Skandinaviens största snöskotertidning!

NR 1 09/10 Pris: 59:- 6,30 EURO 69 NOK

www.snowrider.se Nr 1 09/10

snow rider

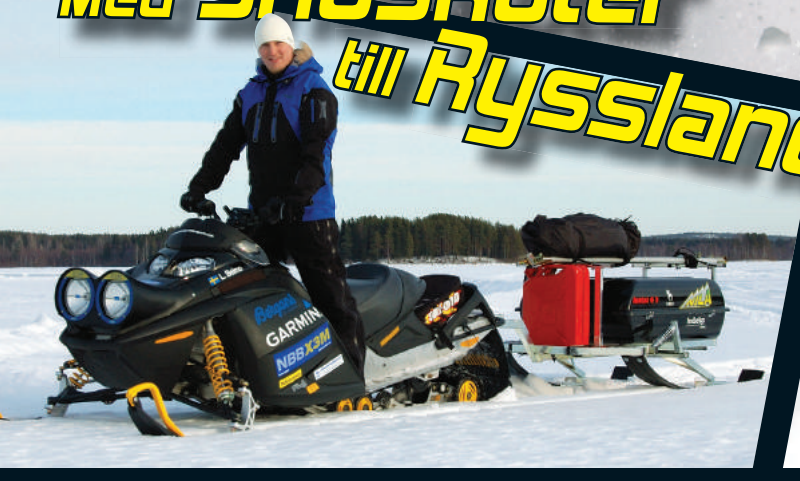
Skandinaviens ledande snöskotertidning

Årets kläder!

Vett&Etikett

2010 års sportmaskiner

Med snöskoter till Ryssland!



ATV Nyheter

INTERPRESS 0518-01
7 388051 805908
Returvecka V.44

BÄSTA LEDSKOTER 2009

NU MED HELA 160 HK!

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

Snowrider 5 08/09

Du kan lita på Europas största test av ledskotrar, Arctic Cat F8 Sno Pro är maskinen som passar de flesta och gör dig till en bättre förare. I år om möjligt ännu vassare med en 10 % starkare motor som ger otroliga160 hk!

www.arcticcat.se

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.™

Nummer: 1-09/10 Årgång: 13
Foto omslag: Mattias Klockar
Utgivning nr 2 09: 20 Oktober
Annonsstopp: 18/9-09

Redaktör & ansvarig utgivare:
Björn Friström
bjorn@snowrider.se 070-2093961
Redaktör:
Patrik Larsson
patrik@snowrider.se 0250-22884
Annonschef, nyhetsredaktör:
Marita Skommar
marita@snowrider.se 0250-20533
Ekonomi, annons, nyhetsredaktör:
Mikaela Friström
mikaela@snowrider.se 0250-20505
Annons, nyhetsredaktör:
Carina Boström
carina@snowrider.se 0250-22887
Layout:
Ann-Sofie Dahl
annsofie@snowrider.se 0250-22885
Frilans:
Alf Sundström
Adress:
Sågbacksvägen 8,
792 91 Mora
Tel: 0250-228 85
Fax: 0250-228 83
Telefontid vardagar 8-16
OBS! Eftertryck, helt eller delvis, tillåts icke utan utgivarens godkännande. För insänt ej beställt material ansvaras ej.
Tryck:
Inlagan tryckt hos Sörmlands Grafiska på miljövänligt klorfritt papper.
Distribution:
Interpress
ISSN 1403-0144
Prenumeration & Shop:
www.snowrider.se pren@snowrider.se 0250-22885
Telefontid vardagar 8-16
Pris: 6 nr (1 år) 289:- 12 nr (2år) 499:-

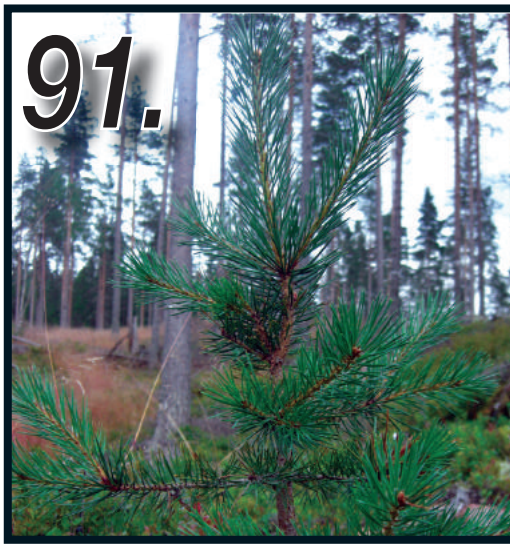
MILJÖMÄRKT 341 078 TRYCKSAK

Ledaren

Livskvalité

Första dagen efter semestern och fem veckor av oavbrutet regnande. Visst är det skönt att vara ledig, men det var förvånansvärt avslappnande att sätta sig bakom tangentbordet igen.
Jag och många med mig har redan börjat planera sin vinter. Vilken skoter man ska ha, kanske ett nytt klädinköp är planerat, kanske en ny hjälm, släpvagn? Faktum är att de flesta i min bekantskapskrets köper skoterrelaterade saker för otroliga pengar varje år. Otroliga pengar med tanke på antalet användningstillfällen och antalet mil som avverkas. Skulle man ta reda på den totala kostnaden för en körd skotermil, så hade ögonbryn höjts, så vi skiter i det. Hade frun i huset fått reda på detta faktum så hade rimfrosten hängt från köksgardinerna. Men visst får det väl kosta? Jag idiotförklarade precis en tjejkompis som stolt visade upp sin nyinköpta 8000 kronors Louis Vuitton-handväska. 8000 spänn för någonting man i bästa fall kan drämma till en närgången gubbe med, eller kanske förvara ett läppstift och ett kreditkort i! Men å andra sidan, vem är jag att döma, och bedöma? Visst hade man kunnat spara pengarna och visst hade man kunnat gjort något vettigare för dom istället, eller kan man det?
Det jag vill komma fram till är att livskvalité är en känsla som är obetalbar. De där dyra milen på skotern, eller slängandet med handväskan betyder så fantastiskt mycket mer än antalet nollor bakom den första siffran på notan. Livskvalitén är obetalbar. Passa på att njuta, livet är kort.
Kronan och dollarn verkar komma bättre överens igen. Volvo har tydligen börjat fått snurr på de löpande banden och världen börjar återigen att lätta på lädret. Till och med Saab verkar ha hittat ett par förvirrade män som tror sig kunna få detta sedan länge sjunkna skepp att flyta igen. Det börjar äntligen att låta positivt i radio och tv och allt verkar inte vara nattsvart. Det var läskigt ett tag, det är inte över än, men fan ta mig om det inte börjar att ljusna, och det var på tiden. Ett smolk i bägaren är att när alla skoterimportörer köpte 2010 års maskiner stod dollarn och Euron fortfarande högt i kurs jämförelsevis mot kronan, vilket gör att snöskotrarna kommer att vara dyrare än någonsin. Förhoppningsvis skjuter begagnatpriserna i höjden också. Hur årets snöskotersäsong kommer att gå rent försäljningsmässigt kan du säkert läsa om i denna tidning om precis ett år.
En sak är säker, vi företagare som tar oss ur det här kommer att stå starkare än någonsin. Vi ser i alla fall positivt på kommande säsong då det blåser positiva vindar i branschen och våra annonsörer är med på noterna. I nuläget är det bara att hålla i sig, då vi kommer att pumpa ut exakt sex stycken fullproppade nummer av Skandinaviens största snöskotertidning det närmsta halvåret. Håll i dig, dra upp byxorna, ansa mustaschen, lägg på en ny rem, bestycka om och skärp till dig, för nu kör vi!

Eder Chefredaktör Björn Friström



Innehåll:

3. Ledare & Redaktion
8. Rysslandsresan
20. Polaris Sport
26. Loggo-tävling
27. Juniorsidan
30. SR.se
32. Yamaha Sport
38. Kläder 2010
48. Transportfordon
50. Ski-Doo Sport
60. Arctic Cat Sport
66. Fråga Doktorn
68. SR.se
70. ATV-nyheter
74. Tjejsidorna
78. Lynx Sport
86. Begagnat: Renegade
91. Vett&Etikett
96. Prenumeration & Shop

Bergans
OF NORWAY
www.bergans.no

REDO FÖR HÅRD KÖRNING?

RAVE RE 600 E-TEC

Marknadens bränslesnålaste och mest luktfria skoter är inne på sin andra säsong! Med en E-TEC vill du alltid ligga först i spåret för att undvika lukten från andra skotrar. Dessutom går motorn mycket tyst&jämnt och startar alltid på första draget! Ett lätt men ändå stryktåligt chassi gör den lättmanövrerad och accelerationssnabb.

ROTAX® E-TEC®

Rotax E-TEC-motor är en revolutionerande nyhet på marknaden! Den är utan tvekan den renaste och mest bränslesnåla tvåtaktsmotorn och konkurrerar lätt ut många fyrtaktare. Motorn är nästan helt rök- och luktfri, har jämn tomgång och är mycket lättstartad även när den är kall. E-TEC-tekniken, som ägs av BRP, är väl utprövad i Evinrudes® populära utombordsmotorer.

FAKTA OM TEKNIKEN

E-TEC-motorn har injektorer med hög bränsleleveranskapacitet som begränsar cylinderns fyllnadsgrad (simulerar 200 cm³ i en 600 cm³ motor på tomgång). Motorn har individuellt kalibrerat bränsleflöde och injicerar en mycket exakt bränslemängd. Den har också en nyelektronisk oljepump med 73% högre oljeleveranspreciision och kraftigt reducerad oljeförbrukning. Det nya tändsystemet IDI (Induction Discharge Ignition) ger omedelbar tändspänningsökning, vilket minimerar risken för tändstiftsfel och ger hög förbränningsstabilitet. I motorn finns även en inbyggd funktion för sommarförvaring.

< SPORT >

BEAT THE EXTREME CONDITIONS

brp.com

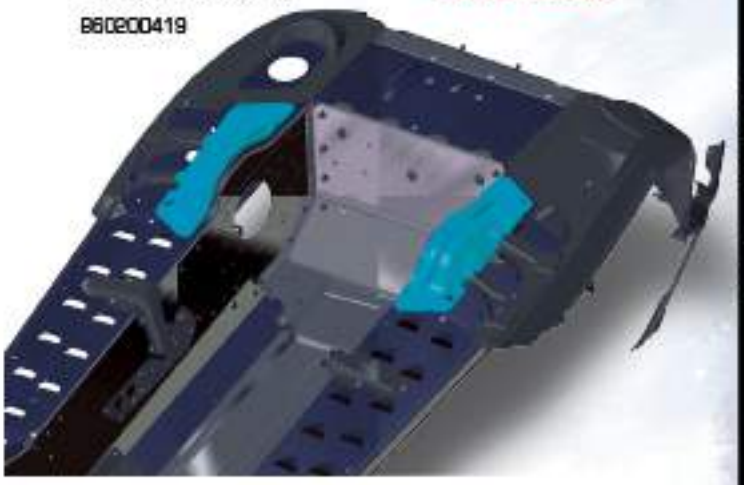
®™ och BRP-logotypen är varumärken som tillhör Bombardier Recreational Products Inc. eller dess dotterbolag.

Valdez Jacka
2 990 SEK

Ungdomsjacka
1 790 SEK

Justerbar styrhöjare
2 343 SEK
619400074

Skyddssats till REX-chassiets kedjehus och bromsskiva **695 SEK**
860200419



Se detta och mycket mer på **www.brpscandinavia.com**

LYNX | BRP

brpscandinavia.com/sweden
Be with the Right People: www.brpusersclub.com

Du prenumererar väl på SnowRider!?

snow rider

Prova på 3 nummer av snowrider!

Nu endast 49 spänn!

Gäller endast nya prenumeranter!

6 nr 289:-
12 nr 499:-

www.snowrider.se

Russia snowmobil

Att utmana sig själv och naturen har lockat modiga män och kvinnor i århundraden. Häng med Linus Beimo på hans förberedelser och den nätta trippen till Ryssland, på snöskoter.

Av: Linus Beimo

Jag har alltid sett upp till äventyrare som Göran Kropp och Ola Skinnarmo, det dom gjort är helt otroligt, jag menar vem får för sig att cykla till Mount Everest, klättra upp på 8848 meters höjd och sedan cykla hem igen? Sen har vi nästa lirare, åka skidor ensam till Sydpolen, ensam, helt galet.. Eller?? Som sagt, detta är mina idoler. Dom har visat vad en människa kan klara av bara man ger sig fan på det, samt att man tränar och planerar en hel del. Hm tränar... njae det vet jag inte om det är min grej. Visst, jag har gjort några tappra försök att gå på gym samt joggat nån kilometer, men mer har det aldrig blivit, och min astma har väl inte gjort saken bättre. Kanske skulle behöva träna mer, men chips och cola är ju så gott?

Jag hade mina idèer för några år sen att göra en liten "Göran Kropp". Det vill säga cykla hemifrån till Kebnekaise (Sveriges högsta berg) spatsera upp på toppen och sen cykla hem igen. Försökte få med en kompis i tre års tid sen gav jag upp och allt rann ut i sanden. Flera år senare och några kilon också för den delen, kom jag och en jobbar kompis på den briljanta idèn att göra en riktigt lång skotertur, riktigt LÅNG!

Efter en sån där middag man har i jobbet (firmafest) som ofta slutar med en massa öl (också denna) satt vi och pratade om att hitta på nåt kul. Helst att göra nåt som ingen annan gjort eller i alla fall nåt lite ovanligt. Då jag gillar att köra skoter, samt att jag gillar att köra långt, kom idén upp att köra från Skellefteå till Ryssland och tillbaka på skoter. Denna kompis jobbar i Stockholm och har så vitt jag vet inte kört många meter skoter i sitt liv, men han verkade sugen ändå och satt och skissade om budget och diverse på en servett. Eftersom jag hade mera erferenhet av skoterkörning tog jag på mig ansvaret att planera äventyret. Vi höll kontakten och allt verkade frid och fröjd tills jag insåg att personen i fråga inte var så intresserad som tidigare. Surt sa räven. Diskuterade detta varje kväll med min sambo, försökte få rätsida på allt för jag ville verkligen att detta skulle bli av, vad göra? Mina kompisar som jag normalt kör skoter med gillar inte denna typ av körnig alls. Att sitta och mala mil efter mil kräver sin man.

"Jag kör själv till Ryssland", sa jag lite kaxigt. Det kan väl inte vara så märkvärdigt. Skoter har jag ju kört i flera år, engelska pratar ju dom flesta och jag behärskar ju det språket skapligt i alla fall. Detta borde jag väl klara av? Skoter hade jag redan, en -07 Ski-Doo 550x. Visst, absolut inget monster men den gör sitt jobb, då det gäller att flytta röven från punkt A till punkt B. Okej det tar ju längre tid att komma till punkt B, men som sagt, skotern gör sitt jobb.

Fotade mig själv efter en ruggigt kall natt i Juoksengi vid gränsen mot Finland. Här hade jag redan förfrysit tummarna, och man ser att ansiktet ser lite svullet ut. Okej kanske lite nyvaken också. Men kallt var det.

550 X:en kändes tillräckligt tillförlitlig för detta uppdrag, så jag koncentrerade mig på att planera annat som gällde resan istället.

Den 8-kantiga branden.

En solig sommardag kom ett telefonsamtal från min dotter som just kommit hem från skolan.

–Pappa det brinner i Logen! (Hemma på gården i vårt stora förråd), sa hon.

Hoppade in i bilen och åkte hem fort som bara den och möttes av ett eldhav. Vår 8-kantiga loge från 1800-talet stod helt övertänd. Brandkåren anlände och konstaterade att det inte var lönt att försöka släcka. Förutom all ved samt i stort sett alla saker man normalt sett har i förråd och garage, så stod våra skotrar där inne.

Jag kan säga att det blir inte mycket kvar av en REV efter en sådan brand. Tur man har helförsäkrat! Efter några månader när allt var klart med försäkringbolaget, var det så dags att börja leta efter en ny maskin.

Efter jobbet en dag stannade jag på Nila Fritid i Malå, där jag trillade över en skoter som trots fyra år på nacken såg ut som ny. Efter den rutinmässiga genomgången skakade vi hand och gjorde affär. Helt plötsligt var man ägare till en Renegade SDI 600 från 2005. Jag pratade lite med försäljaren om mitt kommande äventyr, som genast hakade på, de skulle ställa upp med reservdelar som jag skulle få låna med mig på resan samt att jag skulle få handla till rätt pris. Kanon, mitt projekt hade börjat rulla.

Väl hemma igen, tog jag in skotern i värmen och började plocka bort dekaler. Skotern skulle vara svart och jag hade planer på att få ihop lite sponsorer, så att de skulle få synas ordentligt. När jag

e solo expedition 2009

Foto: Jan Markström

stod och beundrade min skoter kom jag på idén att bygga en ljusbox. Dessa sitter ju normalt på rallybilar med baktanken att just lysa, som bara den. Tanken med dessa är att alla extraljus sitter ihop för att enkelt kunna monteras på och av, samt att ljusboxen minskar luftmotståndet jämfört med lösa extraljus. Detta bryr jag mej givetvis inte om. Jag ville ha detta då man inte kan ha för mycket ljus och att det skulle se helt grymt ut med en skoter som hade ljusbox.

Jag letade lite på nätet innan jag till slut hittade lämpliga extraljusinsatser gjorda för montage i ljusboxar, plus i kanten att det var xenonljus. Kontaktade NBB som såg detta som en ypperlig chans att marknadsföra sina extraljus. Fränt, detta projekt rullar ju på bra! Extraljus på skoter, jag gissar att jag är först med detta?

Många timmar i garaget senare började man ana något som skulle kunna vara en ljusbox eller ett tryne på en förvuxen gris, herregud vad stor den blev, men grym.

Mekonomen i Skellefteå hjälpte mig med hjälmlyse som jag knåpade ihop själv av några kraftiga dioder, kändes lite vemodigt att kapa sönder och bygga om fullt fungerande nya lampor.

Pryljakten

Dekaler började hitta sin plats på skotern och allt började kännas "på riktigt". Tillbringade en hel del tid vi datorn och jagade prylar som skulle vara bra att ha med sig, ja du vet utifall att. Hm, ska kanske kolla upp min färdväg? Jag visste att jag sett någon som pysslade med ledkartor till GPS. Tillbaka till datorn och leta vidare, hittade till slut Mikael Nordlund på kartman.se, som tagit fram dryga 5600 mil skoterledkarta till GPS. Kom fram till att valet av GPS inte skulle bli så svårt, då ledkartan lirade bäst med Garmin. Då jag ändå var igång tog jag kontakt med Garmin som hakade på tåget och vi kom fram till att deras modell 276c skulle passa som handen i handsken för denna expedition (expedition låter fränare än resa).

Byggde ett fäste för GPS:en på styret och monterade strömförsörjningen. Kopplade även in reläerna till mina xenon extraljus. Sen satt jag länge på skotern och funderade på en liten tokig idé om hur jag skulle sova under resan. Tror inte att jag tänkte på hotell eller vandrarhem längs vägen. Jag skulle sova ute, i sovsäck. Något som jag aldrig provat vintertid. Jag kom på att om jag monterade en aluminiumrigg mellen skotern och packkälken, skulle jag kunna göra en slags sängbrits där, och på så sätt komma upp från den kylande snön. Sen täcker jag hela ekipaget med ett stort tält. På så sätt skulle ingen se att en skoter stod parkerad ute i skogen mitt i natten. Vem som nu skulle vara ute i urskogen den tiden. För att kunna göra detta behövdes en packpulka, inte bara för min sängrigg utan för att få med sig allt nödvändigt på resan. Valet blev enkelt då jag vid några tillfällen i arbetet besökt Persson båt som tillverkar Nilapulkan. Dessutom hade jag läst på en hel del vad folk tyckte om pulkan på nätet. Jag åkte dit och pratade med dom om mitt projekt och tro det eller ej, så var dom sugna att haka på Rysslandsexpressen dom också.

Jag fick följa med ut på fabriken och säga till om jag ville ha den på något speciellt sätt och efter lite funderingar valde jag att förlänga skidorna/belagen bakåt. När jag kom hem värmde jag belagen och vek upp dom som en skidspets, så att det skulle bli lättare att backa. Jag monterade även deras TH drag.

Test, allt kändes riktigt bra och min idé om att täcka hela mitt ekipage med ett stort tält funkade riktigt bra.

Då jag kände att jag ville packa sakerna i pulkan på ett riktigt vattentätt sätt valde jag att packa det känsligaste i vattentäta säckar, hittade jättebra sådana hos "Neverlost" som gör alla grejor i en riktigt "lysande" orange färg.

Väl hemma tog idéerna fart igen. Jag letade en leverantör som skulle kunna leverera dom aluminiumrör jag behövde till min sovplats. Till slut hittade jag en firma som heter Press & Son och dom bygger bland annat båtgarage av aluminiumrör och presenning. Verkligen jättefina grejer som håller. Jag ringde ner och nämde mina planer.

"–Det kommer aldrig att gå, du är galen", sa dom (något som jag nu hört ett antal gånger under projektets gång) men jag stod på mig och skickade ner skiss efter skiss på hur jag ville ha det. Det slutade med att personalen på företeget hängde i diverse rör ute på deras lager för att kolla hållfastheten innan dom skickade upp en laddning med grejer till mig.

Det gick väldigt bra att hitta lämpliga fästpunkter för alla rör som behövdes,dessutom var dom teleskopiska,så jag var aldrig låst till ett visst mått. Det skulle aldrig fungera ute i djupsnön om jag ej kunde justera riggen. Tanken var att täcka allt ihop med en tältduk som var fyrkantig, men tack vare Snowrider kom jag i kontakt med "Bergans of norway" som är ett företag som tillverkar kläder och outdoor prylar för äventyraren.

Dom gillade idèn och deras Wiglo tält blev helt perfekt till mig och mitt ekipage. Så det blev ju mycket bättre än min tältduks tanke från början. Funderade mycket på vad jag skulle använda för sovsäck, Jag hade ju i och för sig en sovsäck hemma som hade en komfort-temp på -10 grader, men jag gissade att det kunde bli bra mycket kallare än så, vad göra? Jag ringer våran alldeles egna äventyrare Ola Skinnarmo, han borde veta ett och annat om att sova ute i kylan... Han gav mig tips om den varmaste sovsäck han provat. Den var lite stor i packvolym men det rörde ju inte mig, då jag hade packpulka och inte skulle dra den med skidor och jag räknade med att den skulle rymmas i packpulkan utan problem. Ola tipsade även om en SPOT tracker GPS sändare, en smart liten pryl som både kunde användas som nödsändare om något skulle hända samtidigt som man skulle kunna följa min resa på internet. Det lät ju inte alls dumt, så tack vare hans tips fick jag låna med mig en sådan och vår lokala tidning Norran gjorde en länk på deras hemsida så att folk kunde följa mina strapatser. Det blev mer än lyckat och tidningen ringde mig varje dag under resan och la ut mina komentarer på deras hemsida. Den bloggen låg i topp flera dagar. Riktigt kul att så många följde mitt äventyr.

Nu började det bli allvar, det kändes som om jag hade skaffat det mesta och jag kände mig ordentligt taggad. Tanken var att hämta hem lite "bra att ha grejer" till skotern i tid, men som vanligt var man ute i sista sekunden.

Dag 1

Samma dag som avresan skulle ske fick jag först hoppa in i bilen tidigt på morgonen, åka 16 mil för att hämta prylarna till skotern, taskig planering av mig själv. Hemma igen var det tokpackning i sista minuten, för att komma iväg.

Insåg att jag inte skulle få plats med mina vadderade skyddsmuffar som man fäster över handtagen på skotern, kanon tänkte jag när jag fixade dom, jag som är så frusen om händerna.

Barnen hade redan åkt till skolan och frun i huset hade åkt på jobbet, så där stod man nu, redo att sätta sig på skotern och styra norrut. Ingen avskedsparad, och det hade börjat regna. Drog igång I-pod:en och skruvade upp volymen på jackärmen, fränt det funkade kanon. Broderade symboler på ärmen och en tunn kabel som kopplas ihop med mp3-spelaren i bröstfickan. Nice. Tack Bergans! Drog igång skotern och brakade iväg. Bestämde mig för att köra efter GPS:ens ledförslag, så det var bara att ånga på.

När jag kom till Byske efter ca 60 kilometers skoteråkande upptäckte jag till min stora förvåning att draget och lyftbågen böjts kraftigt. Tankarna flög runt i huvudet.

–Detta kan inte vara möjligt och hur fan ska detta hålla hela vägen. Bara att hoppas på det bästa och ta ner tempot lite, trots att jag inte alls kört fort. Medans jag stod på macken kom det folk som var nyfikna, dom hade läst i Norran om min resa, och en av dom drog fram mobilen och fotade mitt ekipage. Bilden låg senare på tidnigens hemsida. Klockan hade nu slagit 16:00 och teleonen ringde, det var dags att lämna min dagsrapport till nyss nämda tidnig.

Resan fortsatte och i Jävre var det dags att ta sig en titt igen på draget. Skruvarna som sitter runt lyftbågen och håller fast draget var lösa eftersom att distanserna ätit sig in i draget. Verktygen ligger längst ner i pulkan, bort med allt på lasträcket för att komma åt dom, drog åt skruvarna som klämmer fast draget mot lyftbågen. Lasta på allt igen på pulkan och banda fast allt med 6 st spännband.

Åkte vidare mot Piteå, lämnade skogen bakom mig och åkte ut på havet, körde på blåis i någon kilometer i mörkret. Ganska omgående började skotern larma för överhettning så det var bara att svänga in i skogen igen.

Åkte vidare mot Antnäs där jag stannade för att tanka. Efter tanknigen åkte jag ut på leden och hittade ett lämpligt ställe att stanna för natten. Började om med proceduren att lasta av pulkan. Det gick betydligt bättre när man visste att man inte behövde spänna fast allt igen, direkt. Allt gick mycket bra. Urriggning av brits och tält gick som en dans. Det var riktigt skönt att krypa ner i sovsäcken, trots att det inte blev så många mil första dagen.

Dag 2

Vaknade till ett underbart väder, och såg till att få i mig lite föda. Packade ihop tält och övriga tillhörigheter. Första vägöverfarten jag gjorde hängde sig pulkan ordentligt på plogkanten och jag fick böka ordentligt innan jag kom vidare. Började rulla längs kusten mot Persön för att fylla på tanken. Passade på att stoppa i mig lite mat när jag ändå stod still. Fortsatte via Töre, upp mot Morjärv där jag åkte efter riktigt gamla ledkryss som låg riktigt långt ifrån varandra. Fick snurra på rejält där för att hitta vidare, men till slut så kom jag rätt. Efter cirka 18 mil varav minst 2 mil var sjö började jag närma mig Överkalix, där jag skulle möta upp med Brynolf på Barents Cour Center som fixat mitt Ryska turistvisum. Jag slog en signal till honom och sa att jag snart var framme och vi bestämmde att vi skulle ses på macken då det ändå var dags för att tanka. Jag körde till macken och fyllde upp tanken. Efter ca 30 min dök han upp och gav mig visumet och telefonnumret till killen som jag skulle ta kontakt med i Salla,som ligger 2 mil från Ryska gränsen. Han ritade även upp en skiss på vilka städer jag skulle passera på vägen mot Salla. Då det var dags att

Bilden är tagen bara efter några mils körning utanför Medle. Strålande sol, strax efter denna bild togs upptäckte jag att tratten var borta från kälken, den släppte troligtvis då jag kört igenom grymt mycket flövatten tidigare.

Här är jag just utanför Rovaniemi. En Finne skulle senare komma hit, jag frågade om bensinstationer i närheten, men som alla vet så pratar inte alla från vårt grannland det engelska språket. Så hans beskrivningar ritades i snön. Det funkade det också.
Samma som föregående, här syns också att draget på min skoter har vikts neråt rejält. Var orolig att jag skulle riva sönder skotern ännu mera. Tur nog så kan Finnarna ta väl hand om sina skoterleder.

rulla vidare hade det naturligtvis blivit mörkt, tur nog har jag ordentligt med lyse.

Jag åkte vidare mot Juoksengi via Polcirkelleden som var riktigt fin. Det böjade bli riktigt kallt och jag hade svårt att få värme i fingrarna trots handtagsvärmare och ordentliga handskar. Framme i Juoksengi letade jag rätt på ett lämpligt ställe att övernatta. Jag hade nu kört ca 9 mil till från Överkalix så klockan började bli rätt mycket. Jag bestämde mig för att komma i sovsäcken så fort som möjligt då jag var helt genomfrusen. Jag skippade min sov-rigg för att spara tid och placerade liggunderlaget direkt på snön, täckte över hela ekipaget med mitt tält och kröp ner.

Fingrarna hade börjat ömma ganska rejält och det tog en bra stund innan jag fått värmen.

Dag 3

Jag fick fem timmars sömn, sen ville kroppen min inte sova mer.

Vaknade upp till solsken, men det var kallt. Då jag började packa ihop allt för avresa kände jag att något var fel med mina fingrar. Båda fingertopparna på tummarna var alldeles hårda och det hade börjat blöda under naglarna på dom. Försökte att packa det mesta med handskar på men det var inte allt för lätt ska jag säga, prova själv att spänna spännband fulla med is med handskar på.

Det dök även upp en äldre herre på skoter som kom fram och pratade lite. Han pratade nåt om att bli filmad närmare gränsen, förstod inte riktigt vad han menade. När jag kom fram till gränsen läste jag på skyltarna och förstod vad han menade. Det fanns en webkamera där, så det var bara att ringa hem till familjen och vinka in i kameran. Kändes faktiskt lite overkligt att ha kört skoter ensam ända hit.

Medan jag stod och beundrade utsikten kom en till skoteråkare fram till mig och pratade lite. Då jag ville fota honom ville han nästan ej vara med på bild. Orsaken? Han hade sonens Ski-Doo hjälm och själv åkte han Yamaha. Han skämdes alltså! Jag fotade ändå. Han trodde inte sina öron när jag sa vart jag kört ifrån och vart jag var på väg. Han sa att leden var fin på Finska sidan. Dags att dra vidare, lämnade Sverige bakom mig och stannade till för att tanka direkt på den Finska sidan.

Gissa om den obemannade macken tog betalkort? Nej! Tur att souvernirshopen hade öppet. Hon som jobbade där lät mig växla till mig lite Euro, så att jag skulle kunna tanka.

Lederna mot Rovaniemi var riktigt fina och det rullade på. Cirka 13 mil senare stod jag och studerade en ledkarta över staden då ett gäng Finnar stannade och efter lite skoterprat erbjöd en av dom att hjälpa mig med draget på skotern. Men då allt verkade ha hittat sitt läge och draget ej åkt längre ner tänkte jag att skulle tordas fortsätta till Salla där en verkstad skulle finnas.

Efter tankning i Rovaniemi var det dags att sikta mot Kemijärvi. En resa på runt 10 mil. Eftersom jag kämpat på rätt bra på skoterdynan började det faktiskt ta emot. De ömmande fingrarna gjorde inte saken bättre. Väl framme i Kemijärvi tankade jag upp skoter och fick i mig en banan. Kallt som det var drog jag på mig min dunoverall som jag fått med mig. Jag använde den faktiskt under mina skalplagg. Nu kändes allt lite bättre även om jag var riktigt trött. Åkte vidare i tre mil och blev sen så trött att jag mer eller mindre vek av leden för att slå upp tältet. Bottenlöst! Både skotern och pulkan sjönk ner som en sten och mina lysen lyste nu upp trädtopparna.

Jag fick lossa kälken, spänna en rem i den och dra den för hand tillbaka till spåret. Tillbaka till skotern och börja gräva. 32-millimeters mattan var inte det bästa här kan jag säga. Kom upp på leden igen. En mil senare fanns inget val längre och vid en övernattningsstuga mitt ute i finska ödemarken somnade jag. Dag tre var över, och cirka 27 mil avklarade.

Dag 4

Dagen började med den obligatoriska packningsproceduren, som gick sämre och sämre på grund av mina fingrar. Det blödde fortfarande under naglarna men inget verkade ha blivit svart av huden så jag hoppades att allt skulle gå bra. Dagens etapp började med att köra över en mäktig hängbro som gick över en fors intill stugan där jag sov. Efter cirka 6 mil kom jag till en enorm skidort som för mig låg mitt ute i skogen, rätt mäktigt. Först trodde jag att jag var i Salla, men

Mitt övernattningsställe några mil från Salla nära ryska gränsen. Kallt som rackarn, snordroppen hänger precis där den ska vid denna temperatur. Detta var natten då det inte fanns några krafter över för att resa tält, jag var helt färdig efter den grymma fastkörningen ute bland tallarna. Jag sov i stuga men gjorde aldrig upp någon eld.. Men jag kom ner i sovsäcken rätt snabbt, vilket behövdes.

det visade sig vara ca 2 mil kvar dit så det var bara att rulla vidare. När jag kom in i Salla passade jag återigen på att tanka och göra mig redo för Ryssland. Jag visste ju inte hur det skulle se ut med tankningsmöjligheter där.

Gick in på macken och frågade om dom visste vart företaget jag skulle ta kontakt med låg. Efter lite diskussioner fick jag en hyffsad riktning. Körde en bit med skotern längs mackarna som stod bredvid varandra. När jag såg en polisbil (modell jättestor pickup) ståendes längre fram valde jag att parkera skotern och gå fram och fråga om det var okej att köra skotern till verkstaden. Polisen i bilen sa att jag inte fick ta skotern längs vägen. Jag ville ju få draget åtgärdat. Jag lämnade skotern och började leta mig genom samhället, och det tog inte lång tid innan jag hittade rätt. Gick in och frågade efter Gunnari. Det var lättare att prata med honom "face to face" än i telefon. Jag berättade om mitt problem med skotern och att jag blivit nekad av polisen att köra längs vägarna. Han skrattade bara och sa åt mig att hämta skotern och köra in den på baksidan. Det var bara att knata tillbaka och hämta maskinen. Tur nog så hade polisen åkt därifrån.

Väl inne i verkstaden diskuterade vi fram en lösning på mitt problem med draget. Även om spänningar skulle uppstå vid svetsning kändes det som den bästa lösningen just då, synd bara att han som gjorde jobbet knappt såg vart han svetsade.

Vi gick sen in på kontoret för att fylla i lite papper som behövdes för att korsa gränsen till Ryssland. Det slutade med att jag hade med mig sex stycken blanketter och försäkring med mig därifrån. Jag lämnade skotern där inne på verkstaden medan jag gick på banken för att växla till mig lite Ryska Rubel. Eftersom att jag bara ville köpa nåt som bevis på att jag varit i Ryssland växlade jag 200 kronor, mer skulle jag inte behöva. På vägen tillbaka slank en pizza ner i magen. Gott, men efter mat blir man ju bara tröttare. Det var bara att bita ihop.

Summan för reparationen samt allt pappersjobb som han hade ordnat åt mig blev 250 kronor. Trevligt!

Upp på skotern igen. Lämnade Salla bakom mig och började rulla dom sista milen mot Ryssland. Det kändes lite overkligt att ha kört skoter ensam hit hemifrån Hjoggböle. Ryska skyltar började dyka upp. Förstod inte vad som stod på dom men jag visste att jag var nära. Kom upp vid en stor rak väg och långt där borta kunde man skymta en stor byggnad. Det måste vara tullen tänkte jag. Leden gick vid sidan av vägen så jag fortsatte vidare. Jag kom fram till tullhuset och parkerade på deras bilparkering och knatade in. Jag var ensam där förutom vakterna, så jag var först fram till luckan. Turligt nog pratade han lite svenska och efter lite förklaring angående min resa tyckte han nog att jag var tokig som kört skoter på släp från Skellefteå till Ryska gränsen bara för att köra lite skoter. Nej jag har kört skoter hit, sa jag. Han gapade. Mer vakter blev intresserade och följde med ut för att ta en titt på skotern. De pekade och sa att jag skulle följa vägen i cirka 2 kilometer till Ryska tullen.

Bommen åkte upp och jag for iväg. Nu var det allvar, jag satt alltså på min skoter ensam, efter bilvägen på väg till Ryssland. Overkligt är bara förnamnet. Vägen kändes lång men till slut uppdagades nästa tullstation bakom hörnet, Jag körde fram. Till vänster om mig satt en Rysk vakt med den stora klassiska Ryssmössan på huvet, jag knatade in och möttes av sex gränsvakter i hallen. Jag visade upp alla papper jag hade med mig och fick sätta mig ner och vänta. En av dom som arbetade där, var en yngre kille i min ålder som tro det eller ej kunde några enstaka ord på svenska. Engelska behärskade han betydligt bättre, jag förklarade allt för honom och vi gick igenom alla papper igen. Jag fick åter vänta tills "chefen på stället " hade tid för mig. Hela tiden hade jag med mig den första killen för att översätta, för tro inte att höjdaren kunde engelska. Inte ett ord! Vi satt där ungefär en timme och dom kollade i mina papper som jag själv fått fylla i, han saknade motornumret på min skoter. Alla uppgifter fanns förutom detta och det skulle han såklart ha. Det var bara att gå ut till skotern för att gräva rätt på det, under uppsikt av en vakt under tiden förstås. Inga problem att hitta det, men det skulle skrivas in på fyra blanketter, eller halvtaskiga snekopierade A5-blad. Sen kom frågan om mitt ärende i Ryssland. Jag förklarade att jag endast var intresserad av att köra in en bit ta några bilder och sen köra hemåt igen. Men i mina papper stod det att jag skulle in till Ryssland för att tanka. Det skrev jag och Gunnari i Salla endast i för att fylla i någon form av ärende för "besöket", det skulle inte ha så stor betydelse vad man skrev sa han. Men det hade det tydligen, för jag fick strikta order om att endast köra till macken för att tanka och sedan köra tillbaka direkt. Ja vad ska man säga?

Sen undrade han vad jag hade för kamera. Jag visade den och han gick igenom varenda bild, hånlog och skrattade emellanåt och pratade på Ryska med sin kollega.

Jag frågade om jag fick fota inne i tullstationen men det gick inte för sig. Inte ens fota personalen, och jag var inte heller sugen att stanna längre där än vad som behövdes.

Sen var han så intresserad av min skoterhjälm att jag tänkte, den där hjälmen har jag inte med mig härifrån. Han pillade konstant på den och ställde den åt sidan. Nog om detta, dags att åka tänkte jag, men så kom han plötsligt på att det fattades blanketter för packkälken, bara att sätta sig ner ock fylla i fyra stycken till, all text på ryska, jag fattade inte mycket, men den yngre killen hjälpte mig.

Dags att åka till slut, killen tog mig åt sidan och förklarade hur jag skulle köra. "–Kör endast till macken och tillbaka."

"–Åk INTE någon annanstans," för då kommer vi att plocka in dig, sa killen. Plocka in mig? Holy shit! Detta var allvarliga grejer och egentligen spelade det ingen roll då jag endast ville in och vända.

Ute vid skotern var det återigen dags för en vakt att föja med ut och få lite luft. Han pratade inte heller engelska, han pekade bara med batongen att jag skulle öppna sidokåporna. Han kollade även in packväskan på tunneln, sen var han nöjd. Rätta mig om jag har fel men i packkälken där bak skulle jag ju verkligen ha kunnat gömma en hel del bomber och granater, men där kollade dom inte ens.

Han var i alla fall nöjd och gick in. Jag satte mig på skotern och drog igång den. Efter ett tag åkte bommen upp och jag körde försiktigt igenom tullområdet,

för att komma till ytterligare en bom. Jag saktade in och bommen åkte upp så det var bara att fortsätta. Jag körde cirka 800 meter in efter vägen då jag såg en uppskottad plan med en sunkig husvagn och en stor lastkontainer bredvid en barack. Kan detta vara macken?, tänkte jag. Med ryssarnas ord klingande i huvudet om att inte avvika från min tankrutt chansade jag på att detta kunde vara macken och svängde in. Lastkontainern var öppen på gaveln och där stod faktiskt en rostig pump där 95 var ditklistrat. I baracken satt en kvinna med guldtänder och såg allmänt bitter ut. Jag frågade på Engelska om jag fick ta en bild av macken, hon svarade på ryska, vilket inte hjälpte mig. På teckenspråk visade jag att jag ville fote lite. Absolut inte sa hennes kropps språk. Kände att jag blev irriterad men inte att jag veva upp en kamera efter att hon betedde sig så. Ett telefonsamtal från henne till tullen skulle nog ha gjort min vistelse betydligt längre. Fuel förstod hon i alla fall, så jag tankade trots att jag egentligen inte alls behövde. Något kul att handla fanns inte i denna trähydda. Cigaretter, godis och chips? Det fick bli en Rysk Estrella chipspåse. Irriterad drog jag igång skotern och körde tillbaka mot tullen igen. Denna gång tog nytt folk emot mig. Jag frågade en kvinna i stilig rysk uniform om det gick bra att ta ett kort på henne.

–Nej det går inte. Jag kommer alltså hem från en sådan här lång resa utan en enda bild från Ryssland, det kändes inte så muntert ska jag säga. Stämpel i passet, min Rysslandsförsäkring på skotern, kvitto på tankning i Ryssland samt en sketen chipspåse är mina bevis. Sen syns det ju faktiskt på min spårsändare att jag varit där. Väl tillbaka hos Finska tullen förklarade jag hur otrevligt bemött jag blivit i Ryssland och att jag inte fick ta några som helst bilder där. När jag berättat detta och frågade om det gick bra att fota på Finska sidan så var det inga problem alls, jag fick till och med ut dom ur byggnaden för att fota dom bredvid min skoter. Dom var riktigt trevliga.

Jag kände att det var bäst att börja röra på mig eftersom att det snart skulle börja skymma, så jag drog iväg mot Salla igen, fortfarande ältade jag inom mig att jag inte hade en endaste bild från Ryssland. Surt som fan.

Mörkret kom krypandes och så gjorde även kylan. Det var dags att dra på sig Bergans dunoverall igen. Kallt att stanna upp för att slita av sig kläderna och börja om med kalla kläder. Jag tog mig 7,5 mil innan visiret frös ihop. Det var så kallt att inte masken klarade av att ventilera ut all fukt, som genast fryste till is. Slog upp tältet, denna gång riggade jag hela sovdelen så jag kom upp från marken och skyndade mig ner i sovsäcken. Under natten vaknade jag flera gånger och kröp allt längre ner.

Dag 5

På morgonen när jag tittade upp mot sovsäcksöppningen hängde där massor med istappar i sovsäcken. Jag var inte så sugen att stiga upp då ska jag säga, det hade snöat en del, så det tog lite extra tid att packa ihop allt. Efter cirka en timme hade jag fått i mig lite frukost och packat mig iväg, föga anande vad som väntade mig.

Jag körde i 7,5 mil och kom fram till Kemijärvi där jag tankade upp skotern och gick in för att få mig lite mat. Det började kännas i kroppen att man levde. Det kändes precis som jag hade feber där jag satt och försökte vila upp mig. En polisbuss svängde upp bredvid skotern och två av poliserna klev ut och kom fram till mig. Vad är galet på skotern nu då, tänkte jag. Men dom frågade bara vart jag kom ifrån och var egentligen bara skoterintresserade. Kul!

Började rulla vidare och efter ytterligare 9,7 mil nådde jag Rovaniemi. Tankade upp skotern återigen, och medans jag tankade så kom jag på den briljanta idén att jag faktiskt inte behövde köra via Överkalix på hemvägen utan att jag skulle kunna köra direkt till Haparanda. En snabb titt på GPS:en visade att endast en led gick där. Eftersom att det är två stora städer så borde ju rimligtvis leden vara rätt bra skyltad också. Jag hade ingen karta över Finland utan endast lederna. Allt annat var endast ett vitt rutnät.

Klockan var nog vid 16:30 när jag åkte från Rovaniemi och visst, allt flöt på rätt bra och leden var precis som på GPS:en i någon mil. Leden gick efter älven tills jag kom in i ett litet samhälle, där tappade jag leden som verkade gå där ingen tidigare kört och då jag misstänkte att isen kunde vara svag åkte jag en krok runt istället. Jag såg nu att leden skulle dyka upp ca 500 meter framför mig igen, jag åkte fram till älvskanten och fick till min stora förvåning se öppet vatten över hela älvens bredd, så långt ögat nådde.

Jag knackade på vid närmsta hus och fick prata med en riktig lirare. Dålig på engelska förklarade han medans hans dotter fick hjälpa till att förklara. Jag fick absolut inte köra på isen då det nyss omkommit två stycken där, isarna var inte att lita på. Det sa han ungefär 11 gånger under vårt samtal. Hans dotter fick flytta sin bil så att han fick ut sin ur garaget, vad gör karln tänkte jag. Det visade sig att han körde taxi och skulle visa på sin GPS hur jag skulle köra för att komma någorlunda rätt. Det han visade var ungefär vart några renskötare hade sina skoterspår, så det var bara att börja leta sig vidare efter dom. Hela tiden kollade jag på min GPS och såg vart den nu borttinade leden skulle ha gått, jag följde det spåret rätt bra i cirka en kilometer in i skogen bredvid älven. Efter cirka en mil kom jag faktiskt fram till älven och där var det is igen. Eftersom det var rätt många skoterspår där så tordes jag fortsätta efter leden. Det var en sån skön känsla att se att leden var okej att köra på igen, den led som jag viste skulle ta mig till Haparanda. 7 mil senare kom jag återigen in i ett litet samhälle och irrade runt men hittade till slut rätt och följde leden ut till en liten holme där den senare skulle gå ut på älven igen. Öppet vatten igen och riktigt strömt! Jag chansar inte, så det var bara att vända om tillbaka in i samhället och börja knacka dörr. Jag hittade en kvinna som verkligen gjorde allt för att hjälpa mig. Hon ringde hem sin gubbe och frågade honom och hon ringde till flera andra också som hade skoter, men svaret var att det var bara fanns en led som gick mot Haparanda. Jag förklarade att leden fick gå vart den ville så länge den landade på svenska sidan.

Jag fick låna deras dator för att försöka hitta en annan väg. Under tiden satt hennes gubbe och skissade fram en karta. Han kunde inte ett ord engelska så hon fick översätta. Dom föreslog att jag skulle åka vidare genom samhället och försöka hinna fram till en bensinstation längre bort för att fråga dom. Det började bli sent och det var nu ca 20 minusgrader. Jag har aldrig förr kört på så mycket asfalt med en skoter tidigare. Det fanns knappt snö där, då det var sandat mycket hade den lilla snö som fanns töat ihop ordentligt och var stenhård. Gångvägen jag körde bredvid var helt bar, drivorna var så hårda att det

Ja här var man på väg tillbaka från Ryssland. Snubbarna på kortet jobbar på Finska tullen, jag förklarade läget för dom om att jag inte fick ta kort på Ryska sidan, så dom ville gärna ställa upp på bild.

Juoksengi vid gränsen mot Finland, där fanns även en webkamera så jag fick vinka hem till familjen.

Hemma hos Gunnari där alla nödvändiga papper som krävdes för att komma in med skoter till Ryssland.. Hos honom fick jag även svetsat draget på skotern på Finskt vis,, Det skulle senare visa sig att det behövde ännu flera papper. Suck!

Tältrivning efter första natten, också denna dag fick jag börja med solen i topp. En hel del lössnö där jag stannat så det tog lite tid innan jag kom iväg.

Taskig bild. Men det visar en av mina blåsor jag fick i händerna efter min Rysslands resa. Kortet taget hemma vid köksbordet, benen bar mig knappt in, då jag hade kört dryga 70 mil utan ordentlig sömn.

knappt gick komma upp på dom och det tog lång tid att komma den där sträckan till macken som hade hunnit stänga. Jag var trött slut, och vilse. Jag ringde faktiskt hem till sambon och grät. Jag ville verkligen inte ge upp, men det kändes som om allt gick emot mig.

Men hon peppade mig och det kändes faktiskt lite bättre. Men det gick inte komma ifrån det faktum att jag var i nån liten håla i Finland och att det var riktigt kallt, fanns knappt nån snö och inte en skoterled så långt ögat nådde. Jag fortsatte efter vägkanten och hittade en obemannad bensinstation där jag fyllde upp maskinen, där bredvid låg ett litet bageri där det fanns folk som jag frågade om vägen. De visste inget.

Bredvid låg en stugtomt och där kunde jag faktiskt ana ett skoterspår. Jag åkte ner och tog mig en titt, tro det eller ej men där var leden igen. Lyckan var dock kortvarig, då leden försvann lika fort som den uppenbarade sig. Knackade på vid närmsta hus och fick god hjälp av folk som faktiskt körde skoter. De visste inte om det var is hela vägen till Haparanda men jag fick tipset om att köra över älven och följa vägen på andra sidan där det skulle vara lite bättre med snö. Jag skulle sen följa den vägen till ett litet samhälle som hette Tervola. Sagt och gjort, jag körde ner för kanten och ut på älven, då det var riktigt mörkt chansade jag inte utan följde leden en bit och hittade en avstickare mot vägen på andra sidan. Tur att jag hade bra med lyse så jag kunde se andra sidan. Tyvärr gick detta spåret mot en viadukt där det ångade ur isen. Jag vågade inte vika av spåret heller, jag körde försiktigt under viadukten och vände tillbaka ut på leden igen. Jag var inte så kaxig. Till slut hittade vägen. Visst var det mer snö där men inte mycket. Många mils asfalkörning senare kom jag fram till Tervola där jag hittade ett spår som tog mig i rätt riktning. Dryga 8 mil senare kom jag äntligen fram till Haparanda. Jag hade nu kört efter en kraftledningsgata i miltal som inte var att leka med. Jag var trött.

Letade rätt på en bensinmack, tankade och gick in för att få lite värme. En grillkorv slank visst ner också, nu började jag faktiskt längta hem till min säng.

Tittade på klockan inne på macken 03:15. Var tvungen att fråga om den gick rätt och det gjorde den. Jag kände mig inte så motiverad att stanna någonstans för att sova, och när jag ändå kört så länge tänkte jag att jag lika gärna kunde fortsätta.

Dag 6

Hoppade över att sova och irrade vidare i mitt egna lilla kosmos, 2 mil från Kalix stannade jag till vid en vägöverfart, stod på tomgång och vilade lite, körde in till sidan och stängde av skotern. Nu var jag så trött att jag somnade liggandes på skoterdynan i dryga 20 minusgrader. Efter cirka 20 minuter vaknade jag och höll på att frysa ihjäl. Vandrade fram och tillbaka för att få upp nån värme, då fick jag se att lyftbågen som även håller draget på plats gått av helt på ena sidan.

Klockan var nu ca 06:00 och jag ringe min sambo och sa att hon skulle få möta upp mig i Kalix om jag skulle ta mig dit med kälken. Där skulle hon få ta min kälke på släp hem till Hjoggböle. Det var antingen det alternativet eller att ge upp. Skotern höll ihop till Kalix och solen hade börjat värma lite och ljuset gjorde nog också sitt för jag blev faktiskt piggare. Tankade upp och åt lite, lastade packpulkan på släpet och drog igång maskinen för den sista etappen. Jag hade nu varit uppe i drygt 24 timmar och kört skoter och sovit/slummrat till i ca 20 minuter under den tiden. På nåt sätt kändes det ändå som om jag hade kvar lite energi trots allt.

Återigen tappade jag bort leden ett antal gånger, förmodligen hade min trötthet något med det att göra. Jag tänkte nog inte så klart ändå trots allt. När jag var framme i Kåge var jag nog så slut en människa kan bli, men jag skulle bara inte ge upp nu, när jag bara hade några mil kvar. Fick med mig min sambo på skotern dom sista milen, annars hade jag nog somnat. När jag kom hem på gården bar nästan inte benen min kropp. Strax efter hemkomsten anlände mor och far som blivit oroliga när min spårsändare slutat sända signaler. Dom hade varit ute och letat där jag sist synts när den la av. Jag körde alltså dom sista 72,8 milen och slumrade endast till i 20 minuter, det tog från cirka 09:00 den 24/3 till cirka 01:00 den 26/3,, 40 timmar i sträck irrandes, delvis utan leder, med snöbrist, öppet vatten och folk som knappt förstod engelska. Jag mådde lite dåligt när vi faktiskt suttit två på skotern dom sista milen. Tanken var ju att göra resan helt ensam, men när man tänker igenom allt så kanske det inte spelar någon roll egentligen, jag körde ju trots allt hela sträckan själv från Hjoggböle till Ryssland och tillbaka! Jag klarade det!

Detta projekt hade inte varit genomförbart utan stöd från min familj och sponsorer. Extra tack till James Venimore på Kajaktiv för lån av min SPOT Tracker. Vill även tacka legenden Ola Skinnarmo för värdefulla tips och råd på vägen. Håll ögonen öppna efter flera av mina tokerier och projekt på www.underdog-motorsports.com

Tack till följande sponsorer

SG DROP

Drop är freeride-förarens drömställ som går att bära både på stan och under andra vinterhobbys. Materialet är mycket lätt i laminerad polyester med trendigt rutmönster. Jackan har en hellång dragkedja framtill, flera fickor och en separat ficka för mobiltelefonen under vindskyddet. Ventileringsfickor under ärmarna och på ryggen, löstagbar huva. Vattentät och imfri bröstficka för kameran. Byxorna har ett flertal fickor, löstagbara hängslen och är förlängda i ryggen. Jackan och byxbenen har snölås som går att öppna. Kardborreband, reflexer fram och bak. Vattentäta dragkedjor.

SG DROP JACKA
XXS, XS, S, M, L, XL, 2XL, 3XL
1690 SEK

SG DROP BYXOR
XXS, XS, S, M, L, XL, 2XL, 3XL
1490 SEK

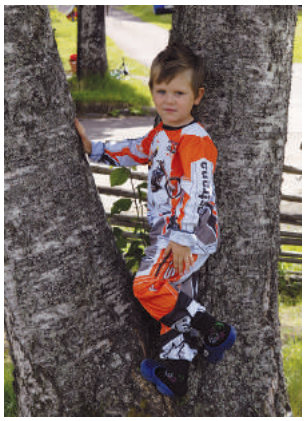
Se mer på: www.snogear.fi

Shelloil

Shell och All Right Europe slöt ett återförsäljaravtal förra hösten. Shell-produkterna säljs nu där Allrights sortiment finns, det vill säga hos din skoterhandlare. En liter av den helsyntetiska 2-takts snöskoteroljan Advanced Snow Scoot PLUS kostar cirka 165:-

KickUp

Den 10/8 provsmakade vår redaktion några KickUp energidrycker. Det var dels KickUp Energy Water, som inte smakade så sliskigt som andra energidrycker brukar kunna göra, utan liknade mer ett smaksatt vatten. Sen provade vi KickUp Energy Drink vilken mer liknade en apelsinläsk. Dessa kanske kan vara ett alternativ till de vanligaste energidryckerna med den fördelen att det inte innehåller taurin. Taurin är en organisk syra som människor och djur själva bildar i kroppen för att reglera hjärtat och muskelsammandragningar. Namnet Taurin kommer från latinets taurus för tjur, då ämnet först upptäcktes i gallan på en oxe. Taurin förekommer också i alla animaliska livsmedel. KickUp finns nu ute i handeln.



Travis Junior

Det klart grabben (eller tjejen) ska se ut som en liten Travis Pastrana. Om nummer 199 kommer att hjälpa till på traven när det ska flippas, vippas och göras andra stolligheter avslöjas inte. Priset är i alla fall 349:- och en uppsättning beställs med enkelhet på www.motorhuset.com

Från nacke till röv

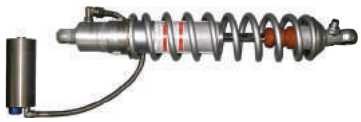
Allright saluför Ultimate Stuffs skyddssortiment som består av välsittande kvalitétsskydd. Dessa är avsedda för motorsport och kan användas sommar som vinter. Att skydda rygg och bål med ett skydd är smidig. Armbågssskydd och axelskydd får du på köpet.

Rustik barnsko

Denna Powerboot Original är tillverkad i Europa och finns i storlekarna 23-35 i dubbelnummer. Den har ett justerbart skaft i vattenavvisande nylon och snabblåset förhindrar snön att komma in skon. Innerskon i äkta ull kan enkelt tas ur. En extra urtagbar köldsula mellan skon och innerskon medföljer också. Snabbspännet över vristen ger en perfekt passform, den har en gummisula med bra grepp. Skon är testad till under -40 grader och finns hos din lokala snöskoterhandlare.

Nytt från Scott

Scott kan från och med denna säsong presentera sina nya Voitage Proair SX som är begåvade med ventilationssystemet RAM som ska motverka imning. Naturligtvis sitter det dubbelsiktskiva i silverkrom, och bandet är silikonbehandlat för att sitta säkert på hjälmen. Den finns även i färgerna röd/vit, svart/vit och vit/svart. Cirkapriset ligger på 1198:- med silverkromlins och 898:- med standardlins.
Dom släpper även ytterligare ett nytt glasöga i fräck designad klarlackad ram. Här får du en dubbelsiktskiva i silverkrom med Turbo Flow-ventilation, Super Soft-foam för bästa komfort. Bandet är silikonbehandlat och den här går lös på runt 1098:-



Modifiera Yamaha Monoshock

MonoShock RA i originalutförande, låter dig endast justera returen, vilket även har en minimal påverkan på kompressionen. Med denna modifiering som utförs av KN Racing så kommmer du kunna justera kompressionen separat, utan att det påverkar returen. Detta är perfekt för dig som vill ändra kompressionsinställningen för att klara de värsta guppen, och samtidigt justera returen för bästa komfort. Priset för installation, omshimsning och renovering är 2995:- inklusive moms. Kontakta KN Racing Products för mer detaljerad information på 0950-10899 eller www.knracing.se

2010 POLARIS®

UPPLEVELSER

SPORT

Marknadens starkaste modellprogram!

5 modeller 550-800 cc

Priser från 79 900:-

RUSH PROCRUISER

BRAKE THE RULES
CHANGE THE GAME

600 Rush. Revolutionerande ny skoterteknologi.
Begränsat antal. Boka din Rush redan nu!

MOUNTAIN

2010 - bättre än någonsin!

6 modeller
– alla med det unika IQ chassiet

Avancerade och lättkörda. Flera mattlängder och motoralternativ.

600 RR SE • 600 RMK 144/155 • 800 RMK 144 • 800 RMK Dragon 155

800 RMK Assault 146
vald till årets skoter*
*av magazinet Scooter april 2009

600 RMK

Priser från 107 900:-

SNOWCHECK 6 000:-

1 augusti-30 november 2009 • Valfritt Polaris tillbehör till ett värde av 6000:- • Fri försäkring i ett år!*

*Gäller brand, stöld, nittetjäp och vagnskada

Ytterligare modellpresentation och information får du hos din Polaris återförsäljare. Välkommen att göra en bra affär!

Arjeplog ExperienceCenter i Arjeplog 0961-10102 • **Arvidsjaur** ExperienceCenter i Arvidsjaur 0960-12340 • **Boden** Sixten Nilsson Motorservice 0921-10209 • **Bollstabruk** Dahlins Motorservice 0612-21188 • **Borlänge** Haralds Båtar 0243-13019 • **Burträsk** Hällgrens Motor 0914-10402 • **Frövi** Eriksson Hans 0581-31096 • **Funäsdalen** Snökompaniet 0684-290 00 **Gäddede** Scandinavia Ring 0672-10312 • **Gällivare** Däcklaget 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 • **Mora** Mora Jäm 0250-10026 • **Piteå** Bil-laget 0911-18010 • **Skellefteå** E-son Maskin 0910-701201 • **Storuman** Joeströms Bil & Mek 0951-10075 • **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 FINLAND • PURE FINLAND • RIDERS CLUB

www.polarisindustries.com • www.polarisridersclub.com

Ny distributör

Altimate har fått en ny distributör för sina skor i Sverige. Altimate Boots finns att tillgå i tre modeller med ett vattentätt membran. Skorna finns i flera prisklasser och de två dyrare modellerna har urtagbar innersko. Mer information finns på www.glansgarden.se

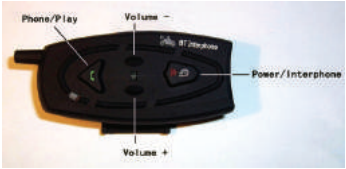
Grepp & Styr

Du som längtat efter Woodys sortiment, sluta med det! Varför då? Jo för kommande vinter kommer Duells att börja sälja Woody´s välkända produkter, så som styrstål och dubb i världsklass. Mer information om detta hittar ni på duells.se eller hos närmsta Duells-återförsäljare.

woody's

Dunk & Slammer

Trött på slamrande dunkar som inte riktigt vill ligga still? Garage 24 har lösningen på problemet i och med sin fina Snowpeople dunkhållare. Den är gjord för att monteras på släpvagnen, i bussen eller husbilen, sen är det bara att lyfta av den, tanka och ställ tillbaks. Enkelt! För 495 spänn blir den din. Besök www.garage24.se för mer information.



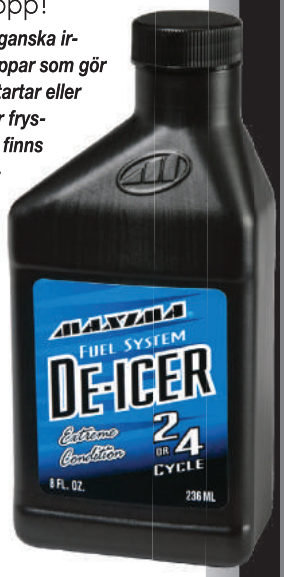
M2 Communication Systems

Se upp!

Här kommer en varning till alla som har käringen bakpå när det ska åkas snöskoter. Du som har haft det sköna nöjet att vila öronen genom endast njuta av motorns fina sång, istället för fruns sköna stämma. Nu är det slut med detta. PMC Bike har ett enkelt intercomsystem som monteras in i hjälmen. Med detta system i era båda hjälmar kan du få körinstruktioner, förmaningar samt varningar för stubbar, på 500 meters håll! Skulle det visa sig att du ändå får en syl i vädret emellanåt kan vi avslöja att detta är ett tvåvägs kommunikationssystem mellan tre användare via Bluetooth, dock två i taget. På detta sätt kan också svärmor blanda sig i diverse familjeangelägenheter. Perfekt! Fungerar upp till 120 km/h, 7 timmars taltid, automatisk uppkoppling av telefonsamtal, avancerad A2DP & EDR Bluetooth-profil. Stereo musik/Audio funktion (från A2DP mobiltelefon/MP3/GPS) samt brusfilter. Och du, den är vattentät ifall dina medpassagerare olyckligtvis skulle ramla av när ni passerar en vak eller dyligt! Det rekommenderade priset ligger på 1.495:- och du hittar mer information på www.pmcbike.se

No more ispropp!

Det är väl inte bara ganska irriterande med isproppar som gör att din skoter inte startar eller bara går illa. Det här frysskyddet från Maxim finns på en 237 milliliters-flaska vilket räcker till cirka 20 liter bränsle. Detta ger 100 % frysskydd ner till -40 grader. Priset är 75:- och den finns att köpa hos din skoterhandlare eller på garage24.se



Nytt från Houdini

Det vet ju både du och jag att om man slarvar med klädlagret närmast kroppen får man lida för det någon gång under skoterturen. Kolla in de senaste nyheterna från Houdini Sportswear. Vi har inget riktigt belägg för detta påstående, men vi är relativt övertygade om att Fantomen använder trikåer från Houdini. www.houdinisportswear.com

Alpha Zip
Långärmad polotröja med zip i Eco Circle® Alpha och Delta Base
Alpha Chill Control Base för effektiv fukttransport och lätt isolerande effekt. Delta Heat Control-paneler på ryggen och under armarna med anti-odor behandling. Hög välskuren krage med neckdrop. Djup frontzip och zipgarage. Förlängda ärmar med tumhål. Alpha-sömmar för komfort och en perfekt passform. Backdrop. Atletisk passform. Tillverkad av återvunnen fiber. Helt återvinningsbar.Pris: 750 kr

Alpine Alphies
¾ långa tights i Eco Circle® Alpha Base och Transition Stretch™
Effektiv fukttransport och lätt isolerande effekt. Paneler i Transition Stretch på knäna för punkmarkerande värme. Anatomiskt formad höftpanel med extra höjd i svanken. Infälld mjuk midjeresår. Bra stretch i nederkanten. Alpha-sömmar för komfort och en perfekt passform. Atletisk passform. Tillverkad av återvunnen fiber. Helt återvinningsbar. Pris: 650 kr

Elfläktat

Glasögon SMITH OTG Snow Turbo är något för den som trodde att han hade allt! Visst, färgad ram har väl alla, likaså dubbel gulsiktskiva. Men hur många har en inbyggd fläkt? Levereras med en inbyggd batteridriven fläkt med två hastigheter samt silikonbelagt band. Smakar det så kostar det, 1 495kr:- i en butik nära dig, eller på www.garage24.se.

Arctic Cat-kläder från TOBE

Håll i dig du Arcticfrälste. Du kan från och med Oktober köpa specialdesignade Arctic/TOBE kläder hos din lokala Arctichandlare. Kläderna är heltejpade skalkläder i tre-lagerstyg med grym design, funktion och passform. För mer information om detta knappar du in www.arcticcat.se och kikar vidare.

FX Nytro X-TX den överlägset mest köpta crossovermodellen 2009.

YAMAHA SMART CHECK

Beställ din 2010-års modell senast den 15 november 2009, så får du 5.000:- i smartcheck rabatt på ordinarie ca-pris.

YAMALUBE

Förmånlig finansiering via Handelsbanken Finans

YAMAHA

www.yamaha-motor.se

ÅRETS SNACKIS

Säga vad man vill om årets alla nyheter, men man kan lugnt sätta sig ner och konstatera att Polaris nya Rush har tagit hand om hela showen och är årets snackis.

Text: Björn
Foto: Mattias Klockar

Rätt vad det är så händer det någonting i skoterbranschen som får betraktas som en milstolpe. Jag kan direkt rabbla upp händelser som tillexempel RX-1 och REV, som med sin motor och chassidesign utmärkt sig å det grövsta och i och med det också skapat en ny trend. Årets största nyhet alla kategorier och tillika milstolpe heter Polaris Rush och får betraktas som någonting som är fullproppat med nytänk då det gäller funktion och design. Jag pratar i första hand om den unika Pro-Rideboggifjädringen som till en första anblick kan ses som en gimmick och ett försäljningstrick. Den smäckra och smidiga designen är IQ-modellens absoluta motpol och hela Rushpaketet ser ut att vara vacuumförpackad. Liten, kort och nätt är några av stödorden i mitt anteckningsblock efter den första åkturen. Det har jobbats febrilt med Rushen i många år och vi pratade faktiskt med en av de inblandade konstruktörerna som såg tidiga skisser på den unika bakfjädringen redan för sex år sedan. Utvecklingen har sedan fortskridit och testandet har varit grundligt. Samma tekniker talade om för oss att mer än femtio prototyp-Rushar har rullat den gångna vintern, vilket är betydligt fler än vad som är brukligt i branschen.

Ta dig tid!

Vi har kört Rushen både i Sverige och i USA och är eniga om att de maskiner vi kört är bra, förutsatt att de är riktigt inställda. Har egentligen aldrig kört en maskin som är så villig att ändra skepnad i och med att man skruvar förhållandevis lite på bakdämparen. Just denna villighet gör att det är ytterst viktigt att man som Rushägare sätter sig in och tar sig tid i att hur det fungerar och att man engagerar sig i sin maskin och dess fjädringssettup. Kom ihåg att ingen fjädring kan jobba korrekt om förutsättningen i och med en schyst inställning inte finns, oavsett namnet på dämparen och boggin.

Det är alltså läge att läsa manualen och förstå själva tänket bakom konstruktionen. Det är också läge att välja återförsäljare med omsorg så att du får dig en lektion i hur du fixar en juste setup. Polaris skickar med någonting som vi kan kalla en lathund eller tabellsticka som hjälper dig på traven att hitta de rätta måtten på just din inställning. Rushen svarar också väldigt fint på förarens viktförflyttning. Sitter du långt fram styr det exceptionellt bra och sitter du långt bak greppar det fint samtidigt som skidorna lyfter fint. Du ska inte bara ta med din vikt i beräkningen, också din längd, då den påverkar var vikten hamnar på maskinen. Så känslig är den alltså. Du ställer in balansen på maskinen med fjädern, inte hårdheten. Hårdheten sköts med kompressionsratten. Så med andra ord, boggiinställning, prio ett! Tjata!

Framvagnen känner vi dock igen från IQ-modellen och är endast något modifierad för att passa det nya chassit och är lika bra om inte bättre tillsammans med den nya Pro-Ride progressiva boggin på Rushen. Progressiv betyder med några enkla ord att Pro-Ride boggin blir hårdare ju mer den fjädras in. Du passerar alltså ingen zon där det går lättare och det plötsligt faller igenom. Vad som är anmärkningsvärt är att den liggande bakdämparen för den infjädrande kraften vidare in mot chassits centrum istället för rätt upp i rökan på chauffören. Just detta är kännbart, rätt inställt.

Rätt inställd är Rushen magnifik och förvånansvärt följsam. Jag får lite M10 flashback där maskinen tillåts rinna över de värsta knölarna som en tallrik kräm, med skillnaden att den här konstruktionen tillåter ytterligare lite pisk, återigen, rätt inställd det vill säga. För er som inte är uppdaterade så fanns den knölätande M10 boggien bland annat på en del Edge-modeller när det begav sig på den gamla goda tiden. Vid frågan om denna maskin kommer i en snöskotercrossvariant blev svaret ett bestämt nej. Rushen är avsedd för leden och leden endast. Jäkla mycket tjat om den rätta inställningen på boggin, men återigen, mycket mycket viktigt. Ta dig tid att känna och förstå.

Receptet

Hur har man då gått tillväga för att bygga Rushen? Är tillvägagångssättet lika unik som designen? Både ja och nej. Vi hittar de sedvanliga svetsarna i chassit, men betydligt färre än på föregående modeller. Hela 86 % mindre svetsar än på exempelsevis en 800 IQ Dragon. Hur har

Nu finns återigen den fina turbofyrtaktaren att tillgå. Polaris hade ett glapp i sitt snöskotersortiment under förra säsongen. Glappet är nu igenproppat och vi kan verkligen rekommendera dig att prova den här 140-hästarsraketen som är en perfekt gubbracer.

man löst detta? Armerad trolldeg? Nej även om det kanske är just det man först tänker på. Man har gjort vad man i årtionden pysslat med inom flygindustrin... Limmat! Denna teknik gör det möjligt att sammanfoga stål och aluminium utan ett skruvförband. Detta är mekanikerns dröm vid en eventuell reparation där en värmepistol används istället för en skiftnyckel. Det låter konstigt men ett limmat förband ska efter 24 timmars härdning var likvärdigt en traditionell svetsfog. Vid Rushpresentationen fick vi reda på att chassikonstruktionen är en serie av triangelformer och att det innehåller betydligt färre delar än exempelvis en IQ Dragon.

Kedjehuset är numera en bärande del av chassit och har bromsskivan placerad på utsidan vilket i sin tur gör att kedjehuset är mer slimmat och försänkt in i chassit, vilket i sin tur gör att du har mer plats för högerfoten.

Lite annat

Motormässigt finns det inte så speciellt mycket att skriva hem om, om man tittar på utsidan. Visuellt är den identiskt med en vanlig kortslagig CFI2 600 HO-motor. Får du för dig att plocka isär den så kommer du hitta lite andra förbränningsrum, portdesign, och framför allt ett annat motorstyrningssystem. Tillsammans ska detta ge ett bredare effektregister, och vi tvivlar inte då Rushen är ett utmärkt paket där allting lirar tillsammans. Den är inte det minsta våldsam, utan snarare väl genomtänkt och lätthanterlig.

Rushen känns verkligen som ett energitillskott till branschen och ett startskott på någonting nytt, ja en verklig milstolpe. Vi kommer utan tvekan att få se liknande maskiner från konkurenterna i framtiden. Om du vågar köpa en Rush? Det är alltid lite roulettevarning då det gäller nyköp. Antingen finns det lite barnsjukdomar eller inte! Enligt Polaris har det körts totalt 25,000 mil med Rushprototyperna för att provocera fram alla slags fel som kan uppkomma på en ny modell. Om vi bortser från eventuella fel som kan uppkomma, och baserar vårt tyckande på de prototyper vi kört i vintras så är det

IQ Dragon 800 är i grund och botten en skitbra maskin, men har dragits med en del kallibreringsproblem. Vi får verkligen hoppas att problemen är borta i och med årets uppdateringar i form av ny programvara, kolvar, toppar och avgassystem.

här en fantastiskt fin ledmaskin som har satt standarden högt. Ja du vågar.

Resten

Ja vad säger man. Polaris har fyra stycken andra sportmaskiner också om man bortser från Rushen, tro det eller ej. Alla är baserade på samma IQ chassi, men begåvade med olika motor och stötdämperialternativ. Att dessa maskiner kommer lite i skymundan i skuggan av Rushen känns egentligen lite synd då alla har ett existensberättingande och är riktigt bra maskiner. Vi börjar med att konstatera att det återigen finns ett sportigt turbovisslande alternativ för de som vill åka fyrtakts IQ Turbo Dragon. Den 135 kusar starka motorn känner vi igen så också Rider Select-systemet där man har 7 olika inställningsmöjligheter på styret.

Den fina 800 IQ Dragon känns också den igen men har tills i år fått nya kolvar, toppar och avgassystem. Sitter du och trycker på en sån här modell från 08 eller 09 så kommer också du få ta del av den uppdateringen (i form av nya kolvar och toppar) då Polaris en gång för alla ska ta tag i problemet med 800:or som inte går som de ska. För visst har det varit problem med just 800:an, som inte riktigt levererat.

550 och 600 Shift däremot har alltid hållit vad de lovat och är riktigt bra maskiner i sedvanlig ordning, som i dagens prisläge får ses som extremt prisvärda.

Överlag känns det som om Polaris satsar rejält och att de verkligen gjort allt för att möta konkurrensen. Vi jublar extra mycket åt Rushen och längtar efter att få köra en produktionsmaskin.

Pro-Ride heter den unika boggin som verkligen sticker ut designmässigt.

Hela Rushen ser ut att vara vacumförpackad och ser lika slimmad ut som en size zero-modell.

Smäcker instrumentering och ett välbekant styre med välbekanta reglage.

IQ framvagn med justerbara Piggyback Walker Evans dämpare känns stabilt och är ett väl utprovat koncept.

	Rush 600	IQShift 550/600	IQ 800/Turbo Dragon
Motor			
Typ:	2-cylindrig 2-takt	2-cylindrig 2-takt	2-cylindrig 2t / 4-t
Volym cc:	599cc	544/599 cc	795 / 750cc
Borrning/slag:	77,25x64mm	73x64/ 77,25x64mm	85x70 / 85x66 mm
Bränslesystem:	CFI	2xvm34/ Cleanfire Injection	EFI
Smörjning:	Separat	Separat	separat/Torrsump
Avgassystem:	2-1	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	125hk	60 hk/125	154/140hk
Start:	Manuell	Manuell	Manuell/Elstart
Chassi			
Uppg torrvikt kg:	208kg	211,6/ 217,9	218,6/263,3kg
Tunnel:	Rush	IQ	IQ
Framvagn:	IQ	IQ	IQ
Dämpare:	Walker E Piggyback	RydeFX MPV	Walker E Piggyback/Walker E
Fjädringsväg fram:	25,4 cm	25,4 cm	25,4 cm
Boggi:	PRORIDE	IQ	IQ
Dämpare bak:	Walker Evans comp adj	Ryde FXMPV	Walker evans
Fjädringsväg:	35,6 cm	35,3 cm	35,3 cm
Typ av matta cm:	38x307x3,2	38x307x2,3	38x307x3,8 / 3,2
Skidor:	Plast	Plast	Plast
Spårvidd:	108 cm	108 cm	108 cm
L/B/H cm:	274x121x117	292x121x123	292x121x123
Tankvolym:	41,7 liter	43,5 liter	43,5 / 38,6 liter
Oljetankvolym:	Uppges ej.	Uppges ej.	Uppges ej.
Att äga			
Pris:	129,900:-	79,900:-/89,900:-	129,900:-/129,900:- elstart
Färg:	Svart	Svart	Röd
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB	Polaris Scandinavia AB	Polaris Scandinavia AB

Liten och nätt var två av orden jag hittade i anteckningsblocket efter första provkörningen. Polaris har verkligen lyckats att bygga en lätthanterlig trevlig ledmaskin. Om det sedan visar sig att den också är snabbast lär vinterns BLS-test utvisa.

Åka, skruva, åka, skruva. Vi fick oss en ordentlig lektion i hur Pro-Ridefjädringen reagerar på olika inställningar.

Vid en första blick kan Pro-Ridefjädringen se ut som en gimmick. Men den fungerar. Vi matade över dessa knölar under en hel dag och kunde jämföra olika inställningar i lugn och ro. Kul och lärorikt.

Nyheter från MOTOR HUSET

Utbytes vevaxel

Från: 4995,-

Utbytes cylindrar

Pris: 3695,-

Wiseco kolvsats

Från: 1295,-

Wiseco toppsats

Från: 450,-

Utbytesystem på cylindrar och vevaxlar.

Wiseco smidda kolvar och packningssatser till flertalet märken och modeller.

Handla räntefritt!

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

MOTOR HUSET

www.motorhuset.com

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

Wiseco Performance Products

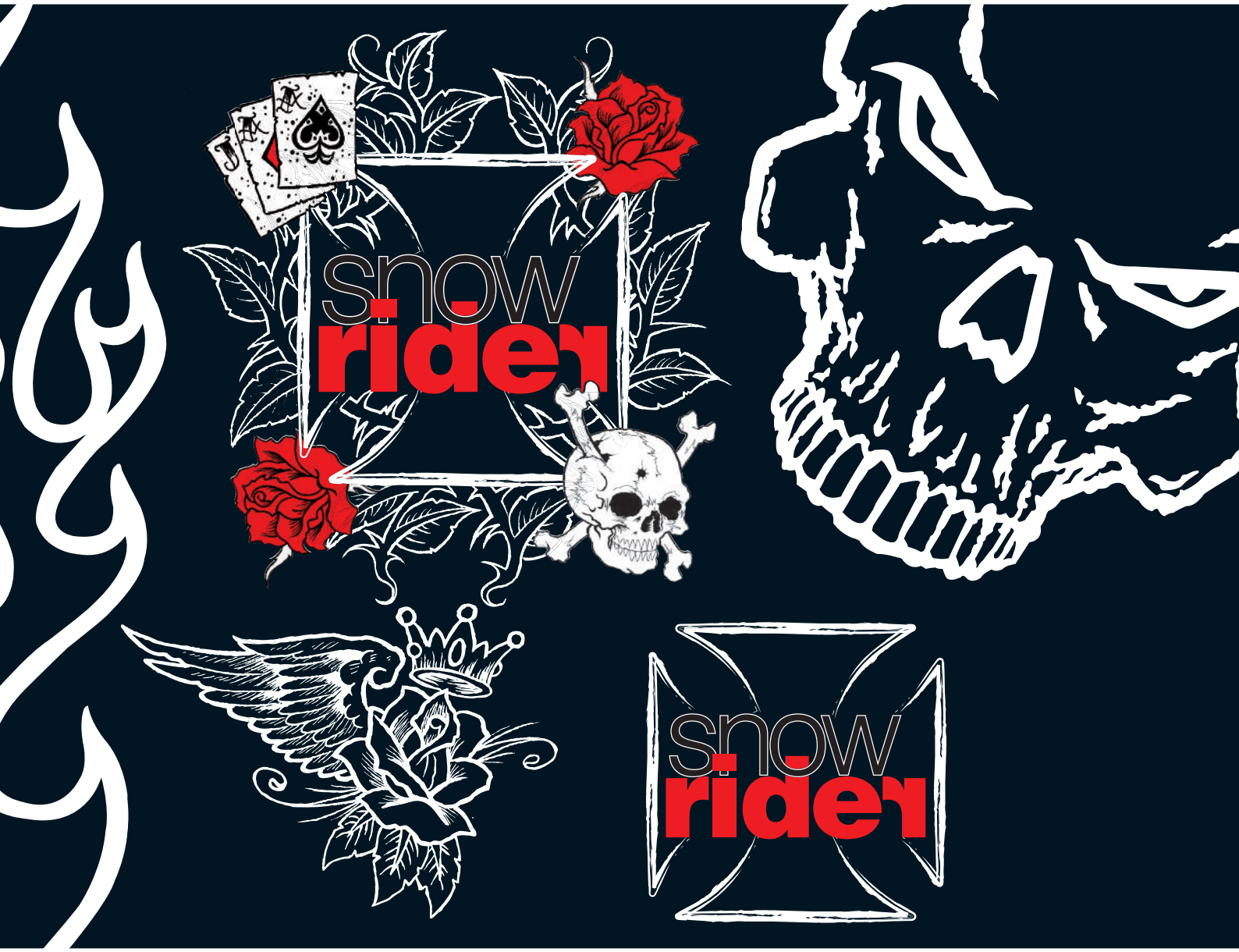
snow rider Loggotävling

Alla kretiva konstnärer se hit. Du har nu chansen att få visa upp dina alster för en bred och kräsen massa. Det hela är enkelt. Du som är väl bevandrad i Photoshop eller dyligt ska knåpa ihop någonting fränt med vår SnowRiderlogga som grund. Vår logga får du i högupplöst version genom att maila mikaela@otlas.se. När du väl fått loggan är det bara din egen fantasi som sätter gränserna för vad som är möjligt att göra med den. Du låter fantasin flöda och gör det du tycker passa, spar ner den i lämpligt format, och minst 300 DPI. Sedan skickar du den till samma adress du fick vår logga från, det vill säga mikaela@otlas.se. Vi kommer sedan att välja ut de förslag som är bäst och helt enkelt trycka en exklussiv T-shirt i begränsad upplaga som sedan kommer att säljas i shoppen.

Du kommer naturligtvis bli rikligt belönad i form av 10 stycken T-shirtar och en oändlig mängd beröm. Vad väntar du på? Sätt igång.

OBS! Vi vill ha ditt bidrag senast den 1 november 2009.

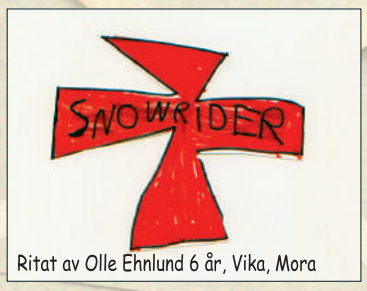
SnowRider kommer att ha full användande rätt på ditt material och kan ej krävas på någon form av ersättning i samband med användande av insänt material. Ditt material kan således komma att användas vid andra tillfällen och i vår marknadsföring.



Ny avdelning!

SnowRIder Junior!

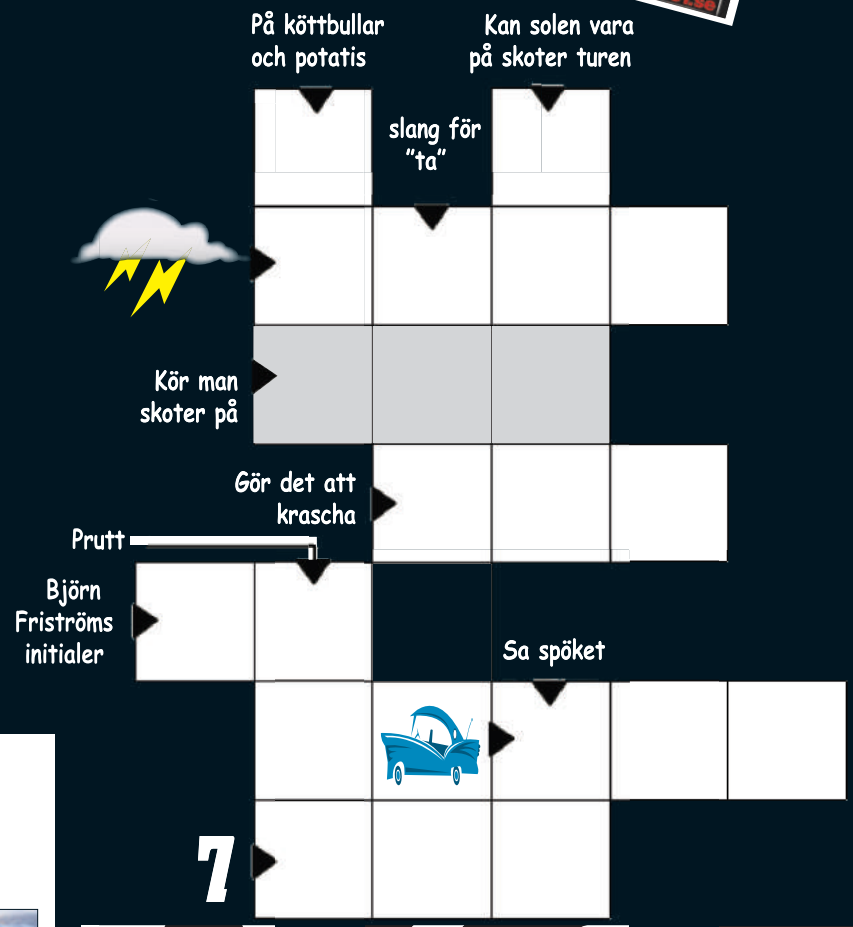
Skicka in dina skoterteckningar till oss på SnowRider!



Ritat av Olle Ehnlund 6 år, Vika, Mora

SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

Tävling för barn.
VINN SNOWRIDERKLISTERMÄRKEN!
Lös korsordet och maila in ordet som ska stå i det grå fältet tillsammans med en bild på dig och namn, ålder och adress på pren@snowrider.se.
En vinnare visas på www.snowrider.se Sista dag att maila är 12/10-09



Lös rebusen: +R +

+ + -skrapa -ga

Rätt svar:.....

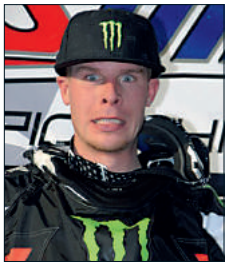
Vilken tillhör vem?

1

2

3

4

5


6

Hej där!

Albin Ryskåsen, 5 år
Besökare på SnowRider Mr Big Jump i Stöten 2009.

- Vad tyckte du var bäst i dag?
Skoterhoppningen var bäst.

- Vad ska du bli när du blir stor?
Skoterhoppare så klart.

- Vad kör du för skoter?
En Polaris.

- Vad kör du för finskeskoter?
Arctic cat

Rätt svar: Rebusen = Kör skoter med skydd. Vilken tillhör vem?= 1-6 2-4 3-5

DEN ÄR MER ÄN EN PRESTANDASKOTER.
DEN ÄR PRESTANDASTANDARD!

MX Z

brp.com

MX Z X-RS
+ 600 H.O. E-TEC
+ 800R PowerTEK

I MX Z 2010 har det inte sparats på krutet. Ojämförbar manövrering. Hisnande acceleration. Ergonomi i världsklass. Och massor av andra skäl som gör den värd att kallas ett nytt riktmärke i sin klass.

Andra MX Z-modeller
+ TNT 550F
+ X 1200 4-TEC

Rotax® E-TEC®
Rotax E-TEC-motor är en revolutionerande nyhet på marknaden! Den är utan tvekan den renaste och mest bränslesnåla tvåtaktsmotorn och konkurrerar lätt ut många fyrtaktsmotorer. Motorn är nästan helt rök- och luktfri, har jämn tomgång och är mycket lättstartad även kall. E-TEC-tekniken, som ägs av BRP, är sedan tidigare väl utprövad i Evinrudes® populära utombordsmotorer.

Hitta närmaste Ski-Doo återförsäljare på **www.brpscandinavia.com**

Be with the Right People: www.brpusersclub.com

© 2009 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Alla rättigheter förbehållas. ® ™ och BRP-logotypen är varumärken som tillhör Bombardier Recreational Products Inc. eller dess dotterbolag.

DEN BÄSTA UTRUSTNINGEN FÖR DEN BÄSTA SNÖSKOTERN

Se detta och mycket mer på **www.brpscandinavia.com**

X-TEAM VINTER JACKA
3 590 SEK

VENTILERINGS KIT
TILL SIDOPANELEN
534 SEK
860200328

A-ARMSSKYDD
1 267 SEK
860200047

ski-doo
BETTER RIDES. BETTER RIDERS.™
BRP

www.snowrider.se
LÄSARBILDER

Förare: Jerry Fredriksson
Fotograf: Micke Enerot
Plats: Jorm
Kommentar: Våråkning när den e som bäst!

Förare: Christer de Wall & Gustav Westin
Fotograf: Jimmy Andersson
Plats: Graningesjön i Sollefteå
Kommentar: Gustav och Christer åker res på vattnet.

Förare : Virre
Fotograf: Sofie
Plats: Funäsfjällen
Kommentar: Påsk 09, längtar till snön igen!

Förare: Micke Stenlund
Fotograf: Pontus Önhult
Plats: 2 maj Höglia
Kommentar: Sista körningen!

Förare: André Engberg
Fotograf: Jens Eriksson
Plats: Alviksträsk
Kommentar: Lite lek i vårsolen.

Förare: Christer de Wall & Gustav Westin
Fotograf: Jimmy Andersson
Plats: Graningesjön i Sollefteå
Kommentar: 30 grader varmt och picknick på stranden.

Förare: Jens Mehlqvist
Fotograf: Martin Söderlund
Plats: Terminalen/Sveg
Kommentar: Det var varmt där i slutet på skoterföret... =)

Välj en trygg finansiering

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

Välkommen till Swedbank Finans

Telefon: 08-585 986 50

Yamaha 2010

Att skilja ut sig

Nu har även den lite enklare Nytro RTX fått det mer sportiga chassit som introducerades på RTX SE förra året. Skillnaden sitter i fotstegen som nu är mer uppvinklade längre bak, dom är också smalare. Resultatet blir en smidigare och snyggare skoter.

Att köra skoter handlar så mycket om känslor, och mest känslor av alla lockar då Yamahas maskiner fram.

Text: Patrik Larsson
Foto: Mattias Klockar

Till ytan är alla skotrar så lika. Men trots det är dom ju samtidigt så fantastiskt olika. På många sätt är det ofta just Yamahas maskiner som är mest olika alla andra.

Om man tänker efter så har det egentligen alltid varit så. Jag ser bara tillbaks på mina egna erfarenheter av till exempel ET 340 från 80-talet och Phazer 480 från 90, vilka båda var fantastiskt lätta och lättkörda maskiner. Ofta kunde man direkt känna att man satt på just en Yamaha till exempel genom den väl avstämda styrningen och den sköna bromsen med så mycket känsla. Dagens skotrar från Yamaha skiljer också ut sig från de övriga. Den största och mest uppenbara skillnaden är ju fyrtaktsmotorn. Då de andra tillverkarna fortfarande lägger tonvikten på stimmiga tvåtaktare kör Yamaha sen många år stenhårt på fler takter än så. Ski-Doo har visserligen nu på allvar gett sig in i leken, men ännu inte fullt ut och i samma bredd som Yamaha.

Yamahas skotrar har alltså alltid på ett eller annat sätt skilts sig från mängden. Men då det för tio år sen och bakåt gällde att modellerna alltid hörde till de smidigaste och lättaste, så är det idag tvärt om. Fyrtaktsrevolutionen har gjort Yamaha till de som nu i stället bygger några av de bökigare och med några få undantag även tyngsta bland jämförbara skotrar.

Att Yamaha gjort ett mycket imponerande jobb med att slå sig in med sina fyrtaktare på den konservativa snöskotermarknaden kan ingen förneka. En stor del av kunderna vill ha en fyrtaktsmotor, och det nästan till vilket pris som helst.

Dels är dom för det mesta lite dyrare i inköp. Sen är dom alltså gärna lite tyngre. Trots att de också inte allt för sällan är dåligt utrustade från start vad det gäller drivhjul, skidor och matta, och ibland även dämpare så säljer dom ändå bra, och till och med även bättre och bättre. Bristen i utrustning är lite irriterande, men eftersom eftermarknaden är full av mycket fin utrustning att ersätta de sämre originaldelarna med, så är det inget stort problem. Lite bökigare, men alltså inget stort problem.

Tre

Precis som förra året presenterar Yamaha i år totalt tre korta sportmodeller. Modellerna är de samma. Phazer RTX, Nytro RTX och Nytro RTX SE. Förändringarna är små men det har hänt något mycket viktigt och faktiskt historiskt. Men det återkommer vi till.

Phazer RTX behöver nu för tiden inte någon längre presentation. Men något gick däremot lite fel vid introduktionen av Phazern till säsongen 2007. Kanske mest för att Yamahas mycket intelligenta trixande med spionbilder och Jimmy Blaze positiva uttalanden, som blandades med en brutalt effekthöjande turbosats som redan tidigt arbetats fram av MC Xpress. Denna mix gav förväntningar på maskinen som i slutandan visade sig vara omöjliga att leva upp till. Idag vet vi däremot bättre. Phazer RTX är en fullstor skoter. Men den mindre motorn på 80 hästar och lite tamare dimensioner på dämpningsutrustningen gör den till en mycket smidig och lättkörd instegsskoter, som även mycket erfarnare förare kan ha otroligt mycket skoj med.

Årets provkörning av den lille i USA bjöd inte på några nyheter eller överraskningar. Phazer RTX är tillbaks och precis lika underhållande och lättkörd som förut. Ordet tjejskoter använder vi inte längre efter att Björn för ett år sen bannlyst det uttrycket. Förvänta dig inget effektmonster och brutala skidlyft, så blir du inte besviken.

Den högt och långthoppande Micke Ljungberg har faktiskt i ett svagt ögonblick till och med erkänt att det just är Phazer som hamnar allra högst upp på hans önskelista då det gäller Yamahamaskiner.

Två

Phazer RTX har alltså lämnats som den är. Men de två Nytro-maskinerna däremot har uppdaterats, om än inte jättemycket. Den första versionen av Nytro-framvagn tenderade ju att göra så att skotrarna i vissa lägen betedde sig minst sagt underligt. Vid inspirerad körning nedför på dålig led till exempel så

Phazer har nu några år på nacken, och gör fortfarande sitt jobb bra som en lättkörd, smidig och underhållande maskin. 80 hästar är också fortfarande bara 80 hästar. Har man det klart för sig blir man inte besviken.

kunde skotern rätt vad det var och utan förvarning totalt vilja byta spår. Detta var sällan kul. Till säsong två, alltså till förra året hade man tagit fram generation två av framvagnen och problemen var som bortblåsta.

Det var även förra säsongen som RTX Special Edition gjorde entré. Den här versionen hade fått ett omarbetat chassi, som var mer uppvinklat bakåt och även de plattformsliknande fotstegen hade smalnats av och gjorts smidigare, och faktiskt också snyggare.

I år har både Nytromodellerna detta chassi.

Det som skiljer de två åt är främst två saker. Och precis som man kan förvänta sig är det på fjädringssidan de mest uppenbara skillnaderna infinner sig.

Men bara för att man hållit igen lite på utrustningen på den enklare RTX så har den för den delen inga dåliga dämpare. Fram hittar vi ett par fina Fox Float och i boggin två 40 millimeters renoveringsbara dämpare med klicker-justering på både kompression och retur.

Vid vårt provkörningstillfälle var det faktiskt den lite enklare RTX som hade den skönaste och mest följsamma fjädringen. Men detta betyder ju inget mer än att det är inställningarna som inte riktigt lirade på RTX SE. Eller så var det faktiskt de superfina lederna som vi körde på som inte var utmanande nog.

Det är i alla fall bara att konstatera att Yamaha i och med RTX SE har tagit det här med fjädring och dämning på absolut största allvar. På den här maskinen sitter det något av det allra bästa marknaden har att erbjuda. Alla håller säkerligen inte med för att dom själva kör på ett annat märke. Men så är det.

I framvagnen på SE sitter värstingdämparen Fox Float-X med justerbar kompression och retur. Bak i boggin hittar vi en riktigt fet fullt justerbar clickerdämpare. Centrumdämparen skäms inte heller för sig. Den är på 40 millimeter och har klickerfunktion på kompression och retur.

Nästa sak som skiljer är drivhjulen, och det är SE som försetts med no-slip-hjul! Äntligen, skriker nu många i kör och vi hjälper gärna till.

Det här är en större sak för Yamaha än man kanske först kan tänka sig. För detta är nämligen för första gången vi hitta denna typ av drivhjul i en av Yamahas sportmaskier. RX-1 Mountain har haft no-slip sen 2006, och nu är det alltså även dags för en Yamaha sportmaskin.

Ett

Vi inledde den här texten med att säga att Yamaha inte längre bygger de lättaste och smidigaste snöskotrarna. Många som läser detta tolkar säkerligen detta rent instinktivt som något negativt. För vissa är det så klart det, men nu är verkligheten inte så svart-vit.

Det är ett faktum att hela skoterkollektivet i genomsnitt bara blir äldre och

Phazer RTX är ett kompakt paket som levererar glädje och trygghet.

Nytro RTX Special Edition kom till förra säsongen. Till 2010 återkommer den relativt oförändrad, dock med ett stort och viktigt undantag. Den har nu nämligen utrustats med helt nödvändiga noslip drivhjul.

Det är till synes de små detaljerna som gör våra liv lite lättare. I år har Yamahas skotrar utrustats med boggie och vändhjul med utbytbara kullager.

Styrstången som lutar ovanligt mycket på Nytro ger en speciell körkänsla. En del tycker den ställer till det i körningen, medan andra älskar den.

äldre. Detta eftersom rekryteringen av yngre förmågor går lite trögt. På så sätt höjs medelåldern på den genomsnittlige skoteråkaren stadigt. Precis samma fenomen har för alltid förändrat MC-branchen där nu de extremaste sporthojarna hör till de minst sålda, till skillnad för bara 10-15 år sen. Samma utveckling kommer med stor säkerhet även påverka vår lilla bransch. Just detta faktum får en lite intressant inverkan på just Yamahas försäljning.

Som ung vill man ha vilda maskiner som som är brutala. Det gör helt enkelt inget om skotern är lite lynnig och otrygg. Det kan i stället inge respekt och höga poäng i vissa grupper av åkare.

Men med åren blir människan av naturen mer trygghetssökande. Och vad får man då om man köper en fyrtaktad Yamaha? Jo stabiliteten och tryggheten själv.

Detta blir så klart lite tråkigt för oss som ska skriva om skotrar, men för dig som vill åka tryggt, säkert och stabilt i vinter så är detta skotrar som alltid levererar.

Yamaha är idag i en självklar ledning i världen vad det gäller fyrtaktsmaskiner, och har att se fram emot en fortsatt positiv utveckling, bland annat på grund av åldershöjningen, och därmed trygghetssökandet hos den genomsnittlige skoterköparen.

Noll

Sen kan vi bara med sorg i konstatera att de båda Nytro-modellerna levereras med mattkammar på 32 millimeter. Mattvalet är så uselt att Yamaha kammar hem noll poäng i just den grenen. Men nu får vi lov att skärpa oss och se oss själva i ett mycket större sammanhang. Och det sammanhanget stavas U-S-A.

32-kamsmattan är helt enkelt starkt efterfrågad i hamburgerlandet. Så trots att den är ett skämt för oss så ser det ut som att vi kommer att få leva med detta. På grund av det rådande ekonomiska läget så ser det mörkt ut om man väntar på en förändring. Vår marknad är helt enkelt för liten, så att få ekonomi i att ta fram speciella Skandinaviska modeller ser nog idag helt omöjligt ut.

Yamaha anpassar alltså inte sina skotrar efter vad som händer i skotermedias olika jämförande test. För det är ju egentligen bara där det blir ett stort problem. I verkligheten byter ju dom som behöver både matta och skidor och får därmed en helt underbar maskin, vilket klart och tydligt visade sig i vår Bästa LedSkoter-test 2009. Yamaha levererade nämligen då en med 44-kamsmatta uppdaterad Nytro. Dom såg sig slagna på förhand och gjorde något åt saken. Tråkigt i jämförelsen med vad den övriga marknaden hade att erbjuda, men ändå kul, eftersom skotern ändå fick visa vad den verkligen kan.

Jämför vi Yamahas agerande med Arctic Cats, så ser man tydligt vad man kan åstadkomma med egentligen små medel. Arctic Cat F8 som till en början i det närmaste var usel i BLS gick till att vara bäst på bara tre säsonger. Det enda som gjordes var att byta just matta och skidor. Olika filosofi alltså som ändå ger samma resultat hos slutanvändaren. Skillnaden är att Yamaha-ägaren behöver krångla och slänga ut lite mer pengar än vad den ursprungliga prislappen visar.

Nytro RTX SE har inte bara helt underbar fjädringsutrustning i allmänhet, den har även den förstärkta Dual Shock Pro 46-boggin.

Det är bara att konstatera att Yamaha i och med RTX SE har tagit det här med fjädring och dämning på absolut största allvar. På den här maskinen sitter det något av det allra bästa marknaden har att erbjuda.

Nytrons förarmiljö ser ut som vanligt. I det lilla digitala multiinstrumentet hittar du det mesta du letar efter.

	Nytro RTX/ RTX SE	Phazer RTX
Motor		
Typ:	3 cyl, 4-takt	2 cyl, 4-takt
Volym cc:	1049cc	499cc
Borr/slag mm:	82,0x66,2	77,0x53,6
Bränslesystem:	Mikuni EFI 41mm x3	Keihin EFI 43mm x2
Smörjning:	Torrsump	Torrsump
Avgassystem:	3-1 rostfritt	2-1 rostfritt
Uppg effekt/varv:	ca 135 hk	ca 80 hk
Start:	Elektrisk	Elektrisk
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	---	---
Tunnel:	Nytro 11° Snocross	Phazer
Framvagn:	Dubbla A-armar, krängningshäm.	Dubbla A-armar, krängningshäm.
Fjädring fram:	RTX: Fox Float. SE: Fox Float-X	Fox Float
Fjädringsväg fram:	216 mm	236 mm
Boggi:	Dual Shock Pro. SE: Pro 46	Dual Shock CK
Dämpare bak:	Klicker HPG 40mm. SE: HPG 46mm	HPG 40mm komp just.
Dämpare fram:	Klicker HPG 40mm	HPG 36mm
Fjädringsväg bak:	368 mm	412 mm
Typ av matta cm:	38x307x3,2 RipSaw	35x307x32,5 RipSaw
Skidor:	Plast	Plast
Spårvidd:	1050 mm	1085 mm
L/B/H:	2805x1180x1140 mm	2820x1215x1190 mm
Tankvolym:	28 l	26,7 l
Oljetankvolym:	---	---
Att äga		
Ca pris:	144900:-. SE: 147900:-	104900:-
Färg:	Svart-orange/blå/röd. SE: Blå	Svart-orange
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia	Yamaha Motor Scandinavia

Den ultimata skotertransporten!

036-18 19 50
www.bjornlyan.se

Björnlyan

Kläder 2010

I vanlig ordning är klädseln A-O när du ska köra snöskoter. Du ska inte bara vara torr och varm, du ska vara snygg och fräsch också. Vi har därför plockat ihop det mesta då det gäller snöskoterkläder inför vintern 2010. Håll tillgodo!

Valdez jacka & byxa

Valdez är en sportställ, som har samma färgtema som Lynx 2010 modeller. Textil är 600d polyester och den har membran både i jacka och byxa. Jackan har även teflon ytbehandling för ökad smutstålighet. Jackan har 100 grams foder och den har tre stora ventilationsöppningar. Snölås i midjan och muddar med tumgrepp. Avtagbara CE-skydd i armbågar, axlar och rygg.
Pris: jacka 2990:- och byxa 2690:-

www.brppac.se

Snogear

Blackie jacka & byxa

Både jackan och byxan har membran, så de är vatten och vindtäta, plus att de även har teflon ytbehandling för ökad smutstålighet. Trippel dragskydd i dragkedjan, rejäl snölås i midjan och muddar med tumgrepp. Avtagbar huva. Avtagbara CE-skydd i armbågar
Pris: jacka 3290:-, byxa 2690:-

www.snogear.fi

Ski-doo

X-team Winter Jacket Race Edition

X-team jacka med Race Edition färgtema, för sportigt körning. Jackan har teflon ytbehandling för ökad smutstålighet. Jackan har 80 grams foder och den har tre stora ventilationsöppningar. Snölås i midjan.
Pris: 3790:-

www.brppac.se

Bergans of Norway

Svartisen Jacket

Konstruerad i ett extremt flexibelt stretchmaterial (DermizaxTM). Vatten/vindtät med utmärkta andningsegenskaper. Hjälm får plats under den fasta - och justerbara huvan. Alla fickor har vattenavvisande dragkedjor och bröstfickan har utgång för mediaspelare. Jackan har också en RECCO® reflektor i ena armen, skidkortsficka och avtagbart snölås. Stl herr S – XXL
Rek utpris: 5995:-

Sirdal Jacka

3-lagers Dermizax™ strechmaterial. Vattentät, vindtät och har hög andningsförmåga. Jackan har vattenavvisande dragkedjor på fickorna, ventilationsdragkedjor under ärmarna och reflexdetaljer för extra skydd i vintermörkret. Jackan har RECCO® reflektor i ena armen, skidkortsficka och avtagbart snölås och huva. Stl: dam XS – XL
Rek utpris: 4195:-

www.bergans.se

Arctic Cat

Iron Dog jacka

Matcha din skoter – välj kläder från Arctic Cat. Jackan Iron Dog gör skoterlivet ännu roligare under lång tid framåt tack vare tåligt och hållbart yttermaterial samt 200 grams Thinsulate Insulation i fodret. Färg: svart/orange/lime. Stl: S-XXXL
Pris: 2838:-

Advantage byxa

En riktigt bekväm byxa som håller dig torr och varm under skoterturen. Snölås hindrar snön från att tränga in i skoterkängorna.
Färg: Svart. Stl: S-XXXL
Pris: 2504:-

www.arcticcat.se

TOBE Technology

voke

En stryktålig, loose fit byxa med stora fickor, snölås och heltejpade sömmar.
I år kommer dessa plagg med den senaste versionen av membranet TOBETECH som i praktiken betyder att plaggen är vattentäta.
Färg. Svart.
Storlek: XS-XXL
Pris: 2695:-

Exception Overall

Äntligen en overall! Detta lilla mirakel för oss som inte gillar att bli blöta är tillverkat av det senaste versionen av membranet TOBETECH som ger tyget vattentäthet och andningsförmåga. Alla sömmar är tejpade och overallen har ventilation på både benen och överkroppen. Både benlängden och midjan är justerbara inifrån och har inbyggda hängslen. För tjejer finns en begränsad upplaga i den alltid aktuella färgen rosa. Herrar väljer mellan Röd och TOBE Pinstripe. Storlek: XS-XXL
Pris: 5495:-

Raceday

Generöst tilltagen passform för att inte strama över ryggplattan eller axelskyddet som du självklart alltid ska använda. Snölåset i midjan också speciellt konstruerat för att fungera med ryggplatta och kan dessutom kopplas ihop med midjan i alla våra olika byxmodeller. På ryggen sitter en orange löstagbar nummerplatta som när den inte används snabbt kan tas av.
Material: TOBETECH. Färg. Grå/röd. Storlek: XS-XXL.
Pris: 2995:-

www.duells.se

Snow People

Lady Puma

I Soft Cordura med krage anpassad för hjälm. Lättfodrad, snötäta dragkedjor samt telefon/mp3-ficka med kabelgenomföring. Långa sidenmuddar vid handlederna ger extra komfort.
Pris: 1 095:-

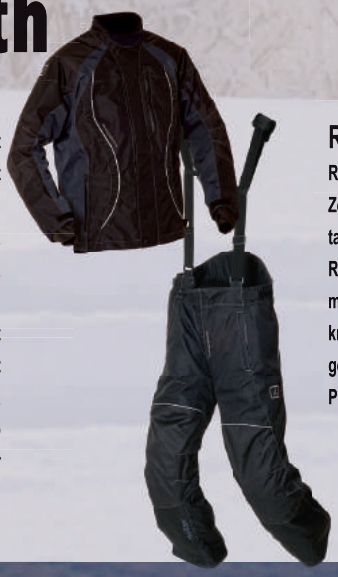
Snowpeople Explorer Scull 3-delat

Unisex-jacka i Base Cordura, 2/3 skärning och löstagbar huva. Jacka Explorer har långa sidenmuddar med tumgrepp vid handlederna ger extra komfort samt löstagbart foder/innerjacka. Byxa Explorer har hög rygg och midja. Termo-säte samt termo-knän och tejpade sömmar i grenen samt reflexer. Ny snabb snölåsfunktion vid benen. Finns i svart eller vitt.
Pris: 2 295:-

Ride North

Ride North Extreme Svart 3-delat

Touringjacka: Ride North Extreme. Vattentät och andas med AquaZero membran. Mycket påkostad innerjacka i 400g fleece. Tillverkad i kraftig men smidig Rip Stop med förstärkta axlar och armbågar. Reflexer och innerficka med telefon/mp3 kabelgenomföring.
Touringbyxa: Ride North Extreme. Vattentät och andas med AquaZero membran. Mycket påkostad innerbyxa i 200g fleece. Förstärkta innerben. Tillverkad i kraftig men smidig Rip Stop med förstärkta knän och stuss. Reflexer samt snabb snölås vid ben.
Pris: 3 295:-



Ride North Racing Only Ride Tribe vit/grå 2-delat

Racingjacka: Ride North Ride Leatt. Vattentät och andas med AquaZero membran. Lätt fodrad. Unik zip off krage som gör att man kan ta lös kragen och Leatt nackstöd passar direkt i denna jacka!
Racingbyxa: Ride North Ride. Vattentät och andas med AquaZero membran. Tillverkad i kraftig men smidig Rip Stop med förstärkta knän och stuss. Reflexer samt silkesmuddar i midjan och ben som ger överlägsen komfort!
Pris: 2 695:-

www.garage24.se

Halvarssons

HOODY fleecejacka

Tuff fleecejacka med huva. Vindtät. Dryway+®-membran. Mesh foder. Dragsko nertill. Fickor med dragkedjor. Spänntampar runt handled.
Storlek 2XS-2XL
Pris: Ca pris 1245:-

HALIFAX byxa

Byxa i Poly Oxford.
Vind- och vattentät. Kan kopplas samman med jacka. Dryway+®-membran. Dragkedja och spänntamp nertill på benen. Snölås. Dragskydd i midjan. Isolerande material vid stuss och knä. Avtagbart bälte. Kan kompletteras med justerbara CE-godkända skydd. Storlek XS-2XL
Pris:Ca pris 1 595:-

ETHEL jacka

Damjacka i Polish Twill. Vind- och vattentät. Fodrad med pile på insida av krage och huva. Kan kopplas samman med byxa. Dryway+®-membran. Dragskydd i midjan. Avtagbar huva. Muddar med tummgrepp. Avtagbart bälte. Reflexer . Kan kompletteras med justerbara CE-godkända skydd samt Converter L2 CE-godkänt ryggskydd. Storlek S-2XL
Pris: Ca pris 2 295:-

FRAZER jacka

Softshell jacka. Pile på insidan av krage och huva. Kan kopplas samman med byxa. Mesh foder. Ventilationsöppningar. Dragskydd i midjan. Muddar med tummgrepp. Reglerbar ärmvidd. Dragsko nertill. Storlek S-2XL
Pris: Ca pris 1 995:-

ROYAL jacka

Sportjacka i Texdura. Vind- och vattentät. Kan kopplas samman med byxa. Dryway+®-membran. Ventilationsöppningar. Dragskydd i midjan med dragsko. Reglerbar ärmvidd. Reflexpasspoal. Reglerbar krage. Kan kompletteras med justerbara CE-godkända skydd samt Converter L2 CE-godkänt ryggskydd. Storlek S-2XL
Pris: Ca pris 2 295:-

LIONS byxa

Sportbyxa i Texdura. Vind- och vattentät. Kan kopplas samman med jacka. Dryway+ ®-membran. Ventilationsöppningar.Dragkedja och spänntampar nertill. Snölås. Avtagbara hängslen. Isolerande material vid stuss och knä. Kan kompletteras med justerbara CE-godkända skydd. Reglerbar benlängd. Storlek XS-2XL
Pris: Ca Pris 1 995:-

www.jofama.se

Scott

Shield jacka & byxa

Skalplagg, med Scotts eget membran TriPhase. För racing och sport. Alla sömmar tejpade. Ventialtionöppningar i både jacka och byxa. Byxan med snölås och extra värmeisolering på sittytan. Stl: XXS-XXL. Färg: Vit/röd, vit/blå och vit/guld.
Pris: Jacka 2998:- Byxa 2298:-

Bombshell jacka

Snygg sportig specialdesignad jacka för dam. Finns i färgerna Svart och Grå TriPhase-membran. Löstagbar huva. Stl: XS-XXL dam
Rek ca pris 2998:-

High side Byxa
Med extra isolering i bak och över knän. Snölås i benen. Tri Phase membran. Stl: 36-44. Finns endast i svart
Rek ca pris 1998:-

Seal jacka

Jacka lämplig för Touring och Sport. Finns i färgerna svart och olive. Löstagbart innerfoder. Ventilationsöppningar. TriPhase-membran för bästa skydd mot väta och vind. Löstagbar huva. Stl: XS-XXL
Rek ca pris 2598:-

Byxan Sparkle
Med extra isolering i bak och över knän. Snölås i benen. Tri Phase-membran. Stl: XS – 3XL. Finns endast i svart
Rek ca pris 1998:-

www.scott-sports.com

T&P

Shell trousers

Slipad micropolyester/bomull med Vintage-look. Vattentätt andaslaminat. Meshfoder. Avtagbara hängslen. Justerbar midja. Benslut med snölås. Färger Charcoal eller Burned Tea Green Storlekar: Byxan Herr S-XXL, D96-116, C148-154, Dam XS-XL
Pris: 695:-

Shell jacket

Slipad micropolyester/bomull med Vintage-look. Vattentätt andaslaminat.Den är meshfodrad. Fast reglerbar huva. Blixtlåsventilation under ärmarna.
Färger Charcoal eller Burned Tea Green Storlekar: Jackan herr S-3XL, dam XS-XL
Pris: 895:-

Polar jacket

Slipad micropolyester/bomull med Vintage-look. Vattentätt andaslaminat. Fodrad med polyestervaddering. Snölås i midjan med möjlighet att koppla samman med byxan. Avtagbar pälskant och huva.
Färger Charcoal eller Burned Tea Green Storlekar: Jackan herr S-3XL, dam XS-XL
Pris: 1195:-

www.idefixteko.se

Castle X

Switch Snow Angel Jacka & byxa

420D High Tenacity Nylon med mycket hög slitstyrka, extra förstärkningar med både Dobby och Airdura. Reissa-membran för vatten och vindtäthet. Urtagbart 2,5 oz DuPont ComforMax Classic-foder men även ytterjackan är fodrad likadant. Färger: White och Aqua. Storlek: XXS-3XL
Pris: Jacka 2.695:-, byxa 2.295:-

Switch Mazed Jacka & byxa

420D High Tenacity Nylon med mycket hög slitstyrka, extra förstärkningar med både Dobby och Airdura. Reissa-membran för vatten och vindtäthet. Urtagbart 2,5 oz DuPont ComforMax Classic foder men även ytterjackan är fodrad likadant. Vattentäta dragkedjor för ventilation på bröst, under armarna samt på ryggen. Färger: Switch Mazed, Red och Grey. Storlek: XXS-3XL
Pris: Jacka 2.695:-, byxa 2.295:-

www.glansgarden.se

Matrix

Nätfodrat ställ med ventilation finns i svart/vit, blå/vit och rosa. Sinisalo-membran.
Pris: Jacka 2200:-, byxa 2200:-

Sinisalo

Sinisalo Blaze

75 g foder, Sinisalo mebran, MP3 ficka, löstagbar huva mm
Pris jacka 2300:-, byxa 1900:-

www.sinisalo.com

Grenade

Day of the Grenade Jacket och Deliverance Pant

Nylon innertyg, hög i halsen, avtagbar huva, avtagbar powderskirt, magnetiska stormflaps, ventilation under armen, finns i flera färger, storlek S-XXL. Byxan har vattentäta dragkedjor, cargofickor, snölås, "kickguards" avtagbar powderskirt.
Pris: Jacka: 3499:- Byxa: 2999:-

Squadron Jacket och Squadron pant

Nylon innertyg, hög i halsen, avtagbar huva, avtagbar powderskirt, magnetiska stormflaps, ventilation under armen, finns i flera färger. Storlek S-XXL. Byxa med vattentäta dragkedjor, cargofickor, snölås, "kickguards" avtagbar powderskirt
Pris: Jacka: 2999:- Byxa: 2499:-

www.grenadegloves.com

Klim

Klimate Pant

Bra kvalité
Pris: 2499:-

Power Xross Pullover Jacket

Sportig jacka av bra kvalité med goretex.
Pris: 3999:-

Freeride Pant

Sportig modell av bra kvalité med goretex.
Pris: 3999:-

Valdez Parka Jacket

Snygg jacka, Bra kvalité med goretex etc.
Pris: 4999:-

www.pseparts.com

Houdini

Space Jacket:

Lätt, varm och packbar huvjacka med 200g Eco Pet®-fyllning, ett högteknologiskt syntetdun. Yttertyget Switch Woven™ är en matt, tyst och smidig microfiber med DWR-behandling. Eco Pet®-fyllningen har en microfiberstruktur som binder luft för en effektiv isolerande effekt. Eco Pet är vattenavstötande, torkar på nolltid och går att komprimera väl för minimal packvolym. Separat packpåse. Tillverkad av återvunnen fiber. Helt återvinningsbar.
Färger: Rock Black

Pris: 2100:-

Switch Jacket

Lätt, varm och packbar huvjacka med sovsäckskänsla. Den värmer effektivt och andas obehindrat. Yttertyget Switch Woven, en matt, tyst och mjuk microfiberväv med DWR-behandling mot väta, vind, smuts. Fyllningen är ett högteknologiskt syntetdun som binder luft för en effektiv isolerande effekt, är vattenavstötande, torkar på nolltid och går att komprimera väl för minimal packvolym. Färger på Dam: Rock Black och Verry Berry Pink. Färger på Herr: Rock Black och Big Blue
Pris: 3200:-

www.houdinisportswear.com

M-Racing / Mp-Asu

Zentih snöskoterjacka & byxa

I polyamid med andande och vattentätt Vertex®-membran. Urtagbar Fleece innerjacka. Fickor för skydd. Mobilficka. Ventilationsöppningar både fram och bak. Byxa förstärkt med värmetåligt 1 500 den på benen. Tunn Felt tilläggsisolering i sittdynan. Snölås i byxben. Urtagbara hängslen. Färg: Svart-orange, Svart-röd, Camo. Stl. XS-3XL (46-58)
Pris: Jacka 2 490:-, Byxa 2 290:-

Cobra snöskoterjacka & byxa

I polyamid och andande och vattentätt Vertex®-membran. Urtagbar Fleece innerjacka. Fickor för skydd. Ventilationsöppningar både fram och bak. Byxa förstärkt med värmetåligt 1 500 den på benen. Tunn Felt tilläggsisolering i sittdynan. Snölås i byxben. Färg: svart-röd och svart-orange. Stl. XS-3XL (46-58)
Pris: Jacka 2 690:-, Byxa 2 290:-

www.allright.eu

Läsartest

Kvittfjell dunoverall

Testperson: Linus Beimo, Skellefteå

Kan man testa en overall bättre än att ha den på sig och köra skoter från Sundsvall till Ryssland?
Linus gjorde det och här har vi hans rapport.

Jag fick äran att testa en ny produkt från Bergans of Norway under min rysslandsresa. Nämligen deras Dunoverall. Jag har tidigare inte vågat använda dunkläder då jag är allergiker men efter jag kollat upp ett och annat om dun, så är det bara en bråkdel av de som är allergiska mot pälsdjur som känner av problem med dunet i kläder och kuddar. Overallen har hängslen på insidan som gör att den sitter extra bra på kroppen. Jag kan garantera att denna overall är VARM. Jag använde den faktiskt under mina skalplagg vid min Rysslandsresa när kylan blev riktigt jobbig och det funkade kanonbra, då den är ganska tunn och ryms därför under jacka och byxor. Jag hade förväntat mig att det skulle bli stor som dom klassiska dunjackorna, men så stor blir den inte.

Kvalitèn på overallen är riktigt bra, det märks att det är proffsgrejor då man synar sömmar och dylikt. Dragkedjan kärvar inte trots vindskydd på in och utsida. Huvan är också stor och rymlig vilket är bra då man stannar en stund för att tillexempel ta en fika. Använde denna även på morgonen då jag packade ihop all min utrustning, funkade kanon då man inte hindras av en massa tjockt tyg som man annars hittar i skoterkläder. Man kunde med andra ord jobba på obehindrat.

Jag kan garanterat rekommendera den till alla som brukar åka skoter vid kall väderlek, så håll utkik efter Bergans of Norway dunoverall.

Produkinfo:

Namn: Kvittfjell Down Suit. Bergans of Norway
Information: Dunfyllning 700 cuin.Yttermaterial 100% pollyamid. Hängslen på insidan. Dropp-seat ("bajslucka").
Färg: Herr: olive, navy, chocolate. Lady: Bright pink, navy, chocolate, real gold.
Inköpsställe: Alewalds Sport på Kungsgatan i Stockholm. Samt beställning hos återförsäljarna.

Pris: 4995:- i både dam och herr. www.bergans.com

snow rider

Vinn kläder!

Tävling

Klart du ska vara med och tävla om ett av dessa ställ! Rösta på det snöskoterställ från Ride North´s 2010 kollektion som du tycker har snyggast design och skriv en slogan om märket Ride North. Om du är den som vi tycker skriver den bästa slogan så vinner du det ställ du röstat på! Enkelt och smärtfritt.
Gå in på **www.snowrider.se** och tävla. Vi vill ha ditt svar senast den 11/10-09. Vinnaren presenteras i SnowRider nr 3 0910.
Juryn består av personal på SnowRiderredaktionen samt Garage 24 och beslutet kan inte överklagas. Ev. vinstskatt betalas av vinnaren själv.

Garage24

a. Set 2-del Ride North Ride Tribe vit
Värde: 2 695kr

b. Ride North Extreme Svart 3-delat
Värde: 3 295kr

c. Set 2-del Ride North Ride Dark svart
Värde: 2 695kr

www.snowrider.se

SLÄPET
TPM
www.tpmslapet.se
Nu kan vi som enda tillverkare i Europa erbjuda svensktillverkade kopior på stora USA-släpvagnar. Från 5m till 12m långa med tandem eller trippelaxlar.
Gör som SnowRider: - köp ert släp av oss!
För mer info kontakta oss:
www.tpmslapet.se
Tel. 0493-14658, 0493-14651

Det ultimata fordonet

Att bygga det ultimata fordonet för att transportera dig och din snöskoter kan göras på många sätt. Du vill naturligtvis få plats med allt, samtidigt som du vill resa med stil. Det här är den första artikeln i en serie vi kallar, Det ultimata fordonet.

Av: Jeff Öijer

Mercedes Sprinter är utan tvekan det mest populära fordonet att bygga om för all slags skoterracing. Du kan få tag på en förhållandevis billig begagnad Sprinter som inte bara ökar i värde vid en ombyggnation, den är också bland det driftsäkraste du kan köpa. Det fina med en Sprinter är att den inte behöver bli stående när du inte är på tävling, då du kan använda den som personbil på veckorna.

Just den här Sprintern är Jeff Öiers vision på hur det ultimata fordonet ser ut.

Några ord från Jeff

Jag tävlar i skotercross och visste från början att det var en Sprinter man skulle bygga på när det var dags för en alldeles egen racebuss. Innan jag började bygga var det en hel del funderingar över hur jag egentligen ville ha bilen. Jag hade varit och kollat på andra byggen vad det gäller upplägg och planlösningar. Till slut hittade jag en mix av alla ideér jag hade. Jag bestämde mig för att utesluta kök och sovplats då jag tyckte att de inte skulle bli använt tillräckligt mycket för att vara värt att lägga ner krut på, jag är ingen campare. Mitt mål var att jag skulle ha en rätt rymlig kupé för att få plats med mycket folk då familjen är med på tävlingarna samtidigt som det är praktiskt vid användning utanför tävlingsbanan. Jag skulle också kunna lasta skotern själv så jag kan åka iväg ensam och träna utan att vara beroende av nån annan. Då jag i rakt nedstigande led är 100% raggare var det heller inget snack om hur stor stereo jag skulle montera. Stor alltså.

Lastutrymmet

Då jag funderat ut en planlösning jag tyckte såg vettig ut, rev jag bort mellanväggen så jag stod med ett tomt skåp. Jag började mäta och kolla om det var praktiskt genomförbart att bygga så som jag hade tänkt. Efter att jag hade stått och måttat ett tag insåg jag att jag fick lov att lyfta in skotern och lite säten för att kolla om de fick plats.

Som reglar använde jag fyrkantsjärn 1,5x1,5 cm som jag miggade ihop utanför bilen och sen lyfte in och poppnitade fast i bussen väggbalkar. Jag drog genomgående bult i golvet. Sen satt jag fast 11 millimeter plywood med vagnsbult in mot cupen. Som isolering använde jag ett material liknande sittunderlägg som använd vid isolering av betongplattor. På baksidan mot lastutrymmet använde jag 5 millimeter gul plywood som är original i Sprintrarna. Dessa satte jag fast med självborrande skruv. Innan jag skruvade igen allt drog jag all el som skulle dras, vilket blev en hel del eftersom det blev två extra 100 amperes-batterier bak. Dom kopplade jag in till laddningen via ett originalrelä som säkert går att hitta på nån skrot.

För att förebygga elaka kortslutningar

klädde jag in allt och tätade ordentligt samtidigt som vi monterade en linoleummatta med kant på.

Lösningen för lastning av skoter blev en handikappramp, från Kvistberga som vi specialbeställde lite bredare. Vi monterade också en 12 volts winch så att jag ska slippa lyfta in skotern. Det blev rätt bra och det går fint och lasta själv

I coupén

Inne i cupén täckte jag väggen med filtmatta som används till och klä baslådor. Då jag ville att installationen skulle se original ut och inte som något " hemmabygge" använde vi original stolar och soffor. Alla lösningar då det gäller bälten och så vidare kommer från skroten. Det finns ju Sprintrar som har säten hela vägen bak. Vi fick även tag i ett innertak från en sådan. I detta originalinnertak borrade jag i spottlights som finns att köpa på Clas Olsson. Framstolarna monterade jag på snurrundereden som finns till skogsmaskiner.

Stereon blev ett stort jobb för sig. Så här i efterhand var det inte någonting jag bara kopplade ihop på en kvart. Jag fick lov att riva så gott som hela bilen för att dra sladdarna på snyggast sätt. Det blev bra i slutändan över förväntan och jag fick fantastiskt bra support från DLS. Jag passade även på att uppdatera min Sprinter med elhissar, crusekontroll, fartvarnare och tonade rutor. Jag har också bränt många timmar genom att montera ljudisolerande asfaltsmatta på tak dörrar och väggar.

Utsidan

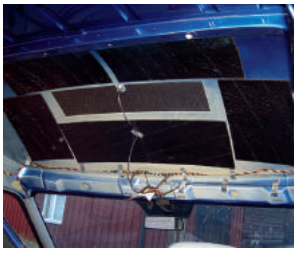
När jag fått fason på insidan gav jag mig på det yttre. Vad passar bättre på en Sprinter än en massa bågar från Q-pak och extraljus från Bosch, lackade stötfångare och bromsok? Naturligtvis uppgraderade jag till xenonljus och stoppade dioder i lampor och passade samtidigt på att blåtona lyktglas. Det hela avslutades med ett par snygga aluminiumfälgar.

Slutsatsen

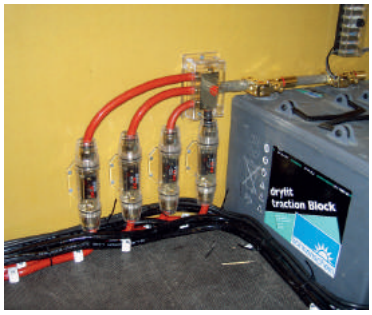
Är hemskt nöjd men är fortfarande en hel del detaljer som är kvar men i stora drag så fungerar det kanon bra utifrån det jag vill ha ut av bussen. Jag åker som en kung till och från tävling och träning samtidigt som det får plats overkligt mycket brudar i den övrig tid.

Mitt råd på vägen är att du ska titta lite på hur andra gjort och att du ska vara noga med och fundera över vad du själv kommer att använda bilen till. Lycka till.
Jeff Öijer

I Coupen:



Lastutrymmet:



Ski-Doo 2010

Tävlingsmaskinen blir civil.

Text: Patrik Larsson
Foto: Mattias Klockar

För tredje året i rad är vi hänvisade till den klassiskt Amerikanska byhålan Grand Lake i Colorado för mediaevenemanget Snow Shoot. Här ska vi återigen få bekanta oss med vad de fyra stora skotertillverkarna kommer att erbjuda den kommande säsongen.

Grand Lake ligger 16 mil från Denver, vilket tar ungefär två timmar med bil. Stora delar av resan går rakt igenom de Klippiga bergens dramatiska natur. Vi kör bitvis på serpentinvägar och kan njuta av en fantastisk utsikt.

Själva byn ligger på 8600 fot eller 2600 meter, alltså runt 500 meter högre än Sveriges allra högsta punkt, Kebnekajse. Men området där vi kör ligger betydligt högre, ibland ända upp till 12000 fot, alltså 3600 meter. Men varför är detta intressant då?

Jo det är riktigt viktigt, speciellt för oss Svenskar som vanligtvis tillbringar det mesta av vår tid nere vid havsnivån. För oss kan nämligen en resa upp till dessa höjder bli allt annat än trevlig.

När vi kommer till platsen där skoterkörningen ska ske så får vi massor med information, och det innefattar bland annat två A4-sidor med information om just höghöjdssjuka.

Som bekant sjunker syrenivån i luften med ökad höjd, och vid 8000 fot börjar den bli riktigt låg, faktiskt så låg att vi alla blir påverkade på flera sätt. Man blir slö, man kan få ont i huvudet, man får svårt att sova, magen blir konstig och man upplever ofta att man får andnöd. Det enda botemedlet mot detta är att antingen åka tillbaks till lägre höjd eller bara bita ihop och stå ut tills kroppen anpassat sig.

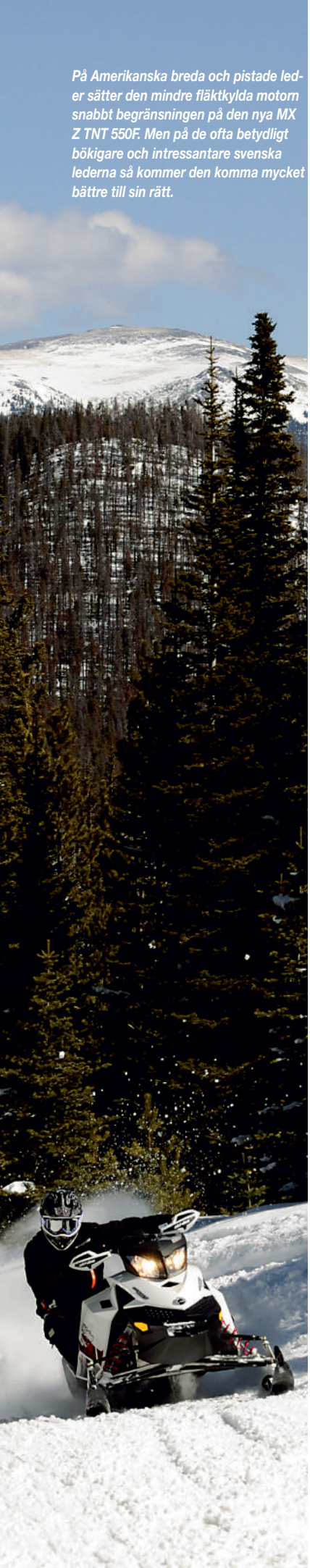
Är man lite extra otränad och ovan kan man bli påverkad riktigt illa. Några av de svårare symtomen är att man blir förvirrad och har svårt att gå rakt. Just båda dessa symtom led vi alla av när vi ett par dagar tidigare hade tillbringat en eftermiddag-kväll och natt på Smokin' Joe's Bar and Grill i utkanten av Denver. Men då hade det definitivt inget med hög höjd att göra.

Nåja. Dåsiga på grund av den höga höjden anländer vi alltså till skotercampen och vi börjar se oss runt. Det är en fantastisk känsla att bara vandra in i havet av nya modeller, och det är till en början svårt att fokusera på detaljerna. Men det kommer allt eftersom. Låt oss titta på

Till framvagnen på REV-XP har man kostat på sig att använda lätt och starkt Chromoly i vissa delar.

Här ser vi de breda och mycket stabila fotstegen som utvecklats för tävlingsbanorna, men som alltså även du i år kan få sätta dina fötter på.

Körställningen på de nya X-RS-modellerna är än mer framåtflyttad mot förut.



På Amerikanska breda och pistade leder sätter den mindre fläktkylda motorn snabbt begränsningen på den nya MX Z TNT 550F. Men på de ofta betydligt bökigare och intressantare svenska lederna så kommer den komma mycket bättre till sin rätt.

vad Ski-Doo lyckats åstadkomma med sina sportmaskiner i år.

Snabba ryck

Utvecklingens hjul tycks snurra allt snabbare och snabbare. Men behöver det verkligen gå så här fort i skotervärlden?

Ski-Doo offentliggjorde sin nya REV-XP-tävlingsmaskin MX Zx 600RS i september 2007. Den tävlades säsongen 2008 och 2009, och redan nu till 2010 kommer i det närmaste samma skoter att säljas till allmänheten. Är det verkligen dags allaredan? Jo, Ski-Doo verkar tycka det, och här har vi nu MX Z X-RS 600 E-Tec och 800R Power TEK.

En representant för Ski-Doo förklarade saken genom att säga "We like to sell what we race" och det kan vi ju säga direkt att vi också gör. Det är riktigt skönt att 440-klassen är borta, och därmed det obegripliga i att bygga världens tuffaste skotrar och sen inte sälja dom.

Ski-Doos två snabbaste sportiga prestigemaskiner är alltså nu baserade på i stort sett samma chassi som på tävlingsmaskinen MX Zx 600RS är. Det har fått behålla många av förstärkningarna och det har de bredare och stabilare fotstegen där den strängpressade ytterkanten med halkskydd är en viktig del.

Det här chassit ger föraren en ytterligare mer framåtflyttad position jämfört med vanliga REV-XP, vilket syns väl på placeringen av styrstången om man ställer en X-RS och en vanlig X bredvid varandra och jämför.

En annan skillnad som syns väl är det nya lättvikts racingsäte som dels är smalare och runt tre centimeter högre. Det är inte alls bekvämt för ett 36 år gammalt arsle, men det är ju fränt och gör det extra lätt att resa sig och det är ju viktigast på en sån här maskin.

En annan sak som är viktig, och förmodligen allra viktigast är fjädring och dämpning. Som förväntat på en nära nog tävlingsmaskin så finns det egentligen inget mer att önska. Jo föresten, det finns det visst...

Det sitter nämligen ett par feta KYB Pro 40R Piggy-Back-dämpare fram. Dom har alltså inställbar hög/lågfartskompression och på det även en justerbar retur. Allt är bra så. Men i boggin sitter det i stället KYB Pro 40. I princip samma dämpare alltså. Men den saknar returjusteringen. Varför är det så? Personligen har jag aldrig lidit speciellt mycket av en framvagn med för snabb retur, men desto oftare har det varit ett ganska vanligt problem i just boggin.

För övrigt är det samma SC-5-boggi som förra året. Men den har nu förstärkta skenor och ett fjärde vändhjul.

Så kommer vi då till mattan... 32 millimeters kamhöjd? Är det ett skämt eller? Jag orkar inte ens gå in djupare än så på det.

Stabil

Trots besvikelsen över mattvalet, så blir slutresultatet ändå väl godkänt.

Bara genom att närma sig maskinerna och titta på dom så ser man att det är riktigt tuffa maskiner. Men dom ser alltså inte bara tuffa ut, utan är det också. Den första farhågan när vi skulle få köra ursprungsmodellen av REV-XP var att den skulle kännas lätt, alltså inte stadig och stabil. Nu visade det sig att vi oroade oss i onödan. Dom var ju både lätta och riktigt stabila. Och på X-RS ökar stabiliteten ytterligare. De breda fotstegen är i det närmaste helt stumma och ger både ett bra fäste för skorna och riktigt gott om plats att röra sig och det också riktigt långt bak på skotern.

Den högre dynan gör att man snabbt skiftar mellan stående och sittande, och fotstegen tillåter snabb förflyttning fram

Till Sverige kommer MX Z 1200 i ett svart X-utförande.

Multifunktionsinstrumentet har en inspelningsfunktion som du kan använda för analys av fart och varvtal under de senaste tio körda minuterna. Mycket händigt när skoterns prestanda ska optimeras.

En maskin med racingabitioner har så klart riktigt bra dämpare. I boggin på X-RS 600 E-Tec och 800R Power-TEK hittar vi ett par KYB Pro 40, där du kan justera hög och lågfartskompression.

Ski-Doos X-RS-modeller har ett fjärde vändhjul.

Den omarbetade styrspindeln gör att mindre kraft krävs för att styra.

X-RS betyder också ett högre och smalare säte.

Nu kommer tävlingsmaskinen MX Zx 600RS i två civila X-RS-versioner. En har den sofistikerade 600 E-Tec-motorn och den andra har den grymma 800R Power-TEK.

MX Z X-RS 800R är ett effektfullt monster med brutal effekt, och tyvärr verkar vi få vänta ännu längre på en insprutad 800:a från Ski-Doo.

och tillbaks. Längre bak för fäste och acceleration och längre fram för bättre styrning och kontroll och lite mitt på för bra balans i luften. Konsterna riktigt högt uppe i luften överlåter vi med varm hand till Micke Ljungberg och hans enda kommentar är: Vill ha!

De redan extrema REV-XP har alltså till i år blivit än mer extrema och antagligen precis vad många presumtiva köpare vill ha. För det känns ju aldrig riktigt bra att köpa den värsta skotern men innerst inne veta att den inte är riktigt lika ball som de som man får se ute på tävlingsbanorna.

Motorerna fungerar och levererar det dom ska, och det gamla vanliga som vi alltid tjatar om stämmer så klart fortfarande. 600:an är förbannat smidig och har för de flesta tillräcklig effekt. Medan 800:an har rejält med mer och underhållande effekt, men att motorn samtidigt ger en skotern en begränsning vad det gäller smidigheten.

Fläktis

Lite i skymundan från sina större märkesbröder introducerades även den första fläktkylda modellen av REV-XP, MX Z TNT 550F. TNT betyder att den har ett lite enklare utrustningspaket och design. Trots detta är den utrustad med lite enklare, men dock renoveringsbara dämpare runt om. Den har även styrhöjare och handskydd och en låg ruta.

Svinlätt, lättkörd och rolig för den lite lättare köparen.

Som kontrast till den minsta så återkommer även MX Z X 1200 4-TEC. REV-XR-chassit gjorde entré föra säsongen och var en efterlängtad utmanare till Yamahas stora dominans i fyrtaktssegmentet. Vi sa redan då att Ski-Doo lyckades direkt och därför är det ju logiskt att det bara skett mindre förändringar till i år.

Styrspindeln än något omgjord för att göra den mer lättstyrd och fjädringen har omkalibrerats för att inte skotern ska niga för mycket vid inbromsning och kurvtagning.

Vi har pratat med flera ägare till antingen den korta MX Z 1200 och Renegade-modellen, och alla är i det närmaste eninga. Detta är en fantastisk skoter som lite vänder upp och ner på de förutfattade meningarna som många fortfarande har vad det gäller fyrtaktsskotrar. Detta är också Björns absoluta favorit-Ski-Doo, och han använder gärna gamla klyschor för att beskriva dess egenskaper.

—Den går som ett strykjärn, alltså verkligen! Det känns som den extra vik-

ten gör att den ger ett fantastiskt grepp i kurvorna utan att den känns för tung. Det är bara att gasa och styra. Så fantastiskt roligt!, utbrister han entusiastiskt.

Till det positiva får vi också lov att lägga motorns underbara karaktär och ett stort minus är så klart de futtiga 32-millimeterskammarna.

Branschen i kris

För att avsluta det hela kan vi ju bara säga att det börjar bli lite pinsamt att Ski-Doo fortfarande inte kan presentera en insprutad 800-kubiksmotor. Och i och med att Arctic Cat nu har uppdaterat sin 800 till att bli något helt nytt, och faktiskt kanske en av hela branschens största nyheter, i konkurrens med hela Polaris Rush-konceptet, så känns det ännu konstigare. Arctic Cats nya 800: a går ju faktiskt så bra att alla andra på marknaden faktiskt bleknar totalt.

Visst har 800R Power-TEK sina problem, där ett stort remslitage är en av sakerna, och då speciellt i vissa modeller av skotrar. Men samtidigt så ska den inte heller få mer skit än den förtjänar, för det är absolut ingen dålig motor! Det som är imponerande, är att den trots sin lite gamla teknik med förgasare, så kan man köra den med en riktigt låg bränsleförbrukning. Vi har fått in allmänna rapporter på att dom i många fall drar imponerande lite bränsle och är en klar klassledare bland marknadens 800:or.

Sen om man ska vara krass, så är det väl inte många kunder som promt vill ha en insprutning bara för insprutningens egen skull. Bara man får de tre viktigaste sakerna: tillförlitlighet, prestanda och en relativt låg bränsleförbrukning så spelar nog egentligen inte tekniken i sig någon direkt stor roll. Det är ju bara det att det är enkelt att sitta och haka upp sig på sådana saker när man ska jämföra vad de andra har.

Vi har tidigare spekulerat i att Rotax helt enkelt har tekniska problem att få fram en SDI eller E-Tec 800 just bara för att den tekniken gör att motorn drar så lite bensin, vilket i sin tur gör att det inte blir tillräckligt med bensin över i motorn för att kyla ner den inifrån. Risken är bara den nu, i och med den gigantiska bostadskrisen i USA, som förmodligen inte nått botten än kommer skjuta den här lanseringen ytterligare längre fram i tiden. Ski-Doo sköt ju även helt plötsligt upp lanseringen av Summit 1200 4-Tec. Ett snabbt beslut som säkerligen bottnar mest i en starkt sviktande Amerikansk marknad, än något annat.

Ski-Doo är ju också just nu så dominerande på marknaden och bygger så bra maskiner att dom ändå ligger riktigt bra till. Men sånt kan ju ändras riktigt fort. För fort ska det tydligen gå. Ibland är det dåligt, och ibland är det alltså riktigt bra.

	MX Z X-RS 800R/ 600 E-TEC	MX Z X 1200 4-TEC	MX Z TNT 550F
Motor			
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt	Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cc:	799,5/ 594,4	1170,7	553,4
Borr/slag mm:	82x75,7/ 72x73	91x60	76x61
Bränslesystem:	2xTMH40-DPM/ DI DellOrto 46	EFI DellOrto 52	2xVM34
Smörjning:	Injektion/ elektrisk oljepump	Torrsump	Injektion
Avgassystem:	2-1	3-1	2-1
Uppg effekt/varv:	149@8150/ 114@8100	127@7800	56@7000
Start:	Manuell (elstart tillbehör)	Elstart	Manuell (elstart tillbehör)
Chassi			
Uppg torrvikt kg:	204	231	187
Tunnel:	REV-XP	REV-XR	REV-XP
Framvagn:	Dubbla A-armar	Dubbla A-armar	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	KYB Pro 40R	HPG Plus R	HPG Plus
Fjädringsväg fram:	- cm	- cm	- cm
Boggi:	SC-5	SC-5	SC-5
Dämpare bak:	KYB Pro 40	HPG Pro 36	HPG Plus
Dämpare centrum:	KYB Pro 40	HPG Plus	HPG Plus
Fjädringsväg bak:	38,1 cm	38,1 cm	38,1 cm
Typ av matta:	38,1x305,1x3,18 RipSaw	38,1x305,1x3,18 RipSaw	38,1x307,2x3,18 RipSaw
Skidor:	Pilot 145 mm	Pilot 145 mm	Pilot 145 mm
Spårvidd:	107,7 cm	107,7 cm	107,7 cm
Längd/bredd/höjd:	289x122x100 cm	289x122x111 cm	289x122x100 cm
Tankvolym:	40 liter	40 liter	40 liter
Oljetankvolym:	3,7 liter	3,5 liter	3,7 liter
Att äga			
Ca pris:	144 900:-/ 137 900:-	144 900:-	86 900:-
Färg:	Svart-vit-gul	Svart	Vit-svart-röd
Generalagent:	BRP Sweden AB	BRP Sweden AB	BRP Sweden AB

Lätt som en fjäder! Till i år kom REV-XP-chassit även i ett fläktkylt alternativ.

POLARIS

Dealer of the year!

Polaris originaldelar!

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

Sprängskisser, reservdelsnummer och priser hittar du på vår hemsida.

MOTOR HUSET

www.motorhuset.com

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

NR 1 sedan 1985

POWERBOOTS original

kevlarförstärkta
- allt annat är kopior!

Original Nordens mest sålda värmestövel!

Original sen 1985

POWERBOOTS original

Samma stövel som original men med kortare skaft.

Nyhet!

POWERBOOTS IN NORTH original

Duells Riders choice

www.duells.se

Halvarssons

SNOWMOBILE 2010

EWEN
Ca pris 3 295:-

MAXI
Ca pris 149:-

ETHEL
Ca pris 2 295:-

RICHMOND
Ca pris 2 495:-

LIONS
Ca pris 1 995:-

Läs mer, hitta återförsäljare och beställ katalog på:

www.jofama.se

Jofama AB, Malung, Sweden. Tel: 0280-555 55.

Läsartest

New Trayk Lux
Skoterstövlar

Testperson: Daniel Orevi, Upplands Väsby

Jag heter Daniel Orevi och har på senvintern testat New Trayk Lux stövlarna från polska Demar. Dessa tas in till Sverige av Lj-import och de säljs av många välsorterade skoterhandlare.

Det första intrycket som ofta kan vara lite fördomsfullt är att de ser rätt så trista ut. Jag har ju passerat 40 så det kanske ändå är OK att dra på sig ett par "gubbstövlar". De är oerhört lätta och praktiska. Man bara kliver i utan att behöva hålla i dem eller dra på sig dem. De är ordentligt stadiga utan att de blir för styva och orörliga. Innerskorna är urtagbara och gör kängorna mycket lätta att torka snabbt och enkelt.

-10° är den kallaste temperatur som jag kunnat testa stövlarna i och det var förstås inga problem att hålla värmen hela dagen då. Det känns som de klarar av mycket kall väderlek och dessutom har jag använt dem i påskväder upp till +7° och de har fungerat bra då också. Jag var rädd att det skulle bli för svettigt.

Stövlarna är vattentäta och med de höga skaften klarar de skapligt vattendjup. De hjälpte mig under påsken när min kompis Janne satte sitt japanska snöankare i stöpet på Kättbosjön. Som vanligt när Janne behöver räddning så fick man förstås pulsa dit i 30 cm vatten och slask och knuffa på hans halvtonsekipage. Då var det skönt att ha rejäla skodon på fötterna.

Jag har tidigare använt både skoterkängor av tung, otymplig crosstövelmodell och lätta smidiga snörkängor i Gore-Tex. Snörkängorna saknade innerskor och var mycket svårtorkade. Därför uppskattar jag New Trayks egenskaper såsom lätta, smidiga, sköna och praktiskt lätta att torka.

Innerskorna finns dessutom att köpa som reservdel om man sliter ut sina eller helt enkelt vill ha ett par extra. Det kanske är lite överkurs men faktiskt inte så dumt att kunna stoppa i ett par torra direkt när man skall ut på kvällsturen efter en hel dags svettig hårdkörning.

Mitt betyg på New Trayk är lite förvånande för mig själv mycket högt. Enda plumpen är utseendet men det kan jag leva med. Då det rekommenderade priset på dessa bara är 795 kr ser jag dem som mycket prisvärda och jag ger dessa stövlar betyget 4 av 5 SnowRiderkepsar.

Produktinfo:

Tillverkad i helgjuten E.V.A. (Ethylene Vinyl Acetate) = miljoner slutna luftceller. Bred läst och rymlig skaftvidd. Urtagbart innerfoder i Termoreflex som är vikt över skaftet och som är lätt att ta ur och torka. Kraftig antihalkmönstrad sula. Vattentät och håller fötterna varma i temperaturer ned mot - 50 grader. En extremt lätt värmestövel. Vikt: ca. 660 g styck. Storlekar: 37-48. Skafthöjd: 31 - 37 cm. Färg: Svart.

Pris: 795 kr www.ljimport.se

SnowRider E-Magazine!

På hemsidan kan du gå in och läsa alla gamla nummer av SnowRider i e-magazineformat. Du kan även tjuvkika på det kommande numret om du ännu inte köpt ditt exemplar av tidningen.

www.snowrider.se

Nytt & begagnat!
Skoter & ATV

POLARIS®
Haralds BÅTAR AB
Besök Sveriges största Polarishandlare!
WWW.HARALDSBATAR.SE
Hugo Hedströms väg 12, 781 72 Borlänge Tel: 0243-130 19

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

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!!

Vi utvecklar och tillverkar kärror för ATV men även hästkärror och redskap samt tyngre vagnar.
Se mer på:
www.lmtvagnen.se

GRÖN ATTACK

I kristider gäller det att göra det bästa av det man har, utan att hamna på efterkälken. Just detta har Arctic gjort, då de har förfinat samtidigt som de har förnyat lite här och var i sitt sortiment.

Text: Björn Otto Friström
Bild: Mattias "Guldlock" Klockar

Arctic var kung i sportsegmentet i och med sin fantastiskt våldsamma F7:a. Alla älskade eller hatade den, oavsett vilket, visste alla innerst inne att den var snabbast. Dess efterträdare F8:n fick dock ett lite kyligare mottagande. Om vi skulle jämföra F7:ans själ med tillexempelvis världens argaste Ninja som bara väntar på att få skära halsen av någon skulle jämförelsen med F8:n själ bli en lite för tjock kille i en alldeles för liten sjömanskostym med klubba i munnen och en ballong i ena handen. Kan ni se dem båda framför er? Arga Ninjan, tjock sjömanskostymkille! Nu visade det sig att den lilla tjocka killen i själva verket nästan var en förklädd arg Ninja, om än lite tjock, och ful. Just utseendet var emot F8:an och hur den än presterade var den till en början ett misslyckande i folks ögon. Visst, den var fortfarande tjock, men samtidigt ruskigt snabb.

Den var tillräckligt snabb för att vinna vårt BLS test 2009 och mer lättkörd än de flesta andra sportmaskiner på marknaden, framförallt trevligare än F7:an. Arctic var återigen uppe på tronen och ordningen var återställd.

Som Arcticåkare har du tre stycken sportmodeller att välja mellan denna säsong. F8, F570 och SnoPro 500. Vi kan börja med F-modellerna.

Nytt år, nya ideér, vad skulle man göra nu? Vi kan till att börja med säga att F8:n är relativt oförändrad om man bortser från ett par detaljer. Man har till i år valt att snygga till utseendet lite genom att rensa upp bakom sadeln, och på så sätt exponerat tunnelns ovansida. Allt för att tvätta bort touringstämpeln den annars trevliga F8:n varit förknippad med. Ett nytt LED-baklyse och stänklapp ska också det understryka modellens sportighet. F8:an kommer med 38 milimetersmatta och 6" breda skidor med lite högre köl. F570 ägaren får nöja sig med 32 milimetersmatta vilket är mer än nog för

F-modellen är numera en lättkörd individ som vem som helst kör fort på.

den trevliga fläktisen. 570:n har också till i år blivit av med sin mekaniska back och fått den smarta lättare elektriska varianten som på modernt sätt reverserar motorn när det är dags att ändra färdriktning. Färgen kan väljas fritt på de båda bara du väljer Arcticgrön. Chassit har ändrats på några punkter. Bland annat har fotstegen blivit 18 centimeter längre, samtidigt som fotholken har blivit 2 grader flackare.

Borta är alltså den extremt fantastiskt trevliga SnoPro 600 XC som endast salufördes i Skandinavien. Men hav förtröstan. Är du snabb och lite på allerten finns det läge att handla någon av de kvarvarande ikon-maskinerna från -09.

Maskinen för dig

Om du har slutat grina över XC 600 bortgång, samtidigt som du insett att -09:orna är slutsålda ska du snyta dig och fortsätta läsa här. Det finns numera en trevlig maskin som heter 500 Sno-

F8:n är troligtvis något av det snabbaste på marknaden, eller? Kommer årets motor göra den oregerlig och svårkörd. Only time will tell.

Pro. Samma chassi, samma boggi och trevliga byggbara dämpare. Det här är en fullrullemaskin som trivs bättre ju knöligare det blir. Nej, den är inte lika snabb och ettrig som en XC 600 och nej du slipper montera isär hela maskinen när du ska starta den. I och med den trevliga 80 hästar starka insprutade 500 kubikaren med separat oljebehållare, slipper du bryta fingrarna av dig när du ska choka, samt sulla med tvåtaktsolja direkt i tanken. Det här är med andra ord en trevlig racermaskin, men i civiliserat utförande. I skrivande stund är inte denna maskin godkänd för crossens och endurons fläktklass, men vi hoppas. Du ska alltså inte missta den här maskinen för en fullblodsracer som är lämplig för flygande kilometern, utan snarare den perfekta maskinen för dig som återigen är sugen på att dunka led eller crossbana. Kanske du har avslutat din karriär för några år sedan och är sugen på att motionsköra? Kanske du vill börja tävla men träna ett år innan du ger dig ut i hetluften. Du kanske inte är sugen på att köpa en beggad tävlingsmaskin? Detta är köpet för just dig. Krångelfri beprövad teknik. Högsta betyg för att Arctic tog in denna modell.

Värsta motorn

Hallå vakna, räta på dig och läs ordentligt nu istället för att skumma igenom texten, Skärp till dig! Man har uppdaterat, nej förlåt, byggt en ny 800 motor. En ny motor som är så in i hellskotta jäkla pigg och ettrig att det är den största nyheten för året näst Rushen.

Om det är läge för en handlare att ta ut en demomaskin för att övertyga sina kunder, så är det nu, i och med 2010 års 800 motor i Arctics modellprogram. Vi har kört 160+ hästars maskiner förut, ingen 800, men väl lika starka 1000 kubikare. En 1000 kubikare har en tendens att kännas klumpig, sävlig och "trött", trots att den bevisligen levererar hästkrafter. Just detta faktum har Arctic uppmärksammat och tänkt till lite extra innan de byggde en motor som har så mycket "fjong" i sig att den känns som en trimmad 600 kubikare.

Vem är det egentligen som bygger Arctics motorer? Motorerna byggs i Japan av Suzuki, men med nära samarbete med Arctic Cats Greg Spaulding som är överkucku på Arctics motorsida. Tanken och önskemålet bakom den nya 800-motorn är att de ville ha en snärtig kraftkälla som bygger varv fort, är tillförlitlig och har 160 kusar och lite till. Man tittade på den befintliga 600 "racermo-

torn” och resultatet av den inspirationen blev 2010 års 800-snurra.

Du som funderar på att uppdatera din -09 F8 till de nya specifikationerna, glöm det. Det här är en ny motor, då minsta förändring i en högeffekts-tvåtaktare drar med sig massor av modifieringar. Håll i dig för här kommer i runda slängar vad som är nytt.

Grundtanken i en snärtig motor är låg roterande vikt. En ny mindre lättare vev innebär ett nytt vevhus. Nya cylindrar med andra spolkanaler, ny utformning av portar och nya porttider kräver större reedkorgar, nya kolvar och nytt topplock, vilket i sin tur kräver nytt grenrör, pipa och ljuddämpare. Naturligtvis har det jobbats med motorstyrningen. Som Svensk ägare av en 2010 Arctic med 800 motorn ska du alltid tanka 98 oktan. Tankar du 95 oktan kan du fortfarande åka men med en betydligt svagare motor eftersom effekten automatiskt dras ner för motverka motorskador. Smart.

Och återigen. Den prototypen vi körde i USA var betydligt starkare, rappare och snabbare än någonting annat vi körde, eller kört, någonsin. Denna motor sitter i alla Arctics 800-modeller.

Slutord

Överlag känns det som om också Arctic dragit ner på modellprogrammet och förfinar det de redan har. Konceptet fungerar och ingen av dessa maskiner känns daterade, snarare tvärtom. Har just din handlare en maskin med nya 800 motorn är det läge att testa den och få samma upplevelse vi fick. Förstår för övrigt inte varför Artctic Cat fortfarande dras med ryktet om att vara opålitliga och dåliga snöskotrar? Visst i början av nittiotalet var märket långt under isen och byggde rena rama skiten, men det var ju dryga 20 år sedan. Enligt oss har Arctic byggt bra maskiner under hela 2000-talet och inte gjort fler tabbar än någon annan i branschen. De har i mångt och mycket varit underliga att köra, eller jag omformulerar mig, det har varit speciella att köra. I alla fall fram till nya F8:an som är bland det mest komfortabla och lättkörda man kan sitta på. Idag törs du utan tvekan köpa en grön utan att ta en större risk än med något annan snöskotertillverkare. Så vad väntar du på?

80 hästar är bara 80 hästar oavsett antalet takter motorn jobbar med. Tro inte att detta är en raket. Tro inte att den inte hänger med ändå!

Även om SnoPro 500 känns ganska civil, så lyser det igenom på bland annat instrumenteringen att den är ämnad för racing.

Alla kylare är numera utbytbara och inte en del av själva chassit vilket underlättar för plånboken när olyckan varit framme.

Nya vettiga SnoPro 500 är mer civiliserad än fjolårets hetsiga supervärsting XC 600. Här hittar du bland annat en oljeseparat som gör att du slipper blanda olja direkt i bensinen.

SnoPro 500 är en liten krabat med leklust som är Arctics svar på BRP:s fina 550 fläktisar och Yamahas Phazer.

Ret chassimässig känner vi igen SnoPro 500 vilken är identiskt med fjolårtes XC 600. Dämparna är dock av enklare variant, men bygg och renoveringsbara.

ARCTIC CAT

Årets F8 är något i hästväg i och med den nya motorn. Så här i förhand kan vi tippa just den här maskinen till den absoluta förhandsfavoriten till att vinna BLS.

F-modellen har fått 2 grader flackare samt 18 centimeter längre fotsteg.

Det har städats upp bland krimskramset och numera är alla Arctics sportmodeller mer nakna än någonsin.

F8:n har de fina Fox Float-dämparna även i år. Skidorna har däremot blivit bredare och fått en djupare köl vilket kan behövas få att kunna styra den här 160-hästarsbesten.

Egentligen ingenting att orda om, snyggt och funktionabelt. F570 har fått elektrisk back och därmed en ny knapp på styret.

	500 Sno Pro	F8 Sno Pro/F570
Motor		
Typ:	2-cyl, 2-takt, vätske	2-cyl, 2-takt, vätske/ fläkt
Volym cc:	499	794/ 565
Borr/slag mm:	71x63	85x70/ 73,8x66
Bränslesystem:	EFI, 2x38mm	EFI, 2x46mm/ 2xVM34
Smörjning:	Injektion	Injektion
Avgassystem:	2-1	2-1 APV/ 2-1
Uppg effekt:	85	160/ 62,5
Start:	Manuell	Elektrisk
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	-	-
Tunnel:	Sno Pro Race	Twin Spar
Framvagn:	AWS VIII	AWS VII
Fjädring fram:	Fox Zero Pro	Fox Float/ Twin Tube
Fjädringsväg fram:	24,1	24,1
Boggi:	Slide Action	Slide Action
Dämpare bak:	Fox IFP	Fox IFP / Hydralic
Dämpare fram:	Fox Zero Pro	Fox Float / Hydralic
Fjädringsväg bak:	34,3	34,3
Typ av matta cm:	38x325x3,2	38x325x3,8/ 3,2
Skidor:	Komposit	Komposit
Spårvidd:	109	109
L/B/H:	297x126x-	300x120x-/ 299x122x-
Tankvolym:	41	45/ 41
Oljetankvolym:	-	-
Att äga		
Ca pris:		
Färg:	Grön	Grön
Generalagent:	KGK	KGK

snow rider

Gå in på hemsidan!

•Nyheter •webshop •läsarbilder •forum
•e-magazine •länkar •filmer •tävlingar mm

www.snowrider.se

Ny avdelning!

FRÅGA DOKTOR ALF!

LÄSARNAS TEKNIKFRÅGOR

Kanske just du sitter och trycker på en fråga ingen du känner kan svar på? Då är kanske doktor Alf mannen som kan svara på just din fråga, eftersom han är väl bevandrad i ämnet snöskoter. Frågan ska ju därmed helst vara snöskoter-relaterad även om Alf också hade 5:a i hemkunskap och syslöjd i skolan. Maila affe@snowrider.se märk mailet Doktor Affe.

Till SnowRiders redaktion kommer det mängder med mail om olika ämnen. Ris och ros kommer efter varje nummer och det är ibland frågan om rena läsarstormen när Snowrider rört upp känslorna hos exempelvis ägarna av en viss skotermodell. Vidare kommer det ofta önskemål vad läsaren vill att tidningen ska innehålla gällande tester och andra reportage. Detta är något som vi alla uppskattar då det ger oss möjlighet att göra en ännu bättre tidning och dessa mail visar vad som just nu är intressant för läsaren.

SnowRider har som bekant även en hemsida där man på forumet exempelvis kan få svar på frågor man har om sin skoter.

Att man i dag kan öka sina kunskaper genom att ställa en fråga på något av de många forum som finns på Internet är en smärre revolution för alla med starkt hobbyintresse.

Det är i sanning en härlig tid vi lever i när man kan få så många snabba svar på så enkelt sätt som ett bra forum kan ge.

Men hur blir det med de frågor som ingen vill ställa då de inte vill framstå som mindre kunniga?

Sedan har vi detta med den skiftande kvalitén på svaren då man inte kan vara säker på att det är en erfaren person eller en med liten erfarenhet som lämnar den information man söker.

Dessutom finns det några få "forumtroll" som inte ger några tekniska svar alls utan bara tipsar om att man bör byta skoter om man har problem eller frågor.

Om någon undrar så är det dessa forumtroll som gör det omöjligt för Snowrider att besvara frågor gällande tidningen i forumet.

De frågorna tas därför enbart via mail vilket fungerar mycket bra, alla synpunkter välkomnas av oss som arbetar med tidningen.

Men trots Snowriders mycket kompletta hemsida och Internets stora informationsmängd så kommer det ibland rena teknikfrågor till oss.

Många läsare vill alltså ha svar direkt från oss och ingen annan ute i cyberrymden.

Vi brukar ofta svara dessa direkt (alla mail besvaras) men det betyder att bara denna läsare får svar av oss.

Då frågan ofta är intressant för fler än den enskilde läsaren har vi valt att publicera ett axplock de frågor som ofta återkommer och därför bör intressera många.

Förgasarproblem, skräp i blandaren!

Jag har en skoter som går underligt och är svårstartad. Ska göra rent förgasarna men vet inte riktigt hur jag går tillväga? Några ord på vägen skulle sitta fint. Vad ska jag använda för något att rensa med?

Roger Olsson
Morkarlby

Hej Roger.

Att få lös förgasarna för rengörning kan vara lite besvärligt då många skotrar har dessa ytterst trångt placerade. Vidare behöver man ett vant handlag då man demonterar dessa för att undvika skador på gängor och munstycken. Börja med att ta fram en sprängskiss på Internet och arbeta sedan metodiskt när du demonterar dina gasare.
Tryckluft och rengörningsspray typ bromsrengörning är bra att ha.
Peta helst inte med nålar eller ståltråd genom munstyckena eftersom kalibreringen då kan påverkas (hålet kan bli större).
Montera sedan allt i omvänd ordning och passa på att byta filter samt tömma tanken på all gammal bensin.

Som serviceåtgärd ska man med jämna mellanrum tömma flottörhusen genom att gänga lös bottenpluggen under varje förgasare.
I botten på förgasaren samlas det vatten och annat, och genom att tömma dessa undviker man problem som detta ger.

Variatorkit, är det värt pengarna?

Hur stor blir skillnaden med ett variatorkit på en vanlig sportmaskin? Finns det några nackdelar med ett sådant?

Nicklas Gustavsson
Selja by

Hej Nicklas

Tillverkaren gör massor av kompromisser när de kalibrerar skotrarna före försäljning. Detta för att maskinerna dels ska passa en så stor kundgrupp som möjligt och att man ej ska riskera garantiåtgärder på grund av en allt för prestandaorienterad fabriksinställning.
Det går därför att vinna en hel del prestanda genom att optimera exempelvis drivsystemets olika parametrar. Vissa skotrar blir som nya maskiner med omarbetad drevning samt variatorkalibrering.
Fördelen är att man sällan äventyrar motorns driftsäkerhet vilket snarast är en regel när man trimmar själva drivkällan. Nackdelen är att man kan får en maskin med betydligt lägre komfort samt högre förbrukning av både rem samt bränsle.
Nu är det inget som gäller alla variatorkit, tvärtom.
I många fall kan de faktiskt minska förbrukningen och ge en prestandaökning utan några nackdelar alls!
Tyvärr finns det en hel del kit som av olika skäl inte ger någon höjning av prestandan men med det tidigare nämnda nackdelarna så finns risken att man betalar för något som inte uppfyller ens önskemål.
Det är därför en bra idé att köpa sitt variatorkit från en leverantör som verkligen vet vad kunden är ute efter.

Nikasil, vad är skillnaden?

Har alltid undrat om skillnaden mellan en Nicasilbehandlad cylinder och en vanligt med vanligt stålfoder. Vad är fördelen med Nicasil?

Stefan Olsson
Broåkern.

Hej Stefan

Nikasil (med olika stavningar) är ett produktnamn som egentligen ägs tillverkaren Mahle som uppfann detta redan 1967.
Det är en beläggning bestående av bland annat nickel och kiselkarbid som läggs direkt i motorblockets aluminium och ersätter helt gjutjärnsfodret.
Från början var detta ren race-teknologi och många superbilar exempelvis Porche 911 Turbo och Corvette ZR1 har nikasil belagda cylindrar.
Nikasil (som nu är mer ett samlingsnamn för alla liknande beläggningar) är i dag en relativt billig metod då man bygger högprestandamotorer och ger en mycket slitstark cylinder som tål åratal av vanligt brukande.
Värmeöverföringen är mycket bra och motorvikten blir låg den tunna beläggningen ersätter ett tjockt järnfoder.
Nackdelen är att det blir mer kostsamt vid motorskador eftersom beläggningen måste återställas hos en specialist.
Din lokale motorslip kan alltså inte borra upp cylindern utan vidare.
Gjutjärnsfoder (som felaktigt ofta benämns som "stålfoder") finns i två huvudtyper.
Första typen har ett fastgjutet foder där aluminiumet inte alltid har så god kontakt med gjutjärnet.
Detta leder till sämre värmeöverföring och gör denna metod mest lämplig för lägre prestanda och billigare motorer.
Fördelen är låg tillverkningskostnad samt möjlighet till överdimensionskolvar samt omborrning vid skada/slitage.
Den andra typen har ett interferensmonterat gjutjärnsfoder vilket betyder att man "krymper in" ett foder genom att värma blocket vid montering.
Detta ger en mycket god värmeöverföring hos motorn och dessutom blir det mycket stadigt.
Detta är en metod som väl lämpar sig för reparation av skadade nikasilcylidrar samt för motorer som ska lämna exterm effekt.
Nackdelen är hög tillverkningskostnad (många maskinbearbetningar) samt högre vikt än nikasil.

Skidinställning, vad gäller?

Jag har provat en del olika skidinställningar men blir inte riktigt klok
på vad som händer när jag har för mycket respektive för lite toe out?
Finns det en bra neutral inställning som fungerar bra på alla skotrar.

MVH Pontus Johansson Hånåkni

Hej Pontus.

De allra flesta skotrar fungerar bäst med 5-10mm toe-out.
Med aggressiva skidor/styrstål bör man sikta på det lägre måttet då skotern annars går lite tyngre och blir mer bångstyrig.
Man justerar toe-out med allt glapp eliminerat utåt, man håller alltså ett lätt tryck inåt med händerna vid skidspetsarna vid mätning
Många maskiner dessutom camberjustering vilket ger mer möjligheter att återställa skotern efter en mindre smäll eller ställa in den efter egna idéer.
Camberjustering innebär att man kan göra framvagnen mer "hjulbent" (skidan lutar inåt, positiv camber) eller "kobent" (utåt, negativ camber).
Jag föredrar lätt negativ camber samt 5 mm toe-out hos mina maskiner men varför inte prova lite olika justeringar?
Det finns kanske en inställning som du gillar bättre.

Köpa lössnömaskin

Hej Snowrider.
Jag är nu less på att ständigt förnedras av mina norrländska vänner under våra årliga turer i Vilhelminafjällen.
Till slut har insikten drabbat mig, jag kan inte köra kortbandare med fläktmotor med dessa kompetenta lössnöåkare.
Min fråga är vad ni rekommenderar för begagnad lössnöskoter kring 50 000:-

Gustav Berggren
Lilla flickgatan 4
Fjollträsk

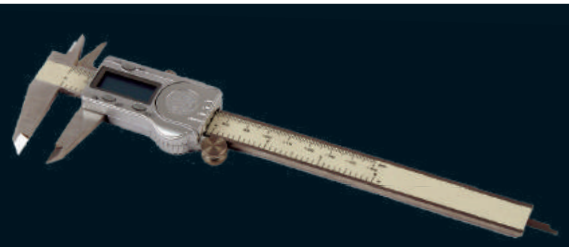
Hej Gustav, kul att du äntligen ska byta skoter!

För 50 000:- finns det en hel del att välja på.
Under eller precis för denna summa får du en fin Polaris Escape 7/800 med 151-159" matta, vilket troligtvis är den finaste lössnöaren med traditionell körställning som byggts. 800:an har lite problem med avgasventilerna som bör bytas till rostfria och alla modeller har ibland förgasarfrysningar.
Frånsett detta samt hög bränsleförbrukning och ålderdomlig körställning är alla Escape kanonmaskiner.

Arctic Cat M7 bör finnas för denna summa, en grym skoter.
En underbar nästan skottsäker motor i ett lätt chassi med allt som behövs men inget annat.
Mer lössnö än något annat på marknaden och därför inte superkul på leden, men du får kompensera det med din eminenta körteknik så hinner du nog med alla även efter spåret.
Avsaknad av backväxel är ett minus liksom den märkliga Attack 20-mattan, men i övrigt en härlig skoter.

Ski-Doo Summit REV är kanske det modernaste alternativet för dessa pengar. En härlig körställning tillsammans med den design som alla vilda skoterförare älskar kan inte bli fel.
Lägst förbrukning på marknaden, ett ruskigt drag i 800 motorn samt ett stadigt chassi ger pluspoäng.
På minussidan ser man att de ofta endast finns med 144" drivband, vilket är lite för kort för min smak samt att vissa exemplar har problem med remslitage.

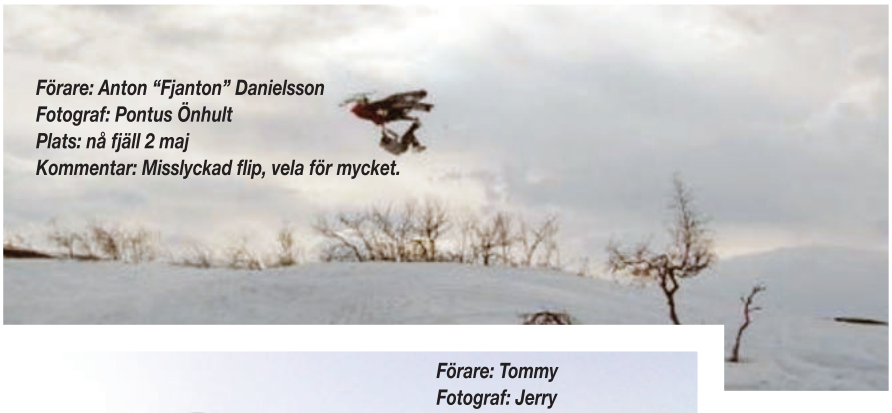
Tyvärr så ligger Yamahas riktigt bra lössnömodeller (Apex, Nytro) lite över denna prisklass och det alternativ som finns att få är lite väl tråkiga i originalskick.
Med en del arbete kan en gammal RX-1 Mtn bli kul i snön men helt standard är de lite efter konkurrenterna.
I originalskick är de mer en tourer med högkamsmatta än en puderskoter.
Du kanske vill köra Yamaha ändå?
Varför inte titta på en Phazer Mtn Lite? En kanonskoter för den som vill ha en lättkörd instegsmaskin för lössnö.
Hoppas bara att snön inte blir allt för djup om du väljer en sådan.



www.snowrider.se
LÄSARBILDER

Förare: Anders Härjebäck
Fotograf: Mattias Härjebäck
Plats: Härjedalen
Kommentar: Jaa, längtar man inte efter vintern så säg...

Förare: Fredrik Rothoff
Fotograf: David Löding
Plats: Nordhallsfjället
Kommentar: Skutt i Finvädret



Förare: Anton "Fjanton" Danielsson
Fotograf: Pontus Önhult
Plats: nå fjäll 2 maj
Kommentar: Misslyckad flip, vela för mycket.

Förare: Matte
Fotograf: Jonke
Plats: Matsdal
Kommentar: Solig dag till fjälls

Förare: Tommy
Fotograf: Jerry
Plats: Ockelbo
Kommentar: I väntans tider!

Förare: Mattias Nylander
Fotograf: Anton
Plats: Justernäset
Kommentar: Sommar, vatten och skoter

Förare: Tomas Olofsson
Fotograf: Fredrik Jonsson
Plats: Klimpfjäll
Kommentar: Vi hade iallafall tur med vädret...

Förare: Ingen
Fotograf: Jag
Plats: Ö-vik
Kommentar: Caten och Gammski-doon lever än :D

Förare: Jens Eriksson
Fotograf: Jens Rriksson
Plats: Älvdalen
Kommentar: Det gick en bit men inte hela vägen!

Förare: Många tjejer!
Fotograf: Annica
Plats: Härjedals fjällen
Kommentar: 15 tjejer på tur. Härlig utsikt!

Förare: Ingen alls
Fotograf: Tove Jönsson
Plats: Down town Strådalen
Kommentar: Strådalen vinter 2009

Förare: Christer de Wall
Fotograf: Jimmy Andersson
Plats: Graningesjön Sollefteå
Kommentar: Sol och 23 grader varmt vatten. Varför då låta skotern stå i garaget?

Förare: Renegade
Fotograf: Rumpelestiltskin
Plats: Voungelejaure
Kommentar: Den utsikten ser man inte för ofta. Längtar tillbaka redan.

Förare: Christoffer Israelsson
Fotograf: Daniel Segerljung
Plats: Crossbanan
Kommentar: Lite lek på crossbanan

ATV-nyheter 2010

Nu står vi inför vintern och vi väntar väl alla egentligen på snön. Men trots det kan det vara dags att börja fundera på om du äntligen ska köpa dig en ATV, eller om du redan har en så kanske den ska bytas ut mot något modernare. Vi har här sammanställt lite nyheter på ATV-marknaden inför 2010, så det är bara att välja och vraka, drömma och kanske i slutändan slå till.

Av: Patrik Larsson

Arctic Cat: 700 H1 EFI Mud Pro

Arctic Cats lermonster slog oss alla med häpnad när den introducerades till 2009. För er som fastnade för den här extrema ATV:n men inte köpte någon, så kommer det en ny chans nu. I september börjar nämligen 2010-års 700 Mud Pro anlända till återförsäljarna landet runt. För de **126 000** kronor som den kostar får du förutom en stark insprutad H1-motor på 695 kubik också en markfrigång på 35,5 centimeter, 28 tum stora däck på aluminiumfälgar och ett snorkelinsug för att motorn ska kunna andas när resten av maskinen befinner sig under ytan i lerhålet.

Honda: TRX420

I Hondas 420-serie hittar vi tre maskiner som i grunden är väldigt lika. Men tack vare den skiftande utrustningen blir dom ändå tre separata ATV:er. TRX420FA presenterades inför 2009 som en helt ny maskin. Den hade fått mer effekt i motorn och en delad bakaxel för högre komfort. Den hade också försetts med en femväxlad växellåda där man kan välja att köra i automatläge eller växla med en knapptryckning. Modellerna TRX420FE och FM har båda stela bakaxlar, vilket många som ska dra tungt föredrar. TRX420FE är Hondas storsäljare, och många gillar växellådan som enkelt manövreras via knapptryckningar. Den enklaste av modellerna, TRX420FM har en manuell fotväxel och säljs till ett mycket konkurrenskraftigt pris. Alla har en insprutad och vätskekyld motor på 420 kubik. Alla dessa modeller började i år säljas i lite olika och kombinerade paket, så som gårdspaket och fritidspaket. På www.hondamc.com kan du läsa mer i detalj vad det innebär.

Honda: TRX500FA

Riktiga skogsmaskiner brukar ha hydrostatdrift. Vill du även ha det på din ATV har du bara ett val, nämligen Honda TRX500FA. Man väljer, beroende på kraftansträngningen mellan lågväxelregistret eller högvarvsregistret. Sen är det bara att köra på med denna urstarka dragare. Men det finns andra alternativ av Hondas 500-kubikare. På TRX500FE växlar du i stället via knapptryckningar och på 500FM växlar du manuellt. Med sina stela bakaxlar är dessa maskiner kanske något av det bästa du kan sitta på när de tyngsta lassen ska fram, så därför har Honda tagit fram ett Skogspaket till till just TRX500FA, FE och FM. Det betyder hasplåt, drivaxelskydd, bröstplåt, främre vinschfäste med WARN RT25 vinsch, löstagbar bakre vinsch WARN RT25 med radiostyrning, kablage, höjningssats, kedjor bak, skogsvagn LT13 med kran, förvaringslåda på vagnen samt två stödben.

Honda: TRX680FA

2009 började Hondas största och starkaste maskin TRX680FA att säljas i en så kallad Mud Edition. Denna maskin var precis som namnet avslöjar rejält uppdaterad för att göra jobbet bättre i djup lera. Denna specialbyggda modell återkommer även i år. I Mud-paketet ingår: 28-tum grovmönstrade däck på aluminiumfälg. Den har höjts med 2 tum och växellådan växlats ner med 15%. Vidare sitter hasplåt, drivaxelskydd fram och bak, bröstplåt, rejäl frontbåge och en radiostyrd WARN RT25-vinsch monterad. Självklart kan du även köpa ursprungsmodellen, den som vi visar här bredvid på bilden som den är.

Yamaha:
Grizzly 700 "Special Edition"

Under sommaren har Yamaha tagit fram en lite mer exklusiv version av sin mest kraftfulla fyrhjuling, Grizzly 700 EPS 4x4. Maskinen är egentligen den samma. Den har en vätskekyld encylindrig 686-kubiks motor med ett modernt EFI-system. Växellådan är helt automatisk och har hög/låg-växel. Den har både 2 och 4-hjulsdrift och diffspärren styrs enkelt med en knapptryckning. Det kanske mest utmärkande är ändå EPS-servostyrningen som gör maskinen, trots sin storlek och styrka till en av marknadens mest lättkörda ATV:er. Den nya versionen har nu en snygg blå metallic-lack med ett häftigt mönster i botten, och som pricken över I:et har den utrustats med gjutna aluminiumfälgar standard. Priset ligger på **109 900:-**

Polaris:
Sportsman X2 550

Polaris kallar denna modell, tillsammans med den större 850 XP för världens mest mångsidiga ATV på marknaden. Varför? Jo för att man med ett mycket enkelt handgrepp han skifta mellan en generös tvåsitsmaskin för gemensamma turer till en arbetshäst med en sits och ett stort tippbart flak. Polaris nya 550 och 850 introducerades förra året på de nya prestigemaskinerna 550 och 850 XPS. Men finns alltså nu även på dessa. De nya motorerna är på 40 respektive hela 70 hästkrafter, och är båda utrustade med insprutning.

Kawasaki KVF360

Har man inte mindervärdeskomplex eller helt enkelt bara nöjer sig med lite mindre, så är Kawasakis KVF360 ett bra val. Detta är en flexibel fyrhjuling i mellansegmentet som passar till det mesta.

Motorn är en lite enklare luftkyld encylindrig fyrtaktare på 362 kubik som matas med en Keihin-förgasare. Lasträckena fram och bak kan tillsammans ta runt 110 kilo. Bakbromsen är lite speciell då den ligger i en skyddande inkapsling och nedsänkt i ett oljebad. Här skyddas den från vatten, gyttja och att andra främmande föremål ska kunna påverka bromsförmågan. Priset är det samma som förra året, det vill säga **74 900:-**

Kawasaki: KLF250

Liten, lätt och enkel. Så kan man sammanfatta Kawasakis minsting KLF250. Med sina 228 fyrtaktskubik så är detta definitivt inget fartvidunder. Men det är ändå en nästan fullvuxen ATV till ett litet pris. Den har en halvautomatisk femväxlad växellåda, en riktigt avancerad multilänkbakaxel med dubbla stötdämpare och är utrustad dragkrok. För **50 900:-** blir denna lilla smidiga maskin din.

Mot en ny säsong, mot nya möjligheter!

Sommar och sol i all ära, men håll med om att vi skoterentusiaster redan börjat dregla efter kyla och pudersnö. Mina vänner har vid flertalet tillfällen i sommar gett mig onda blickar då jag börjat tala om vintern och alla roliga upptåg som väntar runt stugknuten. Vissa i min närvaro får panik när de hör mig längta efter skoterdressen och känslan av att för första gången dra i startsnöret på ett par månader. En Sundsvallare som jag började tala med förklarade för mig att hon hatade vintern och önskade att hon bodde i Skåne. Själv skulle jag ha en bra timpenning för att ens tänka tanken.

Jag är ingen sommarmotståndare men jag har inte riktigt förstått charmen med 30 plusgrader och stekande sol, möjligen om jag fick vara ett med havet på vattenskoter. Men inte jobba i en lokal utan vare sig aircontition eller syre som jag fick erfara i början av sommaren. Efter en dag på jobbet var jag fullständigt slut och grinig, och tur i oturen kanske att jag bor själv. Annars har väl personen i fråga fått fly över balkongräcket fortare än kvickt. När sen den efterlängtade semestern trädde i kraft kom regnet som ett brev på posten. Inte vet jag, men tydligen måste jag ha en dold förmåga att dra till mig tropiskt regn när jag är ledig? För att inte bli fullständigt knäckt av denna sommar har jag försökt intala mig att det ändå inte är bra för min känsliga hud med så mycket sol, jag brukar ändå bara bli kräftröd. Jag har läst och tagit till mig att man ska tänka positivt.

Igår kom jag hem från Rättvik och tillställningen "Classic Car Week", känner mig fylld av glädje när jag tänker tillbaka på dessa dagar i Dalarna. Har ni som jag förkärlek för allt som mullrar och går på bensin så är det svårt att inte trivas där. Själv fick jag äran att köra både Corvette (C6 på 512 hk, håll i kalufsen!) och en Mustang GT. Att höra en grotesk V8:a jobba och dessutom få sitta bakom ratten, ja då lever i alla fall jag i ett "flow". Nästa gång mitt humör dimper i botten ska jag plocka fram den här känslan, var så säker. Det enda problemet jag har nu sen jag kom hem är att tycka om min Golf GT lika mycket som innan jag åkte till Rättvik.

GPS:en

För tillfället har mitt hjärnkontor fullt upp med att planera vinterns aktiviteter. Jag längtar efter att se nya vidder och att få nya utmaningar. Kanske man borde styra kosan mot Jorm och Borgafjäll vid nåt tillfälle, det är platser som jag hört mycket gott om. Inte för att det är nåt fel på Åkersjön, men att vidga vyerna är inget man tar skada utav. Det drog jag även till med igår då jag som vanligt körde fel. Min kompis som var uppslukad av en bra skvallertidning höll på att tuppa av då jag förvånat talade om att vi hamnat i Mora… Oj oj, jag fick skäll men jag frågade faktiskt henne om jag körde åt rätt håll, så det är inte bara jag som är skyldig. Det kanske har sina förklaringar att jag aldrig tar täten efter leden, för då vet man aldrig vart man hamnar. En utav mina skoterkompisar har nog planer på att köpa mig en GPS, men vem orkar lyssna på de där pladdret när man ska någonstans? Sanningen är faktiskt den att vi hade en sådan, men den låg i bagaget. Jag har hört att den gör bra nytta där.

Slutligen

Jag har tänkt på det, skotern är lika helig för mig som korna är för indier. Undra om ni är fler i skotersverige som känner likadant? Eller är det jag som härstammar från Mars?

Jag vill önska er en den bästa möjliga inledningen på denna höst, och kom ihåg! Glöm inte Snöskoternsdag i slutet av oktober. På återseende skoterentusiaster!

// Malin "Skoterknäckarn" Wiik

Träskor Cowgirl & Pinstripe!

Släng dig i väggen Zeb Macahan! Nu är det svenska tjejers tur att hjulbent hasa omkring och skramla. Urcoola träskor i exklusiv svensk design. Tillverkas för hand i Sverige i begränsad upplaga. Betsad botten i alträ med 6,5 cm hög klack. Pris 698 kr
Eller hör du till dem som föredrar "pinstripe"? Nu kan du få det även på träpjucken med valfri text. Priset för vuxna är 499:- och barn 399:-. Mer information hittar du på vildavictoria.com

Bli en liten Lisa!

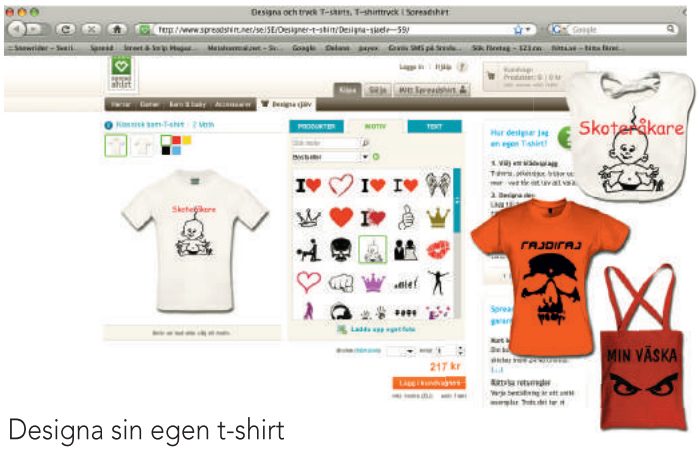
Coola smycken mm. i plexiglas!
www.lillalisadesign.se

För tjejer med attityd.

Fly Kinetic crosshjälm är en superlätt tuffing till bästa pris. Finns i flera färgställningar. CE-godkänd E22:05. Mjuk och skön inredning med löstagbara kindkuddar. 10 stora luftintag för maximal genomströmning. Vikt: 1350 +/- 50 gr. Pris ca 1195:- www.duells.se

Rockabilly-stuk på knodden?

Gillar man old style på kläder och har barn så är det här rätt sida att snurra in på. Coola unika kläder i webshopen och sooå söta ungar som modeller. Allt från jeans med häng till prickiga blusar. Vad sägs om tuffa långkallingar till vintern. Pris 150-250 kr. Storlekar från 3 mån. till 6 år. www.rockefella.se



Designa sin egen t-shirt

Designa själv din egen t-shirt, väska, babybody, knappar, kepsar, hundtröja mm. mm. Man skriver enkelt in den text man önskar och väljer ett eventuellt motiv ur ett arkiv. Klart! Allt till rimliga priser. Kolla in på www.spreadshirt.net

www.swedenrock-online.se

Det kom ett tips om en hemsida maxad med häftiga grejjer till behagliga priser. Så du med pacemaker törs också kolla. Knacka in på www.swedenrock-online.se för att beskåda. Här är några exempel. Topp Angel Rose 229:-

SNOWRIDER THE MOVIE!

Vi har laddat och laddat men aldrig kommit till skott då det gäller vår dröm att göra vår alldeles egna DVD-film.
Vi bestämde oss en gång för alla för precis ett år sedan och kan till nästa nummer presentera världens första film från oss på SnowRider.
Hur får du tag på den då? Är du prenumerant ska du skicka hit ett förfrankerat brev 11:- med ditt namn och adress på, så skickar vi den till dig med vändande post tidigast den 5 oktober. Sen sitter du helt enkelt bara på arslet och inväntar brevbäraren. För dig som kör lite mer på sladd och vågar chansa, är det bara att ställa dig i kön utanför kiosken redan nu. DVD:n kommer att följa med SnowRider nummer två och finns ute i handeln den 20 Oktober .
Du kan förvänta dig både det ena och det andra då det gäller vår DVD. Du får bland annat följa med till USA, besöka vår redaktion, Björnes garage och massor av andra upptåg. Vågar du chansa? Trodde väl inte det. Det är bara att surfa in på www.snowrider.se för att bli prenumerant. Så att du får den först av alla. Prenumerera nu idag, på en gång.

Hur får man 20 jordnötter att sväva fritt i luften? Detta och mycket mer kommer du inte få svar på.

Då ingen av oss har körkort för en HD-kamera hade vi inget annat val än att anlita riksgalningen från Gällivare, Petter Grimborg!

Hur får jag som prenumerant min DVD då? Du tar ett kuvert, skriver ditt namn samt adress på detta, du frankerar det också med 11:- Sedan tar du detta kuvert och stoppar det i ett annat kuvert som du skickar till följande adress. SnowRider Sågbacksvägen 8 791 91 Mora

Den extremt lilla gubben i lådan heter Micke Ljungberg. Vad han gör där kan du kanske få reda på i och med nästa nummer.

Lär känna Petter, Klockar, Björn, Patrik och Micke i och med denna DVD.

WWW.FJALLHOTELLETLOFSDALEN.SE
HOTELL ~ RESTAURANG ~ BAR ~ AFTER SKI ~ RELAX
FJÄLLHOTELLET LOFSDALEN
~ LÄGENHETER & VANDRARHEM FÖR GRUPPER
TELEFON 0680-41177
~ PREPARERADE LEDER
~ GUIDADE TURER
~ SKOTERUTHYRNING NUM
TELEFON 0680-41010
WWW.SKOTERUTHYRNINGEN.SE

MidTrailer AB
för vilka laster du än bär
www.midtrailer.se

Fuel System Cleaner
Snowmobile
power
Oktan höjande
Bränsle stabilisator
Vatten borttagare
Korrosions skydd
Smörjer
Rengör
K-skydd
Återförsäljare: TLI Protection AB 026-214500 070-293 60 48
www.pro-tec-sweden.se

www.offroadcenter.se
can-am
LYNX
Köp en Outlander 400 eller 500 under Oktober månad och få Snöblad & vinsch på köpet.
DÄCKBOLAGET I KIL
Grännsjö Snöskotrar
Garvaregatan 2 (Gästgjan) Kil
Tel.0554-416 00 • Öppet vard. 8-17

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

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

Lynx 20

Lynxarna bjuder på underhållning ändå ut i skidspetsarna. Vassa motorer, underbar fjädring och skidres är en vinnande kombo.

Stora smånyheter

Text: Patrik Larsson
Foto: Mattias Klockar

Mobiltelefonens väckarklocka står inställd på 03:00. Men som vanligt vaknar man två minuter innan den ens hinner börja stimma. Den inbyggda biologiska väckarklockan verkar alltså fungera även denna gång.

Fotografen Mattias hämtas upp och vi styr vår bil mot nordväst, i riktning mot Sveg. Väl framme där står vår stuntman Micke med ett brett flin och väntar förväntansfullt. Han har en pappmugg med kaffe i den ena näven, och en hockeytrunk med kläder i den andra.

Nu har vi en bilresa på runt 110 mil enkel resa framför oss. Men av någon anledning känns det inte speciellt långt. För denna resa hör till en av årets allra största höjdpunkter. Vi ska nämligen inom några timmar få titta på och framförallt känna på var Lynx har att erbjuda den kommande säsongen.

Vi förlorar en timme när vi passerar den Finländska gränsen och har nu bara ett par timmar kvar bakom ratten. Vi anländer till slut till byn Lousto 12 mil norr om Rovaniemi. Vi är rosiga om kinderna av alla blixtrande kameraskåp vi passerat på vägen upp, och rosigast av alla är fotografen Mattias.

Snoka

Innan den tekniska genomgången hinner vi snoka lite bland maskinerna ute på gården. Vi torrbryter och försöker se vad som är de stora skillnaderna. Vad har hänt med maskinerna sen vi var här förra gången?

Vi ser inga direkta nyheter, men lägger

märke till en röd RE-X-maskin som säger 550 på huven.

Under genomgången blir det klart att våra första intryck stämmer alldeles precis. Det är inte mycket nytt som hänt med Lynx sportskotrar jämfört med förra säsongen, och den största nyheten är alltså en fläktkyld version med det nya RE-X-chassit.

När Lynx förra säsongen introducerade det nya RE-X-chassit på alla sina vätskekylda sportmaskiner så förvandlades deras tidigare så lätta och lättkörda maskin Rave 550 till... ja kanske inte en koloss direkt. Men den var nu i alla fall helt plötsligt tyngst i gänget.

Man hade helt enkelt inte hunnit med att ta fram ett chassit som passade till en fläktmaskin, och sköt därför den lanseringen på framtiden.

Att bygga en fläktyld maskin på ett chassi som är framtaget för en vätskekyld skoter låter kanske enklare än vad det i verkligheten visade sig vara. Då jakten på vikten varit i totalt fokus när RE-X togs fram så dög det ju inte att använda onödigt material. Man kunde helt enkelt inte bygga ett chassi och montera på till exempel kylare eller värmeväxlare, utan man fick i stället göra de nödvändiga kylarna till bärande delar av chassit. Att hitta fler funktioner för varje komponent som bygger upp en skoter var målet, och vätskekylda RE-X har därför alltså en kylare som är en integrerad bärande del av själva chassit, och den sitter placerad mellan aluminiumplåtarna som utgör tunnelsidor och fotsteg, och bildar därmed tunneltaket.

Att använda sig av en färdig och redan framtagen kylare som ändå inte skulle ha någon funktion var så klart inget alternativ. Det skulle i längden bli onödigt dyrt och också tillföra onödig vikt. Skulle man i stället bockat till ett mer klassiskt chassi av en hel aluminiumplåt så skulle man ju förlora helt alla samordningsvinster genom att krångla till det ytterligare. Lösningen blev att ta fram en motsvarande och mycket enklare mittendel av chassit. Därmed kan man nu använda samma tunnelsidor och fotsteg till de olika versionerna.

Låt oss nu titta lite närmare på vad Rave 550 är för en maskin.

Om man bara går något år bakåt i tiden så inser man direkt hur fantastiskt välutrustad Rave 550 är redan från början. Man har ju egentligen inte prutat på någonting, men samtidigt så klart skalat ner och anpassat utrustningen efter den tänkta köparen och för det tänkta användningsområdet. Och något som står helt klart är att man fortsätter att sikta in sig på att göra en riktigt konkurrenskraftig maskin för crossbanorna.

PPS-boggi, renoveringsbara 36-millimeters gasdämpare runt om, RE-racingsäte, racingbroms med stålomspunnen bromsslang är något som kommer uppskattas av alla. Till detta har den ett styrhöjarblock, ett rakt styre med handskydd och styrkrokar. Den levereras också med en extra låg vindruta, vilket gör att utseendet blir helt rätt. Risken, eller snarare chansen att detta blir en av vinterns stora vinnarskotrar på banorna är helt enkelt riktigt stor.

Årets maskin är lite mer än 10 000 kronor dyrare än föregångaren, men den är också hela 23 kilo lättare! Och just det här med vikten blir ju extra viktigt på en maskin som har så förhållandevis svag motor.

Vi har egentligen alltid uppskattat dessa små och riktigt lättkörda maskiner. Effekten på 56 hästar räcker däremot inte speciellt långt om man som vi väger mellan 80 och 100 kilo. Men så är vi ju inte heller de tilltänkta köparna.

Rave 550 är Lynx minsta maskin och är precis som man kan förvänta sig otro-

ligt lättkörd och stötdämpningen fungerar tillfredsställande. Här är instegsmaskinen och tävlingsskotern för de lite yngre ute på banorna och i skogen.

—Fan va trevlig maskin det här är, utbrister Micke Ljungberg spontant och jag kan inte göra annat än att hålla med.

Nu är alltså ordningen återställd. Rave 550 är tillbaks. Bättre, lättare och roligare än någonsin.

Rave 600

Om 550:in som sagt inte är tänkt till oss fullvuxna så är Rave 600 däremot det. Den här modellen fanns redan förra året och skillnaderna till i år är små. Det viktigaste är den nya mattan som från och med i år finns på alla Lynx sportskotrar.

Ski-Doo har ju redan ett tag använt sig av mattor som är uppbyggda av bara ett lager kord, samtidigt som delningen har förlängts till 2,86 tum eller 7,26 centimeter. På detta sätt får man en matta som är mellan 3 till 5 kilo lättare beroende på längd och bredd jämfört med tidigare motsvarande modeller av mattor.

Fördelarna med dessa lättare drivband är många och viktiga. Dels väger ju hela maskinen mindre, vilket är bra bara det. Sen gör dom att mindre massa ska sättas i rörelse, uppspolningstiden minskas alltså, vilket ger skotern en bättre acceleration och gör den rappare. Att mattan också kan räknas till den onda ofjädrade vikten är också något att ta med i beräkningarna.

Det har sen dessa mattor börjat användas diskuterats om det här är rätt utveckling eller inte. “Dom håller inte”, säger många. Men vi anser nog att vi skoteråkare måste försöka lära om vad det gäller just drivbanden.

Bandet ska helt enkelt inte ses som något annat än en förbrukningsvara, precis som ett bil eller MC-däck. Speciellt ni som kör MC kan nog relatera till just detta. Ni kan ju utan att blinka slänga ut 5000 spänn var och varannan sommar för bara ett bakdäck.

En riktigt modern och effektiv matta kan man idag köpa för 5000-6000 kronor. Dessa mattor ger som sagt bättre acceleration. Men den sänker ju också bränsleförbrukningen och fungerar också bättre i snön. Den är helt enkelt effektivare. Sätt detta också i relation till vad en snöskoter kostar idag och den framstår ju som rent av billig. Håller en matta måttet i kanske två hela säsonger på runt 500 till 600 mil, så får man nog se det som fullt acceptabelt. Håller dom mer så är det en ren vinst.

Förgasar-600

Åter till Rave 600. Detta är en pigg och rolig skoter. Den är också den mest ekonomibetonade modellen i Lynx sportprogram. Utrustningen är i det närmaste exakt som på dess mindre fläktbroder. Men i och med 600-kubikaren på lite över hundra hästar så är mattkammarna i lägsta laget. Är man också riktigt fullvuxen och vill köra hårt kan dämparna vara lite för underdimensionerade.

Det tråkiga, men fullt logiska, med tanke på priset är att Rave 600 alltså bara har 32-millimeterskammar. Det duger alldeles utmärkt på led. Men ska man åka lite mer utanför, så får man lov att vara lite mer på sin vakt och planera sin körning betydligt bättre.

Man får ändå mycket maskin för pengarna och hoppet ekonomiskt uppåt i utrustning är riktigt stort. Rave RE 600 E-Tec kostar nämligen hela 24000 kronor mer. Men vad är det man då får för dessa extra slantar?

Först och främst får man marknadens modernaste och på alla sätt snålaste 600:a. Till detta 38 millimeters kammar. Riktigt imponerande och fullt inställbara 46 millimeters dämpare i boggin och 36-millimetersdämpare fram med justering på både hög och lågfart och kompression.

Rave 800 Power

Rave 600 är mycket skoter för pengarna. Den har inte den modernaste motorn, den har mellanklassdämpare och inte mer är 32 millimeters mattkammar, men så kostar den också 24 000 kronor mindre än 600 E-Tec.

TEK har identiskt utrustning som 600 E-Tec och har inte heller den genomgått några större förändringar. Men det finns ytterligare en nyhet som är värd att nämnas och det är den omkonstruerade CTRL-skidan, som nu fått tillägget II i namnet.

I vissa lägen kunde man med den gamla uppleva att CTRL-skidan var något spårkänslig. I i ett försök att åtgärda problemet och stabilisera upp skidan har Lynx nu flyttat infästningen framåt någon centimeter. Mer av skidan finns nu alltså bakom vridningscentrum.

För att känna om det blivit märkbart bättre behövs mer tid och möjlighet att köra och göra det under lite fler olika förhållanden än vad vi hade möjlighet att göra den här gången.

Inte, inte...

När vi tagit de bilder vi vill ha är det dags att köra lite mer fritt och på allvar känna på grejerna. Jag hoppar på 600 E-Tec och Micke tar så klart 800:an.

Nu har jag en fråga. Vad är det alltid man tänker när man står där sida vid sida, två kompisar och båda sitter på en varsin potent maskin? Jag vet att alla ni som läser detta känner igen er... Axtest, så klart!!!

Vi ställer upp sida vid sida och kanske lite för nära egentligen. Fötterna flyttas lägre bak på fotstegen, blickarna möts, tre nickningar och iväg. Båda maskinerna accelererar precis jämnt de första metrarna med skidorna uppe i luften. “Aj då, vi ligger lite för nära”, tänker jag men skulle aldrig drömma om att släppa gasen i det här läget. Jag lägger över vikten på höger sida och skotern ändrar riktning de få centimetrar som behövs och samtidigt börjar 800:an att dra ifrån. Jag blir hjälplöst efter. Hästkrafterna har talat.

Båda dessa maskiner är egentligen helt fantastiska och sjukt underhållande, men egentligen på två skilda sätt.

När man kör 600 E-Tec i full rulle efter en riktigt snabb led, man får skidlyft över krönen och i utgången av kurvorna, då funderar man alltid på vad man egentligen ska med en 800-kubikare till. Men när man ska ta sig uppför en ravin och man gör allt för att imponera framför kameran så blir skillnaden så uppenbar. Där man med båda 600:orna precis tar sig upp, gör 800:ans brutala effekt att man till och med kan hoppa långt. Rave 800 Power TEK är en kanonkula. Så är det bara. Men efter leden blir den lite bökigare. Gashandtaget går jämförelsevis tungt och blir tröttande. Den större roterande massan i motorn gör sig också den väl påmind. Rave 800 är helt enkelt inte lika smidig som 600 E-Tec.

Bortbyting

600 E-Tec är alltså snabb, lättkörd och smidig. 800 Power TEK är snabbare, mer svårkörd och mindre smidig. Men den har som sagt effekten och för en del är det bara det som räknas i slutändan.

Lite typiskt för skillnaderna i karaktärerna är att fotograf Mattias alltid försöker byta bort Rave 800 om han hamnar på den när vi är ute och kör. Han har oftast en tung och stor ryggsäck på sig,

Norra Finland bjöd de här dagarna på några riktigt fina och sköna dagar, så vi passade även på att sola lite mellan varven.

Körställningen är så klart riktigt sportig och inget för riktigt långa touringturer.

Du och din maskin in i solnedgången. Rave RE 800 Power-TEK är brutal. Älskar man acceleration och långa skidlyft, samtidigt som man kan tåla eller vänja sig med lite buffighet, så är det denna maskin man ska ha.

Helt ny för i år är Rave 550 med ett RE-X-chassi. Den är relativt välutrustad med sina renoveringsbara gasdämpare, styrhöjare och handskydd.

och att då inte bara behöva brottas med skotern utan även ryggsäcken gör att det hela inte blir speciellt roligt.

Vi kunde för övrigt bara besviket konstatera att det inte blev något insprutad 800 i år heller... Men tack vare att Rave RE 800 Power-TEK ändå är så skrämmande rolig så får det väl gå ett år till, men inte mer...

Lynx sportmaskinsprogram är sig alltså nästan precis sig likt från förra säsongen. Och trots att man bara har totalt fyra olika maskiner har man lyckats tillverka en skoter för egentligen alla behov. Man har den billiga instegsmaskinen som alla kan köra och trivas på. Det finns en lite enklare men helt fullvuxen maskin som de flesta har råd med att köpa. Sen har man en av marknadens mest sofistikerade skotrar för den som älskar precision och teknik, och inte heller tänker speciellt mycket på prislappen. För att toppa detta har man också en maskin som är brutal i sin effekt och kan ge skoterupplevelser som många mest ser som en skräckupplevelse, medan ni som vet vad ni håller på med trivs kanonbra och skulle för allt i världen inte snåla in på effekten för lite smidighetsskull. Alla dessa har sen det gemensamt att dom tillhör en av världens bästa tillverkare vad det gäller funktion och kvalitet. Detta har dom fått hjälp med av Ski-Doo samtidigt som Lynx-känslan är kvar. Om den känslan på riktigt sitter i maskinen, eller om den bara finns i huvudet vet vi inte. Men saken är väl den att det inte spelar så stor roll. För att åka skoter är ju så mycket mer än att bara åka skoter.

Bromsen alstrar en hel del värme. På grund av det smälter snön och förvandlas till slask som sen fryser till is.

I framvagnen på 600 E-Tec och 800R Power-TEK sitter det 36 millimeters KYB-dämpare med justering på hög och lågfartskompression, men också även justering av returen. Samma typ sitter även i boggin, men då är det feta 46 millimeter som gäller.

Rave 800 är en kanonkula! Så är det bara!

	800/ 600 E-TEC/ 600	550
Motor		
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cc:	799,5/ 594,4/ 597	553,4
Borrning/slag:	82x75,7/ 72x73/ / 76x65,8	76x61
Bränslesystem:	2xTM40 DPM/ 2xDell'Orto 46/ 2xTM40HTD	2xVM30 Choke
Smörjning:	Injektion/ elektrisk pump/ injektion	Injektion
Avgassystem:	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	145@8150/ 114@8000/ 102@8000	56@7000
Start:	Manuell	Manuell
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	202/ 203/ 195	191
Tunnel:	REX	REX
Framvagn:	A-LFS	A-LFS
Dämpare:	TA36 HLC/ TA36 HLC/ TA36 HPG	TA 36 HPG
Fjädringsväg fram:	242 mm	242 mm
Boggi:	PPS-120	PPS-120
Dämpare bak:	TA46 HLCR/ TA46 HLCR/ TA 36 HPG	TA 36 HPG
Dämpare fram:	TA46 HLCR/ TA46 HLCR/ TA 36 HPG	TA 36 HPG
Fjädringsväg bak:	390 mm	390 mm
Typ av matta cm:	38,1x304,8x3,8/ 3,8/ 3,2	38,1x304,8x3,2
Skidor:	CTRL II	CTRL II
Spårvidd:	108 cm	108 cm
LxBxH cm:	287x122,5x113	287x122,5x113
Tankvolym:	39 liter	38 liter
Oljetankvolym:	3,7 liter	3,5 liter
Att äga		
Pris:	144 900:-/ 137 900:-/ 113 900:-	86 900:-
Färg:	Röd-vit-svart/ röd-vit-svart/ röd-svart	Röd-svart
Generalagent:	BRP Sweden AB	BRP Sweden AB

POLARIS 09
Ny Polaris handlare i Dalarna
Skoter&ATV
• Försäljning • Verkstad • Tillbehör
"Nymonterade -08 Polaris Sport och Touring maskiner med full garanti"
www.morajarn.se
Telefon: 0250-100 26, polaris@morajarn.se
www.polarisindustries.com

Åsarna Skoterservice
Service, Tillbehör & Reservdelar
Snöskoter & Fyrhjulingar Släpvagnar Snöslungor
Tel: 0687-303 75 Fax: 0687-305 50

POLARIS

ski-doo
Specialisten i Västerbotten!

•Försäljning
•Kläder
•Tillbehör
•Service
•Original reservdelar
Jonssons AllRep
Stationsvägen 1, 922 73 Hällnäs. Tel. 0933-201 66

XYZ Maskin & Trädgård
POLARIS
www.xyzmaskin.se
Tel. 0650-54 34 34

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

ski-doo
LYNX
POLARIS
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

LULEÅ SKOTERDEMONTERING
• Nya & beg. skoterdelar till alla märken
• Original reservdelar till hela Kawasakis program.
www.luleaskoterdem.se
Kawasaki ATV
SUZUKI marin
Tel: 0920-34142, 070-5734440
Öppettider, 10-00-17,30 mån- fred lunch 11,30-12,30

ATV-nyheter 2010 Fortsättning...

Polaris:
Sportsman Touring 850 XPS

Det räcker inte längre att bara ta sig fram ute i naturen, nej nu ska man göra det med hög klass också. Den tvåcylindriga insprutade motorn på 850 cc levererar 70 hästar. Modellen tillsammans med den mindre 550 XPS är även utrustad med servostyrning. För att resan ska bli riktigt angenäm även för passageraren så har och passagerarsätet utrustats med en justerbar fjädring. Tilläggsnamnet Touring gör här verkligen rätt för sig.

Kawasaki:
KVF750 4x4

Kawasakis största hyhet inför 2010 är att det inte kommer några nyheter. Inga nyheter alltså, men väl samma fina maskiner som förut och det till samma pris. KVF750 4x4 är Kawasakis största ATV. Den har en 50 hästar stark insprutad V-twin, i och urkopplingsbar fyrhjulsdrift och individuell fjädringsupphängning. Priset är **103 900:-**

Arctic Cat
Thundercat H2 EFI

Bara en kan vara störst och starkast. När det gäller ATV:er så finns det en modell som slår allt och alla med hästlängder. Namnet på den här maskinen är Thundercat och byggs så klart av Arctic Cat. Thundercat har en 951 kubikcentimeter stor V-twin som producerar helt galna 80 hästar. För att matcha den högre farten som man lätt hamnar i, så har den försetts med en förlängd hjulbas, lägre tyngdpunkt och förlängd hjulbas. Nytt för 2010 är den gröna färgen och i december ska du börja hålla koll hos din återförsäljare för att kunna bekanta dig lite närmare med världens grymmaste ATV. Priset på **139 900:-** är oförändrat från föregående år.

Tro det eller ej men tiden går och en modern maskin som Ski-Doo Renegade X 600 SDI, finns plötsligt att tillgå begagnad, till ett vettigt pris.

Av: Alf Milfström

Till SnowRiders redaktion kommer det ofta frågor om olika begagnade skotrar och man kan faktiskt sammanställa alla dessa funderingar till "Vad ska jag köpa för begagnad maskin"?

Detta går naturligtvis inte att ge ett generellt svar på, då kraven skiftar stort för olika typer av förare.

Vissa ser god totalekonomi som något ytterst viktig medans andra prioriterar prestanda före allt annat.

En bredbandare är det självklara valet för många familjer medan andra föredrar lössnöracerns enorma framkomlighet eller cossreplikans sportighet.

Det finns alltså ingen skotermodell som uppfyller alla krav från alla förare, eller finns det en sådan?

Jag har själv en personlig kandidat som vinnare av titeln "den bästa skotern för de flesta" och det är Ski-Doo Rev Renegade X 600 SDI.

REV-chassiet kom redan 2003 och var som bekant en revolution. Jag funderade tidigt på hur en Summit med denna bas skulle fungera och svaret kom redan till 2004 med REV-Summit som bevisligen fungerar mycket bra.

Som lössnöentusiast gillade jag först inte hybridalternativet som Ski-Doo kallar för Renegade eftersom den inte var riktigt så lik Summit som jag önskade.

BRP hade endast försett sin REV MXZ med ett 136" drivband vilket bara gjorde den till en stabilare ledskoter enligt mig och inte tillräckligt mycket lössnö för att kallas hybrid.

Nu hade jag naturligtvis lite fel då en Renegade lätt spöade en Summit med några år på nacken när det gällde ospårad terräng samtidigt som den var extremt snabb på led, helt klart en äkta hybridmaskin.

Den längre mattan balanserar ut det något väl kvickstyrda REV-chassit och boggin fungerar mycket bra i all form av terräng.

Jag skulle inte i något läge välja den kortare MXZ om bägge hade samma fjädringsutrustning samt kalibrering eftersom den förlängda maskinen fungerar bättre för min körstil.

Tyvärr är det så att inte alla såldes med "X"-paketet och vad som är ytterligare lite synd är att Renegaden inte riktigt har samma kalibrering som många av de sportigare MXZ-modellerna.

Detta spelar naturligtvis inte så stor roll eftersom dämparna är av T/A-modell (kan renoveras samt omkalibreras) och i X-utförande är bägge framdämparna samt den bakre av "piggy-back"-typ.

Sammantaget har Rengade X en mycket kompetent dämparutrustning som efter personlig anpassning bör tillfredställa de allra flesta.

Hur är skotern vid sidan av spåret då?

I pudret lider man lite av den kopplade boggin och den breda spårvidden vilket inte är något konstigt då skotern är en förlängd MXZ och därmed lite mindre lössnömaskin än exempelvis Switchback eller Crossfire.

Nu är den största begränsade faktorn i lössnön inte boggin eller spårvidden utan mattan som hos 600:an endast har 1,25" (32mm) kamhöjd!

Rena instegsmaskinen när man ser till drivbandet alltså.

Storebror Renegade 800 har i skandinaviskt utförande en högre matta redan från fabrik men 600:n levereras tyvärr med denna.

Den första modifiering man bör göra är alltså att montera en 1,75" (44mm) matta som ger maskinen möjlighet att visa hur bra den går med korrekt fäste.

Skidorna är inte heller något som alla gillar och utbyte av dessa kommer som nummer två på listan över förbättringar, tätt följt av den numera nästan nödvändiga styrhöjaren.

Ingen vill väl parkera en skoter med ett styre i navelhöjd utanför den lokala grill-kojan?

Jösses vad man skulle skämmas alltså.

Med dessa enkla uppdateringar blir Renegade 600 riktigt kul när man gör egna spår samtidigt som inga andra egenskaper försämras frånsett en ytterst måttlig minskning av toppfarten.

Man hänger då med alla andra hybrider när det gäller ospårat men de får fortfarande mycket svårt när föret blir hårdare.

Alla fina ledegenskaper blir kvar även med högre kamhöjd och med ett par eftermarknadsskidor blir styrprecisionen knivskarp efter leden.

Den som önskar ännu bättre lössnöegenskaper bör kanske titta på en Summit eftersom en ytterligare modifierad Renegade kan tappa sin fina allroundkapacitet.

Rotax 600 SDI, en beprövad snålvarg med prestanda.

SDI-motorns släktträd börjar faktiskt för snart 10 år sedan med deras då helt nya Rotax 700 serie III.

Den omarbetades sedan till 600HO och med den som bas utvecklades den

första tvåtaktaren med semi-direkt-injektion för skoterbruk.

Detta är alltså det första steget från trottelhus-EFI till dagens stora framtidshopp för tvåtaktaren: DI eller direktinsprutning.

Grundmotorn är med andra ord extremt beprövad och vi kan nu efter flera års brukande av SDI-motorer konstatera att detta system håller vad det lovar.

Startegenskaperna är mycket goda och prestandan är alltid likartad oavsett dagstemperatur eller lufttryck.

Den stora fördelen visar sig dock vid bensinmacken då man ofta tankar 15-40% mindre än sina kompisar trots att man håller samma tempo som de gör.

Effekten ligger på upp mot 120 hk vilket är tillräckligt för de flesta behov.

Remslitaget är normalt för skotertypen och den låga oljeförbrukningen är endast slagen av Rotax nya E-tec.

Lägger man sedan till ett gott rykte när det gäller motorslitage förstår man varför många anser detta som en av de mest ekonomiska skotermotorer som man kan köpa.

Jag föredrar själv fyrtaktsmotorer framför tvåtaktare i alla lägen men när det gäller 600SDI är mina argument mot denna föråldrade motorteknik decimerade till "dålig lukt och fult motorljud".

Inte mycket att komma med i den allmänna debatten alltså.

Alternativet från Ski-Doo

Man kan inte diskutera Renegade 600:an utan att ta med dess större syskon med i resonemanget.

Med en storkubikare på 800cc under huven och i övrig samma maskin får man en skoter med mer prestanda under alla förhållanden

Den som väljer storebror Renegade 800 X får som sagt en viktig detalj med på köpet, 800:an har en matta med korrekt kamhöjd från fabrik och tillsammans med hela 20 hk mer är den prestandamässigt överlägsen en original 600.

Här ser vi min vän när han visar hur man inte kör skoter. Han har dessutom på sig sin "Skoter-Polis-hjälm" vilket inte gör saken bättre. Som alla vet så är måttot: "kan man inte köra bra så ska man ha coola kläder!", det det missade Frippe helt!

Givetvis tar motorn något mer bränsle och den har en råare gång över hela registret.

Vidare har den inte ett lika grundmurat rykte då det gäller driftsäkerhet och många ser remförbrukningen som något hög.

För den som kräver mer effekt än 120 hästar är 800:an det självklara valet men för mig framstår 600:an som mer sansad.

Jag anser helt enkelt att de positiva egenskaperna är större hos den mindre motorn och att prestandaskillnaden är för liten för att jag ska välja storebror.

Den viktiga skillnaden frånsett motorn mellan dessa är alltså drivbandet och om man byter detta på den mindre maskinen blir de i många lägen likvärdiga.

Det är bara den som måste har maximal prestanda som bör titta på storkubikaren, alla andra tjänar på den mindre motorn.

Frippes Renegade, modifierad för långtur i ödemarken

Min vän Fredrik Nilsson är en framgångsrik företagsledare från den Uppländska slätten . Han är ursprungligen en äkta Norrlänning och kör därför skoter så fort väder och arbetssituationen tillåter det.

Eftersom han inte har tid med en strulande specialmaskin eller en gammal problemskoter kör han en nästan standard, toppfräsch Renegede 600X.

En stencool styrhöjare visar att han har barnasinnet kvar och med den nya högkamsmattan slipper han riskera fastkörning när vi leker på de ospårade myrarna.

Eller, han kör fortfarande fast men inte lika ofta

Frippe är alltid bland de första förarna när tempot blir högt efter leden men trots det irriterar han oss ofta när vi sedan fyller upp våra skotrar på bensinstationen.

Frippes skoter tar nämligen ytterst lite bränsle oavsett körtempo och han tjatar jämt om hur lite han behövde tanka vid varje tillfälle.

Han är dessutom en som verkligen loggar mängder av mil per säsong och att hans vägmätare snart har passerat 10000 kilometer är därför ingen märkligt alls.

Under dessa mil har han bytt ett par remmar, några kullager och nästan inget mer.

Ett mycket gott betyg till hans skoter som verkligen gör sig förtjänt av betyget "Den bästa maskinen för de flesta".

Det är därför inte så underligt att min kompis är mycket nöjd med sin snöskoter, den uppfyller nämligen de krav han har.

Han får bara se till att hålla i sig när jag passerar honom på rullen till vintern, det är faktiskt inte alla som kör en ekonomisk och genomtrevlig skoter!

Målingspimpelns familjedag 2009

Målingspimpel arrangeras av Remmens bygdegårdsförening i Härjedalen.

Av: Ingrid Trygg

Naturligtvis är det fordonet skoter man färdas på när man ska på Målingspimpel cirka 3 mil söder om Sveg.

Våren 2009 var förhållandena minst sagt jobbiga, då 50 centimeter snö gjorde det både svårt att ta sig ner till själva isen, men också svårt att ta sig fram då många använder sina gamla trotjänare till snöskotrar till detta arrangemang.

Ganska snabbt gjorde alla borrhål sig påminda när sjövattnet kom upp genom isen och blandade sig med snön och en jättelik snö/is-sörja var ett faktum. Bäst klarade sig alla småttingar som drogs av föräldrarna i pulka. Deltagare från angränsande landskap, olika sportfiskeklubbar och naturligtvis från Remmen med omnejd deltog. För dig som är sugen på att deltaga är det bara att hålla utkik efter 2010 års upplaga.

Segrarna.

Alla pimpeltävlingar av rang har ett riktigt prisbord.

Får det lov att vara en berömd Mirja-pirog?

Då snön verkligen vräkte ner under 2009 fanns det mycket och mer därtill av den varan, vilket resulterade i många fastkörningar under dagen.

Sportfiskare från Sveg in action.

Lovisa drog upp tre fiskar på en kvart.

Denna firre inbringade faktiskt en ryggsäck från Swedbank i pris.

Tjejskotertur 15-16 feb 2009

Solen strålade då Hede Skoterklubb för tredje året i rad ordnade en utflykt bara för tjejer.

Av: Annika Liljedahl

I år var vi 15 tjejer på 14 skotrar som skulle ut på Hede skoterklubbs tjejutflykt. Det kom tjejer från Hede, Sveg och Sandviken.

Vi samlades vid klubbens skoterbro vid Ljusnan i Hede. Sedan drog vi vidare till Nysätern – Särvfjället – Graftruet – Aloppskölen och Håsjöstugan där vi åt vår medhavda lunch. Därefter körde vi till Myrbärskölen – Trumvallen – Oxsjön och slutligen Vargen, där det blev After-Skoter med Jacuzzi, bastu och buffémiddag. Det blev mycket skratt, surr, god mat, karaoke och lite dans för dom som orkade innan vi däckade.

Efter frukost Söndagmorgon åkte vi alla först ner till Vemdalen och tankade. Sedan drog några vidare till Sveg och resten av gänget åkte tillbaka till Hede.

Totalt blev det 18-20 mils njutning och en massa skoj. Alla vi tjejer har ett gemensamt skoterintresse och stämningen är alltid på topp när vi är ute. Fler och fler skoterintresserade tjejer hör av sig utifrån och vill vara med. Planeringen är på gång inför nästa år, men vart det bär iväg är inte bestämt.

Tack alla tjejer för en underbar helg och då speciellt Maria och Malla från Hede Skoterklubb som arrangerar detta varje år!

Det lönar sig!

Du vet väl att det lönar sig att vara med i våra tävlingar i tidningen. Hans-Erik Kinnunen från Nikkala engagerade sig och blev ganska enkelt en helg i Lofsdalen rikare.
Här kommer det lite bilder från Hans-Eriks strapats.

Loffe med barnen

Söndag, trött efter en weekend med mycket frisk luft.

Gott med en kall öl efter skoterturen...

Trodde först att det här var hyrskotern...

Det tyckte vi också!

Utsikten från våran altan

Dit ska vi!

Nu börjar FESTEN!!..

Gott med nygräddad våffla vid våffelstugan

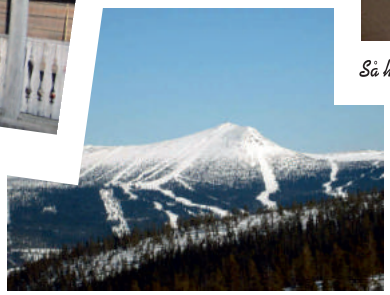
Uppvärmning inför snowboardåkningen.

Mums...

Så här ska man åka... ...tror jag...

Vår lägenhet.

Lite skoterlek .


Utsikt från våffelstugan.

Airhockey på saloon Trapper.

POLARIS
SKOTERREPARATIONER
Dahling Motor
Stensätter 120
873 91 Bollstabruk
Tel 0612-211 88
cia@dahlingmotor.se
www.dahlingmotor.se
4P

ARCTIC CAT
Dahling Motor
SKOTERREPARATIONER
Stensätter 120
873 91 Bollstabruk
Tel 0612-211 88
cia@dahlingmotor.se
www.dahlingmotor.se
4P

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

POLARIS
Försäljning, verkstad, kläder och tillbehör!
Santander
Servicemarkstad i Åre:
Åre Mountain SpeedShop
070-170 38 00
YTTEROCKE PRODUCTION AB

www.glansgarden.se

STREET STRIP
www.
street
nstrip.
se

POLARIS
HÄLLGRENS MOTOR AB
i Bertrask - tel 0914-10400

YAMAHA
ATV
Can-am
ski-doo
LYNX
Försäljning Service Reservdelar Tillbehör
SUNDSTROM AB
Leisvall tel. 0961-20044
ab.broderna@arjeplog.com

Hyr stuga i TÄNNDALEN
Europas bästa skoterledssystem
45 mil skoterleder i en av Sveriges vackraste miljöer
Prillkningsområde för lekfalk
Tel nr. 0684-22230
www.stromsstugor.nu

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

HEMAVAN
Outdoor
•Uthyrning
•Turer
www.hemavan-outdoor.com
tel. 0954-38140

Bolinäs, Hälsingland
ski-doo
LYNX
Can-am
Tuppz
www.tuppz.se

JOCKES
SKOTERMOTOR
Öppet Må - Fre 08.00-17.30
Lörd 10.00-13.00
ARCTIC CAT
LYNX
Can-am
4P
service & reservdelar till alla märken
Hoby tel. 0224-342 21

www.staffansmotor.se
LYNX
STAFFANS
MOTOR & MEK AB

POLARIS
MotorPro
Lärlingsgatan 18 Umeå

Johansson Maskin AB
LYNX
johanssonmaskin.se

Hans Eriksson AB
0581 - 310 95
hanserikssen.se
YAMAHA
POLARIS
Dual
K&Lim
Garage24
to be

Beg.Skoterdelar
Tillbehör:
Stöldlämpar renovering,
Cylinderborrning,
vevaxelrenovering mm
WST
Demontering AB
www.vilhelmina.emarknad.se/wst

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

Ny avdelning!

Vett & Etikett

Körning i skog och på åkermark

En öppen yta i skogen, är med få undantag alltid en föryngringsyta, och därmed råder det skoterförbud där. Lagen säger: Körning med motordrivet fordon är förbjuden på snötäckt jordbruksmark eller skogsmark, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på marken eller skogen. Förbudet om skogsmark gäller körning i plant- eller ungskog vars medelhöjd över snötäcket är lägre än två meter.

Vi vill alla ha kul med våra snöskotrar. Men om inte vi sköter oss så kan det lätt ske på andras bekostnad, och det är väl ändå inte så det ska vara? Häng med från början i vår serie i skoteråkningens "Vett & Etikett" så ska det bli lättare för just dig att göra rätt.

Av: Patrik Larsson

Det här med snöskoteråkning är precis det roligaste som finns. Men det finns en mörk, tråkig och jobbig baksida också. En sida som vi tycker det är dags att göra något åt. Det är en jätteuppgift, men vi har i alla fall tänkt oss att göra ett försök.

Vi har helt enkelt blivit less på att alla gnäller och skyller allt världens onda på just oss. Men vad är det det brukar heta? Jo, ingen rök utan eld... Vi skoteråkare får ofta en hel del totalt verklighetsfrämmande och orättvis kritik. Men allt för ofta är den inte helt grundlös, utan bygger på fakta som är svåra att förneka.

Som vanligt är det de få som förstör för flertalet, och vi ska väl inte sticka under stolen med att inte heller vi själva alltid har varit guds bästa barn. De övertramp vi varit med att göra genom åren har mycket berott på ungdomlig dumhet och säkerligen också ren okunskap.

Problemet är bara att man genom sin dumhet inte bara retar upp tillexempel en markägare eller bonde personligen. Dom blir ju liksom inte arga för sakens skull. Nej problemet är att dom faktiskt kan bli drabbade rent ekonomiskt och yrkesmässigt genom att vi på ett eller annat sätt kör sönder deras ömtåliga investeringar, och därmed hindrar dom i deras yrkesutövning. Så frågan vi skoteråkare måste ställa oss är: Ska vårt nöje verkligen belasta en skogsägares eller jordbrukares enskilda ekonomi?

Vi tror de flesta tycker att det inte är så, och vi ska här försöka förklara hur några av sambanden mellan skoterkörning och kostnad eller utebliven inkomst verkligen hänger ihop.

Vad säger lagen?

Den svenska snöskoteråkningen är i jämförelse fortfarande ganska oreglerad. Speciellt om man tittar på och jämför med skräckexemplet Norge. Vår tanke är att om vi alla blir bättre på att göra rätt, så finns det en större chans att vi långsiktigt får behålla vår fria snöskoteråkning, utan en massa förbud och ännu mer regleringar.

Det verkar ju som att det är en naturlag för människan att fler och fler lagar och regler ska komma till. Finns det sen många som hejar på i reglerandet och det uppenbarligen finns anledningar till

Att följa skyltningen är inte svårt. Just dessa berättar att markägaren ganska nyligen gjort en återplantering av sin avverkade skog, och därför måste vi hålla oss härifrån.

En tallplanta växer 2-3 decimeter om året, och de första tio åren är dom väldigt känsliga. Här ser vi plantor som förmodligen fått sina toppar avkörda av snöskotrar och därmed sluta växa på höjden. Dom är nu helt enkelt värdelösa som framtida investering, men även ett avbrott för skogsägarens strävan att leva upp till återväxtplikten i Skogsvårdslagen.

fler inskränkningar så kan förändringarna gå läskigt fort. Vi vill att vi alla ska sträva mot ett läge där anledningarna till mer reglering försvinner, men detta samtidigt som vi alla ska ha lika kul som förut, men alltså inte på någon annans bekostnad.

I Lagen står det: ”Körning med motordrivet fordon är förbjuden på snötäckt jordbruksmark eller skogsmark, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på marken eller skogen”.

Det är väl säkerligen det här uttrycket ”om det inte är uppenbart” som ställer till det lite. Det hela blir ju liksom lite öppet för tolkningar, och för vem ska det vara uppenbart för egentligen? För att något ska kunna bli uppenbart för en skoteråkare till exempel, så behöver han eller hon ju kunna och veta en hel del om just skogs och jordbruk.

Genom vårt försök till utbildningsinsats ska vi göra det lite enklare för oss och er alla att se det uppenbara. Vi börjar med skoterkörning på åker och skogsmark, och för att få en bild av detta ur en skogsägares synvinkel så tog vi kontakt med Erik Brygt från Bonäs utanför Mora.

Vackra Fryksås

Erik äger skog, och en del av den består av en så kallad föryngringsyta, i folkmun även kallat kalhygge. I kanten på detta kalhygge passerar skoterleden som går till Fryksås, en mycket vackert och högt belägen fäbod i skogarna runt Orsa. Tack vare att Fryksås ligger där det ligger har byn utvecklats till lite av ett turisttillhåll. Detta är självklart trevligt för de som bedriver restaurang och hotellverksamhet där, men mindre trevligt för till exempel Erik som med jämna mellanrum får en av sina föryngringsytor hårt nedkörda av mindre nogräknade skoteråkare som besöker området.

—Det tråkiga är att jag ju markerat upp runt hela området att det råder skoterförbud och att skogsplantering har skett, säger Erik uppgivet. En gång kom jag till det här området när det var ett gäng som åkte där. Jag frågade om dom inte sett förbudsskyltarna. Dom sa att det hade dom gjort, men eftersom någon kört där innan så antog dom att det var fritt fram att köra!

I det här fallet gäller det tallplantor, och dom är precis som alla andra småplantor mycket känslig för yttre åverkan under sina första levnadsår. En knäckt planta slutar nämligen att växa på höjden och blir därmed värdelös för skogsägaren.

En tallplanta kostar idag runt två kronor. På en hektar, alltså 100 gånger 100 meter avverkad skog behöver man plantera i runda slängar 2000 plantor. Men det är inte bara plantan som kostar. Marken ska också beredas. Sen är det ofta någon som ska springa runt i skogen och manuellt plantera alla dessa plantor, vilket vi är övertygade om att det är flera av er som läser detta som arbetat med att just sätta plant, och ni vet verkligen vilket slit det är med det.

En återplantering kan lätt dra iväg och med enkelhet kosta 100 000-tals kronor. Så det är egentligen inte svårt att förstå att skogsägarna gärna skyddar sina planteringar.

En annan långsiktig nackdel med att få sina planteringar förstörda så mycket att det måste göras om, är att skogen långsiktigt hamnar i otakt. Bestånden blir helt enkelt ojämnt och kan därför i framtiden behöva avverkas vid olika tillfällen, vilket så klart kommer kosta extra.

Men man ska också ha i åtanke att skogsägaren inte bara har deras arvingar att svara upp emot. Sverige har något som heter Skogsvårdslagen, och där står det uttryckligen hur skogen ska skötas med återplantering och återväxt efter ett visst antal år. Skogsägaren gör alltså inte som han själv vill, utan kan riskera böter och vite om inte lagen uppfylls.

Tänk er in i frustrationen om man då äger en för skoteråkare attraktiv skogssluttning eller liknade. Denna skogsägare ska då inte bara behöva skydda sig mot vilt och insektsskador, utan alltså även skydda sitt från fullt fungerande och läskunniga människor som beter sig vårdslöst.

—Vi åker ju själva skoter och gör det gärna, men om det inte blir någon ändring på det här så är det ju snart slutåkt för alla, förutspår Erik.

Att skogen kan bli skadad av att någon på ett felaktigt sätt framföra sin skoter är egentligen inte så mycket att diskutera om. Men om det är så att du ändå inte tror på själva grejen, så är det väl ändå bara att försöka acceptera att vissa markägare inte vill ha dig på sin mark, och bara det är ju en sak att bara försöka respektera.

Men nu är det inte bara det uppenbara som en trädplanta som kan skadas av felaktig snöskoteråkning, för även bönderna är några som på många sätt kan påverkas av vår framfart.

Åkermark

Att snö har bra isolerande egenskaper vet de flesta. Vi som av någon anledning behövt sova i en så kallad snöbivack vet

det särskilt väl. Jag har själv sovit i dessa typer av snökojor ett flertal gånger under värplikten. Det kunde vara både minus 25 och 30 grader utanför, men jag och min stridspartner låg där och sussade så fint nedgrävda under snön i bara några minusgrader. Snöns egenskap att isolera är helt enkelt riktigt imponerande. Men för att snön ska isolera bra krävs det som i alla annan typ av isolering att det finns massor med stillastående luft i materialet. Hårdpackad snö eller rent av is isolerar i det närmaste alltså ingenting. Har man det klart för sig är ganska lätt att förstå vad som händer med tjälen i marken om det finns ett tilltryckt och hårdpackat lager snö jämfört med ett fluffigt lager snö som täcker marken.

Det är flera saker som händer med en åkermark där tjälen gått alldeles för djupt. En sak är att upptorkningen av marken under våren tar betydligt längre tid på ett område med djup tjäle än ett med grund. Just en tidig upptorkningen är många gånger mycket viktig för att odling och skörd inte ska bli försenad, och det speciellt uppe norr där sommaren är kort. En gammal sanning som kanske är svår att verifiera, är att en dags försening på våren ger en veckas försening av skörden på hösten.

På vissa marker har bönderna för att underlätta och hjälpa till i upptorkningen grävt ned dränering till stora kostnader. Dessa marker kan vara om möjligt ännu känsligare för en djup tjäle då den frusna jorden kan skada och förstöra själva dräneringen.

En djup tjäle gör även att av och påfarterna till åkrarna kan bli mycket leriga och därmed i värsta fall förhindra att de stora tunga jordbruksekipagena tar sig ut på åkern. Isbränna är ännu en skada som kan orsakas av att snön blir tillplattad av snöskoteråkning. Som ni förstår så kan vår lek alltså på många sätt få långtgående konsekvenser för de som äger marken som vi är och leker på.

Skoteråkare och markägare!

För oss skoteråkare att göra något åt det här problemet är det egentligen ganska enkelt. Man tar helt enkelt en titt på de regler som finns, och sen gör man allt man kan för att följa dom.

Sen är det bara så att man tar eventuell skyltning på största allvar. Det är garanterat ingen som satt upp dom för skojs skull. Det är alltså inte okej att köra i ett område bara för att någon annan redan gjort det.

Men sen är det så att vi fullt ut inte kommer att klara av detta på egen hand, utan vi behöver också hjälp från er mark

Snöskoteråkning är något av det mest fantastiska som finns. Men inte för dom som drabbas ekonomiskt.

och skogsägare. Därför vill vi passa på att ge några tips och råd.

Det bästa är att ni helt enkelt har som utgångspunkt att alla vi skoteråkare är lite bakom flötet om man så säger. Ni som redan drabbats tycker säkerligen redan det, men ni kan lyssna ändå. Som sagt, alla skoteråkare är dumma i huvudet... Dom behöver därmed hjälp. Men vad är det dom behöver hjälp med då? Jo med att ta sig förbi din mark utan att förstöra för dig. Genom att du är generös med att erbjuda alternativa spår där minde viktiga eller inga skador kan uppstå så skyddar du din övriga mark automatiskt.

Snöskotern är ett terrängfordon och ska köras i terrängen. Men terrängen kan ju se så otroligt olika ut. Tänk dig en lite oerfaren skoteråkare som är på väg hem. Det börjar skymma, och han vill för allt i världen inte köra fast här ute i skogen alldeles ensam. Tänk då hur lockande ett öppet fält kan vara. Är valet att åka ospårat i snårskogen eller ta genvägen över fältet så förstår vem som helst att valet är ganska enkelt. Finns det däremot en markerad led eller liknande så blir ju svaret ännu enklare.

Sen är det också så att ett skoterspår över din åker eller nyplantering med stor säkerhet drar till sig ännu en, och ännu en till okunnig skoteråkare. Till slut har det skapats en nära nog preparerad led där, vilket alltså drabbar dig.

Man skulle också så klart kunna tänka sig att man lika gärna som att försöka förhindra åkning på vissa ställen, så är det nog en bra idé att samtidigt bjuda ut viss mark till anvisad åkning, om det kan ske utan att skörden eller tillväxten skadas, eller inte är speciellt viktig. Mark som till exempel ska ligga i träda kan ju skyltas upp som ett ställe för friåkning. På så sätt kanske man kan få till en bättre förståelse och respekt för all typ skyltning.

Nu är vi alltså igång i vårt arbete för en mer långsiktig snöskoteråkning här i Sverige, och hänger du med och snappar upp det vi vill lära ut så kanske vi en dag kan säga: SnowRiders läsare hoppar inte bara längst och kör allra fortast, dom är inte heller en del av problemen med snöskoteråkning, utan själva verket en del av lösningen.

Vi har även en uppmaning till skogs och jordbruksägare. Hjälp oss att göra rätt! Ett bra sätt är att upplåta utrymme för att dra skoterleder förbi era känsliga investeringar.

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) Vip 419:-

T-shirts 199:- Vip 139:-

Tjejtop 199:- Vip 139:-

Vip 314:-

Barn Hood 449:-

Vip 174:-

Keps flexfit 249:-

Vip 104:-

Bandana 149:-

REA 50% rabatt!

På 2007-års kläder

Prenumerera på SnowRider

6 nr 289:- *(1 år)*
inom norden 375:-

12 nr 499:- *(2 år)*
inom norden 700:-

Prenumerationer går att beställa på
Mail: pren@otlas.se
Tel: 0250-22885
Fax: 0250-22883
Telefontid: Vardagar 8-16

www.snowrider.se

Alla prenumerationer är tillsvidare!

En drömbesannas
Besegra de Kanadensiska Klippiga Bergen

- 4-stjärnigt skoterområde
- Rum och stugor i lyxklass
- Kanadas bästa lössnöområde
- 2-8 dagars "all included" skoterresor
- 2010 års Ski-doo maskiner
- Uthyrning, guider, utrustning och mycket mer

Great Canadian Snowmobile Tours
Revelstoke, B.C. Canada

+0012508379594 www.glacierhouse.com www.snowmobilerevelstoke.com

Polarn
Snabbpump
Beställ direkt på vår webbplats!
ORIGINALET
polarn innovation ab
Tel: 063-12 11 90
www.polarn-innovation.se

Skoterparadiset i Gördalen!
• Skoteruthyrning
• Stugor
• Restaurang
• Bensin
–Här finns allt!–
Stugförmedling tel: 0253-150 90
Skoteruthyrning tel: 070-6468788
www.gordalen.com

MotorCenter
Durevägen 24, Gävle Tel. 026-19 74 90
ARCTIC CAT ARCTIC CAT
Nytt & Begagnat, Skoter & Mc
Reservdelar, Tillbehör, Verkstad
www.motorcenter.org

HOS OSS KAN DU PROVA ALLA POLARIS MODELLER UTANFÖR BUTIKEN!
SUGEN PÅ ACTION?
POLARIS
EXPERIENCE CENTER
ARJEPLOG: Silvervägen 1 • 0961-101 02
ÅRHEDSJAURE: Norvägen 30 • 0960-123 40
www.polarisexp.se • info@polarisexp.se

SPECIALBUTIK FÖR SKOTERFOLK
ARCTIC CAT
Bengt Larsson
MC RACING
www.mc-racing.se
Älvdalen 0251-41948

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 cylinder. För mer info, ring eller skriv.
RACING KONSULT
Vidholmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@racingkonsult.com

LYNX
ski-doo
can-am
Ockelbo Reservdelar!
Stort urval skotrar.
Service-Reservdelar
Tillbehör-Kläder
TJ:s Skoter & Motor
Pl 3737 Storåbränna Föllinge
Tel. 0646-22055

SNOW-RAIL
IMEX FIBER AB system
IMEX
IMEX FIBER AB
Malung, Dalarna
Tel: 0280-13570
www.snowrail.se

AGS SKOTER & MC AB
POLARIS
Försäljning av nya Polaris Skoter & ATV
Jourtelefon: 070 649 12 59
Service
Träning
www.agsskoter.se

RASTKOJA
Mini-Camper
Levereras både med hjul eller medar passande till MC- Snöskoter
www.tollare.info
Tel: 08 / 715 73 00

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

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

ski-doo
can-am
ARCTIC CAT
Kawasaki
SMF
Stocka
motor & fritid
tel. 0650-741086
www.stockamotor.se

Försäljning
SEATEC
SERVICE
Service & Reservdelar

CROSSBOLAGET.COM
Allt du behöver för...
- SKOTER
- MC
- CROSS
Levereras via postorder
CROSSBOLAGET.COM

• Reservdelar till samtliga märken!
• Nytt&Begagnat
• Komplett servicoverkstad
WEB SHOP
TEL 0920-211060
MARINDEMONTERING.COM
ALLT FÖR DIN SNÖSKOTER

SKOTER SERVICE
POLARIS
• Försäljning • Nytt & Beg.
• Tillbehör • Service
www.skoterservice.se
Tel 0660-561 00

SALAB
YAMAHA
Försäljning
Reservdelar
Service
Halvarssons
www.salab.nu

MAXXIS
ATV-däck
från
794:-
hojdäck.se

Edhs
edhsatv.se
0647-40080
ARCTIC CAT

Riff Riders
FMX/FSX
RRCREW.SE
POLARIS
The Way Out.
ZPRINT.SE
ROCKSTAR
ENERGY DRINK
SPY
SNOW
Rider
eighty six
Ink'd Inc.

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

TOBE...
OR NOT TO BE

Meltdown Jacket

Escape Pants

TOBE TECHNOLOGY
tobetechnology.com

Duells
Riders choice

Arvidsjaur	Experience Center AB	Föllinge	Tj:S Skoter & Motor	Kalix	Kalix Maskiner AB Luleå	Sälen	Sälen Skilodge HB
Boden	Nilsons Motorservice AB	Gällde	Scandinavia Ring AB	Kiruna	Maskinhallen i Kiruna AB	Tärnaby	Stenmarks Maskin
Bollnäs	Lava Motor och Fritid	Gällivare	Jämlunet	Ljusdal	Ljusdals Motor AB	Umeå	Motorbolaget Umeå AB
Bollstabruk	Dahlins Motorservice	Idre	2 Ride AB	Malå	Nils Fritid i Malå AB	Örnsköldsvik	Jemtlands Motor & Fritidscenter
Borlänge	Bengts Touring Butiken AB	Järpen	Motority i Järpen AB	Ockelbo	Ockelbo Gummiservice AB	Östersund	Stiso