Nummer 6 16/17 Pris: 69:- EUR 8,90 NOK 85

SNOWRIDER Magazine

SnowRider, lite tjoflöjt i vardagen!

VI TESTAR 250HK KIT

RIDING WHISTLER

VOODOO-DOKTORN SLÅR TILL IGEN

SENASTE NYTT

2018 NYHETER

E-TEC 800 TURBO

SM I STADIONCROSS

V-MAXAD TURBO

TIDSAM 0518-06
7 388051 806905

SNOWRIDER Magazine
NUMMER 6
2016/17

Nummer: 6-16/17 Årgång: 20
Utgivning nr 1 2017/16: 10 oktober
Annonsstopp: 10 september
Foto omslag: Aki Hautaniemi

SNOWRIDER Magazine

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

Ekonomi, layout & 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

Följ oss på:
Snowrider V.I.P.
snowridermagazine
snowrider magazine

Köp rätt

Jag kan inte påstå att vintern som varit och fortfarande är har varit den bästa på något sätt. Visst finns det snö i stora delar av Sverige just nu, och visst ligger snön meterdjup på sina ställen, men i det stora hela så känns snötillgången skral. Så här har det varit under fyra år nu och det kanske inte är något konstigt med det, det som däremot är konstigt är att lössnömaskinerna fortsätter att dominera försäljningen. Just detta faktum förvånar mig å det grövsta. Varför köper då folk maskiner som rimligtvis inte kommer till sin rätt i nio fall av tio? Inte en aning. Kan det vara förhoppningen att snön ska komma? Kan det vara att känslan av att en gång kört lössnömaskin i just lössnön sitter kvar? Kan det vara en masspsykos som inte släppt än? Kan det vara som så att alla som köpt sina lössnömaskiner kör sin snöskoter på släpvagn och letar upp snön de gånger de kör? Eller kan det vara som så att det nufördtiden åker omkring en massa skoteråkare med fel maskin på fel ställe utan att inse att man kanske skulle köpt en maskin som klarar en mer allround användning?

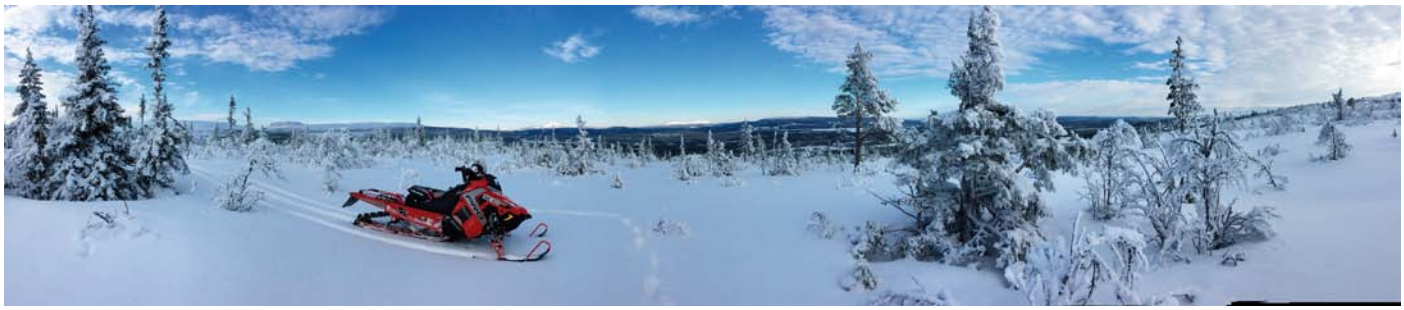
Lössnömaskiner ska användas i lös djupare snö. Inte på isiga leder och renblåsta fjäll. På något sätt har det glömts bort hur roligt det är att åka en ledanpassad maskin på leden. Det känns som om de allra flesta köpt långa maskiner och med glädje hankar sig fram till ett ställe där det finns lite lös snö och är nöjda med det. Det behöver inte vara djup snö, bara den är lite lös, så är alla nöjda. Körningen dit eller hem är oviktig, bara man hittar några hundra kvadratmeter med snö som inte är betonghård. Emellanåt hittas det meterdjup snö som på något sätt betyder allt i hela världen och väger upp för alla mil man kuskat med bil och skoter för att slutligen hittat det där bra stället. Jag förstår känslan, men skulle samtidigt vilja att man skulle höjer blicken och ser helheten. Man kanske inte skulle ha den där allra längsta och extremaste maskinen som aldrig kommer till sin rätt. Kanske du skulle snegla på en allroundmaskin som klarar allt? Något att tänka på nu när vintrarna är som dom är. Underskatta aldrig en rejäl ledtur med en för ändamålet anpassad snöskoter.

Profetian

Just nu sitter jag och väntar in önskelistorna där vi fyller i var när och hur vi ska köra nästa års maskiner i West Yellowstone i USA. En sak är säker och det är att tillverkarna inte spar på krutet trots att snöskotern i sig byggs i blygsamma serier. Nytt i branschen är fenomenet Snowbikes. Detta fordon är än så länge en konverterad enduro eller crosshoj som fått ett drivband där vanligtvis bakhjulet sitter. Jag tycker mig se att Snowbikes är ett fordon som kommer med stormsteg och som verkligen kan bli ett fortskaffningsmedel som kommer att öka i antal i en snar framtid. De snöskotertillverkare som inte för närvarande har något intresse i denna bransch protesterar högljutt med motiveringen att dessa maskiner förstör på alla sätt och vis, medan de som har ekonomiska intressen hejar på processen. Ganska underhållande att se eftersom vi tror oss veta att de som grinar mest just nu, troligtvis kommer med egna maskiner inom det närmaste vilket i sin tur gör att Snowbikes inte förstör någonting alls på något sätt och troligen är det bästa fordon som någonsin byggts. Vi ser i alla fall en potential i detta mellanting av snöskoter och cross vilket i sin tur öppnar upp en marknad som är enorm. Vi får väl se om min profetia slår in.

Check

Säsongen är slut för oss då det gäller papperstidningen SnowRider, men vi kommer att släppa ett antal filmer under våren där vi går igenom 2018 års nyheter. Har du inte gillat oss på facebook, se till att göra det direkt. SnowRider V.I.P, gilla, check! Vi syns nästa säsong i tidningen SnowRider.



GET YOUR SNOWCHECK

NYHET!

TITAN™

ALLT I EN MASKIN

LÄTTHANTERLIG OCH MÅNGSIDIG

FRIÅKNING. AXYS chassie har en unik förmåga att placera föraren rätt i alla åksituationer vilket ger ett välbalanserat handhavande även under avancerade förhållanden. Det gör att Titan trivs fantastiskt bra i djup snö med samma flyt och rörlighet som våra friåkningsmaskiner

ARBETE. Titan erbjuder unik last- och dragförmåga tillsammans med smarta förvarigsmöjligheter. Vår helt nya Power Boosting Regulator ger dessutom maximal strömförsörjning redan på tomgång. Ingen risk att bli strömlös om du ansluter arbetsbelysning eller annan utrustning.

TOURING. Vid skiftet mellan friåkning, 2-up touring eller som optimal dragmaskin kommer den ledade boggien till sin rätt som helt utan justeringar ger dig en optimal maskin oavsett användningsområde. Ledad boggie ger dessutom överlägsen backförmåga i ojämn terräng.

» *SNOWCHECK.*
Förhandsbeställ innan 30 april för att vara säker på att få din snöskoter och ta del av detta erbjudande.

- *Tillbehörscheck värde 10 000 kr*
- *Jacka värde 1250 kr*

NYHET!
800 TITAN
XC 155

NYHET!
800 TITAN
ADVENTURE 155

NYHET!
800 TITAN
SP 155

Allt om Titan.

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

TERRAIN DOMINATION | POLARIS®

INNEHÅLL 6 2016/17

2. Ledare
6. Kåseri
10. Ride Whistler
18. Voodoodoktorns V-Max
24. Nytt & Noterat
26. Nyheter 2018
30. Utbildning ger färdighet
32. SM i Stadioncross
37. Lasta lätt
38. MCX Stage II 250 hk
42. Rotax 850 E-TEC Turbo
45. Elaine
46. Crossfix
50. ASA-dämpare
52. Goldfinger
54. Warnvinsch
56. Långtestrapport
62. Hemmabygge

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

Band of brothers (and sisters)

Vissa saker här i livet förvånar mer än andra. Som det där att skapa ett vänskapsband med ett gemensamt intresse som den röda tråden. Det vänskapsband och röda tråd som sträcker sig över naturliga hinder som politisk tillhörighet, ekonomisk status, språk och en massa andra saker som i vanliga fall skulle hålla vissa av oss isär. Skoteråkning är ett typexempel på ett intresse som får människor med olika bakgrund, social status och ålder att träffas och umgås. Och man umgås på ett bra sätt. Då vissa företag betalar massor av pengar för en helg någonstans med baktanken att en viss teambuilding ska uppnås för att arbetsgruppen i slutändan ska prestera bättre. Jag ska inte påstå att en skoteråkare inte betalar massor av pengar för en skoterhelg, men det där med teambuilding får man ju på köpet. Min erfarenhet ser ut som så att vilt främmande skoteråkare från norr till söder kan sammanstråla på ett hotell en torsdag. Ingen känner någon annan och det hela kan kännas lite stelt. Man känner av varandra och börjar sakta men säkert småprata med varandra. Ja lite som i sandlådan när man var liten. Man checkar av lite, tar en kaffe eller en öl ihop för att kanske lite trevande fråga om man kan hänga med och köra lite under morgondagen. Sen är det bara att hålla i sig eftersom man under de kommande dagarna kommer att ha fullt upp att tillsammans i grupp lösa problem, skapa problem, dra loss varandra, reparera, äta, sova, frysa, basta och minnas en massa saker ihop. Och allt detta på ett sätt som är helt unikt på alla sätt och vis och som på något underligt sätt blir beroendeframkallande och någonting som man verkligen längtar till. Det där med att man får lov att jobba över, ta ledigt och råna spargrisen är petitesser i sammanhanget. Det där med att man får lov att köra 65 mil enkel resa för att komma upp till favoritstället är ingenting som stör, utan snarare lockar. Resan till snön är också den en del av äventyret. Man kanske börjar med denna udda företeelse själv och efter ett tag kanske en kompis också hänger med för att testa det hela. Vi som vet att skoteråkning är lika vanebildande som crack, vet ju också att den där kompisen kommer bli skotertorsk liksom flera andra i bekantskapskretsen. Innan man vet ordet av så är man ett helt gäng och den där hotellvistelsen blev flera och i slutändan en egen stuga. Och så vidare. Jag har sett denna magiska utveckling om och om igen och jag blir lika glad och förvånad varje gång. Visst, det är en sak om vi som vuxit upp med snön och snöskotern hittar detta intresse. Men när jag gång på gång ser gäng av framför allt medelålders män från södra Sverige fastna för denna hobby så känner jag att det finns hopp för mänskligheten.

Nu är det faktiskt inte bara män som fastnar. Av någon outgrundlig anledning så fastnar kvinnor, tjejer och tanter i denna hobby också. Jag inbillar mig att det är kombinationen av hela grejen som gör det och att själva skoteråkningen bara är en av alla beståndsdelar i den här soppan som gör själva smakupplevelsen. Äventyr, socialt umgänge, natur, snö, kyla, vänskap, motorer, motion, god mat, öppen eld, en mysig bar, första ölen när man kommer upp. Ja ni förstår vad jag talar om. Allt detta sammantaget så har vi skapat en helt ny genre av fjäll- och vildmarksturister som fullkomligt dräller pengar ut i glesbygden. Helt fantastiskt och någonting som uppmärksammas alldeles för lite.

Vi ser er, alla ni helgpendlare från norr och söder som fattat vad det handlar om. Alla ni som insett att en vinter avnjuts bäst kall, där snön och alla trevliga människor finns. Tack för att ni hittat den ultimata njutningen och att ni gör ert bästa för att dra in så många som möjligt i detta beroendeträsk av godo.

Skulle du av någon anledning inte riktigt fatta grejen, och nu står gapande av oförstående så säger jag precis som vilken crackförsäljare, i vilket gathörn som helst. Kom igen, visst ska du väl prova lite, en gång är väl inget farligt. Men det är just vad det är. Skoteråkning i grupp är precis hur beroendeframkallande som helst och jag ska precis nu dra av ett citat som ni gärna får använda när var och hur som helst. Skoteråkning är som knark, fast dyrare.

2018

ARCTIC CAT®

SHARE OUR PASSION.™

M8000

HARDCORE EVO

Detta är den brutalaste maskinen på marknaden, straight out of the box.
I'am in Love again!

Wesslan
Marsfjäll Mountain Lodge.

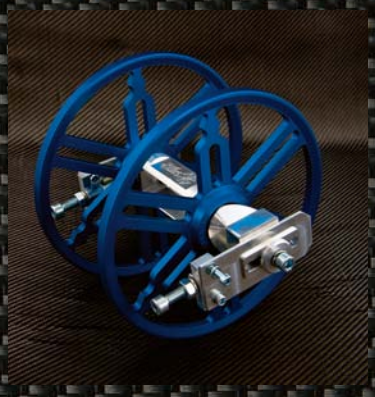
HARDCORE EVO

BESÖK WWW.ARCTICCAT.SE FÖR ATT SE 2018-ÅRS MODELPROGRAM.

SE HELA UTBUDET PÅ

BILLETX.SE

Har du funderingar? info@billetx.se



NYHET!

VÄNDHJULKIT
Pris från:
2995:-

NY DESIGN
BLACK OUT

VÅRA ÅTERFÖRSÄLJARE:

VI SÖKER ÅTERFÖRSÄLJARE ÖVER HELA LANDET.

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
HARALDS BÅTAR	BORLÄNGE
HANS ERIKSSON I FRÖVI AB	FRÖVI

HANDTAGSSKYDD

Pris från:
995 kr

LASTRACK

Pris från:
499 kr

Billet
BOLT ON, RIDE HARD

STYRHÖJARE

Pris från:
599 kr

JUST NU
MÖSSA PÅ KÖPET!
SÅ LÅNGT LAGRET RÄCKER.

BILLETX.SE

Ride Whistler

Det klart att man hänger på och kör lite skoter i Whistler.

Text: Björn Foto: Dan Johansson, Ted Johansson, Lisa Björnström, Aki Hautaniemi, Johan Kalander, Erik Norberg, Erik Färm, Rickard Lundberg, Fredrik Auland, Emil Bergvall, Edvard Lundberg och Tanja Brejhta Nordfjell hängde

Det där med att åka skoter i Nordamerika är fantastiskt på alla sätt och vis. Allt från naturen, snön, sällskapet, maten och alla andra upplevelser man blir utsatt för när man väl är där. Det blir mer eller mindre som en drog och har man väl åkt dit en gång så är det svårt att sluta. Dan Johansson från Luleå har varit över ett helt gäng gånger och kan väl mer eller mindre titulera sig som reseledare eftersom han ständigt tar med sig en aldrig sinande ström av vänner, bekanta och helt okända människor som gärna vill köra skoter i Whistler Kanada. Det brukar bli ett gäng på en sidådär 10 stycken som hänger med varje år. Dan som genom åren blivit bra kompis med Chris Brown som håller till i Whistler och både har snöskotrar och boende som han tillhandahåller är alltså mannen du ska hänga med till Kanada för en verklig upplevelse. Priset för tio dagar varav sex kan kallas för kördagar brukar gå lös på en sisådär 45,000 spänn och då bor man bra och har tillgång till en lång 800-kubikare avsedd för snön. Mat, hämtning och lämning på flygplatsen och guidning ingår då. Här kommer några intryck från Dan med tillhörande vänner från den senaste trippen de gjorde nu i vintras.

Dags igen

Så var det dax igen! Fjärde gången för mig till detta paradis. I Kanada i trakterna runt Whistler finns allt man kan önska sig med enorma vidder och vackra vyer som ger enorm frihetskänsla och skogsåkning som överträffar alla förväntningar! Det finns sjukt brant åkning och såklart flackare för den som önskar det. Jag har dragit med vänner och bekanta till detta paradis nu i några år nu och det blir bara bättre för varje gång. Och dom som följt med har såklart tyckt det varit magiskt. Vi hade dessutom tur med vädret så är det ju inte alltid då det snöar enorma mängder. Vi körde med Chris Brown och Dave Dobson första dagarna och det funkade klockrent. Många skratt har det blivit när vi ska göra försök att ta oss upp i branter som dom flesta av oss aldrig varit i närheten av och några meter snö under mattan att bemästra. Svettigt och kul som det ska vara! När vi väl kommit upp till området vi ska köra i har minst halva dagen gått! Det går inte med ord beskriva vilken sjukt magisk terräng som finns att bemästra i dessa trakter! Senare under veckan tog Kalle KJ Johansson oss till ett nytt område där jag aldrig kört tidigare och snacka om kul terräng! Massor med bäckraviner och oändligt med pillows och utmanade körning. Och sen klarnade det upp så iväg upp på kalfjället med massor av hopp

Kanske just du är lite extra sugen på ett äventyr utan dess like i Kanada? Klart du är. Det är bara att läsa vidare i artikeln för att få reda på mer.

Finnish Bilzerian Aki Hautaniemi. @boosted_t3 or Aki Hautaniemi

Johan Kalander känner sig lite extra taggad och visar upp sig själv och de extrema muskler han skaffat sig.

Ett råd kan vara att du innan en sån här resa har sett över din kondition och övriga fysiska status då dessa dagar kan vara extremt jobbiga.

Du behöver inte fundera en sekund över att lutningen här är extra jobbig på sina ställen.

Vissa dagar är bättre än andra. Just denna bild fångar verkligen känslan av Whistler.

att testa! Som vanligt har allting ett slut tyvärr men otroligt nöjda och slitna efter sex dagars körning. Vad gäller boende så var lodgen helt perfekt med en skön hottub som mjukade upp stela kroppar och maten var av högsta klass! Tack till Kim och Anna!

Att göra en sån här upplevelse kan jag starkt rekommendera, nått alla som älskar friåkning i världsklass borde testa! Och Chris Browns Ride Whistler gör att ni får ut det bästa av Whistler med omnejd!

Ted Johanssons första dag

Förväntningarna man satte inför resan var rätt höga efter alla berättelser och historier man fått berättat för sig. Man satt på flyget och drömde om hur det skulle bli att köra på samma ställen som där dom så kallade proffsen kör. Väl på plats så blev man genast fångad av dom magiska vyerna som fick en att totalt tappa hakan. Är det här verkligt undrade jag!

När vi väl satt på skotern var det dags att avverka transportsträckan för att ta oss ta oss dit guiderna Chris och Dave hade tänkt vi skulle köra började det gå upp för mig att jag inte drömde.

Vi blev varse om att det här inte var en lek redan från början då skotern framför mig knappt hinner börja klättringen innan han våldsamt voltar och hamnar under maskinen. Jag inser hur brant det är och bara ger full smet uppför! Skidorna stack rakt upp i luften och jag gjorde det jag kunde för att hålla dom nere.

Nästan över krönet så slår jag nästan över så vart illa tvungen att lägga omkull skotern på sidan. Jag hämtade andan ett tag och såg hur resten av gruppen krigade för att ta sig upp. Det här lär bli en intressant första dag tänkte jag. Alla tog sig till slut upp för första krönet där vi samlade oss för att ta sig upp för nästa krön till det tänkta köområdet.

En efter en kom rullandes eller vältandes tillbaka nedför. Det var kaos!! Och vi hade inte ens tagit oss till det tänkta stället. Magiskt roligt.

Skräckslagna och förtjusta över den extrema terrängen fick vi ta en annan väg till det tänkta stället.

En i gänget som hade kört en dag tidigare än oss sa att detta bara var en barnbacke i jämförelse med dit vi skulle. Trodde han drev med mig till en början! Efter en overklig åkning var vi på plats! Vilken vy som bredde ut sig framför ögonen. Återigen så gjorde sig overklighetskänslan påmind.

Backar, raviner och en sån extrem skogsterräng man inte trodde fanns var framför en så långt man kunde se! Och som ni kan förstå så fick man uppleva sin bästa dag någonsin bakom styret.

Tillbaka på parkeringen hade vi kalla öl som gick åt rätt snabbt och genast vart det mycket skratt och surr om dagen vi hade upplevt.

Helt tokslut och lyriska anlände vi till lodgen som låg i en dalgång omringad av bergskedjor som man aldrig tidigare hade skådat.

På plats i stugan fick vi ett otroligt bemötande av två svenska tjejer (Anna och Kim) som hade lagat middag och dukat upp matbordet åt oss. Mätta och belåtna tog vi med oss ölen och begav oss till

Ted Johansson är på kant med tillvaron och bryter omkull sin maskin för att komma tillrätta.

En helt vanlig utomhuslunch.

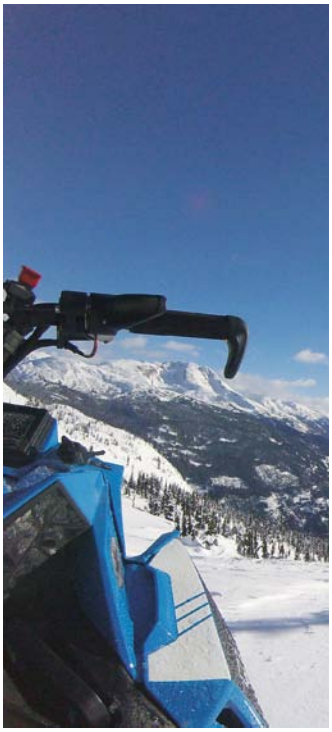
Erik Nordberg är inte bara helt slutkörd utan också ganska svettig och lite nöjd.

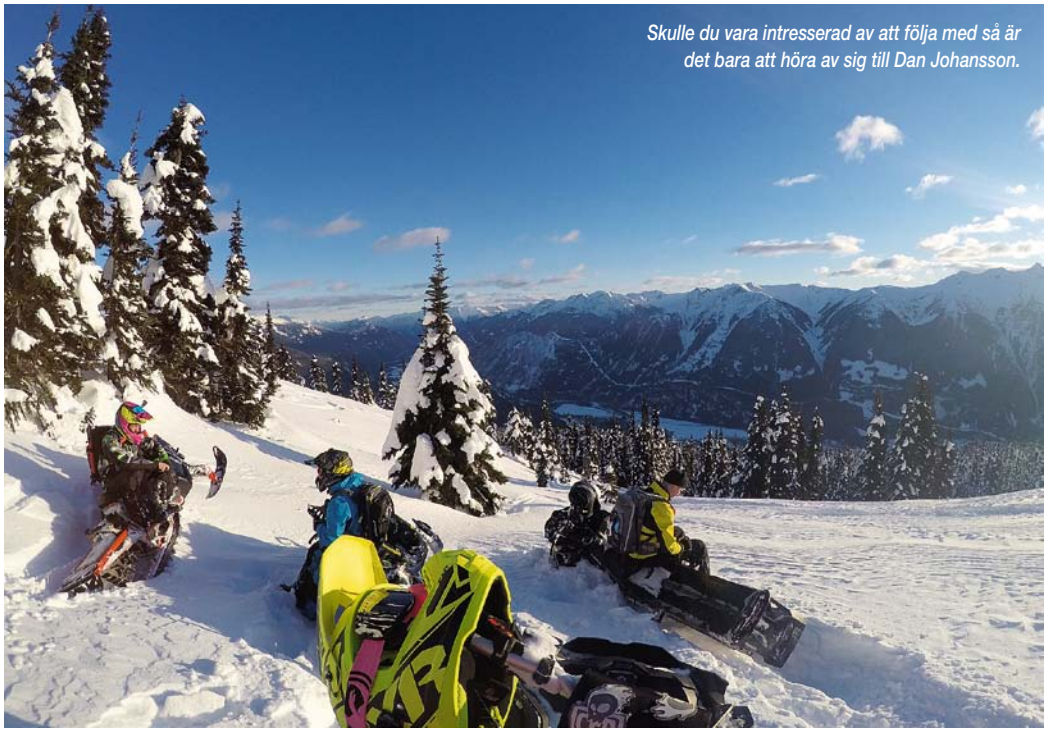
Aki Hautaniemi kollar in snödjupet för att vara på den säkra sidan att det är djupt nog för att köra fast i.

Dave Dobson, Edvard och Tanja njuter i solskenet.

Lisa Björnström lutar omkull sig för att vila.

Vi fick vara med när Pascal Gallant filmade inför Slednecks 20.





Skulle du vara intresserad av att följa med så är det bara att höra av sig till Dan Johansson.

hot tuben som låg just intill stugan, och där blev vi sittandes tills det var dags att trycka kudden i ansiktet. Resten av resan blev bara bättre och bättre ju varmare man vart i kläderna.

Sammanfattningsvis, denna resa blev helt klart ett minne för livet.

Emil Bergvall

Det var väldigt få incidenter på resan. Med tanke på hur terrängen ser ut så klarade skotrarna sig bra. Det blev lite rispor å sprickor på nån kåpa. En enda variatorrem gick sönder på hela resan! Jag trodde vi skulle skrota några maskiner per dag! Minst. För det är ju full makaron uppför backarna som gäller, annars funkar det ju inte. Tvekar du en sekund så sitter du där i branten och vinkar. Det är sån sjuk natur därborta och helt annorlunda än hemma. Berg och dalar så långt ögat når då det aldrig tar slut. Det är inte så ofta man kan hålla stumt lika länge där jag kör på hemmaplan. Det är en otrolig upplevelse som måste upplevas!

Den mest spektakulära vurpan stod Turbo-Ted för. Han körde passande nog en turbo-Polaris den dagen. Det var Ted vs en sten och de resulterade i att Ted gjorde en framåtvolt över skotern eftersom stenar oftast vinner. Efter en kontroll av skotern så kunde vi konstatera att kedjehuset var trasigt. Inte så mycket att göra åt det. Bara lämna den på fjället. Dagen efter så hade vi med grejer för att reparera den. Det löste sig bra med hjälp av våran guide Chris. Ett par drev och lite racemeck på fjället så var den igång igen.

Första dagen

Den första tanken jag slogs av när vi lastat av alla skotrarna första dagen var. Vars har vi kommit? Det var 20 centimeter med betongsnö och is på parkeringen! Det här är väl ingenting, nästan mer snö hemma, tänkte jag! Men jag insåg ganska fort att det här bara var början och att snön ligger uppe i bergen. Efter åtta kilometers ledkörning uppenbarade sig ett helt annat landskap. Vilka vyer. Man får nästan lite svindelkänsla när man kör uppför bergsidan. Väl framme till där leden slutar och man får höra orden från guiden, " ice scratchers up". Då vet man att det roliga snart börjar!

Det är många som lastar av sina skotrar på samma parkering på morgonen, och åker samma led upp i bergen. Det är fullt av folk i det enorma området men ändå så kör man i fräsch lössnö stora delar av dagen. Det blir snabbt uppkört när man är ett gäng på 12 skotrar men då är det ju bara att åka till nästa ställe. Nån som frågar Kalle "vad finns uppe på krönet?" Kalle svarar "vet inte, har aldrig kört upp där!" Det måste vi ju undersöka! Området känns enormt och utan slut. Det här är livskvalitet!

Lisa Björnströms story.

I höstas slog vi äntligen till och bokade drömresan för alla puderentusiaster. Kanada har alltid varit ett självklart resmål att bocka av på min bucketlist, det är

Ted Johansson visar upp sin fina sida för fotografen.

Dan kollar lufttrycket.

Om man inte testar får man aldrig veta om det gick. Förare Dan.

Erik Färm och Edvard löser världsproblem.

ett land med många privileger för den äventyrslystne. Landet fascinerar mig på många sätt men sedan backcountrykörning blivit vinterhalvårets huvudsyssla har längtan att få äntra deras omtalade terräng vuxit sig starkare för varje dag. Så, i slutet på januari var det äntligen dags att flyga över pölen, det var dags att uppleva Ride Whistler.

Efter en lång flygresa var vi äntligen framme i lodgen som skulle vara vårt hem den kommande veckan. Lodgen var belägen en bit utanför Pemberton, i en dalgång omringad av massiva berg. Här fanns allt du behövde och lite till. Färdiglagade måltider på bordet varje dag, sköna sängar och ett fantastiskt allrum bara fem snabba steg ifrån hot tuben på bakgården, kvällarnas rekreationsplats. Och den gick varm vill jag lova, där summerades varje nytt äventyr vi hade upplevt, och inget var det andra likt. För varje dag bjöd på nya vidder och vyer, med oändliga bergsmassiv.

Utmaningen började redan från dag ett. Det fanns allt du som backcountryförare kan önska dig. Otroligt varierande körning i brant terräng med ett snödjup vi aldrig någonsin får uppleva hemma i Sverige. De första fyra dagarna körde vi samma led upp till högre höjder, och jag befarade att vi skulle stöta på uppkörda områden. Men jag oroade mig i onödan, varje dag kunde vi leka oss trötta i orörd terräng från morgon till kväll.

Områdena kring Whistler och Pemberton erbjuder skogskörning i alla svårighetsgrader och när vädret tillåter är det en fantastisk upplevelse att klättra upp på högre höjder, surfa över glaciärer och skråa sig fram över vidder med en utsikt i du aldrig kommer glömma. Man vet att det finns otaliga berg att upptäcka när frågan kommer upp i gänget ”vad finns det bakom nästa bergsparti?” och våran guide, Kalle ”KJ” Johansson, som har flera års körning i området med sig i bagaget svarar ”Jag vet inte jag har aldrig varit där, vi åker och kollar!”. Jag skrattade högt, dom måste skämta med mig. Där går det inte att köra. Men skrattet avtog ganska snabbt när jag insåg att målet var satt, vi skulle upp för vad jag tyckte såg ut som en gigantisk vägg. En sådan här gång har det sina fördelar att vara tjej, och lättviktare. Efter lite pepptalk med mig själv körde jag, kolla aldrig ner och släpp aldrig gasen var orden som ekade i huvudet. Jag var uppe, första försöket. Vilken upplevelse, adrenalinet pumpade genom kroppen.

Adrenalin, ja, det var något som var återkommande mer eller mindre hela tiden under resans alla äventyr. Livrädd och överlycklig. Men det är ju just det som är charmen med denna sport, det är just därför vi älskar det vi gör. Att kunna snirkla sig fram genom skogen på ett sätt du annars aldrig kan, hoppa över stora kuddar och surfa fram ovan molnen över landskap likt månen är onekligen magiskt. Skoterkörning ger oss nya perspektiv över vyer man annars inte trodde fanns.

Innan vi satte oss på flyget hade

Aki har lagt sig upp och ned ett tag.

jag höga förväntningar. Vi skulle köra i samma terräng där större delarna av alla Sledgenecksfilmer spelas in. Och ni skoterentusiaster vet ju ungefär hur det ser ut, magiskt, eller hur? När vi för sista gången den här resan tråcklade oss ner för fjället i mörkret efter en maxad dag lyckades jag slå axeln ur led. Men det gjorde inte så mycket, för det här äventyret med alla dess upplevelser, det var bättre än på film.

Skärp dig. Tveka inte.

Du ska alltså inte tveka att göra slag i saken och hänga med till Whistler. Jag kan lova dig att det blir en upplevelse att minnas för livet. Är du sugen så ska du inte på något sätt tveka att ta kontakt med Dan Johansson som verkligen kan titulera sig reseledare även om han mest ser sig som en i gänget på detta äventyr. Hör av dig till Dan eller ångra dig resten av livet.

Kontakt till Dan Johansson

Dan.Johansson@ssab.com

Dan Johansson finns också på facebook där han har en orange toppluva på sig.

Med på resan var

Dan Johansson, Ted Johansson, Lisa Björnström, Aki Hautaniemi, Johan Kalander, Erik Norberg, Erik Färm, Rickard Lundberg, Fredrik Auland, Emil Bergvall

Edvard Lundberg och Tanja Brejhta Nordfjell hängde också med några dagar

Inspirerande Instakonton

@eriking83
@tedjohanssonx
@ride_whistler
@vilhelminamotorcenter
@boosted_t3
@egnoob
@lisabjrnstrm
@fredrikauland
@dantjohansson
@kalander_norrservice
@missfreerider
@dave_dobson45
@ridewhistler

FÖLJSAM. KRAFTFULL. SMIDIG.
WHAT MATTERS IS WHAT'S NEXT!
Vi delar din passion för körning där det är både brant och djupt. Vi söker ständigt efter det som är nytt, det som är annorlunda, och nya storslagna vyer. Denna äventyrslust ligger till grund för vårt program med 2018 års mountainskotrar, som är konstruerade för smidig körning även i riktigt svår terräng.
Läs mer på ski-doo.com
FREERIDE 154/165 850 E-TEC
SUMMIT X® 154/165/175 850 E-TEC
RENEGADE X-RS 850 E-TEC
Dessa exklusiva modeller är tillgängliga endast under våren 2017.
Vänta inte för länge; tillgången är begränsad.
ski-doo
BRP
© 2017 Bombardier Recreational Products Inc (BRP). Med ensamrätt. ™, ® och BRP-logotypen är registrerade varumärken tillhörande BRP eller dess dotterbolag.

IT'S IN YOUR DNA.
LYNX
BRP
4 YEAR WARRANTY
LYNX SISU OFFER 2018
BYGG DIN EGEN PÅ BRPLYNX.COM
brplynx.com
/lynxsnowmobiles
/brplynx
© 2017 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Med ensamrätt. ™, ® och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag.

VOODOODOKTORNS V-Max

Voodoodoktorn har återigen lagt sin magi över en av Yamahas absoluta snöskoter-ikoner. Resultatet är i vanlig ordning häpnadsväckande och i världsklass.

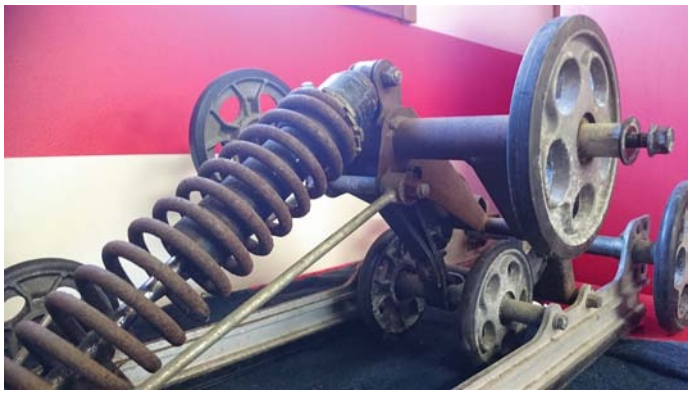
Text: SnowRider Bild: Voodoodoktorn

Den mystiska och runt om i världen mytomspunna Voodoodoktorn har sin hemvist i skogarna runt Arvidsjaur med omnejd. Ingen vet egentligen vad denna mustaschprydda doktor kommer ifrån, eller för den skull vart han är på väg. En sak är i alla fall säker och det är att allt han rör vid blir extremt, snyggt, dyrt och smakfullt fantastiskt. Han har garaget fullt av olika ovanliga och extremt svårfunna snöskotrar som han hittat framför allt på andra sidan Atlanten. När dessa dyrgripar landat i Sweden så har processen att förädla dessa maskiner börjat och i slutändan visat sig bli så bra att han börjat med den fula ovanan att sälja tillbaka snöskotrar till den världsdel de en gång i tiden kom ifrån. Då Voodoodoktorn har många följare världen över så kom det inte direkt som en överraskning när en välbärgad intressent från Nordamerika ville köpa ett helt gäng av Voodoodoktorns skapelser vilket gör att vi får skynda oss att skriva om hans senaste skapelse innan den återigen får resa över Atlanten.

Voodookonstens regler

Yamaha har byggt många värstingar genom åren och ska jag välja ut en favorit genom åren så blir det riktigt svårt. Jag har personligen många favoriter med SRX-440 från 1980 som en av de absoluta favoriterna. Jag gillar också SRX-comebacken 1998 som slog luften ur det mesta från samma år. Däremellan hände det inte så mycket kan man tycka om man bortser från V-max 4:an, tills man väcker liv i ett suddigt minne som ligger långt bak i det bakersta av bakhuvudet. Fanns det inte en modell som såg ut att gå snabbare än en månraket stillastående och som var mer mytomspunnen än snömannen och enhörningen tillsammans. Visst fanns det väl en Yamaha som kunde köpas i mitten av åttiotalet

Voodoodoktorn hittade ett fint lågmilat exemplar av den legendariska Vmax 540:n som för länge sedan blivit av med sin motor.



Tidens tand och åratal av förvaring har också det satt sina spår. Allt har plockats isär och renoverats.

Voodoodoktorn har lagt ett jäkla jobb på boggiehjulen som lackerats och polerats innan de fått nya lager monterade. Övriga delar har lackerats.

Grundmotorn är tagen ur en ZR 900 som sedermera renoverats och fått cylindrar och toppar utbytta mot värre prylar.

Om du skulle undra hur drygt 200 hästar ser ut så ser det ut ungefär så här.

Boggin sattes ihop med nya öhlinare som Reveljen plockade ihop.

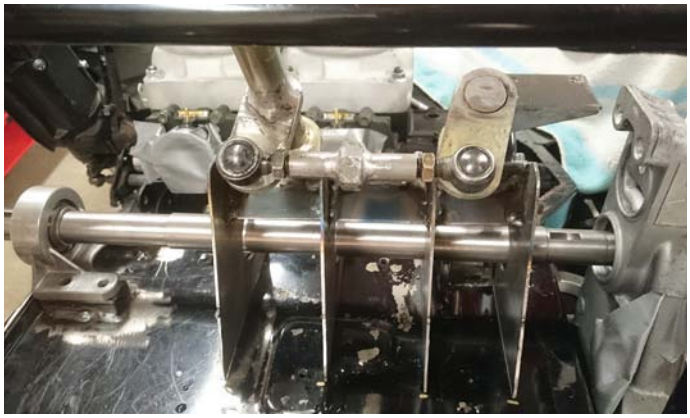
Ser man till att renovera minsta detalj så blir också slutresultatet riktigt bra. Voodoo-doktorn tar inga genvägar.

Om du skulle få för dig att köpa en startklar 1100 twin från staterna så kan du vara beredd på att hosta upp en sisådär 60,000 spänn plus avgifter och frakt.

Som synes så är utgångsobjektet ganska fräscht och hade bara gått runt 1000 miles.

En special sekundäraxel tillverkades så nu sitter det Polarisvariatorer både fram och bak.

Här snidar doktorn ihop en hållare för bland annat styrningen som sekundäraxeln passerar igenom.



som än idag få klockorna att stanna? Plötsligt slår det mig. Visst fan. Yamaha V-Max 540, den tvåcylindriga vattenkylda racern som alla dagar i veckan körde åttor runt konkurrenterna när det begav sig. Jag har nästan aldrig sett någon i verkligheten och mig veterligen har ingen schyst person i min närhet ägt någon.

Voodoodoktorn vet allt man kan veta om modellen i fråga och letade rätt på en maskin i USA som havererat för en massa år sedan och därmed bara hade dryga 1000 miles på mätaren när den väl landade i Arvidsjaur för renovering, förbättring och uppgradering enligt Voodookonstens alla regler.

Sen Gustav Wasas tid

Hela maskinen plockades ner och varje del fick sin beskärda del av doktorns uppmärksamhet. Boggi och framvagn togs isär och blästrades och målades upp. Boggihjulen renoverades med polering, färg och nya lager. Då Voodoodoktorn hade grymma planer för den här gamla värstingen så insåg han att originalets cykelpumpar man en gång i tiden kallade stötdämpare inte på något sätt skulle fungera för de nya specifikationerna så då kontaktade han gurun på detta område. Öhlinsspecialisten Sven Erik Revelj på Revelj Racing har byggt skotrar för skotercross sen Gustav Wasas tid och kunde helt sonika plocka fram ett par Öhlins framdämpare till Vmaxen. De hade legat till sig i originallådan i trettio år innan de nu skulle få ta plats i doktorns bygge.

Ett par nya boggidämpare av det gula märket byggdes ihop efter att doktorn skickat ner originalen till Hedeviken där Reveljen kunde kolla infästningar och längder. Boggin stoppades sedermera ihop och kläddes med en 32 milimetersmatta och drivaxeln fick ett par nosliphjul monterade.

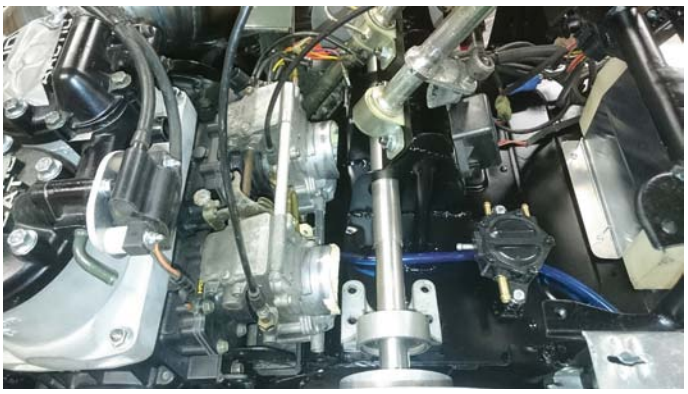
Under tiden så satt Voodoodoktorn och funderade över motorn.

Customsekundärdrivaxel

Vad skulle kunna passa under huven på den gamla Vmaxen? Han funderade och funderade, och så… kom han på det. Yamaha och Arctic Cat har ett nära samarbete vad det gäller chassin och motorer och det är klart att det skulle vara ok att stoppa i en trevlig twin från en grön maskin. Man kan anklaga Doktorn för mycket, men att ha dålig smak då det gäller olika kombinationer av motor och chassival är inte en av dem. Luren lyftes och ett komplett motorpaket med tändning, förgasare och Jaws-pipor beställdes. Motorn är baserad på en ZR 900 som modifierats med cylindrar utan avgasportar och 96 millimeters borr vilket i sin tur ger den här Suzukimotorn dryga 1100 kubik. Vi kan utan tvekan påstå att den här 200-hästarsrovan är tungdragen och att doktorn numera måste vara extremt fokuserad för att både hålla fast skotern med foten samtidigt som han lägger all sin vikt bakom ett engagerat ryck som drar motorn ett kolvslag.

Då den 1100 kubik stora motorn tar extremt mycket plats så har vänster ramben kapats för att ge plats. Styrningen har byggts om helt och de båda avstämda Jawspiporna kapats isär för att sedan svetsats ihop av Patrik E, som ännu inte har blivit Voodoodoktor utan bara än så länge är Voodoo-AT läkare. Ett par Polarisvariatorer sitter nu på plats tillsammans med en customsekundärdrivaxel. Hela chassit är förstärkt där det är möjligt för att kunna hålla emot den mer än dubblerade effekten. Ett par C&A-miniskidor sitter nu där de gamla

Ja ont om plats är det gott om och varenda millimeter är uppbokad.



Ruskigt trångt blev det när allt sitter på plats.

En racetank på dryga 10 liter sitter under originalkåpan framför dynan.

Det slutade med att huven nu har ett litet hål uppkapat i bakkant för att ge plats åt en av Jawspiporna.

Piporna är ett kapitel för sig och de har kapats ner och vinklats om av ingen mindre än den legendariska Patrik E som tillhör Voodoodoktorns vårdteam.

Det är ju modernt med triangelkonstruktioner nuförtiden och Voodoodoktorn är inte den som ratar ny teknik under skalet.

Blir det egentligen snyggare än så här? Troligtvis inte om jag ska vara riktigt ärlig.

Ett par C&A miniskidor sitter nu på plats med originaldekaler förstås. Diskret.

Nya dekaler specialbeställdes från andra sidan Atlanten.

plåtskidorna en gång satt. För att de ska se så diskreta ut som möjligt så sitter det nu originaldekaler monterade. Det är mycket trångt under huven vilket i sin tur gjort att en del drastiska modifikationer gjorts. Huven har numera inga gångjärn då den monterats lite högre än original och sitter fast med diskreta lås istället. Man plockar helt enkelt av hela huven när man vill meka. För att piporna ska få plats så har ett hål fått lov att kapats upp i bakkant på huven och där också fått ett scoop monterat. Diskret såklart och ingenting man tänker på. Ett något modifierat styre med ett överdrag från en nyare Yamaha avslöjar tillsammans med gashandtaget från Whalbros att inte allt står rätt till med den här maskinen.

Voodookliniken

Hela helheten är extremt väl komponerad och det är egentligen inte förrän man startar den här pjäsen som man inser att den inte är riktigt original. Och det är faktiskt inte bara att starta den som jag nämnde förut. Rycker man i snöret utan att hålla foten på skotern så flyttar man skotern bakåt utan att dra runt motorn. Man måste hålla tungan rätt i munnen och ta i allt vad man kan samtidigt som skotern hålls på avstånd med ena benet. En kallstart på isigt underlag blir därför rejält svår. När väl maskinen är startad så råder det inget tvivel om att det här är en maskulin maskin som har fartresurser utöver det vanliga. -Jag har kört den men har medvetet tagit det lite lugnt då den inte är körd i bromsbänk än. Vi har en tid hos Motormekano i Skellefteå där vi kommer att se till att den är bestyckad på den säkra sidan. Men detta till trots så är det här det värsta jag någonsin kört redan på halvgas. Den går så in i helvete att jag blev riktigt förvånad. Säger Voodoodoktorn som har extremt snabba maskiner i sitt garage sen förut. Fartresurserna i den här maskinen är extrema. Original väger en sån här maskin dryga 228 kilo och hade 85 kusar under huven. Körklar och med full tank väger det här monstret 216 kilo. Med andra toppar och lite racesoppa så ger den här motorn 225 hästar vilket borde vara helt okej.

Vill du se den in action så är det bäst att du skyndar dig då den här värstingen numera är utskriven från doktorns klinik och snart på väg till ett museum i Kanada tillsammans med några andra patienter som alla blivit behandlade hos Voodoodoktorn. Denna doktor som fått världen att vända blickarna mot Arvidsjaur och Voodookliniken långt uppe i Norrland.

Linsell Skoter och Motor

En oas i ödemarken

Av: Mikaela Friström

Detta är verkligen ett ställe att besöka trots att byn är kortare än ett halvt andetag och är belägen mitt ute i ingenstans mellan Sveg och Hedeviken. För några betyder Linsell att man antingen kör rätt fram mot Funäsdalen eller svänger vänster mot Lofsdalen. För andra betyder detta vattenhål en sista möjlighet på ett antal mil att tanka och handla reservdelar, skoterkläder och tillbehör innan ödemarken tar över. Jag har åkt förbi det här stället i åratal och det har alltid sett likadant ut. Lite som en tidskapsel som inte bryr sig om världen runtomkring. Men under ytan händer ett och annat då Thomas renoverat och byggt ut. Hade jag varit dig så hade jag utan tvekan stannat till i Linsell för att kolla läget lite och dricka en kopp kaffe. Varför inte tanka där så att vi får behålla den här oasen och bensinmöjligheten i framtiden.

Har du glömt mössa, vantar eller andra viktiga saker hittar du det mesta som är skoter-relaterat här.

Crossfix SINCE 07

LYNX | ski-doo | can-am THE ULTIMATE RIDE

Crossfix store

Auktoriserad verkstad & försäljning av reservdelar.

Ny webshop!

crossfix.se

BRP

KÖP BRP-reservdelar online

Öppet dygnet runt!

Crossfix SINCE 07

Crossfix AB

Hammarvägen 39, 943 36 Öjebyn,
Tele 0911-66423, info@crossfix.se

VM TILL ÄLVSBYN

Nu är det officiellt att FIM World Snowcross Championship, FIM Woman´s Snowcross World Cup och FIM Europe Snowcross Championship kommer att arrangeras i Älvsbyn. Platsen blir Höghedens Motorstadion den 31 mars och 1 april. Mer info på www.alvsbyn2017.se

Barnoverall

Den prisbelönta vinteroverallen Penguin är gjord för att hålla barnet torrt och varmt under den kalla årstiden. Framtagen i ett Bluesign-certifierat 2-lagersmaterial med ett membran på insidan, vilket ger en vattenpelare på 15.000 mm och mycket hög andningsförmåga. Alla sömmar är tejpade och overallen har vattentäta dragkedjor från YKK. Fodrad med Primaloft som är en miljövänlig stoppning som erbjuder hög värme och låg vikt. Penguin är försedd med Isbjörns så kallade ”grow cuffs”, en söm som kan sprättas vilket gör att benen och ärmarna expanderar med en storlek och cirka 3 cm. Cirkapris 1 999 kronor, mer info på www.isbjornofsweden.com

OLJEUPPSAMLINGSKÄRL

Pela oljeuppsamlingskärl från Verktygsboden är ett praktiskt hjälpmedel för uppsamling av exempelvis oljor, bensin och kylarvätskor. Kärlet är gjord i slagtålig plast och har tre ordentliga handtag. Tack vare kärlets behändiga avtappningspip är det lätt och garanterat spillfritt att hälla vätskan vidare till annat kärl. Har måtten 450x150 mm och rymmer 15 liter. Pris 99 kronor, mer information finns på www.verktygsboden.se

Rapala Urban Visiongear

Modernt designade solglasögon med polariserade UV-skyddande glas, finns i tre färger. Pris 599 kronor, mer info på www.normark.se

Sundridge Flytoverall

Är extremt lätt och bekväm att bära och kommer i en ny färg röd/vit. Overallen håller dig varm och torr i alla väder. Alla Sundridge overaller har EN393 eller ISO 12402 som certifikat. Storlekar finns från XS till XXL. Pris 1999 kronor, mer information på www.normark.se

Pengar från Skoterfonden

Sveriges skoterklubbar står för den största delen av arbetet med att skapa möjlighet till bra och säker skoteråkning runt om i landet. Men för de flesta klubbarna är resurserna mycket begränsade. Därför inrättade Svedea för fem år sedan Skoterfonden för att stötta skoterklubbarnas viktiga arbete. Varje år delar fonden ut 100 000 kronor ut till projekt som främjar skoteråkandet, ökar säkerheten eller bidrar till en bättre naturupplevelse.

– För de flesta klubbar blir bristen på pengar en stoppkloss och de kan inte göra allt de skulle vilja och behöva. Så det känns bra att vi genom Skoterfonden kan ge dem ekonomiskt stöd och på så sätt bidra till att så många som möjligt får njuta av trevlig och säker skoteråkning, säger Fredrik Lilliehöök, produktchef för snöskoterförsäkring på Svedea.

Just säkerheten är av största vikt för alla de fyra klubbar som får del av årets fondpengar: Branäs Motorförening, Hede Skoterklubb, Sunderbyns Skoterförening och Västanfjällets Skoterklubb. Projekten de får pengar till ska bland annat förbättra skyltning längs leder och utbilda medlemmar kring säker skoterhantering.

Hjälmlampa

Mörkerkörning med skoter ökar, nu släpper M-Tiger hjälmlampan Ray XCR-EVO. Genom fyra olika spridningslinser skapas en fint sammanhållen ljuskägla med bra bredd och längd. Lamphuset är byggt i flygplansaluminium och väger 135g. Ray XCR är damm- och vattenskyddad enligt IP67-standard. Lampan har 4 fasta effektlägen plus pulserande ljus. 3500 lumen. Kom hem funktion vid låg batterinivå. 2,5 tim brinntid på max effekt. Gummi-inkapslat lithium-jon-batteri. Mer info finns på www.klingheim.se

360-graders fotografering

Panono liknar ingen annan kamera utan har en formfaktor som mest liknar en liten handboll. I denna bollformade konstruktion finns hela 36 stycken kameror, som tar varsin bild samtidigt. Dessa läggs sedan ihop till en högupplöst 360-graders bild på hela 108 megapixel. Kameran funktioner sköts via en smartphoneapp. "Bollen" kan också kastas upp i luften för att automatiskt ta en bild på sin högsta punkt. Manuella & automatiska inställningar för exponering, ISO, vitbalans, HDR, bildstabilisering, stöldskydd, roteringshastighets-begränsning och GPS-data. 11 cm i diameter, 480 gram. För bildexempel besök Panonos hemsida www.panono.com och se till att också zooma in i bilderna. Panono kamera kit, cirkapris 23 623 kronor. Mer information på www.focusnordic.se

Mora Nova Isborr

Har en lång spiralborr med vikbar vev. Ergonomiskt utformad handenhet som ger ett naturligt och kraftbesparande rörelsemönster när du borrar. Handenhet med tre lägesval. Twinlock, patenterad koppling som gör att underdelen på Mora Nova borren kan drivas med både handkraft och motor. Spiraldel som tillverkas av svenskt höghållfast stål, vilket ger en kompakt och lätt borr som väger drygt 10% mindre än en vanlig isborr. Formstabil och vridstyv krona av starkt kompositmaterial som alltid behåller sitt optimala skärläge. Kronan är mycket lätt och enkel att byta. Längd underdel 108cm, varav spiralen 80cm. Finns i tre storlekar 110-130 och 160 mm. Den svarta färgen gör att is inte byggs på spiralen. Pris från 2799 till 2999 kronor, mer info på www.normark.se

Portabel strömbank

GoPro Portable Power Pack är en strömbank på 6000mAh, som har kapacitet nog att ladda din GoPro-kamera upp till fyra gånger. Perfekt när du är på resande fot utan tillgängliga uttag. Dubbla usb-portar på 1,5 A kan ladda två GoPro kameror samtidigt på 2,5 timme och funkar även till andra usb-drivna enheter. I paketet ingår en micro- och en mini-usb-kabel. Pris 599 kronor, för mer information besök www.gopro.com

Clash of Nations

Flera åkare till Clash of Nation 24-25 börjar bli klara. Skotercrossåkarna Filip Öhman, Nisse Kjellström, Viktor Hertén, Elias Ishoel, Aki Pihlaja, Marcus Ogemar och Johan Lidman, samt freestyleåkarna Rasmus Johansson, Justin Hoyer och Daniel Bodin kommer till Falun. För mer information besök www.clashofnations.se

Nyheter 2018

Det är sällan man tar ett steg tillbaka och tar sig för pannan i ren glädje när det presenteras någonting annat än en lössnömaskin. Polaris har genom åren haft ett ganska komplett sortiment även om jag saknat en modern och trevlig multimaskin som har 50-matta. Den saknaden är nu lika bortblåst som hålet i Polaris totala lineup då det gäller denna relativt nya genre av snöskotrar. Lynx Commander har regerat i denna kategori snöskotrar några år nu, men har i och med nykomlingen från Polaris fått en het och allvarlig konkurrent.

Vi säger välkommen till Polaris Titan som har allt det där som man tycker sig ha saknat hos en snöskoter som det står Polaris på. Det här är maskinen som är byggd för nariga och väderbitna ”outdoorsmen” i Alaska, Skandinavien, Kanada och Ryssland.

Titan är enkelt förklarat en Axys som har fått en bredare tunnel för att svälja den bredare mattan men samtidigt fått behålla den sportiga framtoningen i form av den starka 800-motorn och den superba fjädringen. Titan är multimaskinen som ska ta sin förare och passagerare genom terräng som bjuder på extrema snödjup, isiga leder, i värme och bister kyla.

Den ska egentligen klara det mesta och är designad för tuffa tag där tunga laster eller snabb persontransport ligger i fokus. Det finns en uppsjö med olika tillbehör till Titan som säkerställer att du kan utrusta just din maskin efter just dina behov. Ta bara det där med dragkroken. Det finns otaliga versioner att välja på och skulle du tillexempel vilja dra en vanlig släpvagn med en kul-koppling så finns det lösningar för detta. Behöver du en vinsch? Japp då finns det också. Just det där med tunga laster sätter ju bromsarna på prov vilket Polaris också tänkt på i och med att det sitter ett fyrkolvsok som bromsar skivan som sitter direkt på drivaxeln. Titan är också försedd med en generator som laddar för fulla muggar redan på tomgång vilket i sin tur gör att maskinen redan vid låga varv kan ladda batteriet när man använder vinschen, lyset och kylfläkten går för fullt. En multimaskin för alla förhållanden. Mer om Titan till hösten.

Yamaha 2018

Vi ser massor av uppdateringar av Yamahas välkända sortiment till nästa år,

Den kraftiga generatorn ser till att ladda batteriet med full kraft redan på låga varv. Perfekt för de som vill ha skotern stående på tomgång länge i extrem kyla utan att kylfläkten tar all ström för batteriet. Eller för den som vill använda vinschen extremt mycket.

Du har möjligheten att bygga på din Titan med massor av olika grejer i och med samma modulsystem som sitter på ATV-modellerna. Bara att klicka i allt från 2-up dyna till lastträcken eller lastlåda.

men några saker sticker ut lite extra. Vi börjar med en gammal goding som gör en efterlängtad repris. Alla kommer vi väl ihåg Snoscoot, som fanns som både 80- samt 125-kubikare back in the days. Av någon anledning lades produktionen ner för över 20 år sedan vilken gjort att de maskiner vi fortfarande ser idag hos diverse uthyrare har vårdats med ömhet. Detta har uppmärksammats av Yamaha som också vill brygga över glappet från sin redan populära SRX 120 och därmed få de lite äldre ungarna att fastna för det här med snöskoter. Sno Scoot 200 kommer att anammas direkt av diverse uthyrare i fjällvärlden och är mer än välkomnad om vi får gissa.

Naturligtvis kommer en hel del ungar få sitt lystmäte på dessa maskiner, men också dessa måste hålla till på inhägnat område. SnoScoot 200 har en fläktkyld motor som hämtats från elverkssidan men omarbetats för ändamålet. 9 hästkrafter har maskinen till förfogande original och den här lilla maskinen har ett par rejäla variatorer samt remdrift istället för kedja vilket eliminerar viss service av kedjespänning. Finns det bara olja i motorn och bensin i tanken så är det menat att också den här Sno Scooten ska bli en evighetsmaskin.

Äntligen

Många av oss har en Viking av någon modell på gården. Vem har inte det förresten? En detalj har vi alla saknat då en Viking kan vara lite trögsvängd. Servo. Vi har siat och gissat i flera år att den ska komma på Viking Professional och när modell II kom ut blev vi förvånade att den inte satt där, när Yamaha haft tekniken under flertalet år nu. I år kom den och jag tycker att detta är en nyhet att basunera ut till allmänheten. Har du möjlighet så är det en finess du måste prova.

C-tec2 800

Vi har länge haft på känn att Arctic snart ska släppa sin nya C-tec2 800 och visst gjorde dom det. Vis av erfarenhet så visste Arctic Cat att de hade en chans att släppa denna motor och att den då skulle vara helt klar och utan några som helst buggar och problem. Ja precis som när dom släppte sin C-tec2 600 motor som inte krånglat det minsta och samtidigt lämnat bra med effekt till godkänd bränsleförbrukning. Vi tippade att 800:an skulle komma till detta år men vi fick vänta ett år till innan den äntligen passerat alla instanser och godkändes. Den här motorn ska ha hela 18% mer effekt under 6000 varv och någon procent mer på fullvarv. Vi vet idag ingen exakt

Yamahas Viking Professional II får nu ett styrservo som gör en redan komplett maskin ännu bättre.

SnowScoot har en trevlig 9-hästarsmotor som är perfekt för en snöskoter i den här storleken. Vi hittar också ett par riktiga variatorer under huven.

SnoScoot 200 är efterlängtad och kommer direkt att anammas av diverse uthyrare som håller till på inhägnat område.

2018 kommer vi att se smalare M-maskiner från Arctic Cat då det gäller kåporna. Men det är inte bara att gjuta nya kåpor, man måste ju också göra maskinen smalare under skalet. Massor av ändringar har gjorts och vi ser ett typexempel på detta genom att jämföra oljebehållarna på en ZR och en M och då ser att M-modellen fått en vinklad oljebehållare som tillåter smalare kåpor.

Fox Quick switch lock out låter dig låsa din bakre dämpare för bättre lössnöegenskaper.

Arctic Cats SVX 450 är verkligen ett fordon som ligger rätt i tiden. Det är bara en tidsfråga innan vi kommer att se massor av dessa maskiner ute i vildmarken.

effektsiffra men vi är redo att bromsa den så fort det är möjligt. Är du en av de få lyckliga som får hämta ut din maskin redan i vår under Arctic Cats Hard Core Camp så ska du veta att den går på ett inkörningsprogram de första 5,7 timmarna då den bland annat får lite extra olja.

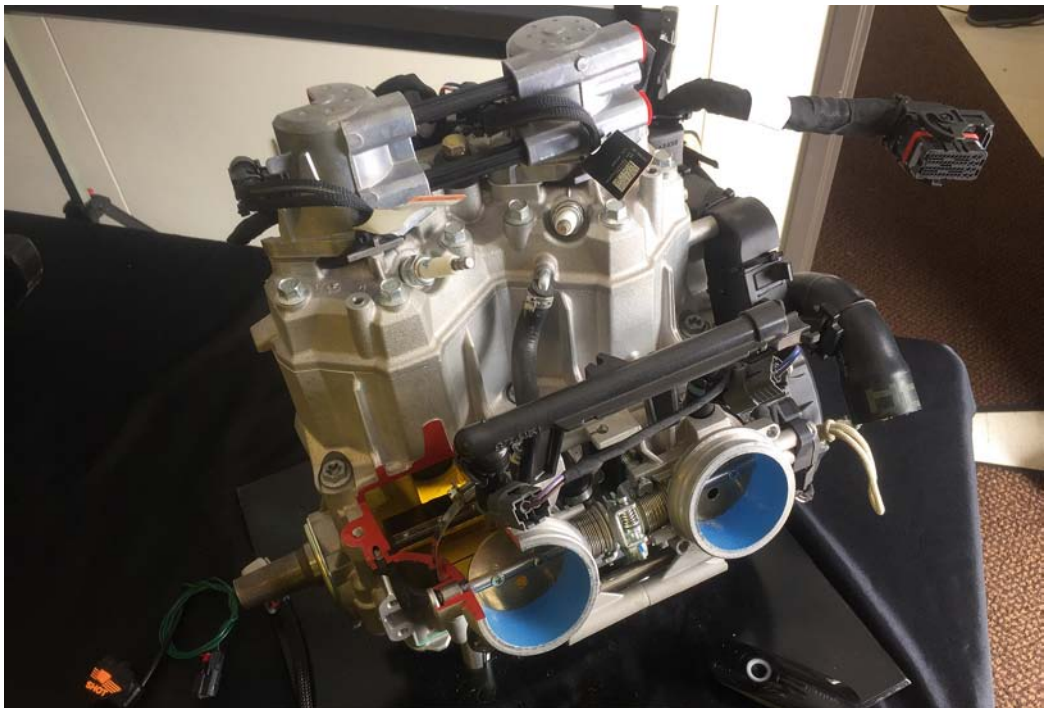
Vi hittar också Teams Rapid Response variator på årets sport- och lössnömaskiner vilket ska förbättra och förfina själva ingreppet. Vi hittar också "next generation" plast på årets lössnömaskiner från Arctic Cat som gör den sedan 2017 smalare maskinen ännu smalare. Passformen och fastsättningen av dessa kåpor är uppdaterad och förbättrad vilket uppskattas. Eftersom kåporna är smalare är dessa maskiner också uppdaterade under skalet för att möjliggöra en smalare maskin.

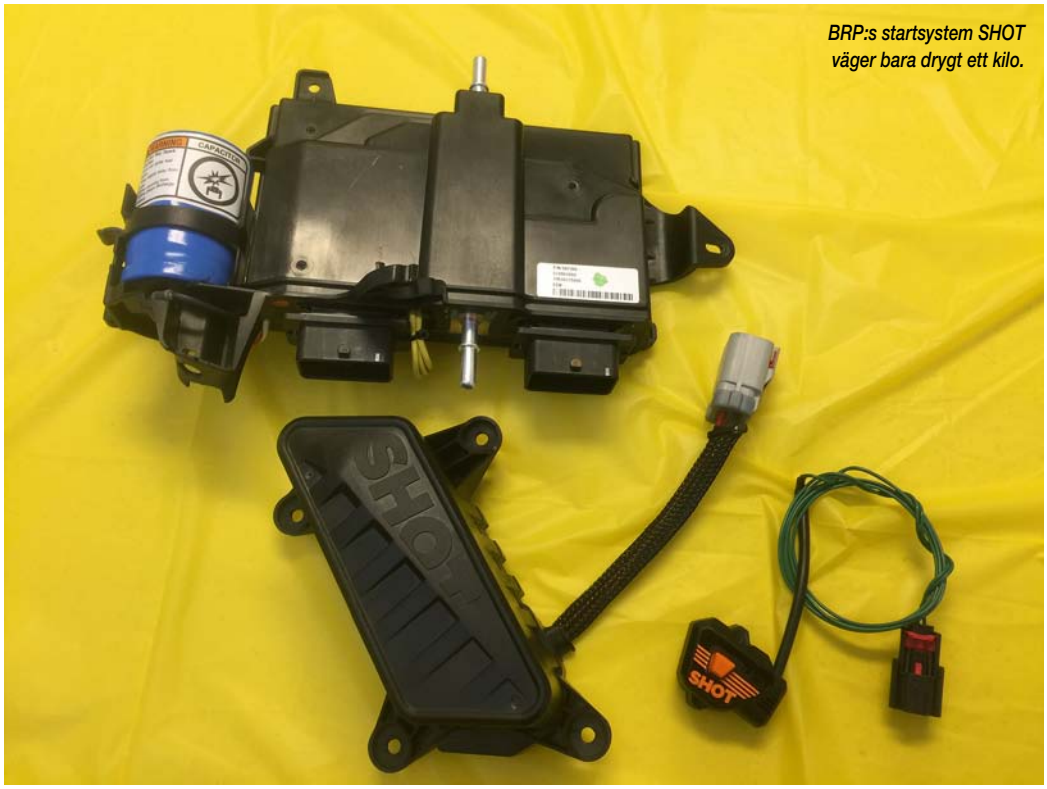
En annan sak som vi uppskattade på årets SnowShoot är att vi äntligen fick lyfta på täcket och köra Arctic Cats Snowbike SVX 450 som i första hand ska släppas till hugade spekulanter som tävlar i någon av alla de serier som ploppat upp i staterna. De kämpar fortfarande med ett godkännande av denna modell för användande på skoterleden och just detta är inte det lättaste eftersom olika regler gäller i olika stater. Men den som väntar på något gott…..

Sist men inte minst vill jag belysa de nya Fox QSL dämparna som har någonting som de valt att benämna som Fox Quick switch lock out. Detta betyder i praktiken att du har tre lägen i din bakre boggidämpare där du i det hårdaste kan "låsa" dämparen för att maskinen ska kliva upp ur snön lättare. Det finns också en bypassventil som låter dämparen röra sig om man exempelvis kör på en gömd stock eller dyligt.

Shot

Man slutar aldrig att förvånas över BRP:s innovationsiver och deras fantasi då det gäller att föra in för skoterbran-





BRP:s startsystem SHOT väger bara drygt ett kilo.

Lynx Radien passar oss nordbor som handen i handsken.

schen ny teknik i deras maskiner. För 20 år sedan presenterade dom R.E.R eller Rotax Electronic Reverse där man helt enkelt reverserade motorn när man ville backa med snöskotern. Över en natt eliminerade man växelhuset på en tvåtaktare vilket fick konkurrenterna att kippa efter andan.

Ski-Doo kommer med en hel del heta nyheter detta år, men vi hajade till när vi fick se deras nya SHOT-start. Ett startsystem som eliminerar både batteri och startmotor.

Vill du ha ett sedvanligt startsystem med batteri och startmotor får du vara beredd på att släpa runt på 10 kilo extra. Just detta hade BRP i bakhuvudet när man lät generatorn också förvandla sig till en elektrisk startmotor som i sin tur får ström från en extern kondensator som laddas via generatorn. Smart som tusan och en väldigt lätt lösning. Om du bara orkar dra igång skotern på morgonen så ska du troligen slippa dra något mer under hela dagen då kondensatorn håller strömmen upp till 30 minuter. Det tar cirka 20 sekunder att ladda upp kondensatorn igen och vips, så har du ström nog för att starta maskinen ytterligare en gång. Fantastiskt enkelt. Vi har sett samma teknik på exempelvis Hondas fina Zoomer moped som låter generatorn bli en startmotor men där får strömmen från ett batteri.

Vi gillar denna lösning skarpt och är inte det minsta förvånade över att det är BRP som släpper den. Shot, årets nyhet och finns till alla E-Tec motorer.

Radien

Öppna korpgluggarna och inse att Lynx tagit i från tårna och verkligen gjort något eget.

Vi vet ju att Lynx alltid kommer att vara lillebror till Ski-Doo och därmed dela dess teknologi. Detta till trots så levererar alltid Lynx en egen produkt som på något sätt alltid passar oss nordbor som handen i handsken.

Radien heter Lynx nya plattform som är 20 kilo lättare än sin föregångare. Här har Lynx verkligen tänkt till och byggt en lössnömaskin från första början istället för som brukligt modifiera en ledmaskin för lössnöbruk.

Naturligtvis hittar vi den nya 850 motorn i det nya Radienchassit, vilket ger den här besten mer att åka med. Vi återkommer naturligtvis till hösten med all information du kan tänka dig.

Utbildning ger färdighet

Det klart man ser till att utbilda personalen i att köra snöskoter.

Av: SnowRider

Hur många är det inte som verkar i snöskoterbranschen men som i slutändan inte åker snöskoter? Snöskoterbranschen är stor och det är klart att det kan vara svårt att titulera sig snöskoteråkare när man har kontoret i exempelvis Stockholm och kanske aldrig har kört en snöskoter. En av våra absolut största aktörer i branschen är Sledstore som säljer allt skoteråkare vill ha och behöver. Då de gärna håller sig i framkant när det gäller det mesta så kändes det som ganska naturligt att stora delar av personalstyrkan på detta företag kom upp till oss på SnowRider i Mora för att ta del av en av våra förarbeviskurser för snöskoter. Nio tjejer och killar dök upp på vår kursgård i slutet av februari i år och deltog i vår tvådagarskurs där de fick reda på allting man behöver veta och lära sig för att i alla fall ha rätten att köra snöskoter lagligt och i och med detta kalla sig skoteråkare. Det råder ingen tvekan om att man efter denna rejäla genomgång av snöskotern som reglementet kring denna öppnat en och annan kunskapslucka. Det kan tyckas vara en självklarhet att kunna det man säljer vilket det också är för Sledstoregänget som säkerligen kommer att nyttja sin nyvunna rätt att köra snöskoter.

Vi har utbildat flera företag som valt att komma upp till oss i Mora och vi har samtidigt förflyttat oss upp till Lofsdalen denna vinter där vi har utbildat säsongspersonal på plats.

Skulle ni vara ett kompisgäng eller företag som är intresserade av att ta ett förarbevis för snöskoter så är det bara att höra av sig till oss för en bokning under våren.

Vi kan genomföra dessa kurser i Mora i mån av snö samt i Lofsdalen så länge snön ligger kvar.

Hör av er för en prisförfrågan angående kurs, boende och övriga frågor. björn@snowrider.se

En februarihelg så tog vi emot SledStore för ett par intensiva dagar i skolbänken där nio stycken utexaminerade skoteråkare kunde återvända hem till Stockholm med färska förarbevis för snöskoter

SledStores kundtjänst består av tjejer och killar från hela Europa då man verkar i detta område.

Vi har lite olika snöskotrar att välja mellan då vi tycker att man ska få känna på olika genrer. Denna dag sken solen vilket uppskattades då vi avverkade några timmar på dynan.

SM i Stadioncross

SM-veckan 2017 gick i år i Söderhamn första veckan i februari. På Helsingehus Arena arrangerades SM i Stadioncross, normalt spelar Söderhamns FF fotboll där. Man valde att köra på kvällen mitt i veckan för att få ut så mycket TV-tid som möjligt. Dagen innan tävling började man att frakta in snö och bygga banan, det för att inte snön skulle bli hård och kompakt. Hemmahoppet Nisse Kjellström tyckte efter att ha testat banan att den var kort, rolig och snabb.

Av: Mattias Klockar

Publiken började strömma till på onsdagskvällen och fyllde båda läktarna, till slut gick det inte att få in mer folk på arenan och folk stod precis överallt. Förra årets SM-vinnare i Piteå var Johan Eriksson och Emilia Dahlgren. SM i Stadioncross skapades för att skotercross skulle kunna vara med i SM-veckan. Stadioncross är en kortare, kompaktare form av skotercross med intensiva heat, ofta med extremare hopp där publiken kommer närmare banan. Klasserna som körs i stadioncrossen är Open och Damer Stock. I klassen Open kör förarna tre kvalheat var, de åtta förare med högst totalpoäng efter kvalheaten går direkt till final. Förarna på plats 9-18 kör ett sista chansen heat där ettan och tvåan går vidare till final. I finalen möts de tio bästa. I klassen Damer Stock körs ett kvalheat som sedan avgör i vilken ordning förarna får välja startspår i finalen. Alla Damer går till final. Det var SVEMO som tog ut vilka förare som skulle få köra, i första omgången var 25 herrar och 7 damer direktkvalificerade. Resterande 5 herrar och 3 damer togs ut efter Arctic Cat Cup.

Favoriter

Damklassen saknade oturligt nog båda storfavoriterna Marika Renheim och Emilia Dahlgren på startlinjen på grund av skador. Marika Renheim som hade som mål för den här säsongen att vinna Arctic Cat Cup och att ta ett SM-guld i Stadioncross, men skadade handen i en krasch bara dagarna innan SM, inget var brutet men flera ben var ut led i handen. Det blev operation där benen fixerades, men det var en komplicerad skada så det blev att åka vidare till en handkirurg i Uppsala för operation. Emilia Dahlgren skadade sig på träning en och en halv vecka innan SM-tävlingarna i Söderhamn. Hon landade fel och fick skotern över sig och bröt nyckelbenet och fick även sprickor i revbenen. Förra året vann Emilia både SM i stadioncross och SM skotercross och hon var laddad att köra SM. Nu blev planerna ändrade och Emilia hoppades hinna läka ihop till SM-serien skulle börja. En av favoriterna till SM-guldet på herrsidan var hemmaföraren Nisse Kjellström, som till den här säsongen gått från Polaris till Arctic Cat. Han har sedan tidigare flera medaljer från VM och SM. Den enda SM-medaljen som var ett silver kom för två år sedan, i VM har han tagit tre medaljer i rad de senaste åren. Nisse var självklart laddad att köra på hemmaplan och målet var så klart att köra för guld. John Stenberg och Johan Lidman körde båda bra på Arctic Cat Cup där de placerade sig på en andra och en tredjeplats och var att räkna med. Men det var många som

Förarmöte innan SM-tävlingen skulle dra igång.

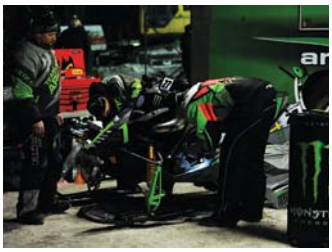
Tajt start i damfinalen in i första sväng.

Elvira Lindh körde upp sig och tog tredjeplatsen från Matilda Norberg på det sista varvet i damfinalen.

I finalen tog sig Johan Lidman förbi Adam Öhman och körde hem tredjeplatsen.

Start i Openfinalen. Först ut var Marcus Dorsch, följt av Lukas Johansson och Nisse Kjellström.

Ellen Bäcke skadade sig efter en otäck luftfärd i kvalet. Landade hårt och gjorde illa armen och magen och kunde inte köra vidare. Men hon kom ändå till start i finalen, väl där tog hon starten före Fanny Wikström. Ellen höll sen kontrollerat ledningen hela finalen över åtta varv och tog rättvist SM-guldet i damklassen.



I depån var det full fart mellan heaten, dock lite mörkt.

Kvalet bjöd på krascher, intensiva heat och tajt racing.

Nisse Källström hade en riktigt bra kväll. Vann kvalet och körde hem SM-guldet efter imponerande körning inför en jublande hemmapublik.

Fanny Wikström kvalde i topp och körde in på en andraplats i damfinalen bakom Ellen Bäcke.

Marcus Johansson och Lukas Johansson kämpar om positionerna i finalen.

Adam Öhman kvalade som trea och hamnade precis utanför pallen i finalen.

Johan Lidman var sist ut i finalfältet, men lyckades ändå köra upp sig och ta tredjeplatsen. Johan tyckte åkningen börjat fungera bättre och bättre efter sin knäskada.

hade chans till pallplatser när det skulle köras om SM-medaljerna.

Full pott i kvalet

Kvalet bjöd på krascher, intensiva heat och tajt racing för publiken att titta på. Med den korta banan så var starterna extremt viktiga, kom man ut bland de främsta så hade man en fördel. Efter tre körda kvalheat hade Nisse Kjellström vunnit sina tre heat och tagit full pott på 75 poäng. Inte långt efter låg Marcus Johansson, Adam Öhman och Johan Lidman. Där började man ana vilka förare som skulle ligga bra till i finalen efter kvalet. Marcus Dorsch hade lite struligt i kvalet och gick till final som sjunde man. I sista chansen heatet kraschade Emil Harr rejält i största hoppet framför den stora läktaren. En annan förare bytte spår i luften och Emil hade inte någonstans att ta vägen och gick i backen. Han blev sen påkörd av två andra förare, det såg riktigt otäckt ut. Emil blev sen liggande under en av skotrarna innan han snabbt fick hjälp. Han reste sig efter några minuter till publikens jubel, satte sig på en skoter som skjutsade honom till depån. Han fördes senare till sjukhus där han fick sy ett jack i baksidan av låret och var rejält blåslagen över hela kroppen. Skönt att det gick så bra som det gick, riktigt otrevlig att se TV-bilderna efteråt. Från sista chansen gick Oskar Englund och Balder Nääs till final. Mathias Johansson blev trea i heatet, men det räckte inte för final. John Stenberg som var en av favoriterna hade ett kämpigt kval där det inte gick hans väg. Han fick sen en dålig start i sista chansen

Tre nöjda tjejer. Ellen Bäcke guld, Fanny Wikström silver och Elvira Lindh brons.

SM-guld till Nisse Källström efter imponerande körning.

Marcus Dorsch hade kommandot i finalen till niondevarvet, innan Nisse Källström körde om på innern och tog över ledningen. Marcus kunde inte komma tillbaka ytterligare en gång utan åkte i mål på en andraplats som han var nöjd med.

En nöjd Nisse Källström efter att ha tagit sitt första SM-guld i Stadioncross.

heatet, och var besviken över sin insats i SM-tävlingen då det inte gick som han tänkt sig.

Ellen & Nisse

Banan ändrade sig under kvällen och blev mera stökig och teknisk till finalerna till mångas glädje. I Dam Stock skadade sig favoriten 16-åriga Ellen Bäcke efter en otäck luftfärd i kvalet. Landade hårt och gjorde illa armen och magen och kunde inte köra vidare. Men hon kom ändå till start i finalen och fick välja startposition sist. Det spelade ingen roll, Ellen tog starten före Fanny Wikström som vann kvalet. Ellen höll sen kontrollerat ledningen hela finalen över åtta varv och tog rättvist SM-guldet. Fanny Wikström körde hem andraplatsen ohotad och Elvira Lindh körde upp sig och tog tredjeplatsen från Matilda Norberg på det sista varvet. För första gången någonsin i SM i stadioncross historia tog en hemmaförare hem SM-guldet. Nisse Kjellström stod för den bedriften inför en jublande hemmapublik efter imponerande körning, nu var det Nisses tur att bli SM-mästare i Stadioncross. Finalen kördes över tolv varv där det blev trångt genom första sväng. Först ut var Marcus Dorsch, följt av Lukas Johansson och Nisse Kjellström som gick om Lukas redan efter första varvet. Nisse hade sen en tuff duell med Marcus, som hade kommandot till niondevarvet innan Nisse körde om på innern och tog över ledningen till publikens jubel. Marcus kunde inte komma tillbaka ytterligare en gång utan åkte i mål på en andraplats som han var nöjd med, några dagar senare körde Marcus hem vinsten i Nordiska Mästerskapen. Lukas Johansson som länge låg trea i finalen, blev av med tredjeplatsen till Marcus Johansson. Bakom jagade Johan Lidman som var sist ut i finalfältet, men lyckades ändå köra upp sig och ta tredjeplatsen från Marcus Johansson, Johan Lidman tyckte åkningen börjat fungera bättre och bättre efter sin knäskada.

Resultat

Open

1	27	Nisse Källström
2	15	Marcus Dorsch
3	52	Johan Lidman
4	3	Adam Öhman
5	227	Marcus Johansson
6	30	Lukas Johansson
7	119	Emil Sundvisson
8	252	Robin Johansson
9	29	Balder Nääs
10	339	Oskar Englund

Damer

1	10	Ellen Bäcke
2	821	Fanny Wikström
3	11	Elvira Lindh
4	98	Linda Leandersson
5	92	Ronja Revelj
6	3	Matilda Norberg
7	23	Matilda Johansson
8	311	Ronja Renheim
9	115	Jenny Lundström
10	66	Julia Mosshäll

Lasta lätt

Personligen undviker jag att ha på mig en ryggsäck då jag tycker att den är vägen. Det finns flera olika sätt att gå runt det där med att bära packningen på ryggen och tillverkarna har många av dem i sitt sortiment. Tittar ni i tillbehörskatalogerna för respektive snöskotertillverkare så har dom lösningar på alla problem i form av olika lastträcken och väskor. Nivån är satt högt både funktions- och prismässigt. Då vi skulle preparera vår RMK 600 för den här vintern så höjde vi blicken lite när vi behövde komplettera den den utmärkta väskan under dynan som Pro modellen har. Vi ville ha ett lastrack som man enkelt kunde spänna fast en väska på. BilletX är företaget som tillverkar massor av fräna aluminiumsaker till oss snöskoteråkare och de har en riktigt smidig lösning som är av universalmodell men samtidigt modellanpassad för just RMK-chassit. Monteringen tar säkert hela två minuter vilket kan vara i längsta laget om man måste hålla andan, men så länge man slipper det känns nog den monteringstiden som helt okej. Konstruktionen är väldigt stabil och du kan spänna fast det mesta på detta lastrack som mäter 50 centimeter i längd och kostar 995 kronor. Dessa lastrack finns i en uppsjö av modeller, färger och storlekar. Det är bara att knappa in www.billetx.se på datorn och därefter enter! Svårare än så är det inte.

Lastracket från BilletX är av modultyp och kan byggas om lite efter tycke och smak. Kostar 995 spänn på www.billetx.se.

Du behöver inte borra och nita för att få fast det här lastracket på en Polaris. Lastracket är dock av universalmodell och passar på andra chassin också då det medföljer popnitar.

MCX Stage II 250 hk

Mycket vill ha mer och det klart att man vill locka fram de extra gömda hästarna som vilar i SideWindern och Thundercaten.

Av: SnowRider

Vi har tidigare öppnat lite luckor och berättat om tekniken bakom hur man höjer effekten i Yamahas Sidewinder och Arctic Cats Thundercat. Det hela handlar egentligen om att minsta mottrycket på ljuddämparsidan, höja laddtrycket och följa dessa ändringar med bränslet. Vi tänkte följa upp det här nu när vi själva har ett uppgraderingskit från MCX. Vi tänkte kolla hur ljudnivån och prestandan påverkas av detta kit när vi väl monterat det. Kitet innehåller en ljuddämpare, elektronik för höjandet av laddtryck och justerande av bränsle samt ett kit som gör att variatorn får en chans att hålla nere varvet till lämpliga nivåer. I detta kit medföljer också ett gäng färgmatchade tryckslangar i silicon.

Det här Stage II kitet är relativt lätt att montera då det följer med en väl genomarbetad instruktion som steg för steg tar dig igenom byggnationen från A till Ö.

Håll i dig nu kör vi.

Motorn vaknar till liv

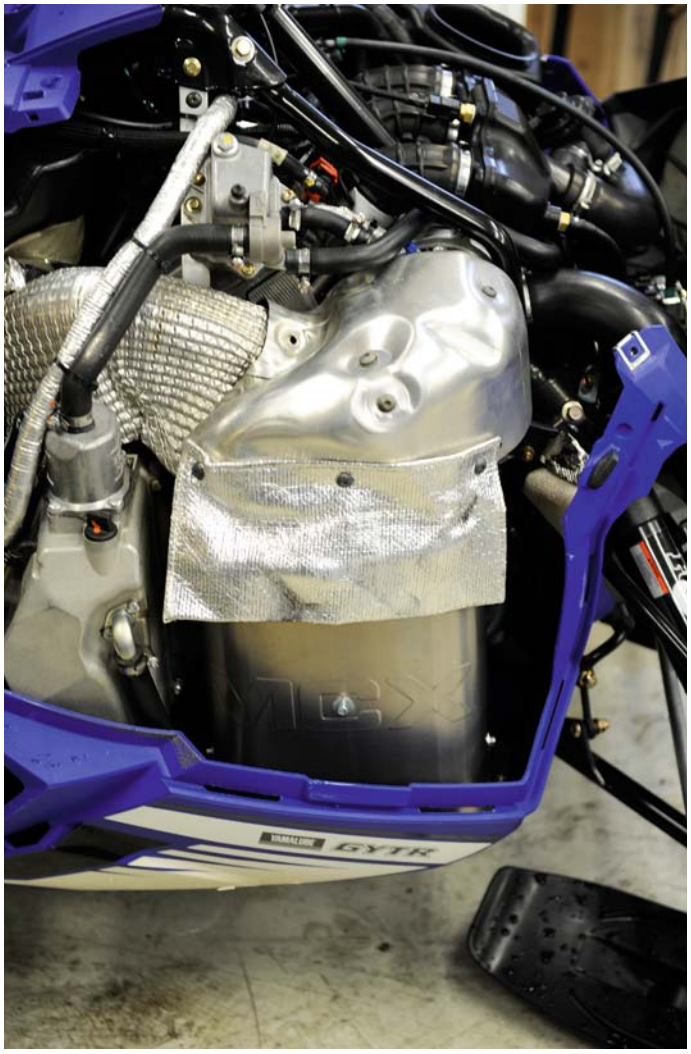
Idag så var det lite nysnö på en ganska hård yta som lät maskinen betta i skapligt. Vi körde först vår Sidewinder i originalskick sen med ett Stage II kit monterat. Körningarna skedde med någon timmes mellanrum. Även om de extra 55 hästarna absolut gör sitt så är det inte förrän efter 70 kilometer i timmen de verkligen märks och gör nytta. Där uppe i de olagliga hastigheterna kommer de verkligen till sin rätt och gör en märkbar skillnad. Den här starka besten har plötsligt förvandlats till ett ännu argare monster som verkligen sätter ner foten då det gäller prestanda.

Jag tycker absolut att det är värt varenda spänn vad det gäller denna modifikation som gör dessa maskiner ännu roligare och vassare.

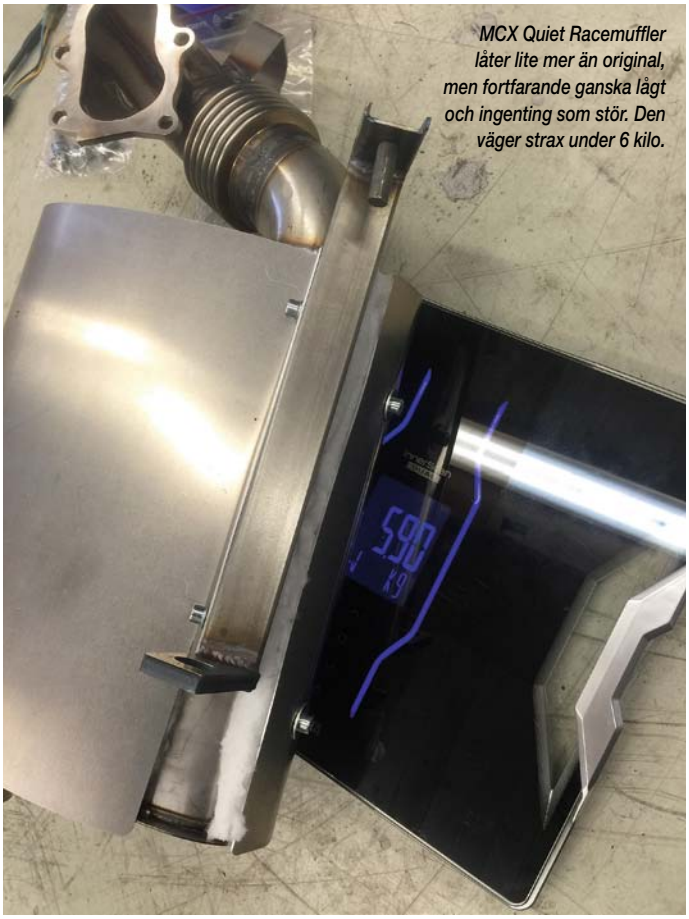
Ljudnivån

Men hur högt låter den då? Vi väljer att endast testa ljudnivån på tomgång då det är svårt att mäta ljudet på en snöskoter som åker förbi under acceleration. Vi har märkt att transmissionsljud och skrapandet från snön blir de dominerande ljuden och "överröstar" motorljudet. Ska jag göra en bedömning vad det gäller avgasljudet under full acceleration så får det bli följande. Ljudnivån höjs marginellt och inte så det stör. Med ett Stage II kit och en Quiet Racemuffler så låter du fortfarande mindre än många andra originalskotrar. En original Yamaha Apex låter exempelvis högre. Detta med 250 kusar under huven. Jag hade alltså valt en Quiet Racemuffler.

Original ljuddämpare är en solid pjäs som tyvärr har egenskapen att den ger ett för högt avgasmottryck.

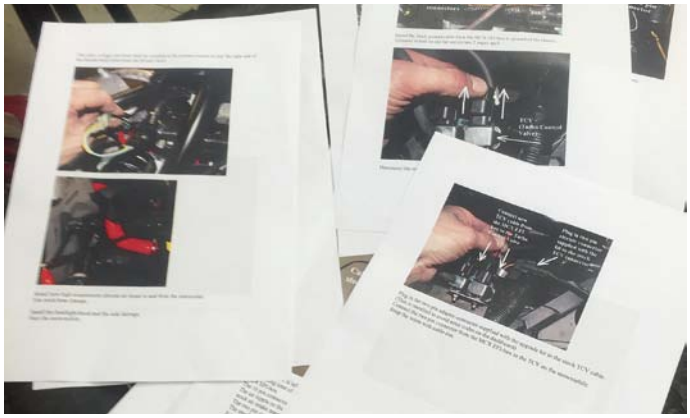


När väl dämparen sitter på plats så är det inte mycket som skvallrar om att den är utbytt.

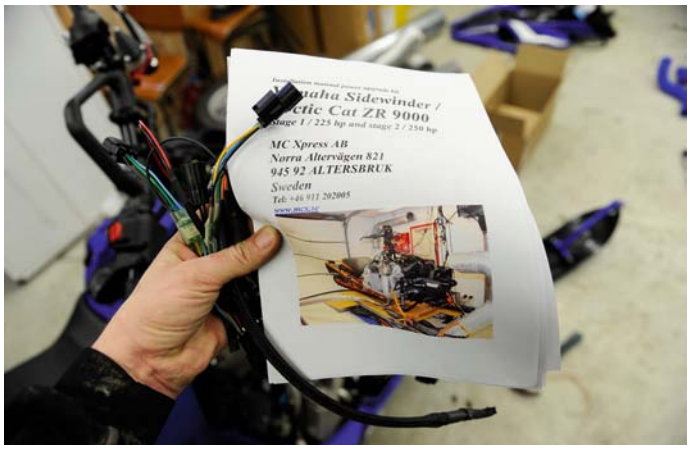


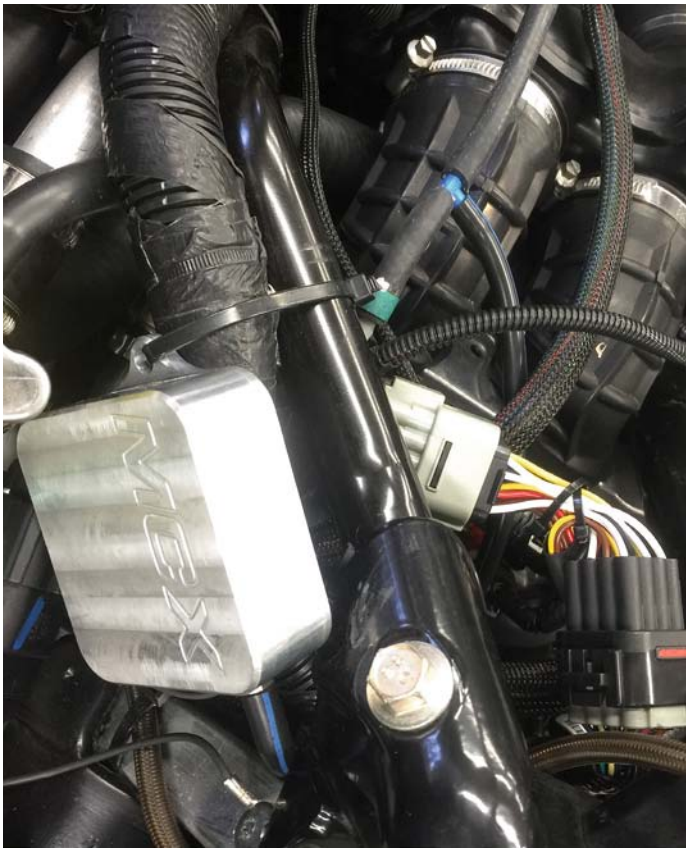
MCX Quiet Racemuffler låter lite mer än original, men fortfarande ganska lågt och ingenting som stör. Den väger strax under 6 kilo.

Sidewindern och Thundercaten är extremt tysta maskiner i originalutförande.

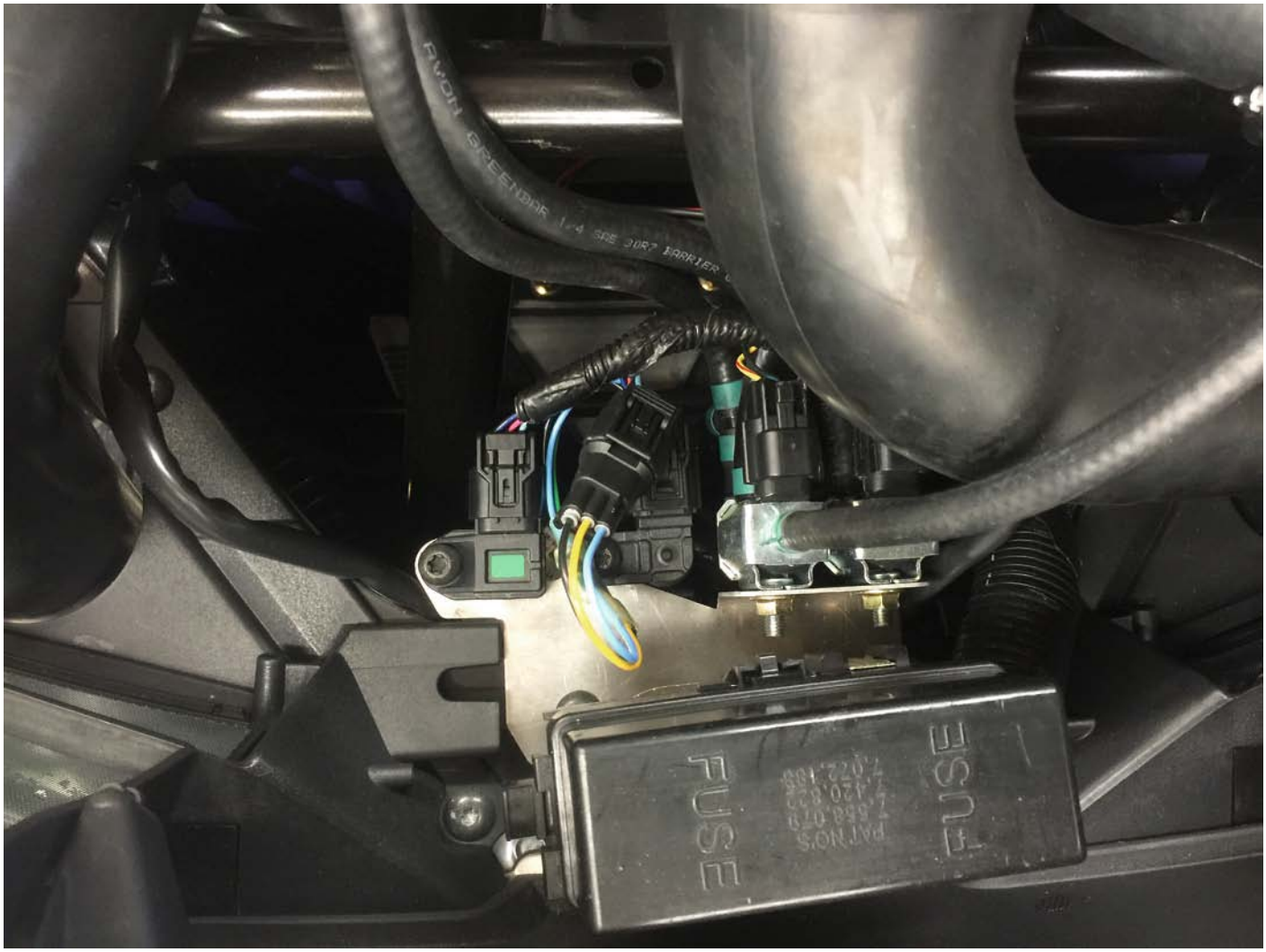


Instruktionerna från MCX är utomordentligt utförliga och lämnar ingenting åt fantasin.





MCX tilläggssprut förvränger signaler lite här och där, ocg lurar hela systemet att tro att allt är original. Stage II kitet låter maskinen ladda 1 bar.



MCX har hittat på lite lurigheter här och var för att skoja lite med originalelektroniken. Det är bara följa instruktionen och montera utan att fundera alltför mycket på vad alla grejer är till för.

Nitarna i originalvikterna borras ut och ersätts av tre skruvar och muttrar för att öka cirka 8 gram i vikt. Nu varvar maskinen strax under 9000 varv. Den ökade vikten inverkar inget negativt på övrig körning. Vi loctitade muttrarna noga för att slippa oönskade överraskningar.

Lite fakta
Går den bättre med ett Stage II kit? Ja, betydligt bättre.

20 km/h-70 km/h Standard	**2,4 sekunder**
20 km/h-70 km/h Stage II	**2,2 sekunder**

Skulle det sen visa sig att någon jämfört 20-140 kilometer i timmen så kan det skilja upp till två sekunder mellan en standard och en Stage II preppad maskin. Två sekunder är ganska många skoterlängder om det nu skulle vara en intressant iaktagelse. Men vem skulle nu våga göra detta? Wheeliebenägenheten beroende på längd och modell blir också den högre. Har jag hört. Bara så att du vet.

Hur lång tid tar monteringen? Cirka 1,5 timme inklusive montering av variatorkit. Monterar du sedan samma kit på din kompis maskin tar det mindre än en timme.

Svårighetsgrad då det gäller montering. 2 av 5.
Betyg på instruktionen från MCX. 5 av 5.
Betyg på prestandaökningen. 5 av 5
Betyg på passform på exempelvis ljuddämpare. 5 av 5.

Effekt Stage II? Det blir ganska precis 250 hästkrafter vid 1,0 bars tryck

Vad kostar ett Stage II kit? 13500 svenska kronor inklusive moms

Variatorkitet. Om du skulle strunta i att tynga på vikterna så får du en maskin som övervarvar. Vi gjorde som rekommendationen i beskrivningen sa och ersatte nitarna i originalvikten med de medföljande skruvarna. Då fick vi en maskin som håller sig runt 8900 varv. Vill man labba mer med detta så är det fritt fram.

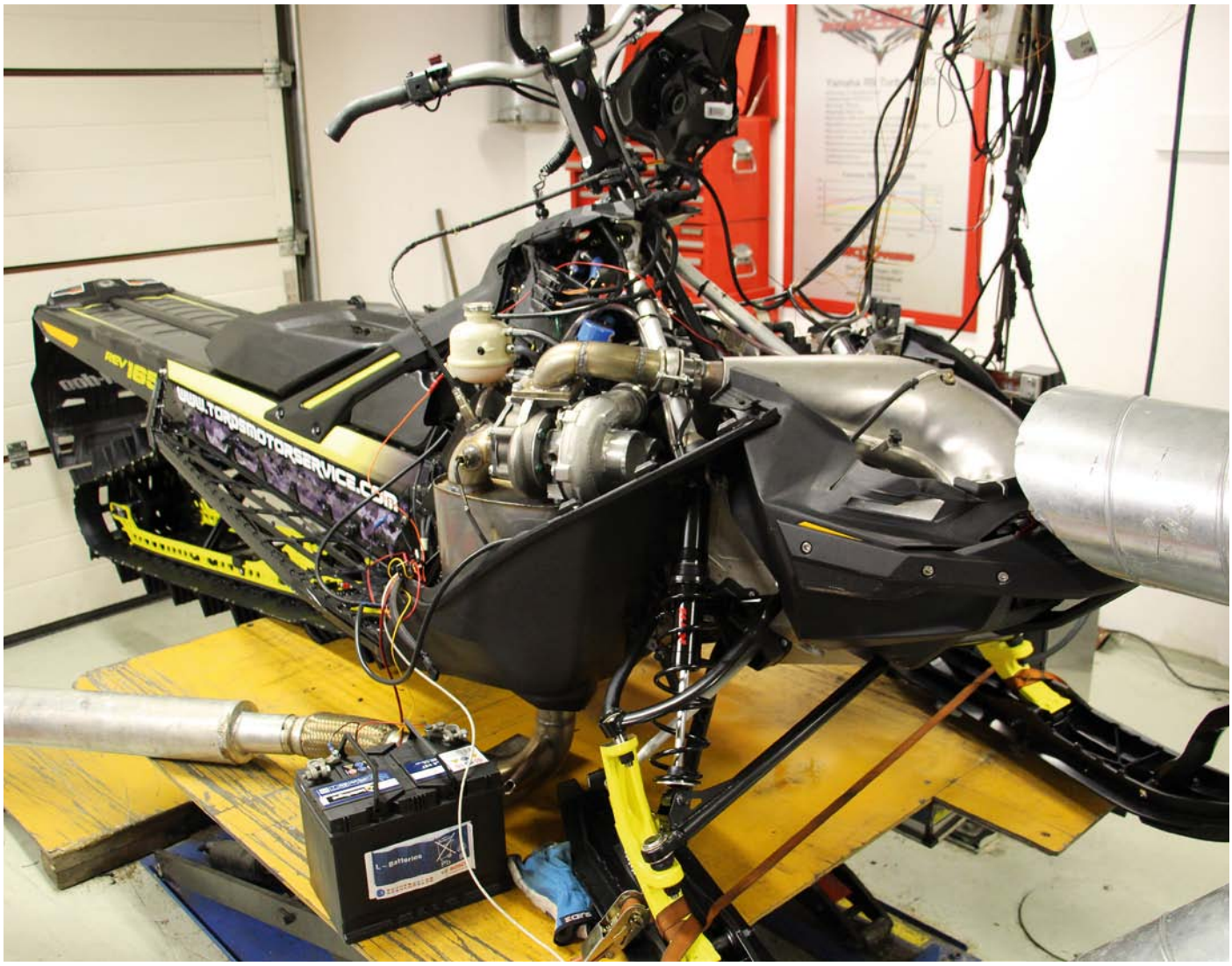
Var hittar jag detta kit? www.mcx.se

Vikt racemuffler Quiet	**6 kg**
Vikt standard ljuddämpare	**7,2 kg**

Ljudnivå tomgång standard ljuddämpare	**76,2 decibel**
Ljudnivå tomgång Stage II Racemuffler Quiet	**78,2 decibel**

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

Rotax 850 E-TEC Turbo



Visst kan stark bli starkare med hjälp av lite doping. Doping som stavas T.U.R.B.O.

Av: SnowRider

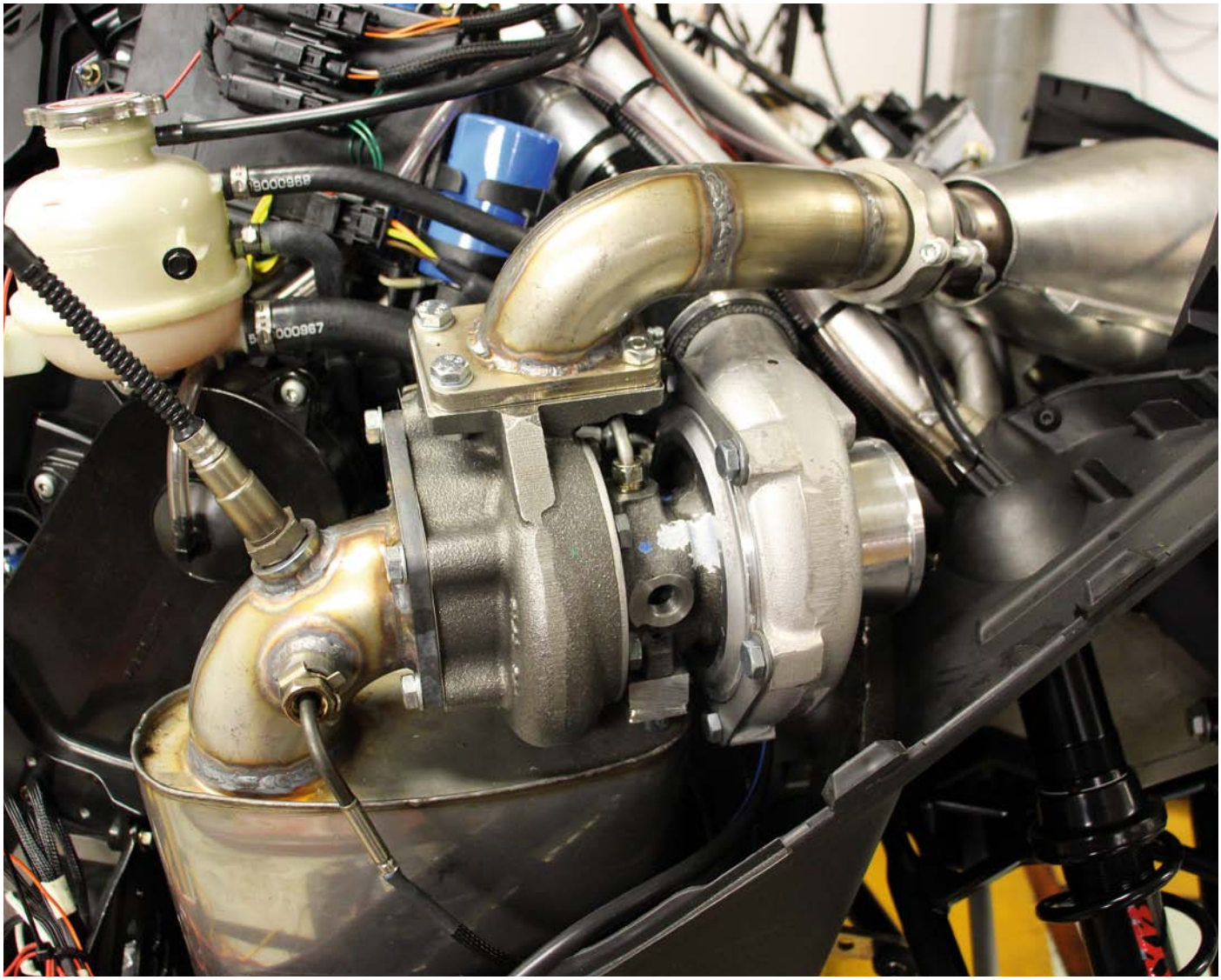
Få av oss har undgått att uppmärksamma Rotax fina och för året nya 850 E-TEC. Den ger dryga 162 kusar i originalutförande och är starkast på marknaden utan minsta lilla modifikation. Naturligtvis så undrar man då hur mycket hästkrafter det skulle kunna bli i den med lite hjälp på traven i form av överladdning. En som funderat lite extra på detta är Erik Marklund på Mc Xpress i Piteå som genom åren gjort sig känd som en av världens bästa turbotrimmare då det gäller fyrtaktare. Deras turbosatser till exempelvis Yamahas snöskotrar är världsberömda och tusentals skoteråkare runt om i världen kan skriva under på detta.

I och med Yamahas Sidewinder och Arctic Cats Thunder Cat som båda har turbon originalmonterad så fick Piteåföretaget lite mindre att göra. Naturligtvis höjde man blicken och såg ett behov i att höja effekten i de tvåtaktare som dominerar marknaden. Tekniken och hindren att övervinna då det gäller att överladda en tvåtaktare skiljer sig en hel del från en fyrtaktare. Man är i skrivande stund mitt inne i en period av en massa testande i bromsbänken för att finjustera för att i slutändan få allt att lira perfekt så att man kan fortsätta testerna i fält innan våren. Målet och ambitionen är som vanligt att kunna leverera en färdig produkt som bara är att bulta på. Naturligtvis ska man ta fram satser till alla märken, men Rotax 850 är först ut.

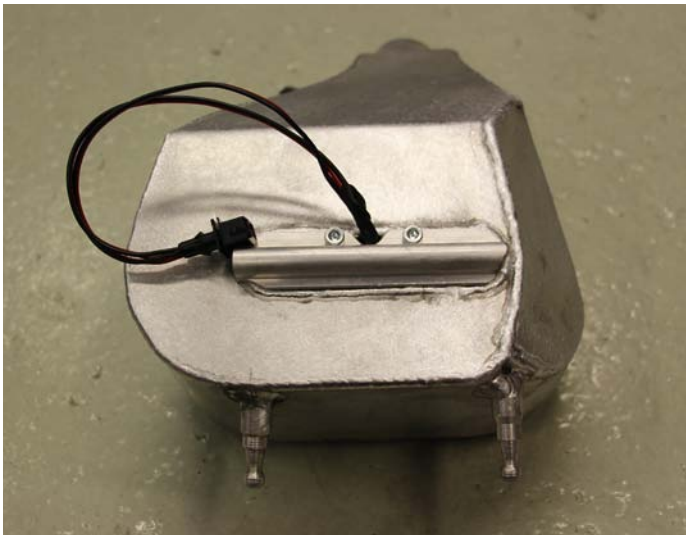
MCX första tester gjordes med en Mitsubishi 19 T turbo. Allt fungerade bra, men effekten blev inte den de hoppats på. Här landande den på 188 hk vid 46 kPa laddtryck. Avgasmottrycket blev 50 kPa högre än laddtrycket, vilket är för mycket på en tvåtaktare. Då utfördes ändå testet utan ljuddämpare.

Originaltopp jämfört med topp med större volym. Så här i prototypstadiet är den handportad men kommer så klart att vara bearbetad med en CNC-maskin för bästa resultat.

19 T turbon har supersnabb respons, och fungerade lika bra (eller dåligt) som den större GT2860 turbon.



Det här GT2860:an var den andra turbon MCX testade. Den här turbon används ofta i de turbosatser som finns att tillgå till 800 2- takt i USA.
Den här gav 188 hk vid 42 kpa laddtryck. Avgasmottrycket blev 50 kPa högre än laddtrycket på toppvarv, vilket är 20 kPa över vad MCX önskade sig.
Därför gick de vidare och testade de en Mitsubishi TD 05 turbo istället för at se vad som skulle hända då. Tyvärr blev det ingen märkbar skillnad vare sig då det gäller effekt eller avgasmottryck.



Det fungerar perfekt att berika bränsleblandningen med extra spridare infällda i plenumet före motorn. MCX EFI- box som de använder till de flesta turbosatser de levererar fungerade perfekt även på denna tråtaktare. Den styr spridaröppningstiderna och även laddtrycket på ett smidigt och korrekt sätt.

För att kunna köra på vanlig 98 oktan handelsbensin krävs ett lägre kompressionsförhållande för att undvika spikning. Vi hoppas på att få i alla fall en bit över 200 hk vid 40 kPa turbotryck vilket skulle kännas helt okej.

Det gäller att ha några olika turboladdare som man kan testa när man skall bygga en fungerade 2-takts turbo. Efter att ha testat 3 olika storlekar, kan MCX konstatera att de fortfarande inte har en bra lösning i skrivande stund. De kommer att fortsätta med att prova en större stinger (slutröret på pipan som ska ha en större diameter). De kommer också att testa hur systemet svarar på en separat wastegate som monteras på slutet av originalpipan för att unvika att alla avgaser skall gå genom stingern när den öppnar. Wastegatepipan kommer alltså gå odämpad på sidan av avgassystemet. Detta kommer att sänka trycket i pipan på toppvarv.

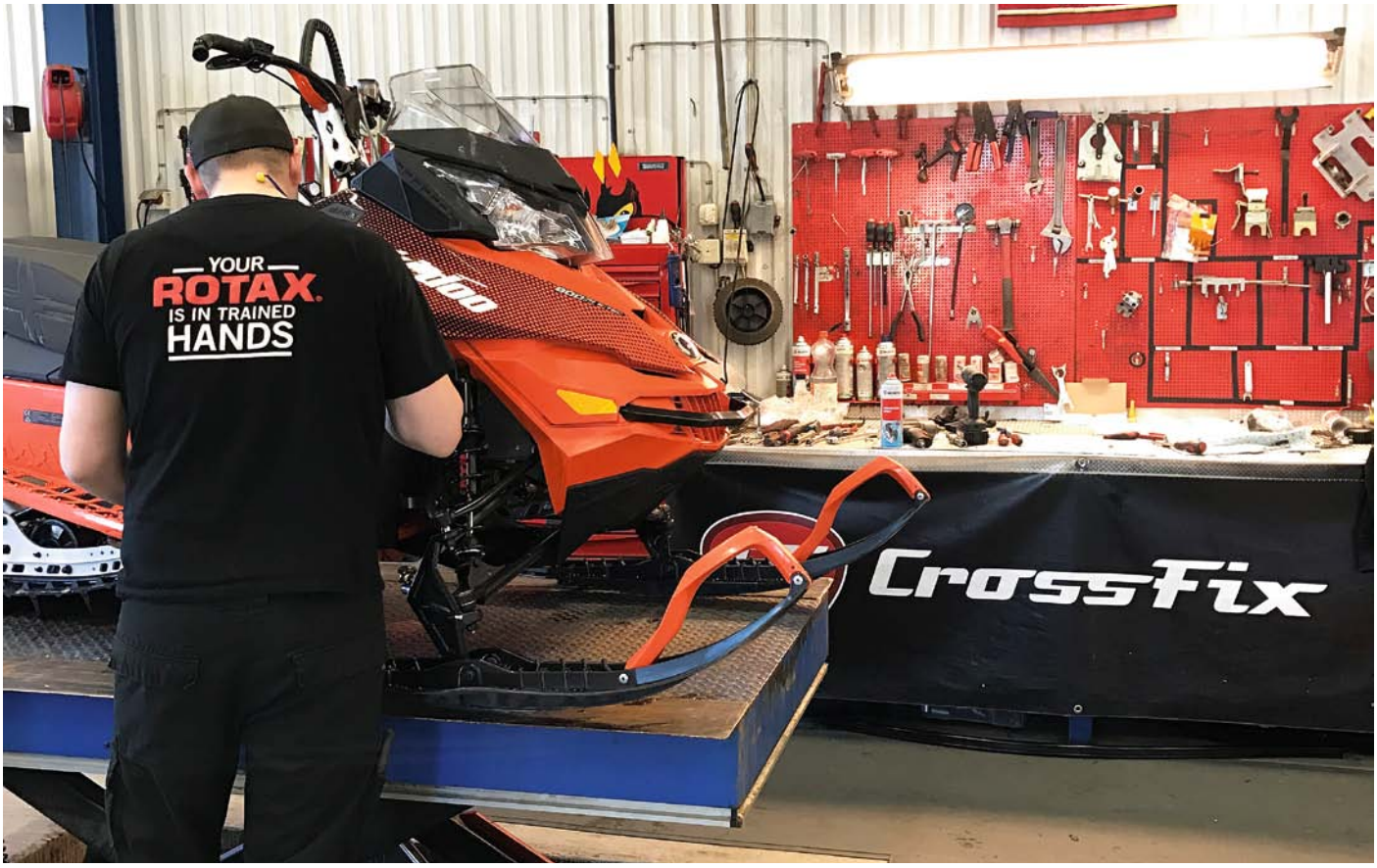
Hej Elaine Karlsson

Elaine Karlsson och är en Backcountry tjej som precis fyllt 31 år. Hon började snöskoterkarriären 2011 och fyra år senare började hon med friåkning på högre nivå. –Jag fick en pepp att utvecklas som skoterförare och när jag fick chansen att vara med i Team Autoblå nappade jag såklart direkt. Efter det så klättrade jag uppåt rätt fort inom min ”skoterkarriär”. Inför säsongen 2016 så slutade min säsong innan den ens hade börjat. Första turen blev en katastrof och jag hade lagt ner sjukt mycket tid och pengar på min skoter som blev inlöst av försäkringsbolaget. Men Autoblå gav mig chansen att köpa en Axys! För mig har det gjort en otrolig skillnad bara att gå från Proridechassiet till Axyschassiet, jag har verkligen blivit en bättre förare i och med detta byte.

Jag har utvecklats under åren och fått en del sponsorer som hjälper mig att kunna göra det här som jag tycker mest om.

Höjdpunkten var när Polaris utsett mig till ett av deras ansikten utåt som en av deras Ambassadörer. Jag har gått och trippat på tå varenda dag sen det samtalet från Polaris. Jag har genom min hobby träffat så himla många helt underbara människor, alla i den här branschen har gett mig bra bemötanden och varit urtrevliga! avslutar Elaine.

CROSSFIX



På bara några år tycker jag mig se en otrolig utveckling i skoterbranschen där allt fler butiker ryckt upp sig å det grövsta. Då det gäller renodlade verkstäder så har förvandlingen också börjat och vi hade nöjet att besöka Crossfix i Piteå som måste vara en av Sveriges trevligaste skoter- och ATV-verkstäder.

Bild&Text SnowRider

Jag kommer ihåg när jag som mindre var in i verkstan hos den största skoterhandlaren i Mora. Här hade ingen gått någon charmkurs och det var lika säkert som ett amen i kyrkan att man blev otrevligt bemött där sporten var att idiotförklara alla som vågade stoppa in näbben i deras kungadöme. Som tur är så har attityden och bemötandet ändrats i samma takt som skoterbranschen rensats upp och proffsighet har ersatt stöddighet. Vissa har tagit steget längre än andra och idag finns det skoterbutiker som kan mäta sig med en snygg bilhall. Naturligtvis har också verkstäderna tagit ett steg framåt och jag ska väl inte sticka under stol med att jag blivit förvånad över hur långt en del har kommit i utvecklingen. Ett typexempel på en verkstad som tagit steget in i framtiden då det gäller det mesta är Crossfix i Piteå. Eftersom jag inte besökt alla skoterverkstäder i Sverige har jag svårt att på något sätt spekulera i vem som har den snyggaste verkstaden. Men skulle jag försöka mig på en kvalificerad gissning så kan jag säga att Crossfix utan tvekan måste tillhöra en av de finare i detta land. Det hela känns genomtänkt från samma sekund som du kliver in på kundmottagningen till du får tillbaka din lagade skoter eller beställda reservdel. Här lagar och servar man nämligen snöskotrar samtidigt som man tillhandahåller reservdelar och tillbehör till BRP:s sortiment.

Övriga sortimentet

Jonas Brännström heter ägaren av Crossfix och drog igång den här verksamheten 2007 när Traktor City som fram till dess bara sålt skogs- och lantbruksmaskiner tog sig an Ski-Doo.

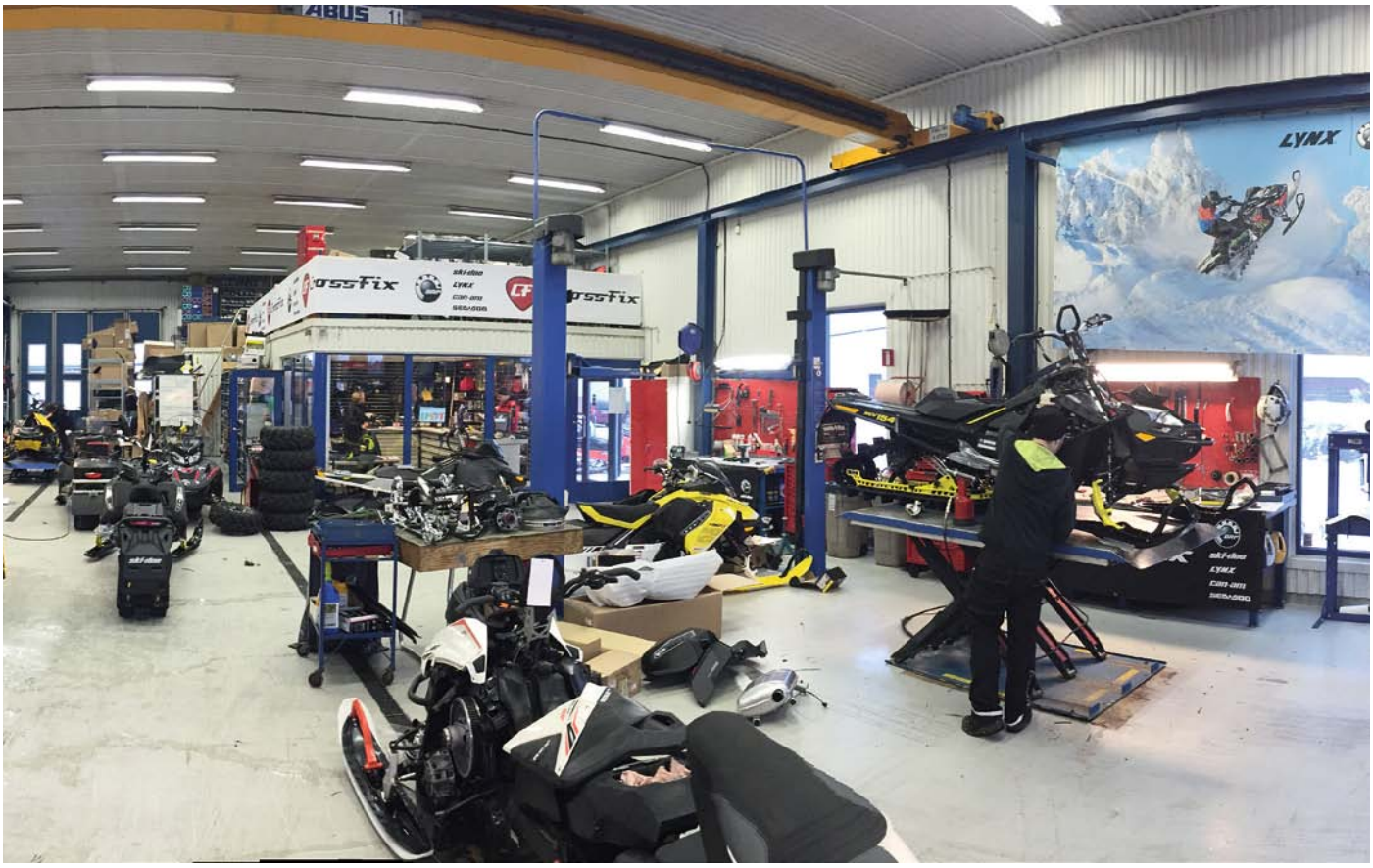
Jonas fick då uppdraget att agera verkstad och Crossfix föddes. 2009 kom Lynx in i bilden samtidigt som man då också fick BRP:s vatten- och ATV-sortiment på service- och reservdelsfronten. TraktorCity är då som nu stället man vänder sig till i Piteåtrakten då man vill köpa kläder och fordon från Lynx, Ski-Doo och Can Am.

Up to date

Crossfix som alltså inte säljer några fordon har stadigt ökat sin omsättning och antalet anställda vilket gör att detta företag omsätter över 12 miljoner och har 7,5 heltidsanställda. Här finns två stycken i kundmottagning och butik, fyra mekaniker och en 1,5 heltidstjänst på lagret. De jobbar efter måttot att vara transparenta vilket är det första som slår mig. Så fort man går in i kundmottagningen så ser man så gott som hela

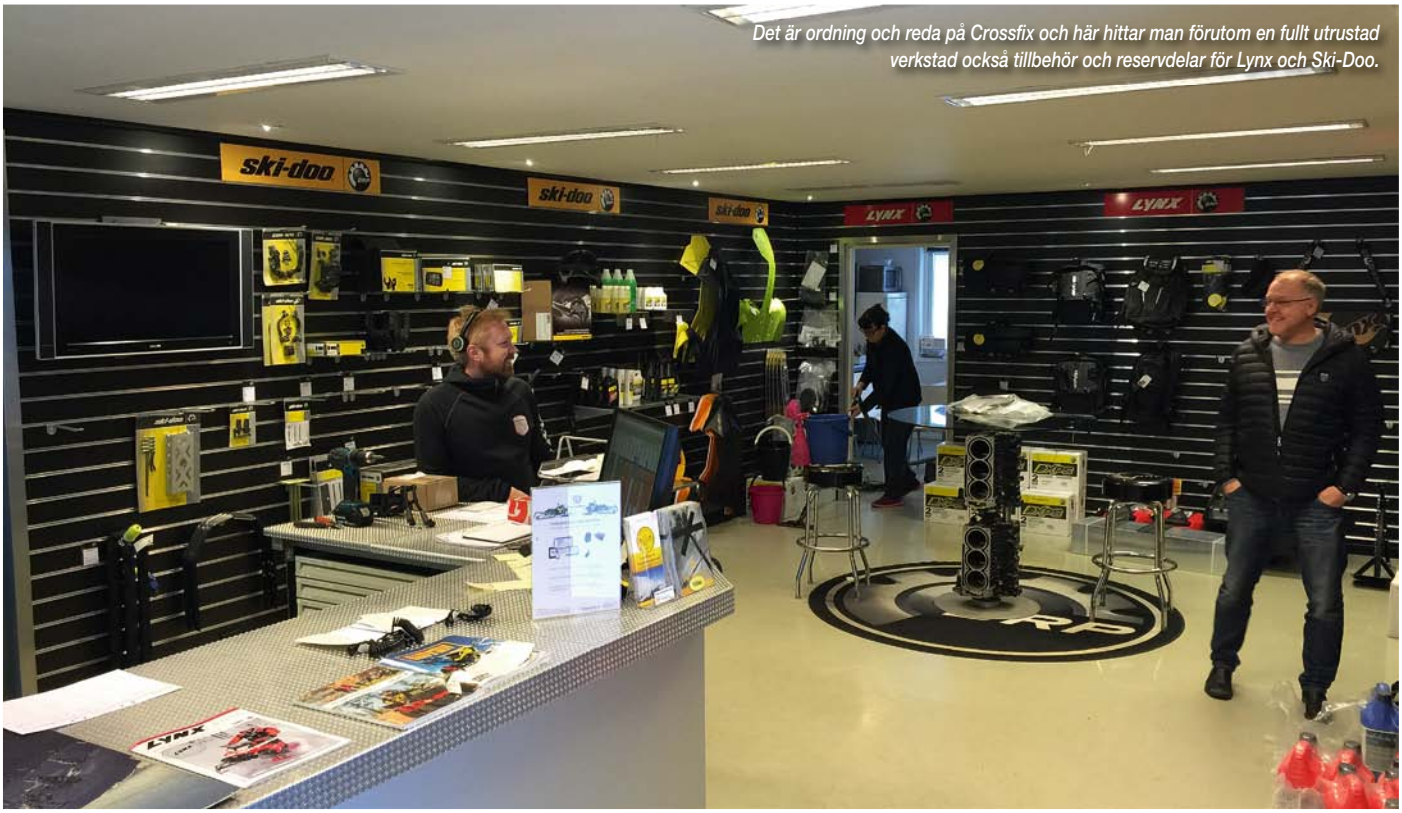
Att reparera en krockskada är av högsta prioritet på Crossfix då alla själv kör snöskoter och i och med detta vet att en skoter ska vara ute i snön och inte stå still på en verkstad.

Om man har skickat personalen på charmkurs eller om vänligheten är genuin vill jag låta vara osagt, men Emil Forsberg som man vanligtvis hittar bakom disken är faktiskt ovanligt trevlig.



Här jobbar det totalt fyra heltidsmekaniker som ser till att serva allt som brummar från BRP.

Det är inte alla dagar man går in i en reservdelsbutik och kundmottagning där man kan se rätt in i verkstaden.



Det är ordning och reda på Crossfix och här hittar man förutom en fullt utrustad verkstad också tillbehör och reservdelar för Lynx och Ski-Doo.

verkstaden genom glaspartiet som avskiljer de båda åt. Här ser man en snygg verkstad där allting verkar ha sin plats och mekanikerna varsin arbetsyta. Här finns lyftar och traverser som ser till att man kan jobba på ett smidigt och säkert sätt. Crossfix ser till att hela tiden utbilda sin personal så att de alltid är up to date med det nyaste samtidigt som man försöker ha roligt på jobbet. –Vi ser till att vi trivs på jobbet och att vi vet vad vi pysslar med. Vi är säkert inte den billigaste verkstaden, med det brukar jämna ut sig när vi har en välutbildad personal som kan skruva. Vi kanske inte heller har det största reservdelslagret, men däremot försöker vi ha rätt saker hemma så att vi tillexempel kan få igång en försäkringsskada så fort det bara är möjligt. Jag vet ju själv hur tråkigt det är när en svindyr leksak står på verkstaden när man vill använda den. Säger Jonas.

Whistler

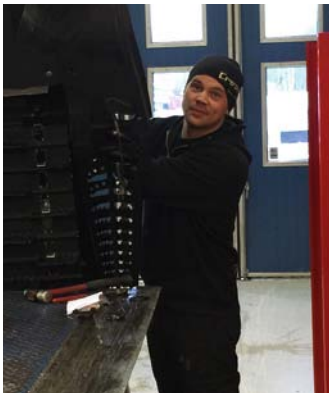
I skrivande stund är Jonas tillsammans med kompisgänget på väg till Whistler för att köra snöskoter vilket skvallrar om att Jonas Brännström är en skoteråkare, som oss andra.

Inte för att vi har tvivlat det minsta på just den biten. Jonas är ju en av de som engagerat sig hårdast i överladdning och olika setuper på framför allt Ski-Doos fyrtaktare när det begav sig.

Vi är i alla fall riktigt impade över Crossfix och den ordning som råder på denna specialverkstad. Åk dit själv vettja.

Jonas Brännström är ägaren av Crossfix som utan tvekan är en av Sveriges finaste skoterverkstäder.

Välutbildad personal som alla har sin egen arbetsstation är nyckeln till en snygg verkstad. Att sedan William Rönnberg har samma frisyr som Kramer i Seinfeld är en helt annan sak och säkert något för Arbetarskyddsstyrelsen att ta tag i.



Lyftar och vinschar gör de flesta mekaniker glada. Se bara här på Tommy Vesterlund som ser onödigt glad ut.

Sommar och vinterförvaring

Det börjar snart bli dags att tänka på refrängen och stoppa in älsklingen i ladan eller i garaget. Vissa bara kör in snöskotern för att till hösten trilskas lite extra med att få igång maskinen lagom till första åkturen. Då dagens bensinkvalitet inte är den bästa och dagens bränsle också innehåller en viss del etanol så finns det en risk att soppan "separerar" och inte alls har de egenskaper som den hade från första början. Har du en gammal snöskoter som du blandat oljan direkt i tanken på så är den ännu viktigare för dig att se till att soppan inte separerar. STA-BIL fuel stabilizer Storage är produkten man ska slå i bränsletanken för att fordonet ska starta betydligt lättare och enklare. Tänker du efter så gäller ju samma sak för alla fordon du bara använder halvårsvis. Gräsklipparen, snöslungan, båtmotorn, moppen, grästrimmern, motorsågen och raggarbilen. En portion Storage som räcker för 40 liter kostar runt 80 spänn och ska se till att bensinen håller sig ung och fräsch upp till 18 månader. Man blandar helt enkelt i detta medel i bensinen och startar fordonet och låter den gå ett tag innan man stänger av den innan förvaringen. Klart.

Är du lite sugen på att veta mer eller till och med köpa dig en dos, så surfar du in på www.tyskstrading.se eller ring : 023-13361 och beställ

Beslut om nytt format för registreringsnummer

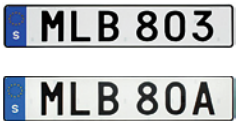
Regeringen beslutade den 16/2 att Sverige ska införa ytterligare ett format för registreringsnummer.

Bakgrunden är att det nuvarande formatet med tre bokstäver och tre siffror börjar närma sig sitt tak och därför måste vi vidta åtgärder för att utöka antalet tillgängliga kombinationer.

Det nuvarande formatet för registreringsnummer har en begränsning på cirka 12 miljoner kombinationer. Idag finns det cirka 11 miljoner fordon registrerade i vägtrafikregistret, vilket betyder att det bara finns cirka 1 miljon kombinationer kvar. Enligt vår prognos kommer dagens kombination av registreringsnummer ha nått en kritisk nivå mot slutet av år 2018.

Lösningen blir därför att också tillämpa ett format på registreringsnumret där sista siffran byts ut mot en bokstav. Det är en lösning som ökar antalet möjliga kombinationer till cirka 39 miljoner. Det innebär i praktiken att det kommer att finnas två olika format för registreringsnummer.

Det nya formatet planeras att tas i bruk under 2019. På bilderna nedan ser du hur de båda formaten kommer att se ut.



RMK ASA

Vad gör man om man vill pröva nått nytt? Man monterar ett gäng ASA-dämpare på sin RMK

Av: Björn

Daniel Johansson från Mattmar utanför Åre är den snart 18-årige skoteråkaren som vill ha en maskin som klarar det mesta utan att för den skull göra avkall på någonting.

Efter några heta tips så insåg han att det var ASA-dämpare man skulle ha. ASA är ett svenskt företag som håller till längst uppe i Sverige då de har sitt säte i Kiruna. ASA har stötdämpare till allt från bilar, ATV och snöskotrar och har en unik fjäderlös konstruktion som vi ska gå närmare in på i en senare artikel, då jag med handen på hjärtat inte riktigt förstår själva funktionen till fullo. En som däremot uppskattar funktionen eftersom han kört med en uppsättning av dessa ASA-dämpare under den här säsongen är ju Daniel som verkligen använt sin RMK 155 till allt möjligt.

Brett register

Daniel är en skoteråkare som har ett brett register och använder sin RMK på ett sätt som det helt säkert inte var meningen från första början.

-Jag gillar allt från friåkning till snabb körning på led, och ett och annat backrace när jag hinner med. Jag körde min RMK original ett tag innan jag bytte dämparna. Vilken skillnad. Jag har aldrig rört dämparna som är lika hårda när dom behöver vara det som dom är mjuka när jag exempelvis skråar. Det finns justeringsmöjligheter men jag har aldrig behövt röra dom trots att jag kört några backrace med min RMK, säger Daniel.

Nu är en RMK helt säkert inte ämnad för detta och Daniel har gått händelserna i förväg och ersatt boggiskenorna med kraftigare diton från Ice Age.

Daniel har i dagsläget kört 70 mil varav 20 av dessa är relativt engagerade mil på leden där han inte varit direkt snäll mot maskinen.

-Den slår aldrig igenom och ger mig heller inte några elaka kast utan är alltid förutsägbar och trygg. Alla andra har ju Fox och Öhlins och jag tyckte det var kul att testa någonting nytt. Dämparna kostar runt 6000 spänn styck plus moms men jag tror att det finns ett paketpris om man vill ha allihopa. Jag testade först att byta fram, men har nu stoppat dit ASA runt om.

Jag är extremt nöjd och tror att ni som vill testa dessa dämpare kommer att tycka samma sak, avslutar Daniel.

ASA

Vi kommer helt säkert att pallra oss upp till ASA för att få en lektion i både funktion och tekniken bakom dessa dämpare vi hör allt mer om. Ni kan se fram emot ett mer ingående reportage då det gäller ASA-dämparen framledes då den helt klart verkar ytterst intressant, dessutom svensktillverkad. Vi återkommer i ämnet.

En ASA-dämpare kostar runt 6000 spänn plus moms, men du ska naturligtvis kolla vad en hel uppsättning kostar.

Ett och annat backrace har det blivit med RMK:n, vilket kanske inte är det vanligaste.

Idag har Daniel en maskin som både är följsam vid exempelvis skråkörning men också hård nog för att aldrig slå igenom.

Daniel Johansson har ordning på sin maskin och använder den till allt från friåkning, backrace och ledkörning.

Daniel körde sin RMK i originalskick först innan han bytte dämparna. Skillnaden och användarvänligheten är stor.

GOLDFINGER

Tänk att en enkel makapär kan göra skoteråkningen så mycket bättre.

Av: Björn Friström

Det finns ett helt gäng med tillbehör som man kan skruva på sin skoter som gör den mer användarvänlig. En sak som jag lärt mig att uppskatta genom åren är en vänstergas. Alltså ett gasreglage som sitter på vänster sida. Ett reglage som tillåter föraren att nå gasen fast maskinen står på ett sånt sätt att man måste luta sig åt "fel" håll. Nu vet jag att en del proffs harklar sig och sträcker lite på sig och i samma andetag säger att man alltid ska luta maskinen åt rätt håll i snön och aldrig försätta sig i situationer där det underlättar att ha ett gashandtag på vänster sida på styret. Alldeles rätt säger jag, i teorin det vill säga. Men i den verklighet som jag och många med mig befinner sig så lever ibland maskinen ett eget liv och kör lite som den vill utan tillåtelse vilket i sin tur gör att man ibland behöver lite hjälp på traven. Jag har sett lite olika lösningar genom åren och ringde därför Peter Larvia på DBC eftersom dom i sitt sortiment har en variant som heter Goldfinger. Namnet avslöjar att detta handtag eller rättare sagt avtryckare är guldfärgad och manövreras med vänster pekfinger. Den här varianten är helt suverän och väldigt lätt att montera. Då man mixtrar med gasen vill man gärna att konstruktionen är solid och inte kan fallera på något sätt. Du monterar ett Goldfinger-kit på en halvtimme och jag kan faktiskt inte se några nackdelar med detta kit så länge du skruvar dit det hela på rätt sätt. Det hela går ut på att du monterar det pekfingerassisterade gashandtaget på vänster sida och drar gasvajern mot gashandtaget på höger sida där man monterar en plåtbläck på original gashandtag. Detta bleck manövreras med gasvajern från vänstergasen. Enkelt som bara den.

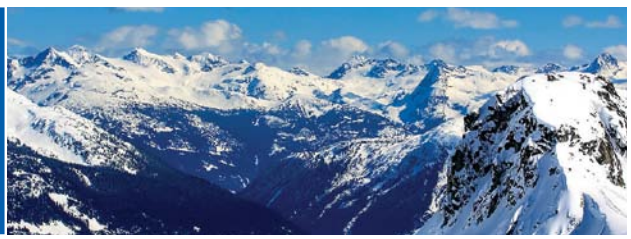
Om detta gas-system på något sätt skulle haka upp sig efter en rullning eller kollision så skulle jag rekommendera att man samtidigt monterar ett dödmansgrepp som ser till att motorn stängs av när man antingen frivilligt drar i snodden eller ramlar av.

Det här trevliga tillbehöret kostar ganska precis 1595 kronor och finns modellanpassad för de flesta modeller.

Man gasar med vänster pekfinger som via en vajer och ett plåtbleck manövrerar originalgasen på höger sida.

Hela Goldfingersatsen är enkel, lättmonterad och genialisk.

Goldfingergasen är en riktigt bra uppfinning för oss som kan ställa till det ibland.



PullzAll en vän i nöden

Att alltid kunna ta sig loss oavsett hur mycket man än sitter fast borde vara en av de mer grundläggande säkerhetsaspekterna då det gäller skoteråkning. Vi valde därför att titta lite extra på världens bästa tillbehör. Vinschen.

Av: Björn

Det sägs att man blir klokare ju äldre man blir. Jag skulle vilja säga att man blir bekvämare och då också vis av erfarenhet och därmed mer försiktig. Jag har en massa olika fordon här hemma på gården som antingen körs aktivt i skogen eller på ett eller annat sätt ska upp på en trailer. Det kan vara allt från en fyrhjuling, snöskoter eller någon av våra raggarbilar som antingen ska köras, bogseras eller bärgas. Allt som ofta är jag själv när allt detta i en salig röra ska utföras. Detta har gjort att jag väldigt många gånger på ett år saknar en kompis som puttar, drar eller hejar på. Då jag snart fyller 50 år har jag märkt att en viss grinighet har smugit sig på mig och att jag därmed säkert blir svårare att umgås med. Detta har gjort att jag får färre och färre vänner som är villiga att dra, putta eller skjuta på när jag antingen kört fast eller ska upp med något på trailern.

Då jag gillar att vara gubbgrinig så har jag höjt blicken för att se vad det kan finnas för andra hjälpmedel än en annan gubbe. Warn har löst detta problem för gubbgriniga i årtionden och jag såg genast att de hade lösningen för med i och med sin fantastiskt fina 24 volts batteridrivna och handhållna PullzAll vinch som verkligen är en hjälpande hand. Det här kraftpaketet drar med lätthet det mesta och har en utlovad styrka på 454 kilos dragkapacitet. Skulle du råka utsätta PullzAll för högre påfrestningar än detta så finns det ett inbyggt överbelastningssystem som skyddar enheten mot detta.

Du har totalt 4,6 meter av en 56 millimeters vajer att tillgå i denna handhållna dragare. Motorn jobbar med 24 volt och du får med ett extra batteri vilket gör att du har två stycken totalt. En laddare som du stoppar in i 220 uttaget medföljer också. När du väl har den här vinschen så är det bara fantasin som sätter gränsen för vad du kan använda den till. Du vet väl att du med en talja dubblar dragkraften ganska enkelt? Jag skulle inte rekommendera dig som friåkare att ha med dig den här vinschen i ryggsäcken då den väger åtta kilo. Men har du däremot en arbets- eller touringmaskin så ska denna vinsch nästan vara obligatorisk att ta med. I alla fall om du gjort dig omöjlig bland folk och därmed kör mycket själv. Med en PullzAll från Warn så kan jag lova dig att du reder ut det mesta. I och med att den är batteridriven så skulle jag förvara den inne i värmen i garaget och ta med den i bilen, på skotern eller fyrhjulingen när det var dags. De stationära vinscharna är nog mer byggda för att leva ett liv utomhus då de jobbar med ett batteri som laddas när motorn på fordonet den är monterad på är igång. Batteriet räcker en bra stund och du ska väl egentligen bara tänka på att aldrig glömma vinschen påslagen med huvudströmbrytaren på en längre stund då ett sånt här batteri inte alls gillar att dräneras ut till fullo.

Jag gillar den här produkten skarpt och valde att köpa loss vårt testexemplar då jag vet att jag kommer få svårt att leva utan denna hjälpreda nu när jag fått reda på att den finns.

Priset för PullzAll är 5596:- + moms.
Vikt 8 kilo.
Dragkraft 454 kilo.
Fram och back i variabel hastighet.

Skulle det visa sig att du överskrider dragkraften som PullzAll kan leverera så slår systemet ifrån.

Har man med sig några vanliga bandslingar så är det inga problem att fästa vinschen i något fast i andra ändan.

Då du har hela 454 kilos dragkapacitet i denna handhållna batteridrivna vinsch så är användningsområdet ganska stort. Den drar på en bil på en trailer hur lätt som helst.

PullzAll kommer förpackad med allt du behöver. Extra batteri samt laddare.

Då en PullzAll väger dryga 8 kilo så är det ingenting du vill ha i ryggsäcken. Men varför inte i lastlådan på arbetsmaskinen?

Långtestrapport

Ski-Doo Summit X 850 E-TEC 165 Gen4

Av: Daniel Orevi

Att välja nya Summit 850 som långtestare till årets säsong var inte svårt. Även jag har precis som så många andra fastnat i friåkningsträsket. Ledåkning kan fortfarande vara kul men skall adrenalinet och eufo-rin verkligen explodera så gäller branta skogssluttningar och trånga bäckraviner och en skoter som hjälper mig att ta mig fram där. I detta segment lanserades Ski-Doos nya Summit med både nytt chassi och en ny motor. Detta är 4:e ge-nerationen av Ski-Doos REV-chassi. För varje generation har man förbättrat en bit och denna gång har steget från förra ge-nerationen till Gen4 varit ett sjumilasteg.

Hellre liten och rapp än stor och slapp?

Rotax 850 E-TEC var förstås en mycket välkommen nyhet. Den tidigare 800 E-TEC var bra och modern på många vis men det som saknades var rappheten, det direkta gassvaret, som är vitalt vid mer avancerad backcountrykörning. Även mer kraft står alltid på önskelistan och i Amerika säger man ”there’s no substitute for cubic inches” syftande på att större motorer alltid är bättre och starkare. Snart sagt alla vill ha mer häst-krafter men de måste vara förpackade i en motor med snabb respons eller med andra ord, rappt gassvar. Hellre liten och rapp än stor och slapp har chef-redaktör Friström sagt, men i detta fall har ingenjörerna på Rotax verkligen gjort skäl för sina studieskulder. 850 E-TEC är både stor, stark och rapp. En synnerli-gen väl lämpad motor för den nya tidens backcountryåkning.

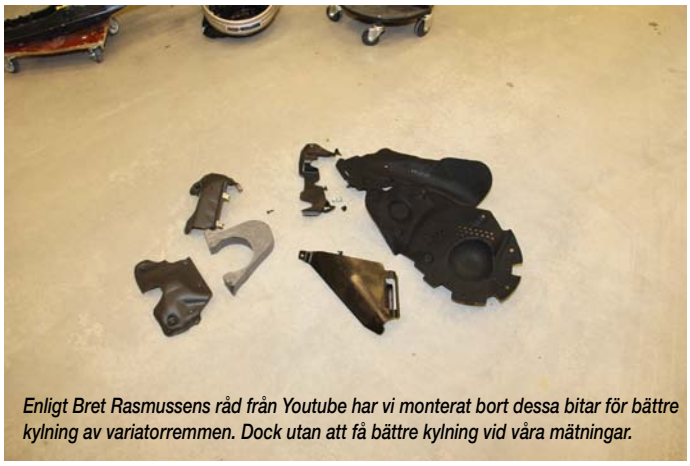
10% fler hästkrafter

Motorn har vi gjort en grundlig genom-gång på i SR nr 4 och i nr 5 bromsade vi den tillsammans med 800-motorerna på marknaden. Resultatet visar på nästan 10% fler hästkrafter än konkurrenterna. 850 E-TEC gav i vår bromsning 162 hk mot 148 hk för 800 E-TEC. Skillnaden vid vår bromsning var alltså ännu större än den ökning på 10 hk som Ski-Doo själva anger. Även Arctic Cats och Pola-ris 800 motorer gav 148 hk. 850 är alltså med råge den starkaste 2-taktsmotorn på marknaden.

Sedan om den är 10% snabbare framåt i snön än konkurrenterna är en helt annan fråga som påverkas av va-riatorer, matta, vikt och en massa andra saker. Jag konstaterar att när man kör den upplevs den helt klart som monster-stark och sjukt varvvillig. Det är en helt

Stefan Bohlin levererade en något försenad skoter till en lycklig skribent. Julen kom sent denna vinter.

Nedre spännet till sidokåpan öppnar sig ofta när jag kör. Ingen bra konstruktion. Vi önskar gummistroppen tillbaka.



Enligt Bret Rasmussens råd från Youtube har vi monterat bort dessa bitar för bättre kylning av variatorremmen. Dock utan att få bättre kylning vid våra mätningar.

Bullermätning före och efter Rasmussens mod. 6000 stadiga varv på en vattenskrapas längd och i maghöjd. Vi mätte upp 1 resp 2 dB höjning av ljudet.

ny erfarenhet för dig som är van att köra gamla lillbrorsan 800 E-TEC.

154 eller 165 tum?

I Sverige säljs flest mountainskotrar i längden 153-155 tum. Jag valde dock längden 165 tum. Vid våra provkörningar av Summit 850 i West Yellowstone i mars 2016 tyckte jag att den 165 tum långa skotern var förvånande lätt att kasta runt i branterna så jag valde den för den enorma klätterförmågan som jag hoppades skulle kompensera min ovilja att gräva för ofta.

Svart är coolt! Eller tråkigt?

2017 års Summit X fanns i två färger för alla som beställde skotern på våren. Antingen svart med lite gula detaljer eller orange/vit. Mitt första intryck av den senare var att den inte alls var snygg. Den bedömningen har jag nu omvärderat. Den är riktigt fin, särskilt på bilder med snö och blå himmel så blir den rätt cool. Jag beställde som sagt redan tidigt i våras, innan jag förstått att den orange/vita var cool och följaktligen valde jag den svarta maskinen som nog blir lite tråkig i längden. Planen var dock klar från början att dekala den för lite personlighet, lite mer färg och lite roligare helt enkelt. Vissa tycker att dekalkit är hur fränt som helst, andra att det är pengar i sjön. Om det är värt investeringen kan bara du själv bestämma.

100 klistermärken

Jag valde ett av Wrappingtons standardmönster och la sedan till lite detaljer. Utan att någonsin ha monterat ett wrapkit satte jag igång en kväll efter jobbet. Hur svårt kan det va att klistra dit 100 klistermärken? Jag började förstås med att titta på några youtube-klipp med instruktionsfilmer. Det såg inte så svårt ut och det var det faktiskt inte heller. Wrappingtons kit visade sig hålla hög klass med riktigt bra passform och starka dekaler som gick att dra bort när det blev fel och sedan prova igen tills man blev nöjd. De stora bitarna som sattes på tunneln och på den blanka plasten monterade jag med lite sprayat såpvatten. Det blev sjukt bra och snyggt och ser faktiskt ut som någon kompetent person monterat. För mig tog det 8 timmar effektivt arbete med alla moment från att värma bort originaldekoren och demontera/montera lyftbågen bak. Här kan man nog kapa några timmar med rutin och händighet men det var hur kul som helst så varför ha bråttom?

Tillbehör

Ski-Doos tunnelväska är praktisk, rymmer massor och monteras på nolltid. Två nackdelar är att den ibland sitter i vägen när du hoppar från sida till sida och att den inte ser särskilt sportig ut. Här måste jag säga att de av konkurrenterna som har liggande tunnelväskor är smartare och betydligt snyggare men ingen är lika lätt att öppna och stänga eller montera och ta loss som Ski-Doo med sitt LinQ-system. Bukskydd i fronten monterades också. Bra med ett extra skydd mot arga stenar och stubbar.

Äntligen körklar

Premiären blev i Sälen som bjöd på fina förhållanden i skogen på fjällsidorna under trädgränsen. På kalfjället hade stormvindar blåst ner snön i skogen och låg nu precis där vi ville åka. Responsen eller gassvaret är verkligen direkt. Här har Ski-Doo kommit ikapp Polaris som nog får anses haft bäst respons. 850-motorn levererar enormt med kraft och PowderMax mattan med 76 mm kammar skottar helt obegränsat. Detta gav en väldigt ryckig framfart helt utan kontroll initialt. Jag kände mig som en total nybörjare och maskinen slet snabbt slut på min spolformade kropp. Efter några timmar började vi bli kompisar till slut och nu kom leendet från öra till öra. Minsta lilla gupp eller grop och ett snabbt gaspådrag så stod skotern i givakt. Jag har aldrig kört en så lång standardmaskin som går på rullen lika lätt

En naken skoter är redo att kläs med 100 klistermärken

En bit i taget är en bra plan om du vill dekala en skoter eller äta en elefant

Inte en dödskalle i sikte men jag är väldigt nöjd och många andra har också nickat gillande. Det är en standarddesign från Wrappington med tillägg för ett antal loggor.

som en trimmad kort sportskoter. Nu är inte detta odelat positivt utan det ställer förstås till det vid avancerad skråning. Rakt fram går bra, skråa snett uppåt går oerhört lätt, skråa snett neråt går knappt alls. Balansen i skotern kräver att man står extremt långt fram och då är det alldeles för höga styret i vägen. Du får det i magen och får dålig kontroll över framfarten.

Styrsänkare

Det är inte så många år sedan som alla monterade styrhöjare men idag gäller styrsänkare och på Summit 850 skulle jag säga att det är ett måste att få ner styret lägre för att kunna få en bra balans och manövrerbarhet när du skråar i svår terräng. Jag är 182 cm lång vilket är 2,6 cm högre än svenska mäns medellängd på 179,4 cm. Redaktionens medellängd är dryga två meter eftersom den onödigt långe chefredaktören drar upp medlet till syrefattiga nivåer. Vid stående körställning sitter styret så högt original, med sin styrhöjare på 190 mm, att jag med helt rak rygg och böjda armar ändå når styret. Jag kan alltså sänka styret rejält och fortfarande stå och köra på transportsträckorna till lekplatserna. Jag monterade Ski-Doos ställbara styrhöjare (sänkare) med höjden 125-165 mm. I högsta läget har jag fortfarande en mycket bra körställning stående och vid lägsta kommer jag fram med kroppen och får en bra balans och kan nu skråa åt alla håll. Skillnaden är helt klart större än jag trodde.

Nybörjare

På många sätt känns detta som en värstingskoter för rutinerade backcountryåkare med bensin i ådrorna men jag gjorde en intressant reflektion när jag åkte på Akkelis med Experience Arjeplog. I vår grupp hade vi med oss några stockholmare som aldrig ägt nån egen skoter men brukar köra några helger varje år på hyrda maskiner. De fick prova min 850 i en skogsklädd sluttning av lite halvbrant karaktär. Helt plötsligt skråade de fram med hyffsad kontroll och gjorde vändningar på vägen ner. Alla tre sa att det var den roligaste och mest lättkörda skoter de testat. Givetvis gasade de väldigt försiktigt och tog det lugnt. Kan jag rekommendera en Summit 850 till en nybörjare? Kanske inte till en absolut rookie men om du är duktig på ledkörning och vill börja lära dig backcountryåkning skulle jag säga att den passar bra.

Remtemp

På nätet har det figurerat en del inlägg om att variatorremmen skulle bli onormalt varm och man försöker hitta lösningar på att vädra bort värme. Bret Rasmussen har lagt upp en film där han demonterar diverse ljuddämpningsmaterial och plastdelar som omsluter motorn. Enligt honom har dessa bara ljuddämpande funktion. Vi har följt hans råd och demonterat dessa delar. Innan demonteringen mätte vi remtempen med infraröd tempmätare och även ljudnivån från motorn. Vi kan konstatera att det blev en mätbar höjning av motorljudet. Vi hissade upp bakänden så mattan hängde fritt och bestämde oss för att ligga på 6000 varv vid mätningen. Vi använde tre mätpunkter, till höger om, rakt framför och till vänster om motorn på exakt en vattenskrapas längd. Original bullrade skotern 96, 93 resp 94 dB. Efter Rasmussens mod mätte vi upp 97, 95 och 95 dB. Alltså en höjning med 1 eller 2 dB vilket är ganska mycket då dB-skalan är logaritmisk och lite mer avancerad än vad jag kan förstå eller förklara. Vi tyckte också att vi hörde en marginell höjning med våra egna hörselorgan.

Gick tempen ner?

Nu var det en vecka mellan våra mättillfällen så vi försökte återskapa så lika körmönster som möjligt. Första mätningarna med originalskoter mätte vi upp 80 och 90 grader på variatorremmen. Nästa helg med modifierad skoter mätte vi upp 104 grader! Vad hände? Tanken var

Originalstyret är onödigt högt. 182 cm Stockholmsdalmas står rak i ryggen och har ändå böjda armar. Nu sitter justerbar styrhöjare från Ski-Doo monterad. Det ger höjden 125-165 mm istället för 190 mm. Nu kommer man fram tillräckligt långt med kroppen och tyngdpunkten för att få bra balans vid skrååkning.

ju att tempen skulle gå ner? Denna dag hade vi med oss en annan identisk Summit 850 som fortfarande var helt original. Den mättes alltså på samma dag i samma snö med så lik körning som möjligt till 105 grader. Även en Summit T3 från 2016 mättes upp till 114 grader. T3:an hade gått 150 mil och samma dag började den fransa originalremmen så en ny monterades. Vad betyder detta? Ingen aning men dessa värden fick vi i alla fall fram vid våra amatörmässiga mätningar. Hur mycket skall en rem tåla? Kan man köra 150 hårda mil med upp mot 114 grader på remmen? Ja, uppenbarligen. Det blev mer frågor än svar så vi skall fortsätta mäta för att se hur det utvecklar sig. I skrivande stund har jag kört 25 mil med nästan bara friåkning och remmen ser fortfarande helt ny ut.

Plastspännen

Överlag ger kåpor och detaljer ett bra och gediget kvalitetsintryck förutom de spännen som håller sidokåporna på plats. De känns som de kan gå sönder vid minsta smäll, särskilt den nedre som jag ofta har kommit åt med skon så den öppnat sig och sticker då ut utanför kanten på skotern. Inget spänne har gått sönder för mig men känslan är ändå att de gamla hederliga kapellstropparna var det bästa sättet att hålla fast sidokåpor på en skoter. Även andra märken krånglar till det med onödigt påkostade och sköra konstruktioner men det kanske är det som kunderna vill ha? Jag vill dock ha kapellstropparna tillbaka.

Förbättringspunkter

Jag skulle vilja se en annan konstruktion på nedre plastspännet till sidokåporna. En som man inte öppnar ofrivilligt med skorna och kanske lite tåligare också. Instrumentet innehåller mycket information även om bildskärmen är i minsta laget. Dock behövs fler än en knapp. Nu får man hålla på att trycka i en evighet innan man hittar den info man vill ha. Det är bra att plocka bort onödiga grejer men här har man gått ett steg för långt i minimalismens tecken. Sista förbättringspunkten är den viktigaste som jag tjatat på hela tiden. Montera styret lägre direkt från fabrik.

Slutsats

Summit 850 överraskade när den presenterades och förväntningarna var skyhöga på den. För min del har de helt infriats. Jag älskar den monsterstarka varvvilliga motorn. Efter den initiala brottningskampen har jag nu blivit kompis med den och efter att jag sänkte styret, som jag anser att alla skall göra, blev balansen bra. Helt plötsligt vågar jag mig på värre linjer än tidigare då maskinen hjälpt mitt självförtroende att växa. Skotern har fått rejält med stryk med ett antal rullningar i hård snö utan att ta skada. Dessutom tycker jag att den blev grymt snygg med dekalkitet från Wrappington.

Tack

Jag vill till slut passa på att tacka Bohlins i Järbo som gett mig perfekt service och support i samband med köp och leverans. De senaste åren har många skoterhandlare runtom i landet snäppt upp sig rejält. Borta är gamla ärvda potatislager med några planscher på en plåtvägg. Nu gäller nybyggda stora fräscha lokaler fullmatade med skotrar, tillbehör, kläder och utrustning. Det gäller på många platser och definitivt hos Bohlins. Vår älskade skoterbransch tar äntligen steget in i finrummet. Låt vintern bli lång!

Remtemp i grader

Daniels	Dennis	Fredriks
850 165	850 165	154 T3 -16
original	-	-
80-90	-	-
moddad	original	original
104	105	114

dB mätning före och efter Bret Rasmussens mod

	front	vänster	höger
original	93	96	94
moddad	95	97	95

bränsleförbrukning Summit 850 -17

bensin	liter	mil	snitt	led/friåkning
28-jan	20,1	7,20	2,79	50/50
29-jan	7,6	1,94	3,92	10/90
04-feb	7,0	1,71	4,09	0/100
18-feb	22,8	8,75	2,61	50/50
19-feb	14,3	5,2	2,75	50/50
totalt	71,8	24,8	2,90	

oljeförbrukning

totalt	2,8 liter	3,9%

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

Besök vår nya yamaha hall
FXR
YAMAHA
Öppet alla dagar!
tel 0280-26065
www.leonarden.se

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

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

UTFÖRSÄLJNING kvarvarande 2017 LYNX ski-doo POLARIS
Missa inte STORA REA på vår webshop!
Stort utbud beg mountain maskiner!
Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90
www.kalixmaskiner.se

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

Förarbevisutbildning för snöskoter
Skaffa dig utbildning där kunskapen finns
Tack för säsongen
Välkommen åter 17/18
GLAD PÅSK
Utbildningsansvarig:
Janne Sund Tele: 070 - 326 97 55
www.ssco.nu
Besök oss på:

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

Hatkärlek!

Tomas Lundvall är mannen som minst sagt hatar sin V-Max 4 så mycket att han ägt den två gånger och nu försöker döda den långsamt med så mycket hästar det är möjligt.

Bild: Tompa Text: SnowRider

Elingenjör Tomas Lundvall är utan tvekan en sån där som är totalt orädd och inte alls rädd för att prova lite olika saker. Om det beror på att han är uppvuxen i Murjek som ligger i Jokkmokks kommun vill jag låta vara osagt, men det är troligt. Nu har ju inte Tomas vuxit fast där eftersom han flyttade då det var jobbdags. Kosan styrdes då söderut, som det brukar göra. Sen ett par år har Tomas bott i Östersund där han också träffat sin bättre hälft, tillverkat barn och hittat en villa, och sedan det viktigaste. Villan hade ett tillhörande varmgarage.

Skoterkarriären startade på familjens Lynx 3900 som sedan fick sällskap av en Ski-doo Elan, på vilken många timmar lades. Man kan väl lugnt säga att ett intresse odlades här. Tomas första egna skoter blev en SRX 440 -80 (guldchassiet) därefter följde en SRX 440E och en Vmax 540 för att sedan ersättas av den legendariska Vmax4an.

I början

Hela den här historien började egentligen i slutet av 90-talet då Tomas bytte till sig den här V-Max 4:an mot en riktigt ovanlig SRX 440E -81. Han körde med den ett par år och den var med dåtidens mått rätt brutal med sina 130+ hk. Efter en vådlig färd med ryggsmärtor som följd såldes denna maskin till Sundsvall. Efter ett uppehåll så fick Tomas tag på ett begagnat Aerodyne turbokit som passade V-max 4:an. Detta resulterade i att Tomas också behövde ett objekt att montera detta på.

Tomas letade V-maxar överallt och hittade en -96:a som med turbosatsen gick stenhårt efter en del labbande. Den drog dock cirka 5,5 liter/mil tills den gav upp en dag.

Demontering visade fyra smälta kolvar, nya införskaffades och monterades bara för att se att reedventilerna också gått sönder. Skotern såldes till Janne Brännvall i Luleå. Tomas hoppade då över till fyrtakt och turbokonverterade sin första RX1:a. –Det var helt magiskt att åka förbi polarna stegrandes uppför backarna där de fastnat. Men jag ledsnade till slut på detta och sökte något mer hanterbart, och köpte istället en F7:a. Minns Tomas.

F7:an byttes mot en Phazer MTX med turbo som sedan konverterades om till kompressor och lillphazern gick kanon. Efter en brand byttes den mot en Arctic Cat Z1 1100 turbo som mappats till 240 hk. Parallellt med dessa skotrar så hade Tomas fått tag på en extremt fin V-max 4 av 92-års modell. Den fick ett eget turbokit med Garretturbo. Den gick ganska bra men drog aldeles för mycket soppa. Under det byggets gång dök det upp en annons på blocket på en halvsliten V-max 4 nere i Dalarna. Den såg bekant ut och skulle passa perfekt som reservdelsmaskin tänkte Tomas och lade ett skambud och fick den, om han hämtade på en gång.

-Det visade sig vara min gamla maskin

Intercoolern sitter väl gömd och även om idén om en fyrtaktsförsedd V-Max 4 kommer från ett USA-bygge så är den här Maxen snyggare och mer genomtänkt.

Visst avslöjar mätarhuset att det sitter lite nyare prylar under huven.

Några diskreta mätare skvallrar om att allt kanske inte är helt 100% original.

Visst är det MCX som gjort turbosatsen men den är modifierad för att passa i V-Max 4 chassit.

Det ser mer eller mindre overkligt ut när den stora fyrcylindriga fyrtaktaren tillsammans med turbosatsen från MCX tagit den plats där en gång i tiden den fyrcylindriga tvåtaktaren suttit.

som under åren haft ytterligare 10 ägare men på ett magiskt sätt gått mindre än när jag hade den sist. Skrattar Tomas.

Motorn plockades ur och stoppades in i turbo V-Maxen då den vridit veven. I samma veva såg Tomas ett inlägg på en amerikansk webbsida om en kille som byggt en dragracingmaskin av en gammal V-max 4 med RX1-motor. Naturligtvis letade Tomas rätt på en donatormaskin i form av en 2004 års RX-1 med MCX frontturbo.

En sleeper

Planen var att maskinen skulle se så original ut som möjligt tills man öppnade huven, eller om någon försökte köra ifrån Tomas. Så efter en hel del klurande så monterades drivlinan väldigt likt hur den sitter i RX-1:an men med egentillverkade fästen. Ramen fick modifieras för att överhuvudtaget få plats med motorn då den är rätt mycket högre än standardmotorn och placerades därefter nästan liggandes mot bandtunneln. Kylsystemet fick också det byggas om. Det blev till att bygga ett eget grenrör och montera turbon som Boondocker gjorde på sina turbokit till RX-1 och Apex. Tyvärr fanns det då ingen plats för en allt för engagerad ljuddämpare. Eftersom grenröret hamnade någon centimeter från originaltanken så fick en ny tillverkas i aluminium, denna fick designas om för att komma längre från grenröret. -På grund av akut snöbrist i Jämtland så har den här skapelsen inte hunnit provas ut så mycket som jag skulle önskat, men den funkar maskinellt. Just nu håller jag på att testa fram en fungerande variatorbestyckning. Sen finns ju tanken på en bättre boggie för att kunna använda skotern. Det finns ju också ideér om att kompsänka den mer och montera en större turbo. Säger Tomas som väljer att ligga lite lågt för tillfället då han fortfarande har problem med ryggen efter den där dikeskörningen med just den här maskinen för 15 år sedan. Naturligtvis har han en hatkärlek till den här snöskotern och vi är inte förvånade att han sakta men säkert försöker att döda sin V-Max 4 med mer och mer effekt. -Under byggets gång har jag och grannen mest kallat den för "odjuret" vilket är ganska passande tycker jag. Den förra V-Maxen med turbo gick förresten upp till Gällivare till Tomas Larsson. Säger Tomas.

För den oinvigde kanske inte det namnet betyder något, men i V-Max 4 kretsar så vet alla vem det är. Tomas Larsson är killen med mest V-Max 4:or i hela världen och går säkert under namnet Gudfadern om vi får gissa. Tomas var med i SnowRider under förra säsongen och har bänkat den gamla tvåtaktaren vid 0,75 bar då den gav 217 hästar. Den håller och går fortfarande.

Det ena ledde till det andra som blev något helt speciellt. Cirkeln är sluten i och med att Tomas gamla V-Max 4 hittade hem igen en sådär femton år och tio ägare senare.

Vi gläds med Tomas som gjort någonting udda och lyckats kombinera de två tyngsta enheterna i skoterhistorien, V-Max 4 chassit och RX-1 motorn. Men skulle du för den skull inbilla dig att det här är en slö skapelse. Tänk om, och tänk rätt.

Om du är ute och åker i Östersundstrakten så är det inte helt omöjligt att du får se bakänden på den här maskinen.

ski-doo BRP can-am THE ULTIMATE RIDE BRP
Följ oss på:
www.cykelomotor.se
TEAM SÄTER's CYKEL & MOTOR

2, och 3 KRONAS ORIGINALET
Svensktillverkade
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

NH Service
070-639 90 27
Pris från 21 995:- ink moms
070-6399027
Mail: nicke@nhservice.se
SLADD RASPEN2
Vi finns i Boden

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

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

MATS Skog & Fritid AB
Telefon 0560-713 40

Försäljning & service av Polaris snöskotrar och ATV

info@matsskogochfritid.se Telefon: 0560-71 340

www.matsskogochfritid.se

composit-tracks.com

BK-system
070-3706578

www.bksystem.se

SNOWRIDER Magazine

HÄR SYNS MAN BRA!

RING 0250-22887
FÖR ANNONSBOKNING

MIKAELA FRISTRÖM
ANNONS@OTLAS.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!

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

Nila pulkan
-Kvalitet i minsta detalj!

Pris från 23,500:- Ink moms

090-146162

• Reservdelar • Tillbehör
• Kläder • Service

Snö o Sjö
www.snoosjo.se

Johnnys Skoter & Mek
Vuollerim
0976-105 30

www.johnnysskoter.se

Skoterhandlare, se hit!

Effektivisera verkstad och försäljning i butik med INFOFLEX FORDON.

08-792 64 60 | info@infoflex.se | www.infoflex.se

Affärssystem för fordonsbranschen

infoflex

B&C Marine

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

www.terrangmaskiner.se

FÖRSÄLJNING - REPARATION - SERVICE
LINSELL SKOTER & MOTOR

Nytt & Begagnat Verkstad
www.skoterochmotor.se
0680-220 23 070-314 20 66

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

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

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

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

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

SALAB
Vi har bytt märke!
POLARIS
KLIM FXR CFMOTO
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

can-am LYNX
LJUNGBERGS Motor
0680-10360 Kolgatan 1, Sveg
www.ljungbergsmotor.se

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

Facebook.com/gronfjallfritidsby • www.gronfjall.com
Porten till äventyret!
Grönfjälls Fritidsby 1965
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

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

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

PRENUMERERA!

Starta din prenumeration idag så du inte missar något nummer!

Nästa nummer i butik Oktober 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 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: _____

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

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

POSTTIDNING B
SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

7 8 8 0 0 6 0 0 1

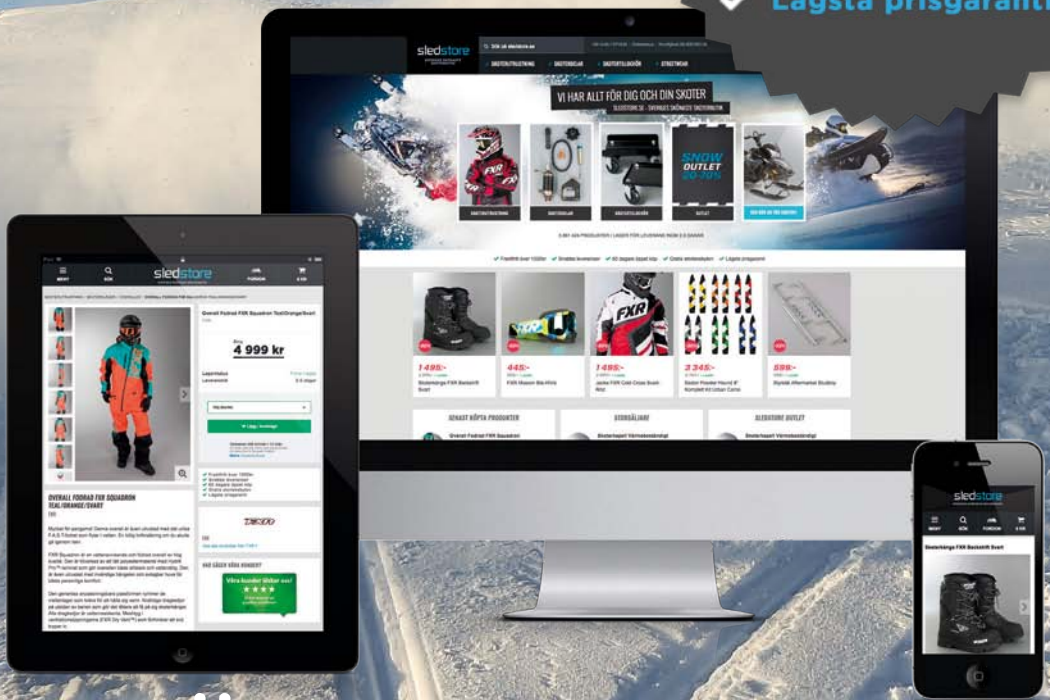
RESERVDELAR FÖR ALLA SNÖSKOTRAR!

SLEDSTORE.SE - VI HAR ALLT FÖR DIG OCH DIN SKOTER

sledstore

sledstore.se | info@sledstore.se | 08-509 063 00

- Snabba leveranser
- Enormt sortiment
- 60 dagars öppet köp
- Gratis storleksbyten
- Lägsta prisgaranti



BESÖK OSS IDAG!