Skandinaviens största snöskotertidning!

NR 5 08/09 Pris: 59:- 6,30 EURO 69 NOK

snow rider

SnowRider leder. Bara döda fiskar följer med strömmen.

Ploga med ATV

AC Cup
Dollarregn

slaget om leden
BLS 2009

X-games
Allt du vill veta

INTERPRESS 0518-05
7 388051 805908
Returvecka V.15

POLARIS®

UPPLEVELSER

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!

Följ vårt racingteam: www.polarisracing.se

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.

FS TOURING

Kampanjpriser från 87 600:-

Vi säljer ut våra utställningsmodeller! Gör ett klipp – ta kontakt med din återförsäljare i dag!

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

Nummer: 5 säsongen 08-09
Årgång: 12
Omslagsbild: Olle Ollon, AC cup
Foto: Mattias Klickar

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

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

Utgivning nr 6 08/09: 31 Mars
Annons stopp: 090227

Ledaren

Kostnader, avgifter och gratisåking

Du kan oavsett allting vara säker på en sak, att saker och ting kostar. När du ser reklam där ordet "räntefritt" nämns, vet ju både du som jag att just det ordet egentligen inte har någon betydelse. Ingen lånar ut pengar gratis, ingen. Som skoteråkare är vi vana att betala för oss och har liksom köpt oss rättigheten att nyttja den svenska naturen i och med ett betalt ledkort. Men jag börjar ana oråd och känner att detta håller på att glida oss ur händerna. Vi har en stuga i Messlingen, där vi också löst ledkort för våra tre skotrar för en nätt summa av 3450 spänn. Vi kan då åka fritt i ett relativt stort område, och det är ungefär det vi får för pengarna. Åka fritt på ledsystemet alltså. Att kalla lederna runt Messlingen extremt omhändertagna och sladdade, är en överdrift, så vad betalar vi för? Visst, det kostar att hålla lederna fria från växtlighet och ledkryssen ska också ha sin del av underhåll, men ändå. Jag har ingen aning om hur frekvent det sladdas i området, och jag är inte ute efter att kasta skit på någon, men jag kan konstatera att jag har sett bättre omhändertagna leder. Här hemma utanför redaktionen i Stenis till exmpel, där det sladdas sparsamt av entusiasterna i byn. Jag pekar inte ut ledvärdarna i Messlingen som dåliga, utan bara rent allmänt då jag fått massor av mail i ämnet. Det ser likadant ut i stora delar av skotersverige, man betalar en stor ledavgift, för vad? Om summan 1150 kronor per säsong och skoter därför är orealistisk och i överkant kan diskuteras. Men lugn, det räcker inte med 1150 spänn per säsong. Ska jag sedan åka några mil bort till Lofsdalen, är det bara att langa upp lädret igen och betala för ett dagkort. Var går gränsen för vad vi som skoteråkare ska acceptera? Just nu känns det som att det är dags att sätta ner foten och bromsa det hela, innan allt går över styr. Återigen, vi kan vara säker på en sak, att hålla skoterlederna öppna är inte gratis, men kan det vara meningen att olika byar ska ha olika ledsystem man måste betala olika avgifter för? Det hela kommer att sluta i ren anarki, där skoteråkaren ruttnar ur, och i slutändan skiter i allt vad ledkort heter. Detta måste styras upp nu, idag!

Samtidigt som jag konstatera att kostnaden för rätten att åka på leden börjar kännas, reagerar jag över alla skidåkare som håller till i skoterspåret, gratis? Sura, blängandes skidåkare som stirrar förebrående på en när man glider förbi på skoterleden.

Det är här min tanke om att ingenting är gratis här i världen brister. Jag ska omformulera mig. Ingenting är gratis här i världen, såvida du inte är längdskidåkare då allting tillhör dig och du anser dig ha större rättigheter än gemene man.

Denna iaktagelse har jag gjort under lång tid. För 15 år sedan jobbade jag på en skidanläggning utanför Mora där vi dagligen fick ta obehagliga diskussioner med arga längdskidåkare som satt i restaurangen med egen matsäck och snöt ur sig litervis med längskidåkar-snor i våra servetter. Ännu argare längdskidåkare som tyckte att det var deras rätt att ta varmvatten, mugg och socker till den medhavda tepåsen som sedan skulle intas mitt i restaurangen bland de betalande matgästerna, gratis. Detta hände tio gånger varje dag. Detta hände aldrig med slalomåkare, aldrig. Det slutade ofta med att de under hetska former lämnade stället och svor på att de aldrig skulle återkomma och nyttja våra gratis skidspår och besöka vår restaurang med sin matsäck.

Mora är förutom ishockeyn också tyvärr ett Mekka för längdskidåkare. Vi har troligen ett av Sveriges finaste längdskidområden som i alla lägen är belagda med konstsnö, är upplysta och nypistade. Alltid! IFK-Mora som jag tror klubben heter, är ett föredöme och gör ett fantastiskt jobb. Men av någon anledning kostar denna verksamhet pengar, hur konstigt det än kan låta. Av en ännu underligare anledning bestämdes det att skidspåren inte längre skulle vara gratis, utan av betaltyp. Det skulle kosta den overkligt höga summan på 400 svenska kronor per år, för att obegränsat nyttja dessa upplysta och omhändertagna spår. Till råga på allt ingår bara full tillgång till vallningsbodar, värmestugor, kök, toaletter, duschar och omklädningsrum. Vad tror ni reaktionen blev från många längdskidåkare? Jodå mycket riktigt, gråten var nära, alla fattiga skidåkarpensionärer skulle svälta ihjäl, alla skulle sluta åka skidor och det blev ett jävla liv. Skidåkande advokater drev tesen att längdskidspåren är naturreservat och därför skyddade av allemansrätten och i och med detta skulle vara gratis. I Moraområdet som överallt annars sparas det in på byskolor, snöplogning och äldrevård. Varför i hela friden ska längdskidåkaren leka gratis, på ett naturreservat? Hallå, varför? Men! Hur konstigt det än kan låta så blir jag glad åt längdskidåkarnas ilska och engagemang. Låt dig inte förväxla detta med att jag skulle tycka om längdskidåkare, det är engagemanget jag pratar om. Vi skoteråkare skulle behöva en rejäl dos av den ilska, missunsamhet, envishet och tjurskallighet som dessa människor i triką besitter. Hade vi haft det skulle det bli betydligt svårare att prata över våra huvuden och bestämma saker som vi får reda på i efterhand. Är det okej med längdskidåkare i skoterspåret? Är det okej med ledavgifter som kostar din familj tusentals kronor varje år? Nä det kanske är dags att göra en "skidåkare", och högljutt grina offentligt i varenda lokaltidning så fort det går oss emot!

"Vi betalar ju skatt" sa en snörvlande skidåkare med gråten i halsen på Mittnytt. Ja just det, och är det någonting vi skoteråkare har svart bälte i, så är det just skatteinbetalningar i alla dess former för att vi ska kunna njuta av vår hobby! Hur gick det i Mora då? Det slutade med att avgiften togs bort och att det blev fritt fram att gratis glida fram i det nypistade upplysta och konstsnöpreparerade naturreservatet. Vad annars,?

Så släng dig på backen, vänd ut och in på fickorna så att du visar att du är pank. Grina, skrik och spela skadad nästa gång det tar dig emot. Det fungerar Italienska proffsligan, och det fungerar i Mora, så varför inte i dina hemtrakter.

Björn Friström SnowRider Magazine

Foto: (c) The Public Works (Fohrman)/Red Bull Photofiles

snow rider TÄVLINGAR

Sid 55 och 67

Innehåll: Nr 5: Februari 08/09

3. Ledare & Redaktion
8. Dubbelflippen
12. Inför SnowRider Hillcross
14. Mr. Big Jump
20. BLS
32. BLS: Varför mäta fart?
38. Nostalgitrippen
42. Testat! Skoter/ATV-lyft
44. Pulkorgie
46. Testat! Megalight
48. Långtestarna
52. Handväskan
58. Testat! Hestra handske
60. Arctic Cat Cup 2009
68. Det är viktigt med vikt
70. Snabbast!
72. Att ploga snö med ATV
78. Bonnjävlar på fyra hjul
84. SSCO säger sitt
90. Kawasaki KVF650
92. Framtidens företag?

Duells
Riders choice

IT'S MORE THAN JUST A SNOWMOBILE. IT'S MY WILD SIDE.

Castrol Snow Race 4T

Castrol Snow Race 2T

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.

www.castrol.com/se

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

Castrol

www.fritidsklader.se

Urtagbart termofoder

TpTech 10000

vindtät vattentät andas

SETPRIS JACKA & BYXA
1798:-
= 298 kr rabatt

T&P Skoterjacka Touring II

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

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60)
Art nr **171-04** Svart/röd/silver
Art nr **171-06** Svart/gråmönster/orange/silver
Art nr **171-05** Svart/gul/silver
Pris **1 198:-**

T&P Skoterbyxa Touring

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

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), C148/150, C152/154, D96/100, D104/108, D112/116
Art nr **225-05** Svart
Pris **898:-**

Urtagbart termofoder

TpTech 15000

vindtät vattentät andas

SETPRIS JACKA & BYXA
2490:-
= 200 kr 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:-**

Handla för 1500:- så får du välja ett av följande erbjudanden:

Getskinnshandske

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

S(8), M(9), L(10), XL(11)

för 29:-
(Ord.pris **198:-**)
Art nr **842** Svart

Technical set

Kanalstickad 100% polyester håller kroppen torr och varm.

XS(3), S(4), M(5), L(6), XL(7), XXL(8), 3XL(9)

för 1:-
(Ord.pris **149:-**)
Art nr **459-05** Svart

Ordertel 0220-308 60

1198:-

229:-

T&P Skoteroverall

Mycket varm overall för skoteråkning, vinterfiske m.m.

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

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), XXXL(62/64), D96/100, D104/108, D112/116

Art nr **410-54** Svart/röd/vit Art nr **410-56** Svart/grå/vit

T&P Tumhandske

Av nötskinn/Cordura®/textil. Urtagbart foder av membranskyddad Thinsulate®. Justerbar handled med kraftig kardborrejustering.

M(9), L(10), XL(11) Art nr **816** Svart

220:-

P. original

MADE IN SWEDEN

ITABPRIS 798:-

storlekar upp till 50/51

Vildskinnsmössa Mjuk och varm

Prisvärd bra kvalitet! Av vattenavvisande mjuk skinnappa med kaninpäls och quiltfoder. Nerfällbar framskärm och uppfällbara öronlappar. Hakband med Fix-lock spänne.

S(56), M(57/58), L(59/60), XL(61/62)

Art nr **656-13** Mörkbrun
Art nr **656-05** Svart

P. Original® Värmestövel

Nordens mest sålda värmestövel

Nu med tillverkning i Sverige; bredare läst, mjukare och vidare skaft ger skönare passform för nordiska fötter. Testad under extrema förhållanden ner till –40°C. 100% vattentät. Uppbyggd av Polyver® som består av slutna luftceller i olika skikt och cellstorlekar. Tjock stötskyddande och välisolerad sula med halkskyddsmönster. Helfodrad med snabbtorkande syntetpäls.
Vikt i stl 43: 1,85 kg/par. Skafthöjd 37 cm.

35/36, 37/38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46/47, 48/49, 50/51 Art nr **785-05** Svart

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

Alla foton detta uyyslag: (c) The Public Works (Fohrman)/Red Bull Photofiles

Dubbelt så flippat!

Winter X Games 13 går till historien som syelet då skotertrickens skotertrick utfördes för första gången.

Text: Patrik Larsson

Steget från oss som gärna hoppar lite över något krön eller i en ravin ute i naturen, till dagens freestyle-atleter blir bara längre och längre. Med lite otur kan man lätt slå ihjäl sig om man skulle ramla ner från taket på ett trevåningshus. Men på dessa höjder och däröver tillbringar dessa killar stora delar av sina uppvisningar och tävlingar, och dom har inget annat som skyddar dom från allvarlig invaliditet eller värre, än en snöskoter eller motocross, och lite snö eller jord att landa den på.

Att göra bakåtvolter med olika fordon var länge något som ingen någonsin trodde någon skulle kunna utföra. Men idag vet vi bättre, och det hela började väl någon gång under 80-talet, då man började göra volter med BMX:er, och det var väl också då som man började höra hur mycket pengar den som blev först med att göra en flip med en vindsurfingbräda skulle få. Till slut var det någon som lyckades med att göra en volt, eller loop som det heter på vindsurfingspråk, och han blev nog säkert riktigt rik på kuppen.

Sen dess rullade det på. Men att någon någongång ens skulle fundera i banorna att göra en bakåtvolt med någon typ av motorfordon, fanns egentligen inte på världskartan.

Men så år 2000 gjorde Carey Hart under en freestyle-tävling världens första försök till en bakåtvolt med en fullstor motocross. Landningen var långt ifrån perfekt, men Carey hade i ett slag för alltid förändrat freestyle-motocrossen, och tagit den till en ny nivå.

Jag minns så väl själv den där lördagkvällen hemma hos en polare där vi satt och drack några öl innan krogen. Vi hade hört ryktet om flippen, och någon skickade en länk till en hemsida där man kunde se en film med mycket låg kvalitet. Trots bristen på bra bild såg vi ändå vad Carey gjorde, och vi kunde inte släppa blicken från datorskärmen på hela kvällen, och jag tror inte ens vi brydde oss om att dra vidare på krogen.

I rullning

Bollen var nu i alla fall i rullning och freestylestjärnor världen över började genast att själva försöka sig på det ultimata tricket. Bland dessa hittade vi till exempel ingen mindre än supermannen Travis Pastrana, som under ett av sina första försök faktiskt bröt foten.

2002 gjorde så alla stora stjärnor volten och 2003 började tricken i tricket att komma, till exempel No Footers, HeelClickers och One Handed Backflips. De följande åren ut-

Men va fan är det här då? Det gäller att kunna orientera sig när man hänger uppochner.

För att lyckas med hopptrick på den här nivån måste allt stämma. Koncentration, träning och god ordning på utrustningen.

För att Levi LaVallee skulle hinna med att göra de två volterna behövde han bygga höjd på ett helt annat sätt än för vad de mer vanliga konsterna uppe i luften kräver.

vecklades bakåtvolten ännu mer och blev något av var mans FMX-trick.

Men så den 4:e augusti 2006 under X Games 12 i Los Angeles satte så den store, nummer 199 Travis Pastrana världens första dubbla bakåtvolt på en motocross. Många hade länge ansett detta konststycke vara en fysisk omöjlighet. Men Travis gjorde det, och lovade efteråt att aldrig göra om det igen.

Än idag är det bara någon enstaka förare som sätter dubbelvolten på tävlingar, och kanske är det så att man tillslut har nått vägs ände vad man kan göra på en motocross?

Om FMX-tricken verkar börjat stagnera i sin komplexitet, så har däremot snöskoterkonsterna i stället blivit mer och mer avancerade, och även mer och mer närma sig det som görs på crossarna.

Ta bara en titt på hur Justin Hoyer behandlade sin skoter under det senaste Winter X-Games. Skotern såg fjäderlätt ut och Justin såg verkligen ut att trivas. Man kanske kan säga att skotrarna till viss del är ikapp motocrossarna, och kanske till och med förbi, dom väger ju nästan det dubbla i jämförelse.

Alla foton detta uyyslag: (c) Christian Pondella/Red Bull Photofiles

Hur bra Justin och de andra än var i Winter X-Games 13, så spelar det ändå idag ingen som helst roll, för spelens störste heter ändå Levi Lavallee.

Jag dubblar!

Vägen till Levi Lavallees historiska dubbla backflip på snöskoter säger han började redan ett halvår innan själva hoppet.

När han väl bestämt sig för att göra ett seriöst försök på det omöjliga hoppet, drog sig den 26-årige Levi med sin crew tillbaks till sin hemstad Longville i Minnesota för att träna.

Processen att ta sig mot dubbeln började med att han gjorde en rad enkelflippar bara för att känna om han kunde komma rätt i längd och höjd, och landningen skedde så klart i en enorm foampit.

Redan efter först försöket på dubbelflippen insåg dom att den vanliga "kicker-rampen" inte på långa vägar skulle räcka till. Han kom helt enkelt inte tillräckligt högt.

—Det absolut första försöket på dubbeln var riktigt läskigt. Jag började hoppa av skotern när den var under mig, och jag landade baklänges i piten bara någon meter framför den, berättar Levi på sin hemsida www.launchinlevi.com.

Den skärrade Levi fick lov att samla sig och vänta i tio minuter innan han försökte igen.

Rampen lyftes nu upp i framändan för att den skulle skicka iväg Levi på sin skoter i en högre bana, som skulle ge honom den tid som behövdes för att komma runt de två varven.

Nu började det hela gå bättre och efter att dom finjusterat rampen ytterligare, och även satt en rad riktigt sköna dubbla volter var det dags att testa att landa på snö istället för i några meter skumgummi.

Hemilghetsmakeriet runt den här träningen var så klart stor. För att hoppet skulle få riktigt stor uppmärksamhet under X-Games, så behövdes det helt enkelt hållas så hemligt som möjligt.

Next trick

Det var i tävlingsgrenen Next Trick som hoppet skulle ske. Next Trick är som gjort för att användas för uppvisningar som denna. Förarna får under två minuter två försök på sig att impo-

Så äntligen fick Levi Lavallee visa upp det han tränat så maniskt inför. Winter X Games 13 i Aspen Collorado går till historien som spelet då gränsen för all rim och reson för FSX passerades.

En lycklig Levi LaVallee under Winter X Games 13 i Aspen Collorado 2009.

Heath Frisby är smidig som en iller, men det räckte inte hela vägen fram. han hälsar att han kommer åka hem och träna än mer till nästa år.

Heath Frisby fick möta den som senare skulle visa sig ta hem hela FSX-tävlingen, Joe Parsons i semifinalen. Heath slutade som trea efter att ha slagit Danne bodin i bronsmatchen.

Här en stilstudie på Levi LaVallee i sin Seatgrab-flip under X-Games.

nera på domarna och göra något som sällan skådats förut.

När det var Levis tur att hoppa rullade han ut och satte dubbeln på första försöket. Men inte helt enligt regelboken, då han hoppade för långt, landade platt och föll av direkt efter att han tagit mark. Han blev utan poäng. Men hoppet var avklarat. Han var först, så är det bara.

Niel Armstrong var först på månen och alla hyllar och kommer ihåg hans första ord om det stora språnget för mänskligheten, och trots att om han hade snubblat ut på månen. Hade det ju inte spelat någon som helst roll, för han var ju först.

Nu får vi se vem som blir skotervärldens Buzz Aldrin, tvåan som hamnar totalt i skuggan bakom den numera historiske Double Launchin Levi Lavallee!

Källor: www.launchinlevi.com, wikipedia.com och espn.go.com

Daniel Bodin var så klart på plats i Aspen och slogs om de främsta FSX-placeringarna. Daniel var lite besviken efteråt, att han kom fyra i FSX:en för tredje året i rad. Han var däremot glad för sin goda vän Justin Hoyers skull, trots att det var mot honom han förlorade i semifinalen. Justin hade en av sina allra bästa dagar på snöskotern, men slutade trots det som tvåa efter Joe Parsons.

SNOWRIDER HILLCROSS 2009

Visst är väl också du en vinnare? Om inte, så är det dags att bli det, håll utkik på www.moramk.se.

Nu jäklar är vi laddade och har äntligen hittat ett datum som inte krockar med någonting annat, utom möjligen våren! Vad sägs om Lördagen den 2 Maj y å Gesundaberget utanför Mora?

SnowRider Hillcross har blivit en tradition att räkna med och vi försöker alltid att hitta på något nytt för att denna händelse fortsättningsvis också ska vara lika populär.

Förarna älskar denna tävling då vi alltid har fullt startfält samma dag som vi sätter ut anmälan. Publiken brukar också alltid dyka upp och det hela är en verklig folkfest. I år har vi tillsammans med Gesundaberget bestämt att vi ska utmärka oss ytterligare och verkligen försöka vara säsongens sista evenemang, därav det sena datumet.

Detta kommer att innebära att det troligtvis kommer att vara snöfritt bredvid banan, så sandaler och shorts kommer att föredras, eller? Faktum är att vi haft extremt tur med vädret i så gott som alla år och vi har också till i år bokat solsken. Så vad väntar du på. Boka in Lördagen den 2 Maj och se till att du dyker upp på Gesundaberget vid lunchtid.

Naturligtvis finns det här servering med rättigheter. Är du sedan sugen på en eftersläckare, kommer värdshuset vara öppet på kvällen. Mer information om SnowRider Hillcross på snowrider.se.

Vi syns.

MED EN NY MOTOR I EN NY PLATTFORM HAR DEN BÄSTA TOURING-SKOTERN JUST BLIVIT ÄNNU BÄTTRE. OCH DET BLIR DU OCKSÅ.

GTX SE 1200 4-TEC: Allt som behövs för att förvandla en kort utflykt till en rejäl långkörning. Ny motor: Rotax 1200 4-TEC med elektronisk bränsleinsprutning, bredare kraftregister, blixtrande acceleration och otrolig bränsleeffektivitet. Nya REV-XR plattformen – extremt lätt, 37% starkare och med 20 cm extra benutrymme för mer komfort. Nya GTX SE innebär riktigt lyxig touring. Med ny luftfjädring, superbekväma säten, justerbara passagerarhandtag och extra hög vindruta. Lägg ihop allt och du har en skoter som är svår att låta bli. Och varför låta bli?

TOURING 2009: GTX SE 1200 4-TEC: vår bekvämaste och mest välutrustade skoter någonsin. GTX 550: Välutrustad komfortmaskin med plats för tre. LEGEND TOURING V-800 4-TEC: Stark och bekväm med låg bränsleförbrukning.

ski-doo®
BETTER RIDES. BETTER RIDERS.™

BRP

brp.com | ski-doo.com

© ™Trademark of Bombardier Recreational Products Inc. or its affiliates. Distributör i Sverige BRP Sweden AB.

Jörgen Backman har alltid gått sina egna vägar och gör här trickenas trick. Vågar han komma i år? Jörgen jag väntar på ett telefonsamtal från dig.

Johan Eriksson dominerade Mr Bigjump när det begav sig. Kommer han till våren?

MR BIGJUMP

Ingen hade väl hört talas om Danne Bodin 2002? Idag en hyllad världsstjärna.

Det var bättre förr? Klart det var, i alla fall när det gäller FSX som det börjar gå inflation i.

Text: Björne

Jag kommer aldrig glömma första gången Mr Bigjump arrangerades i Stöten år 2002. Då var fortfarande hoppuppvisning (som det hette då) i sin linda och man var kung om man kunde göra en Heelcliker. Idag ska du göra en dubbel backflip spelandes nationalsången på en trumpet med arslet, för att någon ska höja på ögonbrynen.

Micke Wickman hette arrangören och tillika vår vän som tragiskt nog gick bort i cancer för ett år sedan, efter att ha kämpat emot i hela 10 år.

Micke älskade fest, och vad kan då vara bättre än att dra till värsta brakfesten till hans ära? Därför ruskar vi liv i Mr Bigjump igen. Samma tid och samma plats brukar vara en bra slogan

Och då 2002, som nu, är det Stöten (i Sälenfjällen) den 18 April som gäller. Egentligen börjar Grande Finale redan den 17:e och håller på till den 19:e april, men Mr Bigjump är begränsat till just den 18:e. Nu ska du inte gå omkring och tro att det bara är Mr Bigjump på schemat, glöm det. Här kommer det att hända det mesta mellan himmel och jord. För mer information gå in på www.stoten.se eller www.snowrider.se.

Vad är Mr Bigjumy?

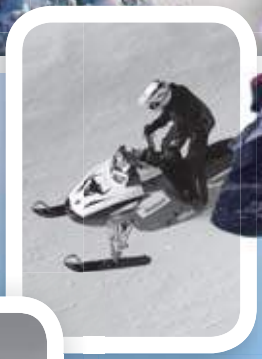
Glöm allt vad ramper heter. Mr Bigjump är det mest skräckinjagande du kan tänka dig i och med att det är här man hoppar stor, lång och högt. Luftfärder på över 35 meter långt och 12 meter högt är snarare ett måste än en möjlighet då det gäller att ta sig från det enorma upphoppet i snö, till landningen av samma material borta i horisonten. Däremellan ska föraren helst göra någonting spektakulärt och publikfriande för att få med sig äran och den legendariska Mr Bigjump-pokalen. Naturligtvis kommer det ett jättereportage om Mr Bigjump i någon av höstens tidningar.

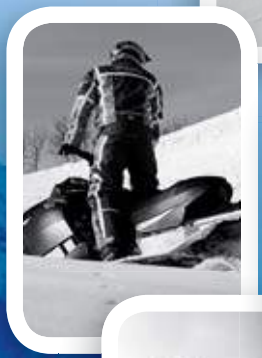
Känner du att du har hår både här och där, samtidigt som du tror att just du är lämpad för detta? Isåfall ska du maila bjorn@snowrider.se för att anmäla dig till Mr Bigjump 2009.

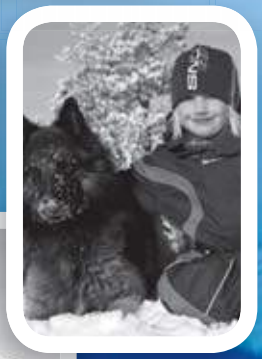
Alla förare får ta med sig en mekaniker och har fritt boende samt mat från fredagen den 17:e till söndagen den 19:e april.

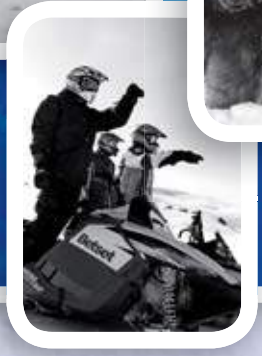
EXPLORE the trails

Snogear Explorer jackor & byxor för hela familjen!





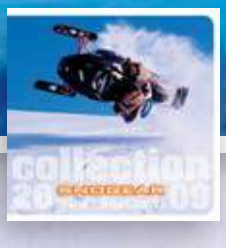




collection 20 SNOGEAR 09

WWW.SNOGEAR.FI

BRP



Ladda ner nya broschyren på www.snogear.fi

nytt & noterat

NYHETER NYHETER

Mmmmmm...

Dödskallar, rosor och tuffa kors i all ära. Men är det inte dags att börja gå åt det färggladaglidshjälmen? Det tycker i alla fall LJ Import som saluför den här uppiggande hjälmen. Mer information och lista på återförsäljare finns på **www.ljimport.se**

Team Industries

Hos Motorhuset i Östersund hittar du Team Industries sekundär variatorer, fjädrar, helikar, drev och variatorkitt samt andra produkter som Team har i sortimentet. Se mer inom kort på **www.motorhuset.com.**

Western Farm Speed&Style

Nu är det snabba rycket. För redan den 26e februari kommer den första snöskoter Speed&Style-tävlingen gå av stapeln på denna sida Atlanten. Speed&Style är en blandning mellan skotercross och freestyle, och kommer från början från Nordamerika och extremsportstävlingen X-Games. I Speed&Style kommer hoppramper att placeras ut inne i skotercrossbanan så att förarna verkligen får visa vem som har bäst kontroll på skotern. Allt detta kommer ske på Pesb travet i Boden. Området är inhägnat, det finns gott om parkeringar, läktare både inomhus och utomhus, restaurang, högtalare, belysning och allt man kan tänka sig behöva. När så evenemanget är slut kommer det att avgå gratisbussar till Western Farm, där efterfesten kommer hållas. Dyk snarast in på **www.speedandstyle.se** *och* **www.westernfarm.se** *för mer information. Detta får inte missas!*

Små kompressorer

Amerikanska Warn tillverkar inte bara winchar. Nej dom har även en serie smidiga kompressorer att ha med sig i bilen eller till och med på skotern. Dom finns i tre olika storlekar: SPC, som är minst och fungerar till exempel bra till att fylla i luft i hjulen. Ett bärhandtag gör den portabel men kan även användas för fast installation. SPI, är större och kraftigare, och kan därför användas till de lite större jobben. Den kan gå långa stunder utan överhettning tack vare en intercooler som konstant kyler ned den till rätt arbetstemperatur. VTC, är ännu lite större och en av de kraftigaste kompressorerna på marknaden i förhållande till sin storlek. Den fläktkylda V-twin motorn levererar så mycket kraft att den klarar av de allra tuffaste uppdragen. Den är idealisk till att drifa tryckluftsverktyg, snabbt blåsa upp gummibåten, justera trycket i luft fjädringssystemet eller fylla upp riktigt stora hjul. Även VTC klarar av att gå under långa stunder med sin integrerade intercooler och fläktkylda motor. Du hittar ännu mer information på **www.rindab.se**

For kids!

Nu kommer barnversionen av kvalitetskängan Powerboots Original. Den finns i storlekarna 21-39 i dubbelnummer. Skaftet är gjort i vattenavvisande nylon/skinn. Vidden är justerbar med snabblås som förhindrar att snö tar sig in i skon. Har den ändå blivit blöt kan man ta ur innerskon i lakta ull och torka den. Kängan har en gummisulan med ett bra grepp och hela kängan är tillverkad i Europa. Den finns i färgerna svart/grå, svart/röd, svart/gul och svart/blå. Vad kostar den då? Jo priset ligger på runt 550 kronor.

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.

VENTURE LITE

VENTURE MP

NYHET! RS VENTURE TF

NYHET! RS VENTURE GT

YAMAHA 2 YEARS WARRANTY

HANDELSBANKEN FINANS

YAMALUBE YAMAHA ORIGINAL SMÖRJMEDEL

YAMAHA

www.yamaha-motor.se

nytt & noterat

NYHETER NYHETER

H bridhuv

Visst är väl IQ-räcerhuven så förbannat från? Och nu kan även du med en vanlig IQ, typ Dragon, RMK eller Switchback få vara lika tuff. ELA Engineering har nämligen tagit fram en riktigt snygg huv som är en hybrid mellan Polaris IQ-räcer och en vanlig IQ. Hitta mer information på ***www.elaengineering.com***

Skön läsning

2009 års Kamasa Tools-katalog finns nu för avhämtning hos din lokala återförsäljare. I årets verktygskatalog presenteras hela 210 nya artikelnummer, vilket sammanlagt ger 2063 produkter. Tillsammans med det gamla sortimentet visas bland annat den nya serien tryckluftsverktyg, en breddning av skruvmejsel-programmet samt nya produkter inom Tool Control. Många timmars skön läsning väntar med andra ord den som sticker och lägger beslag på årets Kamasa-bibel.

Bluetooth Neckmike

Vad har Flygvapnets Brandmän och räddningstjänst, SSAB Tunnplåt i Borlänge, Boliden Mineral, Räddningsverkets Bombpatrull gemensamt? Jo dom använder svenska Neckmikes headset. Principen är den att rösten tas upp via en mikrofon som sitter emot huden på halsen, alltså inte fritt i luften där den även kan ta upp störande ljud från omgivningen. Högtalarljudet får man sen genom ett par mjuka silkonpluggar som sticks in i öronen, och deras konstruktion gör att även här så hålls störande omgivningsljud ute.
Nu finns detta headset i ett trådlöst Bluetooth-utförande som gör att du får bort de så irriterande sladdarna. Har du en mobil med Mp3 lyssnar du även på detta i stereo med god ljudkvalitet på jobbet eller på skotern. Ett Neckmike Bluetooth-headset kostar 1695:- och det följer med tre par olika storlekar av öronpluggar. För mer information och mer tillbehör besök ***www.neckmike.com*** *och* ***www.bikeman.se***

Snabba glas

Adidas har inte bara snabba skor, utan även riktigt rappa brillor. Har du något synfel, kan dessa högkvalitativa glasögon även fås med slipade glas, eller utrustas med insatser som ersätter dina vanliga glasögon. För 1999:- blir brillorna dina, och om du vill ha insatserna kostar dom 675:-

POLARIS®

"SLP-kittad"

Obs! Bilden är på en -08:a

"Racekittade" 600 RR-09

Vi har ett antal 600 RR -09 som vi "racekittat" med godis från SLP.
Det här ingår:

- **Singlepipe med slutburk**
  5 Hk ökning på top.
  13-16 Hk på mellanregistret.

- **Variatorkit**

- **Powder Pro Skidor**
  Vit, röd, svart, gul, grön, orange.
  Vi levererar dessa med SLP styrstål samt "competition" -fäste.

Ring för info och pris!

MOTOR HUSET

www.motorhuset.com

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

BLS
2009

BLS är inte bara vårt största test y å hela säsongen utan också vårt äldsta återkommande evenemang. I år slår vi alla andra tidigare rekord och I ckades skray a ihoy hela 18 maskiner!

Text: Björnen F & Pattrik Larsson
Bild: Mattiasen K

BLS eller Bästa LedSkoter som förkortningen står för, var redan från första gången 1999 avsedd för dig som älskar ledåknig. Vårt mål är att hitta den ultimata ledmaskinen som inte nödvändigtvis alltid är bäst på allt, men bra på det mesta under olika förhållanden, och därmed tar minst tid på sig att avverka ett antal bansträckningar. Vissa år har vi hittat maskinen som är just bäst på allt, men inte alltid. En extremt vass och stark maskin kan vara snabb när det går rätt fram, men overkligt svårkörd när det svänger.

Alla snöskotrar körs av tre stycken förare på tre olika banor, vilket i slutändan resulterar i en faslig massa varv. Vi har en noggrant genomtänkt startordning som ska ge alla maskiner och förare samma chans att prestera, då banorna ändrar karaktär efter varje varv. I början är leden slät som ett salsgolv men detta ändrar sig ganska snart. Samtidigt som det blir gropigt bildas också vallar i kurvorna, vilket brukar betyda att det går fortare efter några varv, trots groparna. Alla varv för respektive maskin och förare slås ihop till en totaltid. Den maskin som avverkat alla sträckor med alla förare på minst tid, blir årets BLS-maskin. Det som gör BLS unikt är att vi inte lägger någon som helst vikt på något meningslöst tyckande, ologiska poängsystem eller annat dravel, snabbast vinner, enklare än så blir det inte.

Hur gör vi?

Vi kan börja med att klargöra för alla er som läser detta, att man inte framför en snöskoter på allmänna skoterleder som vi gör i och med detta reportage. Detta fattar du och detta fattar 99% av alla er som läser detta. Men i och med att det finns folk som gillar att missförstå kan vi inte nog klargöra detta, men vi gör ett försök. På en allmän skoterled är det 70 kilometer i timmen som gäller som maxfart, och du ska visa hänsyn. Under detta test, visar vi inte hänsyn till andra skoteråkare av den anledningen att vi är ensamma på vårt eget testområde. Vi visar däremot hänsyn till naturen och kan intyga att inte en enda planta fått sätta livet till under detta test. BLS utförs på egenhändigt uppdragna spår på privat mark lång från närmsta skoterled och ungskogsområde. Vår högfartssträcka görs på en vintertid oanvänd, bommad, privat, oplogad skogsväg som slutar vid en vändplan. All annan körning görs på ren myrmark där snötillgången är mer än nog. Är varje sommar och undersöker våra myrar utan att kunna se någon som helst åverkan på växtligheten.

Med andra ord uppmanar vi dig att visa samma hänsyn till naturen då en glad skogsägare är bättre än en förbannad dito, och du, ta det lugnt där det finns risk att möta andra skoteråkare och leta dig istället till en crossbana eller annat avlyst område för vildare lekar med snöskoter, ja precis som vi alltid gjort under BLS.

Hoppas att detta klargör ytterligare hur vi jobbar.

Snabba

Vi kör en snabb sträcka i form av en oplogad slingrande skogsväg, som också innehåller några riktigt fina raksträckor. Du kan jämföra denna typ av ledkörning med öppet fjäll, eller just en oplogad skogsväg. Här blir aldrig leden riktigt knölig. Körtiden här ligger runt minuten. Här är det uteslutande effektstarka maskiner med hög toppfart som kommer bra till. Vikten på ekipaget har här inte lika stor inverkan på tiden som på sträckan efter.

Mellan

Mellansträcka som går över en myr där spåret har ganska öppna svängar och ska representera led i öppet landskap. Här kan "leden" bli riktigt uppkörd och knölig, men snabb. Här är effekten inte lika avgörande, men helt klart till fördel. En tungmaskin får det däremot betydligt jobbigare att hänga med i inbromsningarna då farten är ganska hög emellanåt.

Här behövs det matta och fjädring för att hänga med.

Långsamma

Långsamma sträckan kräver nästan allt för att en maskin ska komma bra till. Här ska maskinen vara lättsvängd då det går sakta samtidigt som leden svänger rejält. Långsamma sträckan ska motsvara led i tät skog. Som sagt, en lättsvängd maskin har en klar fördel. Samtidigt ska

Två mustiga män, och en björnfitta (alltså mössan på den mustiga mannen till vänster), kan det bli bättre?

Klockan är 10:00 och vi har precis dragit igång körningen på snabba sträckan. Här ser du Andreas Ljungberg på en Lynx Rave 600 E-Tec.

Febril verksamhet och någon skulle nog kalla det ett organiserat kaos. Faktum är att det inte är en barnlek att dra ihop 18 maskiner för ett vettigt test.

maskinen driva bra, ha fjädring och vara lättörd, samt ha rejält med effekt då bra acceleration från 0-30 är A-O. Också här blir det extremt gropigt.

Chaufförerna

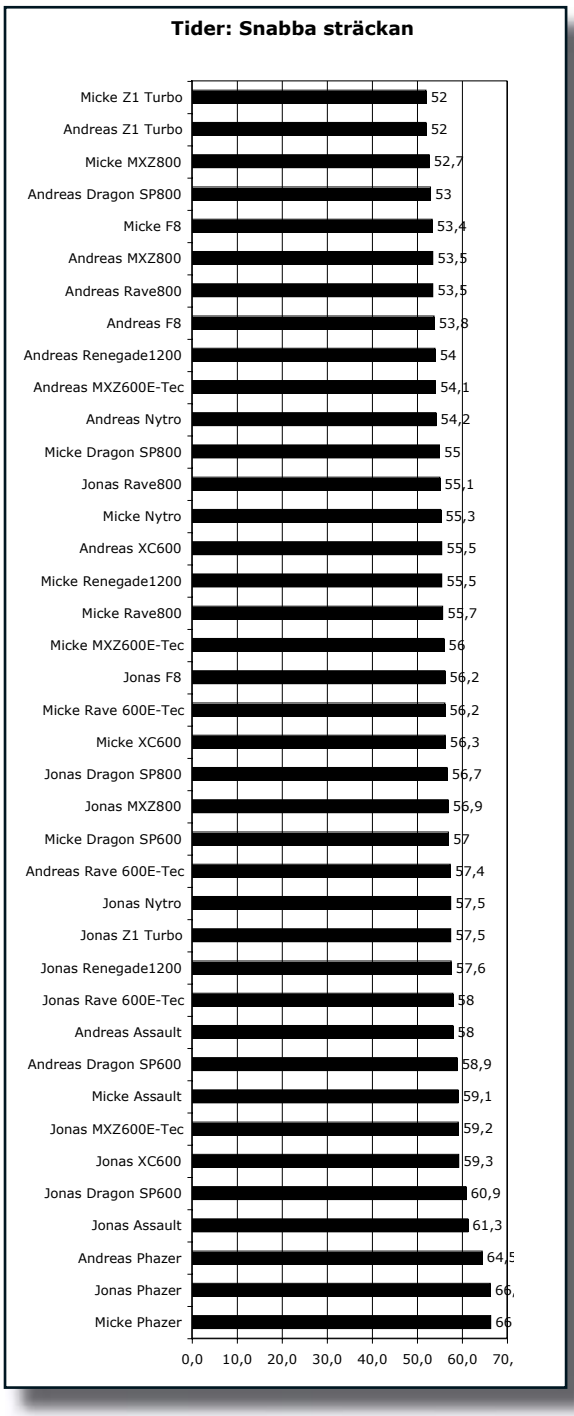
Vi har också i år tre stycken chaufförer, som alla ska köra alla skotrarna på alla sträckorna. Mycket körning blir det och detta ställer kravet på föraren att inte bara vara konsekvent snabb utan också uthållig. Vi har två gamla godingar i form av Micke Ljungberg och Andreas Ljungberg. Vi kan i korthet säga att de båda är förhållandevis små men å andra sidan naggande goda. Micke har i första hand friåkningen som sin favoritkörning, men är fantastiskt snabb då det ska köras led. Andreas Ljungberg är gammal snöskotercrossräv och har kört på högstanivå ända fram till i fjol. I år har han trappat ner något, men inte helt. Den tredje föraren heter Jonas Sjöblom och är till vardags skoteruthyrare i Sälen och kör i och med detta mest skoter av oss alla. Men att i snigelfart köra före ett gäng gurglande Danskar som aldrig sett en snöskoter, ska det vara något att skryta med? Även om den mesta tiden sker på en guideskoter hinns några fullgasmil också med varje dag försäkrar Sjöblom.

Alla tre har fått noggranna instruktioner då det gäller dagens körning. Alla skotrar ska få samma chans, och den egna insatsen ska aldrig överstiga 90% då vi måste ha en viss säkerhetsmarginal för både maskin och chaufför. När vi 2004 hade Mattias Råttan Lönn som en av våra piloter fick vi släcka en brinnande skoter samt plocka ner en annan från ett träd. I och med att vi numera bara använder förare som faktiskt använder hjärnan när det ska köras fort, har vi hittills (ta i trä) klarat oss utan värre incidenter.

Vilka maskiner?

Vad har vi lyckats få tag i för maskiner i år då? Ja utan att tveka kan jag rätt av meddela att vi i år har lyckats skrapa ihop det mest kompletta gänget av sportskotrar någonsin och detta lyckades vi med, tack vare engagerade läsare, generalagenter och skoterhandlare.

Yamaha levererade en Nytro RTX SE som är uppdaterad på en rad punkter om man jämför mot fjolårsmodellen, framförallt i framvagnen. Resultatet är en fantastiskt mycket bättre och tryggare maskin. Vi har alltid gnällt på dåliga drivhjul och mesiga mattor då det gäller Yamahas sportmaskiner och detta har tydligen uppmärksammats då maskinen



Naturligtvis börjar vi dagen med att väga alla de fulltankade maskinerna.

vi fick var utrustad med Noslip-hjul och 44 milimetersmatta! Denna Nytro är alltså inte inte i originalutförande vilket alla andra maskiner är, men har i år för första gången samma förutsättningar som alla andra maskiner. Vi fick också loss en Phazer från den legendariska SnowRider-medarbetaren "Frös".

Polaris lånade samtidigt ut en Dragon 600 och 800, båda med elstart och därför också lite tyngre än nödvändigt. Just vikten brukar inte inverka på prestationerna i BLS och detta bevisade F8 förra året, som trots sina extarkilon kom riktigt bra till. Vi hade också vår långtest-Assault med i startlistan. Arctic har i år tre intressanta maskiner i form av den makalösa Sno Pro 600 XC, sporttourern Z1 Turbo, och den förfinade F8:n.

Lynx har också i år två fina maskiner. 600 Rave 600 E-tech och Rave 800, båda lånade av privatpersoner.

Ski-Doo MXZ 600 levererades med kort varsel från BRP, tackar för detta. En 1200 Renegade fick vi av en privatperson, MXZ 800 lånades ut av Motorhuset i Östersund. Arne på Motorhuset plockade ut en språnkans MXZ 800 för vår skull och tack vare detta var årets BLS komplett.

Det som gör årets BLS unikt är att vi förutom ett fullproppat och komplett starfält av 2009 års sportmaskiner, också har ett gäng hyperintressanta utmanare som är beredda att ge årets värstingar en match. Dessa är med utom tävlan och är snarare en måttstock och referens till vad andra maskiner klarar av under samma förhållanden som årets värstingar. Som utmanare har vi bland annat Nytro Turbo -08, RX1 Turbo -04, Phazer RTX -09 med 38 millimetersmatta och nosliphjul, Dragon 700 -07 med SLP pipa, Nytro RTX "cross" med bla Öhlinare, samt naturligtvis den legendariska Arctic Cat F7, just detta ekipage från 2006. Just turbomaskinernas effekt kommer att bli intressant. Hur uppför sig en 230 hästarsmaskin när det svänger? Kan en F7:a som kom redan 2003 hävda sig mot sex år nyare maskiner, och hur fungerar en trimmad föredetta BLS-vinnare Dragon 700?

Toy y fart

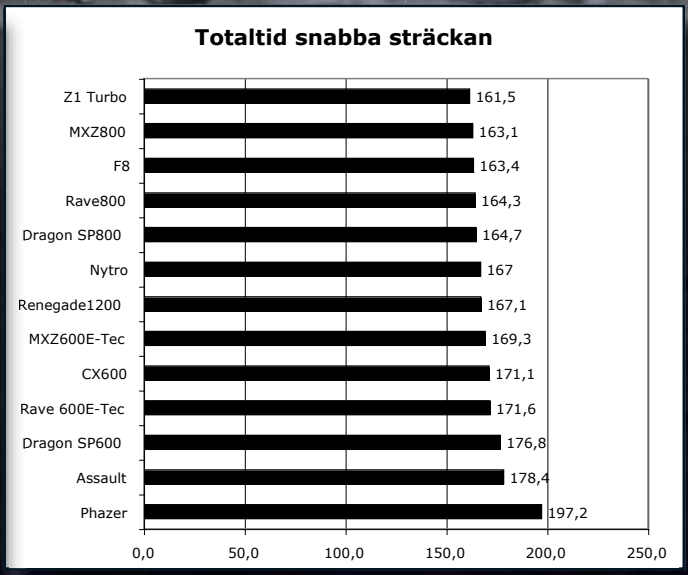
I vanlig ordning börjar vi dagen med att ta reda på vad alla maskiner väger, naturligtvis i åkfärdigt utförande, det vill säga fulltankade. Vi använder samma våg som vi alltid gjort och väger alla maskinerna vid samma tillfälle. Vår våg är krönt, det vill säga kontrollerad och

TIDER: UTMANARE SNABBA

Nytro Turbo	51,3
RX-1 Turbo	52,2
F7	52,8
Dragon700	53,6
Nytro Cross	56,7

FULLTANKAD VIKT:

Ski-Doo 800	234
Ski-Doo 600 E-tec	240
Arctic Cat XC600:	258
Lynx Rave 600 E-Tec:	260
Yamaha PZ:	262
Lynx Rave 800:	262
Polaris RMK Assault:	272
Polaris 600:	280
Polaris 800:	280
Yamaha Nytro:	281
Ski-Doo 1200 Rene	288
Arctic Cat F8:	296
Arctic Cat Z1T:	340



ska visa korrekta siffror, men skulle den visa en viss felmarginal så gäller det för alla maskiner. Du ska med andra ord inte betrakta vår analoga våg som sanningens sanning, utan mer ungefärlig och cirka. Vi kan konstatera att Arctics touringvärsting Z1 Turbo inte bara toppar effektligan utan också stannar vågen på hela 340 kilo, vilket känns tryggt då vi slipper oroa oss för att den helt plötsligt bara blåser bort.

Alla vikter, tider och toppfarter kan du ta del av på någon av sidorna i detta reportage. Just ja, toppfart. Vi har till i år också lagt till toppfarter i slutet av raksträckan på vår snabba bana. Denna siffra ska tas på yttersta allvar då de är exakta och tagna med en riktigt vettig radarpistol. Dessa hastigheter ska dock inte uppfattas som totala toppfarter utan snarare en hänvisning om hur fort respektive maskin gick under denna Lördag, under samma förhållanden, och under samma bansträckning med samma ansats. Ta dessa siffror som ett betyg på hur motor, chassi och förare passar ihop.

Raise and shine

Lördag, klockan är 07:00 och det är dags att vakna. Pigg och rask som man är studsade jag ur sängen likt en åttiotals-elitgymnast från forna DDR, ja typ Nadja Comaneci, bara för att minuten senare dansa runt på gården i och med den sedvanliga vägningen och tankningen. Allt eftersom tiden går blir det ljusare och det börjar röra sig på gården. Bilar med släpvagnar anländer och BLS 2009 är igång. Telefonen ringer oavbrutet då för mig till utseendet okänt folk vill ha färdbeskrivningen den sista biten till SnowRider-redaktionen. Vi har ju som jag nämnde nyss lånat maskiner från handlare och generalagenter men också privatpersoner. Hela 18 maskiner plus vår gamla trotjänar-Widetrack trängdes på gården.

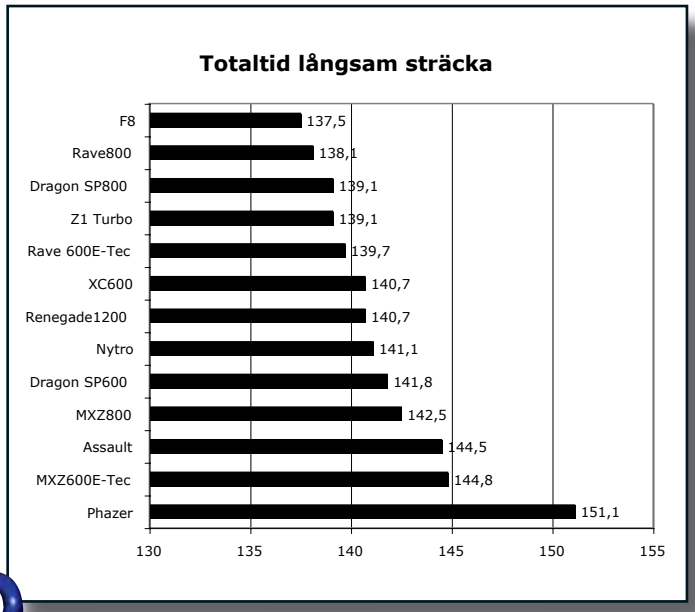
Fotograf Klockar ränner runt med kameran och vi börjar bli klara. Lite orutinerat hade jag kallstartat Nytron, backade den fem meter och stängde av den. Just detta är inte att rekommendera då den kan bli sur i och med att den inte fick gå varm och därför vägra starta på grund av blöta stift. Ett stiftbyte senare gick den återigen om en klocka.

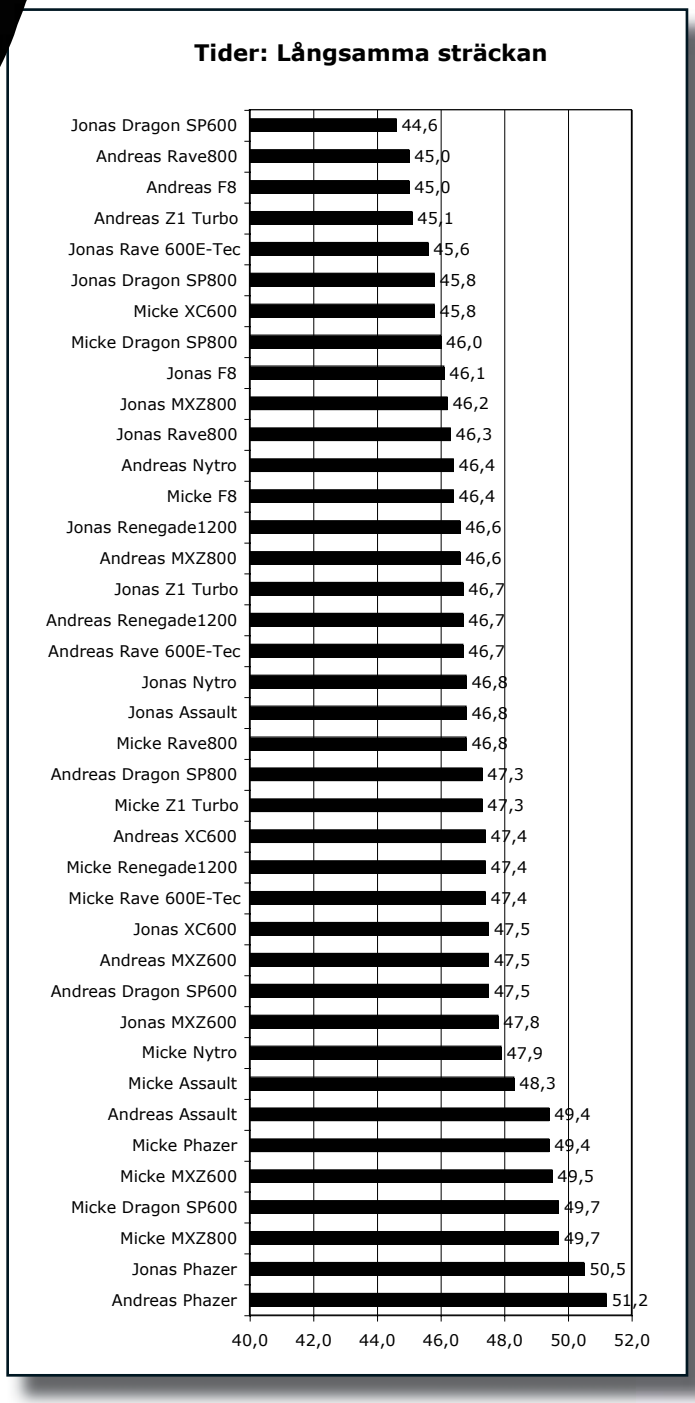
Vi var igång och efter en liten halvtimmes körning var vi framme vid snabba sträckan. En radda av 19 skotrar går inte av för hackor och det var först nu vi insåg vilken hektisk och jobbig dag det här skulle bli. Snabba sträckan tar namnet till trots längst tid. Då den snabba

En av dagens absoluta överraskningar var Ski-Doo MXZ Renegade X 1200 4-Tec som med sin lite längre matta verkligen bet ifrån. Den var i det absoluta toppskiktet på alla sträckorna och är en fantastiskt fin allroundmaskin.

TIDER: UTMANARE LÅNGSAM

Nytro Cross	46,6
F7	47,2
Dragon700	48,1
Nytro Turbo	48,6
RX-1 Turbo	49,3
Phazer spec.	49,7





BLS-vinnaren för två år sedan hänger fortfarande med bra. Just denna var utrustad med en pipa från SLP.

sträckan slutar i och med en vändplan innebär det att de tre chaffisarna måste åka tillbaka samma väg igen i samlad trupp, och på så sätt bara kunna avverka tre maskiner i stöten. Detta innebär att proceduren ska upprepas hela tretton gånger plus att utmanarna också ska köras igenom. För att spara tid bestämde vi att den snabbaste föraren ensam körde utmanarmaskinerna på alla sträckorna.

Snabba sträckan

Vi är redo och det hela kan börja på riktigt. Som jag nämnde tidigare är vi noga med startordningen så att varje maskin får rätt förutsättningar. Rätt man på rätt maskin vid rätt tillfälle är ett måste. Eftersom starten och målgången är separerad sker själva startproceduren med walkietalkie. Startern ger den aktuelle föraren tummen upp, som i sin tur ser till att hålla cirka 50 kilometer i timmen över startlinjen. Just 50 kilometer i timmen gör att vi slipper stora "startgropar" som uppkommer vid stillastående start, och att det blir orättvist då fästet till slut blir obefintligt. Ha i åtanke att vi kör 13 skotrar gånger tre plus fem stycken till då utmanarna körs en gång. Startern räknar i sin tur ner från tre i walkietalkien och ser till att han skriker noll i samma ögonblick föraren passerar startlinjen. Vid målgången står då ganska naturligt tidtagarna (ja vi har två) och trycker igång sina tidtagarur samtidigt som de hör siffran noll i walkietalkien. De båda tidtagarna trycker av tiden när föraren passerar mållinjen. De jämför tider och ger mannen med walkietalkien en snittid mellan de båda tidtagaruren. Mannen med walkietalkien antecknar och ger klartecken för nästa man att åka. Skulle det hela handla om hundradelar kan detta kännas ovetenskapligt, men det är samma här som med vägningen. Den är inte hundra procent vetenskaplig men det är lika för alla, och det är framför allt genomförbart.

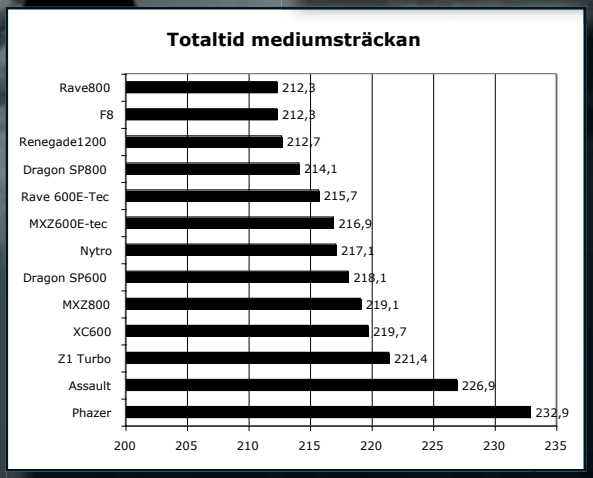
Vi börjar med en nykomling i form av Polaris Dragon 800. Förra årets IQ 700: a var helt klart en besvikelse då den inte hängde med. Då ganska förvånande eftersom den vann 2007.

I efterhand vet vi att bränslemappen var i underligaste laget och därmed också effektfattigare än 2007. Andreas drämmer till med dagens första tid som blir 53 sekunder blankt. Är detta bra eller dåligt? Det får dagen utvisa.

På snabba sträckan uppenbaras alla svagheter som omöjligt kan räddas i och med förarskicklighet. Ta tillexempel Yamaha Phazer som med sin 80-hästars

TIDER: UTMANARE MELLAN

Nytro Cross	68,8
F7	70,7
Dragon700	70,7
Phazer spec.	71,7
Nytro Turbo	74,3
RX-1 Turbo	79,8



Arctic F7 är inte bara legendarisk utan också svårbemästrad och fantastiskt snabb. Sin ålder till trots är den fortfarande betydligt snabbare än alla andra sugmotormaskiner, både i tid och hastighet på snabba sträckan. Det var bättre förr?

500 fyrtaktsmotor. Den spöar betydligt starkare maskiner när det svänger, men blir obönhörligen sist på snabba sträckan. Phazern behövde cirka 65 sekunder på sig för att avverka snabba sträckan Denna tid kan jämföras med storebror Nytro RTX som inte behövde mer tid än 54,2 sekunder också där med Andreas bakom styret. Redan här märker vi något underligt. Att byta matta på en Nytro gör underverk då den helt plötsligt börjar fungera och göra samma tider som betydligt starkare maskiner. En Nytro ska jämföras mot en 600-kubiks tvåtaktare. Gör vi det märker vi direkt att det bara är hyperlätta MXZ 600 som kan matcha Nytron i tid. De andra småkubikarna behövde några sekunder till på sig. Hur tar sig Ski-Doos 1200 fyrtaktare mot Nytron då?

Tar vi medeltiden, det vill säga medlet på alla tre chaufförers tider på samma maskin, är Nytron och Ski-Doo 1200 precis lika snabba, ner på tiondelen.

Men vem tar hem priset som snabbast på snabba sträckan? Vi gissade MXZ 800 som är hysterisk, men också i och med detta lite svårkörd. Men icke. Överlägset snabbast är också överlägset starkast och totalt överlägset tyngst. Arctic Z1 turbo som har en medeltid på 53,8 sekunder och i och med detta är överlägset snabbast. Redan vid målgången märkte vi skillnaden då mössorna envisades med att flyga all världens väg varenda gång Z1:an gick i mål. En sak är värd att notera. Jonas avskydde Z1:an och gjorde en riktigt usel tid med denne.

–Ja vafan, vilken jävla klump, den varken styrde eller gjorde som jag ville, men helvete vad den går. Skrek Jonas efter målgången. Skulle Jonas skärpt till sig och hållt tummen stum hade medlet sett betydligt bättre ut, men kom ihåg, en maskin är sällan både stark och lättkörd.

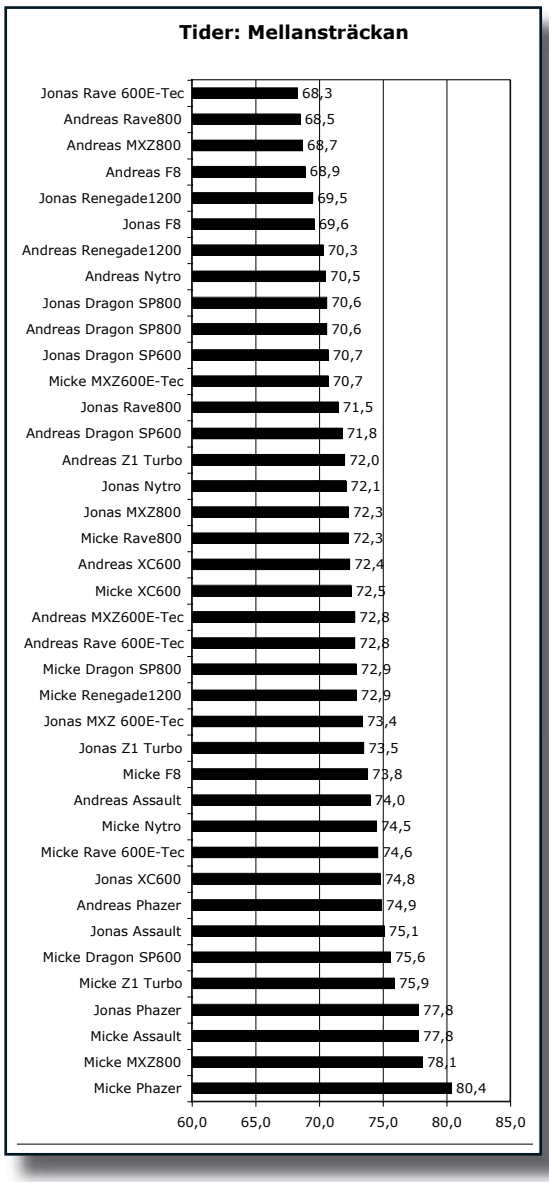
Lite rolig läsning har du i och med toppfartsnoteringarna. Z1 Turbo toppar listan med en högsta notering på 159 kilometer i timmen.

Utmanare snabbast

Nytt för i år är våra utmanare. Vi har urskiljningslöst valt ut lite roliga maskiner, som av tidsbrist körs av den snabbaste chaffisen en gång per sträcka. Z1 turbo var snabbast av årets maskiner med en medeltid på 53,8 sekunder och en högsta toppfart på 159 blås. Jämför det med Nytro Turbons 51,3 sekunder och 170 kilometer i timmen.

–Ja vad ska man säga, jag fick lov att släppa av tidigare än vad som var lämpligt. Skrattar Andreas som minst sagt var skärrad efter den turen.

–Det är som att sitta på en rymdraket och leden blir i smalaste laget, samtidigt som maskinen kändes lite orolig när jag skulle svänga. Hade jag vågat hålla i lite till så hade det gått betydligt fortare, säger Andreas.



Vad som är än mer anmärkningsvärt är att den gamle F7:an dammade ifrån alla sugmotormaskiner med hästlängder i och med 52,2 sekunder och hela 157 kilometer i timmen. Hur skulle denna dag sluta? Är det ok om en daterad och gammeldags maskin skulle visa sig vara snabbare än det senaste på marknaden. Ha i åtanke att F7:an aldrig förlorat ett BLS. Det som hände är att den gick ur produktionen.

Långsamma

Det hade börjat snöa ymnigt och vi kan utan tvekan säga att det öste ner, som tur var hade vi de långsammare sträckorna kvar då snöandet inte skulle störa allt för mycket. Långsamma sträckan görs med rullande start och går i vänstervarv. Vi kör två varv på banan och tidtagarna har nu visuell kontakt med förarna under hela tiden vilket gör att vi packar undan walkietalkierna.

Hittills var det ganska jämt, favoriterna Lynx 800, Ski-Doo 800 och F8 har en medeltid på samma sekund, vilket gör det hela till en öppen historia. Långsamma sträckan brukar gynna starka maskiner, tro det eller ej, men också missgynna de tyngre. Det är därför vi blir förvånade över resultatet. Arctics värsting SnoPro 600 XC stannar tiden på 45,8 sekunder med Micke bakom styret. Just den tiden kanske inte riktigt får dig att höja på ögonbrynen, men vad sägs om att den feta F8:n stannade klockan på 45 sekunder med Andreas som pilot. Vi visste sedan fjolårets BLS att just F8:n är overkligt snabb och i slutändan en av favoriterna. MXZ 800 är den absoluta storfavoriten och lyckades få till en bästatid på 46,2 sekunder med Jonas, medeltiden blir 47,5 sekunder för Ski-Doon.

Vi kan också notera att Z1 Turbo också här gör bra ifrån sig med en snittid på 46,4 sekunder, och spöar därmed den 100 kilo lättare MXZ 800! Vad i hela helve..... 340 kilo obantad gris som är avsedd för trevliga snabbturer på slätt underlag, spöar skiten ur fjolårsvinnaren, två sträckor på raken. Vad har hänt? Att årets testpiloter inte kommer överens med MXZ 800 är ett faktum, varför?

Vi kan också konstatera att testchaufförerna kommer bra överens med Z1:an som är lättkörd trots obegränsad effekt.

Utmanarna långsamma

Innan vi ens knappt börjat känns det i luften att något fantastiskt är på gång. Att Z1 turbo skulle överraska var förvånande, skulle det hålla ända fram? Under tiden vi funderade över detta var

En förhistorisk RX-1:a med Turbo går fantastiskt fort rakt fram, men är betydligt mer svårhanterad då det svänger.

Till och med en liten sketen Phazer mår bättre av en matta med högre kammar och blir riktigt snabb. Vår utmanare var av 2009 års modell, och var utrustad med 38 millimetersmatta och Noslip-hjul. Om den var snabbare än en original? Jodå den lämnade maskiner som Nytro Turbo och RX-1 Turbo bakom sig under rätt förhållanden. De ni!

Skrevraket! Nytro Turbo av 2008 års modell är minst sagt spännande att framföra på leden då den känns lite opålitlig i styrningen de få gånger skidorna nuddar snön.

Tommy Åströms och hans Cross-Nytro kommer du få se mer av till nästa nummer. Då vår Nytro redan var utrustad med 44-milimetersmatta blev inte skillnaden så stor mellan de två.

Polaris Dragon SP 600 och 800 är två verkliga favoriter som alla gillar och kör fort på, men inte tillräckligt. 800:an slutar på en tredjeplats. Endast 4 sekunder efter vinnaren.

det dags för utmanarna att göra lite tider. Att kalla en RX-1 Turbo för smidigt är inte riktigt överensstämmande med verkligheten och vi kommer inte ens att nämna dessa två ord i samma mening, RX-1 och smidig alltså. Oops inser att jag just skrivit det i samma mening två gånger precis.

Att försöka sätta en bra tid med en maskin som har ett högeffekts eftermarknads turbokit på sig kan vara marigt, om än omöjligt. När väl effekten kommer så gör den det så kraftigt att det börjar bli dags att bromsa. Nytro-turbon är lika het den, och fantastiskt rystig och svår att kontrollera. Detta till trots hänger de med årets maskiner skapligt.

Mellansträckan

Denna sträcka bjuder på relativt höga farter, men betydligt fler och snävare svängar än den snabba. Här gäller det att hålla en hög snitthastighet, vilket kan vara svårt med en tyngre maskin, då hårda inbromsningar krävs på en del ställen. Vi kan snabbt konstatera att förarna hittills gillar F8, Dragon 800 Lynx 800 och faktiskt Ski-Doo 1200 Renegade, som övertygat och överraskat. 1200:an hade nämligen tredje snabbaste totaltid på mellansträckan endast en tiondel sämre än Lynx och Arctic 800. Polaris 800 ligger straxt efter och detta gör det riktigt riktigt spännande och jämnt. Vi vet inte vem som vunnit det hela eftersom det bara kommer att skilja några sekunder i slutändan. Det är konstigt då vi har en total körtid på över 500 sekunder per skoter och det visade sig bara skilja en sketen sekund mellan första och andraplatsen. Vi väntar med att presentera vinnaren.

Utmanare mellan

Vi hade bra koll på vad årets maskiner hade presterat på mellansträckan och det skulle bli riktigt intressant vad våra utmanare skulle te sig. Som det var nu visste vi att F7:an var riktigt het och skulle den bara leverera det där lilla sista så skulle den spöa alla nya maskiner. Även om F7:an återigen var snabbast så var det inte den vi reagerade mest över. Visste du att en Phazer med höga kammar är nästan lika snabb som en F7 då det ssvänger. Jodå, visst är det så.

Årets BLS-vinnare är?

Innan vi avslöjar vem som använt minst tid att avverka alla våra olika sträckor så ska du ta dig en ordentlig titt på alla våra olika siffror och tider. Jämför och begrunda.

Och så var det ju det där med vikt

kontra hästkrafter kontra någonting annat som det är svårt att sätta fingret på. Vi kan kalla det lättkördhet. Allt ska blandas ihop och till slut bilda en lyckad formel för en snabb ledmaskin. Vi kan börja med att presentera årets tredje snabbaste maskin, och bara straxt över 4 sekunder långsammare än årets BLS-vinnare. Årets trea får betraktas som en smygare då den gjorde sitt jobb utan att sticka ut allt för mycket, Polaris Dragon 800. På en andraplats och endast 1,5 sekunder långsammare än ettan, Lynx 800. Alla trivdes på Lynxen som i slutändan är bra på allting.

Och slutligen årets överraskning för andra året i rad. Den här maskinen var uträknad när den kom för två år sedan och har aldrig riktigt slagit bland den breda massan. Den tog över efter sin föregångare F7 och kom tvåa förra året. Årets BLS-vinnare 2009 Arctic Cat F8! Va tänker du? Inte vi, som har kört den i otaliga mil och vet vad den kan. Arctic F8 2009 års modell är en maskin som passar de flesta och gör dig till en bättre chaufför då den är förlåtande och väl avstämd. Maskinen som vi förra året kallade en "Ulv i fårakläder", har vuxit i kostymen och blivit en "Ulv i ulvkläder. Grattis Arctic Cat F8!

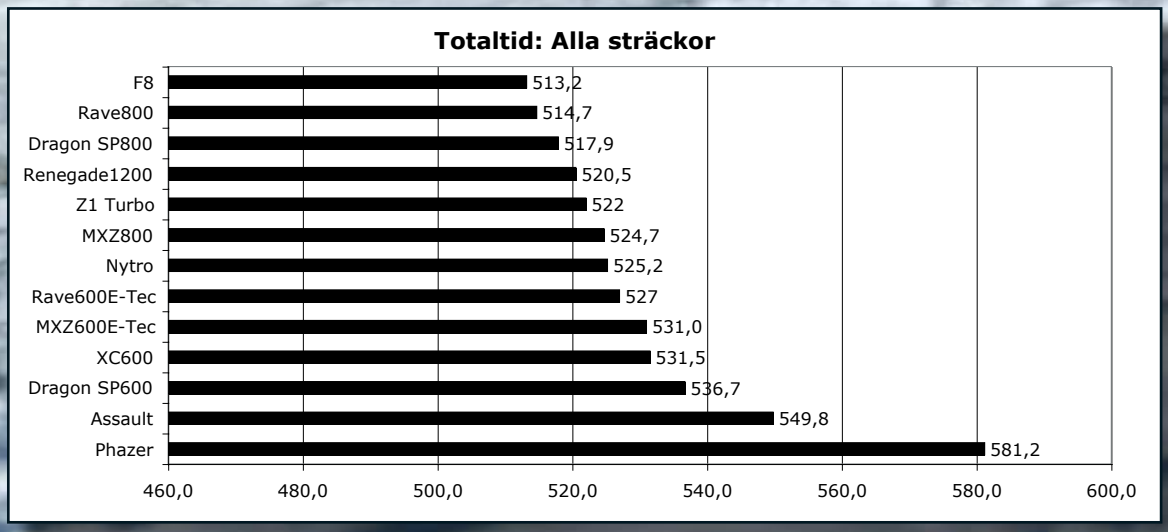
Utmanarna

Ja det här är knappt att vi vågar skriva men hade våra utmanare någonting att sätta emot årets värstingar? Jodå visst hade en maskin det, och visst är det återigen Arctic Cat F7 som skämmer ut konkurensen. Då vi bara har tider från en person på F7:an slår vi ihop dessa tre till en totaltid. Jämför vi denna totaltid mot en snittid på de tre sträckorna blir reslutatet detta. Arctic Cat F8 har den snabbaste snittiden när vi slår ihop de tre sträckorna med 171,1 sekunder. Håll i er. En Arctic Cat F7 från 2006 gjorde samma sträckor på 170,7 sekunder, alltså fyra tiondelar snabbare. Vad säger man? F7 regerar med rätt chaufför, men är betydligt mer svårköd och otrevlig än årets BLS-vinnare Arctic Cat F8.

Magnus Andersson är inte bara skrivkunnig, utan har också licens för radarpistol. Nytt för i år är våra toppfartsnoteringar i slutet av en raksträcka på Snabba.

Arctic Cat Sno-Pro 600 XC är en av de mest extrema maskinerna på marknaden, men är i slutändan en ombyggd crossmaskin och levererade inte på leden i den utsträckning som vi förväntat oss. Detta till trots är den här maskinen det frånaste du kan sitta på den här säsongen.

Årets absolut mest lättkörda och svinsnabba maskin därmed också 2009 års BLS-vinnare. Arctic Cat F8!


Totaltid: Alla sträckor
F8 513,2
Rave800 514,7
Dragon SP800 517,9
Renegade1200 520,5
Z1 Turbo 522
MXZ800 524,7
Nytro 525,2
Rave600E-Tec 527
MXZ600E-Tec 531,0
XC600 531,5
Dragon SP600 536,7
Assault 549,8
Phazer 581,2
460,0
480,0
500,0
520,0
540,0
560,0
580,0
600,0

Varför mäta farten?

Att få lägga vantarna y å en radary istol har varit något av en y ojkdröm. Nu har vi fått en och här ska det mätas!

Av: Patrik Larsson

Som ett nytt och mycket intressant inslag i årets BLS har vi valt att på den snabbaste delen av den Snabba sträckan mäta den maximalt uppnådda farten. Eftersom inte förutsättningarna är helt optimala är detta ingen mätning av skotrarnas egentliga toppfart. Detta är farten som vi mätte upp vid detta tillfälle. Men eftersom dom ändå körs under identiska förhållanden, så får vi en bra fingervisning hur dessa maskiner står i relation till varandra.

Då även hela körningen ägde rum under ett spann på maximalt två timmar han varken temperatur, luftfuktighet och lufttryck ändras så mycket att det skulle ge några stora utslag på slutresultatet.

Just denna typ av övningar är inget som vi uppmanar allmänheten att göra, utan tvärt om. Man ska köra med huvudet och hålla sig till hastighetsbegränsningen, vilket i Sverige för snöskotrar ligger på maximalt 70 km/h, och ibland mindre.

Sträckningen av den Snabba testbanan är en privat skogsbilväg som aldrig plogas vintertid. Den har inga påfarter och slutar med en vändplan. Det ansluter inga andra vägar eller skoterleder till vägen, men för säkerhetsskull placerade vi även ut personer som med ögonkontakt kan uppfatta om något sker som äventyrar förarnas säkerhet. Dessa observatörers uppgift är att om någon fara skulle uppkomma så avbryter dom körningen med hjälp av handsignaler till föraren.

Själva mätningen utförde vi med en radarpistol av märket Stalker.

Varför?

Det mest uppenbara som man får ut genom att mäta farten på det här sättet är hur mycket effekt motorn utvecklar ute i fält och i fart. En tvåtaktsmotor är enkel i sin konstruktion, men den verkliga effekten som den utvecklar beror på flera avancerade faktorer. Bland annat måste pipan eller expansionskammaren hålla rätt temperatur för att fungera optimalt.

Ett bra exempel på det är vad som skedde mellan BLS 07 och BLS 08 med Arctic Cats modell F8. 2007 levererades F8 med en matta med kammar som var 32 millimeter höga. Skotern kändes tam och som att den riktigt levererade. Till 2008 hade man i stället monterat mattor med 38-millimeterskammar, och skotern ändrade på många sätt helt karaktär. Motorn kändes nu rapp och stark, och alltihop visade sig även på slutresultatet. Detta visar tydligt på det ganska avancerade samspel mellan skoterns olika komponenter.

Det självklara, att en matta med högre kammar ger ett bättre fäste är lätt att förstå. Men detta förbättrade fäste

ledde även till att motorn under höga farter fick arbeta mot ett större motstånd, vilket ledde till en varmare pipa, vilket i sin tur möjliggjorde för motorn att leverera mer effekt. F8 gick helt enkelt direkt märkbart fortare. Den effekt som motorn levererar ute i fält är alltså inte alltid det den ger i en bromsbänk under optimala förhållanden.

2009

Så till i år har vi alltså för första gången en unik chans att studera, inte bara effekten i relation till varandra, utan även hur effektiva hela drivlinorna är. Alltså vilket slutresultat kombinationen av primärvariator, rem, sekundärvariator, drivaxel, kedjehus, drivhjul och slutligen matta ger.

I årets BLS hade vi även med ett flertal roliga utmanare, varav en var en 2008-års Yamaha Nytro med ett MC-Xpress turbokit. Effekten ska ligga på runt 230 hästar, och det visar sig så klart att detta är dagens snabbaste skoter vad det gäller fart med sina 170 km/h.

De näst snabbaste farterna på 159 km/h delades mellan en RX-1 Turbo och Arctic Cats historiskt starka monster Z1 Sno Pro Turbo LE med en uppgiven effekt på 177 hk. Den här RX-1:an ska ge runt 200 hk, så man kan då fundera vart de extra hästkrafterna tagit vägen under fartmätningen? Då RX-1:an är av årsmodell 2004 och därmed uppbyggd med mer omodern teknik än Z1 Turbo så hittar vi nog svaret där.

Att vi fick in alla fyrtaktsturbomaskiner i toppen är föga överraskande, då dom helt enkelt levererar mest effekt.

Desto mer överraskande är att dagens snabbaste sugmotor var den gamle BLS-räven och fyrfaldige vinnaren Arctic Cat F7! Den gamle mästaren visar alltså fortfarande vart skåpet ska stå, i denna samling av marknadens mest moderna och potenta 800-kubikare!

E-Tec

Av våra testförare verkar det som att Micke och Andreas är dom som trivs bäst med att åka riktigt fort, och Andreas står för nästa stora överraskning, då han presterar en körning med en fart av 151 km/h med Ski-Doo MXZ 600 E-Tec, och placerar denna mitt ibland alla 800:or! Det här visar med all tydlighet bland annat en RipSaw-mattans erkända egenskaper.

RipSaw är en matta som man antingen älskar eller hatar, och det är ledpiskarna som gillar den, medan de som vill köra någon tur i ospårad terräng hatar den. En RipSaw ger skotern en hög toppfart, låg slidesförbrukning och den ger ett bra fäste på led, men sen är den ganska värdelös på allt annat.

Andreas är även snabbast med Yamaha Nytro som placerar den som näst snabbaste 600:an om man ser till den enskilda tiden.

Räknar man sen ut en genomsnittlig fart av de tre körningarna blir bilden lite mer komplicerad. Nu påverkar även hur föraren upplever skotern, hur stabil den känns och hur mycket han litar på väghållning och bromsar. Skillnaderna mellan maskinerna blir mindre, men Z1 Turbo är fortfarande snabbast. MXZ 800 är tvåa och Dragon SP800 är trea. Följt av Rave800 och Arctic Cat F8 hittar vi på femte plats.

Över lag verkar förarna trivas riktigt bra på Ski-Doos Renegade 1200, vilket gör att den hamnar före Nytro om man ser till genomsnittsfarten.

Att vi ens körde Polaris Assault på den här sträckan var för att väl egentligen bara bevisa det vi redan visste. Att det absolut inte är en ledmaskin, men vi visste inte hur långt efter den skulle bli.

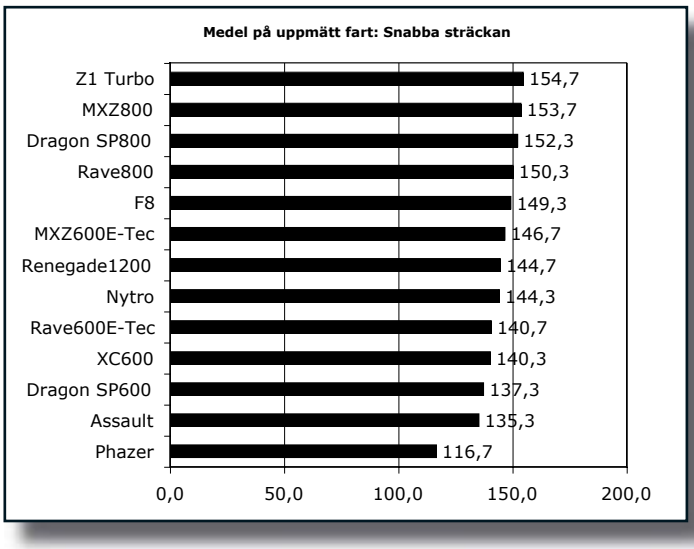
Sen ville vi se om det fanns något bakom internetskrönan att Assault inte skulle gå fortare än 120 km/h. Men den är väl i och med våra mätningar på upp till 137 km/h i verklig fart härmed krossad.

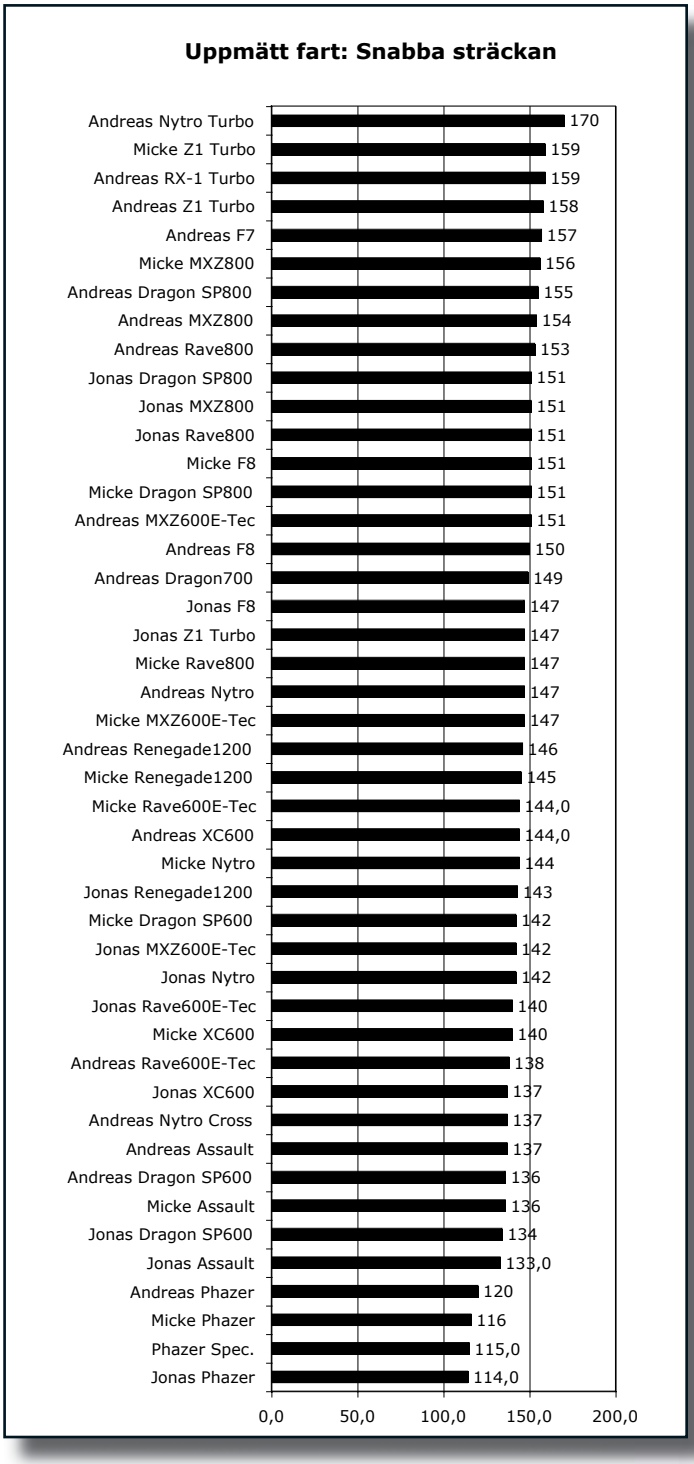
Sist i båda listorna hittar vi helt självklart Yamaha Phazer. Den motorn ger 80 hästkrafter och ska inte gå fortare än så här.

En reflektion vad det gäller fart man också kan göra är att snöskotern, till skillnad från i princip alla andra typer av fordon, så har skoterns toppfart legat konstant, eller i alla fall inte ökat speciellt mycket de senaste 15 åren. Kunderna verkar helt enkelt ha prioriterat fordonsdynamik och komfort framför ökad fart.

I det sammanhanget kan det även var vettigt att ställa frågan om snöskotern någonsin skulle behöva gå fortare än så här? Vi ska ju ha i åtanke vad det är för något vi åker runt på egentligen.

Vi åker faktiskt på ett bandfordon gjort för att gå i terräng! Vilket annat bandfordon kommer ens i närheten av en snöskoters prestanda? Och vilket annat terrängfordon gör det? Vare sig det rullar på hjul eller något annat. Vi kan bara konstatera att dagens snöskotrar på alla sätt är några helt fantastiska fordon.





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

X-TEAM KEPS

X-TEAM JACKA

X-TEAM JACKA DAM

HONEYCOMB JERSEY

A-ARMSSKYDD

JUSTERBAR STYRHÖJARE I 4-LÄGEN

EL-UPPVÄRMT DYNÖVERDRAG

FÖRHÖJT DYNÖVERDRAG

ski-doo®

BRP

®™ Trademark of Bombardier Recreational Products Inc. or its affiliates.

nytt & noterat

NYHETER NYHETER

Genomgående

Med ett slag på mejseln samtidigt som man skruvar kan man få upp envist fastrostade skruvar. Problemet är bara att många mejslar helt enkelt inte pallar denna behandling speciellt bra. Så därför lanserar nu Kamasa Tools flera nya skruvmejslar med genomgående klinga vilket gör den extra tålig att slå på. Du kan få mer information på ***www.kamasatools.se*** *och mejslarna hittar du att köpa hos din lokala verktygsförsäljare.*

MOTOR HUSET

Utb tess tem!

Motorhuset i Östersund har utvecklat ett smart utbytessytem för cylindrar och vevaxlar. Du lämnar in din gamla vev eller cylinder, betalar en slant och får tillbaks en nyrenoverad vevaxel eller cylinder. Priset för en vev börjar på 4995:- och 3495:- för en cylinder, vilket i sammanhanget får betraktas som nästan gratis. För mer information, surfa in på ***www.motorhuset.com***

Elektrisk rök

Rökt aborre, rökt forell eller varför inte rökt lax. Det är svårt att sluta dregla i bara tanken på dessa delikatesser. Men varför röker man inte mer än man ändå gör då? Jo antagligen för att det är lite krångligt. Men med den här elektriska rökugnen blir allt lite enklare, och tack vare den löstagbara spånplåten kan den även användas som en vanlig liten ugn och därmed även tillaga annat. Och varför inte prova att själv röka kött? Ja det är nog mest fantasin som sätter gränserna för vad du kan göra med den här elektriska rökugnen i din trädgård, på terrassen eller balkongen. Mer information hittar du på ***www.hornells.com*** *eller* ***www.muurikka.se***

Kort stubin

Känner du dig som den mycket aggressive och lättretade Looney Tunes-figuren Yosemite Sam? Då kanske denna faktiskt unika jacka skulle passa dig. Jacka gjord i kraftig vattentät nylon med andningsfunktion. Den har tätade sömmar och är justerbar i ärm och midja. Kragen är fodrad med mjuk fleece. Den har fickor med dragkedjor både utanpå och innanför vilket ger plats för till exempel mobil och MP3-spelare. Storlekarna är XS till XXL, finns i färgerna röd, blå, svart och kostar 2900 kronor. Du hittar din återförsäljare på ***www.ljimport.se***

Husvagn

På Skoterns dag träffade vi på Art Douglas ute i skotervimlet. Han är konstnär, författare, designer, uppfinnare... med mera... med mera. Han har utvecklat ett snillrikt modulsystem för att bygga små hus. Dessa hus kan enkelt plockas ihop och tas ner igen, och sättas ihop återigen. Tidigare har han mest byggt husbåtar, men nu även gett sig in i skoterbranchen och konstruerat en snöskoterhusvagn. Den här smidiga vagnen kan man då dra med sig ut på fjället eller ut på sjön. Den kan utrustas efter kundens önskemål med till exempel ihopfällbara sängar och bord, eller varför inte ha ett hål i golvet som gör att du kan sitta inomhus och fiska. Läs mer om Art och hans olika produkter på ***www.artdouglas.com***

Gött smörj!

Castrol Snow Race är en högpresterande, syntetisk tvåtakts-olja som är särskilt utvecklad för högeffekts- och flercylindriga snöskotermotorer. Den är utvecklad av de mest avancerade basoljorna, allt för att kombinera goda blandbarhetsegenskaper vid låga temperaturer med yttersta smörj- och slitageskydd i högeffektiva racingmotorer. Den kan användas både tillsammans med blyad eller oblyad bensin, och ända upp till 50:1 inblandning eller efter motorfabrikantens rekommendationer. Priset ligger på 90 kronor litern och du hittar den hos Duells alla återförsäljare.

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

Olympicen fortsätter att bevisa sin höga kvalité. Men den fick faktiskt nya drivhjul förra året så det är inte så konstigt att den höll hela dagen.

Jocke visar hur en vinnare behandlar sin maskin. Lynxen går onekligen hårt.

Visst var det bättre förr, eller var det verkligen det?

Av: Alfons Sundström

Ordet nostalgi är ett sammansatt ord från grekiskans nostos som betyder hem och algos som betyder sjuka.

Direkt översatt blir det alltså "hemsjuk" eller mer korrekt översatt "hemlängtan".

Detta är vad ordet ursprungligen beskrev men den korrekta betydelsen i dag är "en längtan efter ett förflutet, ofta med en idealiserad minnesbild".

Av någon märklig anledning så leder ett visst särintresse inte sällan till nostalgiska återblickar som kan utmynna i en önskan att äga memorabilia inom det ämne som är målet för passionen.

Därför ger samlare vansinniga summor för gamla prylar med tveksamt bruksvärde och det finns nästan inget föremål som inte är intressant för en viss grupp personer.

Som åldrande motorintresserad man är även jag hårt drabbad av detta och föga förvånade är föremålen för min speciella variant av nostalgi faktiskt snöskotrar.

Jag har alltså ett nästan osunt intresse av gamla maskiner som är avsedda för översnötransporter.

Lyckligtvis behöver jag inte vandra ensam då flera av mina vänner är drabbade av samma åkomma.

Vi brukar därför träffas och njuta av våra gamla maskiner och har då enormt roligt.

Här är en liten berättelse om det senaste mötet och den tur vi då företog oss.

Joakim f ller 36 år, klart att vi ska köra skoter!

Min vän Joakim ringde mig och frågade om min AMF-lång var servad och klar inför vintern.

Han hade för avsikt att fira sin födelsedag med en skotertur och ville ha med mig trots att jag passerade honom i ett av heaten i förra vårens veteran-race.

Kanske ville han visa att hans maskin var en vinnare i längden?

Vi mötte upp på lördagsmorgonen och där stod en samling av ädla snöskotrar från den tid då män var män.

Min AMF från ca 1968-70 är en USA-byggd maskin i grunden men den förlängdes som ny i Långsele och såldes sedan som lågbandare till kunder som behövde goda lössnöegenskaper.

En MAG motor på 339 cc står för drivkraften och skotern är i övrigt helt konventionell i sin uppbyggnad.

Jockes Lynx 30 från tidigt -70 är en tidstypisk maskin från Norden med normallångt band och har den välkända

Veteranskoter, när man vill vara sig själv för en stund.

SACHS-motorn med en cylinder under huven.

Den är pigg och sportig enligt ägaren och en vinnare i alla former av tävling.

Jag undrar om dagens toppförare håller med?

Tommy kom med sin Ski-Doo Olympic -68 som enligt det årets försäljningsbroschyr var "ett rent nöje att köra".

Man kan där vidare läsa om att "de starka fjädrarna mildrar nerslaget vid höga hopp" samt att "OLYMPIC är främst konstruerad för sportig körning men är även en trevlig familjeskoter".

Det är alltså ingen tvekan om att Tommys maskin är en höjdare

Patrik fick låna en Aktiv-blå dubbelbandare från Jocke och med sin encylidriga SACHS har den betydligt mer fartresurser än vad den begränsade manövreringsförmågan medger.

Ska man svänga med en dubbelbandare så lutar man sig åt fel håll i låg fart och rätt håll när det går fort.

Mycket enkelt alltså!

Bröderna Petterson kom med en Rajd- 60 från mitten -70 vilket nästan är en Ockelbo 600, samt en något väl ny Yamaha ET 400.

Lite fusk att köra så nya skotrar som bägge har enorma motorer med hela två cylindrar ansåg vi andra.

Men då de kompenserar en del av deras maskiners driftsäkerhet med att vara absolut vilda i sin framfart så fick det passera.

Jockes Lynx ST 600 kom med som räddningsfordon med Stig som förare och avfärden var ett faktum.

En härlig dag där vuxna män gör saker tillsammans

Färden slingrade sig fram genom Bodens södra skjutfält och första målet var en liten sjö strax före Vändträsk.

I farter runt 40 km/h är en veteranskoter inte så obekväm som man kan tro, åtminstone så länge spåret inte är allt för dåligt.

Visst får man passa maskinen hela tiden då dessa årgångar beter sig som om de inte är riktigt inridna.

De gör alltså allt för att kasta av föraren om man inte är uppmärksam.

Vidare är ljudnivån på förarplats i det närmaste obeskrivligt hög jämfört med dagens skotrar och så har vi detta med körställningen.

Jag undrar hur personerna såg ut som byggde skotrar på 60-talet, hade samtliga konstruktörer endast 15 cm långa ben?

Någon form av underlig kroppsbyggnad ser i alla fall jag som den rimligaste förklaringen till den märkliga ergonomin.

Sadeln är ofta så låg att det kräver en gymnasts styrka och vighet för att kunna växla från sittande till stående körställning.

Det är dessutom absolut bara de med friska knän som över huvud taget kan sitta på dessa låga sadlar.

Matlagning i det fria. Undrar varför det alltid smakar så gott med vedeldade hamburgare?

En strålande vinterdag med sina vänner på veteranskotrar, sämre kan man ha!

Men då vingligheten hos dessa skotrar i princip enbart tillåter stående körning är det inget större problem.

Prestandan är givetvis ytterst måttlig i alla lägen men helt klart i nivå med de övriga egenskaperna, så man kan nästan säga att allt harmonierar väl.

Ser man dessa fordon i ljuset av att detta var något helt nytt på 60-talet är det svårt att inte imponeras.

Tänk att man kunde fara ut i snötäckta landskap i farter upp mot 50km/h och på kort tid upptäcka ny terräng.

Snöskotern var definitivt mycket imponerande som bruksfordon även i sin tidiga barndom.

Det är lätt att se dessa som skrattretande dåliga jämfört med dagens utbud men det blir en helt befängd jämförelse.

En duglig skidåkare kan fara fram ett par mil per dag, men med en snöskoter kan en normaltränad person färdas i tiotals mil.

De tidiga skotrarna var tveklöst en stor teknisk revolution men det ställde höga krav på sina brukares körförmåga och tekniska kunnande.

Krav på stort underhåll och ofta förekommande reparationer är den stora skillnaden på en 40 år gammal skoter jämfört med dagens.

Detta visade sig även under vår lilla utflykt.

Ingen av oss trodde att vi skulle klara denna långtur på hel 4 mil utan haveri och det var tidigt en liten vadslagning om vem som skulle få det första haveriet.

Tyvärr blev det jag och min kära AMF som stod för det.

Min skoter lämnar in

Mina vänner började klättra i en för dagen brant backe och då jag skulle bevisa min förlängda maskins förträfflighet skråkörde jag uppför i en lång klättring som abrupt avbröts av min skoter.

Det var de gamla originaldrivhjulen av gummi som bestämde sig för att lämna in och jag blev följdaktigt helt utan drivkraft.

Ska man vara ärlig så hade dessa drivhjul för länge sedan passerat bäst före datum och därmed var det inte AMF:ens fel att den inte höll hela dagen. Det var bristande underhåll och inte dålig konstruktion som fällde min skoter.

För som alla vet kan man inte lita fullt ut på gummiprodukter som är fyra årtionden gamla.

Vi gjorde upp en eld och lagade mat medan vi funderade över hur långt det var för min AMF att åka snöre till närmsta bilväg.

Eftersom vi var mycket nära väg 356 så var problemet måttligt och maten kunde ätas i den känsla av omåttlig skadeglädje som en havererad skoter alltid skänker de skadefria i ett sällskap.

Efter ett par kilometer stannar vi för att kontrollera att alla hänger med. Stämningen är verkligen på topp nu.

Patrik gör en snäv sväng med en SnowTric-blå vilket är svårare än man kan tro.

Före avfärd måste en del skotrar servas. Nils kollar att morbror Tommy utför detta på ett korrekt sätt.

Vi fortsatte att steka hamburgare och konsumera termoskaffe medan nya och gamla skoterskrönor berättades av samtliga.

Det är svårt att ha en trevligare lunch än denna.

Sedan var det inget problem för Jockes ST 600 att bogsera mig till kafé Rävasten och där vi ringde till min far som kom med bil och släp.

På släpet fanns hans Polaris Widetrack och vi bytte bara maskin så att min skoterfärd kunde fortsätta.

Mina kamrater protesterade givetvis mot min fräcka uppgradering men då jag visste hur man hittade till Tällberg så vara det bara för dem att följa med.

Vädret var härligt och vi kunde sedan ta oss hem via Hedavan för att sedan möta upp i garaget i Hedsvedjan.

Då alla var ledbrutna och smutsiga bestämdes det att vi skulle åka bil till relaxen i Bodens badhus Nordpolen.

Ett varmt bubbelbad och en liten maltdryck medförde att vi alla till slut mådde som kungar.

Det är märkligt att man kan ha så här kul med snöskotrar som mer hör hemma på museum än i ett skoterspår.

Att det blir fler turer med våra kära skotrar är lika självklart som att det blir fler reparationer under den turen.

Är man en farbror som inte vill bli stor så vill man ha en del äventyr och det får man när man kör veteranskoter.

Ey ilog:

Motornostalgi är inte frågan om att återuppleva sin ungdom eller att vilja leva i en annan tid.

Det är mer en vilja att bevara ursprunget till dagens tekniskt välutvecklade fordon samt att pröva sin egen förmåga då det gäller att manövrera maskiner från en sedan länge svunnen tid.

Att på något sätt sammanlänka sig själv med duktiga förare och mekaniker från en annan tid.

Sedan finns det faktiskt ett historiskt egenvärde i att bevara äldre fordon som levande föremål och bruka dessa som de var konstruerade för.

Hoppas bara att min fru köper denna förklaring till sommaren när jag köper en Volvo 164E. Gärna lite trimmad och med snygga fälgar, precis som den jag ägde i mitten på 80-talet. Denna ska införskaffas för att ett stycke kultur ska bevaras samt för att jag kanske vill bränna lite gummi i stan.

Stefan "www.thullen.se" Thull från Leksand hade sett annonser y å internet där dom sålde en snöskoter&atv-l ft. Hans första tanke var att b gga en egen. Han kom dock y å bättre tankar och köy te en färdig, och här är hans reflektioner.

Testat! Snöskoter / ATV-lyft

Jag tänkte först "att en sån kan man ju bygga själv". Men att sen verkligen komma sig för att bygga är en ju en helt annan femma. Sen om man ska bygga något själv, kan man ju missa värdefull tid i soffan eller vid datorn, så det blev att köpa en monteringsfärdig.

Istället för att inhandla en via någon säljare långt bort undersökte jag vem som levererade dessa. Det visade sig vara garage24.se och via deras hemsida hittade jag min närmaste återförsäljare, och bad honom ta hem en Snöskoter&ATV-lyft åt mig.

När lyften kommit betalade jag 1595 kronor och fick en ganska platt men tung kartong med mig hem. Väl hemma i garaget sprättades kartongen och monteringen kunde börja.

Lite funderande fick det bli då den medföljande monteringsanvisningen bestod av två bilder som inte sa värst mycket.

Ett viktig moment vid monteringen var att fetta in skruven och dess lagring ordentligt, så det började jag med. Väl ihopmonterad testades den ganska omgående på min maskin.

Jag hade själv aldrig tidigare testat någon liknande lyft och att hitta balansen, det vill säga vart den skulle placeras under maskinen, tog lite tid. Men jag kom fram till det efter några försök.

Med lyften rätt placerad under skotern började jag veva för hand. Det följer även med en stång för att driva lyftskruven med en borrmaskin eller skruvdragare. Den har jag inte testat, då jag har det lite kallt i garaget. För genom att veva för hand får man snabbt upp temperaturen i kroppen.

Halvvägs uppe noterade jag att lyften vek sig där jag skruvat ihop fram och bakdelen. Jag trodde först det berodde på felbelastning, men jag har senare ersatt de åtta Kinesiska bultarna (M8-bultar med 12 mm skalle) med ett par riktiga M8 med flänsbricka och dragit åt ordentligt. Efter det har det inte rört sig något mer.

Lyften är lite vinglig om man tar i längst bak på en lång maskin, men den ramlar inte ihop eller så.

Vid motor/variatormeck är den väldigt bra, då man får upp skotern till lämplig arbetshöjd. Max lyfthöjd är cirka 70 cm och sen tillkommer skoterns höjd.

Man behöver inte veva upp den till max, utan den står precis lika stadigt på en annan höjd om du balanserat in den rätt.

Nått man kan önska sig är ett plaströr eller liknande på vevens stång, som på typ en isborr, eftersom man nu måste hålla stången rätt med ena handen och veva med den andra. På det sättet får handen agera lagring till stången och med handskar så funkar det, men konstruktionen kunde vara bättre.

Linjering av mattan och smörjning är nu riktigt kul efter att jag skaffat mig den här lyften. Nu behöver jag inte ligga på ett blött och kallt garagegolv och skruva.

Lyften kan användas på maskiner med upp till 46 cm bred matta, då detta är avståndet mellan lyftarmarna.

Max belastning är 300 kg, så den ska klara de flesta maskinerna. Men den är inget man kliver upp på medans skotern är upphissad. I alla fall inte jag.

Att ha högt i tak är bra att ha, om man har en skoter med huv av traditionell typ som man viker upp.

Jag har också sett att det finns en hjulsats som tillbehör, vilket är bra för den som vill kunna flytta på den upphissade skotern.

För 1600 kronor kan man göra mycket annat. Men jag tycker det här var en bra investering till min hobby. Den är kul att använda och underlättar vid smörjning och allmän service av maskinen. Detta kan ju ha med min ålder att göra också? Föresten är det väl så att den som har flest prylar när han dör, han vinner eller? Att sedan polarna imponeras och tycker den är från är också ett plus.

Efter några försök hittar man enkelt vart man ska placera lyften för att få rätt balans på den upphissade skotern.

Inga tunga lyft, nej här är det bara att veva på.

Precis som på Ikea! Skoter/ATV-lyften får man hem i ett platt paket.

PJG.FI

LYNX DEEP FREEZE GEAR

LYNX VALLEY APPROVED PAC 2009 ORIGINAL QUALITY

PAC 2009
PARTS ACCESSORIES CLOTHING

LYNX VALLEY

Lynx® original kläder & tillbehör för fritids- och tävlingsbruk!

Denali jacka
och byxa 2009

A-armsskydd

Väska för styret

Närmaste återförsäljare hittar du:
www.brp.com

LYNX® | BRP

Är du medlem i BRP usersclub? Be with the Right People: www.brpusersclub.com

®™Trademark of Bombardier Recreational Products Inc. or its affiliates.

SNÖSKOTERPULKOR & LASTSLÄDAR

Delad glädje är dubbel glädje, brukar det heta. Men kan man dela med sig med ännu fler borde väl glädjen bli ännu större? Typ fyra-fem gånger i alla fall. Ett bra sätt att dela med sig är att hänga på en pulka bakom skotern, och för att du ska ha en hum om vad du vill ha, presenterar vi här lite av det marknaden har att erbjuda. Håll till godo!

Brännapulkan "Standard"

Den optimala "baspulkan" för enklare användning eller för er som mest åker på jämnt underlag. Ofjädrat underrede. Paketthållare är standard. Pris :11 450:-

Brännapulkan "Royal"

Karossen är upphängd i fem gummikuddar som ger en tyst färd. Underredet har dubbla fjädrar samt stötdämpare och är varmgalvaniserat. Draget är ställbart. En stadig pakethållare är standard. Dyna och överdragskapell ingår. Pris: 17 950:-

Packpulkan TRP 300

Fullfjädrad packpulka för krävande turer. 300 liters lastvolym. Stadig ram med fästen för yttre packning. Hållare för jeepdunk. Fäste för extern plastlåda (extratillbehör). "Takräcke" standardmonterat. Pulkan kan öppnas med last fäst på takräcket. Draget är ställbart. Pris: 7 450 kr

www.brannapulkan.nu

"Läjfen Exklusiv"

Familjepulka med avancerat skidsystem för bästa komfort. Utrustad med säkerhetsbälte. Två års garanti. Pris:12 900:-

"SnabbLäjfen"

Pack-kälke som klarar de tuffaste förhållanden. Ställbar spårvidd. Justerbara dämpare. Pris: 4 995:-

www.importlagret.com

Bamsepulkan Standard eller Cruiser

Kaross i glasfiber med kapell i svart, röd eller marinblå. Har dynor med plats för två vuxna eller flera barn. Stort bagage på 150 liter. Underrede i elförsinkatstål med gas eller oljedämpare. Tillbehör: Takräcke, extradragkrok och trp-kapell Pris från 20 400:- ink moms

www.bamsepulkan.com

Nila pulka X-tra

Glasfiberarmerad plast med elförzinkat underrede. Boggiekälke med delade medar. X-tra fjädring. Sollucka i taket. Delbart bagageutrymme. Förhöjt drag som standard. Finns i färgerna svart, röd eller silver metallic. Kapellet kan väljas i färgerna svart/grått, grått/svart eller svart/rött. 2-sitsig. Tillbehör: Uppfällbar fotpinne. Lasthållare med isborrsfäste. Bob-hållare. Formsytt överdrag. Vikt: Ca 80 kg
Pris: Nila pulka Standard: 19 200:-, Nila pulka X-tra: 20 700:- + 600:- för metallicfärg

Nila packpulka

Glasfiberarmerad plast med elförzinkat underrede. Ny typ av fjädring. Justerbart drag. Packutrymmet är låsbart. Finns som svart, röd eller silver metallic. Volym: modell XD (med dunk): ca 180 liter, modell X (utan dunk och större lastutrymme): ca 205 liter. Vikt: ca 55 kg. Tillbehör: Lasträcke. Pris: 8 650:- inklusive lasträcke + 500:- för metallicfärg

www.perssonbat.se

Snowpeople Packpulka

Vattentät packpulka i glasfiber med plats för jeepdunkar fram. Ledade plastskidor för maximal komfort. Komplett med lastbågar för skidor/ isborr etc. Draget justerbart i fyra olika höjder. Hela kälken är isärtagbar och ryms inne i pulkan. Tar minimal plats vid sommarförvaring. Box yttermått LxBxH: 113x76x42 cm. Spårvidd 83 cm.
Pris: 6995:-

www.garage24.se

Tollare Mini Camper

Heltäckt pulka passande för MC och skoter. LxBxH: 230x120x120 cm. Vikt: 60 kg, utan hjul eller skidor. Två liggplatser. Tillverkad helt av armerad plast, näst intill oförstörbar. Pris: utan skidor eller hjul 18 000:-, med skidor eller hjul 21 000:-. Med kapell, 4 sittstolar och kapelldörrar på båda sidor, utan hjul och skidor 21 000:-

www.tollare.info

Arctic Pulk Rescue.

Rescue är Nato-godkänd och har suveräna egenskaper och är mycket användarvänlig. Rotationsstöpt i Polyethylene. Pris: ca 15 000:-

Arctic Pulk Touring&Proff

Stabil och bra genomtänkt skoterpulka för transport av varor och tillbehör i rotationsstöpt Polyethylene, för mer info se video på hemsidan. Pris: ca 10 000:-
Hardtopp som tillval. Perfekt på vårfjället med mycket vatten. Rotationsstöpt i Polyethylene. Pris: ca 12.500:-

Arctic Pulk Army.

Arctic Pulks flaggskepp med alla detaljer i rostfritt material. Nato-godkänd modell som används av försvaret i flera länder. Rotationsstöpt i Polyethylene. Hardtopp finns som tillval. Pris: ca 15 500:-

www.arcticpulk.com

Daniel Brorsson i Sundsbruk hade länge funderat y å att köy a sig en hjälmlamy a för att använda när han kör enduro under de snöfattiga månaderna. Men varför bara då?, frågade vi oss och lät han testa en Xenon-lamy a för hjälmmontering nu under vintern. Detta är hans ljusa s n y å saken.

Foto: Fredrik Näslund, www.freppo.se

Testat!

Megalight XENON HID R68 från Bizzlight AB

Jag har provat en produkt som heter Megalight XENON HID R68 och kommer från Bizzlight AB. Det är en Xenon-lampa för hjälmmontering. Då jag inte har något batteri på någon av mina skotrar har jag endast testat att driva lampan med batteripacket som följer med.

Jag har länge funderat på att testa något liknande, men inte vetat något om olika alternativ och märken. Så det här är första gången jag använder en sådan här eller liknande produkt.

Monteringen var riktigt enkel. Bara två hål i skärmen och sen lägga ner batteriet och barlasten i ryggan. För driftsäkerheten lödde jag kablarna på on/off-knappen som medföljer och så stripade jag fast den i axelbandet på ryggsäcken.

Jag kör skoterenduro, så jag gillar att köra långa träningssträckor. Efter att jag monterat på lampan, lagt ner batteripacket i camelback-ryggsäcken, där jag även har spaden och förstaförbands-kittet, bar det av ut på en träningsrunda.

Just denna dagen, när jag testade Megalighten för första gången körde jag en slinga i Njurunda. Temperaturen låg kring 0:an och det snöade ymnigt. Alltså riktigt dåliga förutsättningar. Perfekt!, tänkte jag, för nu skulle Megalighten få bekänna färg.

Jag tog först en runda med bara skoterlampan tänd. Det kändes som en vanlig kväll med pissig sikt. Den där riktiga lusten att ligga på fullt kändes avlägsen.

Sen tände jag Megalighten och drog iväg på ett nytt varv. Allt känns bra och jag ökar tempot mer och mer. Jag kommer in i ett slagigt parti och håller ordentligt med gas över det för att inte gå ner i groparna. Den ljusvita Xenon-käglan ligger precis där den skall vara. Överraskningar dolda i mörkret är historia!

Efter träningen tänkte jag att jag skulle testa att skråa omkring lite mellan granarna i skogen och jag snirklar mig runt och det känns helt okej. Överallt dit jag tittar är det ljust och fint. Även bakåt! Coolt!

Det är grymt bekvämt med Xenonljusets ljusa vita kägla som följer din blick vart du än tittar. Den har helt klart gjort kvällsträningar till ett rent nöje. Jag fick med en lampa med bredare och en lampa med smalare och längre ljusbild. Mig personligen passar den smalare bättre på skotern, då farten då jag kör är ganska hög och längden betyder mer än bredden. På höstkanten däremot när man är ute och tränar inför Gotland Grandnational med endurohojen, kan jag kanske tänka mig att den breda är att föredra, men det vill jag låta vara osagt. Men då handlar det mer om att hitta ett bra spår, och när jag kör skotern har jag ju redan spåret.

Kunde man få den att bygga mindre på höjden skulle det vara bra, eller i alla fall förbättra dess chanser att överleva en fet vurpa. Man måste också tänka på att hålla tungan rätt i mun när man duckar för nedhängande grenar, man har ju ett par centimetrar till man ska ner. Jag löste det genom att vika huvudet i sidled samtidigt som jag duckade.

Man kanske skulle kunna kika efter ett batteribälte eller nått man kan ha innanför skaljackan, men utanför skydden. Det är ju bara celler i ett batteri, och man måste kanske inte sätta dem i en klump.

Hittills har jag inte hunnit med att låna ut den till någon för att prova den. Men många har fått prova den rakt in i ögonen, för när man pratar med folk tittar man ju gärna på dem... Så folk man pratar med tycker inte om den!

Jag kan rekommendera den här produkten till alla utom korvgrillare. Dom åker ju ändå bara när solen skiner! Det här är mycket bra produkt, som gör livet i skoternatten en hel del roligare. Sen för alla som kör endurohoj är det nästan ett måste, när man börjar komma fram mot höstkanten.

Det är först när man kör en sväng med den avstängd som man verkligen förstår hur bra den är... Som ett beroendeframkallande gift... Nu vill jag inte vara utan...

Bergans
OF NORWAY
Isogaisa Jacket - är tillverkad av 3-lagers Dermizax™ stretchmaterial för optimal rörelsefrihet. Laserskurna och svetsade förstärkningsfält, friktionspaneler och blixtlåspartier gör detta till vår mest tekniska jacka.
www.bergans.no
Dermizax
Toray fabric

Långtes

Vi har nog sagt det varje år... Årets långtestare är intressantare än y å m cket länge. Samtidigt har dom aldrig åkt så lite släy vagn som i år!

Av: Pata och Björn

Minnet är kort, men om jag nu minns rätt så var det ett bra tag sedan vi hade så här mycket snö hemma i Stenis utanför Mora. Det var en liten dipp i snötillgången då det både regnade och var varmt några dagar i Januari, men det rättade till sig ganska omgående.

I år har vi lagt upp det här med vårt långtestande på ett lite annat sätt än tidigare. Förut har vi blivit tilldelade en skoter som vi mer eller mindre äger under säsongen. Men eftersom omväxling förnöjer har vi nu i stället låtit våra skotrar vara lite flytande, och så tar vi respektive maskin beroende på hur vi tänkt att köra. Men vilka modeller är det vi kommer titta lite närmare på i år då?

Tack vare utvecklingen mot att skotrarna blir mer och mer specialicerade på just sin sak, har vi nu tre sportiga skotrar som ändå är i princip helt olika att tillgå. Vi har en extremsport, en ledmaskin och en lössnöhoppalekskoter. Den senare är en lite nyare typ som inte fått någon riktig segmentsbroder ännu, men det kommer garanterat. För just den här skoter är en sällsynt lyckad kombination som tagit skotervärlden med storm. Modellen vi pratar om är Polaris 800 Assault RMK 146", och vi börjar väl presentationen med den.

Assault

Det första intrycket av Polaris Assault när vi körde den i USA var att "det den här var inte alls rolig efter led". Problemet med den reflektionen var inte alls skoterns fel, utan att han som satt på (Patrik) hade missat vad det var för sorts skoter han hade under röven. Efter att ha kämpat sig tillbaks i matchen, vilket var lite jobbigt i den höga och tunna Colloradoluften, så blev det ett helt annat ljud i skällan.

För när vi tagit in vad den ska användas till och inte, föll alla bitarna på plats direkt. Den 146 tum långa mattan känns helt lagom lång för lek och de 54 millimeter höga och stenhårda kammarna gör att man enkelt kan tillbringa många

stare 2009

Jag, vi, alla som kört denna maskin älskar den, verkligen älskar den. Inte för att den är vettig, lämplig, trevlig eller mysig. Utan för att de är totalvärst och helt jävla galen.

härliga stunder på vändrullen. Motorn kändes alldeles lagom enorm och det här med ledkörningen... ja det funkade ju egentligen tillfredsställande ändå.

Det var med spänning vi åter igen, men nu på hemmaplan fick fortsätta utveckla det redan påbörjade kärleksförhållandet.

De discipliner som hittills avverkats med Assaulten är klättring i lössnö, pudersurfning på myrar, spårning av helt okörda och puderdränkta smala skoterleder.

Allt detta har bara gått helt klockrent och är precis vad Assaulten är gjord för. Det som återstår är att hitta några sköna raviner och stup att hoppa riktigt långt och högt i och utför. Vi har så klart även kört lite vanlig led, men att den inte trivs bra där behövs kanske inte nämnas så mycket mer, än att den stora boven i det dramat är att den inte är utrustad med någon krängningshämmare. Men även att mattan är lång, kammarna hårda och boggin är hög, vilket är precis de egenskaper som gör Assaulten till vad den är.

I skrivande stund ska även vår Assault få en ny mappning av motorn, vilket ska ge en ännu brutalare motor, och vi undrar lite försynd... Behövs det verkligen? Om det går så, tar vi gärna emot några hästar till. Vi återkommer om resultatet av den elektroniska trimningen.

För övrigt har vi alla fallit pladask för Nyron som levererar, fungerar och imponerar.

N tro RTX SE

När vi ser tillbaka på Yamahas utveckling på sportsidan ser vi att det verkligen hänt grejer de senaste 10 åren, om man bortser från en sak. Drivhjul och kamhöjden på drivmattan skotern levereras med. Att en i övrigt bra skoter kan bli så tandlös av en dålig rappande matta är en självklarhet. När vi fick årets Nytro RTX SE var den kittad med greppande drivhjul och 44-milimetersatta! Visst det är stor skillnad på en Nytro i år och förra i och med den nya framvagnen. Men, den skillnad som blir när en halvtung maskin får en riktig matta är helt fantastisk. Om du bläddrar tillbaka till BLS-artikeln får du helt plötsligt se att Nytron spöar upp tvåtakts 600:orna, vilket den aldrig ens varit i närheten av förut. Att det inte sitter en 44:a på original är politisk harakiri.

Värre matta har gjort att det var lämpligt att styrstålen chimsades ner lite för bättre styrning, och bra blev det. Tänk att en relativt enkel kostumisering kan göra en skaplig maskin, bra, eller jättebra som i detta fallet. Vi gillar verkligen årets Nytro, med 44-matta det vill säga. Nytron har hittat hem och är en fantastiskt bra maskin. Nu så här i utvärderingens funderingar hittar jag faktiskt en sak som jag skulle vilja ha en ändring på, nämligen backreglaget. Jag har aldrig riktigt fått in snitsen då det gäller att få i backen på ett vettigt sätt. Det känns lite som ett lotteri, om man ska få i den eller ej. Säkerligen en vanesak, menklart irriterande.

För övrigt har vi alla fallit pladask för Nyron som levererar, fungerar och imponerar.

600 Sno Pro XC

Ja vad säger man? Den är speciell. Lite snällt kan vi säga att Sno Pro 600 XC inte är en maskin man åker på. Du lär köra den. Premiärturen lämnar ingen oberörd jag lovar dig. Bara startproceduren kan få vem som helst att lacka ur. Du tankar den, dammar av dina kunskaper i procent, och häller i den procentsatsen med olja som är lämpligt. Sen då? Du ska tråckla upp sjuttioåtta gummiband, och två sprintar bara för att senare, mycket senare, när du väl fått av huven, lägga den bredvid skotern. Sedan ska du ta dina missbildade fingrar, som måste vara 30 centimeter långa och vara ledade åt alla håll, och vika in dom under samt bakom pipan för att lyfta upp en av chokreglagen. När du väl har gjort detta, så ska du försöka lyfta upp den andra. Lycka till. Efter detta är det bara att rycka igång maskinen och göra om allting igen, fast baklänges.

När du väl sitter på maskinen blir du sedan förbannad över att det inte sitter någon rem monterad, då du faktiskt har 5400 varv på varvräknaren och den fortfarande inte rör sig ur fläcken. Du blir förbannad och gasar till lite extra, bara för att inse att det visst sitter en rem monterad, och att du nu ligger bakom skotern. Högt inslagsvarv? Jajjamen.

Som vanligt snackar jag skit, men du som har startat och kört denna skapelse, vet vad jag talar om.

Den här maskinen är det mest vettiga och häftigaste som någonsin Arctic släppt ifrån sig, jag lovar.

För första gången finns det en dundervärstingcrossmaskin som fjädrar, inte kokar, samt har en bensintank värd namnet. Jag, vi, alla som kört denna maskin älskar den, verkligen älskar den. Inte för att den är vettig, lämplig, trevlig eller mysig. Utan för att de är totalvärst och helt jävla galen.

Nu då, äntligen

Fram till nu har vi haft helt galet mycket att göra på SnowRider, men det betyder också att vi nu får mer tid för skoteråkning, under den bättre halvan av vintern. Vi återkommer till nästa nummer med lite bränsleförbrukningar och radarpistolsmätningar på dessa maskiner. Och fram tills dess. Hej hopp.

Assault 800 är minst sagt en galen maskin som levererar till de som har vett att uppskatta det.

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

THH TX-22 Eightball

När vi klampade runt på mässan "På två hjul" i Stockholm hittade vi bland annat den här snygga hjälmen. Den heter THH TX-22 Eightball och har uttagbar och tvättbar inredning. Utandningsskydd finns som tillbehör för snöskoter och enduråkare. Den finns bara i matt design: Pink, White, Blue och Red. Hitta mer info på www.tqmotorsports.com

Gå på toa?

Här är en smart och praktisk vattentät byxa med andasfunktion. Byxan är utrustad med ett så kallat Drop Seat som gör att du slipper dra ner byxorna när naturen kallar. Byxan finns i storlekarna XS till XXL och finns i svart och mörkblå. Vill du titta närmare på den hittar du den på www.ljimport.se. Priset då? 1800 kronor!

RC-EVOLUTION

Här är ett riktigt bra nackskydd till priset av 1795 svenska riksdaler. Den finns i storlekarna Small/Youth upp till XL. Dock finns denna faschionabla rosa färg endast för ungdomar mellan 22-45 kg, men övriga passar lite större homosapiens. Mer info på www.mb-import.se.

Handla billigt i USA?

De här coola kläderna är av märket So-Cal. Vi har letat men hittar inte märket i Sverige. Har vi fel? Maila och berätta. Well... här är länken till hemsidan i alla fall. http://store.nofear.com/So-Cal

Dryghet, kärlek och hat

När inget annat hjälper får man vända sig till de ockulta makterna, där lite klassisk voodoo kan vara ett alternativ (eller inte?). Med hjälp av Devil Baby påstås du bli av med dryga, uppblåsta, arroganta och ordvitsande typer som själ din tid och går dig på nerverna. Roxie däremot ska möjligen hjälpa dig på rätt väg vad det gäller kärleken. Männen du vill ha kommer rusa efter dig när Roxie sagt sitt. Tyvärr kan ju voodoon även vändas emot dig, och då behöver du hjälp av Black Mamba som har tillgång till riktigt mörka krafter. Läs mer på www.voodolls.se om du tror du klarar av det.

SnowRiderpraktikant

Det här är Matilda Järudd som går 3:e året på mediaprogrammet hon har gjort sin slutpraktik här hos oss på SnowRider-redaktionen. Tack för hjälpen med denna sida, e-magazinen och det "rosa skimmer" du har spridit över allt. Det var kul att ha dig här.

Leksaken som nu är rosa.

Det här är Lina Kaasalainens före detta skoter från -05. Elin Bond är nu ägare av den och tyckte att den var tråkig och har lackat om den. —Den är inte riktigt klar än, ska lacka bakbågen och skidhandtagen också, säger Elin. Vi ser fram mot resultatet...

Coola kläder för hela KTM-familjen

Varför inte köpa en vändbar bikini med olika överdelar, eller en orange babybody. Priset för bikinin är $19.99/del. Mer på www.ktmcyclehutt.com

Rosa bandet

Choko Ladies STR är namnet. För varje sålt plagg doneras genom Choko Cares Campain pengar till Kelly Shires & Pink Ribbon Breast Cancer Foundation (Rosa Bandet) och jackorna bär därför märket "Rosa bandet". Stället finns i en mängd färger och i storlekarna XS till XL. Jackan kostar runt 2600:- och byxan går lös på cirka 2200:-. www.ljimport.se

Love kills Slowly Lounge pants

Mysbrallan från Ed Hardy du inte kan vara utan. Stort tattooprint på ena benet samt logotryck på baken. Pris: 759:-. Vi hittade dem på www.bubbleroom.se.

HELT NY HJÄLM FRÅN LAZER 2009!

Denna hjälm kommer att finnas i butikerna från mars 2009 och heter LOLA. Väger 1250gram och finns i storlekarna XXS – XXL. Priset är 1995:- och du hittar fler på www.sunbike.se

Snowboardhopp med Ski-Doon!

Av: Frida Wallin

Min sambo Erik får för sig konstiga saker ibland. Den här gången kom han på att han "lär nog" lära mig att hoppa i ett snowboardhopp nedför i en skidbacke, med Ski-Doon! Yea right!

Det var kanonhärligt väder. Sol och flera plusgrader, precis som det brukar vara så här på vårkanten. Det är den här tiden den bästa åkningen finns på hemmaplan, i den lokala skidbacken. När backen är stängt för vintern i slutet på april, samlas många åksugna i backens snowboardpark, skidåkare som skoteråkare. Och trot eller ej, men det finns inga hard feelings här inte. Jag tror faktiskt det här är den enda gången de två släktena är helt sams. Eller så är det alla vårkänslor som spelar killarna ett spratt! Ett tokroligt ställe att leka av sig på är det hur som helst.

Vi han knappt få av skotrarna från vagnen innan killarna redan var uppe i bigjumpet och härjade. Framåt eftermiddagen hade dom testat alla hopp och kullar som går att hoppa över. Sen ser det helt galet ut, när de åker över slidsen avsedda för små skidåkare med en stor skoter.

Med tiden blev vi hungriga, och scout som man är... eller inte... Men men elda kan jag i alla fall! Så jag gjorde upp en eld, och sen blev det korvgrillning. Det var när Erik tuggat i sig sin sista korv som han fick sin dumma idé. Och när han väl får för sig något kan det vara svårt att avstyra. Han skulle helt enkelt inte åka hem förrän jag klarade av det där jäklans snowboardhoppet som han hittat åt mej. Jaaha!

Jag tycker det är tokroligt att åka på crossbanan, och woopisarna i snowboardparken är hur roliga som helst. Men det gäller i uppförsbacke eller på plan mark, tack! Det känns bara helt fel att hoppa nerför i en hård skidbacke. Nej jag var faktiskt nöjd för dagen.

Efter mycket muntugg och "fina" ord från min sida, så satt jag ändå där på skotern igen. I första försöket hade jag för lite fart, och höll på flyga över styret när jag landade. Men jag höll i och körde på. Jag satt och svor lite för mig själv en stund och försökte igen. Tillslut flöt det på galant och jag upptäckte att det var hur kul som helst!

Men jag ska inte sticka huvudet under mattan med att mina knän såg ut som två blåa fotbollar efter alla misslyckade försök, och skotern var alldeles lerig efter att jag tagit fart i den snöfattiga backen. Jag vet inte vem utav oss som var nöjdast, men jag såg i alla fall att Erik log mycket nöjt under hjälmen.

www.snowrider.se LÄSARBILDER

Fotograf: Daniel
Förare: Jimmy
Plats: Österdalälven
Kommentar: Bäst att inte nöta på styrstålen Hehe..

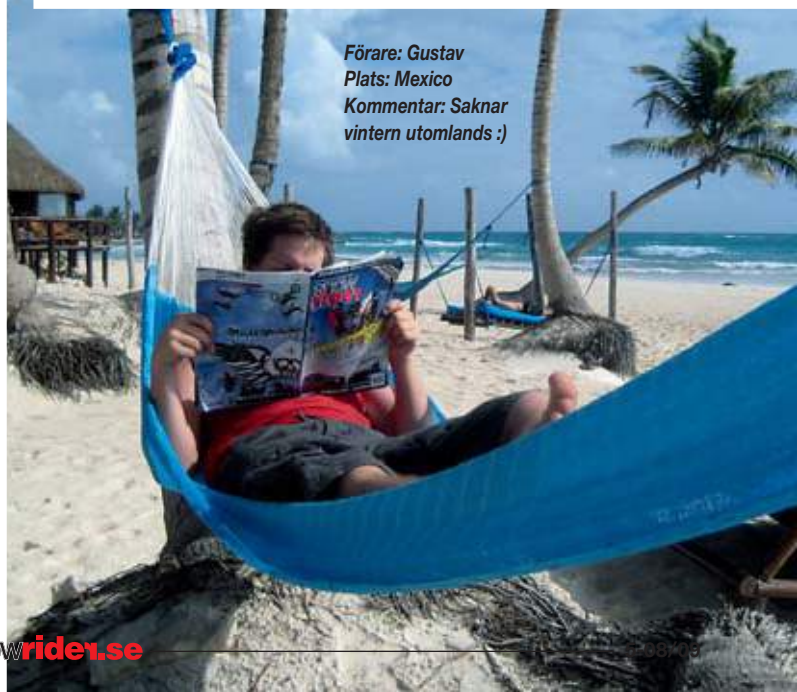
Fotograf: Nils Marklund
Förare: Nicklas Forsell
Plats: Medle, Skellefteå
Kommentar: Vi kallar hon-om Gebreselassie

Fotograf: Jimmy Johansson
Förare: Tomas Olofsson
Plats: Klimpfjäll
Kommentar: Efter stormigt väder kommer sköna drivor!

Fotograf: Jojje
Förare: Svensson
Plats: Bösjön
Kommentar: Hittade lite puder...

Fotograf: Markus Eriksson
Förare: Markus
Plats: Storuman
Kommentar: Rmk:n och pärlemormoln. Bättre nyårsfyrverkeri får man leta efter!

Fotograf: Ludde Tamrell
Förare: Björn
Plats: Råneköllen
Kommentar: RM 250 mod



Förare: Gustav
Plats: Mexico
Kommentar: Saknar vintern utomlands :)

snow rider TÄVLING

Var med och tävla om ett priser från Laitis. Allt du behöver göra är att surfa in på **www.snowrider.se** och tävla.

Vi vill ha ditt svar före den 31/3-09. Vinnaren utses av representanter på SnowRider redaktionen och presenteras på webben.
Ev. vinstskatt betalas av vinnaren.

Frågor: 1) Laitis marknadsför skoterremmar, Vilket fabrikat?

1 Good Year
X Gates
2 Carlisle

2) Hur många artikelnummer skoterremmar har Laitis som lagervara?
Svar:.....

-Vinn!

1:a pris
Skoterbogserlina
Värde 599:-

2:a pris
Dynamo LED
Ficklampa
Värde 129:-

3 - 5:e pris
Skoterprofilerad mössa
Värde 59:-

Laitis
BIL & INDUSTRI
www.laitis.se

Skandinaviens nya bredbandskung!

LYNX Xtrim™ Commander 600 SDI

En helt ny modell av Lynx Xtrim™. Den första Crossover-modellen med 50 cm bred matta erbjuder unika djupsnöegenskaper. Med Xtrim™ Commander 600 SDI, kommer du att uppskatta även de mest utmanande turer: den är extremt lätt, har suverän bärighet i djupsnö och erbjuder förstklassig körergonomi. Den pyramidformade aluminiumramen väger lite, men är ändå extremt hållbar. Bagageutrymmet erbjuder gott om plats för din utrustning; du kan använda fästöglorna för att förankra din last enkelt och säkert. Övriga Xtrim™-modeller: Xtrim™ 550, Xtrim™ SC 600 E-TEC och Xtrim™ SC 800 Power TEK.

LYNX® | BRP

brp.com

Be with the Right People: www.brpusersclub.com

® ™ Trademark of Bombardier Recreational Products Inc. or its affiliates.

SKOTER funäsdalen
Världsklass
450 km preparerade leder

PRISKLIPP HOTELL VECKA 9
Söndag till torsdag, 4 x frukost och 4 x middagar
Från **2395:-** per person och dygn

SPORTLOV FÖR HELA FAMILJEN VECKA 9
Bo på hotell, centralt i Funäsdalen by nära backar och spår inklusive frukost, middag och skidpass. Prisex för 2 vuxna och 2 barn 3-7 år
Från **515:-** per person och dygn

VECKA 10
Liftnära boende i 4-bäddsstuga inklusive skidpass för 2 vuxna och 2 ungdomar (8-15 år).
Från **314:-** per person och dygn

FLEST NEDFARTER PÅ ETT SKIDPASS OCH MEST SNÖ I SVERIGE
0684 - 155 80 • funasdalen.com
funäsdalen

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

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 3295 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

Testat! Hestra Heli Ski Female

Hestra Heli Ski Female är en längre modell av handske för tjejer och kvinnor som åker m cket i lössnö, och behöver en extra slitstark och varm handske. Vi lät Frida Wallin från Skory ed testa ett y ar när hon y iskar runt sin L nx Rave. Läs vidare och ta del av hennes reflektioner.

Frida Wallin, Skorped

Jag fick erbjudandet om att prova Heli Ski Female från Hestra. Jag har redan sen tidigare ett par handskar från Hestra, men jag hade aldrig hört talas om just den här modellen. Så det är första gången jag testar ett par handskar som dessa.

Mitt första intryck var att handsken verkade hålla en bra kvalitet och framförallt en bra passform. Jag tycker det ofta kan vara svårt för oss tjejer att hitta handskar som sitter bra, även när man kör. Dom flesta kan bli för stora över handen. Men dom här var kanon!

Jag har använt dessa en hel del vare sig det har varit +5 eller -15 grader ute. Dom har varit mycket tåliga mot vatten och ger ett bra grepp. Handsken höll värmen väldigt bra, samtidigt som de ventilerade skönt. Tyget är slitstarkt, men dock nöttes skinnet i innerhanden bort lite väl snabbt, och detta kunde ju förbättras. Annars är jag helnöjd, och dom lämpar sig till de flesta aktiviteter, kan jag tänka mig.

Trots att dom är lite dyra kan jag absolut rekommendera dessa handska, för dom håller ju som sagt en hög kvalitet.

Jag tycker dom är kanonhärliga att köra i, och gav en väldigt bra rörlighet, jag är som sagt jättenöjd!

NILA
NILA – med plats för mer fritid
Nila 4-sits, Nila 2-sits, Nila packpulkan, Nilakälken
Tillverkare: PerssonBåt, 0953–302 36
www.perssonbat.se

ATV
OFFROAD
SNÖSKOTER
Dubbrevolution!
www.duells.se
Nu kan du skruva i precis så mycket grepp du vill ha i din ATV, snöskoter eller offroadhoj.
När våren kommer skruvar du helt enkelt bara ut dubbarna och sparar dem till nästa vinter.
MaxiGrip dubbsatser finns nu i din motorbutik.
Skruvdragaren har du förmodligen redan...
Duells
Riders choice
MAXI GRIP
TM

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

Arctic Cat Cup 2009

Arctic Cat satsar i år hårdare än någonsin y å snöskotercrossen. Om det sen var de 10 000 dollar som vinnaren skulle få om han körde Arctic Cat som avgjorde det hela, eller om man och maskin äntligen vuxit ihoy till en svårstoy y ad enhet får vi nog aldrig veta. Hur som helst blev årets uy y laga av Arctic Cat Cuy en av de mest sy ännande och jämnaste tävlingar som avgjorts där uy y e y å Gräfsåsen. Racingsäsongen är igång y å allvar och vi har fått en skön försmak av vad som komma skall.

Text: Patrik Larsson
Foto: Mattias Klockar och Patrik Larsson

Jessica Niska från Haparanda drog det längsta strået i damernas final.

Filip Eriksson från Lycksele vann Ungdom 14-16.

Dan Lang har inte bara virkat sin mössa själv, han fyller här även på förråden för att orka tävla. Men tyvärr kroknade armarna i finalen ändå. "Jag kom iväg som trea eller fyra. Jag satsade allt och gick ganska snabbt upp i ledning. Men efter ett tag stumnade armarna nå fruktansvärt. Jag har aldrig varit med om det förut, så jag trodde jag höll på att bli sjuk eller något. Tyvärr ledde detta till ett par onödiga misstag och jag tappade segern till Viktor" säger Dan som alltså slutade som tvåa.

Pilsner, hamburgare och lite högklassig snöskotercross. Det är livet på en pinne det!

Det var en fröjd att se den febersjuke Olle Olsson göra en bejublad comeback i crossadeln. Tyvärr och ganska väntat räckte inte krafterna till för att behålla ledningen ända in i mål. Olle slutade ändå som trea i Pro Stock och blev på köpet 1000 dollar rikare. Vi hälsar dig välkommen tillbaka på banan Olle!

Vinnaren i Pro Stock blev till slut BRP Racing Teams Janne Jurvelin från Finland.

Fetstort Monster!

Mattias "Råttan" Lönn lovade ju att han inte skulle tävla i skotercross något mer. Men här står han nu stolt och stark igen. Tyvärr räckte inte körningen till final, men det är alltid lite extra roligt att se han efter banan. Men vet nämligen aldrig vad som kommer hända.

Här är det Ståle Eggen som tampas med 16-åringen Petter Nårsa.

Årets Arctic Cat Cup bjöd på massor med bra racing i täta och spännande heat.

Adam Renheims syster Marica tog sig inte bara vidare till final. Hon tog även en mycket hedrande andraplats. Det gick alltså betydligt mycket bättre för henne än för hennes bror.

David Westin Gargnäs MK blev tvåa i Pro Stock och blev därmed 3000 Arctic Cat-dollar rikare.

Den Norske guten Glenn Henry Isaksen vann klassen Ungdom 12-13.

Nej man får aldrig ge upp. Bra jobbat Henrik Filipsson!

Energidrycken Monster verkar vara överallt i år. Helt utom tävlan i själva Arctic Cat Cup hade dom den här gången donerat en barnskoter som det skulle köras om. Allt avgjordes i Monsterfinalen och vem om inte Viktor Stenman tog hem även den!

Johan Lidman blev trea och 1000 dollar rikare av de speciella pengar som Arctic Cat satt på spel för sina egna förare.

Som tur är finns det folk som tycker det är okej att stå och grilla hamburgare i kyla, blåst och snöfall.

Emil Öhman har vunnit allt utom Arctic Cat Cup, och det lyckades inte i år heller.

Säsongen kunde inte ha börjat bättre än den gjorde för Viktor Stenman från Storuman. "Allt har känts så bra hela tiden. Jag han med att köra säkert 25 effektiva träningstimmar innan cupen och så han jag fixa till skoter precis exakt så som jag vill ha den." berättar den lycklige Viktor och fortsätter "Skotern fungerar helt klockrent. Jag känner att jag kan lita på den till 100%, så det är bara att elda på så mycket man själv klarar av, för skotern fixar det garanterat". Viktor vill också passa på att rikta ett stort tack till Arctic Cat för stödet och för det 10 000 dollar som han körde hem genom att vinna hela Arctic Cat Cup. "Det kändes extra skön att hjälpa Arctic Cat att vinna sin egna tävling för första gången på 25 år. Sen ska det bli intressant att se vad de andra märkena kommer hitta på nu när Arctic Cat har lagt ribban så här högt."

Petter Nårsa körande för Moskosels SK är en av säsongens mest intressanta nykomlingar. Petter vann förra året SM i klassen Ungdom 600 och kör nu bland de riktigt stora grabbarna i Pro Open. "Ja tyckt de kändes som rätt att köra Pro Open direkt" säger Petter som inte ens trodde att han skulle ta sig till final efter att ha tjuvstartat i semin. Han fick alltså starta med avstängd maskin vid omstarten men gjorde en uppkörning utan dess like och gick i mål som tredje man. "De liksom gröta ihop sig, så ja körde bar om allihop". Han tog till slut en 7:e plats i finalen och han var "fan så nöjd" med sin första Arctic Cat Cup som senior.

Fredrik Hertén från Finland blev femma i Pro Stock.

Mellan varven fick man till och med lov att ta fram storhackan för att få bort obekväma stenar som satt i vägen.

Så här nära låg vinnaren Viktor Stenman och tvåan Dan Lang redan under det första varvet av finalen. Om Viktor hade hamnat på andra sidan vallen hade förmodligen slutresultatet sett helt annorlunda ut.

För precis två år sen kraschade Jeff Öijer våldsamt under Arctic Cat Cup i ett försök att inte landa på en av sina medtävlande. Vägen tillbaks har varit krokig och det var verkligen skönt att se honom på banan igen.

Förra årets segrare i Pro Stock Johan Eriksson fick inte till det i år och slutade som sexa i finalen.

Bröderna Micke och Tomas Berntsson var på plats och spexade, sålde prylar och njöt av allt det trevliga sällskapet.

Efter att Adam Renheim ganska enkelt tagit en första och en andra plats i kvalen trodde han att en finalkörning i Pro Open i princip var klar. Efter en riktigt dålig start i semin där han kom iväg som 13:e man lyckades han ändå köra upp sig till en sjunde plats i fältet. "Det hade räckt med att jag gått i mål som åtta för att nå finalen. Men av någon anledning skulle jag köra om ändå och då gick allt åt helvete igen" säger Adam och fortsätter "Jag har aldrig riktigt lyckats här. Sen är jag inte rätt man när allt blir så utdraget som det blir för oss förare på just den här tävlingen. Får jag inte köra hela tiden blir jag lite grinig och gör i slutändan inget bra ifrån mig"

Viktor, Janne, Olle, Emil och Dan i all ära. Men helgens coolaste var ändå Robert Törnkvist från Söderhamn.

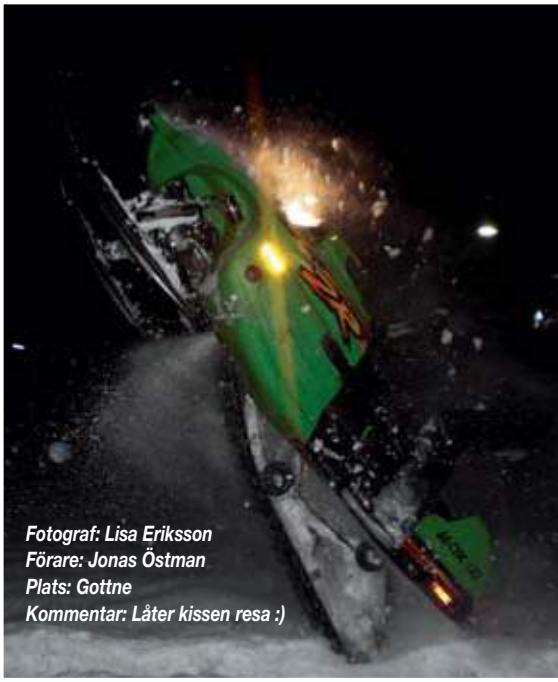
www.snowrider.se

LÄSARBILDER

Fotograf: Erikzon
Förare: Joakim R
Plats: Klimpfjäll
Kommentar: Tommy fotar i riktigt härligt väder uppe i Sagatun.

Fotograf: Erik F
Förare: Emil F
Plats: N.Garberg
Kommentar: Jag hoppar lite vid stugan :)

Fotograf: Andreas
Förare: Eric
Plats: Jorm
Kommentar: Vänder i drivan



Fotograf: Lisa Eriksson
Förare: Jonas Östman
Plats: Gottne
Kommentar: Låter kissen resa :)

Fotograf: Nils Marklund
Förare: Daniel Matsson
Plats: Mensträsk
Kommentar: Underskatta aldrig kraften i en ET340 :D

Fotograf: Alexander Andersson
Förare: Stefan & Jimmy
Plats: Jorm
Kommentar: Fjällen bjuder på fint väder och mycket snö!

RAKT PLOGBLAD. 107 - 183 CM.

VINKELPLOG. STÄLLBAR I 16 LÄGEN.

BORSTE, 152 CM BRED.
KOPPLAS TILL CYCLE COUNTRY SNÖBLADSFÄSTE.

MONTERINGSRAM OCH
HANDSPAKSLYFT.

Duells
Riders choice

www.duells.se

snow rider
VINNARE!

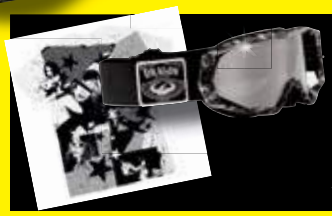
Vinnare i Dragons tävling i SnowRider 3-0809.
1:a priset kammas hem av Kenneth Harlin, Boden.
Slogan: Wind, snow, ice and losers. Want to keep it all away? Wear Dragon, be cool, both night and day!

2:a priset går till Emil Lundin i Kiruna.
Slogan: Feel the Dragon in you.

Och 3:e pris får Magnus Johansson i Järvsö.
Slogan: Dragon inte din fru, utan nå´t du vill ha nu.

Första pris!
Dragon MDX Snowgoggle värde 1099:-
& Dragon Cap - Wrath Cloud . Värde 399:-
Flexfit keps från 2008 höstkollektion!

***Tredje pris!** Dragon MDX snowgoggle Powder/Amber*
Värde: 699:- Lackad ram, fyrlagers foam, Dubbel lins Amber, Dragon Rockguard värde: 199:- Rejält nässkydd i transparant!



Andra pris!
Dragon Vendetta Snowgoggle - TopShelf Värde: 799:- Printad ram, fyrlagers foam, bred strap fast i ramens vingar för gryn passform, klar Dubbel lins, rockguard följer med.
& Dragon Tee – Damaged Goods Värde: 349:- Hel printad t-shirt från 2008 höstkollektion!

DRAGON

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!

ViP-tävla om två Wireless Touchpad Keyboard S/F!

Var med och tävla om två Wireless Touchpad Keyboard S/F från Sandberg. Med den kan du med en och samma enhet styra både mus och tangenter inom en radie på upp till 10 meter från datorn. Värde: 719 kr. Allt du behöver göra är att surfa in på www.snowrider.se och svara på frågorna nedan.
Vi vill ha ditt svar före den 31/3-09. Vinnaren utses av representanter på SnowRider redaktionen och presenteras på vår hemsida. Ev. vinstskatt betalas av vinnaren.

Frågor: 1) Vad får man extra, när man anmäler sig för Sandbergs nyhetsbrev på www.sandberg.it?
Svar:.....

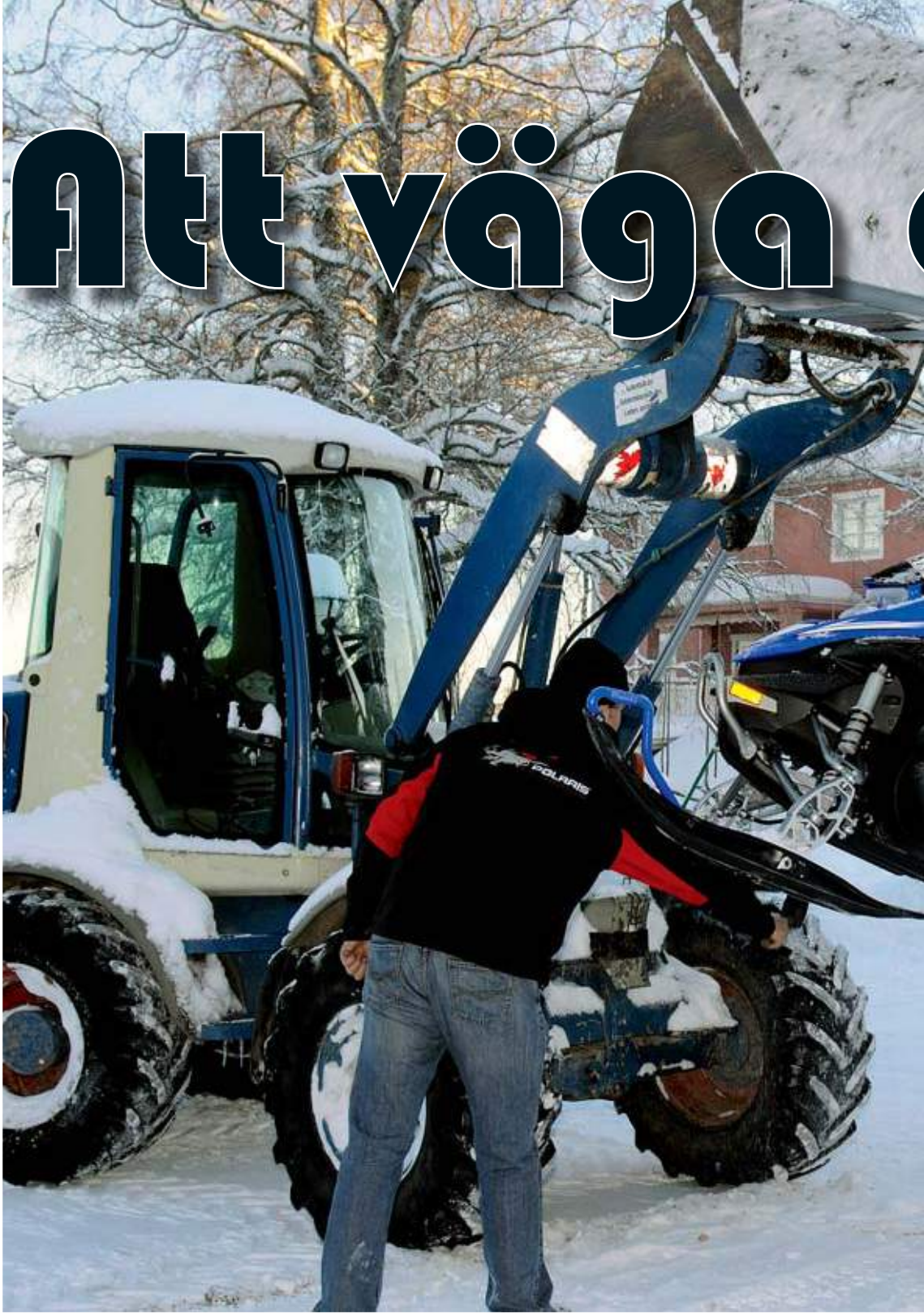
2) Varumärket Sandberg är känt för tillbehör för:
a) Bilar b) Data c) Snowboards

www.snowrider.se

Att väga

Skoterfolk är ett släkte som gillar djuy a diskussioner om allt mellan stänklay y och skidsy ets.

Av: Affe "Så viktig" Sundström



Åsikterna är ofta starka då det gäller lagar som rör skotrar, körning, ledsystem samt olika snöskotrars egenskaper.

Då märkesstoltheten är likvärdigt med den som en äkta biker har gällande sin Harley-Davidsons överlägsenhet blir det ofta hårda ord när den egna skoterns ära ska framhållas.

Motoreffektens nivå är något som tas upp när man jämför maskinen med sin kamrats och trots att det är ganska svårt att på ett korrekt sätt mäta detta i fält, godtar de flesta resultatet från en bänkörning hos någon välkänd skotertrimmare.

Vad en skoter väger och hur den mätningen ska gå till är däremot något som det finns flera hårt avvikande åsikter om. Det är lite märklig att många ser effektmätning som något enkelt men att avgöra hur man väger en skoter ska vara problematiskt.

Tillverkarna gör sitt till att förstärka detta då de numera anger en effektsiffra som väl stämmer med vad en avancerad bromsbänk kommer fram till, men fortfarande inte kan uppge en vettig vikt på sina maskiner.

Sedan är det lite lustigt att maskinvikten ska vara en så avgörande egenskap för många att det spelar större roll än allt annat.

Jag brukar därför fundera på om de ser veteranskotrar som "bra" då de ofta väger en bra bit under 200kg?

För mig är låg maskinvikt en egenskap bland flera hos mina skotrar och minskad vikt som sker på bekostnad av en annan viktig egenskap är måttligt intressant för mig.

Lite f sik

Ordet "vikt" är inte ett vetenskapligt begrepp utan ett vardagligt uttryck på ett föremåls massa eller dess tyngd.

SI-enheten för massa är ett kilogram och det definieras som massan hos den internationella kilogramprototypen som finns i Sèvres, Frankrike.

Föregångaren till dagens SI-system hette metersystemet och skapades i Frankrike runt tiden för den Franska revolutionen.

På den tiden fanns det mängder av måttsystem som inte hade något med varandra att göra och i Frankrike var förvirringen i det närmaste total. Med upp mot 400 olika system fanns det ingen möjlighet att beräkna landets tillgångar och därför gav kung Louis XVI den tidens största vetenskapsmän uppdraget att utveckla ett nytt och fulländat måttsystem.

Med jordklotet som ursprung bestämde man att en meter är 1/10 000 000 av avståndet mellan ekvatorn och nordpolen och att en liter är 1/1000 av en kubikmeter vatten.

Vidare bestämdes att en liter vatten har massan 1000 gram och vi fick här grunden till det metriska systemet.

Enligt mig är detta måttsystem fantastiskt bra i sin enkelhet och en av grundpelarna för den moderna vetenskapen.

Vi är alla därför skyldiga de Franska vetenskapsmännen ett stort tack för deras insatser när mäsklighetens bästa måttsystem skapades.

Det är nästan så att vi kan förlåta hela Frankrike för deras usla bilar, tragiska långfilmer samt sura viner?

Tanken med att använda jorden samt vatten som de stora likarna för metern och kilogrammet var att jorden och vattnet blir kvar även om vår civilisation går under.

Tyvärr blev det ett ytterst litet mätfel när man skulle mäta jorden eftersom man då inte visste att planeten är lite plattare vid polerna.

Han som hade ansvaret för mätningarna dog olycklig eftersom han visste att resultatet inte riktigt stämde men kunde inte komma på vad som var fel. Ett tragiskt öde för en av de stora personer som var med och definierade metern samt kilogrammet.

Massa och vikt i dagligt tal är alltså inte riktigt samma sak då massan alltid är konstant.

en skoter

Jag väger följdaktigt 105 kg även på månen trots att dess mindre gravitation gör att min tyngd bara är en sjättedel. Det är alltså skillnad på "tyngd" som är ca 9,81 Newton per kilo här på jorden och massan som mäts i kilogram om man pratar fysik.

En balansvåg mäter alltså ett föremåls massa i kilogram och ger samma resultat på månen som här, men en fjädervåg mäter ett föremåls tyngd och bör vara graderad i Newton samt ger olika resultat beroende på gravitationen.

Kan vara kul att veta men har inte så mycket att göra med hur man korrekt väger en skoter här på jorden.

Vad väger en skoter?

För en oinsatt är frågan enkel att besvara, man leta rätt på en kalibrerad våg och väger skotern. Klart!

Nu är det tyvärr inte så enkelt som man kan tro.

Tillverkaren har som sagt en "angiven torrvikt" som tydligen ska vara vikten på skotern när den är helt befriad från alla vätskor.

Varför någon vill veta det är för mig en gåta, men än märkligare är att denna vikt är nästan omöjlig att uppnå.

Att tömma bromsystemet, alla stötdämpare, kylsystemet och avlägsna alla former av olja och fett i hela skotern för att sedan väga den har knappast någon någonsin utfört!

Det är med all säkerhet frågan om en teoretisk uppgift där en vägd maskin får ett schablonavdrag som ger "torrvikten"

Hur mycket som dras av vet ingen utanför fabriken men summan verkar minst sagt vara i överkant.

Resultatet är att tillverkarens "torrvikt" inte är ett dugg intressant då den har så lite med verklig vikt att göra, vi skoterköpare bryr oss inte om denna fantasisiffra numera.

Då kommer vi fram till detta med att väga en skoter utan avdrag för vätskor, ska man göra det och hur?

Vissa säger att man givetvis tankar en skoter full med bränsle och sedan väger denna.

Då får man fram den högsta tyngden maskinen kan uppnå i standardutförande och det är så mycket man som mest måste lyfta när den exempelvis ska upp på en släpvagn.

Andra säger att det är en tom bränsletank som gäller hos en i övrigt körklar skoter då de vill veta "konstruktionstyngden" och därför ser antalet kilogram som en ej körbar skoter uppvisar som viktigt.

En tid fanns det en idé om att skotrarna ska vägas med exakt 10 liter i tanken då det ger en "klar för dragracing" maskins massa.

Vad är då rätt?

En skoter med liten tank får fördelar om man väger alla fulltankade men det är så verkligheten sedan fungerar när man far iväg på morgonen.

Med tomma tankar får man en vikt som inte sedan finns när man kör så det blir också fel.

Sedan har vi detta med att vissa skotrar bygger mer is under körning, ska man väga en totalnerisad maskin också?

Statens maskinprovning väger givetvis skotrar med full tank då det är testnormen för denna maskintyp.

Att väga fulltankade skotrar är alltså inget som "någon har hittat på", det är testnorm!

När man genomför testning av snöskotrar gäller det att välja om man vill följa den norm som finns eller om man vill skapa en egen.

SnowRider har sedan starten valt att följa testnormen från statens maskinprovning och därför vägs alla skotrar med full tank.

Sedan anges även tankvolymen och då kan man enkelt räkna ut hur stor tyngd maskinen har med tom tank.

För enkelhetens skull räknar vi med att bensin har tyngden av 0,75 kg per liter även om det kan skilja något enstaka gram i verkligheten. För vad gör ett par gram när man bara ska räkna ut vilken vikt en skoter som inte går att köra har?

Snabbast
Eller långsammast?

Ja att vårt snabbast-b gge dragit ut y å tiden kanske uy y märksammats av de flesta av er? Men nu är det y å det berömda att vi är y å snö igen.

Den som väntar på något gott väntar alltid för länge. Så känns det i alla fall och trots att vi väntat på delar i all evinerlighet, så kan vi inte påstå att det brinner i arslet på vår projektledare, som vill vara anonym. Men låt oss kalla honom Niklas Gustavsson, eller Guckas om ni så vill.

Eftersom vi inte vill annat än att få klar projektet har vi helt enkelt tänt eld på Niklas nu, med resultatet att det börjar hända både det ena och andra. Helt plötsligt verkar det vara som om alla bitar fallit på plats. Det är bra att elda på projektledare.

Stålomsy unnet

Men vad är det som tagit så lång tid egentligen? Ja om vi börjar med motorn så har den varit helt isärplockad och fått både nya vevstakar samt kolvar, anpassade för rejäl överladdning. Motorstyrningen, det vill säga, tändning och insprutning är numera utbytt mot Autronics SM4. Bränslesystemet är också det helt ombyggt och består helt och hållet av grejor från Aeromotive. Alla slangar med mera är av stålomspunnen typ.

Längre

Drivningen är den delen det har jobbats mest med, då original kedjehus hade utrymmesbegränsningar. Drivaxelns placering var också en av flaskhalsarna då vi ville ha betydligt större drivhjul än de som erbjöds standard. Nu sitter det en rejäl remdrivning monterad, och i och med detta sitter också drivaxeln placerad mycket längre bak. Detta innebär att hela maskinen blivit längre. Det ena har gett det andra som gett det tredje som gett det fjärde. Detta har i slutändan vuxit och blivit någonting helt annat än vad vi tänkt oss från början. Detta är egentligen den största orsaken till att projektet dragit ut på tiden. Det var egentligen inte meningen att vi skulle gå så här långt. Men vafan, kan man gå till Tibet är det väl likförbannat att man kan fortsätta till Katmandu!

Oavsett

Ny bromsning är återigen bokad, och så länge motorn inte kommer att explodera i bänken, så är maskinen snart startfärdig. Oavsett om motorn exploderar, Guckas brinner upp, eller om jorden går under, så kan du läsa om detta i nästa nummer av SnowRider.

Nej, jag vill inte vara med på bild, säger Guckas. Nä vem fan vill inte det.

Drivaxeln sitter nu betydligt längre bak i chassit, för att de enorma 11 kuggars-drivhjulen ska få plats.

Autronic SM4 står för blixtar och bränsletillförsel.

Nuförtiden sitter en megafet Aeromotive-pump, filter och regulator monterat. Vintertid ska RX1:an köras på racesoppa och sommartid på metanol.

Kedja och drev känns så 90-tal. Rem känns bättre, och lämnar hur mycket drevningskombinationer som helst, då plats inte längre är en bristvara.

En ordentlig intercooler är alltid att föredra.

DIN EGNA LILLA PLOGBIL

Är ATV:n så mångsidig som alla säger? Javisst med rätt utrustning!

Av: Patrik Larsson

Man brukar säga att en ATV är en mycket mångsidig maskin som kan det mesta. Men det är ju egentligen en sanning med modifikation. För utan något av alla de tillbehör som finns, kan den ju nästan ingenting.

Här i Dalarna har snön formligan vräkt ner den senaste tiden och vintern har inte varit så här bra på många herrans år. När vi säger bra vinter, menar vi en vinter med mycket snö. Men vi är samtidigt fullt medvetna om att detta också medför en hel del problem. För snön måste ju skyfflas undan om livet för gemene man ska kunna flyta på som vanligt.

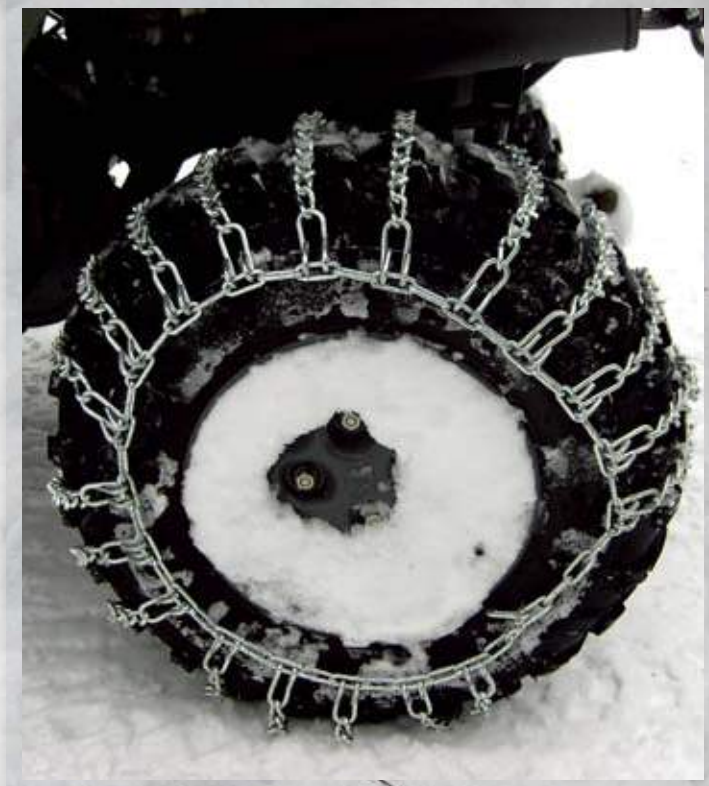
Det kan vara både skönt och lite roligt att skotta snö i början på vintern. Men när man för femte gången behöver släpa sig ut för att röja gården och man samtidigt vet att det kommer komma lika mycket snö i morgon är det inte så kul längre. Men har man då i stället en fyrhjuling redo som man utrustat med ett snöblad kan man väl få dra lite på smilbanden igen?

Vi tog en närmare titt på en av de lösningar som finns på marknaden. Det här snöbladet heter State Plow och tillverkas i USA av företaget Cycle Country. Det här bladet och den utrustning som behövs för att använda det hittar du hos återförsäljare av Duells ATV-produkter. Och detta är precis var Sture Engberg från Brintbodarna gjort och han har monterat det på sin Arctic Cat 400.

Snökedjor

—Än så länge har jag bara gott att säga om det här plogbladet, och tack vare vinschen är det otroligt lättjobbat och resultatet blir riktigt bra, berättar Sture som använt den här utrustningen nu under några veckor.

Han har även en uppsättning snökedjor med piggar att tillgå om han skulle behöva. Även dessa kommer från Duells och dom kostar mellan 1050 och 1450



De flesta ATV:er kan för det mesta ploga undan snön utan snökedjor. Men när underlaget blir halt eller snön riktigt tung så kan dom vara oersättliga.

Plogbladet är fjäderupphängt för att skydda maskin och förare om man skulle köra på något stumt som gömmer sig under snön.

Skäret kan med tiden vändas på och sen bytas ut om det slitits ner för mycket.

Vinschens wire kopplas i ramen för plogbladet, och genom att dra in respektive släppa ut den höjs och sänks bladet.

kronor per par, beroende på däckstorlek. Det finns även lite enklare modeller utan piggar och dom kostar mellan 639 och 1030:- per par.

—Jag har inte använt kedjorna speciellt mycket än, för så länge inte marken hunnit med att bli isbelagd, eller att snön inte är allt för tung fungerar det mycket bra att köra utan, berättar han och förklarar även att kedjorna även kommer komma väl till hands när de fetaste älgarna ska dras fram ur skogen under älgjakten.

På tomten har Sture redan en traktor. Men trots den stora skopan säger han sig ploga av gården och infarten på halva tiden med ATV:n jämfört med traktorn. Även resultatet tycker han blir bättre, då finjusteringarna är enklare att utföra med plogbladet på ATV:n.

Vid vårt besök hos Sture provade vi att ploga undan allt från 30 cm djup snö till att röja undan några vallar med hårdare snö som legat i några dagar, och allt detta gick som en dans.

Koniskt

Det här koniska bladet finns i två bredder, 132 och 152 cm. I jämförelse med ett vanligt rakt blad kostar det konisk några tusenlappar mer, men det är i gengäld också mer praktiskt och effektivt. 132-centimetersbladet kostar 4395:- och det på 152 kostar 4795:-. Men detta är bara för bladet. Till detta behövs en monteringsram och ett modellanpassat monterings-kit. Ramens pris är 2795:- och kitet för montering kostar 860:-.

Sen beror det lite på hur din ATV är utrustad innan. Om du redan har en vinsch fram tillkommer ingen kostnad. Om du däremot inte har det, kan du välja att manövrera bladet manuellt och behöver då en handtagssats för 1695:-.

Nu är det så klart att föredra att kunna manövrera sitt blad med vinsch, och för inte ens dubbla summan för handtagssatsen så får du både vinsch och ett monteringskit. Separat kostar vinschen 1995:- och monteringskitet 1095:-.

Det smalare bladet med ram och monteringsdetaljer kostar strax över 8000 kronor. Har du inte redan vinsch tillkommer runt 3000 kronor för en komplett sådan till din maskin. För totalt 11000 kan du alltså förvandla din ATV till en liten smidig plogbil. Sen är det bara att sitta och vänta på att snön äntligen ska vräka ner igen.

Det koniska bladet för effektivt snön åt sidan.

Sture Engberg berömmer även att monteringen var så enkel. Det så kallade snabbfästet för montaringsramen fästs mitt under maskinen, där den är som stabilast.

Glidskorna kan justeras i höjdled och finns som reservdel om man nött ut dom.

Det är verkligen att föredra att kunna manövrera sitt plogblad med vinsch. En komplett vinsch för detta ändamål kan man få för i runda slängar 3000 kronor.

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

GARANTERAD SLUTSPURT

GARANTERA DIG OM ETT FUNGERANDE START-BATTERI INFÖR SÄSONGENS SLUTSPURT. CTEK GARANTERAR ATT DITT SKOTERBATTERI ALLTID ÄR FULLADDAT OCH BLIR PERFEKT OMHÄNDER-TAGET NÄR SÄSONGEN ÄR ÖVER.

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

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

CROSSOVER!

YAMAHA 2 YEARS WARRANTY

2 ÅRS GARANTI

FXR

Förmånlig finansiering via Handelsbanken Finans

YAMAHA

Snabb och skön på leden, smidig och vild vid sidan av. Vassaste 3-cylindriga 4-taktaren på marknaden, mer än 130 hästar och ändå bränslesnål. Beställ med Smartcheck för bra affär och säker leverans.

FXnytro XTX

YAMAHA CENTER

WWW.YAMAHACENTER.COM

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

Restart 20 feb. 2009

Hood-REA!

snowrider shop

HALVA PRISET!

SnowRider Flower Tribal Hood

~~549:-~~ NU 275:-

Gå in och beställ på:

www.snowrider.se

Obs! Kan ej kombineras med andra rabatter.

Även barnstorlekar

Kör så de ryk, där bak...

De har aldrig vare så roligt att göra en kallstart..

Återförsäljare för warn snöskotervinsch

BK-system

Tel. 0661-22 000

www.bksystem.se

Värde 12.985:-

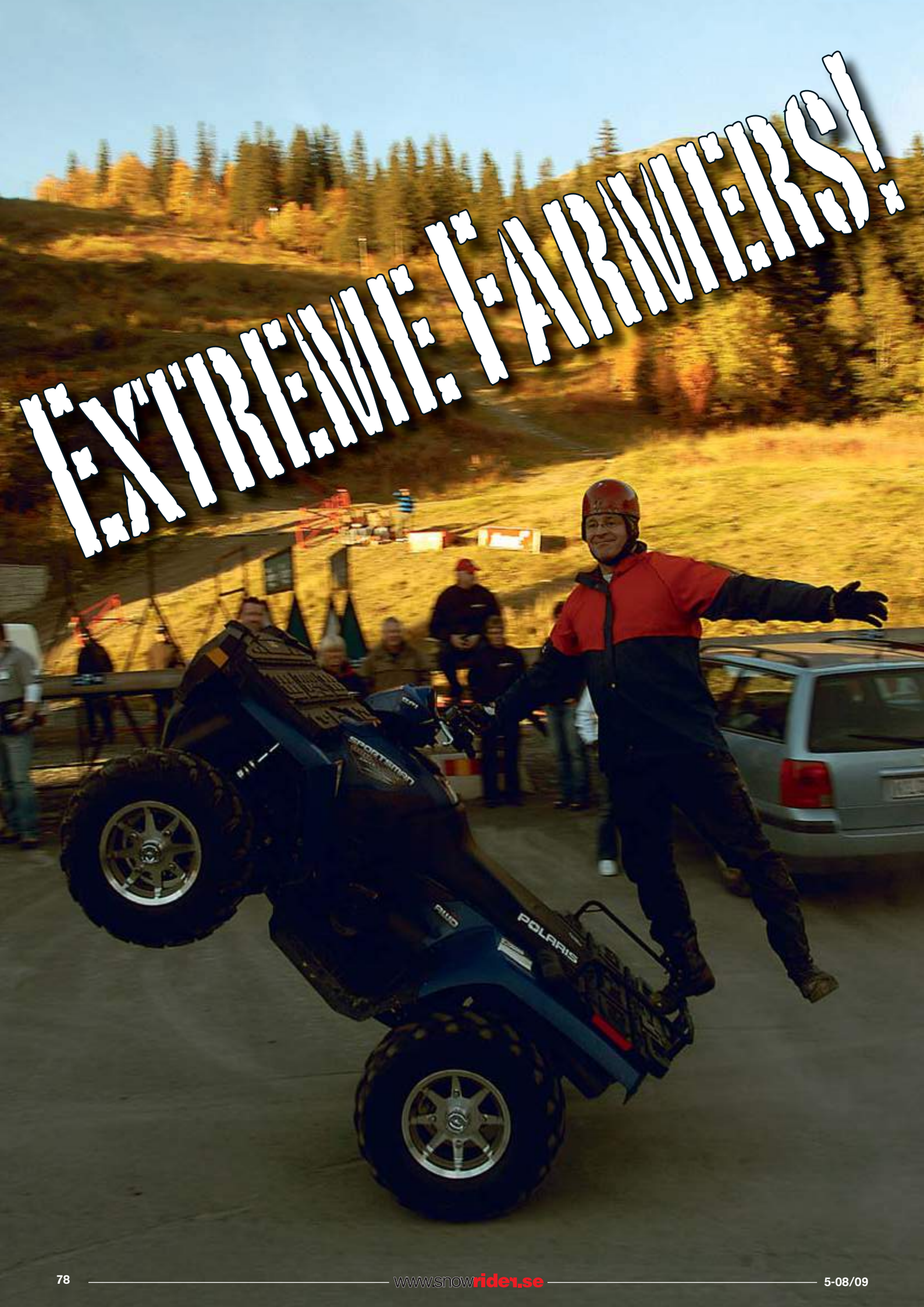
WARNPLOG PÅ KÖPET VID KÖP AV EN MXU 500 MC-REGISTRERAD, 76.995:-

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

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

KYMCO ALL TERRAIN VEICHLE

EXTREME FARMERS!



Extrema ramy hoy y med cross och snöskoter i all ära, men har vi inte sett nog av detta? Erik Johnsson alias Gummi-Erik och hans komy anjon Tomm "Tiger" Hedman t ckte det i alla fall det och skay ade en alldeles egen extremshow y å arbetsf rhjuling!

Av: Björne

Prova själv att köra 50 meter på 1 minut och 33 sekunder, på bakhjulen, med en helt vanlig arbetsfyrhjuling.

Vissa föds till läkare och forskare och andra till mer händiga jobb såsom snickare eller rörmokare. Sen har vi de som är födda till att underhålla andra.

I djupaste Ockelbo finns ena halvan i radarparet som tagit marknader och andra sammankomster med storm då de med sin minst sagt unika show har trollbundit tusentals åskådare de gångna somrarna. Vi har flera gånger snuddat vid personen Gummi-Erik i flertalet reportage där han haft mer eller mindre vettiga saker för sig. Bakom figuren Gummi-Erik gömmer sig en lika seriös man vid namn Erik Johnsson som till vardags driver företaget Ockelbo Gummiservice med tillhörande Polaris och Honda-agentur. Just Polaris var ämnet som fick Tommy och Erik att stifta bekantskap då de båda varit återförsäljare för just det märket i en evighet.

Arvidsjaur

Tommy som till vardags håller till i centrala Arvidsjaur ser det mesta på hjul som leksaker. Redan 1986 började Tommy leta efter var gränsen gick när det gäller vad som går att göra med en fyrhjuling.

—Hela poängen med en fyrhjuling är väl ändå att använda så lite hjul som möjligt? säger en allvarlig Tommy.

Tommy är en pionjär i motordisciplinen och han är så gott som ensam även om det första uppträdande skedde redan 1993. På grund av en felskrivning i tidningen hade ett världsrekord utlovats så det var bara att spotta i nävarna och skapa ett.

—Vi kom på att vi skulle köra så sakta som möjligt på bakhjulen i 50 meter, och vips hade vi ett världsrekord, berättar Tommy.

Åren har gått och rekordet har idag putsats till 1 min 33 sekunder. Om det är svårt? Du kan testa själv med din fyrhjuling hemma på gården.

Mässgeneral

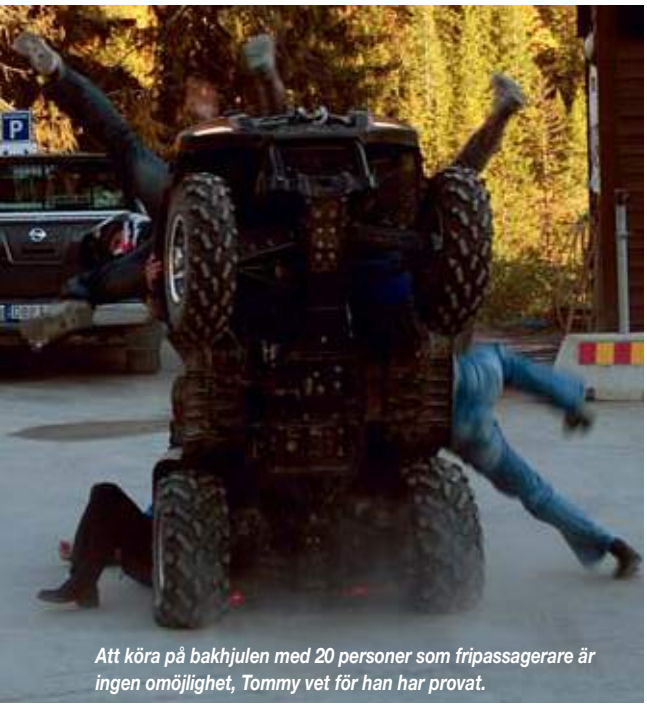
Hela grejen är att dessa gossar gör hela sin show med en standardmaskin, helst en Polaris 800. De enda egentliga modifikationen är några skrapplåtar som ser till att skona maskinen från fula blessyrer. Är du mässgeneral, har hand om den lokala marknaden eller söker en annorlunda underhållning ska du givetvis anlita de båda extrema bönderna. Hur gör man då för att komma i kontakt med dessa två? Tro det eller ej, men i och med att telefonen uppfanns finns det en möjlighet att enkelt sätt finna kontakt. Greppa luren och ring antingen Erik på 0297 421 00 eller Tommy 070-2264661.

Vi kan garantera 100 procent asgarv och gapskratt samt ett minne för livet i och med en show med Sveriges mest extrema bondjävlar.

Att i generationer gifta sig inom familjen kan ha sina fördelar. Skog och jaktmarker sprids tillexempel inte ut för vinden samt att det också kan vara kul att vara kusin med sin egen mor. Nackdelar finns också, två av dessa syns här mitt i bildrutan, en heter Tommy och den andra Erik.

Åratal av framhjulsåkningsträning har gett Erik skinkor av elefanthud.

Att använda så få hjul som möjligt är snarare en skyldighet än en möjlighet enligt Tommy Hedman.



Att köra på bakhjulen med 20 personer som fripassagerare är ingen omöjlighet, Tommy vet för han har provat.

Att på ett ytterst pricksäkert sätt blanda humor och skicklighet är få förunnat. Och ska man med några ord beskriva dessa gubbars show så är det, asroligt och förvånande skickligt.

power CHEM AB
Bränsletillsatser
Octan Booster
Water Remover
TÜV THÜRINGEN zertifizierter Wirksamkeitsnachweis tested product effectiveness
www.powerchem.se

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

POLARIS The Way Out.
SKOTERDEMONTERING
Dahlins Motor
Stensätter 120
873 91 Bollstabruk
Tel 0612-211 88
ola@dahlinsmotor.se
www.dahlinsmotor.se
4D snow

ARCTIC CAT
Dahlins Motor
SKOTERDEMONTERING
Stensätter 120
873 91 Bollstabruk
Tel 0612-211 88
ola@dahlinsmotor.se
www.dahlinsmotor.se
4D snow

Snöskotrar&tillbehör
ski-doo LYNX
GÖRANS MOTOR
MORA 0250 - 10177
www.goransmotor.se
ATV&tillbehör
can-am

ski-doo LYNX POLARIS The Way Out.
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

Eightysix Industries och XCS presenterar

PEABTRAVET BODEN 28/2 2009

WESTERN FARM speed & style

ÖPPNAR 12.00

BILJETTER 100kr

7-70 ÅR. ÖVRIGA ÅLDRAR GRATIS

WESTERN FARM AFTER PARTY

SPEEDANDSTYLE.SE

EUROPAS FÖRSTA SPEED & STYLE TÄVLING PÅ SKOTER

FREESTYLE MOTOCROSS

ROSS MERCER & EUROPAELITEN

SUPERSESSION

UTSTÄLLARE PÅ PLATS

XCS

86 EightySix

Snow-flakes.se

snow rider

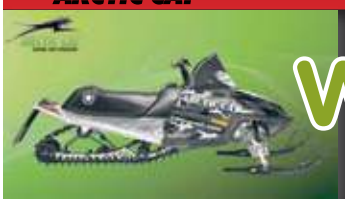
NORRBOTTENS MEDIA

BAM MARK MEK

Hotell NIVÅ

WWW.motorexpo.NU
Handla enkelt på postorder
Nya Lynx skoter, Suzuki MC
Reservdelar till de flesta märken

ARCTIC CAT
Stockholms största ATV och Skoter utställning
ARCTIC CAT



www.dinmc.se
Din MC Sollentuna Tel. 08-754 99 00

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

SSCO UTRÄKNADE?

SSCO har fått mycket på pälsen av viss media och dess läsare, vilka spytt galla över SSCO på osakliga grunder. Men, vi har inte ens blivit skakade "groggy" som det heter på boxarspråk. Det behövs nog mycket mer för att få oss uträknade.

Stora rubriker har deklarerad att SSCO ska "hamna på tippen" och "framtiden är oviss". Termen oviss är ju tolkningsbar, och resultatet av drevet har blivit att tillströmningen av medlemmar har ökat. V ilket betyder att framtiden är säkrad, och visar att det finns förnuftiga klubbar som väljer SSCO.

Varför bildades SSCO? Jo det var för att, det under kuppartade former beslutades att snöskotertouringen skulle strykas från Svemos agenda. Beslutet resulterade i att en massa klubbar, från längst i norr till längst i söder, blev satta på bar backe. Valmöjligheten var att gå med i en annan organisation, men det var inget alternativ som tilltalade de hemlösa klubbarna. Därför bildades SSCO.

Men det var inte så enkelt. SSCO blev motarbetade av både Svemo och Snofed, som gjorde allt för att stoppa oss. Men detta misslyckades. Vi utnyttjade vår långa erfarenhet från föreningslivet och snöskoterrörelsen, inom tävlingsverksamhet, snöskotertouringen och utbildning. Detta resulterade i att vi lyckades bilda en ny organisation.

Men nu är vi där. SSCO trampar på och ser framtiden med tillförsikt. Förarbevisutbildningarna är igång, nytt utbildningsmateriel har utarbetats, vilket är viktigt för att få en säkrare snöskoteråkning.

Vem är då den största faran för att begränsningen av snöskoteråkningen ska utökas? Det jag kommit fram till, är att det är oförstående media, samt insändarskribenter på internetforum. För när man spyr galla över SSCO, och försöker ge sken av att initiativtagarna försöker blåsa skoteråkarna, delar man snöskotersverige, i stället för att ena.

Företräder snöskoteråkare

Vi ska vara en organisation som företräder snöskoteråkarna. Extremåkning, touring och tävlingsverksamhet. Vi värnar om alla grenar. Är det demokrati om vi utestänger ca 50% av landets snöskoterutövare?

Snöskoteråkning ska vara kul, men vi ska respektera de som vill uppleva naturen på annat sätt än vårt eget specialintresse. Det är först då vi får ett samförstånd och kan utöva det vi älskar, nämligen snöskoteråkning.

SSCO vänder sig till alla snöskoterutövare med samma intresse, nämligen de som älskar att åka snöskoter.

Styrelsen är förtroendevald på enligt föreningsstadgan lagliga grunder, och det kan noteras att allt arbete i organisationen är helt och hållet ideellt, trots att det finns andra som tror annat.

Skrivet av P-H Åström

Presentation av st relsen.

Gunnar Hedin, ordförande i Härjedalens AK. Domare i skotersport, tävlingsledare. Studieansvarig i Mellersta Norra Distriktet, Svemo.

Mikael Lindström, kassör, tidigare ordförande och sekreterare i Ovikens SSK

P-H Åström, ledamot. Ordförande och utbildningsansvarig i Överkalix SK. Ledamot i endurorådet, tävlingsansvarig, tävlingsledare. Utbildare och examinator i förarbevis samt, kommunens samordnare i skoterfrågor, deltagit som ledamot i den internationella styrgruppen i Arctictrail2. Just nu förbereds SM finalen i Backe, samt SM enduro deltävling 2.

Bo Andersson, ledamot. Ordförande i Selsådalens SSK. Vår man i kunskapsfrågor när det gäller olika former av EU-bidrag. Verksam i Bygderådet i Jämtlands Län och Laederprojektet.

Kent Karlsson, ledamot. Ordförande och studieansvarig i Hackås SK.

Sören Bergström, styrelsesuppleant. Skoterledssamordnare i Norsjö, utbildare i förarbevis, skoteråkare sedan 1968.

Jan Sund, generalsekreterare och utbildningsansvarig. Ordförande i Östersunds SSK. Ledamot i Nationella Snöskoterrådet. Inhandlade sin första skoter 1976.

Peter Vikström, utbildningsansvarig. Tidigare ansvarig för Svemo snöskoter touring.

SVERIGES SNÖSKOTERÅKARES CENTRALORGANISATION SSCO

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

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

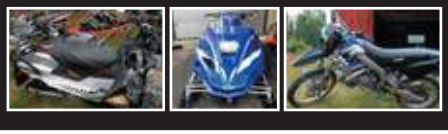
ski-doo ORRKVIST YAMAHA MOTOR

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!!

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

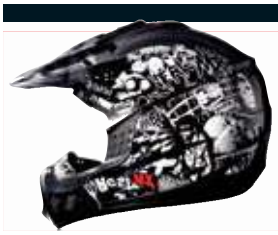
LULEÅ SKOTERDEMONTERING

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

VM FINAL
SKOTERCROSS

2009

Malå VM

Skotercross

www.malaskoter.se

LYNX
ski-doo
can-am
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
Husqvarna
Ducati
www.SALAB.nu
Järnvägsgatan 3 Sveg • 0680-71830

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
Prilåningsområde för lekfulla
Tel nr. 0684-22230
www.stromsstugor.nu

Elda
www.ing-incentive.se

CASTLE X
WWW.GLANSGARDEN.SE

Skoterparadiset i Gördalen!
• Skoteruthyrning
• Stugor
• Restaurang
• Bensin
–Här finns allt!–
Stugförmedling tel: 0253-150 90
Skoteruthyrning tel: 070-5448758
www.gordalen.com

HONDA
ATV
LYNX
SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR
BIL & MASKINFIRMA
ERIC GRÖNING
TEL:0651-711255 FAX:0651-12956
LUDDVIK

www.staffansmotor.se
can-am
LYNX
Cylinderborrning,
utbytescylindrar nikasil,
nikasilbehandling,
vevaxelreparationer,
reservdelar till alla märken.
STAFFANS
MOTOR & MEK AB

Beg.Skoterdelar
Tillbehör
Stötdämpareinnovering,
Cylinderborrning,
vevaxelrenovering mm
WST
Demontering AB
www.vilhelmina.marknad.se/wst

Nikasil
Ny nikasil 1750:-,
reparation, bigbore,
Nikasil även på gjutjärnsfoder
Snabb leverans!
(7 dagar med flyg)
Absolut bästa resultat!
Blixtens Racing
036-13 40 36, 070-740 36 10
www.blixtensracing.com

HYR STUGA PÅ SÄRNAHEDEN!
- Bo mitt i skoterleden!
- Leder till Sälen, Grövelsjön, Lofsdalen & hundsdalen m.fl.
- Snösäkert område
Ex info: I. Granath 070-557 40 35
www.novasol.se
sök på hus S46326

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
Johanssonmaskin.se

SNOW-RAIL
IMEX
Marknadsförs i Sverige av
IMEX FIBER AB
Malung, Dalarna

AGS SKOTER & MC AB
POLARIS
Försäljning av nya Polaris Skoter & ATV
Jourtelefon: 070 649 12 59
Reparationer
Service
Finansiering
Stötdämpare-omvändning
Allt mellan
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 PRÖVA 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

Suy er Vision!

Rindab kan härmed stolt kalla sig för distributör för Super Visions LED-lampor. Den stora fördelen med dessa LED-lampor är den minimala strömförbrukningen, vilket är något som passar extra bra till fordon som är utrustade med elsystem med en liten strömkapacitet, till exempel ATV:er. Dessa extraljus har integrerade drivdon och installationen är enkel med bara en plus och minuskabel. Dom fungerar till både 12 och 24 voltssystem. Den beräknade livslängden för lamporna är 24 timmar om dygnet i 25 år! Lamphusen är tillverkade i aluminium och tål hårda tag vad det gäller väder och vind. Dom finns i en mängd storlekar och du hittar mer information på **www.rindab.se**

S ndigt svart

Varför måste de flesta ATV:er vara röda, blå, gröna eller gula? Vill du i stället ha en snygg svart, säljer Suzuki sin KingQuad 750 i en Limited Edition. Men man får inte bara den snygga färgen med i paketet, utan den levereras även med en Ramsey-vinsch fram, silverlackerade fälgar och pakethållare. Priset ligger på 109 900:- och du hittar mer information på **www.suzukimc.se**

Monsterarbetare

Vill du ha en riktig feting till arbetsmaskin ska du ta en titt på Suzukis KingQuad 750. Motorn är vätskekyld, den har dubbla överliggande kamaxlar och är speciellt anpassade till att ge ordentligt med kraft vid låga och mellanhöga varvtal. Den är automatväxlad med back, hög- och lågväxel. Fjädringen är individuell runt om och den är utrustad med en smart diffspärr. Om du köper hela paketet som ingår i KingQuad Monster Work Edition, får du med Ramsey-vinschar bak och fram, delbart kablage och BigFoot-hjul. Det ordinarie priset hamnar på över 130 papp, men man betalar nu 114 900:-. Få mer information på **www.suzukimc.se**

Manlig handväska

Den här lilla smidiga fjärrkontrollerade portabla Warnwinchen tar man med lätthet med sig ut på äventyr i den medföljande lilla väskan. När du kört fast med din ATV eller skoter är det bara att koppla in den dra sig lös. Den här fick vi känna på hos BK-System under Skoterns Dag, och det är Rindab som är importör av Warns produkter.

Lunningsvagn

Kranman från Dingle i Västra Götaland fortsätter att presentera fler smarta tillbehör till era ATV:er. Det senaste tillskottet är den här smidiga lunningsvagnen med deras egenutvecklade QuickDrop-system, som gör det möjligt för dig att sitta kvar på ATV:n och släppa stocken du precis dragit fram. Först hissar du stocken med handvinchen och timmersaxen. Sen kopplar du stocken i lunningskättingen som du sen fäster i QuickDrop-mekaniken. Kör fram stocken där du vill ha den och släpp! Skitenkelt! De breda och kraftiga hjulen gör att vagnen blir lätthanterlig även i ojämn terräng, och den har även påkörningsskydd framför hjulen för att inte haka upp sig mot träd och dyligt. Priset för denna är 8900:- plus moms och frakt, och du hittar den på
www.kranman.com

Garage24 + Peugeot = Sant

Garage24 som marknadsför ett brett sortiment av produkter och tillbehör för cykel, moped, cross, ATV och så vidare, har nu ytterligare utökat sitt sortiment av mopeder. Till SYM, CPI, Rieju, Daelim och Tomos kan vi nu även räkna in Peugeot. Läs mer på
www.garage24.se

N Warny log

Det nya bldet är cirka 1 mm tjockare än tidigare och har en aggressivare form för att skrapa med sig snön bättre. Tack vare den ökade tyngden kommer den även ha en stabilare gång. Även infästningen är ny. Den sitter fram på ATV:n vilket gör det enkelt att koppla på och av plogen. För montering kör man fram till bladet och "klickar" i det i fästet och låser det med två sprintar. Till det nya bladet kommer även Warns elektriska plogvinkling finnas, samt övriga tillbehör som sidovinge, markeringspinnar, snödetektor och en helt nyutvecklad elektrisk ploglyft, så kallad actua-
tor. Läs mer på ***www.rindab.se***

Sy der och Diablo

Rindab meddelar att dom nu är distributör för DWT:s ATV-fälgar i Scandinavien. Den första conatinern är på väg hem med bland annat fälgarna Spyder och den alldeles nya modellen Diablo. Dessa finns i både 12" och 14". Du hittar din återförsäljare och mer information på
www.rindab.se

Kawasaki

KVF650 4x4 2009

Kawasakis lite enklare utrustade KVF650 har funnits i ett antal år nu, och har genom åren endast genomgått små enstaka uppdateringar. Inte heller till 2009-års modell finns det mycket nytt att rapportera om. Men vi kan väl i alla fall förklara lite vad det här är för en maskin.

Motorn är en V-twin på 650 kubik. Den utvecklar 42 hästkrafter och i topparna hittar vi enkla kamaxlar och fyrventilsteknik.

En av de saker man får klara sig utan när man köper den här maskinen är insprutning. I stället för insprutning är den här utrustad med två 32 millimeters Keihin-förgasare.

En annan sak är att man får nöja sig med en stel bakaxel och svingarmsfjädring, där dämparen ändå är justerbar. Länge ansågs, och görs så fortfarande av en del kunder att en stel bakaxel ändå är det mest pålitliga och mest effektiva när man ska dra riktigt tungt.

Framvagnen är vidare av MacPherson-typ med stående fjäderben och A-armar.

KVF650 har en CVT-automatlåda, hög och lågväxel. Via en knapp på höger handtag kan man enkelt koppla i respektive ur fyrhjulsdriften, och på instrumentpanelen finns en varningslampa som indikerar om något är fel på drivremmen. Samtidigt som denna signal ges reduceras även motoreffekten tills man åtgärdat felet.

Bromsarna består av två 200 millimeters bromsskivor fram med tvåkolvsok. Bakbromsen ligger inkapslad i ett oljebad i bakaxeln. Där den kan arbeta ostörd från lera och smuts.

Trots KVF650:s lite enklare utförande, har den ändå utrustats med två praktiska 12-voltsuttag. Ett fram på 120 watt och ett bak på 60.

Är du på jakt efter en rejäl och slitstark maskin, och samtidigt kan pruta en del på moderniteterna, har du i Kawasaki KVF650 en bra maskin för både enklare jobb hemma på gården, och för hårdare uppgifter i skog och mark.

Den är alltså inte Kawasakis största, brutalaste och mest avancerade maskin. Men det du förlorar i prestige, får du igen i plånboken, och ofta kan det vara riktigt vettigt att gå ner i motorstorlek något snäpp när man ska köpa sin fyrhjuling. För tack vare en lite enklare motor och simplare chassiteknik hålls alltså priset på KVF650 nere på en riktigt attraktiv nivå. Här får du helt enkelt mycket maskin för lite mindre pengar.

TEKNIK FAKTA

KVF650 4x4 2009

Motortyp:	V-twing fyrtakt
Cylindervolym:	633 cc
Kylning:	Vätske
Uppg effekt:	30,9 kW (41,4 hk)@ 6500 rpm
Elstart:	Ja, med manuell reserv
Växellåda:	Automat, hög-låg-back
Tankvolym:	18 liter
L/B/H cm:	2185x1212x1164 mm
Hjul:	Fram: AT25x8-12 Bak: AT25x10-12 slanglösa.
Spårvidd:	Fram: 910 mm Bak: 909 mm
Hjulbas cm:	1294 mm
Hjulupphängning:	Fram: MacPherson Bak: Svingarm
Stötdämpare:	Bak: Justerbar dämpare
Markfrigång:	229 mm mitt under, 185 mm vid diff.
Fjädringsväg cm:	Fram: 170 mm Bak: 184 mm
Bromsar:	Fram: Dubbla 2-kolvsok 20 cm skivor Bak: flerskivig i olja
Tjänstevikt:	294 kg
Släpvagnsvikt:	567 kg
Max last:	Lastgaller Fram: 40 kg Bak: 80 kg
Färg:	Grön och limegrön
Pris:	89 900:-
Hemsida:	www.kawasaki.se

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

MIKUNI -agent
Tel 08-97 40 50
www.stibomotor.se

Syns du på rätt ställe?
snow rider

hittatjuven.se
ung

Street & strip magazine

SJÄLVKLART SKA DU ANNONSERA I TIDNINGEN...
ÄVEN EN LITEN ANNONS SYNS. DU SÅG JU DEN HÄR... RING 0250-20533,0250-22887

KULLeRS

KOLD-KUTTER
Skruvdubbar för Snöskoter och ATV
dubbex.se
www.dubbex.se

Varmt och skönt!
Hos oss hittar du de varma finska underställen i 100 % ekologisk merinoull. Värmer vått som tort. Allt från topp till tå för både mäns och ämnä.
Magazin du Nord
Tel. 090-777420 Sagagallerian, Umeå
www.magazindunord.com

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
JOCKES SKOTER&MOTOR
service & reservdelar till alla märken
Hoby tel. 0224-342 21

HEMAVAN
•Uthyrning
•Turer
Outdoor
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 0914-10409
POLARIS
Din polarishandlare
nytt & begagnat
www.hallgrensmotor.se

YAMAHA
YAMAHA ATV
ski-doo
LYNX
BRÖDERNA SUNDSTRÖM AB
Försäljning Service Reservdelar Tillbehör
Latavall tel. 0961-20044
ab.broderna@urjeplog.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
Vidholmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@racingkonsult.com

POLARIS
Motor PRO
Lärlingsgatan 18 Umeå
Försäljning - Nytt & Begagnat - Tillbehör
Reservdelar - Service
www.motorproab.se

Bollnäs, Hälsingland
ski-doo
LYNX
Tuppz
0278-613456 070-6043429
www.tuppz.se

Bandana!
snow rider shop
149:-
Gå in och beställ på:
www.snowrider.se

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

Polarn
Snabbpump
Beställ direkt på vår webbplats!
ORIGINALET
polarn innovation ab
Tel: 062-13 11 90
www.polarn-innovation.se

ELA Engineer
Laddar på för fullt

Ett n tt företag är y å frammarsch y å eftermarknaden för snöskoter och ATV. Vi har tittat lite närmare y å deras historia, y rodukter och visioner.

Av: Patrik Larsson

På många sätt är det ofta små tillfälligheter som får stora inverkningar på livet.

Erik Larsson föddes i slutet på 70-talet i Östersund. Med tiden flyttade han i stället söderut till Mora där han hade fått jobb hos den lokala Polarisåterförsäljaren. Parallellt med sina yrken har han alltid haft en massa sidoprojekt igång, och det har alltid handlat om motorprojekt av alla de slag. Det har rört sig om allt från dragracinggräsklippare till snöskotertrim.

År 2005 köpte så en kompis till Erik en Polaris FST, och vid en snabb titt på den skoterns avgassystem såg Erik direkt att "det där borde jag kunna bygga både lättare och mer effektivt".

Den snälle kompisen ställde villigt upp med sin skoter som testobjekt och Erik svetsade ganska snabbt ihop ett nytt system som dom testade omgående.

—Vi tyckte skotern gick bättre direkt. Men för att verkligen veta körde vi för säkerhetsskull den i bromsbänk, förklarar Erik.

Resultatet blev plus fem hästar på toppeffekten, och han insåg att här fanns det än mer att hämta.

—Jag fortsatte att utveckla systemet genom att bygga prototyper som jag sen testade, byggde nya och testade igen. När jag var uppe på plus 12 hk och ett rejält bredare mellanregister, vilket enligt GPS-mätning gav skotern hela 15 km/h högre toppfart förstod jag att jag fått fram en produkt som faktiskt skulle gå att sälja, och 2006 startade jag företaget ELA Motor, berättar Erik.

Klassiskt trim

Det var länge sen det var någon speciellt stor idé att köpa ett eftermarknads-effektsystem till en snöskoter. Det systemen idag oftast lyckas med, är att bara höja ljudet och sänka effekten. Eventuellt sänks också vikten, vilket är positivt, men är ju inte det som är huvudanledningen till att man kostar på sin skoter ett dyrt avgassystem.

Tidernas mest klassiska trimpipa är den som Aaen tog fram till storsäljaren Yamaha Phazer i slutet på 80-talet. Nu var det ju inte så att det var Aaens pipa som var otroligt bra, utan det var Yamahas originalpipa som helt enkelt var dålig. Aaen gjorde sig i alla fall en bra slant på Yamahas miss och kunder världen över fick en rejält mycket piggare skoter för en relativt liten slant.

Dessa missar görs inte längre, i alla fall inte på tvåtaktsmaskinerna. Men i och med introduktionen av fyrtaktsmoton i snöskotern verkar det som att tillverkarna återigen kan göra några små missar när dom tar fram avgassystem till sina maskiner. Och det verkar som att just det har skett när Polaris byggde avgassystemet till sina FST-modeller. Erik hittade den luckan, och gjorde "en Aaen", han byggde alltså ett korrekt avgassystem som ersätter ett dåligt original.

Viktigt

Det är inte bara effekten som påverkas positivt av ett byte till ELA:s avgassystem. Utan även vikten, och den största viktsänkningen är det själva ljuddämparen som står för.

ring

—Då ljuddämparen sitter relativt nära turbon utvecklas en enorm värme i den, vilket gör att det blir svårt att bygga den lätt och smidig. Polaris har själva försökt lösa detta med en burk som innehåller en mängd plåtar och kammare som ska svälja ljudet, men till följd av detta blir den väldigt tung, förklarar Erik.

Men ELA däremot har lyckats bättre. Genom en simplare konstruktion och ett dämparmaterial i titan har man fått det att både hålla bra, samtidigt som ljudet hålls på en vettig nivå. Vad man också kan kalla vettigt är den totala viktsänkningen på totalt 7,5 kilo! Vilket kan vara nog så viktigt på en maskin som i originalutförande är lite väl rund om magen.

Det finns så klart även andra tillverkare av eftermarknadssystem till Polaris FST. Men de flesta av dessa produkter har visat sig inte hålla, och det just på grund av värmen. Dessutom har dom i jämförande tester visat sig inte ge någon direkt effektökning.

I mars 2008 kom Erik så i kontakt med ingenjören Per Torgersson. Per är specialist på att rita och konstruera motorprodukter i tredimensinella CAD-program, och i och med kontakten med Per gick ELA Motor på många sätt in i fas två. Företaget tog ett stort steg in i framtiden.

Genom kontakten med Per och hans yrkeskunskap kunde Erik i ett slag lägga ner mycket av sitt eviga prototypbyggande och bromsande.

—Nu kan vi redan i datorn designa, hållfastehetsberäkna och flödestesta det vi ska bygga, förklarar Erik.

Det första dom gav sig på var att ta fram en uppföljare till Eriks gamla FST-rör. Materialet dom valde att bygga det i blev titan. Flera delar laserskars ut för bästa finish och dom la in pressade ELA-loggor i själva ljuddämparburken. Allt blev mycket proffsigare, vilket antagligen är ett krav för företaget att ta sig vidare från hobbyprojekt till ett riktig företag.

—Tack vare Per och hans kontakter inom fordonsindustrin har vi kunnat lägga ut tillverkningen av våra produkter hos riktigt professionella underleverantörer. Utan honom hade vi inte nått så lång som vi gjort idag helt enkelt, förklarar Erik tacksamt.

Under våren bildades också ett nytt bolag och företagsnamnet ändrades något till ELA Engineering, vilket låter lite bättre ute på den internationella marknaden.

Vision

När Erik och Per slog sina påsar ihop satte dom sig även ner och formulerade en vision för företaget. Den är att ELA Engineering ska göra professionella och riktigt högkvalitativa prestandaprodukter för ATV och snöskoter, och detta till humana priser.

Det ursprungliga systemet i högglanspolerat rostfritt stål kostar idag strax under 5000 kronor, och titan-systemet som lanserats i år kostar 7495:-, trots att det alltså är tillverkat i det mer exotiska materialet titan.

Fram till idag har dom sålt sammanlagt ett hundratal FST-avgassystem, men det är bara här i Sverige, och dom håller just nu på att även ta sig in på den Amerikanska marknaden.

—Vi har skaffat oss riktigt bra återförsäljare i både USA och Kanada, och har vi lyckats sälja så här många system bara här i Sverige så kan vi ändå säkert sälja tio gånger så många där borta. Vi håller ett ju ett mycket konkurrenskraftigt

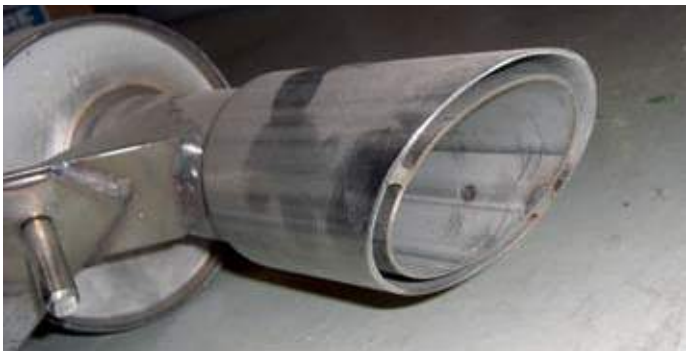
Erik visar upp en ELA Engineering-överladdad Sportsman i USA, effektjägarnas förlovade land.

Här ligger ett komplett turbosystem till en Polaris Sportsman 800. Här finns allt du behöver för att överladda din Sportsman 800.

ELA använder sig av ett litet Mitsubishi turboaggregat för att få en snabb respons och laddtrycksuppbyggnad redan vid låga varv, som sen ska hålla sig genom hela registret. Oljeslangarna för in och utlopp till turbon har smidiga banjokopplingar.

Effektökningen med ett ELA Engineering turbosystem på Polaris Sportsman 800 ligger på 67%, från 48 till 80 hk. För det extra bränslet som behövs har man monterat en till spridare och ett tilläggssprut. Kompressionssänkningen sker genom att man monterar en tjockare cylinderfotspackning i koppar.

Erik Larsson och Per Torgersson visar stolta upp sin kreation på en mässa i Epping, USA. Kan man slå sig in på den här marknaden har man mycket vunnet på förhand.



Utloppet på ljuddämparen är designat med ett större yttre rör för att skapa en ejektorverkan med ökat luftflöde genom motorrummet. Detta minskar avgassystemets yttemperatur och därmed temperaturen i motorrummet, och det särskilt under hög belastning. Genom att man använder sig av titan väger ljuddämparen bara 3,5 kilo. Att gämföra med originalet på 11 kilo, en viktminskning på 7,5 kg!

Det originalmonterade FST avgassystemet ger ett väldigt högt mottryck. Detta leder till effektförluster och höga temperaturer i ljuddämparens yta och även i motorrummet. ELA Engineering FST-avgassystem ger en effektökning på hela 12hk vid 8500 varv.

Med en rördiameter på 2,5 tum i FST-systemet minskar mottrycket till ett minimum.

pris, samtidigt som vi inte har haft några som helst problem med det, förklarar Erik och fortsätter.

—Sen introduktionen har vi inte fått en enda reklamation. Utan i stället nöjda kunder som både intygar effektökningen och den höga kvalitén.

ATV

Hur framtiden än ser ut för Polaris FST-modeller, så kommer dom inom en ganska snar framtid ändå ersättas av något nytt. Hur det verkligen blir är det få som vet idag, men hur det än är måste ELA bredda sitt produktutbud. Så just det här avgassystemet kommer med tiden att bli mindre och mindre viktig för företaget.

—Vi beslutade ganska direkt att vi skulle rikta om oss något och även bredda vårt produktutbud en del. Och det som vi kom fram till var att vi skulle börja utveckla turbosystem till ATV:er, förklarar Erik.

Genom ELA:s redan inarbetade samarbete med Polaris blev det så att dom tog fram ett turbosystem till modellen Polaris Sportsman 800.

—Vi gjorde ett system med stora säkerhetsmarginaler som ändå ger en effektökning med hela 67%, från 48 till 80 hk, och det ska väl räcka i skogen, flinar Erik.

Den här maskinen har även den redan visats upp i USA där den fick ett mycket gott mottagande. Dom har även fått beställningar från en firma i Dubai som bygger om och säljer ATV och MC och utrustar dom för lek i ökensanden.

—Det ska bli intressant att se hur systemet kommer fungera i över 40 graders värme och ökenklimat. Precis nu inleds faktiskt fältprover där nere, för att utvärdera om vi eventuellt behöver modifiera något i systemet för att anpassa det till det extrema klimatet. Det hela kanske leder till att vi kommer ha ett speciellt ökensystem i vårt sortiment, småskrattar Erik.

—Vi har lagt ner otroligt mycket tid på att ta fram och utveckla turbosystemet till Sportsman 800. Vi ville helt enkelt göra allt rätt från början, berättar han.

All den här erfarenheten tar dom nu med sig in i framtiden och in i deras nästa projekt. Och han avslöjar att ett turbosystem till den nya Sportsman 850 är på gång.

—Det kommer bli en riktigt brutal maskin på upp emot 140 hästar, berättar Erik exalterat.

Precis som avgassystemet i titan är turbosystemen framtagna och utvecklade i 3D CAD. På så sätt får systemen redan från början ett optimerat mottryck för att minska motor- och systempumpförlusterna. Samtidigt som dom flödesoptimerar systemet med hjälp av ett avancerat flödessimuleringsprogram.

Som ett led i den riktigt långsiktiga planeringen har dom även utvecklat ett eget insprutningssystem, som är fullsmockat med en rad praktiska funktio-

Här får vi hälsa på i uppfinnarverkstan. Överladdning är uppfinningarnas uppfinning tycker dom här två snillena.

ELA Engineering har även tagit fram ett brett sortiment på lexanhuvar. Dom finns i svart och genomskinligt. Dom genomskinliga kan lackas i valfri färg från insidan. Här har vi ett av de senaste tillskotten, och det är en IQ-räcerhuv som passar på Polaris övriga IQ-modeller.

Ett koniskt högflödesluftfilter monteras på det 2,5 tum grova luftintaget.

2 tums avgassystemet och ljuddämparen är självklart högglanspolerade även dom. Här ser vi det högglanspolerade luftintagsröret. Poleringen ger rören en bra finish. Även grenrör, avgassystem, plenum och fästen är tillverkade i samma polerade rostfria stål.

ner. Det kommer gå att använda till både två och fyrtaktsmotorer, man kommer kunna köra det ensamt eller som ett piggybacksystem på ett redan existerande insprutningssystem.

—Vi kommer i längden att tjäna på att ha vårt egenutvecklade system, ett system som ger oss riktigt stora valmöjligheter, förklarar Erik.

Tredje benet

Förutom avgassystem och turbosystem har dom även tagit fram en inte lika fullt så tekniskpäckad produkt, nämligen en hel rad med lätta och hållbara lexanhuvar och ventilationskit till snöskotrar. Den modell av huvar som skiljer ut sig allra mest är den som passar till alla Polaris IQ-modeller men som har ljusbula och luftintag från Polaris IQ räcer.

—Vill man använda den huven kan man använda lysen från en IQ R, men även lyktorna från Edge-modellerna passar, berättar Erik.

Ventilationskiten tillverkas både till sidokåpor och huvar, och dom löser många av de olika problem som för hög värme under huven orsakar. Ett exempel är ett allt för högt remslitage, och dessa kit finns till flera av marknadens modeller och skotermärken.

Det här lilla men mycket intressanta företaget är än så länge ett sidoprojekt för både Per och Erik, då dom båda har ett varsitt heltidsjobb att sköta om. Erik till exempel bor och jobbar i Uppsala där han sköter om en spannmålsgård.

—Ja jag har av någon anledning bara hamnat längre och längre från snön, säger han, och det är visserligen sant. Men han har även hamnat närmare den verkligt stora ATV-marknaden, så det kanske är en bra placering i landet ändå.

Hur allt kommer gå i framtiden kan vi inte sia om nu, men bra killar som gör bra produkter kan väl inte göra annat än att lyckas? För kan man sälja sina grejer till allt från samer till oljearaber så har man ju i alla fall hittat på en ganska mångsidig produkt.

Sen kan man ju ställa sig frågan om vad som hade hänt om inte Erik flyttat till Mora den där gången för snart tio år sen, och vad hade hänt om den där kompisen inte hade köpt en fyrtaktspolaris? Ja du ser, till synes små saker i världshistorien kan i slutändan leda till riktigt stora saker. Vill du fortsätta att följa ELA Engineerings vidare utveckling eller om du är intresserad av någon av deras produkter kan du alltid hälsa på på deras hemsida www.elaengineering.com, det kommer att bli en spännande framtida läsning, var så säker.

snowrider shop

Gå in och beställ på:
www.snowrider.se

Vi har 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!*

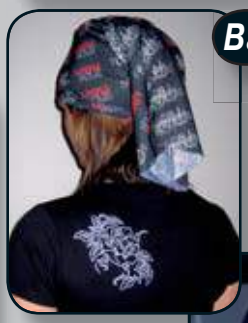
VIP = 30% Rabatt

2-way Hood 599:- (vändbar)

Babymössa 99:-

Barn Hood 449:-

T-shirts 199:-

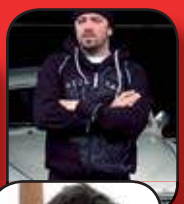


Bandana 149:-

Keps flexfit 249:-

Tjejtop 199:-

REA 50% rabatt!



På 2007-års kläder

Prenumerera på SnowRider

6 nr 289:- *(1 år)*

12 nr 499:- *(2 år)*

Prenumerationer går att beställa y å

www.snowrider.se

Mail: pren@otlas.se
Tel: 0250-22885
Fax: 0250-22883
Telefontid: Vardagar 8-16

Alla prenumerationer är tillsvidare!

Missa inte nästa nummer!

I butik 31 Mars!

HOHENTHAL
RACING

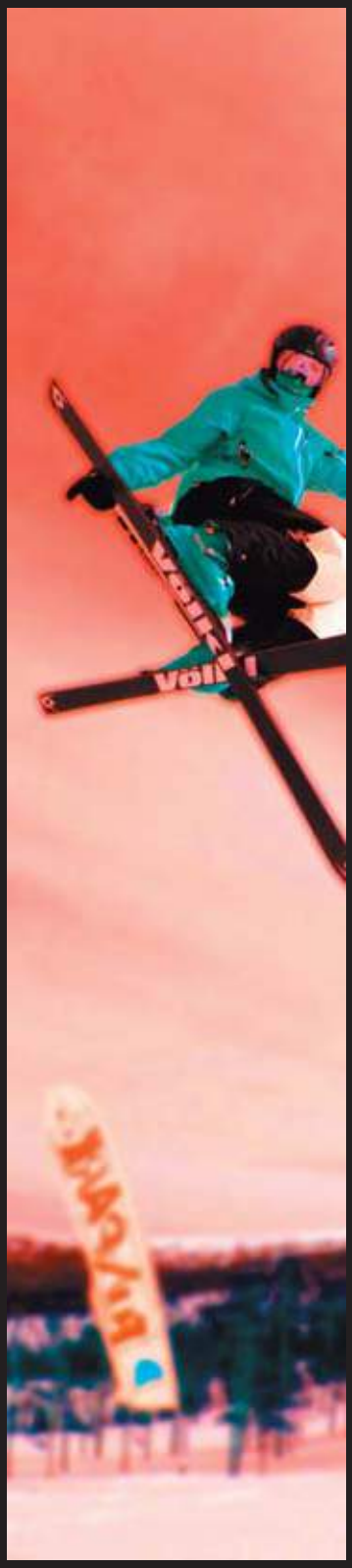
Stort tack för 2008!
Nu växlar vi upp.

Sebastian Hohenthal är en av få svenskar inom den internationella formelbilsracingen. Efter mästerskapssegrar i både SM och NM i gokart och Formula Ford samt totalsegrare i British Formula Renault championship 2006 har Sebastian de senaste åren kört i Brittiska Formula 3 mästerskapet. Han har även där både segrat och tagit flera pallplatser. Nu tar Sebastian ytterligare ett steg mot den absoluta toppen och ger sig in i den internationella Formula 2 serien.

Tack alla samarbetspartners som gör denna satsning möjlig.
Utan Er support skulle vi inte kunna köra så snabbt!

Heja mora! MAFI Hello SWEDEN TEAM HILANDERS HejaDalarna

FÖR MER INFO SAMT RACEKALENDER: WWW.HOHENTHAL.SE



snow rider

Mr Big Jump

STÖTEN GRANDE FINALE 09

SÄLENS SKÖNASTE AVSLUTNINGSHELG

16-19 APRIL

Grande Finale-paket: Liftnära boende tors-sön inkl. 3-dagar skipass & keycard 995kr/person

Stöten SÄLEN

Bokning och program www.stoten.se och 0280-75000

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