ i 100 % ekologisk merinoull
Baströja i färgerna Marinblå, skogsgrön samt röd.
Baskalsong i samma färger. Reglerbar midjeresår
Pris: 535:-/del
www.magazindunord.com

Ulvang

Extra Warm LS Shirt & Pant men

100% merino ull. Alla Ulvangprodukterna är behandlade med "Total Easy Care" vilket innebär att de kan tvättas i maskin och torktumlare. Herr storlek.
Pris: 550:- överdel, 500:- underdel
www.sportmarket.se

Bratex

Bratex Termo

Polotröja/Rundhalsad tröja/Långkalsong Funktions-underställ, tillverkat enligt flerskikt-sprincipen. 55% Polyester 23% Bomull 22% Modal. Svart, Tvätt 60°C, Storlek 34/36-46/48
Pris:
Dam: Polotröja 390 kr. Kalsong 360 kr
Herr: Polotröja 395 kr, Rundhals 350 kr Kalsong 370 kr
www.bratex.se

Lundhags

IZO Longjohns

Merinoull 70% Polypropylen 30% Materialet I IZO är stickad med en tretrådskonstruktion. Merinoullen ligger innerst och ytterst, mellan dessa lager finns polypropylen för maximal fukttransport. Med ett microntal på 20 har du ett riktigt behagligt och varmt undersäll. Finns i Svart.
Storlekar: S-XXL (34-44 dam)
Pris: 650:-
www.lundhags.se

Lundhags

IZO Polo

Merinoull 70% Polypropylen 30% Materialet I IZO är stickad med en tretrådskonstruktion. Merinoullen ligger innerst och ytterst, mellan dessa lager finns polypropylen för maximal fukttransport. Med ett microntal på 20 har du ett riktigt behagligt och varmt undersäll. Finns i Svart. Storlekar: S-XXL (34-44 dam)
Pris: 850:-
www.lundhags.se

Ruskovilla

Underställ i 70% ekologisk merinoull / 30% silke, Färg svart. Mjuk och mycket behaglig mot kroppen.
Storl
XS - XL
Pris 535:-/del
www.magazindunord.com

Snow-people

Base

Långkalsong och tröja. Mycket prisvärt lager 1 underställ i polyester som andas och släpper igenom fukt. Grå. Finns i unisex: XS-XXL
Pris 279:-
www.garage24.se

MP-Asu

Varmt och fuktavledande. DryZone-material Tekniskt underställ, håller huden torr och varm Perfekt passform stl: XS - 3XL (46-58)
Pris: 1 390:-
www.mp-asu.com,
www.allright.eu

Ulvang

Extra Warm LS Shirt & Pants women

100% merino ull. Ett varmt underställ i ull som passar utmärkt till vintersporter med låg eller halvhög intensitet. Alla Ulvangprodukterna är behandlade med "Total Easy Care" vilket innebär att de kan tvättas i maskin och torktumlare. Dam storlek.
Pris: 550:- överdel, 500:- underdel
www.sportmarket.se

Evs

EVS LP-01.

Det är en lång underställsbyxa som är perfekt att ha som underställ både när det kallt och varmt. Fungerar till stor del som värmeisolator och är perfekt till skydd mot skavsår etc Finns i storlek small, medium, large och xlarge.
Pris: 795 kr
www.racingshopimport.se

Finnsvala

Extreme

Polotröja med dragkedja och kalsong. Värmelager med platta sömmar. Insidan av polypropylen och utsidan av superwash merinoull. Sydamerikansk merinoull används som ylletråd. Dubbeltriká. Färger: marinblå och svart. Maskintvätt 40 grader. Storlekar XXS-XXXL
Pris: 1090 kr
www.finnsvala.com

Finnsvala

ACDC Stretch Mesh

Långärmad tröja & Lång nätbyxa
Produkterna är tillverkade av 100 % polypropylenmed sanitized-behandling som förhindrar bakteriebildning och svettlukt. Lång nätbyxa för bruk hela året. Kil fram- och baktill på byxorna. 100 % polypropylen ribb. Ett elastiskt nytt material, välj minst en storlek mindre än vanligt. Maskintvätt 60 grader. Storlekar XXS-XXL. Färg svart.

Pris: Tröja: 450 kr, Byxa: 400 kr
www.finnsvala.com

Knox

Knox med 3XDRY®

Tillverkat i bomull med 3XDRY som gör att man alltid känner sig torr. Den vattenfrånstötande effekten försvinner vid tvätt men då tar man fram sitt strykjärn och stryker på insidan så funkar det igen.
3XDRY®T-shirt 465:-
3XDRY®lång ärm 495:-
Sport 3XDRY® pants 415:-
www.mc-boden.se

Cold Killers

Wind Buddy

Den här kan du både ha under och utanpå andra plagg. Extremt tunn och smidig. Wind Buddy har 3M:s reflexer för ökad synlighet. Två sidofickor. Justerbar nackvidd. Andas. Vattenavvisande. Storlek S-XXL
Pris: 995:-
www.mc-boden.se

Evs

Evs tug Cold Weather Long Sleeve BLK

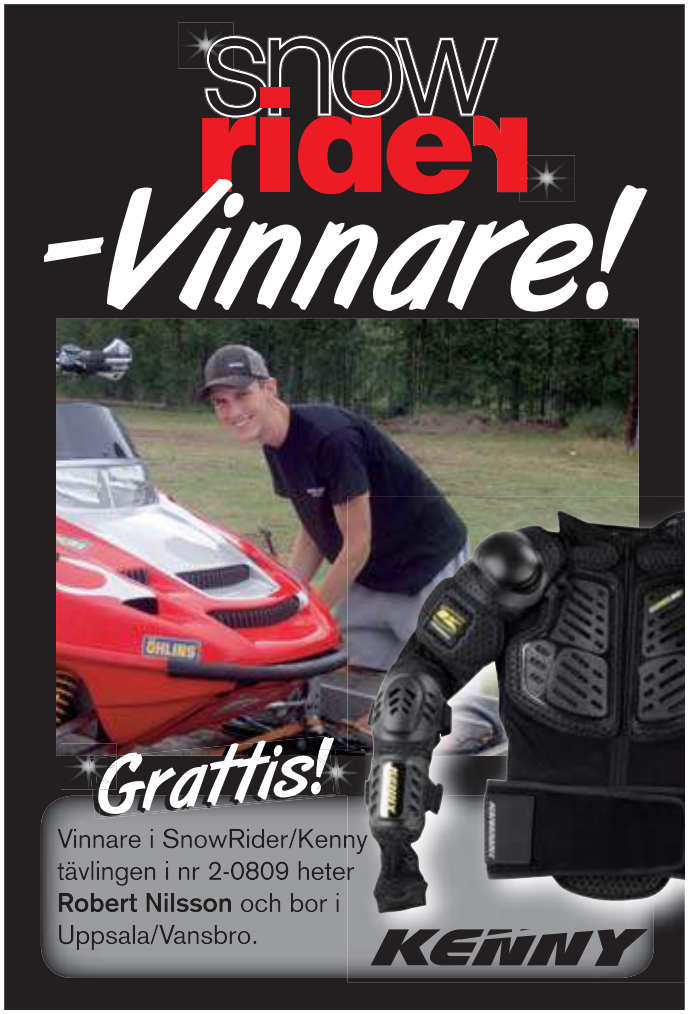
Tröjan är tillverkad för att maximalt kunna bibehålla värmen i kropp och muskler för att kunna uppnå maximal prestation i kalla väderlekar. Finns i storlek small/medium och large/xlarge.
Pris: 495.00 kr
www.racingshopimport.se

Skoterhotellet där det händer!

30 mil pistade skoterleder direkt från hotellet i centrala Funäsdalen | vi hyr även ut dyngsvis för mindre grupper | från 450,– per person inklusive frukost, fri entré till vår relaxavdelning med bubbelpool och nattklubb

- Skoteruthyrning
- Nattklubb
- Sportbar
- Relaxavdelning
- Restaurang

Vintergatan 3 | 840 95 Funäsdalen | 0684-21006 | info@eriksgarden.se | **eriksgarden.se**



Testat!
Lättlyftar'n

SnowRider-redaktionen bad Gällivarebon Patrik Larsson att prova ett nytt hjälpmedel för snöspadar och liknande redskap - Lättlyftar´n.

Lättlyftar´n är ett extra handtag som man till exempel fäster på det befintliga spadskaftet. Handtaget ska begränsa belastningen på rygg och muskulatur samt att den har ett integrerat fjädersystem. Det är första gången Patrik använder något liknande, men trots det var den lättanvänd.

Han hade däremot problem med att få den att passa sina spadar, av märket Fiskars, vilka hade för tjocka skaft. Han köpte sig därför en snöraka av annat märke. Men på denna var då skaftet i stället för smalt. Och han tvingades breddade skaftet tills lyfthandtaget passade.

Kvalite´n höll den nivå som han förväntade sig, och han säger att det är en bra produkt som gör att det blir lite lättare att skotta till exempel snö.

Om tillverkaren skulle få produkten att passa lite fler spadar, skulle den få ett toppbetyg!

Mer info om Lättlyftar´n får du på 021-60062 eller på conventum@telia.com.

Namn: Patrik Larsson
Bor: Gällivare
Ålder 36 år
Skoter: Ski-Doo TNT -08

VIP snow rider

Om du inte redan är prenumerant, gå då in på hemsidan och gör en prenumerationsbeställning så kan även du ta del av våra erbjudanden & tävlingar!

Endast för prenumeranter!

Viptävla om ett par Adidas glasögon!

Var med och tävla om ett par snygga Adidas ID2 goggles. De är kompatibla med alla typer av hjälmar. Värde: 1 599 kronor. Allt du behöver göra är att surfa in på www.snowrider.se och svara på frågorna nedan. (Du hittar svaren på www.adidas.com/Eyewear samt i tidningen.) *Vi vill ha ditt svar f re den 27/2-09. Vinnaren utses av representanter p SnowRider redaktionen och presenteras i SR nr 6/0809 och p webben. Ev. vinstskatt betalas av vinnaren.*

1. Vad heter ventilationssystemet som finns i ID2 goggles fr n Adidas Eyewear?
Svar:1. ClimaCool X. Coolclimer 2. Climebreather
2. Vilken innovation g r att Adidas ID2 goggles har perfekt passform?
Svar: 1. Level 2 X. Frameforce 2. 2-frame levelling
3. Vilka egenskaper anser du som viktigast d du k per ett par goggles?
Svar: .....

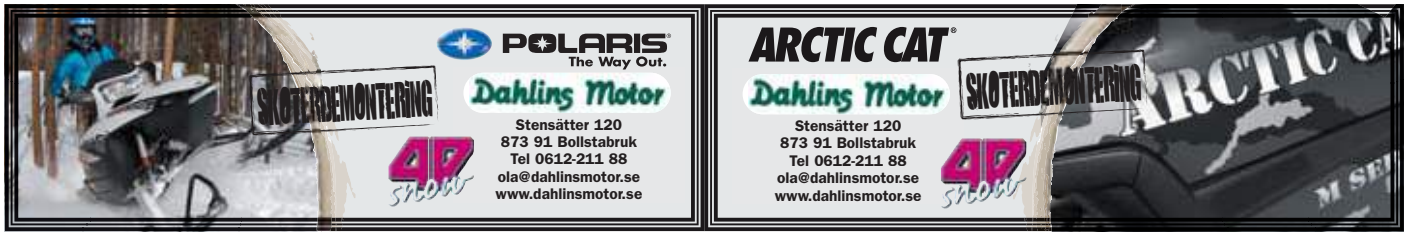
www.snowrider.se

power CHEM AB

Bränsletillsatser
Octan Booster
Water Remover

TÜV THÜRINGEN zertifizierter Wirksamkeitsnachweis tested product effectiveness

www.powerchem.se



Massor av fräscha beg. skotrar!
Se dem på:
www.kalixmaskiner.se
skickas fraktfritt inom Sverige!
Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66

www.motorfritid.nu
ARCTIC CAT
YAMAHA
Lunäsdalen
Tel 0684-294 50
Fax 0684-293 50

Kawasaki SCOTT HJC LYNX BRP

www.bengtscykelomotor.se

JAXAL släpvagnskåpor

Nu hos alla välsorterade handlare!

www.orrkvistsmotor.se

ski-doo YAMAHA

Vi säljer på postorder

Skotrar - Reservdelar - Kläder - Tillbehör

STORUMANS SKOTERSKROT AB

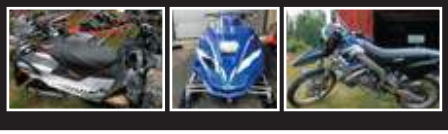
ski-doo ORRKVIST YAMAHA MOTOR

STORUMAN • Tel. 0951-775 00

www.orrkvistmotor.se

Stort beg.reservlager alla skotrar, mc & mopeder - samt nya piratdelar.

www.skoterskrot.se



En av Skandinaviens största skoterskrot som har funnits på marknaden i över 10 år!!

SKOTER-ANDERS

TRYGGHET-KVALITET-RÄTT PRIS

MidTrailer AB

för vilka laster du än har

www.midtrailer.se

PDS Powersports Distribution Scandinavia AB

Välkommen in på www.pdsab.se för att se mera!

V-Force 3 reed-ventiler, pris från : 1790:-

MBRP Lättviktsburkar, pris från : 2590:-

Goodwin variator-kit, pris från : 1595:-

Tel: 0920- 341 42
Fax: 0920- 341 61
Mobil: 070-573 44 40
Öppet tider
Mån - Fre 10,00-17,30
Lunch 11,30-12,30

Nu hos oss

Kawasaki ATV

• Original reservdelar till hela Kawasakis program.
• Nya & beg. skoterdelar till alla märken

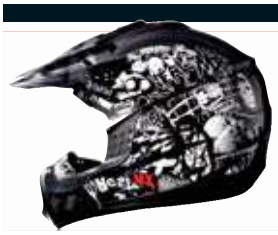
LULEÅ SKOTERDEMONTERING

ATV & Mopedcenter

Web shop!

www.luleaskoterdem.se

HJC SINISALO SNOPRO



Ny hjälm!

ONEAL 309
Avalon 2009!

Pris: 1095:-

www.Skoterdelen.com

Tel: 0682-41 36 90

Slunga sn

Hör du till dom som fått låna grannens 20 år gamla snöslunga, och på så sätt blivit avskräckt för dessa djävulsmaskiner? Prova en ny och tänk om!

Av: Björn

Lugna er lite nu, vi är fortfarande jättetuffa och gillar allt som är farligt i denna tidning. Vi håller inte på att gubba till oss. Vi vill bara göra livet enklare så att vi kan köra ännu mer skoter. Detta är anledningen att vi nu för första gången skriver om snöslungor.

Att skotta snö hör till saker man hatälskar. Själva faktumet att man måste skotta är hur tråkigt som helst, samtidigt som man är helt euforisk att det faktiskt snöar. Jag har alltid tyckt att snöslungan verkar vara någonting som antingen inte startar eller om den nu väl gör det, krånglar på annat sätt. Då vi sedan en tid har en fjällstuga inser jag att vi måste lösa problemet med att ta oss från bilen till ytterdörren utan att behöva pulsa i meterdjup snö med matkassar och dyligt.

Vi tog därför kontakt med MTD och fick helt enkelt långtesta två stycken ganska olika snöslungor av lite större modell.

Vi valde att testa en med hjuldrift samt en storleksmässigt liknande, men som drivs framåt av band.

Efter att ha kört dessa två i olika förhållanden har vi hittills kommit fram till följande då det gäller banddrift och hjuldrift.

Band

Den banddrivna Yard-Man 7110 DET känns gedigen och precis lagom stor för dig som har en relativt stor uppfart eller parkering. Den är av tvåstegsmodell vilket innebär att snöskruven får hjälp av en utkastarfläkt som ser till att snön verkligen lämnar utkastet. Motorn är på 10 hästar vilket känns lagom då den håller varvet trots tung och kletig blötsnö. Arbetsbredden är på hela 71 centimeter och intagshöjden 53 centimeter. Snöstrålen är ordentligt justerbar i 180 grader (med vev) samtidigt som höjden på utsprutet också justeras enkelt med ett handtag. Yard-Man 7110 känns som sagt påkostad och har handtagsvärmare, strålkastare, 220 volts elstart. Banden driver bra i snön och är enligt tillverkaren bra för röjning av tak samt i backar. Det driver på bra, styr enkelt med fingertoppsstyrning, men kräver lite tillvänjning.

Hjul

MTD E640 F är en hjuldriven 8,5 hästars snöslunga i övre mellanklassen som också den känns väldigt välbyggd och gedigen. Just hjuldrift känns lite annorlunda då den känns mer medgörlig och tillåter att man juckar och bråkar lite mer med den, vilket kan behövas när föret är kladdigt. Den här är också av tvåstegsmodell, och kan därmed evakuera snön lite enklare. Snöstrålen är också här helt justerbar även om höjdjusteringen görs manuellt med han-

nö

MTD E640F

YM 7110 DET

den istället för med en spak som på vår banddrivna Yard-Man.

Kladdigt

Föret har varit extremt kladdigt och än så länge kommer jag mer överens med den lite mindre hjuldrivna MTD:slungan.

Vi har inte riktigt hunnit utvärdera skillnaden mellan drivband och hjul, men jobbar på det. Återkommer kanske redan till nästa nummer med ett slutligt omdöme.

TEKNIKFAKTA

Modell:	Yard-Man YM 7110 DET	MTD E640F
Motor:	10 HK Tec OHV	8,5 HK B&S OHV
Arbetsbredd:	71 cm	66 cm
Intagshöjd:	53 cm	53 cm
Elstart:	Ja	Ja
Fingertip kontr:	Ja	nej
Växlar:	6 fram 2 bak	6 fram 2 bak
Hjul:	Band	15"x5" snowhog
Tankvolym:	3,8 liter	3,8 liter
Utkastarrotation:	180 grader vev	180 grader vev
Utkastarvinkel:	Spak	manuell
Belysning:	Ja	Ja
Pris:	21 695:-	14 995:-

Kawasaki

KFX450R 2009

TEKNIK FAKTA

KFX450R-2009

Motortyp:	Encylindrig fyrtakt
Cylindervolym:	449 cc
Kylning:	Vätske
Uppg effekt:	Ca 32 kW@7500 rpm (42 hk)
Elstart:	Ja. (Manuell kickstart finns som tillbehör)
Växellåda:	5-växlad med back och manuell koppling
Tankvolym:	10 liter
L/B/H mm:	1806x1170x1064
Hjul:	Fram: AT21x7R10 Bak: AT20x10R9
Hjulbas cm:	1255 mm
Hjulupphängning:	Fram: Dubbla A-armar Bak: Svingarm
Stötdämpare:	Kayaba justerbar komp och retur i 20 steg.
Fjädringsväg cm:	Fram: 22 Bak: 25
Bromsar:	Fram: Dubbla skivor tvåkolvsok Bak: Ett enkolvsok
Höjd till säte:	786 mm
Tjänstevikt:	179 kg
Färg:	Limegrön-svart, vit-svart
Pris:	89 900:-
Hemsida:	www.kawasaki.se

Utvecklingen går framåt och nutidens quads levereras mer race-ready än någonsin. Kawasaki introducerade sin KFX450R till säsongen 2008 och dom hade inte sparat mycket på krutet. Detta är en extrem maskin, som trots sitt hårda yttre har fått behålla en del bekväma detaljer.

För att en maskin i slutändan ska ge det där lilla sista som krävs för att vinna måste man hålla vikten nere, men samtidigt utan att snåla in på de mest utsatta ställena så att inte maskinen blir vek och kräver förstärkningar.

Kawasaki har valt att använda så mycket titan och aluminium som möjligt. Ramen bland annat är gjord helt i aluminium och väger futtiga 11,8 kilo, vilket är ungefär 20% mindre än vad en jämförbar ram i stål hade gjort. För att underlätta service och reparation är den främre ramdelen demonterbar. Även den gjutna aluminiumsvingen håller nere vikten.

KFX450R har Kayaba-dämpare runt om som har justerbar kompression och retur i 20 steg. Fjädringsvägen bak ligger på 25 cm och fram 22.

Vad inte många vet är att just Kawasaki är världens största tillverkare av ATV-fälgar, och levererar faktisk fälgar till många av sina värsta konkurrenter. Med detta i minnet är det väl ingen överraskning att fälgarna på KFX450R är något speciellt.

Bak-fälgarna bland annat har förstärkningsringar på insidan. Dessa ringar har lättningshål som dels hjälper till att hålla nere vikten på fälgarna samtidigt som smuts och vatten enkelt ska kunna avlägsnas.

I jakten på låg vikt har Kawasaki valt att använda sig av en enkel 200-mm bromsskiva och ett enkolvsok bak. Fram sitter det däremot dubbla 163 mm-skivor med tvåkolvsok.

I slutändan spelar det ingen roll hur bra chassi, bromsar och fjädring man har om man inte har en konkurrenskraftig motor.

Kawasaki valde att använda sin redan beprövade fyrtakts motocrossmotor från KX450F som bas när dom byggde den nya quadmotorn. När KFX introducerades 2008 var man mycket stolta över att den fått insprutning, alltså ett år innan motocrossen fick det.

Utöver insprutningen har man utrustat motorn med elstart och back. Man har ändrat cylindervinkeln och eftersom en quad är betydligt tyngre än en motocross har man fått lov att arbeta om motorkaraktären ganska rejält.

För att först och främst få mer effekt, eller ett bättre vridmoment i låg och mellanregistret, har den fått polerade insugsportar, den har fått ett öppnare avgassystem i titan och luftburken är större.

Resultatet är att motorn nu varvar ända upp till 11 000 vav, men vridmomentstoppen kommer redan vid 7500.

KFX450R är ett potent lättviktsbygge där du trots det får både back och elstart på köpet. Den finns även att få MC-registrerad, så varför inte köra den till och från jobbet?

www.offroadcenter.se

Köp en Outlander 400 eller 500 under Oktober månad och få Snöblad & vinsch på köpet.

DÄCKBOLAGET I KIL

Grännsjö Snöskotrar

Garvaregatan 2 (Galejan) Kil
Tel. 0554-415 00 • Öppet vard. 8-17

WWW.FJALLHOTELLETLOFSDALEN.SE

HOTELL ~ RESTAURANG ~ BAR ~ AFTER SKI ~ RELAX

FJÄLLHOTELLET LOFSDALEN

SKOTERLED FRAM TILL HOTELLET MED PARKERING

~ LÄGENHETER & VANDRARHEM FÖR GRUPPER
TELEFON 0680-41177

~ PREPARERADE LEDER
~ GUIDADE TURER
~ SKOTERUTHYRNING M.M

TELEFON 0680-41010

WWW.SKOTERUTHYRNINGEN.SE

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

Åsarna Skoterservice

Thule trailers
släpvagnar,
Snöslungor

Service, Tillbehör & Reservdelar

POLARIS
The Way Out.

POLARIS®

Försäljning, verkstad, kläder och tillbehör!

Santander CONSUMER BANK

Serviceverkstad i Åre:
Åre Mountain SpeedShop
070-170 38 00

YTTEROCKE PRODUCTION AB
Ytterocke 332
83002 MATTMAR
Tel: 0640-451 17
Fax: 0640-451 19
info@ytterockeproduction.com
www.ytterockeproduction.com

WWW.motorexpo.NU

Handla enkelt på postorder

Nya Lynx skoter, Suzuki MC

Reservdelar till de flesta märken

PDS Powersports Distribution Scandinavia AB

Välkommen in på www.pdsab.se för att se mera!

Byt inte skoter,
byt boggie istället!
7kg lättare och
50% bättre fjädring.
Pris från: 11 500:-

Största ARCTIC CAT reservdelslagret med de rätta priserna!

Kan och vet ARCTIC CAT!

Egen import=lågt pris!

WWW.BENGANSMOTOR.SE

Skoterskrot men bara ARCTIC CAT

Postorder specialisten!

Förfrågan till info@bengansmotor.se

Nytt och Begagnat

www.snokompaniet.se

Tel. 0684-29 000 POLARIS Snow/ATV

Dubbel effekt, dubbel körglädje!

För den som missat det. Så är tvåsitsiga sida vid sida ATVer den maskintyp som ökar mest i försäljning i Nordamerika just nu.

Text: Affe Sundström
Bild: Affe och Chris Rademacher

De kallas UTV eller "side by side" på andra sidan Atlanten och dessa kännetecknas av två säten bredvid varandra samt ett flak för lättare transporter. Det är alltså frågan om ett arbetsfordon och därför är körglädje ingenting som tillverkarna fokuserar på, då arbetsförmåga är vad som räknas.

Men som alltid vill kunderna ha roligt när de använder sina arbetsfordon och helt enligt Darwins utvecklingslära har några av dessa under åren förvandlats till att bli underhållande rekreationsfordon för både nytta och nöje.

Yamaha var tidigt ute med sin Rhino som var ett betydligt sportigare alternativ i denna klass och Polaris svarade med att ta fram sin RZR.

Som alltid när det kommer populära fordon som lämpar sig för lek så formligen exploderar eftermarknaden. Det finns därför en mängd produkter för den som vill förändra sin sportiga UTV och givetvis kan man förse dessa med turbo.

RZR med tryck

Många ATV/UTV har fortfarande encylindriga motorer och de är ibland lite svårare att turbomata. Dessutom har de ofta en rullagrad vevaxel som ger motorn lågt oljetryck, vilket i sin tur kan ge smörjproblem för turbon. Polaris RZR har en tvåcylidrig motor med högt oljetryck och den fungerar därmed utmärkt med turbo.

Motorn är mycket enkelt uppbyggd och har stötstänger samt en vevaxel med endast två ramlager. För att den ska klara ett laddtryck på ett bar så måste man sänka kompressionen, vilket enkelt sker med en cylinderfotsspacer. De hydrauliska ventillyftarna kompenserar för skillnaden i cylinderhöjd och man behöver inte ens justera ventilspelet efter det att kompressionen sänkts.

Enlig uppgift är vevaxeln den svagaste komponenten när man trimmar dessa motorer, men då turbomatning innebär att man ökar effekten utan att man ökar varvtalet så verkar veven klara av detta utan problem.

Motorn är enkel att arbeta med när man anpassar den för överladdning. Bland annat för att det inte går att kugga kamaxeln fel, vilket är mycket lätt hos motorer med överliggande kam.

Turbon placeras där originalljuddämparen börjar och ett grenrör i dubbla 38-mm rostfria rör leder avgaserna till den.

En kort men effektiv ljuddämpare monteras direkt bakom turbon och allt hängs upp i den från ramen frånskilda motorväxellådsenheten.

Luften in tas via ett långt 60 mm aluminiumrör som placerar luftfiltret bakom föraren i höjd med huvudet och far efter turbon vidare genom en stor laddluftskylare, som också den är placerad bakom stolarna.

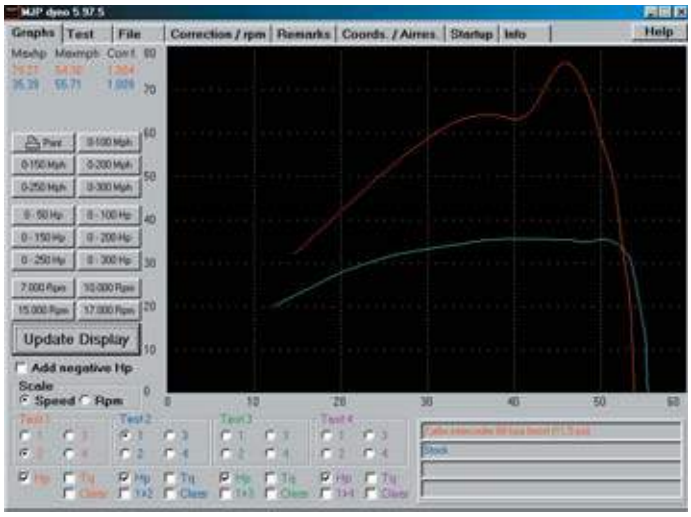
Spjällhuset förses med en extra injektor, som styrs av MCX egen ECU-box och levererar bränsle efter behov.

Det är en relativt enkel turbosats och efter det att variatorns vikter ökats på med 15 gram fungerar allt mycket bra.

Turbon placeras där originalljuddämparen tidigare började.

Luften in tas via ett långt 60 mm aluminiumrör som placerar luftfiltret bakom föraren i höjd med huvudet, och far efter turbon vidare genom en stor laddluftskylare, som också den är placerad bakom stolarna.

Spjällhuset förses med en extra injektor, som styrs av MCX egen ECU-box.



Den rullande landsvägen visar en effektökning på ungefär 100% vilket betyder 80 hk på drivhjulen. Helt klart ett lyckat resultat!

Den rullande landsvägen visar en effektökning på ungefär 100% vilket betyder 80 hk på drivhjulen. Helt klart ett lyckat resultat!

Att köra runt lite

Efter justering av bränsleblandningen på den rullande landsvägen var det dags för testkörning i fält. Skillnaden mot den redan pigga standardmaskinen är dramatisk nu när den har dubbla effekten.

Den skottar på med alla fyra hjulen spinnande, så att man kan inbilla sig att det är en rallybil. Nu är det definitivt ett lekfordon och inte en arbetare, då man knappast får ha så här kul när man arbetar.

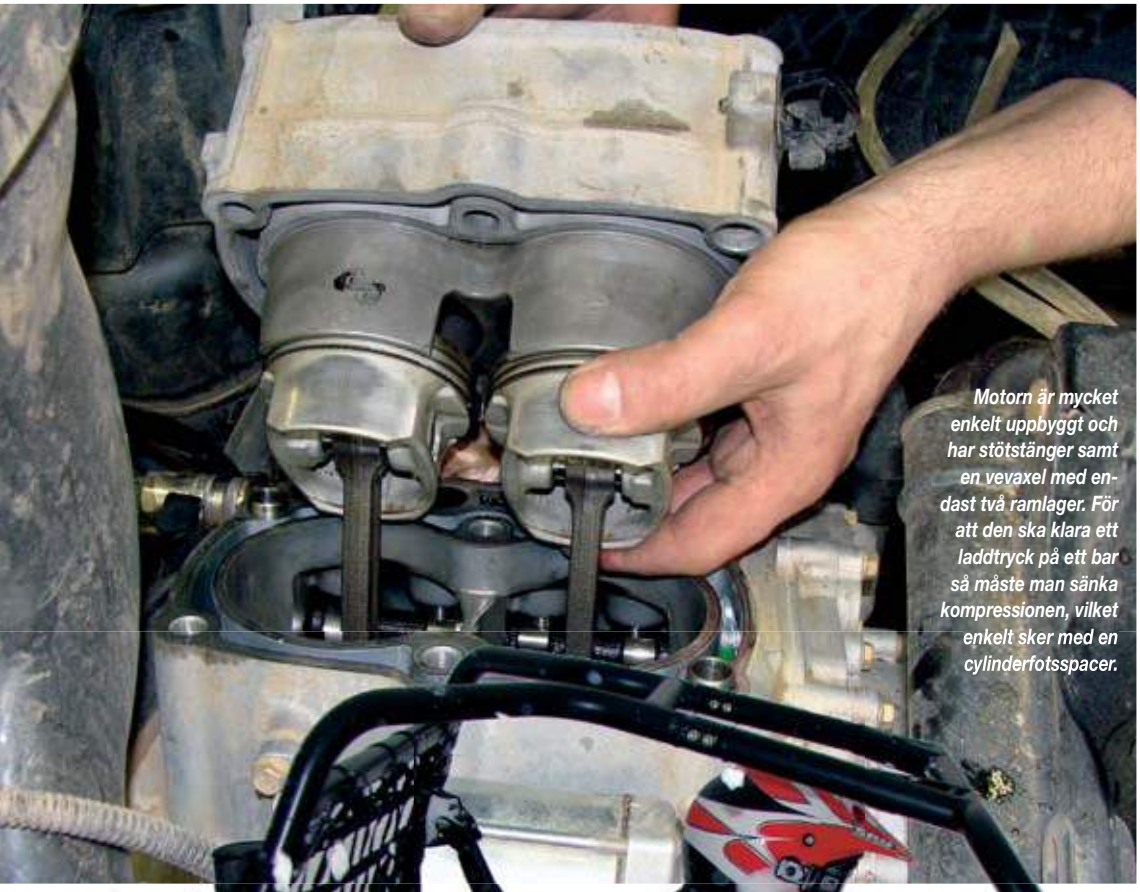
Den är snabb i styrningen och otroligt bra på att hålla spåret när man matar på fullt genom kurvorna. Man får dock se upp, då det är mycket lätt att välta med en RZR om man får för sig att köra över sin förmåga.

När man välter får man inte försöka hoppa ur, utan man måste hålla sig stenhårt i ratten och se till att inga armar kommer mellan skyddsburen och marken. Sedan är det bara att se på när horisontlinjen vrider sig 180 grader. När allt står still, kan man tryggt krypa ut. Detta är inget som imponerar på kamraterna, men det är en upplevelse som man minns länge.

Nu behöver man inte nöja sig med att enbart montera turbo, om man äger en RZR. Marknaden är full av olika uppdateringskomponenter och endast fantasin eller plånboken sätter gränserna.

Varför inte ett set med nya stötdämpare och hasplåtar under maskinen? Eller en ny kaross med fräcka färger? Hjul och däck finns i en mängd olika utföranden och man kan givetvis höja en RZR så den får bättre terrängegenskaper.

Frågan är bara vad man ska ha flaket till hos en racebyggd UTV? För extra bränsle och lite servicedelar inför den stora utflykten är troligtvis svaret.



Motorn är mycket enkelt uppbyggt och har stötstänger samt en vevaxel med endast två ramlager. För att den ska klara ett laddtryck på ett bar så måste man sänka kompressionen, vilket enkelt sker med en cylinderfotsspacer.

Ett grenrör i dubbla 38-mm rostfria rör leder avgaserna till turbon.

De hydrauliska ventillyftarna kompenserar för skillnaden i cylinderhöjd och man behöver inte ens justera ventilspelet efter det att kompressionen sänkts.

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

IKUNI -agent
Tel 08-97 40 50
www.stibomotor.se

Syns du på rätt ställe?
snow rider

hittatjuven.se
ungt

Street & strip magazine

SJÄLVKLART SKA DU ANNONSERA I TIDNINGEN...
ÄVEN EN LITEN ANNONS SYNS. DU SÅG JU DEN HÄR... RING 0250-20533,0250-22887

En drömbesannas
Besegra de Kanadensiska Klippiga Bergen
HÄR SNÖAR DET 15-20 METER ÅRLIGEN!
REVELSTOKE
• 4-stjärnigt skoterområde
• Rum och stugor i lyxklass
• Kanadas bästa lössnöområde
• 2-8 dagars "all included" skoterresor
• 2009 års Ski-doo maskiner
• Uthyrning, guider, utrustning och mycket mer
Great Canadian Snowmobile Tours
+0012508379594
www.glacierhouse.com
www.snowmobilerevelstoke.com

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

HEMAVAN Outdoor
•Uthyrning
•Turer
www.hemavan-outdoor.com
tel. 0954-38140

MOTOR CENTER
Durovägen 24, Gävle Tel. 026-19 74 90
ARCTIC CAT
Nytt & Begagnat, Skoter & Mc
Reservdelar, Tillbehör, Verkstad
www.motorcenter.org

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

HÄLLGRENS MOTOR AB
i Burträsk - tel 0914-10402
POLARIS
Din polarishandlare
nytt & begagnat
www.hallgrensmotor.se

YAMAHA YAMAHA ATV
can-am
ski-doo LYNX
BRODERNA SUNDSTRÖM AB
Försäljning Service Reservdelar Tillbehör
Laisvall tel. 0961-20044
ab.broderna@arjeplog.com

KULLeRS

POLARIS
Motor PRO
Lärlingsgatan 18 Umeå
tel. 090-70 44 80
Försäljning - Nytt & Begagnat - Tillbehör
Reservdelar - Service
www.motorproab.se

Bollnäs, Hälsingland
can-am
ski-doo LYNX
Tuppz
0278-613456 070-6043429
www.tuppz.se

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. POSTORDER
ÖPPET: Mån-Fre 9-12,13-17

ARCTIC CAT
AB Mellanströms Motor
Försäljning•Service•Reservdelar
Arvidsjaur Tel 0960-133 58 Fax 0960-109 70
mellanstromsmotor@telia.com
www.mellanstromsmotor.com

Polarn
Snabbpump
Beställ direkt på vår webbplats!
ORIGINALET
polarn innovation ab
Tel: 063-13 11 90
www.polarn-innovation.se

snowrider shop

Gå in och beställ på:
www.snowrider.se

Äntligen har årets SnowRiderkollektion dykt upp. Vi har nu förråden fulla av nya fräscha kläder. Du kan nu med lätthet beställa allt från kepsar, t-shirts och hoodies. Som prenumerant har du även en VIP-rabatt på hela 30% på allting i shoppen! Kan det bli bättre? Surfa in på www.snowrider.se så får du se själv!

VIP = 30% Rabatt

2-way Hood 599:- (vändbar)

Några få ....

kvar ....

T-shirts 199:-

Bandana 149:- Keps flexfit 249:-

Barn Hood 449:- Tjejtop 199:-

Baby Mössa 99:- Baby Body 149:-

Missa inte nästa nummer!

I butik 24 Februari

Prenumerera på SnowRider

6 nr 289:- *(1 år)*

12 nr 499:- *(2 år)*

Alla prenumerationer är tillsvidare!

Pren Service

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

Prenumerationer går att beställa på

www.snowrider.se

Mail: pren@otlas.se
Tel: 0250-22885
Fax: 0250-22883
Telefontid: Vardagar 8-1z

Swedbank

Välj en trygg finansiering

Hos Swedbank Finans kan du låna till din ATV. Vi har lång erfarenhet och förstår dina behov. Prata med din handlare eller kontakta oss direkt.

Välkommen till Swedbank Finans
Telefon: 08-585 986 50

LYNX
ski-doo
BOMBARDIER ATV
Ockelbo Reservdelar!
Stort urval skotrar.
Service-Reservdelar
Tillbehör-Kläder
TJ:s Skoter & Motor
Pl 3737 Storåbränna Föllinge
Tel. 0645-22055

YAMAHA RACING
Försäljning
Reservdelar
Service
Halvarssons
www.SALAB.nu
Järnvägsgatan 3 Sveg • 0680-718330

Beställ dina snöskoterprylar på
www.skoterbutiken.se
Nu i ny regi!

Hyr stuga i TÄNNDALEN
Europas bästa skoterledssystem
• 45 mil skoterleder i en av Sveriges vackraste miljöer
• Friåkningsområde för lekfulla
• Tel nr. 0684-22230
www.stromsstugor.nu

Elda
www.tra-inventive.se

CASTLE X RACEWEAR
WWW.GLANSGARDEN.SE

Skoterparadiset i Gördalen!
• Skoteruthyrning
• Stugor
• Restaurang
• Bensin
–Här finns allt!–
Stugförmedling tel: 0253-150 90
Skoteruthyrning tel: 070-5446756
www.gordalen.com

HONDA ATV
LYNX
SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR
BIL & MASKINFIRMA ERIC GRÖNING
TEL:0651-711255 FAX:0651-12956
LJUSDAL

www.staffansmotor.se
can-am
LYNX
Cylinderborrning, utbytescylindrar nikasil, nikasilbehandling, vevaxelreparationer, reservdelar till alla märken.
STAFFANS MOTOR & MEK AB
NORRDAL-STORUMAN 070-2939777, 0951-71022

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

Nikasil
Ny nikasil 1750:-,
reparation, bigbore,
Nikasil även på gjutjärnsfoder
Snabb leverans!
(7 dagar med flyg)
Absolut bästa resultat!
Blixtens Racing
036-13 40 96, 070-740 96 10
www.blixtensracing.com

Nikasil
Vi har snart 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 denna typ av cylindrar. För mer info, ring eller skriv.
RACING KONSULT Björn Andersson KB
Vidholmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@racingkonsult.com

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

CROSSBOLAGET.COM
Allt du behöver för...
- SKOTER
- MC
- CROSS
Levereras via postorder
CROSSBOLAGET.COM

Johansson Maskin AB
LYNX
can-am
johanssonmaskin.se
Vännäsby 0935-39930 Sikeå 0934-15100

SNOW-RAIL by IMEX FIBER AB system
IMEX
Marknadsförs i Sverige av
IMEX FIBER AB
Malung, Dalarna
Tel: 0280-12570 Fax: 0280-10042
www.snowrail.se

AGS SKOTER & MC AB
0953-216 26 • www.agsskoter.se
POLARIS The Way Out.
Försäljning av nya Polaris Skoter & ATV
Jourtelefon: 070 649 12 59
Reparationer
Service
Trimmning
Stötdämparspecialister
Alla märken.
www.agsskoter.se

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

SPECIALBUTIK FÖR SKOTERFOLK
ARCTIC CAT
Bengt Larsson
MC RACING
www.mc-racing.se
Älvdalen 0251-41948

HOS OSS KAN DU PROVA ALLA POLARIS MODELLER UTANFÖR BUTIKEN!
SUGEN PÅ ACTION?
POLARIS EXPERIENCE CENTER
ARJEPLOG: Silvervägen 1 • 0961-101 02
ARVIDSJAUR: Norrvägen 39 • 0960-123 40
www.polarisexp.se • info@polarisexp.se

ZPIRIT.SE

and

Grimborg

presents

Daniel Bodin
Ankan
Jerry Jonsson
Fredrik Berggren
Dane Ferguson
Marcus Grönborg
Dan Lang
Per Eriksson
Kalle Johansson
Ulf Nilsson
Ross Mercer
Tomas Nordström
and many more..

Ruff Riders

4

GRAND HOTEL LAPLAND

Ink Line

DÄCK O LAGRET

SWEDEN

SNOW rider

TT-TRADING AB

SPY

POLARIS
The Way Out.

WWW.RUFFRIDERS.SE

"LIFE IS A BITCH, THEN YOU DIE"

POSTTIDNING B
SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

2009 POLARIS®

UPPLEVELSER

Polaris Racing Team 2009 - Ger dig upplevelser hela säsongen!

800 Switchback Dragon

Unika köregenskaper på och utanför leden! Registrerad för 2 - extradyna på köpet.

Polaris Finans - Billigare och snabbare finansiering än banken!

IQ WIDETRAK

BAGAGEBOX PÅ KÖPET

Ord pris ink moms 119 900:-

Kampanjpris 109 900:-

Lättkörd, otrolig komfort och en tystgående 4-takts motor.

Följ vårt racingteam: www.polarisracing.se

600 Race Replica En av våra mest populära maskiner för aktiv körning. Närmare racing kommer du inte! Låg vikt och IQ chassi ger oslagbara köregenskaper. Gör ett bra köp hos din återförsäljare nu!

RACING - DJUPSNÖ - TOURING ARBETSMASKINER - LEDMASKINER.

VI TÄCKER ALLA BEHOV MED VÅRT BREDASTE MODELLPROGRAM NÅGONSIN.

Ytterligare modellpresentation och information får du hos din Polaris återförsäljare. Välkommen att göra en bra affär!

Arjeplog ExperienceCenter i Arjeplog 0961-10102 • **Arvidsjaur** ExperienceCenter i Arvidsjaur 0960-12340 • **Boden** Sixten Nilsson Motorservice 0921-10209 • **Bollstabruk** Dahlins Motorservice 0612-21188 **Borlänge** Haralds Båtar 0243-13019 • **Burträsk** Hällgrens Motor 0914-10402 • **Frövi** Eriksson Hans 0581-31095 • **Funäsdalen** Snökompaniet 0684-290 00 • **Gäddede** Scandinavia Ring 0672-10312 **Gällivare** Däcklagret 0970-55792 • **Hede** Revelj Racing 0684-12059 • **Hudiksvall** XYZ Maskin 0650-543434 • **Järvsö** Järvsö Cykel & Motor 0651-41243 • **Kalix** Kalix Maskiner 0923-12290 **Kiruna** TT Trading 0980-60900 • **Luleå** Kalix Maskiner 0920-88466 • **Lycksele** Auto Blå 0950-12081 • **Malå** AGS Skoter & MC 0953-216 26 • **Mattmar** Ytterocke Produktion 0640-45117 **Ockelbo** Ockelbo Gummiservice 0297-42100 • **Offerdal** Birgerssons Bensin 0640-32149 • **Orsa** Snow N´racing 0250-43930 • **Piteå** Bil-laget 0911-18010 • **Skellefteå** E-son Maskin 0910-701201 **Storuman** Joeströms Bil & Mek 0951-10075 • **Strömsund** Motor & Marintjänst 0670-30050 • **Sundsvall** Fritidscenter 060-123512 • **Söderhamn** Maskincenter 0270-70045 • **Tärnaby** Joeströms Bil & Mek 0954-34031 • **Umeå** Motor Pro 090-704480 • **Vilhelmina** Vilhelmina Motorcenter 0940-55970 • **Åsarna** Åsarna Skoterservice 0687-30375 • **Örnsköldsvik** Skoterservice 0660-56100 • **Östersund** Motorhuset 063-570020

POLARIS FINANS • PURE POLARIS • POLARIS RIDERS CLUB

www.polarisindustries.com • www.polarisridersclub.com