Nummer 5 16/17 Pris: 69:- EUR 8,90 NOK 85

SNOWRIDER Magazine

Roligare än så här blir det inte

PANTHER 2.0
5000

2017 ARCTIC CAT CUP

Vi hälsar på hos
LELLES MC

WINTER X GAMES

THE MAILMANS TRUCK

HEMBYGGEN

STOR BRÖMSNING AV ALLA 800+ CC

ALLT OM BANDVAGNEN

TIDSAM 0518-05
7 388051 806905

SNOWRIDER Magazine
NUMMER 5
2016/17

Nummer: 5-16/17 Årgång: 20
Utgivning nr 6 2016/17: 21/3
Annonsstopp: 21/2

SNOWRIDER Magazine

Chefredaktör & ansvarig utgivare:
Björn Friström
bjorn@snowrider.se 070-2093961

Ekonomi, annonschef:
Mikaela Friström
mikaela@snowrider.se 0250-20505

Fasta medarbetare:
Alf Sundström
Daniel Orevi

Prenumeration & Shop:
www.snowrider.se
pren@snowrider.se
Priser inom Sverige:
6 nr (1 år) 335:- 12 nr (2år) 635:-

Adress:
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora
Tel: 0250-228 85
Telefontid mån-tors 10-16

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

Distribution: TIDSAM
ISSN: 1403-0144

Snöa in

Det är lätt att snöa in på sitt eget intresse och därmed tro att man har den rätta känslan av vad som är rätt eller fel. Detta gäller i allra högsta grad oss på SnowRider då vi sätter ihop ett nummer av denna snöskotertidning. Vi måste alltid höja blicken och inse vad folk egentligen vill läsa om. Att göra en tidning som alla vill läsa är inte det lättaste och vi har faktiskt gett upp att göra det för länge sedan. Vi har däremot alltid försökt att göra en blaska vi själva vill läsa. Det är inte alltid det räcker och vi vill därför ha konkreta förslag på vad just du vill läsa om. Har du tid, lust och ork så kan du väl plita ner några rader och maila detta till bjorn@snowrider.se.

Äntligen hemma

Det kanske inte gått fram till alla att tidningsförlaget Otlas AB som haft flera tidningar under sina vingar nu endast driver SnowRider, tidningen vi startade för tjugo år sedan. Tidningsförlaget Otlas AB, det låter pampigt, men från och med nu så är det bara jag Björn Friström och min fru Mikaela Friström som gör denna tidning, tillsammans med några utvalda frilansjournalister.

Är du annonsör så kommer du säkerligen få höra Mikaelas ljuvliga stämma i telefonen och är du läsare så får du dras med mig och mina texter. Omställningen har varit ganska rejäl från att vara åtta stycken, till två, på detta företag. Vinsten i det hela är att vi kan koncentrera oss på en tidning och dess digitala medier istället för sex stycken. Vi har verkligen renodlat våra åtaganden och vi ser fram emot att återigen bara ha en tidning i fokus. Vi höjer blicken och kommer från och med nu jobba framåt med SnowRider och hoppas att vi kan locka er alla att hänga med på tåget in i framtiden.

Full rulle

Har skoteråkning varit mer populärt än vad det är idag? Jag kan inte komma ihåg att det på något sätt ska ha varit mer inne att köra detta fordon än som det är just nu. Samtidigt lyser snön med sin frånvaro i stora delar av Sverige vilket inte verkar bekymra någon överhuvudtaget. Man åker dit snön finns och hyr eller tar med sig en egen maskin för ändamålet. Massor av pengar är i rullning och många människor lever på och i denna bransch. Grymt säger jag och många med mig. Just nu, idag, så vräker snön ner i Mora och hoppet tänds återigen då vi verkligen längtar efter denna vara som krävs för att åka skoter. Vi håller tummarna för säsongen samtidigt som jag inser att det bara är dryga månaden kvar innan jag ska åka till USA för att köra nästa års snöskotrar.

Nu kör vi.

Chefredaktör Friström

LIVE THE RIDING EXPERIENCE

ELAINE KARLSSON | AMBASSADOR OF POLARIS

72 DAGAR I LÖSSNÖ | 1 POLARIS 800 PRO-RMK 155 | 1 120 INDY | 2300 LITER 98 BLYFRITT
MELLANSTADIELÄRARE MED SCHEMALAGD SIDE-HILLING | 872,5 METER PISTAD LED
62 LITER EARL GREY | 0 DAGAR CHARTER | VILL HA SOMMARLOV PÅ VINTERN

Foto: Hans Wärdell

Polaris säljs i Sverige genom ett rikstäckande återförsäljarnät med service och kompetens för din trygghet.

TERRAIN DOMINATION | POLARIS®

SNOWRIDER Magazine

Resor & Event
Mer info och bokning snowrider.se

FÖRARBEVIS

Ta förarbevis för snöskoter med SnowRider

För att boka din plats surfa in på
www.snowrider.se/foerarbevis

Relic Racing Inställt

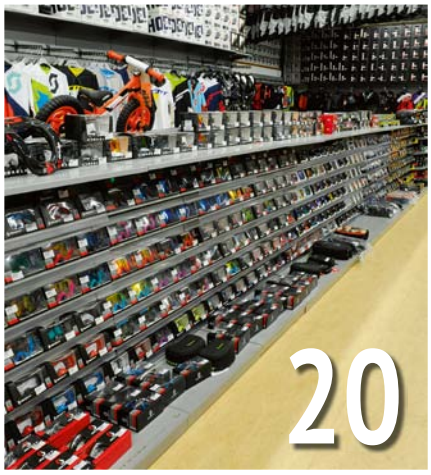
Det som skulle bli en riktig fartfest på Barktippen utanför vår redaktion kan tyvärr inte genomföras.

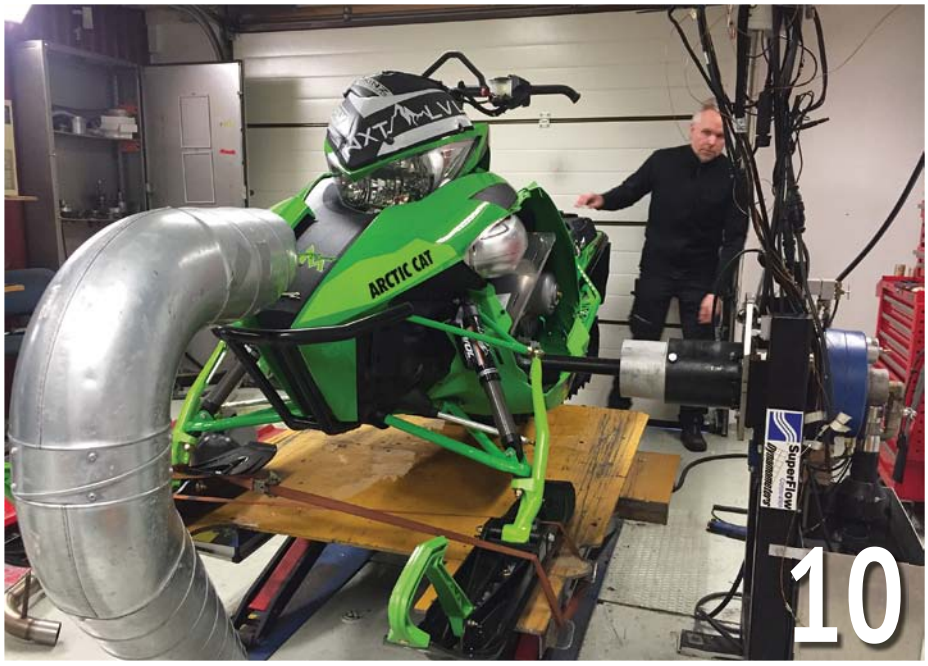
Vi har beslutat att ställa in denna tävling på grund av brist på snö. Vi anser också att en överfart/tunnel inte blev säker nog att passera i fullt tävlingstempo. Vi tar nya tag och återkommer om nya tävlingsdatum 2018.

Vi beklagar detta och återkommer nästa säsong.

INNEHÅLL 5 2016/17

2. Ledare
6. Kåseri
10. Årets bromsningar
18. Duells blir Bihr
20. Lelles Mc
22. Nytt & Noterat
24. Panther 5000
28. The Mailmans truck
32. AC Cup 2017
40. Nya Go Pro
42. Nickes Mach 1
44. Hemmabyggen
46. Allt om bandvagnar
52. Winter X-games
58. Nordic 503
62. Kullturen
64. Brutalteknik





Yamaha

Sidewinder Turbo

Sidewinder X-TX 141 SE

Special exhaust system

Forged aluminium pistons

High-tech turbo unit

Unique piston cooler

Triple throttle bodies

Super-efficient Mitsubishi ECU!

"There's a new king-of-the-hill engine in the snowmobile market, and it comes from Yamaha"

- Snowgoer.com

YAMALUBE svedea ecster

YAMAHA WARRANTY 2 years

www.yamaha-motor.se

YAMAHA

Revs Your Heart

Att komma förberedd

Solen sken och den här januaridagen kändes verkligen som ett stort steg närmare våren. Jag ska inte påstå att vädret var vårlikt, men solens plötsliga återkomst fick mig att verkligen känna att den mörka årstiden på något sätt var på väg bort. Upprymd och taggad av solen insåg jag att det var hög tid att kolla upp hur mycket snö det egentligen var på skogen ovanför redaktionen. Det är en viss höjdskillnad från där SnowRider har sitt säte och lederna där vi testar en del av skotrarna under året vilket gör att det alltid är bättre snötillgång en bit från redaktionen.

För att vara på den säkra sidan så var det dags för en ordentlig koll. Då jag ”bara” skulle kolla lite så kändes det inte riktigt aktuellt att dra på sig Tek-Vesten och knäskydden bara för en liten touringtur i vårvädret. Jag lämnade till och med crosshjälmen hemma till fördel för en touringvariant av integraltyp. Jag hoppade upp på min snöskoter av senaste modell och drog iväg över vidderna och den här dagen hade börjat helt perfekt. Jag hade kollat mängden soppa i tanken och jag tyckte faktiskt att jag hade full koll på läget när jag susade fram i landskapet, på väg uppför. Färden gick alldeles utmärkt i tjugo minuter och allting kändes helt okej. Jag körde så fort man fick och kanske det var bristande uppmärksamhet eller de fina vyerna som gjorde att jag helt plötsligt befann mig i luften bredvid en roterande snöskoter flera meter upp i luften. Jag kommer ihåg att jag körde på en mindre, sned knöl som gjorde att skotern krängde till och ganska omgående slog runt framlänges. Jag hjulade rätt ut i snön som en sprattelgubbe och jag såg fortfarande snöskotern rotera som en hög med skrot efter leden. Det hela blev tyst och svart och jag vaknade av att någon stönade högt. Det lät som om personen hade väldigt ont och det tog mig flera ögonblick innan jag insåg att det var jag som lät. Integralhjälmen hade spruckit och den öppningsbara framdelen hängde som ett lossnat bogvisir och näsblodet sprutade. Smärtan i ena knät gjorde att jag inte kunde röra mig en millimeter där jag låg och vred mig ett stenkast från leden.

Man behöver inte tillhöra polis eller fjällräddning för att vara förberedd under en skotertur. Det går alldeles utmärkt att som privatperson göra sitt yttersta för att vara förberedd på det mesta.

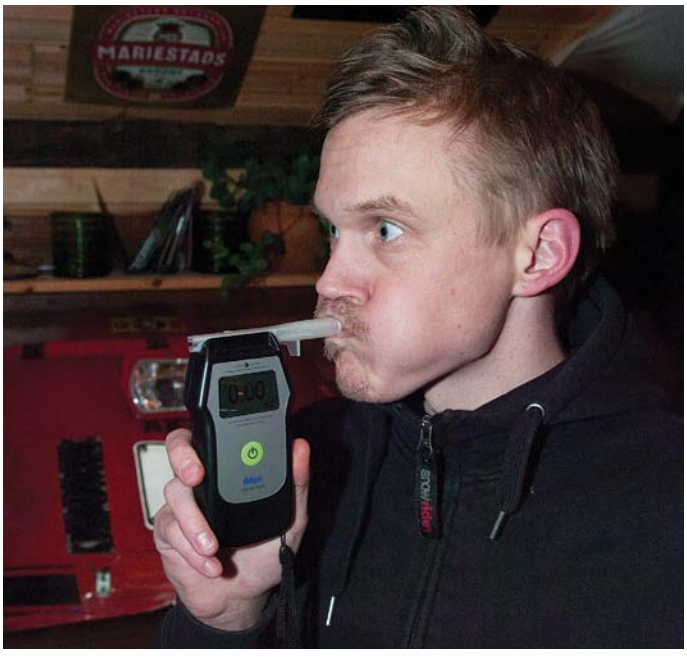
Ett trettiotal meter ifrån mig låg skotern och rykte. Det var i detta ögonblick jag insåg att telefonen låg kvar på skrivbordet och att ett telefonsamtal därför var ganska svårt att genomföra. Efter några minuter började jag känna mig nedkyld samtidigt som smärtan i knät avtog såpass att jag kunde bita ihop och kräla upp på leden igen. Väl däruppe så lyckades jag ställa mig upp och sakta hoppa fram till skotern som var rejält tilltygad. Styret var av och det var inte många saker som satt där de en gång i tiden var ämnade att sitta. Jag lyckades välta den rätt och insåg att gashandtaget tillsammans med dödarknappen var såpass illa tilltygat att det skulle bli en utmaning att få igång maskinen igen. Det var då jag insåg att jag inte talat om för någon var jag skulle åka. Eller ens att jag var ute på en skotertur. Vi hade vid detta tillfälle ett helt gäng skotrar på gården vilket i praktiken betydde att ingen skulle förstå att det saknades en maskin. Förhoppningsvis skulle de sakna mig efter ett tag, men inte ens detta kändes helt säkert då jag stod där enbent och blodig i urskogen.

Det var dags att sluta tycka synd om mig själv även om det hela kändes riktigt hopplöst. Skotern startade inte, hur jag än bar mig åt. Efter mycket om och men, lyckades jag pilla upp resterna av dödarknappen långt nere i reglaget vilket resulterade i att den minst sagt slitna maskinen hoppade igång. Skidorna pekade åt var sitt håll och den delen av styret som fortfarande satt fast på skotern fungerade skapligt att på ett ungefär rikta in skotern i den riktning man ville åka samtidigt som man fick gasa med ett löst gashandtag med andra handen. Jag vinglade mig hemåt i 10 kilometer i timmen. Blodig, enbent och nästan utan soppa eftersom skotern legat upp och ned så länge.

När jag blåfrusen tre timmar senare puttrade in på gården så var jag inte direkt stöddig och faktiskt rejält nerkyld. Jag upplevde det hela som att jag hade stirrat döden i vitögat och klarat mig med blotta förskräckelsen. Det hela resulterade i att jag haltade rejält i ett halvår innan jag opererade mig samtidigt som svullnaden i min redan stora näsa aldrig verkar vilja lägga sig.

Vad lär vi nu oss av det här?

Snöskotern är ett härligt fordon, men är samtidigt lika potentiellt dödlig som en båt eller en pistol. I fel händer så är skotern ett farligt fordon. Då man ena sekunden tror man har koll på saker och ting så kan detta fordon försätta en i situationer som man inte riktigt trodde kunde hända. Eller förresten. Skotern är väl ofarlig i sig, det är handhavandet och bristen på förberedelser som är de farliga beståndsdelarna i det här receptet. Jag gav mig ut på en tur i grannskapet och var inte beredd på egentligen någonting alls överhuvudtaget. Tänk dig då om du ska ut i fjällvärlden? Då kan ju vad som helst hända och du måste vara förberedd upp över öronen för att vara redo när det händer någonting. För du kan vara säker på en sak. Vad som helst kan hända då du kör snöskoter och det finns oftast en plan för varje scenario som kan utspela sig. Utbilda dig, förbered dig och framför allt, ha roligt.



Jag blir lika förvånad varenda gång man hör någonting om fyllkörning. Det första man bör tänka på vad det gäller att förbereda sig inför en skotertur är ju att vara helt nykter. Allt annat är totalt oacceptabelt.

SE HELA UTBUDET PÅ

BILLETX.SE

Har du funderingar? info@billetx.se

VI SÖKER ÅTERFÖRSÄLJARE ÖVER HELA LANDET.

NYHET!

VÄNDHJULKIT
Pris från:
2995:-

NY DESIGN
BLACK OUT

VÅRA ÅTERFÖRSÄLJARE:

CUBIC AB	MORA
YNGVESSONS MASKIN AB	STORUMAN
A-I SKOTERSERVICE	ALFTA
AUTO BLÅ AB	LYCKSELE
IGNITION AB	GÄLLIVARE
LUVA MOTOR OCH FRITID	MORA
BIKETOWN	FALUN
MATS SKOTER AB	FÖLLINGE
MOTOR NORGE AS	NORGE, ALTA

STYRHÖJARE

Pris från:
599 kr

LASTRACK

Pris från:
499 kr

Billet
BOLT ON, RIDE HARD

HANDTAGSSKYDD

Pris från:
995 kr

JUST NU
MÖSSA PÅ KÖPET!
SÅ LÅNGT LAGRET RÄCKER.

BILLETX.SE

2017 års bromsning

Det där med hästkrafter är ett känsligt ämne som betyder hur mycket som helst för de flesta av oss. Vi tyckte därför att det var dags att bromsa fyra intressanta 800+ maskiner.

Av: Björn

Det var några år sedan vi slutade bromsa snöskotrar. Varför gjorde vi det egentligen? Om jag minns rätt så var det en kombination av tidsbrist och att tillverkarnas effektuppgifter stämmer ganska bra.

Då vi numera bara har tidningen SnowRider i fokus så finns tiden. Lusten finns också, samtidigt som det finns maskiner tillgängliga också. Vi tyckte att det var dags att känna tillverkarna på pulsen och dubbelkolla att siffran som uppges i reklamen, på chassit och i registreringsbeviset verkligen gäller. Rent historiskt har det varit lite si och så med sanningshalten vad det gäller vissa effektsiffror, men på senare år har siffrorna varit mer korrekta. I vanlig ordning beger vi oss upp till Mc Xpress då det känns tryggt och seriöst. I vanlig ordning är det också Erik Marklund som står för bromsningarna och då liksom nu har han en SuperFlow bromsbänk av senaste snitt till förfogande. Det är alltid en massa snack om att olika bänkar ger olika effektsiffror vilket visst kan stämma, om än med ganska liten variation. Vi har i alla fall märkt genom åren att Mc Xpress bänk aldrig verkar vilja ge några fantasisiffror utan snarare realistiska och nästan efter förväntningarna låga effektuppgifter. Vi väljer att kalla dessa korrekta. Det intressanta i det hela är enligt mig differansen mellan de olika motorerna som är en direkt måttstock på vilken av motorerna som är starkast, respektive svagast. Ha sen i åtanke att effekten inte alltid skvallrar om prestandan. Prestandan ute i snön är en helt annan sak och beror på en hel drös av andra faktorer som vi inte tar hänsyn till i detta reportage. Här tar vi helt enkelt reda på vem som är starkast i år. Eller låt mig omformulera mig. Starkast i år är Yamahas Sidewinder och Arctic Cats Thunder Cat med dryga 190 hästkrafter, ingen annan kommer ens i närheten. Vi ska däremot i och med denna bromsning ta reda på vilken av tillverkarnas största tvåtaktsmotorer som är starkast 2017.

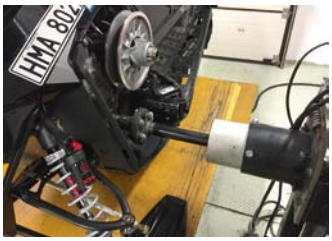
Bromsbänkförfarandet

Mc Xpress har en SuperFlow bromsbänk som både är exakt och robust. Här kan

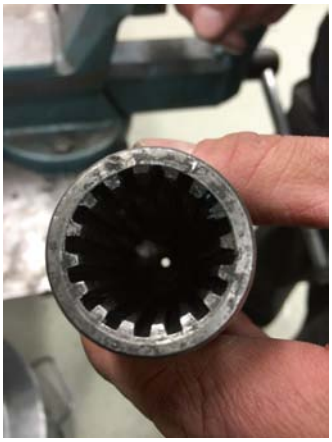
Äventyret började vid femsnåret en tisdagsmorgon i januari. Vi skulle vara hemma drygt två dygn och tvåhundra mil senare.

Vi svängde förbi Sveg och Ljungbergs Motor där skotermogulen Andreas Ljungberg håller till. Han hade ägnat kvällen före åt att köra in de sista procenten på sin Lynx Xtrim så att den skulle leverera full effekt. Har ni vägarna förbi Sveg så är det väl mer eller mindre ett måste att svänga in hos Andreas och kolla in hans snygga butik.

Gasandet kan ske på två olika sätt. Antingen kopplar man gasviren till själva bänken så att bromsbänkpiloten sköter detta reglage. Eller så stoppar man dit en tvåmetersmupp som gasar manuellt på pilotens order.



Själva sammankopplingen mellan bänk och snöskoter sker med hjälp av en liten kort kardan som kan löpa lite grann i sidled då den också är splinesad.



man bromsa olika motorer direkt på vevaxeln via en liten kortare specialgjord kardanaxel. Kardanaxeln fäster man via en matchande kona likt den inne i primärvariatorn direkt på vevaxeln. Mc Xpress har ett gäng konor som passar de på marknaden förekommande vevaxlar på både gamla och nya maskiner.

Motorn bromsas sedan på andra sidan kardanen inne i bromsbänken med vatten och man kan jämföra själva bromsbänken med en våg som mäter motorns kraft. Enkelt, genialt och ganska komplicerat.

Vi lät motorn varva upp 400 varv per sekund från 6000 varv och uppåt och själva gasningen sköttes manuellt med mig själv bakom reglaget.

För att sticka ut hakan lite extra så har jag skrivit några rader en vecka i förväg då det gäller mitt tyckande och förväntningar kring dessa fyra maskiner. Vi har märkt att en tvåtaktare lämnar mest effekt på första pullet för att sedan ge lite mindre. En fyrtaktsturbo ger samma effekt oavsett!

Arctic Cat 800

Om det är någon motor jag skulle gissat skulle vara den starkaste så är det utan tvekan Arctic Cats Suzukimotor på 794 kubik. Utan att veta helt säkert så skulle jag gissa att det är sista året vi får se den här motorn i en Arctic Cat då ryktena säger att en ny, bättre och modernare motor kommer att presenteras till 2018. Om så blir fallet har jag ingen aning om, men det känns som att det är dags samtidigt som kontraktet med Suzuki tydligen har löpt ut. Oavsett hur det blir i framtiden så vill jag en gång för alla få reda på hur mycket pulver det är i en Arctic Cat 800. Maskinen ifråga fick vi låna av Micke Ljungberg på Mora Motor & Fritid och den hade gått ett antal timmar så den kan inte betraktas som ny. Jag måste säga att den här motorn är oborstad, våldsam och inte det minsta snäll. Den låter elak på tomgång, och riktigt otrevligt på fullgas. Den här motorn ber vare sig om ursäkt eller förlåtelse för sin existens utan bara vrålar. Jag gillar den här elaka värstingen som ger massor av effekt. Skulle jag gissa så här dagarna före en bromsning så tror jag att den är starkast av dessa fyra.

Arctic Cat 800 facit

Visst är den här oborstade styggingen elak och stark och den låter grym. Det känns i styret att den vibrerar lite och kämpar mot bänken innan jag trycker fullt. Bromsbänken fångar upp motorvarvet och sänker detta till 6000 varv trots att jag håller full gas. Erik trycker sedan på knappen och låter själva bromsningen börja. Motorn tillåts varva upp med 400 varv per sekund till det bestämda slutvarvet.

Det är tyst i bromsrummet innan siffrorna 148 visar sig. 148 hästar vid 8100 varv blev resultatet. Vi kör ytterligare

några pull med ett par hästar mindre i resultat. Toppresultatet gäller.

Lynx 800R

I och med Ski-Doos offensiv och nysläpp 2017 så har Lynx kommit lite i kölvattnet detta år. Vi vet rent historiskt att de säkert kommer med något nytt nästa säsong, men till i år så ska vi ta reda på vad Rotax 800R har att ge i bänken. Den här motorn har känts ovanligt snäll och kontrollerad så det är svårt att gissa på en toppeffekt. Enligt BRP:egna uppgifter ska den här 800 motorn ge ganska precis 10 hästar mindre än den helt nya 850:n. Eftersom den uppgivna effekten på 850:n är 154 hästar så ska den här snurran då ge 144 hästar, vilket låter extremt lite och inte alls det vi förväntade oss. Den här Lynxen hämtade vi upp hos Andreas Ljungberg på Ljungbergs Motor i Sveg. Naturligtvis inkörd och redo att leverera full effekt.

Skulle jag ge mig på att gissa här, så tror jag att en 800 från Rotax ger mer än 144 kusar. www.rotax.com uppger 147 hästar samtidigt som snacket gick vid releasen av den då nya 800R motorn att den levererade 164 hästar.

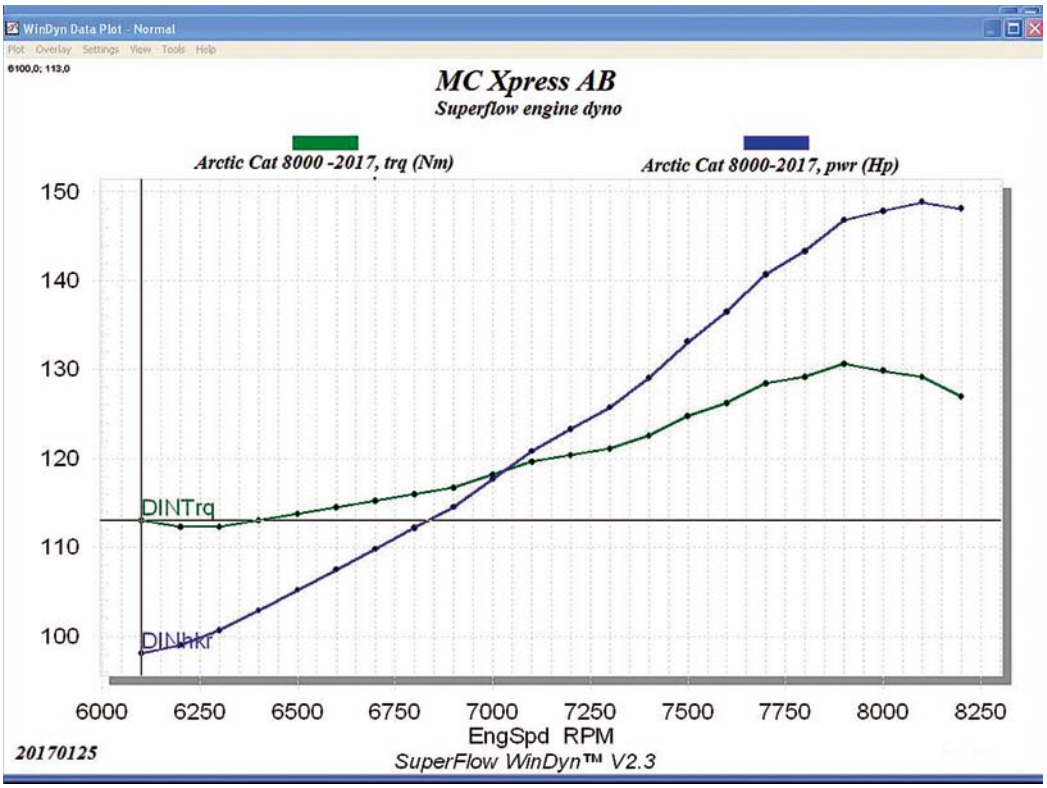
Lynx 800R facit

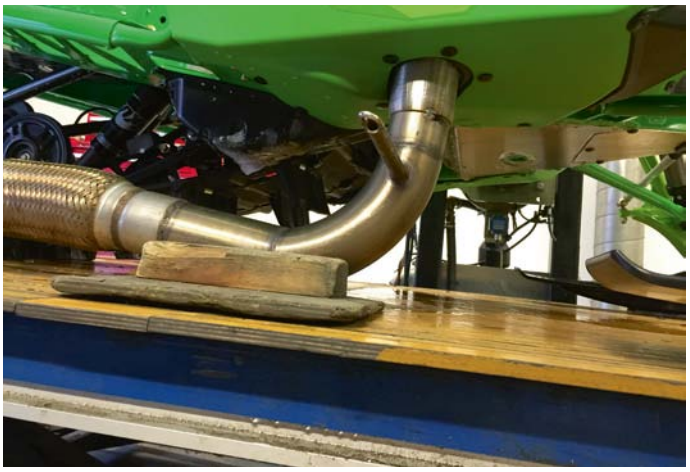
Den här snurran känns trevligare och inte alls lika rystig då jag håller handen på gasen. Motorn upplevs som snäll och inte alls begåvad med några vibrationer trots att den får kämpa lite mot bromsbänken. Jag får tummen upp av Erik och jag trycker sakta gasen i botten. Motorn fångas upp igen av bromsbänken och bromsningen sker på samma sätt som föregående maskin. Tystnaden var också densamma som föregående bromsning. Toppeffekten visar 148 hk vid 8000 varv, vilket är ganska identiskt med Arctic Cat. Vi lät motorn svalna lite och gjorde ytterligare några pull med mindre effekt. Toppresultatet gäller. 148 kusar vid 8000 varv.

Polaris 800 H.O

Det känns helt klart som att Polaris fina 800 H.O är en dark horse och lurar i vassen. Den nya Cleanfire 800 H.O (High Output) motorn är en fullträff både vad det gäller kraft och tillförlitlighet. Den är betydligt bättre på alla punkter än de föregående storkubikarna från Polaris som krånglade lite vad det gäller mappning och tillförlitlighet. Det här är den tredje versionen av 800:an som släpptes 2008 och uppgavs då ha cirka 154 hk, version två gav mindre. Version tre upplevs som otroligt snärtig och pigg i verkligheten och jag har extremt svårt att gissa en effektsiffra då det gäller den

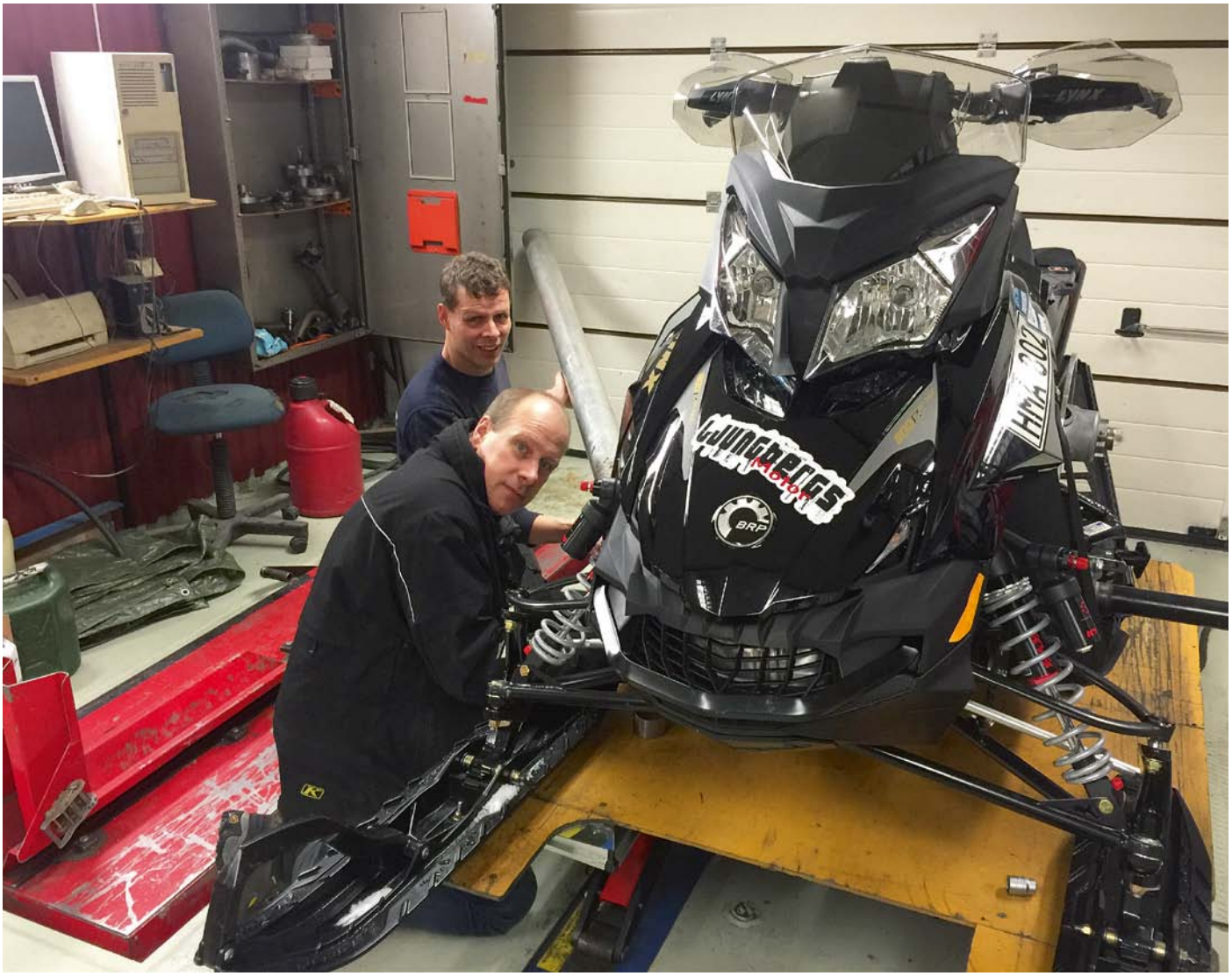
Arctic Cats 800 har altid varit elak. Så också denna, även om det fanns två andra maskiner som var minst lika otrevliga.



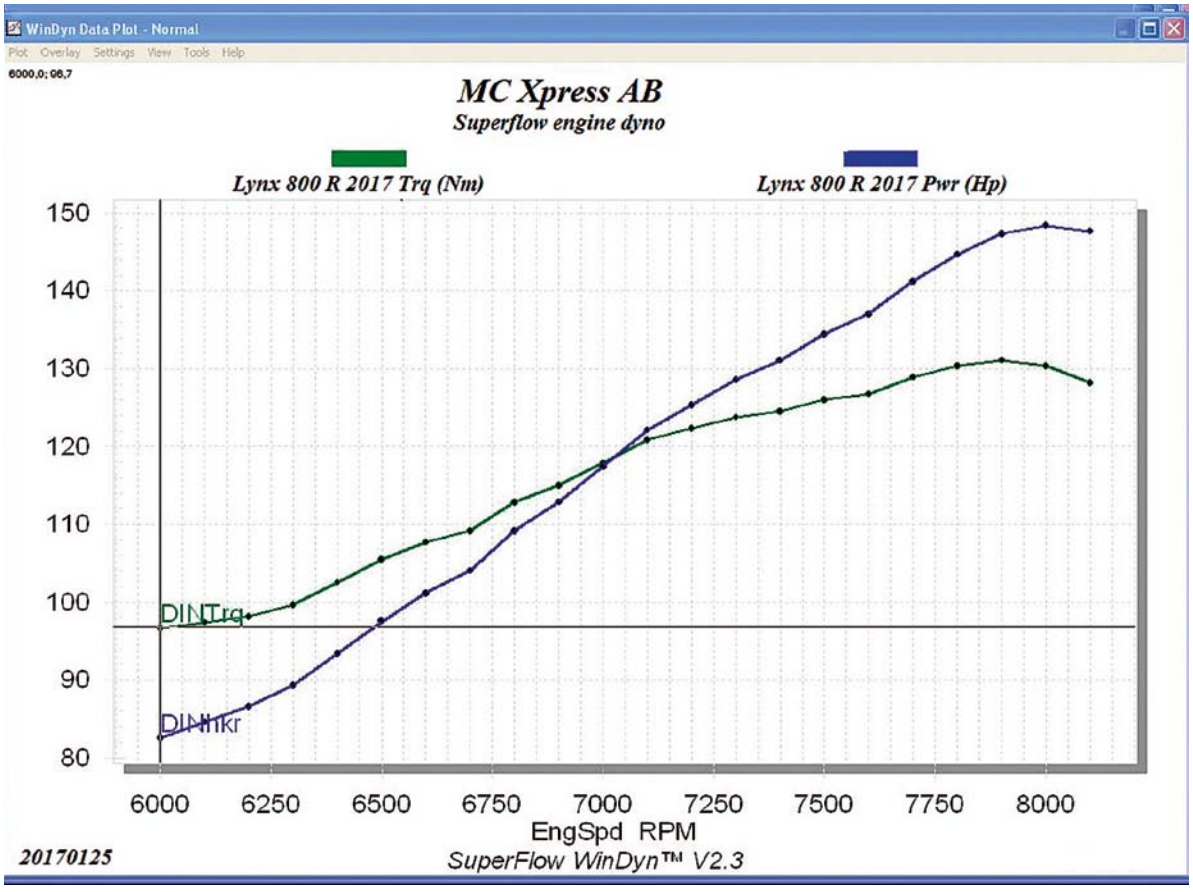


Man har märkt att minsta lilla avgasläckage i lokalen påverkar effektsiffrorna då motorn vill andas in ren luft. Därför lägger Mc Xpress mycket tid på att leda bort avgaserna utan minsta läckage.

EngSpd RPM	DINTrq CNm	DINhkr Hkr
6100	113.0	98.09
6200	112.3	99.05
6300	112.3	100.65
6400	113.0	102.91
6500	113.7	105.20
6600	114.5	107.50
6700	115.2	109.83
6800	115.9	112.18
6900	116.7	114.55
7000	118.1	117.67
7100	119.6	120.84
7200	120.3	123.29
7300	121.1	125.76
7400	122.5	129.03
7500	124.7	133.12
7600	126.2	136.48
7700	128.4	140.69
7800	129.1	143.33
7900	130.6	146.82
8000	129.9	147.84
8100	129.1	148.84
8200	126.9	148.11



Radarparet Affe Sundström och Erik Marklund har tillsammans bromsat en hel drös med fordon och vet precis hur man ska göra.



EngSpd RPM	DINTrq CNm	DINhkr Hkr
6000	96.7	82.57
6100	97.4	84.55
6200	98.1	86.58
6300	99.6	89.29
6400	102.5	93.38
6500	105.5	97.55
6600	107.7	101.11
6700	109.1	104.04
6800	112.8	109.14
6900	115.0	112.89
7000	117.9	117.45
7100	120.8	122.09
7200	122.3	125.31
7300	123.8	128.57
7400	124.5	131.10
7500	126.0	134.44
7600	126.7	137.02
7700	128.9	141.23
7800	130.4	144.69
7900	131.1	147.36
8000	130.4	148.40
8100	128.2	147.72

här motorn. Polaris har i alla fall sedan några år full koll på sin största tvåtaktare som inte bara levererar effekt utan också håller ihop utan krångel.

Jag kan inte gissa vad den ger men skulle tippa på att Polaris fina och lätta chassin är en bidragande orsak till dessa maskiners prestanda och att det inte bara är ett överflöd av hästkrafter som gör att det rör på sig. Jag skulle tippa på att Polarisen inte är starkast, men jag kan samtidigt ha fel. Min gissning är att den här motorn ger mer än Rotax 800 men mindre än Rotax 850 och Arctics 800.

Polaris 800 facit

Det här skulle bli spännande, jag har verkligen ingen aning om hur mycket hästar den här motorn kan ge. Efter sedvanlig procedur så både lät och kändes bromsningen bra. Motorn känns len och fin utan några vibrationer eller rystande. Jag kan fortfarande inte avgöra om den är starkare eller svagare än föregående maskiner då det gäller ljudet utan får småspringa in i kontrollrummet. Återigen är det ganska spännande då siffrorna 148 uppenbarar sig igen. Vi skrattar då det aldrig hänt förut att tre olika maskiner gett samma effektsiffra. Du behöver inte vara misstänksam att bromsbänken på något sätt är felaktig. Detta händer ibland. Vi körde ytterligare några gånger, med varierande resultat. Toppsiffran 148 hästar vid 8200 varv gäller.

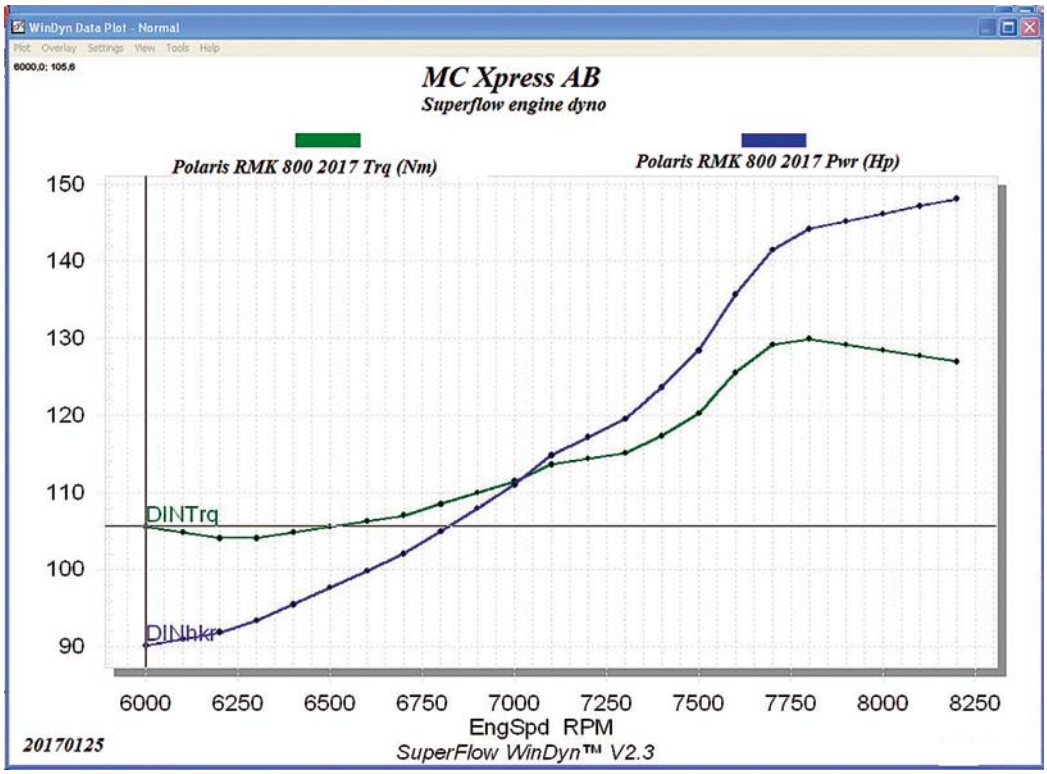
Ski-Doo 850

Ski-Doo har utan tvekan varit den maskin som det snackats mest om. Hur bra den går, hur lättkörd den är och sedermera hur försenad den varit och hur mycket krångel den nya 850-motorn ställt till med och hur mycket remmar den äter. Det senare har jag mest hört från konkurrerande intressenter i form av handlare som inte säljer Ski-Doo med förhoppningen att de inte kommer att släppa sin nya 850-kubiksbomb i år.

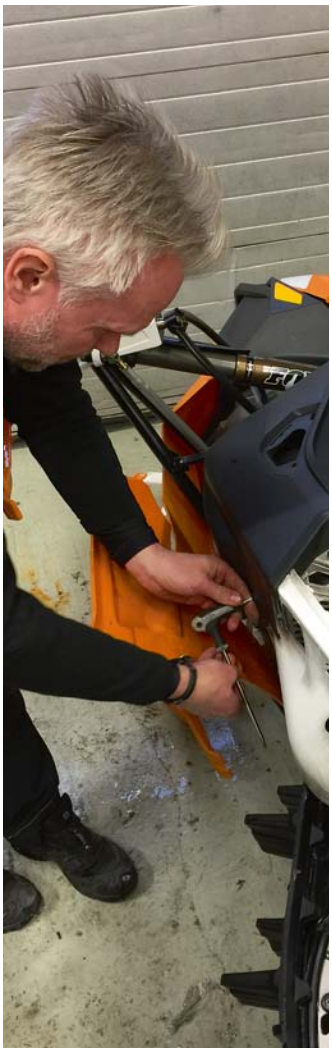
Jag kan förstå oron inför släppet av denna motorn. Och då menar jag konkurrenternas, då Rotax valt att ge den här motorn lite mer kubik än sina kombattanter. Rent tekniskt så är den här motorn en fröjd, då man realiserat en rad tekniska smarta lösningar som tar tvåtaktaren in i en annan dimension. Jag tänker mest på hur man tillsätter tvåtaktsoljan men också på hur man portionerat ut effekten. För den går bra, samtidigt som den känns kontrollerad. Vi är dock lite halvt bekymrade över den uppgivna effektsiffran på 154 hästkrafter. Vi hittar denna uppgift i 850:ns registreringsbevis och

Polaris trevliga 800 motor håller inte bara ihop utan något krångel nuförtiden, den är också rapp och stark. En bra kombination tycker jag.

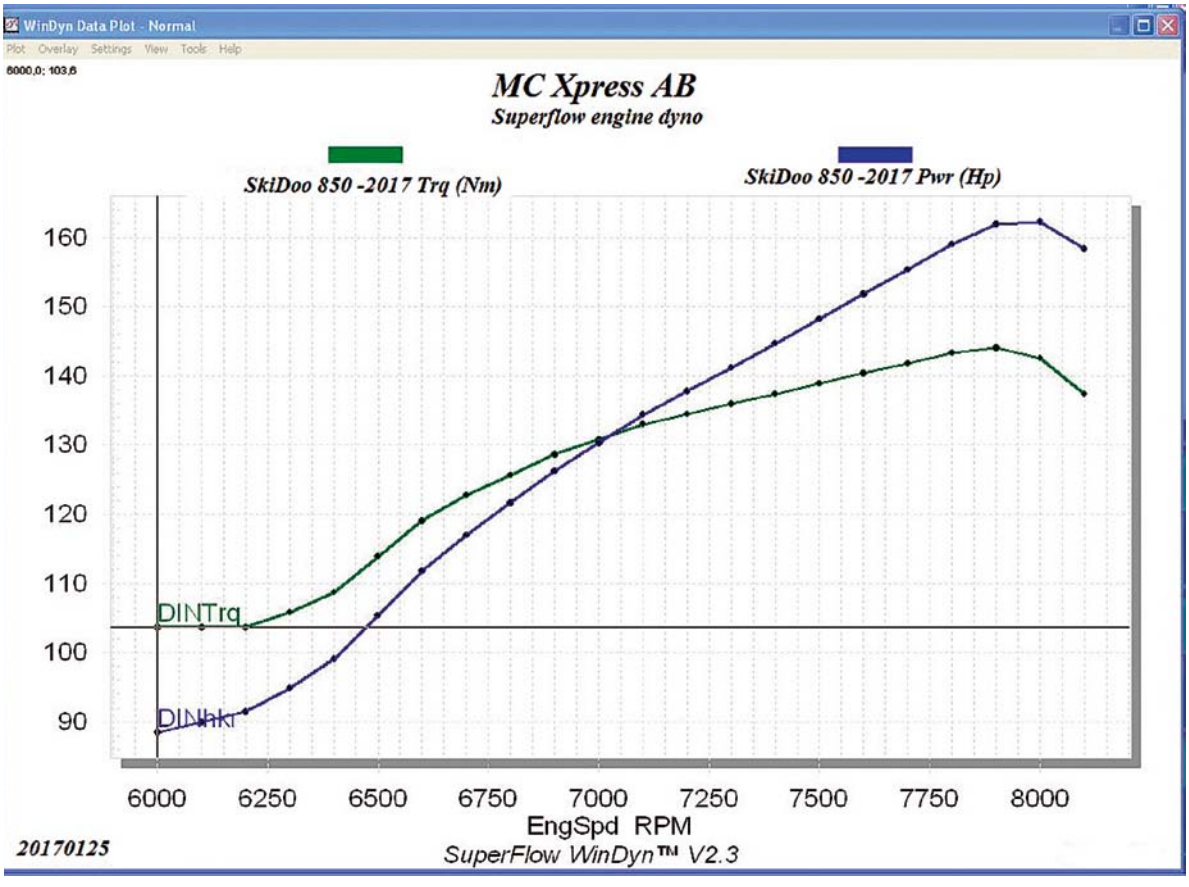
EngSpd RPM	DINTrq CNm	DINhkr Hkr
6000	105.6	90.12
6100	104.8	90.98
6200	104.1	91.82
6300	104.1	93.30
6400	104.8	95.46
6500	105.6	97.63
6600	106.3	99.82
6700	107.0	102.04
6800	108.5	104.99
6900	110.0	107.98
7000	111.5	111.02
7100	113.7	114.84
7200	114.4	117.21
7300	115.2	119.61
7400	117.4	123.57
7500	120.3	128.39
7600	125.5	135.69
7700	129.2	141.52
7800	129.9	144.18
7900	129.2	145.19
8000	128.4	146.19
8100	127.7	147.16
8200	126.9	148.12



En Ski-Doo 850 kräver lite mekande för att frilägga vevtappen såpass så att kardanen går fri från bukplasten.



Stark starkare starkast. Ski-Doos fina 850 är utan tvekan det starkaste i original tvåtaktsväg som körts i Mc Xpress bromsbänk. Riktigt häftigt.



ngSpd RPM	DINTrq CNm	DINhkr Hkr
6000	103.6	88.47
6100	103.6	89.94
6200	103.6	91.42
6300	105.8	94.87
6400	108.8	99.05
6500	113.9	105.35
6600	119.1	111.80
6700	122.7	117.00
6800	125.7	121.59
6900	128.6	126.27
7000	130.8	130.29
7100	133.0	134.38
7200	134.5	137.78
7300	136.0	141.21
7400	137.4	144.69
7500	138.9	148.22
7600	140.4	151.78
7700	141.8	155.39
7800	143.3	159.04
7900	144.0	161.90
8000	142.6	162.28
8100	137.4	158.37

detta motsvarar absolut inte de siffror vi hört. Jag citerar skidoo.com "The most powerful 2-stroke engine in the industry" vilket inte stämmer alls om man ska tro på dessa siffror. Samtidigt så uppger Rotax.com att motorn ska ge 165 hästar, vilket stämmer bättre med vad som låter rimligt. Jag har ju kört den här maskinen och personligen så tippar jag på att den här motorn levererar mer än 154 hästar. Vad resultatet blev?

Ski-Doo 850 facit

Vi var ganska spända på vad den här besten skulle ge i bänken. Maskinen ifråga lånade vi av den fantastiskt trevlige Jonas Brännström på Crossfix i Piteå. Crossfix är BRP-verkstaden man vänder sig till för att få saker lagade och gå bättre, mer om detta företag i nästa nummer. Maskinen ifråga är en Summit 850 och är inkörd och därmed begåvad med full effekt utan några frågetecken. Då gasandet sker manuellt med mig själv bakom gashandtaget så kände jag direkt att det här var en vass maskin. Gången är kontrollerad, men med en elak underton. Lite som den där elakaste hunden som inte skäller, men inger respekt ändå.

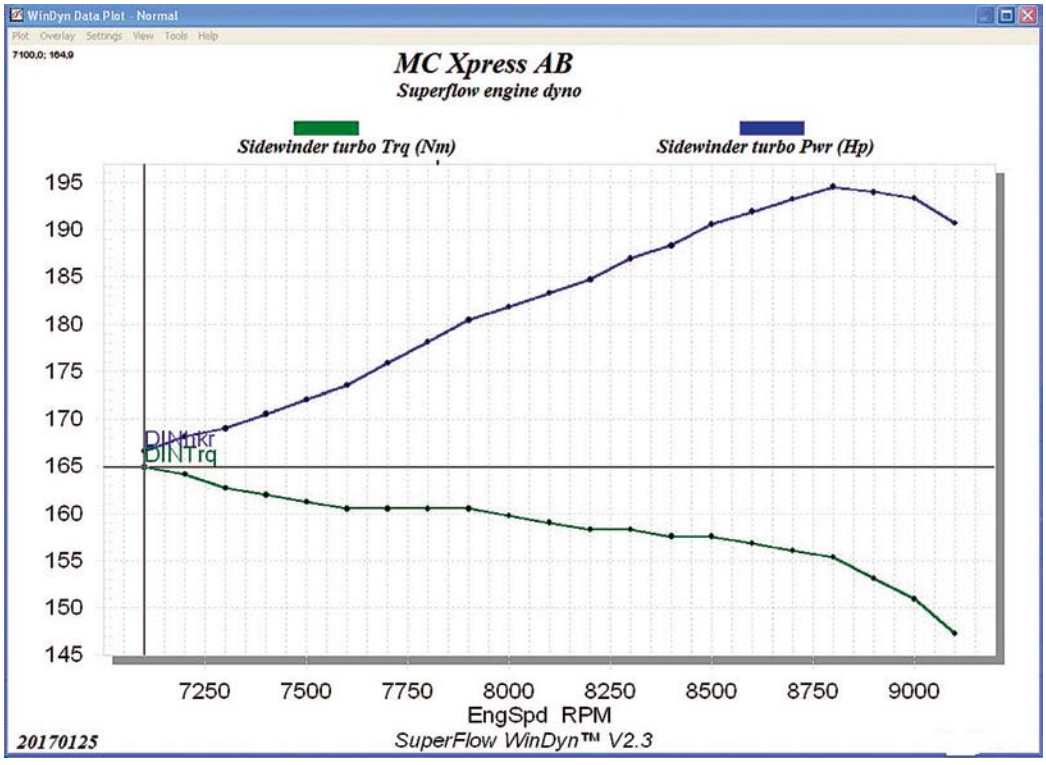
Jag fick order om att ge full gas och motorn vaknade till liv. Uppvarvningen från 6000 och uppåt kunde börja. den här gången hördes det att den här motorn lät gladare och starkare än de andra. Och mycket riktigt så var det så. Vi stod tysta framför skärmen när siffrorna 162 visade sig. 162 hästar vid 8000 varv. Vi körde efter denna repa ytterligare några med lite mindre resultat. Toppresultat gäller, 162 hästar vid 8000 varv. Den högsta toppnotering någonsin för en original tvåtaktare oavsett cylinderantal i Mc Xpress bromsbänk. En siffra som inger respekt. Nu är det slutsnackat vad det gäller årets tvåtaktare.

Sidewinder

Vi har ju redan bromsat årets Sidewinder, men kom sedan på att de maskiner vi haft i bänken varit prototyper. För att en gång för alla få slut på diverse spekulationer så letade vi rätt på en produktionsmaskin och stoppade upp den i Mc Xpress bänk. Vi har otaliga gånger lyckats få ur denna maskin 193 hästar. Bromsningen av den aktuella produktionsmaskinen gav faktiskt lite mer. Den levererade nu 194 hästar i 100 procent originalskick direkt från produktionslinan. Slutsnackat.

Nu vet jag varför vi slutade att bromsa snöskotrar. Det hela är en känslomässig bergochdalbana där man slits mellan hopp och förtvivlan. Bara en sån "enkel"

För att vara riktigt på den säkra sidan att även en produktions-Sidewinder levererar det den ska så bromsade vi en maskin som är tillverkad på sedvanligt sätt. Resultatet blev överraskande då denna produktionsmaskin levererar lite mer än en prototyp!



EngSpd RPM	DINTrq CNm	DINhkr Hkr	Man_P bar
7100	164.9	166.59	0.61
7200	164.2	168.18	0.61
7300	162.7	168.99	0.61
7400	162.0	170.54	0.62
7500	161.2	172.06	0.62
7600	160.5	173.56	0.63
7700	160.5	175.85	0.64
7800	160.5	178.12	0.64
7900	160.5	180.40	0.65
8000	159.8	181.85	0.65
8100	159.0	183.28	0.65
8200	158.3	184.69	0.65
8300	158.3	186.94	0.66
8400	157.6	188.32	0.66
8500	157.6	190.56	0.67
8600	156.8	191.91	0.68
8700	156.1	193.23	0.68
8800	155.4	194.54	0.68
8900	153.2	193.95	0.69
9000	151.0	193.32	0.69
9100	147.3	190.72	0.69

Jonas Brännström och hans företag Crossfix är en trevlig upplevelse och faktiskt någonting nytt för mig. Det är sällan man springer på en specialiserad skoter och ATV-verkstad som är så här snygg och välorganiserad. Det var nästan som att jag längtade till att min skoter skulle behöva en rejäl översyn. Här lånade vi också vår inkörda Ski-Doo 850.

Det är alltid roligt och intressant att bromsa en snöskoter, eller alla slags fordon om man ska vara riktigt noga. Att följa en bromsning i realtid på skärmen ger gåshud.

Arctic Cat
Motortyp: Vätskekyld 2 cyl 2t
Kubikantal: 794 cc
Borr/Slag: 85x70 mm
Bränslesystem: BEFI 2x46 mm
Avgassystem: 2-1

Lynx
Motortyp: Vätskekyld 2 cyl 2t
Kubikantal: 799,5 cc
Borr/Slag: 82x75,7 mm
Bränslesystem: elektronisk DI 52
Avgassystem: 2-1

Ski-Doo
Motortyp: Vätskekyld 2 cyl 2t
Kubikantal: 849 cc
Borr/Slag: 82x80,4
Bränslesystem: Elektronisk DI
Avgassystem: 2-1

Polaris
Motortyp: Vätskekyld 2 cyl 2t
Kubikantal: 795 cc
Borr/Slag: 85x70
Bränslesystem: Cleanfire injection
Avgassystem: 2-1

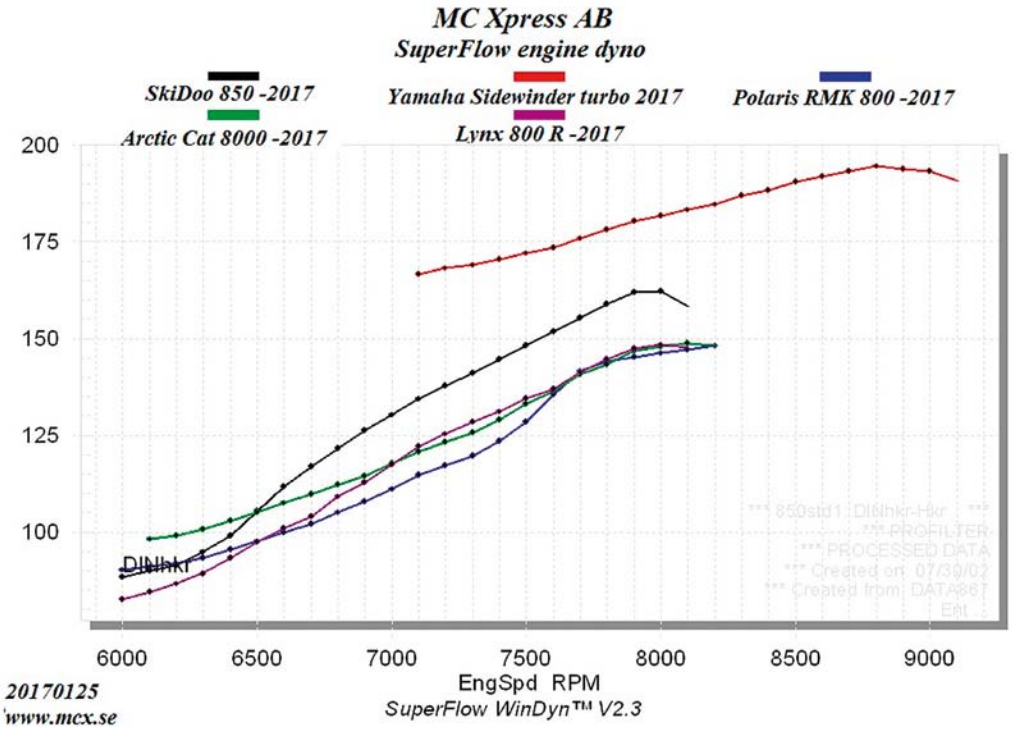
Yamaha
Motortyp: Vätskekyld 3 cyl 4t
Kubikantal: 998 cc
Borr/Slag: 80x66,2
Bränslesystem: 3 x EFI
Avgassystem: 3-1 TURBO

sak som att få av en variator på en ny skotermodell är faktiskt inte det enklaste. Ingen vet riktigt hur den nya vevaxeltappen är beskaffad och därför vet man inte heller om någon av konorna från bromsbänken kommer att passa.

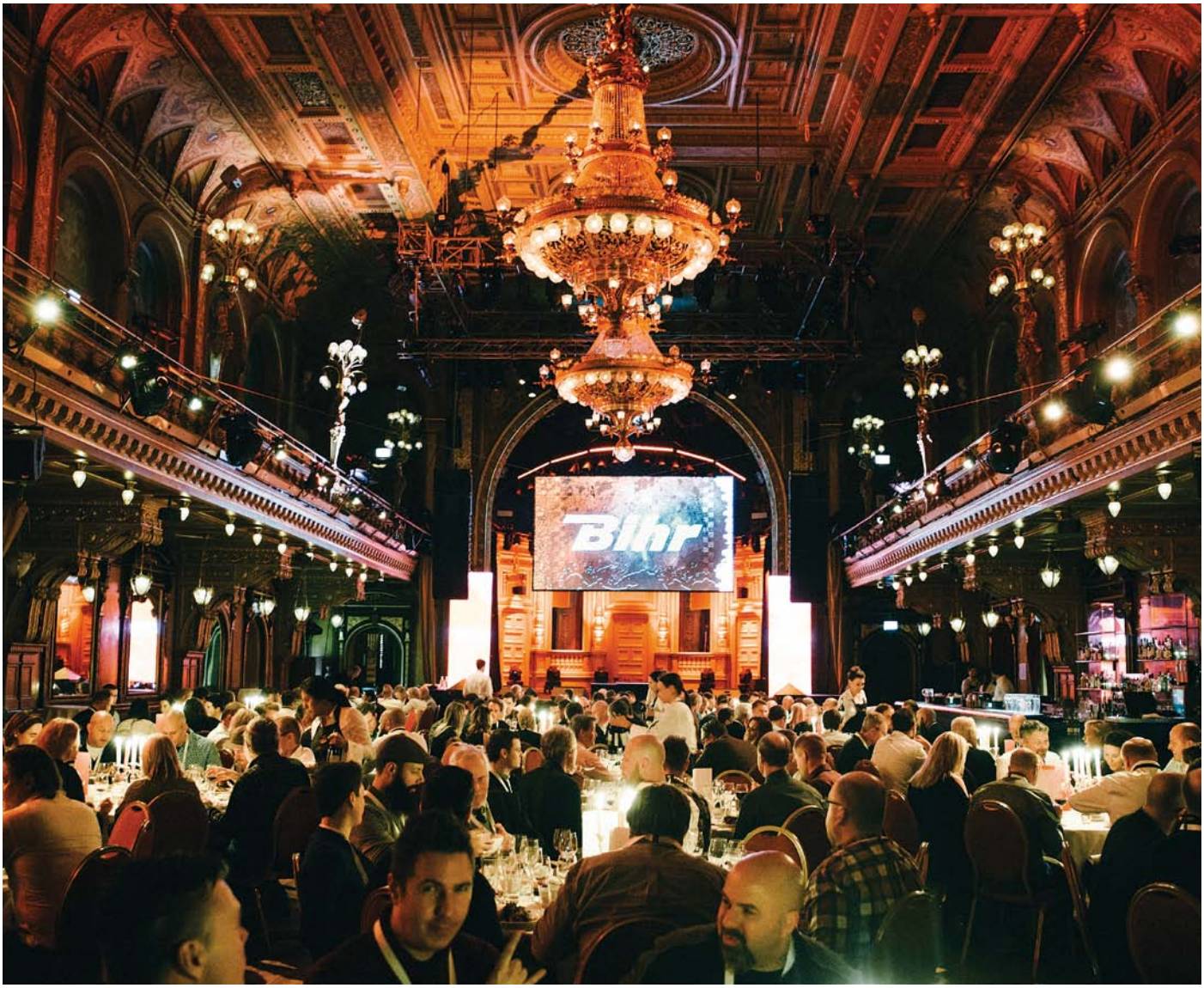
Då känns det fantastiskt tryggt att vara i händerna på MC Xpress då de alltid hittar en lösning på det mesta som händer.

Efter dryga 200 mil med bil och i slutändan fem skotrar bromsade så är jag minst sagt slut. Resultatet var inte bara överraskande utan också väldigt intressant.

En sak är i alla fall säker och det är att det var länge sedan så många hörde av sig till oss i förväg för att få reda på ett resultat. Vi har redan bokat en bromsning av 2018 års värstingar om det skulle vara av intresse för er? Håll ut till nästa år.



Duells blir Bihr



Duells är ett välkänt namn i skoterkretsar och en av de absolut äldsta grossisterna i branschen.

Av: Björn

Duells är sedan länge ett begrepp inom skoterbranschen. Det är Motorfirma Holger Duell som suttit på de allra hetaste varumärkena under väldigt lång tid och bland annat de som levererat skotermattor till ivriga skoteråkare i Norden. Det som en gång startades av Holger Duell 1932 byter idag namn till Bihr Nordic, vilket på något sätt känns som en nystart för oss som varit med ett tag i branschen. Belgiska Moteo Group tog över Duells i somras och går nu hela vägen genom att byta namn på det anrika företaget till Bihr Nordic som hittills varit ett tilläggsnamn. Bihr blir alltså från och med nu det nya tilltalsnamnet. I och med detta så kommer också hela företaget genomgå en förändring där bland annat en helt ny webplattform ska se till att det blir betydligt lättare att navigera och beställa prylar på hemsidan. Totalt huserar Bihr drygt 350 varumärken och över 100,000 olika artiklar i lager.

Namnbytet firades på legendariska Berns Salonger med buller och bång i slutet av januari i år. Vi var naturligtvis där och snackade med alla Duellare som numera är Bihrare med allt vad det innebär.

Duells/Bihr fyllde hela Berns med handlare och samarbetspartners från olika branscher för att fira namnbytet. Duells blir Bihr Nordic.

Michel Neven till vänster är numera VD på Bihr och berättar att vi kommer få se en hel del nyheter från detta företag framöver. Benoit Ghiot till höger.

ELD I BAKEN

Det kan tyckas vara gubbigt eller till och med töntigt att ha en dyna som har inbyggd värme.

Av: Björn

Men faktum är att denna finess är helt kanon och faktiskt någonting som borde sitta på alla skotrar. Rätt var det är så fryser man om skinkorna efter en dag i lössnön samtidigt som du har några mil hem. Med en enkel knapptryckning så värmer du de ädlare delarna utan några problem.

Jag bara uppmärksammar er på att denna finess faktiskt sitter som standard på en del maskiner. Just denna finns på min Yamaha B-TX.

SP aktivitetscenter
Ditt boende i Sälen
Skoter, skidor, snowboard. Vi har boendet nära till allt!
Vi har även butik med tillbehör och reservdelar för din skoter.
Restaurang, bar, spabad, bastu och konferensanläggning finns på området.
www.skotercenter.se
HOTELLET VID FJÄLLET SP AKTIVITETSCENTER
Hyra skoter i Sälen
Guidade turer, skoter-uthyrning, kurser i teknisk åkning.
Butik, reservdelar, verkstad och tillbehör!
Tel: 0280-22370. info@skotercenter.se
Sälens SKOTER & MOTOR Aktiviteter
Tel: 070-62 62 598 www.skoteraktiviteter.se

Lelles MC

Visst har du väl hört namnet Lelles MC förut?

Bild&Text SnowRider

Lelles MC är om du inte redan visste det norra Europas största tillbehörs- och reservdelsbutik för snöskotrar och motorcyklar med över 64.500 delar i lager. Dessa delar är fördelade på dryga 5.000 hyllmeter vilket är en imponerande syn. Överallt i denna jättebutik hänger det kläder, hjälmar, handskar, skor och allt annat man behöver som en engagerad hoj- eller skoteråkare.

Jag hörde namnet Lelles MC för första gången i mitten av åttiotalet då jag tog mitt körkort för lätt motorcykel. När jag sedan växlade upp till tung hoj så hörde man om den legendariska Lelleträffen på Gotland. Denna träff var och är vida känd och har varit extremt populär genom åren då den alltid lockat folk från när och fjärran.

Lelle

Jag har hört talas om Lelles MC och dess ägare Lelle Westin som blev rikskändis när han sent en natt under Lelledagarna (då man har dygnetruntöppet och rejält med rea i butiken), blev skjuten under ett misslyckat rånförsök. Ingen rolig historia på något sätt men samtidigt någonting som Lelle verkar ta med en klackspark även om denna idag 79-åriga hårding blev skjuten med två skott. Han verkar mest ta illa vid sig att de också sköt hans hund Hampus vid samma tillfälle. Till historien hör att rånaren fick med sig en påse godis och sedermera blev dömd till åtta års fängelse. Både Lelle och hunden Hampus klarade sig med livet i behåll turligt nog. Efter ha besökt Lelles MC i somras så kan jag förstå varför just denna "butik" är så populär. Ordet butik, känns för övrigt lite fjuttigt. Butik-känslan finns där, men i ett enormt format. Lokalerna mäter totalt 2600 kvm vilket både låter och känns stort. Det är sällan man får träffa en genuint motorintresserad person som just Lelle som han har ett lättsamt sätt. Nu fick jag aldrig tillfälle att träffa hans fru Anita som hastigt gick bort för drygt ett år sedan, men var jag förstår och fått berättat för mig så var också hon en trevlig bekantskap och en karaktär i branschen och någon som verkligen tillhörde begreppet Lelles MC.

Allt hemma

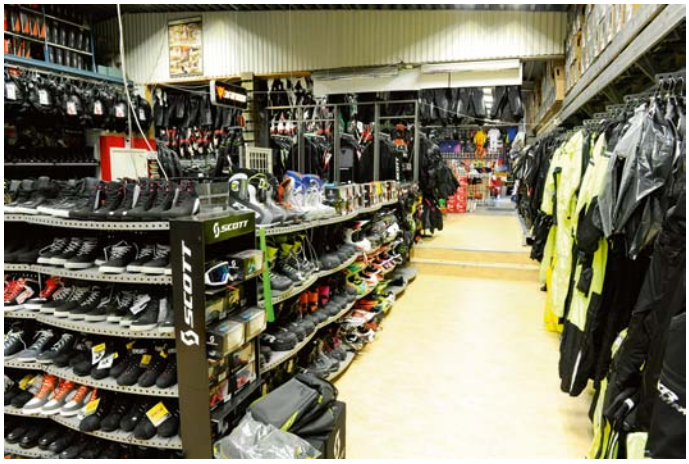
Det som slår mig när jag går in i Lelles på utsidan ganska anonyma lokaler är storleken på varulagret. Jag har aldrig varit in i en butik som har så mycket grejer hemma till snöskoteråkare och hojfolk. Raderna tar aldrig slut och här finns verkligen det mesta av allting. Jag kan inte ens gissa hur många varumärken som finns representerade här och jag tar det för otroligt att du går hem härifrån utan det du söker, med motiveringen att det inte finns hemma. –Vår affärsidé är att vi ska ha allting hemma för omgående leverans oavsett om kunden är här eller sitter i Kiruna. Vi ska ha det hemma för att leverera det direkt över disk eller skicka sakerna, säger Lelle.

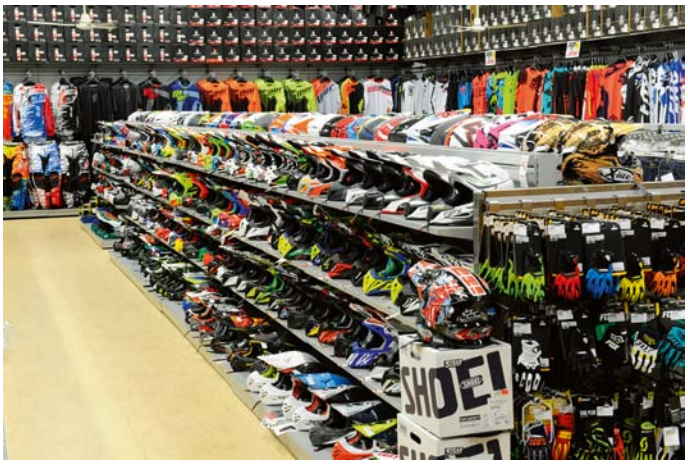
En personlig visit

Här är det full vintersäsong även om det är mitt i sommaren. När jag var på plats i somras så hängde hela vintersortimentet framme och ska jag gissa så är nog det en del av framgångssagan för detta företag. Jag får berättat för mig att inte en enda spänn är lånad till hela lagret och att man äger varenda overall, hjälm och mutter på Lelles. Apropå muttrar, bakom disken eller diskarna rättare sagt finns det massor av hyllmeter med reservdelar till alla möjliga motorfordon. Allt från motorcyklar, crossar och snöskotrar. Allt för att på ett snabbt sätt serva kunden som vill ha sina grejer på momangen. Vintertid så brukar hojåkare från mellansverige vinterförvara sina motorcyklar hos Lelle vilket öppnar upp för er skoteråkare i samma område på sommaren. Har ni sörlänningar ingenstans att förvara er snöskoter under de snöfria månaderna så är det läge att höra av er till Lelles Mc.

Känner du att Lelles MC ligger för långt bort så är det en baggis att svänga av E4:an en liten bit när du passerar Uppsala för att avlägga en visit i denna trevliga butik som har det mesta. Annars så finns ju butiken bara en knapptryckning bort på din dator då dom har en riktigt bra webshop där allt finns. Personligen skulle jag rekommendera en personlig visit och lägga in detta som ett resmål i sommar då både butik och Lelle är värt ett besök i verkligheten.

www.lellesmc.se





Lelles är utan tvekan den största tillbehörsbutik jag varit in i. Det hänger kläder och övrig utrustning överallt och det hela upplevs mer som ett europeiskt centrallager än en privatägd butik. Har du inte varit hos Lelles MC i Uppsala så känns det som att det är ett måste för dig som skoteråkare. Ett grymt ställe.

Det jobbar ett helt gäng på Lelles MC och några av nyckelpersonerna är naturligtvis Lelle Westin, Mohammed och Lelle junior eller Per Westin som han faktiskt döptes till en gång i tiden.

Lelles lokaler är enorma (2600 kvm) och överallt i varje skrymsle så förvaras det delar till både motorcyklar och snöskotrar. Lelles har alltså massor av skoterdelar på hyllan för dig som vill ha en snabb leverans.

Du hittar inte bara tillbehören här. Själva hårdvaran i form av motorcyklar finns här också såklart. Lelles är återförsäljare för Honda, KTM och Triumph.

Lelle i egen hög person med tillhörande sekreterare i knät. Just denna vakthund är inlånad för tillfället då hunden och vapendragaren Hampus numera är i hundhimlen. Jag kan förstå att folk kommer hit för att göra affärer då Lelle Westin är en karismatisk och enkel person som det är trevligt att snacka med.

CLASH OF NATIONS

Marcus Johansson och Adam Renheim är de första skotercrosståkarna i Open klassen som är klara för Clash of Nations, arrangeras för sjätte gången den 24-25 mars på Lugnet i Falun. För mer information besök www.clashofnations.se

Skoterstövel

P. Original tillverkas i Sverige och är anpassad för nordiska fötter. Den har en bred läst, är mjukare och har vidare skaft för skönare passform. Uppbyggd av polyver som består av slutna celler i olika skikt och cellstorlekar. Tjock stötskyddade och välisolerad sula med halkskyddsmönster. Helfodrad med snabbtorkande syntetpäls. Testad ner till -40°C. Skafthöjd 37 cm. Finns i många storlekar. Pris 798 kronor hos www.itaboutdoor.se

Snowcross Goggle

Scott Hustle är en ändamålsenligt konstruerad crossgoggle. Linsen har färgen illuminator red chrome. Bågen har 3-lagers formgjuten ansiktsfoam för att sluta tätt mot ansiktet. Naturligtvis är den utrustad med No-slip silikonband för att sitta säkert på hjälmen. Linsen är cylinderformad och den har Scott OptiView dubbellins, ACS (Air Control System) och NoFog Anti-Fog linsbehandling. Även utrustad med täckande och skyddande ansiktsmask. Pris 899 kronor, mer information finns på www.scott-sports.com

Interaktiv värmesula

Digitsoles Warm Series V4 är den nya generationen av interaktiva värmesulor. Med en app i din smartphone styr du trådlöst önskad värme grad för grad, från 20 till 45 grader Celsius, samtidigt som värmesulan samlar in exakt information om antal steg, avståndet du har gått och din kaloriförbrukning. Förbättringar från föregående version är en smartare, förbättrad termostatfunktion, den senaste generationen av spårningsteknik, större område med värmeslingor för bättre värmespridning och ett nytt, förbättrat batteri för längre hållbarhet. All dataöverföring sker via Bluetooth och appen finns tillgänglig för Android och iOS. Pris 1 995 kronor, hitta mer information på www.digitsole.se eller www.moxter.se

Förvaringsskåp

Pela förvaringsskåp. Ett robust högskåp är ett naturligt ställe att gömma undan prylar i garaget. Ett plåtskåp med lås är dessutom idealiskt för exempelvis farliga vätskor. Monteras enkelt utan skruvar och verktyg genom en smart konstruktion. Spanjolettlås med tre låspunkter. Levereras med 4 styck hyllplan. Belastning jämnt fördelat per hyllplan 70 kg. Pulverlackerat i röd färg. 2000x1000x500 mm. Pris 3 329 kronor, mer information finns på www.verktygsboden.se

Team prylar

Tucker Hibbert har släppt 2017 års teamprylar, gå in och kolla på www.tucker-hibbert.com och beställ.

Ny agentur

Sinisalo Street Sverige tar över agenturen för Rukka och Sinisalo snöskoterkläder för södra halvan av Sverige (Östersund/Härnösand och nedåt). Tidigt i höstas startade Sinisalo Street upp med att sälja Sinisalo mc-kläder, Street och Mx, och nu har de fått förtroendet att öka samarbetet med Luhta i Finland när de även tar över snöskoterkollektionerna för södra halvan av Sverige. Kollektionerna från Rukka och Sinisalo har en stor bredd och det finns allt från mycket påkostade plagg med Gore-Tex membran till enklare basplagg. Ett stort utbud av handskar, underställ, hjälmhuvor och hjälmar gör att de har något att erbjuda alla snöskoteråkare.

Lavinsändare

Lättanvänd premiumklass lavinsändare med nya ”Spheric Search Technology”, de 3 antennerna används samtidigt för att snabbare och effektivare söka igenom området. Arva Axio med hela 60 meter bandbredd är den enda lavinsändaren som processar en hel sfärisk sökning med tre antenner samtidigt. Den tredje antennen fälls ut och skapar ett riktigt landmärke byggt av lavinsändarens tre antenner. Arva Axios ”Spheric Search Technology” markerar slutet på den gamla ordningen ”stor antenn på primär sökning, andra antenn på sekundär sökning och tredje antenn på slutsökning”. Axios tre antenner arbetar istället simultant för en snabbare och smartare ruttsökning. Intelligent enknappsnavigering med upphöjd knapp. Pris 4 295 kronor, för mer information besök www.klingheim.se

Verktygsvagn och låda

Samla alla verktygen på ett och samma ställe och frigör utrymme för andra nödvändiga saker. Den rymliga förvaringsenheten från Pela med både vagn och topplåda rullas enkelt runt i verkstad och garage. Vagnen har sex lådor i två olika storlekar samt en extra topplåda med ytterligare fyra lådor och ett fack med lock upptill. Gasfjädrar håller locket i öppet läge och gör det enkelt att komma åt verktygen. Samtliga lådor är kullagrade – det är stabilt, det tål hög belastning och det löper lätt. En spärranordning ser också till att lådorna inte öppnas när vagnen är i rörelse. Har en reptålig pulverlackerad yta i grafitgrått och handtag i röd eloxerad aluminium som är lätt att hålla rena. Modulen har fyra kullagrade hjul, varav två svängbara och med broms. Verktygen förvaras säkert med lås i såväl vagn som topplåda. Pris 3 395 kronor, mer information finns på www.verktygsboden.se

LAVINRYGGSÄCK

Nya lavinryggsäcken BCA Float 25 Turbo är BCAs mest tekniska system för skoteråkare. 25 liter förvaring, består av en ”airbag” (150 l) och mekanisk aktivering (vajer). Patronens innehåll består av komprimerad luft. Den är justerbar för många olika kroppstyper, har skön passform och ventilation. Utlösarhandtaget sitter i högra bröstremmen så att du kan utlösa airbagen med vänster hand när du kör. I den vänstra bröstremmen finns utrymme för BCA BC-Link radio eller t ex ditt vätskesystem. Ett innerfack för t.ex. spade och sond skyddar övrig packning från väta. Spadfäste finns även utanpå. Småprylar har du lättillgängliga i höftbältesfack. Överst finns fleecefack för extra vantar. Livbältet i grenen håller ryggsäcken på plats vid olyckor. Mer info finns på www.klingheim.se

Satellitkommunikation

inReach SE+ och inReach Explorer+ är de första Garmin-enheterna med satellitkommmunikationsteknik. inReach använder sig av det globala satellitkommunikationssystem etIridium för interaktiv SOS, tvåvägsmeddelanden och positionsspårning överallt i världen. Båda modellerna har en inbyggd GPS så att du kan navigera med waypoints och rutter. Vid en nödsituation kan du få hjälp via den interaktiva SOS-funktionen, ta emot professionella råd om vad du skall göra härnäst samt få bekräftelse om att hjälp är på väg. inReach Explorer+ har även förinstallerad topografisk karta, elektronisk kompass och barometrisk höjdmätare. På en enda laddning kan inReach få upp till 100 timmars batteritid i spårningsläge och upp till 3 år i strömsparläge. Enheterna är robusta och vattentäta enligt IPX7. inReach SE+ och inReach Explorer+ beräknas finnas tillgänglig i mars 2017 till ett rekommenderat cirkapris på 4 799 kronor, respektive 5 399 kronor. Mer information finns på www.garmin.com

Maxad Panther 5000

Tro inte att allt du ser är vad det utger sig för att vara. En trött 40 år gammal skoter kan vara piggare än du tror.

Text: Björn Bild: Max

Det finns vissa snöskotrar som man blir lite gladare av att se, än andra. En Panther 5000 från 1978 är en av de maskiner som jag kommer ihåg från min egen barndom och som gör att jag drar lite extra på smilbanden. Har då sedan någon påhittig och flitig rackare tagit sig an en av dessa maskiner och gett den nytt liv, så blir jag ännu gladare. Max Eriksson från Umeå har gjort det där lilla extra och genomfört det där i verkligheten som så många av oss andra kanske bara bygger i fantasin. Max har nämligen lyckats med konststycket att stoppa i en modernare motor från en Arctic Cat F7 med tillhörande runtomkringutrustning i den gamla krigaren. Alla historier har en början och vi kan inte med säkerhet utröna när Max bygge hade sin början. Men en sak är säker och det är att Max gillar modellen och har haft en riktigt fin Panther innan denna. Just utgångsobjektet för detta bygge kan vi väl beskriva som ett vrak, som numera fått nytt liv.

Ingen högskoleutbildning

Man behöver inte direkt någon högskoleutbildning för att räkna ut att den nyare F7 motorn med sina 140 hästar är betydligt piggare än originalmotorns 40 hästar. Framför allt när Max sett till att resterande drivlina med sekundäraxel och kedjehus samt drivaxel (med nonsliphjul) från en ZR 800 fick följa med. Original så har Panthern en kort sekundäraxel och kedjehuset på vänster sida, vilket inte är en helt ovanlig lösning på äldre maskiner. ZR:ens sekundäraxel och kedjehus rådde bot på den idag udda lösningen.

Att få plats med allting har inte varit en dans på rosor. För att kunna linjera variatorerna så var Max tvungen att placera motorn så primärvariatorn sticker ut ur buken. Detta kan reta ögat lite men Max är på gång och ska gjuta en liten kupa över den utstickande delen så det inte kommer in snö och andra saker på variatorerna.

Som ni kanske kan tänka er så fick även Max lov att kapa isär pipan för att vrida in bitarna under huven. Ett riktigt variatorskydd är också det på gång att tillverkas.

Då den nya motorn levererar mer än tre gånger så mycket effekt så var det också läge att byta ut den gamla boggin. En Lynx mountain ranger 800 från 2004 fick släppa till den och klädde med en 146-tumsmatta med 50 millimeterskammar vilket kändes som nödvändigt. Vi kan också nämna att den här Panthern hade 10 millimeterskammar när den lämnade fabriken.

Att passa in allting och få alla lagerlägen att lira med varandra har varit ganska tidsödande men slutresultatet blev i slutändan riktigt bra. Alla nya delar som monterats har krävt många modifieringar och tillexempel de större drivhjulen kräver att drivaxelns position måste

En Panther har aluminiumchassi och är jämförelsevis mot dagens maskiner lätt. Trots att Max gjort allt för att stoppa i så mycket saker som möjligt under huven.

Det gäller att tänka till så att man får alla lagerlägen rätt.

Alla projekt har en början, och det här får väl ändå betraktas som en början.

Som synes så fick inte allt plats under huven. En kupa kommer att gjutas i glasfiber för att förhindra att snö och annan bråte förhindrar variatorns funktion.

Det är inte mycket som avslöjar att allt inte är riktigt original.

En boggie från en 2004 års Mountain Ranger kräver en chassieförlängning.

En motor från en F7 och övrig drivning från en ZR 800 blev riktigt bra i detta maxade bygge.

140 hästar i jämförelse mot originalets 40 låter väl betydligt roligare.

Max har lagt massor av tid på att få till själva geometrin så att den lirar. Och visst fick han till det.

Så länge man inte tar bort eller lägger till några bitar så ska det bara vara att kapa isär en pipa för att sedan svetsa ihop den igen i önskat läge. Nu får den plats under huven. Pipans originalsträckning passade inte alls.

ändras, och så vidare. Max har tänkt till lite extra och har efter lite speciallösnigar även en fungerande hastighetsmätare idag.

Det ena kräver det andra

Den längre mattan och boggin har krävt en chassieförlängning men det är egentligen den enda visuella ändring som gjorts, om man bortser från den utstickande variatorn.

Allt från balja, dyna och huv är original, även om den uppmärksamme ser att den här 78:an har 79:ans dekaler som är snyggast. Max vill eftersträva ett hyfsat original utseende, men att den ska ha bra funktion. Många av er ute i landet stoltserar med kortade framvagnar och känner er ganska hardcore med 34-tumsframvagnar. Vad säger du om jag berättar att Max Panter har en 28-tum bred framvagn original? Ganska fränt måste jag säga. Eller i alla fall vingligt. Max är ganska säker på att han inte behöver smalna av framvagnen för att få den klassad som lössnöskoter. Däremot har han dragit på ett par rejäla plastbelag på skidorna för att få bärigheten. I skrivande stund har Max precis börjat köra med sin Panther och den här skotern känns förvånansvärt bra då han otroligt nog fått till boggigeometrin vilket gett den här maskinen oanade svängresurser i lössnön.

Ser du en Panther från 1978 med lite nyare dekaler i Umeåtrakten så är det bara att stanna och släppa förbi Max som säkerligen har mer under huven än dig.

Som synes så finns det andra intressen i livet än snöskotrar. Hur konstigt det än kan låta.

ÅRETS STORA NYHET FÖR SNÖSKOTERÄLSKARE!

NEW

Nu lanserar Fogelsta den nya snöskotertrailern S1945. S1945 har flera smarta egenskaper, en lastyta på hela 450x188 cm och finns i både Outline- och Inlineutförande. Läs mer på bjornlyan.se

FOGELSTA
PART OF BRENDERUP GROUP

ådalens

HALVA PRISET PÅ SKOTERDELAR!

BEGAGNADE SKOTERDELAR AV HÖGSTA KVALITET

www.ådalens.se eller 0612 - 124 20

Tiny White Maximum Overkill

Vad gör man när man inte tycker att det som marknaden har att erbjuda i pickupväg duger? Då öppnar man plånboken och ser till att man bygger tills man är nöjd.

Av: Björn

Jag har varit i USA otaliga gånger och slutar aldrig att förvånas över hur feta bilar många åker omkring med där. Då man här är ganska glad åt en Nissan King Cab så skulle man i USA vara i det närmaste självmordsbenägen om man skulle få lov att åka omkring i en sån babypickup. Jason Souice eller Mailman som han kallas av sina vänner då han jobbar för FedEx Ground har en riktigt fet pickup. Mailman kör sin dagliga runda med sin FedEx-truck och levererar paket och brev, inget konstigt med det. Men eftersom han bor i Iona Idaho så bor det en och annan kändis på den rutten där han jobbar vilket i sin tur gör att han dagligen levererar saker till adresser med namn som Dave McClure, Dan Adams, Rob Hoff, Jay Mantaberry, Travis Rice, Josh Roth och Ashley Chaffin. Mailman som vi kan kalla honom kör skoter med alla dessa killar så fort han hinner och just idag så har han en av Dan Adams Axyz 163 Turbo fjolårsmaskiner. Naturligtvis med en egen wrap där det framgår att det är the Mailman som sitter på.

Fetaste någonsin

När vi träffade Jason i West Yellowstone så kändes det mer än naturligt att bara vrålstirra på hans riktigt feta 2015 års Ford 6,7l Super Duty pickup som faktiskt är den fränaste jag någonsin sett. Pickupen går under namnet Tiny White (den lilla vita) vilket är en helt felaktig benämning på denna jätte. Jag vet nästan inte var jag ska börja om vi ska snacka modifieringar men vi börjar väl med motorn.

Dieselsnurran är som du kanske misstänker på 6,7 liter och har förutom en 64 millimetersturbo också ett kraftigt modifierat bränslesystem från H&S motorsport.

Avgassystemet är av stuprörsmodell och motorn levererar 580 hästkrafter. På bakhjulen. Ja du läste rätt. Naturligtvis är växellådan förstärkt för att kunna ta hand om den extra kraften.

Ordentligt höjd

Karossen är höjd och det sitter ett 7 tums stage 4 fjädringshöjningskit med luftfjädring runt om. Ett ordentligt takräcke från SBC med tillhörande dubbla 50 tums ledramper sitter på taket. Naturligtvis med sidostrålkastare också de av ledmodell. För att vara riktigt säker på att det lyser bakåt när man backar sitter det också en ledramp som pekar bakåt. Sleddecket är av slideoutmodell och är

Det där att en lång maskin hänger ut lite grann är ingenting att oroa sig för. Det ser bara fränt ut.

Som om det inte räckte med ett gäng ledramper, så sitter det mindre ledstrålkastare lite här och var också.

Två 50-tums ledramper lyser dubbelt så bra som en och ger ett störigt utseende.

Det här är en Ford 6,7l Super Duty pickup som är höjd hela 7 tum och har luftfjädring. De du!

byggt av Northwest Sled Decks. Naturligtvis begåvat med Super Glides, Super Clamps och en teleskopramp som man trycker in under hela decket. Allt är pulverlackerat i matchande färg.

22-tummare

Fälgar är ett kärt ämne i USA och ingen amerikan med en gnutta självrespekt skulle drömma om att åka med mindre än 22-tum. Här sitter det 22-tums Fuel Maverickfälgar med 38x15,5 Dakar Mud Terraindäck.

Karossen rundas av med ett par Fusion-bumpers med en tillhörande 9 tons-vinsch där fram.

Jättestereo

Då den här kärran drar en och annan liter vid engagerad körning så har man också bytt ut originaltanken mot en tank från Titan som rymmer lite mer än 200 liter, vilket känns som nödvändigt då Jason kör på ställen som har glest mellan mackarna.

Invändigt så sitter det nu en rejäl jättestereo från Rockford Fosgate och en TV som är uppkopplad mot ett Xbox som gör resorna trevligare. Här kan man spela eller titta på bio medan man kör, vilket säkert gör resorna vingliga och osäkra om man skulle få för sig att göra allt på en gång. Tiny White har i alla fall triggat mitt habegär och är det absolut fränaste jag sett.

Naturligtvis sitter det Super Glides och Super Clamps på sleddecket.

Är man amerikan och har det minsta självrespekt i kroppen så har man minst 22-tumsfälgar. Just dessa är 22 tums Fuel Maverickfälgar med 38x15,5 Dakar Mud Terraindäck.

Såklart sitter det ett utskjutbart sleddeck monterat på flaket. Just detta är tillverkat av Northwest Sled Decks.

Ett par ordentliga stötfångare sitter numera både fram och bak. Fram sitter också en 9 tons vinsch som säkerligen drar loss det mesta inklusive stötfångaren om man skulle vilja det.

The Mailman jobbar mycket riktigt med utdelning av bland annat paket. På sin rutt hemma i Idaho så springer han på massor av skoterkändisar. Faktum är att han själv också är en.

Ski saver
MADE IN SWEDEN
SPARA SKOTERNS SKIDOR MED SKISAVER®
Hitta din närmsta återförsäljare
www.skisaver.se
MULTISTARTER®
by safedriving.se
Multistarter Z2 400A
Multistarter D3 600A
• Starthjälp, Nödstart & Batteribank
• Inbyggd värme
• Startar dieselfordon

45:e upplagan av

ARCTIC CAT CUP

Helgen 14-15 januari kördes Europas största och äldsta skotertävling, därmed var årets tävlingssäsong igång i Sverige. Som vanligt skedde det på Gräfsåsens skoterstadion utanför Östersund där debutanter och elit drabbade samman för 45:e gången. I årets upplaga deltog åkare från Sverige, Norge, Finland och Ryssland, 75 funktionärer såg till så att arrangemanget flöt på. Helgen bjöd på härligt vinterväder och några minusgrader, precis som det ska vara på en skotercrosstävling.

Av: Mattias Klockar

Med 20 dagar kvar till tävlingsstart, började snön ramla ner på de gröna gräsmattorna i Östersund. Snöläget var som vanligt som en berg och dalbana i början av säsongen. Med 14 dagar kvar hade man i alla fall en decimeter natursnö uppe på Gräfsåsen och mer snö kom från ovan dagarna innan tävlingen. Men det var ingen fara för tävlingen, man hade kört in massor av snö för att få till en utslagsgivande bana. För att fira 45-års jubileumet av Arctic Cat Cup instiftades det ett nytt pris, Snow-Star Award. Priset gick till den kvinna som vann Damklassen och bestod av diplom och prispengar. Snow-Star Award hedrar Arctic Cat Cups ursprung då tävlingarna startade 1973 som Sno-Tric Cup. Därmed har alla seniorklasser ett särskilt extra pris, Open-klassen har Arctic Cat Cup (vandringspokalen) och Stock-klassen har Janne Jacobs Memorial. I år valde man att inte köra någon knattecrossuppvisning under Arctic Cat Cup. Anledningen var att Östersunds snöskoterklubb ville köra en riktig knattecrosstävling, dessvärre räckte inte tiden till under tävlingshelgen för att köra ett knatterace. Datum är inte spikat men man kommer köra en riktig knattecrosstävling längre fram på säsongen.

Många startande

170 förare fördelat på klasserna Open (trimmat), Stock (standard), Damer, Ungdom 14-16 och Ungdom 12-14 kom till start till säsongens första tävling. Svenska mästarna Oskar Norum och Emilia Dahlgren fanns på startlinjen. John Stenberg som körde i amerikanska serien förra året och Johan Lidman som gjorde comeback efter en skada fanns också på plats, plus flera utländska toppförare. Marica Renheim kom också till start trots att hon egentligen lade av förra säsongen efter tre raka titlar i den amerikanska serien, regerande damvärldsmästare och tre raka SM-guld. Efter att körningen känts bra och Marica haft rejält roligt på försäsongen, så bestämde hon sig för att satsa på Arctic Cat Cup och Stadioncross SM den här säsongen. Självklart var Marica den stora favoriten till att ta hem damklassen, det var fyra år sedan sist hon stod på startlinjen i Östersund. Det blev utländskt i topp i alla seniorklasser förra året. Aki Pihlaja från Finland tog hem vinsten i Open-klassen före Viktor Hertén. Martin Moland från Norge tog sin andra raka vinst i Stock och hans flickvän Malene Andersen vann Damklassen. Ingen av seniorvinnarna från 2016 fanns på plats i Östersund för att försvara sina vinster, alla tre är och kör skotercrossserien borta i USA.

Kval och semifinaler

Lördagens bana var rejält gropig och utslagsgivande, tidsschemat följdes utan problem då endast två tjuvstarter skedde på hela dagen. I Open vann Oskar Norum sina båda kvalheat övertygande, gick in i semifinalen som kvaletta. Finländaren Viktor Hertén la sig bakom Norum med två andraplatser i kvalet. I den största klassen Stock med 73 startande, tog Emil Hansson och Balder Nääs båda full pott i kvalet med 50 poäng var. Balder Nääs började kvaldagen med en tjuvstart och var sist ut på banan, innan de fem kvalvarven var körda hade han kört upp sig och vunnit heatet. Det är bara att imponeras av den bedriften. I Damklassen var det Marica Renheim och Emilia Dahlgren som kvalade högst upp, Marica var riktigt snabb på banan och klar favorit till vinsten med bra spårval och sin lugna körstil. Första Open semifinalen på söndagen vanns av Alexander Berglund. Storfavoriten efter kvalet Oskar Norum var där involverad i en startkrasch och slog i huvudet. Norum fullföljde semifinalen och hamnade på en 12:e plats, så istället för en planerad final så blev det att uppsöka sjukhus med hjärnskakning och brutet nyckelben. Vi får se hur länge han blir borta från skotercrossen. Adam Öhman tog sig inte

En nöjd och glad Johan Lidman körde in som trea i Open, efter nästan tre år bredvid skotercrossbanan gjorde Lidman äntligen comeback efter sina knäproblem.

Snyggaste grillen på området.

Det fanns en hel del utställare på området.

I den största klassen Stock med 73 startande, tog Emil Hansson och Balder Nääs båda full pott i kvalet med 50 poäng var.

Pär Vikman körde in på en tredjeplats, 25 sekunder efter vinnaren Emil Harr i Stock.

Emil Hansson låg länge först i Stockfinalen innan han fick släppa förstaplatsen, och fick nöja sig med en andraplats där han i mål var fem sekunder efter Emil Harr.

Ronja Renheim tog andraplatsen i Damklassen, i semifinalen visade hon att farten fanns där.

heller vidare då han fastnade i en krasch och hamnade långt bak i startfältet. I andra semifinalen hade Viktor Hertén och John Stenberg de snabbaste tiderna. Från Stock och Damklassen tog sig de väntade toppförarna sig vidare från respektive semifinaler.

Cat Attack

Mellan semifinaler och finaler på söndagen kördes den årligt återkommande head to head tävlingen Cat Attack. I den möttes åtta utvalda toppförare i en duell två och två tills det bara finns en förare kvar. Första paret ut var Nisse Kjellström mot John Stenberg. Heat 2, Balder Nääs mot John Lidman. Heat 3, Alexander Berglund mot Marcus Johansson. Sista paret ut var Pär Vikman mot Niklas Höglund. Start och mål var på målhoppet, så man hade en lång sträcka med whoopisar på sig att kämpa om positionerna innan man gick in i första sväng. Stenberg tog sig vidare efter en bättre start och tog innern i första kurvan, Kjellström försökte och försökte men tog sig inte om. Andra heatet var lika jämt efter att Balder Nääs fick innerspåret och kunde hålla undan före Lidman. Berglund tog sig också vidare i sitt heat efter att ha fått en lucka efter första sväng, Johansson jobbade sig tillbaka och var precis i rygg på Berglund in i sista sväng men tog sig inte om. Det sista heatet var jämnast, Vikman och Höglund låg tätt inpå varandra halva banan innan Vikman hoppade förbi på ett av de stora hoppen och höll undan in i mål. Semifinal ett kördes mellan Stenberg och Balder Nääs där det blev trångt in i första kurvan, Balder Nääs kom ut först och höll undan. Berglund och Vikman körde andra semifinalen, jämnt även där. Vikman blev lite uttryckt i svängen innan de två största hoppen och fick ett litet stopp och Berglund tog vinsten. Alexander Berglund vann sen finalen över Balder Nääs och blev 5 000 kronor rikare. Berglund fick till en lite bättre start från sitt ytterspår och tog sig snabbt över till innerspåret precis framför Balder Nääs och drog sen ifrån.

Finaler

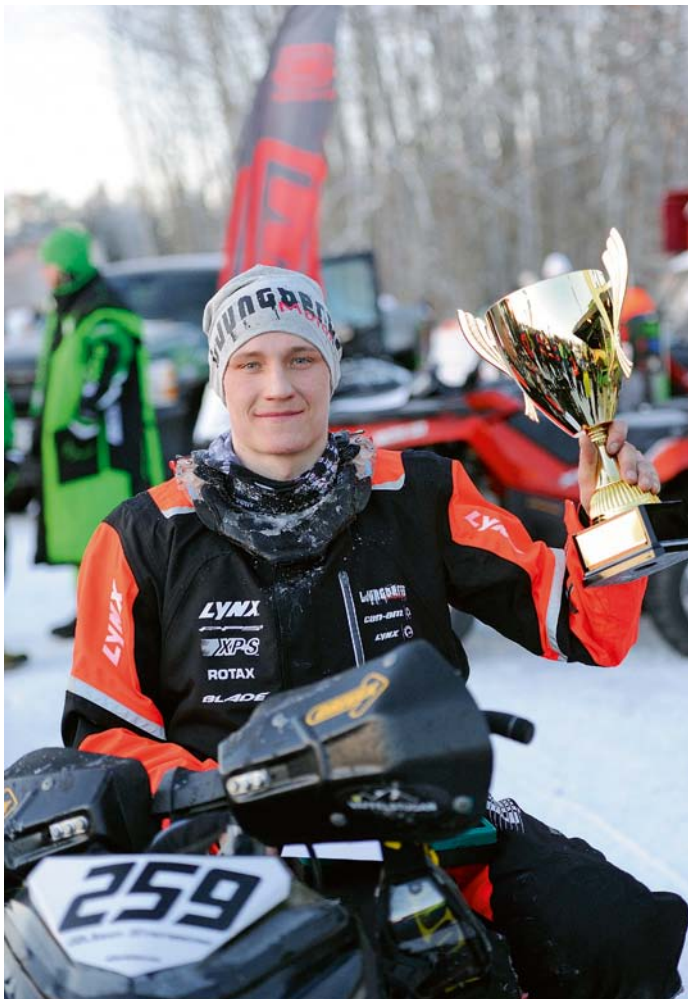
Tidigare år har publiken varit snabba att lämna Gräfsåsen efter sista finalen och missat prisutdelningen. I år hade man ändrat om och prisutdelning skedde uppe på Arctic Cat trailerns tak direkt efter varje avslutat finalheat, något som var helt rätt tänkt. I Ungdom 12-14 vann Markus Nilsen från Norge före Otto Hyvärinen från Finland. Nemo Fahlander körde in på en fin tredjeplats. I Ungdom

Finalstart i Ungdom 12-14, där vann Markus Nilsen från Norge före Otto Hyvärinen från Finland. Nemo Fahlander körde in på en fin tredjeplats.

Filip Öhman slutade på en sjätteplats i Openfinalen och tyckte efteråt att det var en helt okej start på säsongen.

Presentation av Arctic Cat Team Sweden som består av Alexander Berglund, Balder Nääs, Nisse Kjellström, Elvira Lindh och teamchef Lars Bergkvist.

Tvåa i Open blev John Stenberg som var laddad och sugen på att köra hemma i Sverige och Arctic Cat Cup. En tävling som han saknat att köra när han varit borta i USA och tävlat.



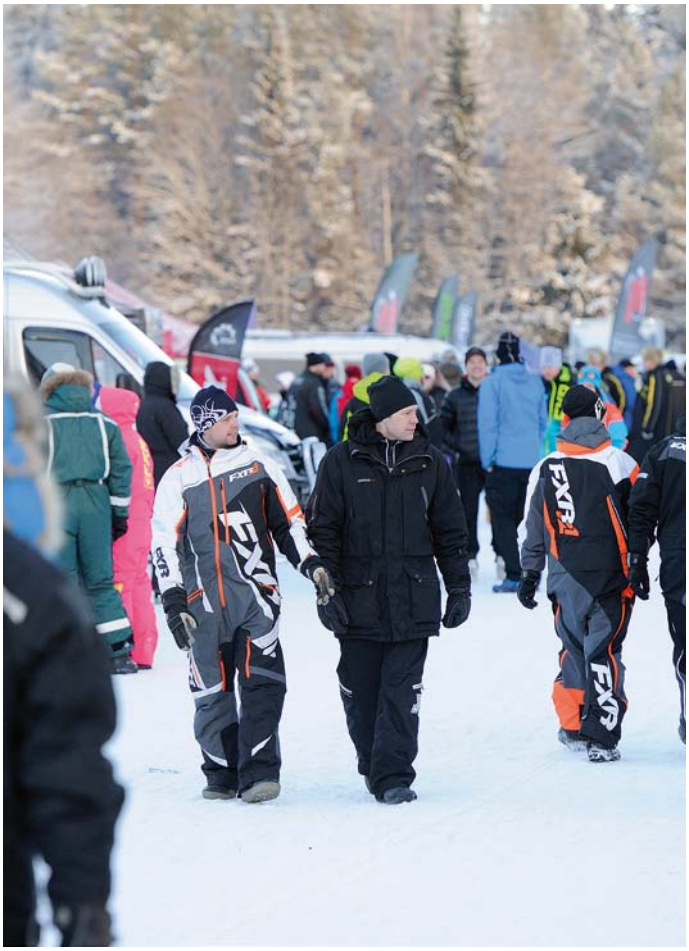
Marica visade hela helgen att hon skulle bli svår att slå, full pott i kvalet och vinst i semifinalen med snabbaste tiden visade att hon var inställd på att ta hem segern. Marica körde komfortabelt i finalen och vann ohotad.

I Open var det Viktor Herténs tur att kliva överst på pallen efter en andraplats ifjol, det betyder att vandringspokalen Arctic Cat Cup blir kvar i Finland ett år till.

Viktor Hertén kom ut som tvåa i starten i Openfinalen, men kunde ta över förstaplatsen efter ett varv. Hade sen lite problem med varvade åkare men höll sin position in i mål.

Alexander Berglund hade en bra helg, vann Cat Attack och körde in på en fjärdeplats i Openfinalen.

I Stock svängde det fram och tillbaka i finalen, men till slut lyckades Emil Harr köra hem segern före Emil Hansson.



Depån var välbesökt hela helgen, kul att kunna gå runt och kolla vad de olika teamen pysslar med.

Alexander Berglund vann Cat Attack finalen över Balder Nääs och blev 5 000 kronor rikare. Berglund fick till en lite bättre start från sitt ytterspår och tog sig snabbt över till innerspåret precis framför Balder Nääs och drog sen ifrån till vinst.

Balder Nääs körde upp sig till en fjärdeplats efter en krasch i Stockfinalen och var inte långt bakom trean Pär Vikman i mål.

John Stenberg körde in som tvåa i Openfinalen, kvalade bra och var inte långt efter i finalen. Hade vinnaren Viktor Hertén gjort ett misstag hade Stenberg snabbt tagit över ledningen.

Resultat Arctic Cat Cup

Open

1	302	Viktor Hertén
2	259	John Stenberg
3	52	Johan Lidman
4	114	Alexander Berglund
5	555	Eetu Karjalainen
6	34	Filip Öhman
7	123	Mathias Johansson
8	31	Jonas Østbyhaug
9	227	Marcus Johansson
10	110	Simon Lundström

Stock

1	31	Emil Harr
2	301	Emil Hansson
3	165	Pär Vikman
4	29	Balder Nääs
5	999	Magnus Reiten
6	399	Juuso Loukko
7	73	Andreas Mårten
8	252	Robin Jonsson
9	48	Filip Harr
10	6	Fredrik Granberg

Damer

1	31	Marica Renheim
2	311	Ronja Renheim
3	10	Ellen Bäcke
4	1	Emilia Dahlgren
5	87	Linn Sjöberg

Ungdom 14-16

1	431	Topi Posti
2	666	Emil Hägg
3	27	William Svensson
4	7	Joel Nordholm
5	888	Jesper Bergström

Ungdom 12-14

1	322	Markus Nilsen
2	149	Otto Hyvärinen
3	69	Nemo Fahlander
4	119	Emil Mikalsen
5	146	Didrik Gartland

14-16 kvalade Gustav Sahlsten och Tim Strandberg i topp, men båda kraschade bort sig i finalen. Då blev det finsk seger genom Topi Posti, tvåa blev Emil Hägg och trea William Svensson. I Damklassen blev det en historisk dag på Gräfsåsen med en dubbelseger för syskonen Renheim. Marica visade hela helgen att hon skulle bli svår att slå, full pott i kvalet och vinst i semifinalen med snabbaste tiden visade att hon var inställd på att ta hem segern. Marica körde komfortabelt i finalen och vann ohotad med åtta sekunder ner till tvåan Ronja Renheim, som i semifinalen visade att hon hade farten. Marica blev dessutom den första att ta hem den nya utmärkelsen Snow-Star Award. Tredjeplatsen tog Ellen Bäcke som höll sig uppe i toppen hela helgen. En av favoriterna Emilia Dahlgren var inblandad i en krasch på första varvet i finalen, men lyckades ändå köra upp sig till en fjärdeplats.

Stock och Open

I Stock svängde det fram och tillbaka i finalen, men till slut lyckade Emil Harr köra hem segern. Emil Hansson låg länge först innan han fick släppa förstaplatsen, och fick nöja sig med en andraplats där han i mål var fem sekunder efter Harr. Pär Vikman körde in på en tredjeplats 25 sekunder efter Harr. Balder Nääs körde upp sig till en fjärdeplats efter en krasch och var inte långt bakom Vikman i mål. I Open var det Viktor Herténs tur att kliva överst på pallen efter en andraplats ifjol, det betyder att vandringspokalen Arctic Cat Cup blir kvar i Finland ett år till. Hertén kom ut som tvåa i starten, men kunde ta över förstaplatsen efter ett varv. Hade sen lite problem med varvade åkare men höll sin position in i mål. Tvåa blev John Stenberg som var laddad och sugen på att köra hemma i Sverige och Arctic Cat Cup. En tävling som han saknat att köra när han varit borta i USA och tävlat. Kvalade bra och var inte långt efter i finalen, hade Hertén gjort ett misstag hade Stenberg snabbt tagit över ledningen. En nöjd och glad Johan Lidman körde in som trea, efter nästan tre år bredvid skotercrossbanan gjorde Lidman äntligen comeback efter sina knäproblem. Hade ett bra kval och var trea i sin semifinal, härligt att se Lidman tillbaka på skotern igen. Nisse Kjellström som bytt märke till Arctic Cat för i år, hade en bra tävlingshelg han också fram till finalen. Väl där gick det inte enligt planen, han bröt efter fyra körda varv när han låg på en tredjeplats.

-Vandrarhemet som rymmer 60 bäddar.
-Helpension eller självhushåll.
-Ska ni hitta på något med firman?
-Är ni ett kompisgäng som vill hitta på något kul?
-Möhippa på gång?
-Kontakta oss så ordnar vi ett paket som passar just er!
www.lagergarden.se

Lofsdalens Lägergård

Besök vår nya yamaha hall

Öppet alla dagar! tel 0280-26065
www.leonarden.se

Kolla in oss på FaceBook
www.asa-suspension.com
info@asa-suspension.com
ASA SUSPENSION AB

Vi verkar för att snöskotertrafiken bedrivs utan att människor, djur eller egendom skadas eller störs.

NATIONELLA SNÖSKOTERRÅDET
Mer information på
www.snoskoterradet.se
Nationella Snöskoterrådet

VUOGGA TJÅLME
Mountain Base Camp
STUGOR RESTAURANG SKOTERUTHYRNING
www.vuoggatjolme.se 0961-10715 info@vuoggatjolme.se

Nya, förbättrade GoPro HERO5 Black

HERO 5 Black heter nya värstingmodellen. Den mest kraftfullaste kameran hittills från GoPro, som nu tagit ännu ett steg framåt. 4K video, röststyrning, avancerad bildstabilisering, professionella fotomöjligheter, pekskärm, enknappsfunktion, GPS-lokalisering och vattentät design kombinerat med bra ljud är några av nyheterna. Än en gång har man lyckats lansera en kamera med ett gäng egenskaper och funktioner, som öppnar upp för helt nya möjligheter när det kommer till att filma, fota och dela med sig av sitt material.

Av: Mattias Klockar

Det yttre har förändrats en del på denna modell, men kameran har kvar sitt smidiga format sen tidigare. Nu behöver man inte längre kamerahuset som man satte de tidigare GoPro modellerna i, kameran är vattentät ner till 10 meter utan ytterligare skydd. Vill du montera din HERO5 Black på exempelvis hjälmen, behövs den fortfarande sättas in i en öppen smidig hållare. Dessutom är frontfiltret utbytbart så du kan anpassa efter miljö du är i. HERO5 Black fångar dina äventyr i 4K (3840x2160) i 30 bilder per sekund för en följsam video i hög upplösning. När du verkligen vill se detaljerna i exempelvis ett trick kan du filma i äkta slowmotion i Full HD 1080p med 120 bilder per sekund. Du kan välja mellan filmlägena superwide, wide, medium, linear och narrow. En bra grej är att man ser direkt på pekskärmen hur de olika filmlägena ser ut när man gör sitt val. Man har nu också möjligheten att välja bort fisheye och få horisonten rak, läget heter "linear" och finns att välja för både film och foto. Stillbilder kan du fota i 12 megapixels upplösning i jpeg eller råformat, vilket räcker till att framkalla eller göra förstoringar. Vill du ta en sekvens väljer du burstmode och kameran tar hela 30 bilder per sekund och du får enkelt med rätt ögonblick.

Enknappskontroll och touchdisplay

Det har gjorts en rad ändringar och förbättringar med nya HERO5 Black. Nått man märker direkt är att det blivit lättare att navigera i menyer och det krävs inte lika många knapptryckningar för att komma dit man vill. På kameran finns numera bara två fysiska knappar, man har valt att ta bort knappen på framsidan av kameran som tidigare HERO-modeller haft. Man har behållit avtryckaren på ovansidan, samt en inställningsknapp på sidan. En enda knapptryckning på avtryckaren startar både kameran och filminspelningen samtidigt. När du filmat klart trycker du på samma knapp så slutar den filma och stänger av sig själv. Detta gör det möjligt att ha kameran igång endast när du behöver använda den och du sparar batteritid. 2-tumskärmen med touchdisplay gör kameran riktigt lättnavigerad. Komponera dina filminspelningar och stillbildsfotografier, gör kamerainställningar och trimma dina filmer samt se på redan inspelat material med bara några tryck med fingertopparna. Som tidigare modeller finns det även en mindre display på framsidan för att du ska kunna ha koll på aktuella inställningar, batterinivå och tidsförlopp.

Bildstabilisering och röststyrning

Vid skakiga filmningar kan du använda den nya elektroniska bildstabiliseringen som parerar skakningar och vibrationer under filminspelningen. Nu kan du fånga mjuk och följsam video både när du handhåller kameran eller har den monterad med fästen. Med stabilisering kan du filma i högst 2.7K (2704x1520), då använder kameran 10 procent av bildstorleken till att göra en stabilare film. En annan nyhet är röststyrning, vilket betyder att du kan prata med kameran när du vill att den ska t.ex. filma eller ta ett foto. Genom att säga förprogrammerade enkla röstkommandon, som tillexempel "GoPro Take a Photo" när du vill ta ett foto eller "GoPro Start Recording" när du vill börja filma. Perfekt när du har kameran på hjälmen och du inte vill släppa händerna från styret och starta och stoppa kameran med ett kommando. Med den här funktionen har du också möjlighet att ta en bild mitt under filminspelningen utan att behöva fingra på kameran. Röststyrningen fungerar på engelska, franska, italienska, spanska, tyska, kinesiska och japanska. Flera språk kommer att dyka upp i kommande uppdateringar.

Flera intressanta uppdateringar

Till skillnad från tidigare modeller av HERO-modellerna så är HERO5 Black vattentät även utan undervattenshus. Du kan ta med den ner under vattnet till 10 meters djup utan att oroa dig. En annan fördel med att skippa undervattenshus är att du får ett krispigare och tydligare ljud, speciellt när du kommer upp ur vattnet. Vill du dyka ännu djupare så finns det ett speciellt dykarskal att köpa till som klarar ner till 40 meter. Tack vare att man inte behöver ha HERO5 Black i ett kamerahus, så har ljudet förbättrats och kameran har fått avancerad ljudbearbetning av bakgrundljud såsom vind. Ljudet registreras nu via olika mikrofoner som är placerade runt om kameran. När du börjar spela in video med kameran, väljer kameran automatiskt vilken av dessa tre mikrofoner som ger det bästa

och renaste ljudet och väljer därefter automatiskt denna mikrofon. Nytt för HERO5 Black är också den inbyggda GPS:en med geotaggning som sparar data om inspelningsplatsen, där dina foton och videoklipp är tagna. Nu kan du i efterhand bland annat se var du varit, hur du har rest, hastighet, g-krafter och höjd. För alla som fotar stillbild är framförallt möjligheten att fotografera i råformat en stor nyhet. En råformatbild är inte färdigbehandlad i kameran utan sparas helt utan förlustfri data, vilket ger massor av möjligheter till efterbearbetning och redigering utan att tappa kvalitet. De avancerade manuella kamerainställningarna gör också att du har flera möjligheter att ställa in kameran som man vill för maximal prestanda i olika situationer.

Automatisk molnlagring

HERO5 Black förevigar inte bara dina minnen, de gör dem också lättillgängliga. Du kan koppla kameran till GoPro Plus, där du automatiskt kan ladda upp dina filer till molnet. En prenumerationsbaserad tjänst där man snabbt och enkelt får tillgång till och kan redigera och dela med sig av allt sitt bild- och videomaterial. Det är endast HERO5-modellerna som automatiskt laddar upp material till molnet vid laddning av batteriet. Andra GoPro-kameror kan ladda upp material till GoPro Plus via Quik-appen för dator. Med appen Quik kan du välja att redigera dina filmklipp och bilder på din smartphone, för att sedan dela dem på sociala medier. GoPro har även appen Capture, där du kan sköta en mängd olika inställningar för kameran. Styra inspelningen samt använda mobilen som liveview-skärm. Nått som är riktigt användbart för att försäkra sig om att man vinklat kameran rätt på eller för att starta och stoppa filminspelningen när knappen på kameran är svåråtkomlig.

Bra att veta är att HERO5 modellerna har en ny USB-anslutning (USB-C), så de tillbehör som finns med USB-kontakt till exempelvis HERO4 passar inte på HERO5.

Komplett actionkamera

Sedan GoPro laserade sin första HERO-kamera 2004 har de revolutionerat marknaden och blivit otroligt populära. De nya kameramodellerna som släppts genom åren har alltid bjudit på nyheter och haft den senaste tekniken. Nya värstingmodellen från GoPro är inget undantag, har aldrig testat en actionkamera som varit så komplett som HERO5 Black. Vill man fota och filma så gör man det enkelt med hög upplösning och kvalité. Är man ute efter att ställa in kameran mera avancerat har man den möjligheten också. GPS:en i kameran är riktigt användbar med information om platser man besökt, höjd och fart m.m.

Nått man märker direkt när man använder kameran första gången är hur enkelt man sköter den. Inga konstigheter alls, precis som det ska vara.

Ingår i förpackningen:
- GoPro HERO5 Black
- Öppen hållare för HERO5 Black
- Uppladdningsbart utbytbart batteri (1220 mAh)
- Böjd självhäftande platta
- Rak självhäftande platta
- Monteringsfäste
- USB-kabel

Priset för HERO5 Black är 3 990 kronor, mer information finns på www.gopro.com

Vill du montera din HERO5 Black på exempelvis hjälmen följer det med en öppen smidig hållare.

2-tumsskärmen med touchdisplay gör kameran riktigt lättnavigerad.

Det har gjorts en rad ändringar och förbättringar med nya HERO5 Black.

Frankensteins skoter

Kommer ni ihåg Frankenstein? Ett monster som skapades från massor av delar!

Av:Björn

Nicke Granqvist är bilmekanikern från Falun som på ett alldeles eget sätt stoppat ihop en maskin från så många donatorer att man kan ställa sig frågan vad man egentligen ska kalla den. Bara för att chassiet en gång i tiden satt på en Ski-Doo Mach 1 från 1989 så är det ju inte längre en Mach 1. Så gott som alla andra delar kommer ju från någon annan skoter eller vad sägs om följande? Boggi, matta, variator och kylare från Renegade, motor från MXZ 600, framvagn från Yamaha Viking, styre, dyna och fotsteg från Polaris RMK. Och det är bara några av de vitala delar som Nicke har hittat lite här och var. Han har förutom att kannibalisera på andra maskiner också tillverkat en massa delar själv för att det hela ska passa ihop.

Slutresultatet har blivit någonting helt eget som faktiskt fungerar alldeles utmärkt då han var en av de absolut snabbaste runt vår bana på Barktippen under CanonBallRun i år.

Donatorskoter

Det hela började egentligen med att Nicke hade en Elan som han tänkte modifiera efter konstens alla regler. Då han har lite kontakter på Ansta Bildemontering (som också demonterar skotrar) så kunde han kolla lite vad som skulle passa och inte passa. Han insåg direkt att en modern boggi skulle bli svår att få plats med i ett sånt gammalt chassie, så hans bygge tog en annan riktning. Mach 1:an som var tänkt som donatorskoter till Elanbygget fick istället agera bas för vad som komma skulle. Nicke har redan en kort modern sportmaskin och ville bygga en rolig billig leksak som han kunde surfa runt med på sidan av leden. Hela bygget är en blandning av delar från Blocket och Ansta Bildemontering.

Trilskande termostat

Nicke började med detta bygge i höstas och det hela har flutit på bra. Förutom att skotern har gått lite varm någon gång så har det varit ganska problemfritt. –En trilskande termostat ställde till det lite, men när byttes ut så har den bara fungerat. Säger Nicke. Variatorerna är så gott som orörda men på något sätt verkar det stämma någotsånär i alla fall.

–Idag fungerar allting riktigt bra. Det är bara huven som ser riktigt dålig ut och det är nästa sak på listan som ska fixas till. Avslutar Nicke som vi säkerligen kommer att återkomma till i framtiden.

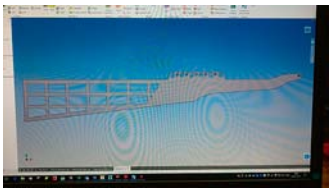
Det behövs inte ett direkt tränat öga för att se att den här maskinen består av massor av olika delar från olika tillverkare och modeller.

Som synes så såg ett chassie lite annorlunda ut i slutet av åttiotalet. Framvagnen från Yamaha Viking sitter som en smäck.

Det börjar likna någonting och vi kan se helheten. Kylaren kommer från en Renegade.

Visst är hela maskinen en salig blandning av hemmabyggt och modifierat.

Då den här maskinen är tänkt att användas bredvid leden så har Nicke sett till att det sitter ett vettigt luftfilter monterat.



Är man lite vän med ett CAD-program så kan man skära eller fräsa ut det mesta.

Nicke har skapat någonting helt eget. Jag kan svära på att ingen annan i hela världen har byggt någonting liknande.

Motorn med tillhörande runtomkringgrejer hittades i BRP:s sortiment och kommer från en MXZ 600.

Även om Plywood inte är ett materiel man kanske bygger skotrar av så fungerar det perfekt att göra mallar av.

Själva förlängningen är hemmagjord och vi ser att Nicke varit grundlig i sin ombyggnad.

ET 340 Enticer 1980

I bland är en del saker för bra för att vara sann. Eller så är det bara som så att det är meningen att det ska hända.

Johan Sandin från Ö-vik var på väg till jobbet en dag och råkade köra förbi en ET 340 som stod på en släpvagn med originalkapell och allt. Efter lite efterforskande så hittade Johan både ägaren och en vettig summa som skulle få denne att släppa denna pärla som stått på en loge sen slutet av nittiotalet. Det här maskinen har haft en ägare före Johan och har till dags datum gått 221 mil. Glad i hågen så presenterades köpet för den bättre hälften som gav Johnan väldigt mycket beröm....

Bilderna talar för sig själv och det är få förunnat att springa på en sån här raritet. Vi på SnowRider inser i alla fall vidden av detta fynd och vi hyllar dig i alla fall som den hjälte du är. Vårda den ömt Johan.

Sällan eller aldrig springer man på en maskin som är närapå 40 år gammal i detta skick. Ett äkta "barnfind" som man säger i USA. Grattis.

OLIKA SOM BÄR

Dennis Hjerp fick ett infall en dag och tyckte att det var dags att para ihop lite Ski-Doodelar med sin gamla Polaris 800 trippel. Dennis uttrycker sig som så att han tryckt på en RS-röv på sin "Doris" vilket vi uppskattar. För att vara riktigt säker på att han ska komma ihåg hur en original Polaris XCR ser ut så har han en originalare också. Original och original? XCR 600:an som i alla fall ser original ut har numera en Ultra 700 snurra under huven vilket vi uppskattar.

Visst satt man lägre förr i tiden?

SKOTERGUIDEN 2017

Finns att köpa på snowrider.se

Allt du behöver veta för att välja rätt

SNÖSKOTER

Här kan du läsa om alla 2017 års skotermodeller.
Det här är tidningen du ska köpa om du vill få reda på det mesta om alla på marknaden förekommande skotrar. På köpet får du en massa råd då det gäller att välja rätt modell.
Beställ Skoterguiden på pren@otlas.se, telefon 0250-22885 eller snowrider.se

Köpa bandvagn?

Har du som oss andra vid något tillfälle önskat dig en bandvagn? Vi har tittat närmare på Bandvagn 206, kanske världens bästa översnöfordon?

Text & Bild Alfons von Sundtröm

Det finns fordon som väcker helt skilda känslor hos olika personer vilket ofta har sin grund i vilket sammanhang man stötte på det. Man färgas stort av upplevelsen när man kom i kontakt med maskinen och värderar den efter det. Detta gäller särskilt en av det svenska försvarets största ikoner, Bandvagn 206. Många äldre män (faktiskt numera bara äldre) har fullgjort sin värnplikt och har under den tiden kommit i kontakt med denna lådformade, bullriga, trafikfarliga samt törstiga tingest och de kan ibland se tillbaka på dess egenskaper med avsmak. Men det finns ännu fler, framförallt de som i lumpen var bandvagnsförare, som med glädje förkunnar att deras värnplikt förgylldes av BV206. Det är det roligast fordon jag har kört, den är helt suverän " är ett vanligt omdöme.

Åsikterna går alltså isär men för den som sätter sig in i hur BV206 fungerar samt hur den är uppbyggd finns det ingen tvekan, detta är ett fullständigt unikt fordon med rent fantastiska egenskaper och trots sin ålder världsbäst på en mängd olika punkter. Den har ett marktryck som ligger i nivå med en skidåkande soldat, den är amfibisk och tar sig fram med 4km/h över öppna vattendrag och är ytterst välbyggd med fokus på lång livslängd samt hög servicevänlighet.

Kort sagt är det en extremt bra produkt. Men då kommer frågan om detta är något som en vanlig person eller småföretagare kan äga eller om kostnaderna för inköp, drift samt underhåll är för höga?

Vi ska här djupdyka lite i detta fula men suveräna bandfordon och kolla lite på hur det är att köpa samt äga en sådan.

Historik, vad är en svensk bandvagn?

Sverige är mycket speciellt sett till dess glesa befolkning, varierande väder och en stor landyta med minst sagt växlande terräng.

Att försvara ett sådant land är svårt och ställer höga krav på framförallt landfordonen som marktrupperna ska använda. Att transportera manskap i väglöst land där föret är beroende på årstiden och kan växla mellan meterdjup snö, tuff terräng samt bottenlösa myrar är en stor utmaning. Efter andra världskrigets slut köpte Sverige in ett antal överskottsbandvagnar från USA som hette Studebaker M29 vilka här döptes till Bandvagn m/48. Mycket snabbt stod det klart att detta var den fordonstyp som behövdes när den snörika delen av vårt land skulle försvaras. Att snabbt och effektivt få ut soldater där de behövdes oavsett snömängd eller terräng var nyckeln till ett effektivt försvar men den gamla USA-vagnen var naturligtvis helt föråldrad.

Bolinder Munktell (som vi känner som Volvo BM) fick därför uppdraget att ta fram en ersättare som kom att bli Bandvagn 202, en riktig milstolpe då det gäller vårt lands militärfordon. Grundkonstruktionen är snudd på genialisk med sin tvådelande uppbyggnad som har fyra drivande band med två differentialer. Dessa fördelar kraften mellan höger/vänster band i varje vagnsdel när man svänger med hjälp av midjestyrning.

Ett bandfordon med endast två band behöver bromsa innerbandet eller öka drivkraften på ytterbandet för att svänga vilket leder dels till förluster och minskar dessutom framkomligheten då den "gräver-spinner" för att manövreras.

4 bärhjul på varje yttersida samt det bakre , av samma typ, som kallas spännhjul då det dessutom reglerar mattans spänning. Lika många inre hjul på varje sida ger 40 hjul totalt, det blir till en hög summa om alla måste bytas ut.

Ford V-6 motorn , hjärtat i BV206. Kan kännas som en relik från förr då det är en stötstångsmotor med förgasare men är den i gott skick går den oförskämt bra. Med nya toppar avsedda för blyfri bensin och renoverad förgasare så är detta en riktigt fin maskin med en motorgång som får en att tänka på en äldre lyxbil, driftsäker och pålitlig som få!

Hör är de centrala delarna till styrningen, styrdonet. Två styrcylindrar som manövreras av ratten via orbitrol-ventilen i förarhytten som påverkar den svängbara midjan. I mitten ser vi dämpcylindern som håller koll på vagnarnas rörelser i horisontriktningen och under den viktiga vridbalken som döljer kardanaxeln mellan vagnarna. Ser kanske komplicerat ut men detta är faktiskt en enkel och välbyggd konstruktion.

Förarplatsen hos en bandvagn 206. Enkelt, funktionellt och lika hög lyxkänsla som hos en 1975 års Volvo 245L

I bakvagnen har man hemtrevliga träbänkar att sitta på. Inte världens bästa sittkomfort men slitstarkt och med en härlig bastukänsla!

En midjestyrd fyrbands-bandvagn svänger med mindre transmissionsförluster och med betydligt bättre framkomlighet. Det råder faktiskt en allmän missuppfattning som gör gällande att en bandvagn är två separata enheter som är sammanfogade när det faktiskt är en enhet bestående av en fram och en bakvagn, man kan alltså inte köra en klassisk bandvagn med enbart framdelen även om det är där drivenheten sitter.

Amfibisk

Den nya Bv202 var amfibisk (liksom gamla m/48) och kunde ta sig över vattendrag i hela 2 km/tim och marktrycket var ytterst lågt så att den tog sig lika bra i snön som en skidåkare gjorde. Detta var en grym snömaskin med andra ord och framförallt jägartrupperna ansåg länge att detta tystgående fordon var den perfekta bandvagnen. Men när sedan 70-talet kom behövde armén en ersättare som hade högre lastkapacitet och prestanda samt lägre underhållskostander och bättre driftsäkerhet. Denna gång var det inte bara Volvo som ville vara med och bygga utan också Hägglunds & söner AB och enligt vad som sägs satsade de fullt ut på att få kontraktet. De lade ner mängder av ekonomiska resurser och mantimmar på utvecklingsprojektet för att bygga en vinnare. De hade ett par år tidigare försökt vara med när försvaret skulle köpa in en ny motorcykel, ett kontrakt som tursamt nog slutligen gick till Husqvarna och kom att kallas MC 258. Hägglunds förslag kan i dag ses som intressant och ett bra exempel på hur man kan bygga en mc utan att veta hur dessa fungerar.

Men när den nya bandvagnen togs fram tänkte man annorlunda.
Till skillnad från mc-projektet där man ”uppfann hjulet på nytt” utan att se på konkurrerande lösningar började man med att se vad som var bra hos den gamla vagnen och försökte förbättra allt på alla punkter men utan att helt förkasta det gamla, ett vägvinnande koncept.

Hägglunds fick till slut kontraktet på det som kom att kallas Bandvagn 206 och mycket riktigt blev den överlägsen sin föregångare på nästan alla punkter. Så frånsett att den är lite tyngre, låter något mer samt tar en hel del mer bensin uppväger fördelarna stort, detta är enlig många fortfarande världens bästa bandvagn!

Så funderar man på att äga ett överlägset terrängfordon som tar sig fram dit inget annat fordon med närheten av denna lastkapacitet tar sig är det en Bv 206 som gäller!

Uppbyggnad, hur är den konstruerad?

Motorn och växellådan sitter i framvagnen och består en Ford stötstångs-V6 på ca 135hk kopplat till en MB-automatlåda. En elektronisk varvtalsspärr ser till att motorn inte övervarvar vilket märkligt nog ibland behövs då lådans växlingspunkter ligger på bara några få varv under maxvarvtalet. Som skoteråkare känner man väl till konceptet med att motorn

Bandvagn 206 i sitt rätta element vilket alltså är svensk skogsterräng oavsett årstid eller markförhållanden. En makalöst bra maskin!

ska ligga på max effekt när växling sker under fullgas då alla variatorsystem fungerar så och de olika stegen hos en Bv206 går dessutom i extremt hårt för att man inte ska tappa dragkraft. Växlar lådan mjukt likt en personbil är den med all säkerhet sliten vilket man ska tänka på om man funderar på att köpa en Bv206. Kraften går sedan till en fördelningslåda med hög/låg växel som från de utgående axlarna driver främre samt bakre slutväxel, den senare via en ledad kardanaxel i midjan. Vagnsdelarna sitter sammankopplade via styrdonet med en vridbalk och som namnet säger är detta en del i fordonets fjädringssystem då den håller koll på vagnarnas inbördes vridning i horisontled.

Slutväxlarna har öppna differentialer och kraften till drivhjulen går via grova splinsade drivaxlar med kraftiga knutkors. Fyra stycken enheter med åtta stycken bärhjul samt två spännhjul ser sedan till att varje band har något att rulla på. Hjulen är sammanfogade två och två (inre/yttre) via pendelarmar och avfjädrade i torsionsgummifjädrar. De kompletta bandaggregaten sitter sedan fast i chassit med kraftiga bladfädrar och hela bandstället är mycket driftsäkert om man jämför med föregångaren. Hjulen är massiva så man kan inte få punktering och ofrivillig bandkrängning är mycket ovanligt vilket ibland kunde drabba Bv202. Hela transmissionssystemet är kraftigt överdimensionerat men ändå så enkelt uppbyggt att totalvikten är låg, likt ett tävlingsfordon är det bara material där det gör nytta vilket ofta är fallet hos militära produkter.

Service och reparation, vad ska man tänka på?

Smörjnipplar finns i alla knutkors och nästan alla chassileder och smörjning ska ske med jämna mellanrum, oftare när man kört i våtmarker.

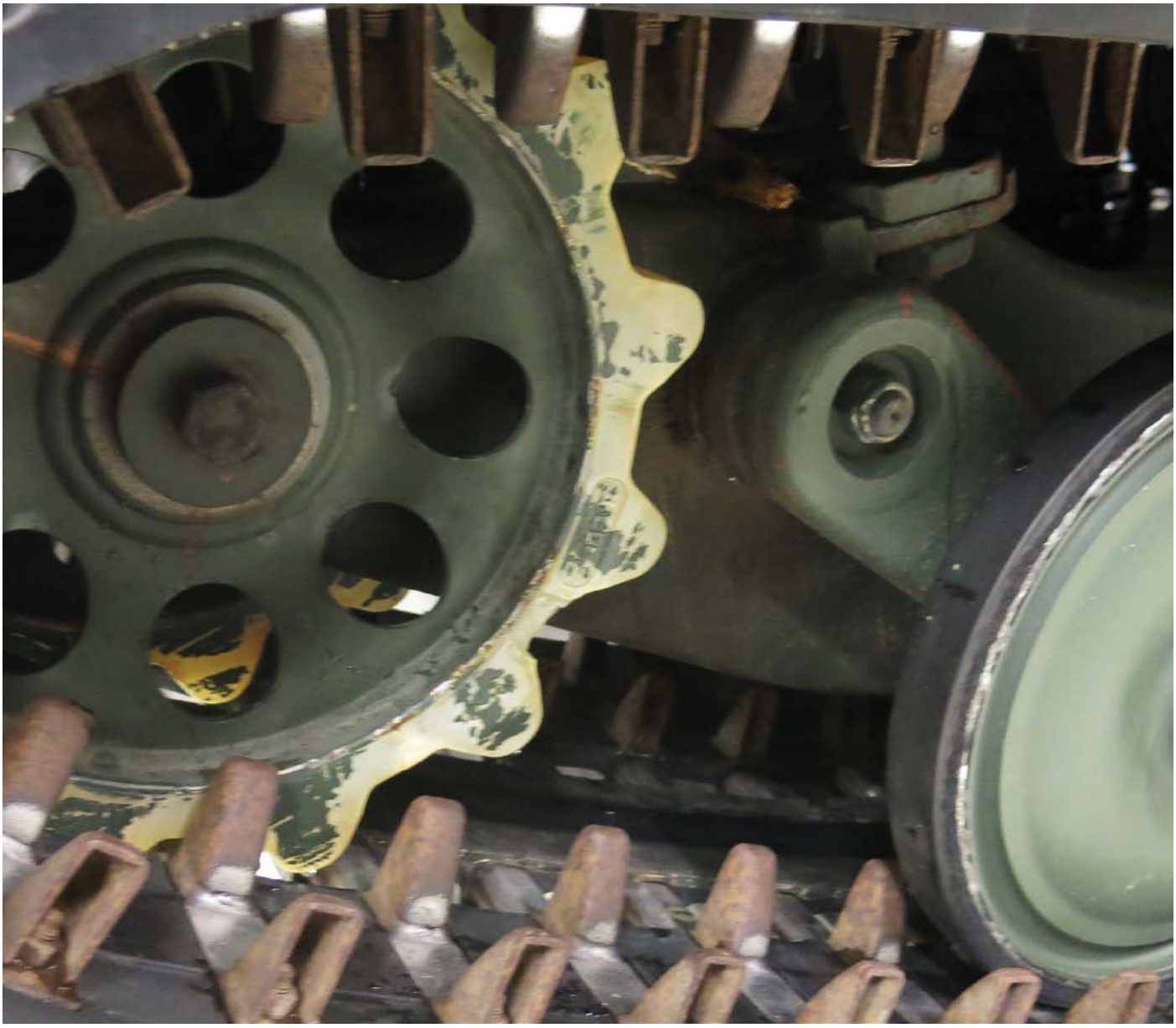
I motorns framkant sitter en kardanaxel som driver hydraulpumpen till styrsystemet som består av en orbitrolventil, en servoventil samt två styrtuber i midjan. Inga som helst konstigheter alltså och komponenterna är enkla att reparera om det skulle uppkomma problem men det normala är att allt bara fungerar år efter år bara man byter olja samt tryckoljefiltret någon gång.

I övrigt är det inga problem att arbeta med en Bv206 i för den med mekaniska kunskaper men en del specialverktyg krävs för vissa arbeten.

Hjullager till bärhjul/spännhjul är billiga och enkla att byta och ett helt hjul kostar inte allt för mycket, tänk bara på att en vagn har 40 stycken så det blir fort en hög summa om många är dåliga.

Motorerna är fantastiskt stadiga med ett undantag, ventilsätena! De är från början inte avsedda för dagens blyfria bensin och avgasventilerna arbetar sig därför ner i toppen med kompförlust som följd. ”Blyfrikonvertering” med nya härdade avgassäten löser problemet och tillsammans med en renoverad förgasare (repsatsen till förgasaren är billig!) har man en mycket fin drivkälla

Så här ser den äldre typen av drivhjul ut med sina 12 kuggar som driver genom mattans hål likt en snöskoter med fönsterdrift.



som håller i många år. Växellådan är lite svårare att fixa för en vanlig amatör men ”bättre begagnade” går att få tag på och samma sak gäller för fördelningslådan samt slutväxlar. Drivaxlar/kardanaxeln har utbytbara knutkors som är rent billiga och alla som ägt en gammal Volvo byter lätt dessa så det behöver man inte oroa sig över. I övrigt är det bara frågan om oljebyten i motor/transmission och att hålla koll på läckage från packboxar med mera. Midjans lager är en hel del jobb med att byta liksom att byta de fyra ledlagren till vridbalken och dessa kan tyvärr vara lite svåra att kolla upp om man saknar erfarenhet, det samma gäller vridbalken som kan vara skev vilket är svårt att se innan den demonteras. Bromssystemet är lite märkligt då det består av endast en skiva på ingående axel till fördelningslådan. Den bromsas av två ok och dessa kommer från SAAB 99, ena oket använder sig av den inbyggda parkeringsbromsen, kombinationen av stora framhjulsok med p-broms är som bekant unikt för just denna bil.

Drivbanden är annars det som man bör lägga mer tid på för kontroll innan köp då de är riktigt dyra att ersätta. Fyra ny band med drivhjul kostar en bra bit över 100000 och det tar någon dag att byta dessa om man samtidigt bygger om till senaste utförandet. De äldre bandtyperna använder sig av drivhjul med fönsterdrift och hos dessa kan vulkningen släppa så även själva drivhjulen kan behöva bytas ut. Då det är hela åtta stycken kan även denna kostnad bli avsevärd. Bygger man om vagnen till band av den nya Soucy-modellen byts även drivhjulen till internaldrift så då behöver man inte fundera mer på banddrivningen. I övrigt så gäller den gamla grundregeln för en bandvagn som när man tittar på alla andra typer av fordon inför ett begagnatköp, det är helt enkelt billigare i längden att ge lite mer för ett finare exemplar då en rishög kan bli hur dyr som helst att få till.

Modifieringar, vad kan man göra för att förbättra maskinen?

Många Bv206 är redan ombyggda med exempelvis flak med kran på bakvagnen och det finns faktiskt ingen gräns för hur man kan specialanpassa vagnarna då karosserna av glasfiber lätt kan bytas ut efter behov. En fråga som ofta kommer upp är att konvertera om till diesel då bensinmotorn inte är känd som allt för ekonomisk. Att ta ett helt paket från en bil kan vara en bra idé men det är dels alltid svårare med ett motorbyte än vad det först låter och sedan gäller det att bilmotorn samt lådan trivs i sin nya miljö med full belastning i djupsnön.

Det är sällan (aldrig?) en personbil får jobba så hårt som en Bv206 gör när man använder den fullt ut. Ett komplett drivenhetsutbyte till en ny Steyrmotor med tillhörande låda avsedd för just detta brukande erbjuds av ett svenskt företag. Detta är tveklöst en kunglig lösning som ur teknisk synvinkel är fullständigt perfekt. Kostnaden är dock inte låg om nu någon trodde det men vill man ha det bästa möjliga alternativet när man dieselkonverterar så finns den.

Men om man inte kör långa sträckor ofta så skall den gamla Fordmotorn inte helt uteslutas. En bensinmotor som går på maxvarv, som hos en Bv206, tar väldigt mycket bränsle men om körningen inte kräver lång räckvidd på en tank eller vagnen bara brukas sporadiskt kan ett mycket kostsamt motorbyte knappast sparas in annat än på mycket lång tid. Prestandamässigt räcker Fordmotorn till så länge den är i gott skick.

För den som bestämt sig för ett motorbyte från en vanlig personbil kan det även vara värt att tänka på att en Bv206 har 24V elsystem och att en modernare motor med styrelektronik samt 12V

startmotor/generator inte passar utan ombyggnad.

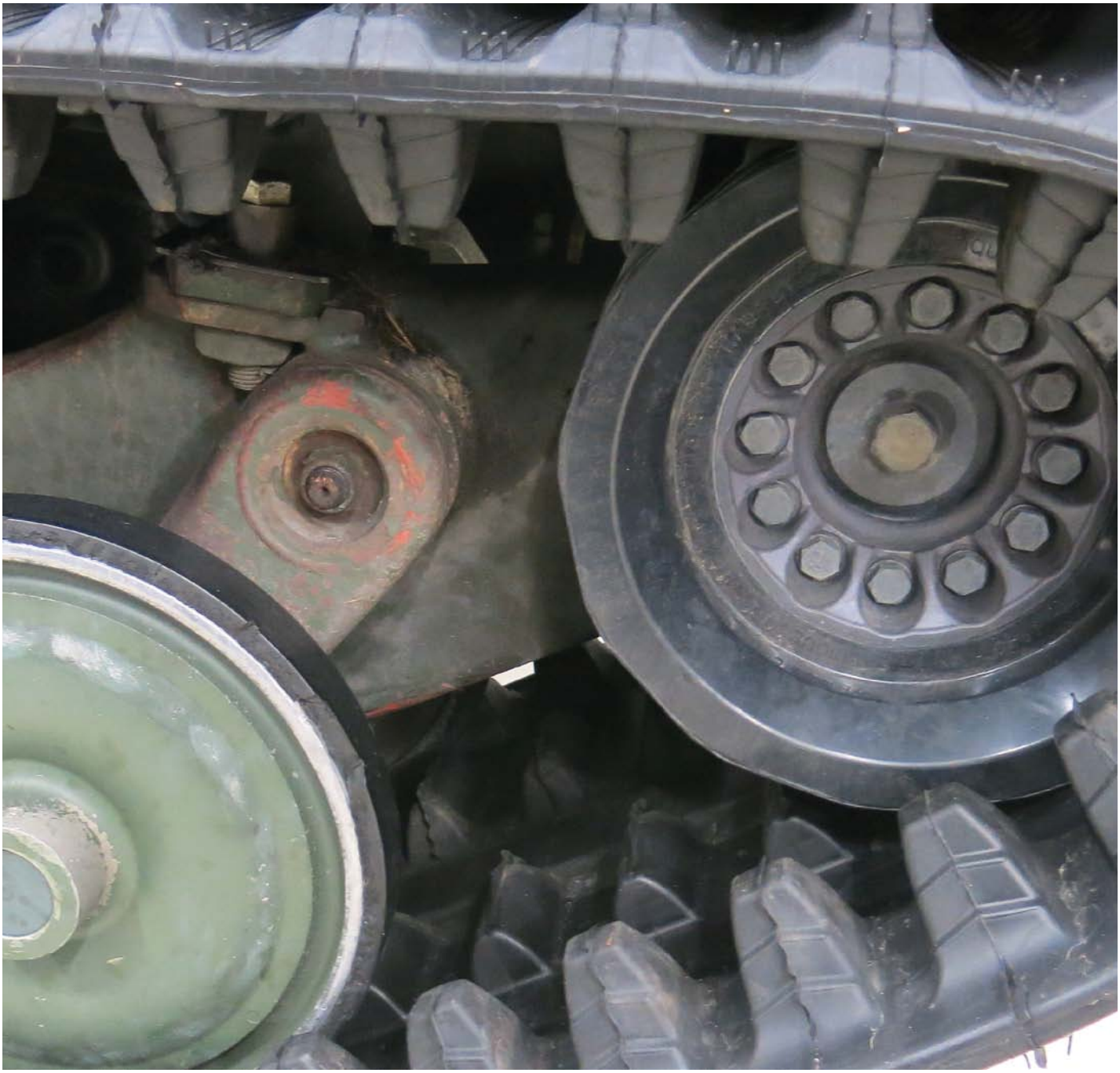
Sammanfattning, ett bra köp?

En Bv206 är helt fantastisk och kan användas för tyngre transporter i väglöst land oavsett årstid. För att frakta upp ett sällskap skidåkare på en fjälltopp är den perfekt liksom att dra skoterled eller annan verksamhet som måste ske när framkomlighet är högsta prioritet. Driftskostnaderna är höga jämfört med allt som man kan tänka sig bruka som översnöfordon men det är även prestandan.

Men sedan finns det en sak att tänka på, detta är ett tungt terrängfordon eller "tung terrängvagn" som är banddrivet, man bör därför i detalj ta reda på hur regelverket fungerar och vilken körkortsbehörighet som krävs när man kör en bandvagn. Att påminna om terrängkörningslagen som i princip förbjuder all körning på barmark är kanske nödvändigt och att övriga begränsningar i olika lagar gör detta fordon som mindre lämpligt i många situationer kanske är självklart men bör påpekas. För de allra flesta är det ganska givet att de höga driftskostnaderna gör en bandvagn till ett bruksföremål och inte en leksak. För även om en Bv206 är fantastiskt billig att framföra jämfört med många andra militära fordon så är detta inget man har som förstahandsval för ren nöjes- eller okynneskörning.

Men det hindrar inte att Bv206 är rolig att köra, ruskigt rolig! Det är ju som sagt världens bästa bandvagn!

Så här såg Hägglunds motorcykelprototyp kallad 358 ut, man undrar varför försvaret valde Husqvarna 258 i stället, eller?



Den nyare Soucy-banden använder sig av invändig drift likt majoriteten av dagens snöskotrar, man ser alltså mycket lätt om en vagn har denna nyare bandtyp.

Winter X Games

Mellan 26-29 januari arrangerades Winter X Games för 23:e gången, i år var man i amerikanska Aspen. Tävlingarna TV-sändes i 215 länder, till mer än 365 miljoner hem. I år var fyra sporter, 18 discipliner och över 200 atleter med för att slåss om 19 guldmedaljer. Som vanligt hade skoterprogrammet ändrats, nu till det bättre. Förra året kördes Skotercross och Freestyle. I år tävlade man i Skotercross, Freestyle, nya grenen Snowbike och Best Trick som har varit borta några år.

Av: Mattias Klockar

Man började första tävlingsdagen på X Games med skotercross. Från Sverige tävlade Adam Renheim och Petter Nårsa. Förra året deltog både Adam Renheim, John Stenberg och Marcus Johansson, Adam körde då in på en silverplats och John slutade på en femteplats i finalen.

Skotercross

Tucker Hibbert var ute efter att ta sitt tionde raka X Games guld och bli historisk, vilken prestation att redan ha tagit nio raka vinster. För att ladda upp vann Tucker senast i Deadwood och tog karriärens 124:e vinst, han hade också en bra vecka i Colorado för att ställa in skotern och finjustera det sista innan Aspen. Det är inte enkelt att bara ta guldet på X Games, men Tucker har bevisat att han alltid kommer väl förberedd dit. Men det var många av de 16 inbjudna förarna som kört bra i år och det var ingen man kunde räkna bort. Första intrycket av banan kom rätt snart efter första träningen körts. Adam Renheim, Tim Tremblay och Ross Martin med flera tyckte att banan inte levde upp till förväntningarna mot vad de hoppats på, inte så extrem och teknisk som man tänker sig en X Games bana. Antar att skotercrossbanan har fått gett plats för Snowbike och Freestyle banan och fått kortas. Varvtiderna låg på under 20 sekunder så förarna fick fundera på hur de skulle göra omkörningar. Starten var extremt viktig i år, det gällde att få till ett bra kval så man fick välja startspår först. Starten var i en nedförsbacke där första kurvan till höger blev avgörande och kom efter bara ett 30-tal meter. Man fick upp fart direkt till kurvan och det blev rejält trångt om platserna, efter starten hade banan två vänsterkurvor som en ovalbana med hopp däremellan.

Dubbelt svenskt

Tidsträningen vanns av Kody Kamm före Ryan Springer. Adam Renheim satte 6:e tid och fick välja startspår som tredje man i första heatet, Petter Nårsa satte 8:e tid och fick köra i första heatet med Renheim. Elias Ishoel hade tidigt tekniska problem men fick 7:e tid och fick köra i andra heatet. Två heat kördes där fyra förare gick vidare till final från varje heat, totalt åtta förare till final. Inget sistachansenheat utan bara en chans för att ta sig till final. Från första heatet gick Adam Renheim, Tim Tremblay, Petter Nårsa och Corin Todd vidare. Kody Kamm tog starten från innern, men i första vänsterkurvan ramlade han av skotern när han höll på att tippa, och Renheim tog över ledningen och drog ifrån till heatvinst. Andra heatet vanns av Lincoln Lemieux där Tucker Hibbert, Elias Ishoel och Ryan Springer också tog sig vidare

Joe Parsons med en body varial, där han hoppade rakt med skotern och snurrar själv 360 grader ovanför skotern lite hackigt. Problemet var att han missade styret helt i landningen och satt kvar tack vare att det var en skoter han landade med, domarna ville tydligen se något nytt fast det var missar i hans finalåk. Joe gick om Colten Moore med högre poäng i hans andra åk och vann guldmedaljen i Freestyle. *Foto: Phil Ellsworth/ ESPN Images.*

Colton Haaker tog silvermedaljen i Snowbike efter att ha kört upp sig i fältet.
Foto: Chris Tedesco/ ESPN Images.

Colten Moore var ganska nöjd med resultatet, trots att det blev en silvermedalj i Freestyle. *Foto: Phil Ellsworth/ ESPN Images.*

Daniel Bodin kommer helt klart minnas X Games veckan. På måndagen satte han som första person dubbel backflip hemma i Malung, flyger sen till USA. Träffar en doktor som råder han att inte köra Freestylen på lördagen och tar hem guldet på Best Trick på söndagen. *Foto: Richard Ström/Red Bull Content Pool.*

Petter Nårsa tog ytterspåret i första kurvan i finalen i Skotercross och tog tidigt ledningen. Kunde sen hålla sin position och bevaka sin ledning in i mål och tog sitt första X Games guld. *Foto: Matt Morning/ESPN Images.*

Starten i Skotercrossfinalen var jämn. Här ligger Adam Renheim och Petter Nårsa bredvid varandra först, strax bakom ligger Tucker Hibbert och Lincoln Lemieux.
Foto: Pete Demos/ESPN Images.

Starten i Snowbikefinalen var jämn, där Nolan Heppner och Brock Hoyer var först ur startkurvan. *Foto: Chris Tedesco/ ESPN Images.*

Silvermedaljören från förra årets Winter X Games Adam Renheim, tog ännu ett silver efter stabil körning.
Foto: Matt Morning/ESPN Images.

Guldet i Snowbike gick välförtjänt till Brock Hoyer som blev historisk, gjorde ett par misstag men körde kontrollerat och smart. *Foto: Chris Tedesco/ ESPN Images.*

Kampen om bronsmedaljen i Skotercross gick till Lincoln Lemieux. Det var första gången på nästan tio år som guldet inte gick till Tucker Hibbert som slutade fyra.
Foto: Matt Morning/ESPN Images.

ifrån. Men heatet gick inte smärtfritt, två omstarter efter startkrascher i första sväng där båda rödflaggades. Logan Christian bröt sitt nyckelben i första kraschen och kunde inte fortsätta. Adam Renheim och Lincoln Lemieux fick välja startspår först i finalen som kördes över 30 varv. Renheim valde att stå längst till höger för att få kortast väg till första kurvan och Lemieux ställde sig innanför. Starten blev jämn och det var tajt in i startkurvan där Renheim kom ut först, Nårsa tog ytterspåret och båda körde tajt uppför backen in i första vänsterkurvan. Sedan låg de ganska jämsides ner igen där Nårsa gjorde en bra kurva och tog ledningen. Nårsa kunde sen hålla sin position och bevaka sin ledning in i mål till sitt första X Games guld. Renheim försökte komma ikapp men det var en hel del snörök på banan och han tog välförtjänt silvermedaljen. Lemieux och Tucker kämpade om tredjeplatsen nästan hela finalen innan Tucker började släppa Lemieux som tog bronsmedaljen. Tucker slutade fyra och fick inte sin tionde guldmedalj.

Snowbike

Den nya grenen Snowbike kördes andra tävlingsdagen, ombyggda motocross -hojar med bandsats bak och skida fram. Banan var motocrossinspirerad och överlappade delvis skotercrossbanan. Det var många kända namn med motocrossanknytning, från bland annat enduro, motocross, skotercross, supercross och friåkning. Kvalet vanns av storfavoriten Brock Hoyer som fick välja startspår först. 15 åkare stod på startlinjen i finalen som kördes över 30 varv, kvalet avgjorde om man fick stå i främre eller bakre startledet. Man använde samma start som för Skotercross, med en nedförsbacke till första kurvan där det var extremt viktigt att komma ut bland de första. Nolan Heppner tog starten före Brock Hoyer som tog innern, efter ett par varv gjorde Heppner ett misstag och la sig i en kurva och fick stopp. Hoyer tog över förstaplatsen och fick en lucka på fyra sekunder ner till nya tvåan Cody Matechuk, Axell Hodges trea. Efter tio varv gjorde Hoyer också ett misstag och la sig i en kurva, men lyckades hålla Snowbiken igång och var snabbt uppe. Han blev precis av med ledningen till Matechuk, på 15:e varvet så stannade Matechuks Snowbike och Hoyer tog över ledningen igen. Med tio varv kvar ledde Hoyer med fem sekunder ner till tvåan, och kontrollerade fältet. Imål hade försprånget växt till tio sekunder. Kraftig snörök försvårade sikten under hela finalen. Guldet gick välförtjänt till Brock Hoyer som blev historisk och helt klart körde bäst, silver till Colton Haaker och brons till Cody Matechuk.

Freestyle

Best Trick och Freestylearenan bjöd på en drygt fem meter hög quarterpipe ramp, en sju meter hög dubbel backflip ramp och två super kicker ramper. Quarterpipe rampen och den dubbla backflip rampen fick endast användas under Best Trick och var stängda under Freestyle tävlingen där endast de två super kicker ramperna användes. Under Freestyle träningen var det kvalifi-

Brock Hoyer blev historisk när han tog första guldmedaljen i nya grenen Snowbike. *Foto: Phil Ellsworth/ ESPN Images.*

Lazy boy flip av Levi LaVallee i Freestylefinalen, körde riktigt bra och bjöd på riktigt bra åkning och trick man inte ser så ofta på skoter. *Foto: Phil Ellsworth/ ESPN Images.*

Colten Moore hade ett riktigt bra första Freestyleåk, hade riktigt hög nivå på tricken och mycket energi. *Foto: Phil Ellsworth/ ESPN Images.*

En nöjd Petter Nårsa efter att tagit sitt första X Games guld i skoter-cross. *Foto: Matt Morning/ESPN Images.*

cering för de sista platserna för att köra Freestyle, Willie Elam och Josh Penner tog slutligen de båda platserna. Rasmus Johansson som också var reserv, var med i förra årets final men fick inte ens köra kvalificeringen. Fattar inte hur X Games organisationen tänkte där. En tråkig nyhet dök upp några timmar innan Freestylefinalen skulle börja, Daniel Bodin kunde inte medverka. Han hade problem med sitt knä och hade varit till doktorn i Aspen för en koll. Det visade sig att hans fibularhuvud i knät inte satt där det skulle, och att det hade varit så i över en vecka. Sjukt tråkigt besked, Bodin skulle då göra ett försök att köra Best Trick och se om knät höll. Åtta åkare körde finalen med två åk var, man såg rätt fort att det skulle stå mellan fyra åkare som hade högre svårighetsgrad i sina åk än de andra fyra. Brett Turcotte från Canada körde bra och hade med indy flip, tsunami flip, superman seat grab flip och en stor whip i sitt första åk. Ramlade av i andra åket på en indy flip då skotern började rotera och landade snett. Slutade på en fjärdeplats precis utanför pallen.

Domarna bestämmer

Levi LaVallee var tillbaka efter sin skada i fjol, fick inte riktigt till allt han ville i första åket och lade sig på en fjärdeplats. I andra åket stämde det bättre och han bjöd på en så utsträckt no hander flip så han slog hjälmen i tunneln på skotern, lazyboy flip, cordova flip och tsunami flip. Det åket räckte till en bronsmedalj efter ha levererat ett riktigt bra åk. Storfavoriten till guldet var publikfavoriten Colten Moore som alltid ger allt. Såg ut att ha riktigt kul i finalen, har genom åren samlat på sig sex Winter X Games medaljer. Började sitt första åk med en stor tsunami flip, heel clicker till indy flip, superman seat grab flip och stripper flip. Var helt klart ett vinnaråk och fick 92 poäng, hade riktigt hög nivå på tricken och mycket energi. Kunde inte förbättra poängen i andra åket då Colten missade styret på en tsunami flip och ramlade av skotern i landningen. Förra årets vinnare Joe Parsons bjöd på en one handed nac flip, någon typ av indy till indy flip kombination, egna tricken gator wrestler och parsby flip då Joe sätter sig baklänges på skotern innan landningen. Ett helt okej första åk, fick 91,33 poäng. Andra åket såg ut som det första fram till backflipen med baklänges landning, den missade han och släppte aldrig styret. Sen kom någon typ av body varial, där Joe hoppade rakt med skotern och snurrar själv 360 grader ovanför skotern lite hackigt. Problemet var att han missade styret helt i landningen och satt kvar tack vare att det var en skoter han landade på, men domarna ville tydligen se något nytt fast det var missar i åket. Joe fick 93 poäng för andra åket som jag tyckte var rätt rackligt i slutet och inte alls lika snyggt och stilrent som Coltens första åk. Guldet tog i alla fall Joe Parsons före Colten Moore på silverplats, men det är domarna som bestämmer.

Best Trick

Efter att det släppts en del klipp och nyheter månaderna innan X Games vad åkarna tränat in, så såg Best Trick täv-

Daniel Bodin med en stor seat grab indy flip, som räckte till guld i Best Trick. Foto: Matt Morning/ESPN Images.

lingen väldigt intressant ut efter några års uppehåll. Det känns som det behövs ett Best Trick för att sporten ska gå framåt och åkarna ska ha något extra att träna till. Många av de svåraste tricken som utförs nu för tiden i ett Freestyle åk, dyker oftast först upp på Best Trick och har sen börjat användas mera frekvent av vissa åkare. Josh Penner och Willie Elam byggde en bred quarterpipe som de tränade trick i, nått som är helt nytt med skoter men har används inom motocross ett tag. Heath Frisby som vunnit tre guldmedaljer genom åren var laddad inför sin X Games medverkan där han levererat nya trick tidigare. Var först ut med tsunami backflip 2009, frontflip 2012 och underflip 2013. Frisby var först ut med att avslöja sina planer på att göra dubbel backflip på Best Trick, inte lång efter fick man se filmklipp på att Colten Moore också hade den tanken. Mycket står på spel för att sätta ett sådant trick, vi har ju sett Levi LaVallee och Justin Hoyer försöka tidigaste på X Games utan att lyckas.

Först i världen

Samma vecka som X Games startade släppte Daniel Bodin också en film. Där lyckades han sätta världens första dubbel backflip på snö i Malung, hård träning i tystnad gav resultat med hjälp av kompisen Justin Hoyer. Bodin ville vara först att sätta tricket och ville inte vänta på att någon annan skulle hinna före. Efter att ha fokuserat hårt på att sätta dubbel backflip under de senaste månaderna, så valde Bodin efter han klarat tricket att inte utföra det under Best Trick tävlingen. Han såg istället fram emot att köra X Games och hoppades fortfarande att överraska och tävla utan press. Man förstår Bodin också, när han nu har satt tricket och har det på film. Här hemma kunde han nöta i foampiten tills han kände sig någorlunda säker på tricket, få bra tips av Justin Hoyer och fixa ramp och landning tills de var nöjda i en kontrollerad miljö. Att sen åka över till USA och kanske inte få någon foampit träning innan Best Trick, köra i en helt annan ramp och en landning som Frisby och Moore också ska ha sin åsikt om. Så kanske det inte är värt riskerna att göra en till dubbel backflip på tävling, bara Bodin vet hur svårt det har varit att få allt att stämma. Klart Bodin vill ha guld, men inte till vilket pris som helst. För Bodin är det en vinst att sätta dubbel backflip först som han planerat i två år, nu kan han bocka av den bedriften och fokusera vidare.

Sanningens minut

Det är alltid spännande och lite nervöst att se vad åkarna tränat in för trick inför en sådan här tävling, några allvarliga skador är nått man inte vill se. Colten provade dubbel backflip på träningen men underroterade när han släppte gasen för tidigt, gjorde illa benet och haltade iväg. Så man hoppas att det inte skulle påverka hans försök i tävlingen. Dubbel backflip försöken av Frisby och Colten hade hajpats flera veckor innan X Games. Ett extremt trick där det är mycket som ska stämma om man ska klara att sätta det, men de skulle i alla fall göra ett försök. Åkarna såg peppade och förväntansfulla ut när tävlingen drog igång. Heath Frisby kom runt två varv på sin dubbla backflip, men det blev en hård landning så han ramlade av. Såg ut som att rotationen stannade av under andra rotationen och han blev lite sen, klarade sig från skador men skotern fick lyftas där ifrån. Colten Moore roterade bra under sitt dubbel backflip försök, men det fanns inte så mycket till landning kvar och nerslaget blev för hårt. Fanns inte en chans att han kunde hålla händerna kvar på styret. Skadade sig i ryggen, fick direkt läkarvård och drogs i pulka från arenan. Några dagar senare meddelade Colten att han hade opererat sig i nedre delen av ryggen och höll på att återhämta sig. Det är nu man förstår hur stort det är att Daniel Bodin klarade dubbeln en vecka tidigare, när man ser hur svårt det är att landa tricket. Man måste helt klart tajma in och landa i en brantare landning som Bodin hade, det går inte att plattlanda ett sådant här stort trick från den höjden som skedde på Best Trick.

Guld till Malung

Quarterpipe rampen användes av Willie Elam och Josh Penner, det var ett nytt och fräscht tillskott. Elam provade att sätta en egg roll indy flip, men hade svårt att landa skotern och ramlade av i båda försöken. Penner satte egg roll nac flip men den belönades inte så bra, då en whip fick högre poäng. Provade en egg roll heel clicker i sitt andra försök men kom inte tillbaka till skotern för att landa bra. Joe Parsons försökte sig på en parsby flip i dubbel backflip rampen,

vände sig om i flippen men släppte aldrig styret och gick tillbaka och tappade styret i landningen. Trots det fick han höga poäng trots ett misslyckat trick, väldigt konstigt bedömt av domarna som i Freestyle finalen. Gick till ledning efter första rundan men förbättrade sig inte i andra försöket, tog ändå bronsmedaljen med sitt misslyckade trick. Brett Turcotte startade med en stor whip, i andra försöket gjorde han en double can flip som räckte till en silvermedalj. Daniel Bodin var sist ut i första omgången och fick se krascher till höger och vänster innan det var hans tur. Körde lite för fort in i rampen, var på väg att greppa skotern men skakade på huvudet mitt i flippen och avbröt. I andra försöket gick det bättre, klämde då till med en stor seat grab indy flip och tog hem guldet. Bodin var riktigt glad efteråt, skönt att se efter några år av skador och motgångar, X Games veckan kommer han att minnas. På måndagen satte han som första person dubbel backflip hemma i Malung, flyger sen till USA. Träffar en doktor som råder han att inte köra Freestylen på lördagen och tar hem guldet i Best Trick på söndagen.

En nöjd Daniel Bodin efter vinsten i Best Trick, äntligen fick han en guldgitarr. *Foto: Eric Lars Bakke/ESPN Images.*

Två glada och stolta svenskar på pallen i Skotercross, Petter Nårsa guld. Adam Renheim silver och Lincoln Lemieux brons.
Foto: Gabriel Christus/ESPN Images.

Resultat
Skotercross

1. Petter Nårsa	GULD
2. Adam Renheim	SILVER
3. Lincoln Lemieux	BRONS
4. Tucker Hibbert	
5. Tim Tremblay	
6. Corin Todd	
7. Elias Ishoel	
8. Ryan Springer	

Snowbike

1. Brock Hoyer	GULD
2. Colton Haaker	SILVER
3. Cody Matechuk	BRONS
4. Nolan Heppner	
5. Jake Scott	
6. Alfredo Gomez	
7. Reagan Sieg	
8. Seth Fischer	

Freestyle

1. Joe Parsons	GULD
2. Colten Moore	SILVER
3. Levi LaVallee	BRONS
4. Brett Turcotte	
5. Willie Elam	
6. Heath Frisby	
7. Cory Davis	
8. Josh Penner	

Best Trick

1. Daniel Bodin	GULD
2. Brett Turcotte	SILVER
3. Joe Parsons	BRONS
4. Josh Penner	
5. Cory Davis	
6. Colten Moore	
7. Willie Elam	
8. Heath Frisby	

Nordic 503

Ibland så är det bara dags att göra något åt saken.

Text: SnowRider Bild: Henrik

Tänk att en äldre snöskoter oftast svarar väldigt bra på att få en större motor under huven. Naturligtvis så måste man uppdatera lite andra saker också, men ekvationen lätt skoter och många hästkrafter är alltid bra. Henrik Abrahamsson kände att det inte susade tillräckligt i håret när han tryckte fullt med sin gamla Nordic som en gång i tiden begåvades med en Rotax 253. Det finns ju värre motorer i sortimentet och naturligtvis så stoppade han in den ikoniska och fantastiskt fina 503:an istället. Så här i efterhand så skulle den ju suttit där från början eftersom maskinen helt plötsligt fick nytt liv. Nu går den riktigt bra, med andra ord.

Större & tyngre

Då man stoppar in en större motor så brukar också en maskin bli tyngre. Detta har Henrik kompenserat med ett par CA-Pro skidor, samtidigt som han behållit bladfjädringen. Naturlligtvis har han bytt matta och hittat en 51-millimetersvariant från en gammal RX1:a. Boggin modifierades också med en dämpare från en Boondocker. Han har också tillverkat egna 5 kuggars noslip drivhjul. Han fick då lov att tillverka ett eget nedre drev i kedjehuset som nu har en kedja från en YZ 80 i sig. Naturligtvis har fotstegen bytts ut mot ett par egentillverkade och det hela avslutades med att chassit pulverlackerades. En ändamålsenlig lyftbåge är också den tillverkad och monterad.

Bra jobbat

Även om denna skapelse fungerat bra så har Henrik fortsatt utvecklingen av den. Till i år sitter det dubbla VM 34:or och ett par egentillverkade dubbelpipor. Nu väntar en del injustering för att det hela ska lira ihop på ett schyst sätt. Henrik Abrahamsson har hittat precis rätt då det gäller sitt bygge då vi verkligen gillar nivån på det hela. Han har skapat ett funktionellt fordon som tål att användas. Bra jobbat.

Henrik har precis slutfört tillverkningen av sina dubbelpipor. Kvarstår gör en hel del justering för att få det hela att lira som det är tänkt.

Det blir inte mer hemmabyggt än så här och vi på SnowRider gillar tänket och nivån Henrik har lagt sig på.

Henrik är vän med tigsvetsen och tillverkade ett eget nedre drev i kedjehuset.

Har man lite kunskap vad det gäller tvåtaktsmotorer och dess expansionskammare samt begåvning i att forma plåt så är man halvvägs där. Sen gäller det bara att kapa isär piporna och få plats med allting under huven.

Vad är bättre än en gammal hederlig 503:a? Den här motorn är säkerligen en av världens mest tillverkade tvåcylindriga fläktmotorer och används i mängder av olika fordon.

Det hela handlar om att komma högst uppför backen innan det tar stopp. Denna vilja gör att många av oss lägger en hel del timmar i garaget.

Åsarna Skoterservice
POLARIS
•Servar och reparerar alla märken
•Tillbehör •Reservdelar
•Nya & begagnade skotrar, fyrhjulingar
www.asarnaskoterservice.se
Tel: 0687-303 75
Snöskoter Fyrhjulingar Släpvagnar Snöslungor

VILDMARK with guldkant
Hotell & Spa
SKOTERUTHYRNING • GUIDE
KONFERENS • JAKT & FISKE
EVENT • BUTIK
BigRiverCamp HOTEL & SPA
+46645-220 00 • BIGRIVERCAMP.SE

Webshop/Sprängskiss reservdelar Ski-Doo och Polaris
NYA 2017
LYNX
ski-doo
POLARIS
Stort utbud beg skotrar
STOR WEBSHOP!
Kläder & tillbehör!
Fri frakt över 1000:-
Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90
www.kalixmaskiner.se

hanseriksson.se
Alltid stort lager av nya och begagnade skotrar
ski-doo
LYNX
POLARIS
JETWEAR
FOX
Klim
Hans Eriksson AB
0581 - 310 95
hanseriksson.se
Kläder & Tillbehör
Reservdelar & Service

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

composit-tracks.com

Skoterhandlare, se hit!
Effektivisera verkstad och försäljning i butik med INFOFLEX FORDON.
08-792 64 60 | info@infoflex.se | www.infoflex.se
Försäljning
Verkstad
Butik
Affärssystem för fordonsbranschen
infoflex

HAR SKOTERN SKURIT?
NIKASIL® CYLINDER REPERARTIONER
SNABBT OCH ENKELT
FÖRE
EFTER
BLIXTENS RACING
Tel: 036-13 40 96
GRATIS FRAKT TILL OSS VIA HEMSIDAN!
WWW.BLIXTENSRACING.SE

Billet BOLT ON. RIDE HARD
DESIGNA DIN SKOTER
SE HELA UTBUDET PÅ BILLETX.SE

Ta FÖRARBEVIS FÖR SNÖSKOTER med:

SNOWRIDER Magazine

Håll koll på vinterns kurser på vår hemsida.

Mer info på: snowrider.se

under fliken förarbevis

Kullturen

Det där med skoterutflykter endast för tjejer blir allt vanligare.

Text&Bild: Erik Oscarsson

Vi ser en lavinartad ökning då det gäller kvinnors intresse för snöskotrar vilket vi jublar över. Vi har sett allt från nybörjargrupper till rena rama proffsen ute i djupsnön med den gemensamma nämnaren att de är tjejer som älskar att köra snöskoter. Alla är nybörjare i begynnelsen oavsett kön och vi tänkte att det var dags att titta på några brudar som för tredje året i rad träffats och kört lite längre dagsturer över en helg.

Arrangörerna

Erik Oscarsson och Hans Lindstrand från Malung må vara från det motsatta könet men är tillsammans med Annica Nouvel intiativtagare till den årliga Kullturen som går av stapeln fredag till söndag vecka fyra från Bullsjöns Camping utanför Malung. Första året var man 12 stycken bara för att i år vara 22 anmälda i år. –Vi har fler på kö, men har valt att hålla deltagarantalet runt 20 för att det hela inte ska bli för stort. Vi har ett gäng som står på väntelista så vi får se hur vi gör i framtiden. Säger Erik Oscarsson som ni kanske känner igen från skoter-crosscirkusen för snart tjugo år sedan.

Bullsjön

Man startar och bor på Bullsjöns Camping och detta år letade man snö och lyckades skrapa ihop runt 16 mil under helgen. På lördagen körde man en längre tur mot Lima-hållet medan söndagsturen gick mot Kyrkberget. Det blev mestadels en slags sporttouring på led den här helgen vilket passade det här gänget just den här helgen. Nästa år kanske snömängden gör att man kan svänga av leden. Arrangörerna såg till att ett par tama kockar lagade till lunchen ute i fält och den här helgen bjöds det på hamburgare och renskavsgryta. Naturligtvis så bastades det med tillhörande samkväm på kvällarna.

Då körkunskaperna hos deltagarna var varierande så kändes det här som en perfekt helg och ett första steg i en framtida utveckling då just detta är en av anledningarna till att den här träffen arrangeras. Nämligen att tjejerna ska bli bättre skoteråkare och sedermera bygga på den här kunskapen och bli riktigt bra chaufförer.

www.malungscamping.se

En hel hög med tjejer som säkerligen kommer att deltaga nästa år också. Men det gäller att vara på hugget då platserna går åt fortare än du kan säga, Kullturen.

Då snötillgången inte är vad den borde vara i januari så fick man hålla sig till lederna runt Malung/Lima.

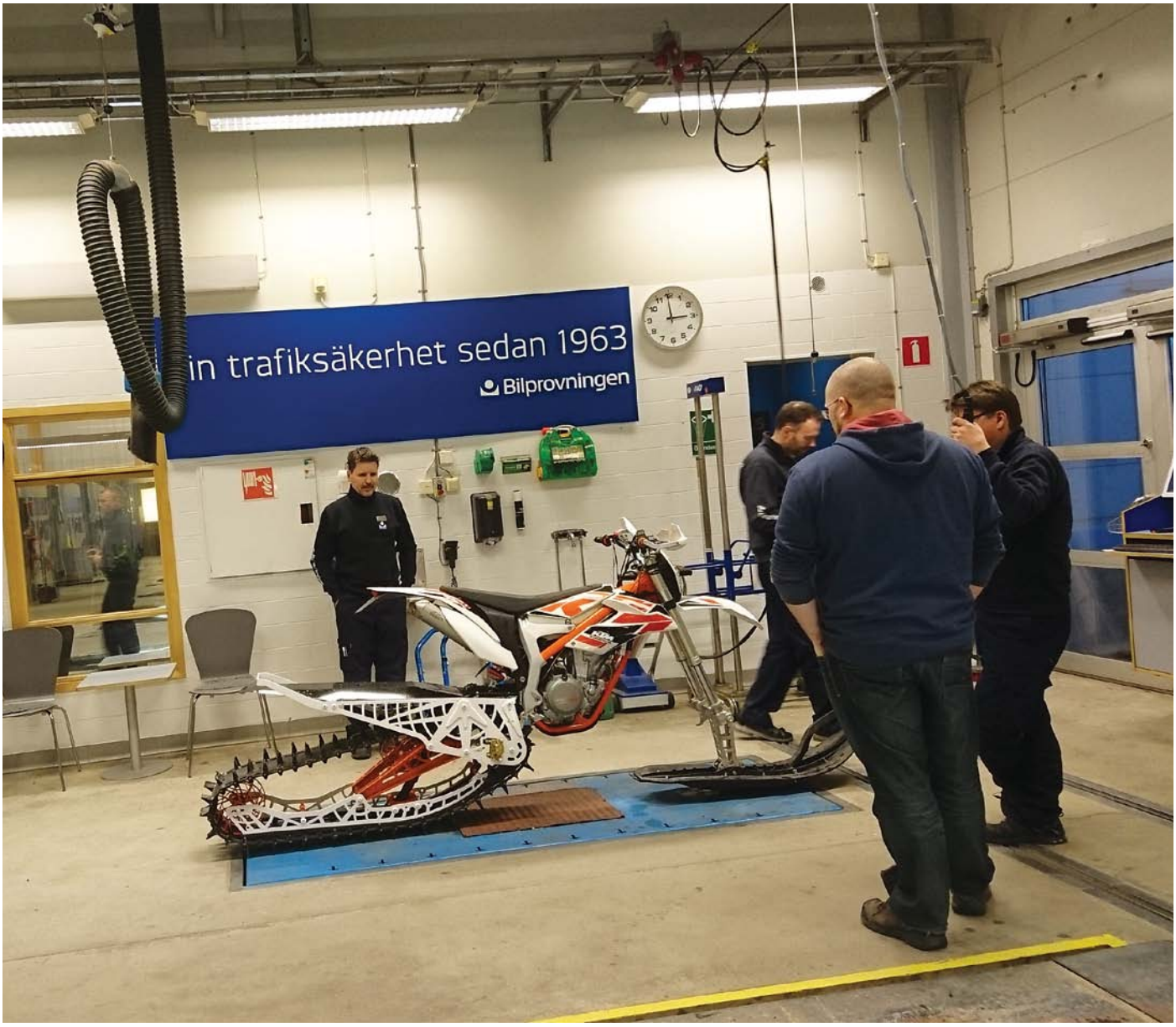
Ett gäng tama kockar såg till att tjejgänget slapp åka omkring hungriga då lunchen lagades till i skogen.

Årets miss kulltur blev Sofie Masapers som får hålla titeln till vecka 4 2018. Här flankerad av Erik Oscarsson, Hans Lindstrand och Annica Nouvel.

Hans Lindstrand och Erik Oscarsson har tillsammans en enorm erfarenhet av all slags skoteråkning. Denna kunskap delar dom gärna med sig av vilket också är anledningen till att denna helg arrangeras.

Även om en del tjejer hade egen snöskoter så var det mest familjemaskiner som användes under Kullturen. Av erfarenhet vet vi att ju fler av dessa träffar som arrangeras desto vanligare blir det att tjejerna dyker upp på en egen maskin.

Brutalt Besiktad Snowbike



Snowbike säljes, besiktad UA (Utan Anmärkning).

Av: Björn

Brutalteknik i Överhörnäs utanför Ö-vik fick i mitten av december som första tillverkare sin snowbike godkänd och registrerad som en terrängsnöskoter. Om Brutalteknik är först i världen eller om det bara är Europa vette gudarna, men du kan från och med idag köpa en godkänd maskin av detta företag.

Fordonet som besiktades är i grunden en KTM 350 Freeride men blev efter typregistreringen en Onetrack Ranger 3520 Freeride.

Mycket av utmaningen för att få den godkänd har varit att få all dokumentation på plats, vilket företaget Brutalteknik kan i och med sina andra verksamhetsgrenar inom industrin.

Skulle det visa sig att du är riktigt sugen på en besiktad och färdig snowbike så fixar Brutalteknik detta, men de kommer också att fortsättningsvis erbjuda enbart bandsatser till sina kunder.

Brutalteknik kommer att kunna erbjuda typade snowbikes baserade på bland annat KTM, Yamaha och Kawasaki. Det är bara att gräva ett stort hål i plånboken och inhandla ett av det roligare vinterfordonen någonsin.

Brutalteknik söker också återförsäljare med ljus och lykta. För mer information gå in på www.brutalteknik.se

Från och med nu så kan du faktiskt åka Snowbike i detta land helt lagligt. Det är bara att höra av sig till Brutalteknik utanför Ö-vik så fixar dom detta.

Ljungbergs Motor
0680-10360 Kolgatan 1, Sveg
www.ljungbergsmotor.se

Anders Terräng Väg Service
Auktoriserad verkstad. Allt från tillbehör till reservdelar.
SUZUKI
- SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR
Landsvägen 11 Östnor, MORA
070-290 28 99

SALAB
Vi har bytt märke!
POLARIS
www.salab.nu
Sveg • 0680-718330

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.
Vi ligger på Europas STÖRSTA reservdelslager!
Butik/ Reservdelar: 0951 - 773 45
YNGVESSONS MASKIN AB
Blå Vägen 255 Storuman Tel.0951 - 773 45
www.yngvessonsmaskin.se

West-Bike
Motor & Service
Surfa in på:
www.west-bike.se

Kurbits & Vildmark
Arrangerar vildmarksupplevelser!
Guidade skoterturer
skoteruthyrning m.m
www.kvsab.se
Tfn: 070-689 60 01

Facebook.com/gronfjallfritidsby • www.gronfjall.com
Porten till äventyret!
Grönfjälls
STUGOR & RUM fr.150kr
Kiosk, Bastu, Skoteruthyrning,
Badtunna, Jakt & Fiskekort, Pub.
Bokning och Information 0940-87019

YTTEROCKE PRODUCTION AB
0640-451 17 • 070-377 51 15 • www.ytterockeproduction.com
ATV
SKOTER
TILLBEHÖR & VERKSTAD
POLARIS

SIMO
- Vi kan motorrenoveringar!
Stort lager på utbytescylindrar och vevaxlar
Komplett verkstad för alla ändamål!
www.simo.nu
Tel 063-10 60 70

LYNX
ski-doo
OCKELBO
Service, reservdelar, tillbehör,
kläder, terränghjulingar, släpvagnar
POSTORDER
TJ:S Skoter & Motor
Pl 111 , Storåbränna, FÖLLINGE
0645-220 55

Nikasil
Vi har över 35 års erfarenhet!
www.nikasil.se
Har du en sliten eller skadad Nikasil-cylinder? Vi reparerar och lägger in ny Nikasil i din cylinder. Det enda riktiga reparationsalternativet för denna typ av cylindrar. För mer info, ring eller skriv.
RACING KONSULT
Björn Andersson KB
Vidholmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@nikasil.se

SNOW-RAIL SYSTEM
Systemet för dig som vill skydda ditt flak och underlätta lastningen av din skoter!
Passar både släpvagn med eller utan tipp samt till pickups!
Läs mer och beställ på:
www.snowrail.se

RPM Service AB
Vi utrustar bilverkstäder med all tung utrustning
Vi säljer, installerar och servar all utrustning för verkstäder:
• Lyftar • Däckmaskiner
• Hjulinställare • Kompressorer
• Oljeutrustning • Avgasutsug
Vi samarbetar med
RAVAGLIOLI, FILCAR & AIRCENTER
RPM Service AB
Dalhemsvägen 42, 141 46 Huddinge
08-711 18 90, www.rpmservice.se

motor & fritid
LYNX
ski-doo
can-am
0684-294 50
motorfritid.com

VILHELMINA
DÄCK & MASKIN
Tel 0940-102 40
Skoter & Atv
Service
Däckverkstad
Bilglas
YAMAHA
www.dackochmaskin.se
tel: 0940-10240

Klövsjö bensin & Service AB
LYNX
can-am
Försäljning
Reservdelar
Service
Uthyrning
www.lynxklovsjo.se
Byvägen 61 Tel: 0682-213 12

BÅGE/UNDERKÖRNINGSSKYDD
Succen är ett faktum gör som så många andra kör med MES-Bågen
Passar RMK 2011-2017
VI HAR ANDRA SORTERINGEN FÖR HALVA PRISET!
Tel: 0702033484
www.messmide.se

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.
• Snöskoter • 4-hjulingar
• Reservdelar • Tillbehör • Service
Bobergs Båt o Motor AB
Tel 023-300 50 Falun
www.bobergsmotor.se

LYNX
ATV HONDA
- Service
- Reservdelar
- Tillbehör
Bil & Maskinfirma
Eric Gröning
Tel: 0651-711255 Fax: 0651-12956
Ljusdal

BRUKSVALLARNAS SKOTER
UTHYRNING & SAFARI
www.bruksvallarnasskoteruthyrning.se
45 mil långa preparerade ledsystem
Testa vår värsting BoonDocker 3700 600E-TEC
Telefon: 0684-20105 | 070-2298407

Nila pulkan
-Kvalitet i minsta detalj!
Pris från 23,500:- ink moms

090-146162
• Reservdelar • Tillbehör
• Kläder • Service
Snö o Sjö
www.snoosjo.se

B&C Marine

ARCTIC CAT
021-35 66 33, Johannisbergsvägen 22, 725 91 Västerås
www.bcmarine.se

FLEXICAB
DET FÄLLBARA KAPELLET
För bekvämare lastning och billigare transporter. Kör nedfällt med fri sikt bakåt och spara ca 2:- /mil då vädret tillåter eller när lasten lossats. NYHET: Nu i flera olika höjder. Tillverkas till alla bilsläpvagnar. Begär broschyr eller återförsäljare
FLEXICAB AB
Lärkv. 15, 341 42 Ljungby
Tel. 0372-842 42
www.flexicab.se

Terräng maskiner

Vi kör, säljer och servar våra produkter
ski-doo
www.terrangmaskiner.se

Fjällbädden
Fräschaste vandrarhemsboendet i Norra Dalarna
Vi är ett bekvämt och familjevänligt vandrarhem till överkomligt pris.
Här kan du gå ut genom dörren sätta dig på skotern och vips är du på fjället.
Kontakta oss för bokning:
Maggan 070-211 25 87
Ewa: 070-626 64 07
www.fjallbadden.se

Tords Motorservice
EN AV SVERIGES ÄLDSTA & STÖRSTA SKI-DOO HANDLARE!

BEGAGNADE SKOTERDELAR TILL ALLA MÄRKEN
HOS OSS HITTAR DU ALLT DU BEHÖVER FÖR EN LYCKAD VINTER!
ski-doo
SPANA IN VÅR NYA FRÄSCHA HEMSIDA!
WWW.TORDSMOTORSERVICE.SE

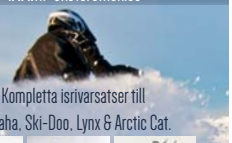
ICA nära
Borgafjällens Lanthandel
Ombud för svenska spel, systembolaget, Apoteket, Bussgods, DHL, Posten
Den lilla butiken som inte har allt men det mesta
Tel. 0942-42021

Stugby i väglöst land
Vuonatjviken Stugby erbjuder:
• Skoterkörning i arjeplogsfjällen
• Moderna stugor
• Bastu med relax och badtunna,
• Restaurang med fullständiga rättigheter.
www.vuonatjviken.com

Snöskoterservice i Ljungdalen AB
Återförsäljare av Yamaha sedan 1975

• Försäljning • Uthyrning
• Service • Skoteräventyr
YAMAHA Tel 070-6748166
www.ljungdalenskoter.se

SOUTH LAPLAND SNOWMOBILE
www.southlaplandsnowmobile.com
VI ERBJUDER HYRSKOTER I
Saxnäs
Klimpfjäll
Borgafjäll
Kittelfjäll
SÖDRA LAPPLANDS STÖRSTA UTBUD AV HYRSKOTER
Välkommen in på nya hemsidan eller ring oss på MiMek
070 - 688 45 51

2, och 3 KRONS ORIGINALET
Svenskt tillverkade
Isrivare
www.tr-skoteromek.se

Kompletta isrivarsatser till Yamaha, Ski-Doo, Lynx & Arctic Cat.

Vi utför rengöring av spridare till Bombardier skoter -vattenskoter & båtmotorer
TR SKOTER & MEK AB
Läs mer om våra isrivare och spridarrengöring på vår hemsida

SILJANSNÄS MASKIN
SKOG · TRÄDGÅRD · MARIN · BUTIK · VERKSTAD
Släpvagnar, skotersläp, båttrailers, biltransporter...
Svenskbyggda kvalitetsvagnar
www.siljansnasmaskin.se
Tel: 0247-23500

FOGELSTA

Johnnys Skoter & Mek
Vuollerim
0976-105 30

LYNX ski-doo
www.johnnysskoter.se

Det självklara valet för skotern!
OK Q8
Vilhelmina 0940-55610

POLARIS
MATS Skog & Fritid AB
Försäljning & service av Polaris snöskotrar och ATV
info@matsskogochfritid.se Telefon: 0560-71 340
www.matsskogochfritid.se

NH Service
070-639 90 27
Pris från 21 995:- ink moms
070-6399027
Mail: nicke@nhservice.se

SLADD RASPEN2
Vi finns i Boden

BK-system
070-3706578
www.bksystem.se

SNOWRIDER Magazine
HÄR SYNS MAN BRA!
RING 0250-22887
FÖR ANNONSBOKNING
MIKAELA FRISTRÖM
ANNONS@OTLAS.SE

PRENUMERERA!

Starta din prenumeration idag så du inte missar något nummer!

Nästa nummer i butik 21 mars 2017

Prenumerations-priser

6 nummer 1 år
Inom Sverige 335:-
Utanför Sverige (inom norden) 407:-

12 nummer 2 år
Inom Sverige 635:-
Utanför Sverige (inom norden) 779:-

Prenumerera på
SNOWRIDER Magazine

Skicka in talongen nedan eller ring in din beställning till:
Tel: 0250-22885
Telefontid: måndag-torsdag 10-16

Eller maila på:
pren@snowrider.se

Eller så går du in på våran hemsida och beställer din prenumeration.

www.snowrider.se

Skoterguiden 2017

Maila din beställning till
pren@snowrider.se
märk mailet med
"skoterguiden 2017"

SvarsKort
-Posta redan idag!

snow rider

☐ JA Jag vill ha 6 nummer av tidningen för endast 335:-
☐ JA Jag vill ha 12 nummer av tidningen för endast 635:-

B

SVERIGE
Porto Betalt

Namn: _____

Adress: _____

Postnr&Ort: _____

Tel: _____

TIDNINGSFÖRLAGET OTLAS AB

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

OBS! PRISERNA GÄLLER ENDAST INOM SVERIGE.
Prenumerationen övergår i en bekväm tillsvidareprenumeration.
Beställningen går även att göra på www.snowrider.se eller telefon: 0250-22885
Kontakta oss för prenumeration utanför Sverige.

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

the opportunity to

RIDE MORE

HIGH COUNTRY 8000 LIMITED ES 153”

Den här maskinen tar dig dit många av dina kompisar aldrig når. Från en dag på fjället till den tuffaste backcountryåkningen, den här maskinen levererar och stoppar inte för något.

Tack vare Arctic Cat Mountain Suspension och PowerClaw mattan med sina 57 mm kammar gör att denna maskinen dominerar i lössnö och på leden. FOX EVOL stötdämparna och den teleskopiska styrstolpen ser till att åkningen blir precis som du vill.

Nu finns XF 8000 HC LIMETED ute i butik. Besök www.arcticcat.se för att hitta din återförsäljare.

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.