Nummer 1 16/17 Pris: 69:- EUR 8,90 NOK 85

SNOWRIDER Magazine

SnowRider 20 år. Så här roligt har vi inte haft sen vi draggade efter mormor i fel sjö!

LÖSSNÖMASKINER 2017

ÅRETS KLÄDKOLLEKTION

Liquid Poro

Limma & laga plast

Dragracing på norska

Relic Racing

Vi väcker historien till liv igen

CON

CLASH OF NATIONS 2016

ADAM RENHEIM

MANNEN MYTEN LIMA-BON

INTERPRESS 0518-01
7 388051 806905
RETURVECKA V 46

SNOWRIDER Magazine
NUMMER 1
2016/17

Nummer: 1-16/17 Årgång: 20
Foto omslag: Björn
Utgivning nr 2 2016/17: 15/11
Annonsstopp: 14/10

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

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

Annons, nyhetsredaktör:
Carina Boström
carina@snowrider.se 0250-22887

Layout:
Ann-Sofie Dahl
annsofie@snowrider.se 0250-22885

Modern media:
Mattias Klockar
klockar@otlas.se

Fasta medarbetare:
Alf Sundström
Daniel Orevi

SNOWRIDER Magazine

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: Interpress
ISSN: 1403-0144

Tidskriften är TS-kontrollerad

SnowRider 20 år!

För tjugo år sedan föddes SnowRider. Smaka på den du. Säsongen 1997 kom första tidningen ut och året före ägnades åt att fylla den. Ganska grymt faktiskt och väldigt overkligt på samma gång. Tiderna har förändrats och skoteråkningen ser ju inte på långa vägar ut, då som nu. Då hade man bylsiga kläder med gälla färger och pepitamönster. Det var inte helt ovanligt att man hade intergralhjälm med dubbelvisir och stora läderhandskar. Man satt längst bak på sadeln och lättade lite mödosamt på röven när man såg ett gupp. Det där med att kombinera alkohol och skoterkörning var inte helt ovanligt, om inte rent av vanligt. Ingen hade en kåpa på släpvagnen då kapell på skotern var det som gällde. Ytterst sällan såg man någon som hade en fyrhjulsdriven bil och skoterägarna söder om Dalarna var lätträknade. Idag så har skoterbranschen breddat sig och också blivit en modeindustri där man är extremt medveten om hur man ser ut. Plaggen avsedda för skoteråkning är mer ändamålsenligt tillverkade och folk har koll på sina grejer. Idag är det inte ok att köra snöskoter med några öl innanför skyddsvästen. Många skoteråkare väljer bil efter sin hobby nuförtiden. Fyrhjulsdrivna bilar av olika slag är mer ett måste än en möjlighet samtidigt som många har kåpförsedda vagnar för mer pengar än man la på en snöskoter för tjugo år sedan. Allt har blivit mer avancerat och branschen omsätter enorma pengar. Idag hittar vi extremt många "stockholmare" som också titulerar sig som skoteråkare. Fantastiskt på alla sätt och vis.

Anpassa sig till marknaden

För tjugo år sedan var allting mer analogt. Mer förgasare än insprutning för att göra en jämförelse. Processen att göra tidningar var jämförelsevis extremt komplicerad och digitalkameran var någonting vi endast hade sett på TV. Faxen regerade och jag ställde mig frågan 1996 vad man skulle använda internet till.

Idag ser landskapet helt annat ut då vi använder internet till allting samtidigt som vi nyligen sa upp vårt faxnummer. Vi har fortfarande någon gammal kund som vill faxa och för hans skull pluggar vi in den gamla maskinen i väggen. Allt är digitalt och idag tar en vanlig mobilkamera bättre och större bilder än den mest avancerade dito i slutet av nittiotalet.

Skoteråkningen har i samma takt ändrat sig totalt och korta sportmaskiner som förr satte standarden för allt, existerar nästan inte idag. Vårt tyngsta och mest prestigefyllda test BLS eller Bästa Led Skoter blev ointressant på några år. Idag är det körning utanför leden som gäller och vi anpassar oss efter den rådande marknaden och dess behov. Vi kommer i år att överföra det BLS-tänket ut i djupsnön och så fort snön kommer leverera ett lössnötest som du kanske inte har varit van att se. Men först lär vi se att det kommer någon snö. Vintern har skaffat sig ovanan att komma senare nuförtiden vilket fått oss att förskjuta utgivningarna lite. Som sagt, det gäller att anpassa sig till den rådande marknaden, och vädret.

Framtiden

Vad det gäller internet och rörliga bilder så kommer vi denna säsong dra igång SnowRider-TV som ska komplettera vår papperstidning. Jag uppmanar dig som läsare eller annonsör att låta oss få reda på vad du vill se på vår TV-kanal. Vi har en egen uppfattning om hur och vad vi vill göra, men vi vill som sagt också veta vad just du vill se. Vår intention är att med rörliga bilder kunna visa, testa, träffa och uppleva människor, prylar, platser, maskiner och olika tekniska manicker på ett mer levande sätt. Vi kommer att väva ihop tidningen SnowRider med vår TV-kanal. Det är lite svårt att i ord beskriva vår intention så du får helt enkelt hålla dig till tåls tills vi drar igång under hösten.

Var kommer du hitta SnowRider-TV då? I din telefon och dator såklart genom att scanna in QR-koder från tidningen men också från snowrider.se samt Facebook.

Mer om detta framledes. Vi kommer också att dra igång en egen skotercrosserie denna denna vinter i och mer vår egna skapelse, Relic Racing. Du ska titta lite extra på sidan 62 för att få bättre koll på detta. Vi har utöver detta ytterligare en överraskning för alla trogna SnowRiderläsare denna säsong. En överraskning som vi kommer att dela med oss av strax före jul. En överraskning som kommer att ta oss tillbaka till där vi en gång började. Mer om detta lite senare.

Tills dess tycker jag att det nu är dags att komma i form till vintern.

Chefredaktör Friström

SEE A NEW WAY UP

2017

SNÖSKOTERNS DAG 29-30/10

800 SKS 155

800 PRO-RMK 174

KLASSLEDANDE PRESTANDA

DIGITAL DISPLAY.

- Högupplöst 4,3" LCD färgdisplay.
- Bluetooth-funktion för mobiltelefon.
- Kartfunktion, kompass och GPS-funktion.
- Dessutom all kör- och fordonsinformation.

FÖRVARINGSPAKET

Dessa modeller levereras med ett förvaringspaket som standard. Tunnelväska, undersätesväska och styrväska.

AXYS-CHASSIE

- Patenterat högre chassie med ökad markfrigång ger en av de lättaste snöskotrarna i branschen.
- Pyramiden i kolfiber ger minskad vikt utan att kompromissa på styrka.

CLEANFIRE

- Cleanfire-motorn är utvecklad i kombination med AXYS-plattformen för maximal prestanda.
- Elektroniskt styrda avgasventiler för ökad effekt och låg bränsleförbrukning.
- Elektronisk oljepump gör oljetillförseln mer exakt och ökar driftsäkerheten.

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

TERRAIN DOMINATION | POLARIS®

SNOWRIDER Magazine

Resor & Event

Mer info och bokning snowrider.se

CanonBallRun 2017

21/1-2017

DALARNA MORA VIKA

Mer info kommer

SnowRider Weekend

2/2-2017

Mer info kommer i senare nummer

LOFSDALEN

SnowRider CrossCountry

Datum kommer senare 2017

Mer info kommer i senare nummer

SÄLEN-ÅRE

FÖRARBEVIS

Ta förarbevis för snöskoter med SnowRider

Januari 7-8, 14-15

Februari 11-12, 18-19

För att boka din plats och mer info maila **mikaela@snowrider**

SNOW RIDER RELIC RACING

Datum ej satt-2017

VeteranRacet för alla!

Mer info sid 62

INNEHÅLL 1 2016/17

2. Ledare
6. Kåseriet, våga fråga!
10. SnowRider-TV
12. 2017 års lössnöskotrar
24. Nytt&Noterat
28. Renheim regerar
32. Limma, en konst
36. Sommarträning med Yamaha
38. Klädpresentation 2017
42. Liquid Poro
46. Byta variator
50. C.O.N
56. Dragracing på norska
62. Relic Racing
67. Prenumerationer

10

28

12

42

Yamaha

Sidewinder Turbo

Special exhaust system

Forged aluminium pistons

High-tech turbo unit

Unique piston cooler

Triple throttle bodies

Super-efficient Mitsubishi ECU!

Turbocash

Nu får du 6000:- i rabatt när du köper en Sidewinder 2017-modell. Erbjudandet gäller t om 15 november 2016!

YAMALUBE svedea ecster

YAMAHA WARRANTY 2 years

www.yamaha-motor.se

YAMAHA

Revs Your Heart

Våga fråga

Jag har funderat på en sak väldigt länge. Var går gränsen för när man vågar fråga om någonting som man förväntas kunna? Och hur ska man bli bemött?

Väldigt ofta så ställer jag mig frågande till hur saker och ting egentligen fungerar. Vanligen löser jag problemet från gång till gång genom att googla reda på rätt svar, men ibland har man ju inte täckning på telefonen eller så är batteriet slut. Vissa gånger så måste man helt enkelt bita ihop och fråga. Vissa gånger slår det väl ut, och vissa gånger blir man idiotförklarad.

Förra veckan så gjorde jag slag i saken och bet ihop och traskade in på den lokala firman som reparerar och säljer alla slags prylar till skogsmaskiner. Jag behövde en ny fettspruta eftersom den gamla en gång för alla gett upp. Eller rättare sagt. Jag kastade den i väggen så den slutade fungera i en fullkomlig kaskad av fett som la sig som ett täcke över allting i garaget. Den hade helt enkelt jävlats med mig en gång för mycket. Antingen kom det inget fett när man pumpade, eller så hamnade allt bakom kolven, eller så hoppade slangen alltid av då man tydligen ska ha minst tre händer vissa gånger för att få i en droppe fett in i en nippel. En dag tog tålamodet slut, även om det tog 20 år.

När jag traskade in på firman hade jag bestämt mig. Jag skulle efter ha jävlats med min gamla fettspruta i 20 år äntligen fråga en gång för alla hur den fungerade och hur jag egentligen laddade den. Jag ville bli kompis med min nya fettspruta direkt om det nu skulle råka vara mitt fel att jag var osams med den gamla. Faktum är att jag aldrig varit riktigt säker på hur man skulle göra med min gamla. Dels för att funktionen var lite sisådär och dels för att jag bara använder den någon gång per år. Mitt uppdrag för dagen var alltså att inhandla en ny, samtidigt som jag skulle få en lektion i hur den fungerar. Eller i alla fall få ta del av råd och rön i detta ämne.

Jag valde denna firma för att dom är extremt trevliga, kunniga samtidigt som dom endast säljer högkvalitativa produkter med säker funktion. Jag hade alltså valt bort lågprisvaruhuset eftersom produkten därifrån med största sannolikhet inte fungerar, samtidigt som personalen må vara trevliga men troligtvis inte har en aning om ens vad en fettspruta är för någonting. En mindre hur den fungerar. Man kan köpa många bra saker på exempelvis Biltema, men en fettspruta med tillhörande lektion inbillar jag mig inte är en av dom. Tillbaka hos skogsmaskinsaffären. Jag traskade in, frågade efter en dyr och bra fettspruta och tillade att jag valt bort lågprisvaruhuset. Jag blev tilldelad en utan att han spann vidare på lågprisvaruhusspåret, och det var nu jag skulle fråga. Jag harklade mig och berättade att jag i 20 års tid försökt använda min gamla spruta med varierande resultat. Jag ville ha en fullkomlig genomgång på denna enkla manick som häcklat mig sedan ung ålder. Jag förväntade mig ett hånskratt och nedsättande kommentarer, men de uteblev. Mannen bakom disken fick snart sällskap av en annan och den ena sa till den andra. –Han vill veta hur den fungerar. Svaret blev. -Ja dom är luriga dom där, min krånglar också. De två minuter som dom sedan ägnade åt mig var minst lika lärorika för dom som för mig eftersom det var länge sedan de jävlats med en sån här manuell pump och det hela gick vägen om än med en viss fördröjning och funderande. Det hela var inte helt hundra självklart men samtidigt hur enkelt som helst. Jag uppskattade verkligen den tiden de gav mig och jag insåg att jag kanske hade ganska bra koll på läget ändå vad det gällde fettsprutans funktion. Jag uppskattade det frånvarande hånandet och jag uppskattade de tröstande orden att det kan vara lite krångligt, jag uppskattade också att de inte snackade skit om Biltema av någon anledning. Jag kommer alltid att åka tillbaka till den här firman och stödja dom. De sänkte sig till min nivå, och jag blev glad. Jag skiter i om det är billigare någon annanstans då jag uppskattar deras service och kunnande mer än några sparade kronor. Om vi vänder på det. Jag var till en bygghandel i Mora för 15 år sedan. Jag frågade en enkel fråga angående ett byggförfarande jag blivit tipsad om av en konkurrerande bygghandel och blev tillsammans med denna konkurrent idiotförklarad av en världsmästare som tyckte att det var viktigare att tala om för mig vilken idiot jag och konkurrenten var, än att göra sitt jobb och sälja saker till mig istället. Jag har inte varit in där på 14 år och det var nyligen jag bet ihop för att titta in där igen. Och vad lär vi oss av detta då det gäller vår bransch? Massor.

Du som ska köpa din första skoter eller du som kört aktivt i 30 år ska oavsett din bakgrund våga fråga om allt och lite till vad det gäller nya och gamla maskiner. Du ska våga fråga om hur en stötdämpare eller variator fungerar. Hur många av oss knappar inte i förtvivlan på den nya LCD-displayen för att försöka få den att visa km/h istället för mp/h? Vem vill bli idiotförklarad av någon som kan?

Det är extremt svårt som skoterhandlare att vara påläst på allting nytt som kommer på årets modeller, eller komma ihåg var returdämpningen sitter på en 10 år gammal skoter. Det är ju bara att berätta som det är och sjunka till samma låga nivå som kunden och tillsammans ta reda på fakta. Detta är ditt jobb. Detta stärker "vi-känslan" och det är just denna känsla som säljer kunden nästa nya skoter. Att vara hjälpsam, påläst och aldrig baktala ett annat märke är de tre gyllene reglerna för att sälja en snöskoter. Lita på det.

Så våga fråga om du inte vet svaret. Och vet du svaret så delar man med sig av detta utan att blåsa i en trumpet och peka finger.

Bara en tanke.

the opportunity to

RIDE MORE

XF 8000 HIGH COUNTRY LIMITED ES 153"

Denna maskin tar dig dit många av dina kompisar aldrig når. Från en dag på fjället till den tuffaste backcountryåkningen, denna maskin stoppar inte för något.

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

1 års FRI SERVICE

MASKINGARANTI 3 ARCTIC CAT

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.

www.arcticcat.se

SE HELA UTBUDET PÅ

BILLETX.SE

Har du funderingar? info@billetx.se

STYRHÖJARE

Pris från:
599 kr

LASTRACK

Pris från:
499 kr

VÄNDHJULKIT

Pris från:
2995:-

Kolla filmen där Björn svamlar

Kolla filmen från barktippen

När vi ändå gör ett reportage om någonting speciellt så kan vi lika gärna filma litegrann också. Dessa filmer brukar gå att komma åt genom att helt enkelt scanna in QR-koden i reportaget. Ja precis som den i detta reportage.

SnowRider TV

Rörliga bilder är alltid trevligt framförallt om innehållet handlar om snöskoterrelaterade saker. Välkommen till SnowRider TV.

Av: Björn

Tiderna förändras och förhoppningsvis vi med dem. Vi utforskar ständigt nya vägar att nå ut till er läsare och vi började lite trevande då det gäller vår intention att förse er med rörliga bilder från SnowShoot för två år sedan. Vi har gjort papperstidningar i 20 år och kommer fortsätta med det så länge det finns läsare därute som är intresserade. Skoteråkare verkar gilla pappersformatet också, även om man samtidigt är väl bevandrade i cyberspacen. Hemsidor av olika de slag är helt ute ur bilden medan andra medier som exempelvis facebook fullkomligen regerar nätet. Filmer av olika de slag är ett absolut måste om man vill vara med i matchen. Vi tänkte därför försöka dra igång vår egna TV-kanal på riktigt denna säsong.

Vi har i första hand levererat några sändningar via facebook men också på youtube samt på vår hemsida. Kolla in på snowrider.se eller sök på Snowridermagazine på Youtube. Vi tänkte nu ta steget och köra våra program lite mer frekvent med varierande innehåll och det är just nu så här i början av säsongen vi vill ha lite input från just dig. Vad vill du se? Vad intresserar dig? Innehållet i vår SnowRider TV ska vara snöskoterrelaterat på något sätt och det kan egentligen vara vad som helst inom detta ämne. Vår TV-kanal kan avhandla allt från maskiner, kläder, tillbehör, släpvagnar och till och med bilar som lämpar sig för vår hobby. Naturligtvis kommer vi använda oss av detta medium för att visa innehållet i kommande tidningar och på så sätt locka till oss tidningsköpare.

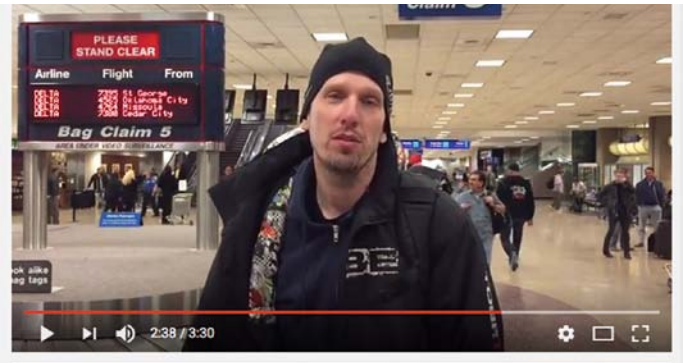
Här kan vi också publicera filmmaterial som vi producerat samtidigt som vi gjort tidningsreportagen. Allt för att skapa ytterligare en dimension med tidningsläsandet.

Vår tanke är att du på ett enkelt sätt sedan ska kunna avnjuta detta program i din telefon, padda eller dator, när du själv behagar. Vi kommer att bjuda på korta och helt improviserade snuttar, men också genomarbetade program med ett djupare budskap. Vi vill göra tekniska genomgångar och varför inte direkta produkttester där vi utvärderar olika produkter. Vi har intentionen att några gånger i månaden komma med någonting vettigt, roligt och ibland helt meningslöst. Allt i en salig blandning. Mer om när var och hur du kommer åt denna kanal inom kort.

Du kan börja med att surfa in på vår facebooksida SnowRider V.I.P och gilla den för att få reda på mer.

kolla filmerna från Snow Shooten 2016

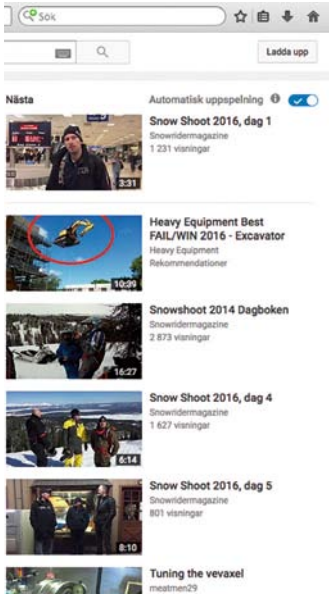
Vi kan presentera och testa olika produkter, det är bara att höra av sig till oss oavsett om du är en sugen köpare eller vill sälja en produkt.



Dagens teknik gör det möjligt att filma samt ladda upp en film i princip överallt ifrån där det finns en uppkoppling av något slag.

Även om vi kommer att publicera och sända helt oredigerade filmer tagna direkt ur kameran så är det som vanligt Mattias Klockar som kommer att lägga sin hand på en hel del av våra produktioner.

Redan nu hittar du ett helt gäng gamla filmer från våra strapatser runt om i världen på youtube. Framför allt från våra SnowShootresor.



SALAB laddar om

SALAB har under 30 år varit återförsäljare för Yamaha och det är detta snöskotermärke man förknippar med detta företagsnamn. Men inget är för evigt och just detta år har inneburit stora förändringar för Salab som under våren inlett ett samarbete med Polaris och av den anledningen också upphört som återförsäljare för Yamaha.

Såklart är detta en stor omställning för alla på företaget med de är laddade och tycker det är en spännande förändring. I samma veva har Salab haft förmånen att rekrytera Hasse Forsman från Skoteråkarna i Ljusnedal till gänget.

Det är inte lätt att gå från ett märke till ett annat med allt vad det innebär och just värvningen av Hasse som kan Polaris, kommer att underlätta rejält då han besitter ett gediget kunnande om Polaris produkter, tillbehör och datasystem bland annat. Så har du vägarna förbi Salab så kan det helt klart vara läge att titta in och säga hej och kolla igenom deras sortiment.

Mountainmaskiner 2017

De mest specialiserade snöskotrarna är tydligen också de som ligger oss varmast om hjärtat trots att de bara kan en sak. Eller så är det därför vi tycker om dom så mycket.

Av: Björn

Jag kommer ihåg när en skoter med 32 millimeterskammar ansågs vara byggd för lössnön. Framförallt om den var längre än 121 tum. Jag kommer faktiskt ihåg när vi åkte 10 mil enkel resa bara för att titta på en 32 millimetersmatta! Ribban har höjts och maskinerna har blivit längre och smalare i jakten på köpsugna kunder som vill ta sig fram i djupsnön. Skulle vi för tjugo år sedan sett siffror som 174 tum kombinerat med kamhöjder på hela 76 millimeter, skulle vi nog inte riktigt trott på det hela. Av någon anledning så har ständiga uppdateringar lett till ökad köplust och det säljs skotrar som aldrig förr. Oavsett om det regnar en hel vinter så ligger försäljningssiffrorna på stadiga höga nivåer.

Under de sex senaste åren har försäljningen av nya skotrar ökat varje år. Säsongen 2015-2016 såldes 9799 nya skotrar i Sverige. Det är högsta siffran under detta millenium. Mycket trevligt tycker vi men också förvånande då vintrarna inte direkt har varit långa och rika på snö. Fördelningen mellan olika skotertyper har förändrats dramatiskt. Under de första tio åren på 2000-talet var korta sportskotrar det häftigaste och värsta man kunde köpa. Snowriders återkommande BLS-test, bästa ledskoter, var årets mest uppskattade artikel. Runt fikaborden och på skoterforumen diskuterades vilt om vilka skotrar som skulle placera sig högst i kommande BLS. Men saker och ting ändrar sig och det som en gång var en måttstock blev helt plötsligt ointressant.

Lössnöskotrarna tar över

Idag säljs väldigt få korta sportskotrar men istället fler lössnöskotrar av olika slag än någonsin. Utvecklingen har gått fort och nu är 66 millimeter en normal kamhöjd. Ska du få någon att höja lite förstrött på ena ögonbrynet så måste du ha minst 76 millimeter. Vikten på skotrarna går stadigt neråt och samtidigt blir de mer och mer lättkörda i djup lössnö. Maskiner man förut fick bryta omkull ramlar omkull lite av sig självt. Ja lite som vilken fotbollsspelare som helst. Intresset för friåkning har aldrig varit större och körningen har flyttat till platser i terrängen man aldrig skulle fått för sig att köra i för 15 år sedan. Till och med släpvagnstillverkarna har fått lov att anpassa sitt sortiment efter dagens maskiner, vilket talar sitt tydliga språk. Alla snöskotertillverkare satsar hårt i detta segment även om vissa väljer lite egna vägar, som till exempel Yamaha som med sina turbomatade fyrtaktsmotorer sticker ut å det grövsta. För att du ska få en samlad bild över vad som gäller detta år så följer här en genomgång av årets program från våra fem skotertillverkare. Läs och lär.

Polaris 2017

Polaris lanserade ifjol nya Axys-chassit på ett antal av sina lössnöare och i år kommer de på bred front i hela lössnö-

Pro RMK:n finns i längder från 155 till 174" och från 600 till 800 kubik. Det är bara att lista ut vilken man vill ha och behöver. Det behöver inte vara samma sak alla gånger.

programmet. Då man inte trodde att en Polaris kunde bli mer lättkörd, så blev resultatet faktiskt till det ännu bättre. Generellt är de mycket lättkörda skotrar med lägsta vikterna på marknaden. De är inte alltid smalast, men har kompenserat detta med en lite högre tyngdpunkt. Hela paketet oavsett modell känns gediget och man har förbättrat hela djupsnösegmentet med bättre hållbarhet och tillförlitlighet än den första generationen av lättviktsmaskiner.

Vi börjar med RMK 600:an och jag tror att det är den mest lättkörda lössnöskoter jag har kört. Så länge det inte är totalt bottenlöst eller stupbrant där motorn inte riktigt räcker till, i alla fall om föraren råkar vara en tungviktare, så är 600 PRO RMK 155 en skoter med alla finesser man önskar men ett bättre pris än storebröderna. Balansen i Axys-chassit tillsammans med väldigt låg vikt och en fin motor åstadkommer detta. Polaris har monterat sin serie 6 matta med 66 millimeterskammar och vi gillar att man inte fegat och satt dit för låga kammar. Justerbara Walker Evans stötdämpare sitter runt om. Det är helt enkelt en riktig PRO RMK där man inte sparat på nåt. Du spar massa pengar och får lite mindre kraft men en mer lättkörd skoter om du väljer denna maskin. Med andra ord. Tänk med plånboken istället för med hjärtat när det gäller just denna maskin. Prova ett år att köra 600, kanske det passar just dig?

800 PRO RMK 174

Den stora nyheten är att Polaris går hela vägen och lanserar en 174 tum lång snöskoter. Visst, de är inte först med detta, men ändå. Man höjer lite extra på ögonbrynen. Vi både gillar den och inte. Det lättkörda Axys-chassit är en plattform som kan fungera även i extremlångt utförande. De största volymerna på lössnöskotrar i Sverige ligger på 153-155 tum vilket är naturligt. 163 tum säljer betydligt mindre och 174 tum passar förstås mycket bättre i Nordamerika där man ofta har stora öppna ytor och massor av kallsnö i bergen. Betyder det att den är hopplös? Absolut inte. Det är en rolig skoter som med sin enorma matta med 76 millimeterskammar knappast har några problem att forcera de absolut värsta branter du kan hitta. Eller helt enkelt, aldrig köra fast på vanliga ställen. Surfar du på myrar tycker jag inte att längden begränsar något alls men skall du in i brant snårskog och trixa dig fram så tar längden ut sin rätt. Det är förstås lättare att skråa och hålla din tänkta linje rakt fram men det blir svårare att göra snäva svängar. Om skogstrångt inte lockar dig och du hatar att köra fast skall du köpa denna skoter då den är lite utöver det vanliga. Den ser ju samtidigt

Beroende på när, var och hur du köpt din maskin så varierar den i färg. Det blir ett virrvarr av kombinationer som vi har svårt att hålla koll på. Pro RMK är i alla fall utan tvekan maskinen du vill ha om du ska ha en Polaris och åka lössnö.

800 SKS är utan tvekan modellen som vi tror lite extra på vad det gäller popularitet hos slutkonsumenten. Väl tilltagen kylare och fler boggiehjul ser till att den har lite bredare användningsområde. Den finns i tre olika utföranden. Alla 155 tum långa.

Det där med SnowBikes är ett ämne vi säkerligen kommer att ta upp i framtiden. Kanske som en egen kategori eller varför inte tillsammans med lössnösegmentet? Vi väntar med spänning på hur det kommer att bli med registreringsformen. Men jag ser inget konstigt med det då den styrs med en skida och drivs av ett band, precis som en snöskoter. Skotertillverkarna är ju positiva eftersom de har mycket att vinna på denna nya genre. Nästan alla i alla fall. Polaris är numera ägare av Timbersledtillsatserna du skruvar på en vanlig cross eller enduro. Yamaha tillverkar hojar, lämpade för ombyggnad och Arctic kommer alldeles snart med sin helt nya och kompletta SnowBike som heter SVX 450. Det är väl bara BRP som än så länge inte har något intresse vad det gäller denna farkost. Än så länge bör tilläggas. När denna kommer så blir också de lite mer taggade.

Känner du att det är läge att ladda lite hårdare och flyga lite längre samtidigt som du vill ha bra lössnöegenskaper? Då kanske just din maskin heter RMK Assault.

väldigt prålig ut på en släpvagn då den sticker ut det där lilla extra.

Nya färger och dekaler

Övriga 800 PRO RMK är oförändrade från 2016 års modeller förutom nya färger och dekaler. Det kanske inte är så konstigt eftersom de var helt nya ifjol. Nu är detta ingen nackdel då det är enormt fina maskiner som fungerar ypperligt i sitt tänkta element. Alternativen du har att välja mellan är först längden 155 eller 163 tum. Den kortare blir lättare att svänga med och kasta runt i tuffa manövrer och den längre driver helt enkelt bättre i djupsnö och har lite enklare att hålla linjen vid skråkörning när det är brant. Sedan får du välja matta mellan serie 6 med 66 millimeterskammar och serie 7 med 76 millimeter. PRO RMK med serie 6 har Quickdrive remdrift till drivaxeln medan serie 7 har kedjehus. Remdriften är lättare och då minskar den roterande massan och gyrokrafterna vid körning. Det gör skotern lite enklare att lägga ner. Kedjehuset är starkare och lite driftsäkrare. 76 mm kammar är ganska extremt och kommer till sin rätt i väldigt djup kallsnö men är lite sämre förstås när det blir hårt före och vid ren ledåkning. Alla modeller har Walker Evans Piggyback stötdämpare med justerbar kompression. Som grädde på moset kan du välja någon av Terrain Domination TD modellerna och få lite extra väskor och den fina interaktiva färgdisplayen med kartfunktion.

800 SKS 155

Polaris Snow King Special blev en succé i vintras som en lössnömaskin med goda ledegenskaper. Det kanske är den bästa lössnömaskinen från Polaris för våra förhållanden i Sverige. Medan PRO RMK är kompromisslösa lössnöskotrar så fungerar SKS bra på led. Särskilt om du väljer PEAK-mattan med 57 mm ganska hårda kammar. SKS har större kylare och slipper kylproblemen som en PRO RMK kan ha när det är skarsnö och hårda leder. Och väljer du serie 6 mattan med 66 millimeterskammar så kommer din SKS att ta sig fram lika bra i djupsnö som en PRO av samma längd. SKS har elstart som standard och kedjehus. Därav blir den lite tyngre än motsvarande PRO men då fungerar den till och med att dra pulka med vilket kan glädja dig som är lite gubbig. Man kan ju vara gubbig på ett bra sätt också. Ska du däremot regelbundet dra tunga lass finns det ju naturligtvis bättre maskiner, men om du skall dra en lättare pulka på några familjeutflykter så fungerar det

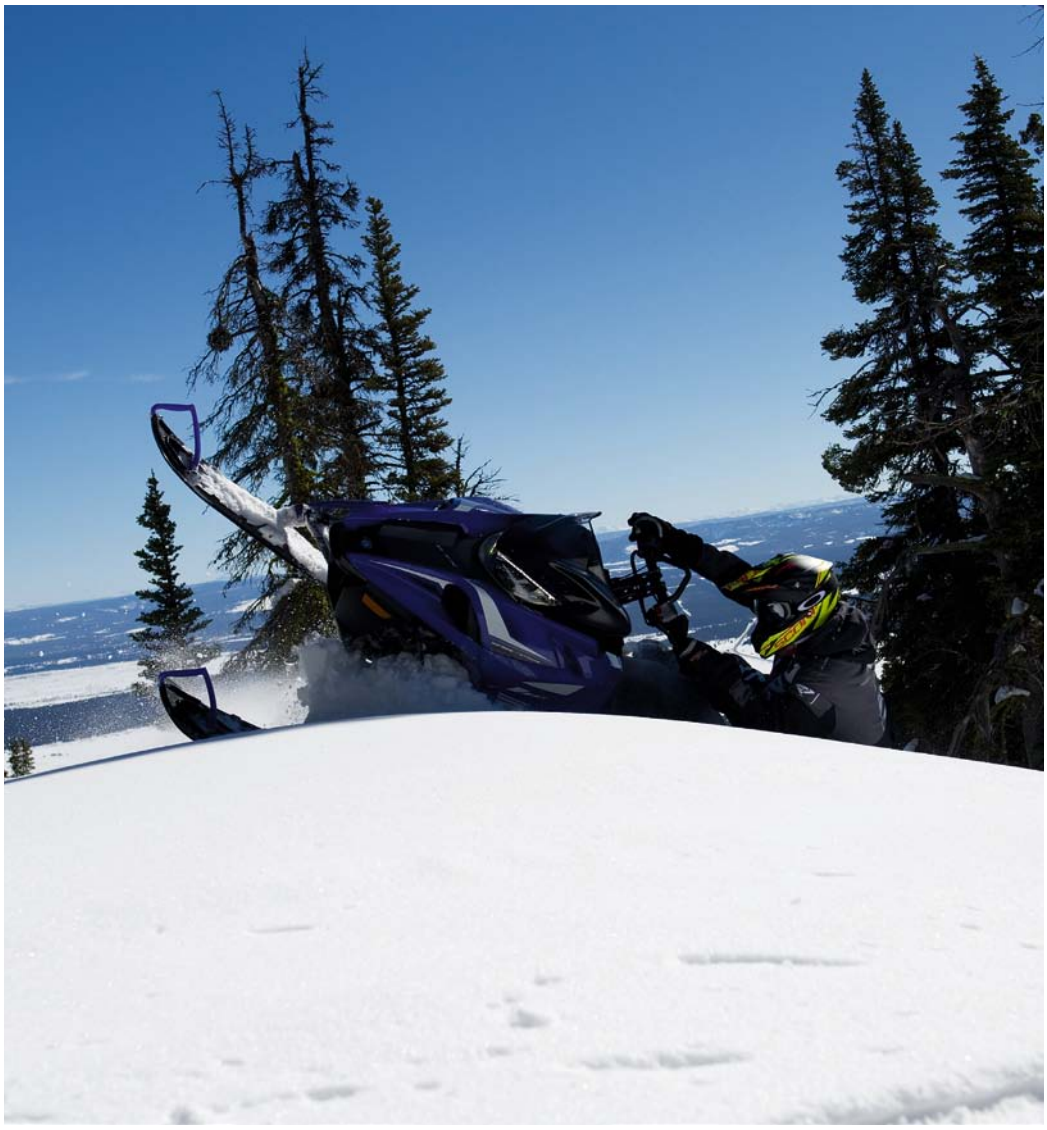
bra. Om du väljer serie 6 mattan kan du även lägga till 3000 spänn och få färgdisplayen med kartfunktion. Detta kan rekommenderas.

800 RMK Assault 155

Det här är lössnöskotern för dig som älskar att hoppa högt och köra riktigt hårt i alla lägen. För att klara det har den bredare framvagn med längre fjädringsväg och Walker Evans Piggyback Needle stötdämpare. Spårvidden är ställbar mellan 105 och 110 centimeter jämfört med 99 och 104 på PRO RMK och SKS. I övrigt är den som en SKS 155 med serie 6 matta med 66 millimeterskammar och kedjehus.

Yamaha 2017

Yamaha har valt en egen väg där man nästan uteslutande satsar på 4-taktsmotorer i sina snöskotrar. I lössnösegmentet finns bara en motor att välja på men det är inget dåligt val bara du greppar vad den är till för. Den helt nya Sidewindermotorn är konstruerad helt från grunden för att vara turboladdad. Detta märks. All heder åt alla eftermarknadsproducenter vad det gäller överladdning av Yamahas motorer, men. Denna originalinstallation är minst en nivå över alla andra försök. Motorn är 3-cylindrig och på 998 kubik till skillnad från den tidigare 3-cylindriga motorn som var på 1049 kubik. Det är ingen kvalificerad gissning att man velat ligga under litern för att även använda motorn i deras fyrhjuliga fordon som ofta har en tillåten maxvolym på 1000 kubik för att inte räknas som en bil. Yamaha anger motorstyrkan till 180 hästkrafter och deras mål har varit att få till en motor som varvar upp riktigt snabbt utan turbofördröjning. Vi har kört motorn i ett antal olika skotrar och visst har de lyckats. Minst sagt. När du gasar på svarar det omedelbart och kraften är ursinnig. Känslan är att de 180 hk som Yamaha anger är i underkant. Till nya motorn har man också ett nytt variatorsystem som skall klara av krafterna. Just variatorkallibreringen är makalöst bra om man jämför med ett turbo-eftermarknadskit för exempelvis den gamla Vipermodellen. Om våra testmaskiner vi fick köra våren 2016 var påställda och hade mer effekt än de 180 hästarna som anges ska jag låta vara osagt. Men, vissa av de maskiner vi körde var otroligt mycket starkare än allt annat på Snowshooten. Vissa gick bra samtidigt som vissa gick fantastiskt bra. En av de korta Turbo-Yammorna formligen flög ifrån exempelvis Ski-Doos 850 på de släta lederna. Men som sagt, ta just denna jämförelse



Har man väl börjat lita på en Sidewinder så törs man ta ut svängarna lite mer. Den gör det den blir tillsagd, bara man lär sig knepen så att den lyssnar. Jag rekommenderar dig att köra mycket och långt med din Sidewinder så att du blir bekväm bakom styret. Jag är inte någon världsmästare på att tygla en stark fyrtaktare, men när jag sett Yamahas teståkare behandla dessa maskiner som en crossmaskin, så vet jag att det är möjligt.

med en nypa salt, även om den slöaste av alla Sidewinders på plats var snabbare än allt annat. Andra nyheter är lysen av LED-typ och nya egenutformade kåpor så man skiljer sig från Arctic Cat som man delar chassi med.

Användare?

Generellt så är Yamahas bidrag till skoterbranschen enormt fina maskiner som passar många förare. Visst passar dom vissa människor bättre än andra. Kraften finns i överflöd samtidigt som de väger lite mer också. Glädjefaktorn när du låter Sidewinder-Turbon släppa lös alla hästar är snudd på episk. Jag menar verkligen det. Jag har flera kompisar som dissat Yamahas skotrar i årtionden, tills de prövat en med turbo. Då har de fattat grejen. Jag inbillar mig att flera kommer att våga prova nu när den sitter här från första början. Framkomligheten och klättringskapaciteten blir närmast total om du vågar gasa rejält. Nackdelen är som så ofta med 4-taktare att de blir lite tyngre. Nu är inte skillnaden lika stor som förut, men extravikten hamnar långt fram och därmed blir de lite mer svårmanövrerade i trång och brant terräng. Men du vänjer dig och får kompensera med en tung plånbok där bak, som en god vän till mig uttryckte det. Motorn har ett sofistikerat oljesmörjningssystem men som alla 4-taktade motorer kan det krångla till sig om de ligger för mycket upp och ner och med tanke på hur ofta jag själv hamnar i knipa upp och ner är en 2-taktad motor utan ett internt trycksatt oljesystem att föredra i den terrängen.

Olika längder

Om vi börjar med de 153 tum långa maskinerna så kallar Yamaha dem för B-TX där B står för Boondocking och det kan passa bra för de skulle behövt högre kammar på mattorna för att kliva in i Mountain M-TX på riktigt. Det blir en kategori mellan Hybrid och Mountain. De har Yamahas Mountain-framvagn men lite bredare spårvidd som är justerbar från 98 till 108 cm och krängningshämmare. Därmed positionerar man maskinen som en lössnöskoter som skall gå bra på led också. Särskilt i SE-modellen som har Fox Float 3 stötdämpare och en beskedligare Backcountry-matta med 44 mm kammar. LE modellen har Fox Float Evol stötdämpare och Powerclaw matta med 57 mm kammar.

High marking på riktigt

M-TX 162 har Powerclaw-matta med 76 mm kammar, extremt smal framvagn

Du ska inte inbilla dig att det här är en 600 tvåtaktare som du kastar mellan träden på en halvmiss. Du kan kasta den mellan träden. Men inte på en halvmiss då det krävs en ganska lång inlärningskurva för att bemästra den. Framför allt då den på full gas går väldigt bra. Och då menar jag, väldigt bra. Den är förvånansvärt balancerad om än fortfarande framtung. Du får lära dig att kompensera detta med högertummen. Variatorkallibreringen är kanon samtidigt som turbofördröjningen är ganska borttrollad.

I år heter den stora nyheten från Yamaha, Sidewinder. Den finns i flertalet längder och bredder och känns riktigt trevlig. Vill du ha något lugnare mellan benen så kan du säkert göra en schyst deal på en fjolårs Viper hos din handlare. Kan starkt rekommenderas.

Mycket kan sägas om Yamahas nya snurra. Jag har ingenting negativt att komma med utan bara superlativ vad det gäller hela motorpaketet med tillhörande kalibrering. Helt klart den trevligaste turbosnurran på marknaden.

NYHETER 2017

Duells powered by Bihr

JUST1 J12 DOMINATOR
NEON LIME/RÖD

JUST1 J12 DOMINATOR
GUL/BLÅ

JUST1 J12 CARBON
FLUO LJUSBLÅ

JUST1 J12 CARBON
FLUO ROSA

JUST1 J32 MOTO X
ORANGE

FLY F2 WESTON PEICK MIPS
HI-VIS/SVART/RÖD

FLY F2 RETROSPECT MIPS
SVART/VIT

FLY F2 PURE TURKOS/VIT

FLY F2 PURE MATT RÖD/SVART

FLY F2 PURE HI-VIS/SVART

NACKSKYDD LEATT 5.5 SNX

SKYDDSJACKA LEATT
3DF AIRFIT LITE

BRÖSTSKYDD LEATT
4.5 JUNIOR 2017

BRÖSTSKYDD LEATT
4.5 PRO

KNÄSKYDD LEATT
C-FRAME PRO
CARBON

KNÄSKYDD LEATT
DUAL AXIS 2017

Distributör av RSI produkter

Camso Conquer 280 sätter nya gränser för vad som är möjligt med friåkning. Världens lättaste matta i sitt slag. Kamgeometrin och den lätta vikten minskar förarinsatsen för att initiera en sväng eller en backe med 20%. Oöverträffad flytförmåga och framkomlighet vid alla typer av snö 71 mm kamhöjd.

med justerbar spårvidd från 88 till 98 cm och saknar krängningshämmare. Stötdämparna är Fox Float 3. Detta är en klättrare utav rang. Det finns inte många fjällsidor i vårt land där inte denna skoter kan klättra upp utan ansträngning. Att lägga ner på en myr och ge fullt är också beroendeframkallande. Nackdelen är trång skråkörning bland träd där den blir en större utmaning att manövrera.

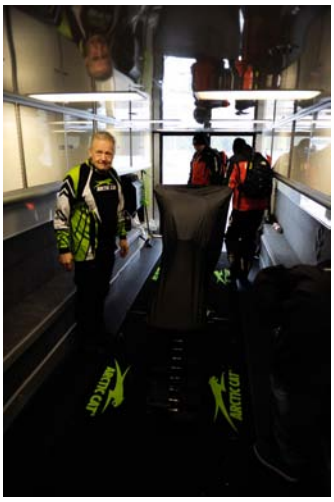
Arctic Cat 2017

Vi kan utan tvekan påstå att Arctic Cat är branschens badboy. Jag menar detta på ett positivt sätt då man aldrig riktigt kan veta hur pass mycket denna tillverkare har tagit ut svängarna med sina nyheter. Ha i åtanke att det var Arctic Cat som en gång i tiden presenterade Thunder Cat, F7 och var först med en serieproducerad turboskoter och faktiskt också fyrtaktaren i modern tid. Arctic Cat är den skoterfabrikant som fått förlita sig på andra motortillverkare och då först och främst Suzuki rent historiskt. Nu har dom ändrat på det i och med en viss egenproduktion på tvåtaktssidan. Ska vi stoppa upp ett finger i luften och gissa så tror jag med bestämdhet att vi inom kort kommer att få se fler och större tvåtaktsmotorer. Kontraktet med Suzuki löper tydligen snart ut men Arctic Cat har fortfarande gränsöverskridande samarbeten med Japan. Denna amerikan har ett nära samarbete med Yamaha som bland annat innebär att de kan använda Yamahas 4-taktsmotorer och att Yamaha använder Arctic Cats chassin. I sitt mountainprogram i Sverige har dock Arctic Cat valt, i likhet med de flesta tillverkarna, att enbart satsa på 2-taktsmotorer i 600 och 800 kubik. Egen 600, och än så länge en 800 från Suzuki. Vi tycker att det är ett klokt val. Om man ser på de största grupperna köpare av lössnömaskiner så önskar de en lätt skoter som är enkel att lägga ner och kontrollera på skrå i terrängen. Skogskörning är enormt populärt i detta land samtidigt som vi saknar de där brantaste och öppnaste områdena som i exempelvis Rocky Mountains. En lättmanövrerad snöskoter är oftast bestyckad med en 2-taktsmotor. Det kanske kommer att ändra sig i framtiden men i skrivande stund upplevs det så av gemene man.

Programmet 2017

På årets modeller har man uppdaterat en hel del detaljer. Vi drar oss för att säga att Arctic kommer med ett nytt sortiment och nöjer oss med att säga att det är uppdaterat. Rejält på sina ställen. Vi hittar nya kåpor där man enkelt kan ta

Vill du ha det hetaste från Arctic Cat så är det nog HardCore du ska titta extra noga på. Den är grymmast av alla i sitt segment och en riktig hårding.



Ja vi har faktiskt både fått klämma, titta, känna och sitta på nya SVX 450. Men tyvärr vare sig kört eller fotat den. Den ser onekligen grym ut och kommer troligen bli den första serietillverkade SnowBiken. Den släpps till kommande år och ska sedan enligt planen börja säljas 2018.

Arctic M 8000 Ltd ES har som namnet kanske skvallrar om allt och lite till. Det är klart man ska ha en fullmatad maskin när man ändå håller på. Personligen kan jag tycka att det är trevligt med en elstartad 800-kubikare.

Under alla år på SnowShooten så har vi haft det stora nöjet att lyssna på branschens mest pålästa man i och med KGK:s Jan Flemström. Förutom att han vid ett tillfälle sa att "fyrtaktaren aldrig kommer att fungera i en snöskoter" så har han läskigt mycket rätt i mycket av det han säger. I alla fall då det gäller snöskotrar. Och om man bortser från det där med fyrtakt. Det uppskattas för övrigt enormt när man påtalar detta.

Årets lössnömaskiner från Arctic Cat känns beprövade och stabila. Den största nyheten ser vi hos årets Hardcore som bland annat fått ett nytt chassie. Detta till trots känns det som om det borde komma något nytt inom kort. Oavsett vilket så är Arctics 2017-modeller väl utprovade och uppdaterade.

Väljer du någon av Ltd-modellerna så finns dessa både med och utan elstart.

bort både sidokåpor och huv. Finishen är nu bättre och även luftväxlingen under kåporna så temperaturen runt motorn hålls nere. Lyset är nu av LED-typ med en bra finess att när man slår på helljuset så fortsätter halvljuset att lysa. Då slipper man välja om man skall lysa upp marken nära eller långt bort, lite som att både ha tårtan och äta den på samma gång. Även styret är nytt med ett smalare och mer greppvänligt material i handtagen. Team Rapid Response II variator är även den ny för året.

M 6000

Arctic säljer 600 kubikaren i vanliga längden 153 och dessutom i 141 tum som får anses väldigt kort för en lössnöskoter. 141 tum brukar annars vara en hybridskoter men här har man utgått från sitt lössnö-chassi Proclimb och monterat smal ställbar framvagn på 86 till 96 cm och Powerclaw matta med 57 mm kammar. På så sätt har man byggt en smidig och lättkörd skoter för den lite lättare föraren som önskar en skoter med bra framkomlighet bredvid leden. SE ES modellerna kommer med elstart och lite enklare stötdämpare och attraktiva priser. Lägger du till lite på priset och väljer SP Sno Pro modellen som är 153 tum lång, får du fina Fox Float 3 stötdämpare och Powerclaw mattan med 66 mm kammar. Dock saknas elstarten på SP.

M 8000 153

Arctics erkänt starka 800 finns i flera varianter. SP modellen kommer med Fox Float 3 stötdämpare. Limited Ltd har ännu finare stötdämpare i Fox Evol och Evol R. Ltd ES kommer med elstart standard. Samtliga tre har Powerclaw matta med 66 mm kammar och ställbar spårvidd mellan 86 och 96 cm. Ltd har som standard tunnelväska, det fina uppvärmda glasögonfacket och lite kraftigare frontbåge. För att krångla till allting ytterligare ger dig Arctic Cat i elfte timmen ytterligare ett val att göra så här innan vintern. Man valde att stoppa in Hybriden XF i 153-tumsutförande i lössnösegmentet. Väljer du en XF istället för en M 153 så får du en maskin med lägre kammar och bredare mellan skidorna för några kronor mer. Förvirrande? Ja lite.

HardCore 153 och 162

Arctic Cat har tänkt till och byggt en kompromisslös skoter för de värsta åkarna som bara vill hålla till i extremt brant terräng och övervinna de svåraste linjer man kan hitta i bergen. Detta är inte bara tuffare dekaler utan en hel del

större förbättringar som gjorts. HardCore har ett nytt lättare chassi med smalare fotsteg. Kylaren är mindre för att spara vikt och minska snöpåbyggnad runt tunneln, vilket ger en lättare skoter även i praktiken vid körning i djupsnö. Drivaxeln är nedflyttad 28,5 mm så nu får man plats med 8 tänders drivhjul till Powerclaw-mattan med 76 mm kammar istället för 7 tänder ifjol. Det medför en 9,7 mm mindre attackvinkel mot snön. Vad betyder nu detta i praktiken? Jo, skotern kliver lättare upp på snön och drivningen blir effektivare så du får ner fler hästkrafter i underlaget. Precis som på Ltd så får du med tunnelväska, uppvärmt glasögonfack och kraftigare frontbåge. När HardCore kom ifjol var det ett bra steg framåt för Arctic Cat och med årets modell flyttar man fram positionerna igen. Jag menar verkligen detta. Kolla in årets HardCore och inse hur från den är. Välj 153 eller 162 tums längd och få en färdig skoter för brutal terräng.

Ski-Doos nya 850 är helt grym. Både prestandamässigt men också rent tekniskt. Här visar verkligen Rotax vad de kan och vad de har för ambitioner.

Även om det bara är Summit-X som har det nya och fjärde generationens chassie så har de övriga Summitmodellerna i alla fall fått nya fotsteg.

4:e generationens REV-chassie har enligt reklamen lyckats bli bättre och lättare, vilket vi inte på något sätt betvivlar det minsta.

Tvekar du inför köpet av en Summit 600? Gör inte det. Beroende på vilken nivå och ställe du kör på kan en 600 göra dig till en bättre förare.

Ski-Doo 2017

Ski-Doo lanserar i år en helt ny plattform på Summit X-modellerna. Det är REV-chassits 4:e generation med en ny E-Tec motor på 850 kubik. Snacka om att REV:en har vandrat en lång väg sen den först introducerades 2003. Idag har den inte mycket gemensamt med ur-REV:en. Den här gången är det verkligen en helt ny skoter om man jämför med föregående generation och inte bara nya djärva färger och grafiska mönster. Det första som slår en är förstås utseendet. Den saknar vindruta, är slankare och sidokåporna är designade för funktion och inte utseende. Den är lite som Stefan på Snowmobile. Inte så vacker, samtidigt som man anar vissa charmerande drag. Här har man valt funktion före att tilltala ögat. Om det är snyggt är upp till betraktaren men de glider bra mot snön när man skråar och de har en kant på sidan där man kan ta stöd med sitt knä. Om du övar för att lära dig avancerad lössnökörning i brant terräng vet du att funktionen är mycket viktigare än utseende så vi tycker att Ski-Doo har prioriterat rätt här. Verkligen rätt.

Centraliserad vikt

Den nya tunneln är avsmalnande upptill och lättare att hoppa runt på, särskilt med den nya mindre dynan. Fotstegen skall nu bättre släppa igenom snön och motorn och en del detaljer har flyttats i sidled för att få en centraliserad vikt och bättre balans. Hur bantar man en redan lätt skapelse? Lite som att snagga någon som inte har något hår. Men Ski-Doo har genomfört en bantningskur på framvagn, matta, boggi, ljuddämpare och lite andra detaljer som tillsammans givit en viktbesparing av ca 11 kg jämfört med fjolårets Summit X Rev-XM. Allt enligt Ski-Doo. Vi har ingen som helst anledning att misstro detta då denna nya skapelse är lätt. Men naturligtvis ska vi kontrollväga vår testmaskin i vinter.

Större motor

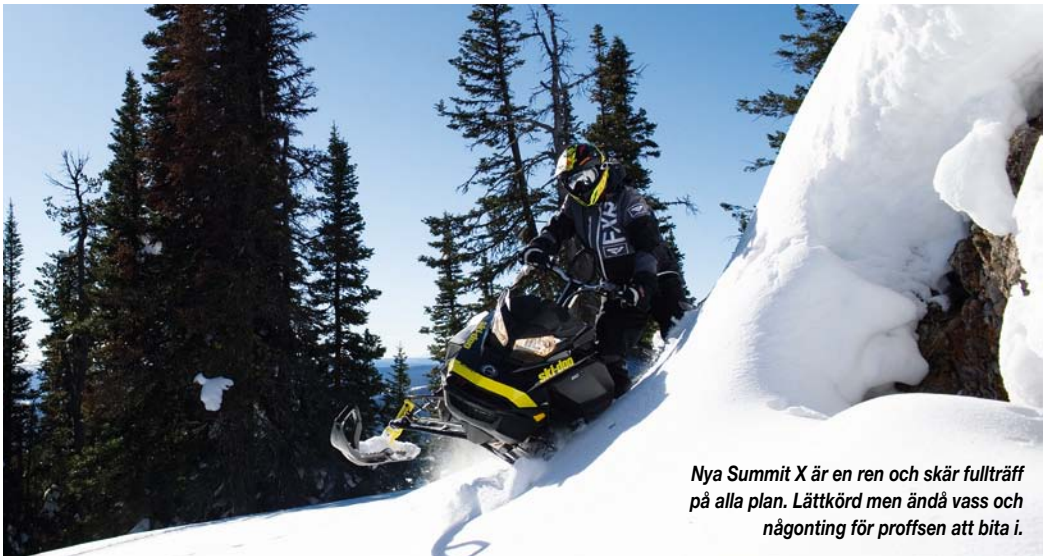
Motorn är nu på 850 kubik och helt ny. Alltså, helt ny. Det är den största 2-taktsmotorn sedan Ski-Doo och Polaris la ner sina storkubikare på 1000 respektive 900 kubik. Bägge dessa var inte direkt några succéer och efter det byggde alla tillverkare 800-kubiksmotorer som största 2-taktare. De större 2-taktsvinnarna upplevdes som sävliga och saknade det där klippet även om de levererade effekt. Nu blir det intressant att se om Ski-Doos 850 blir lyckad och om andra tillverkare följer efter och producerar större motorer igen. På något underligt sätt så följs de fem (eller fyra) åt och kopierar varandras idéer när man ser att försäljningen skjuter iväg i ett visst segment. Hur länge kommer Ski-Doo få ha den största tvåtaktstvinnen i denna bransch? Inte så länge om jag får gissa.

Rappare

Nya motorn har en tvådelad vevaxel som sitter ihop vid vattenpumpsdrivningen. Nu kan den inte vrida sig och med direktsmörjning på vevaxelns kullager blir smörjningen säkrare. Man slipper med andra ord riva ner hela motorn för att fetta in vevlagren mellan varven. Cylindrarna är behandlade med plasma istället för nikasil och insprutningssystemet är omarbetat med extra spridare i insugsrören för bättre gassvar. Enligt Ski-Doo så ger 850 E-Tec 10 hk mer än 800 E-Tec. Vad nu det betyder i slutändan då 800:ans effektsiffror har varit diffusa. Oavsett så går den som kulor och krut, med finess. Den största skillnaden mot gamla 800:an är gassvaret. Borta är den lite sega starten innan motorn varvar upp som 800 E-Tec har dragits med. Motorn är avsevärt rappare och med den helt nya primärvariatorn pDrive har man fått till det efterlängtade direktsvaret från drivlinan. Skotern svarar nu omedelbart på gaspådrag vilket är vitalt för friåkaren som vill arbeta med maskinen när man skråar sig fram i svår terräng. Betyg för den första körupplevelsen med denna motor är 10 av 10. Mycket bra.

Ras3

Även framvagnen är uppdaterad och heter nu Ras3. Den har 25 millimeter längre fjädringsväg och spindlarna är



Nya Summit X är en ren och skär fullträff på alla plan. Lättkörd men ändå vass och någonting för proffsen att bita i.

Lite snygg lite ful, men ändamålsenligt byggd.

Köper du en Boondocker och vill ha det värsta så får du åtminstone denna vinter nöja dig med "gamla" 800-R E-Tecmotorn. Inte fy skam det heller, men man är ju alltid sugen på det värsta.

ännu mer vinklade framåt. Boggin tMotion med sin tiltfunktion har även den bantat ett drygt kilo. Mattan är en vidareutvecklad Powdermax där delningen har ökat till 9 centimeter. Det gör den lättare och det längre avståndet mellan kammarna gör att den får bättre prestanda enligt Ski-Doo.

Programmet 2017

Vi börjar med största nyheten X 850. Vid vår provkörning i mars i Montana blev vi klart imponerade av helheten på denna skoter. Vi körde den i både 154 och 165 tums längd och tycker att det är Ski-Doos bästa lössnöskoter hittills. Utan tvekan. Det rappare gassvaret och balansen i skotern gör det väldigt enkelt att lägga ner och styra skotern dit du vill. Motorns styrka och mattans fäste ger mycket bra framkomlighet. Styrkorna hos Rev-XM har förstärkts och svagheterna som gassvaret och riktningsstabiliteten har förbättrats avsevärt. Om den nu är lika riktningsstabil som Polaris Axys PRO RMK får vinterns tester utröna. Summit X 850 E-TEC är alltså skotern för dig som vill ha Ski-Doos starkaste lössnöskoter med fokus på ospårad körning i extrem terräng. Den kommer i längderna 154 och 165 tum med 76 millimeterskammar och HPG plus stötdämpare runt om.

Summit SP 600

Ski-Doo fortsätter med den trevliga 600 E-Tec motorn i den lite enklare Summit versionen SP. Den har inte fått nya Gen4 chassit men har fått lite utveckling från i fjol med ny design på fotbrädorna. De har nu ett öppnare mönster som ger bättre snögenomsläpp. Den har kvar Ras2 framvagn med ställbar spårvidd från 91 till 95 centimeter och HPG stötdämpare. Den tiltbara boggin tMotion har Powdermax matta med Flexedgeteknik och 63-millimeterskammar i 154 eller 146 tums längd. Vi gillar att Ski-Doo monterat matta med höga kammar även till 600-motorn. Den klarar av det i alla normala förhållanden och med de attraktiva priserna på SP-modellerna är de ett bra köp. Kolla in den här lite extra.

Summit Burton

När Burton-modellen kom förra året var det en glad överraskning. Ski-Doo samarbetade med Burton för att ta fram en maskin som skall attrahera andra grupper än rena skoteråkare. I detta fall snowboard- eller skidåkare som fick en maskin färdig med fäste för brädan eller skidorna och sittplats för två. Det är stort i Nordamerika att man åker snowboard i backcountryn där inga liftar finns. Två personer turas helt enkelt om att skjutsa varandra till bergets topp och åka bräda ner. Grunden för Burton är en Summit SP som fått 800R E-Tec motorn för att ha mer kraft när man åker två personer. Den är även utrustad med elstart som standard. Även om vi i detta land kanske inte åker snowboard på detta sätt så kan denna maskin vara värd att titta lite extra på.

Freeride

Ski-Doo har alltid färgsatt sina Freeride-modeller med starka färger. Årets blåfärg är inget undantag. Freeride är byggd på det förstärkta chassit REV-XM RS och tål mer stryk. Målgruppen är förare som kör hårt, hoppar högt och droppar långt. Den korta modellen 137 kanske inte hör till lössnösegmentet riktigt. Ski-Doo själva menar att den lämpar sig mer i plattare terräng men kan ta sig fram bra i ospårat. Freeride har Ras2

Det gäller att vara på hugget om man ska vara färgglad. Vill du ha en Boondocker DS samtidigt som du vill vara grön och gul så är det build your ride erbjudandet som gäller.

Trots att Lynx är kusinen från landet så tycker jag att de leder sin egen utveckling i mångt och mycket. Framför allt då det gäller att anpassa en maskin för våra förhållanden.

framvagn med bredare spårvidd 97 till 101 centimeter och urkopplingsbart krängningshämmarstag. Stötdämparna är rejäla ställbara KYB Pro 40. Freeride 137 kommer med den ledbetonade boggin rMotion och Powdermaxmatta med 57 mm kammar. De längre syskonen 146 och 154 har lössnöboggin tMotion och Powdermaxmatta med 63 mm kammar. Elstart är standard på alla tre. Tack för kaffet.

Lynx lössnöare 2017

Lynx ägs som bekant av BRP och är därmed ett finskt halvsyskon till Ski-Doo. På senare år kanske man inom familjen försökt att behandla båda barnen som helsyskon, men till min förtjusning så stretar finnen emot. Lynx har fortfarande en hel del saker som de själva utvecklar i Finland och dessa är förstås anpassade och utprovade i vår del av världen. Helt rätt tänk enligt mig. I år släpper Ski-Doo sin nya 850 E-Tec men Lynx fortsätter med den beprövade 800R E-Tec som största 2-taktsmotor 2017. Rent historiskt har vi sett att en del av nyheterna kommer hos Ski-Doo först bara för att året efter finnas hos det finska halvsyskonet. Man kan se det på olika sätt.

Antingen är det synd om Lynx som inte får del av senaste nymodigheten eller så låter man Ski-Doo ta hand om eventuella barnsjukdomar och kommer efter när sådant är utsorterat. Hursomhelst så har Lynx lössnöprogram utvecklats å det grövsta och blivit bättre och bättre för varje år som gått sedan även Lynx började satsa i detta segment. Du får ha i åtanke att Lynx syn på lössnöåkning bara för några år sen var betydligt mer moderat och sansad än den är nu. Då puttrade man uppepå snön med en encylindrig maskin. Nu är det mera av ett forcerande genom snön, som alla andra. Lynx har eget chassi och kaross, egen boggi och egna inställningar av bland annat stötdämpning och boggigeometri. Allt för att passa våra förhållanden. Det är här som deras närhet till vår terräng kan ge ett försprång i anpassningar som passar oss i Finland, Sverige och Norge. Vi har som alltid ett enormt förtroende för teknikerna uppe i Rovaniemi som alltid levererar perfekta maskiner för vårt användande.

Program 2017

Vanliga Boondocker, om vi får kalla den så, finns i fyra varianter så alla kan välja vad som passar bäst för sig själv. Vill du ha stora 800:an eller lilla 600-kubikaren och sedan längden på mattan 3705 mm eller 3923 mm. Lynx lever i modern tid och använder det metriska systemet där övriga tillverkare lever kvar med längderna i tum i sina skotermodellnamn. Dela med 25,4 så får du längden i tum om du vill jämföra, alltså 146 respektive 154 tum. Det är hållbara maskiner som är utrustade med HPG 36 stötdämpare och framvagn med ställbar spårvidd från 90 till 94 cm. En Powdermax Flexedge matta med kamhöjden 64 mm sitter på Lynx egna PPS-boggi i senaste utförande.

Boondocker RE

RE är en mycket tålig lössnöskoter för dig som vill fara fram stenhårt i alla lägen. Gärna hoppande och droppande. För att klara det har den kraftiga KYB 40 och 46 HLCR stötdämpare och lite bredare spårvidd ställbart mellan 98 och 102 cm. Powdermax matta med 64 mm kammar, endast i längden 3700. Lite kort för att klara den värsta lössnön men mycket potent för den som åker mycket led och ibland vill köra lite lössnö.

Boondocker DS

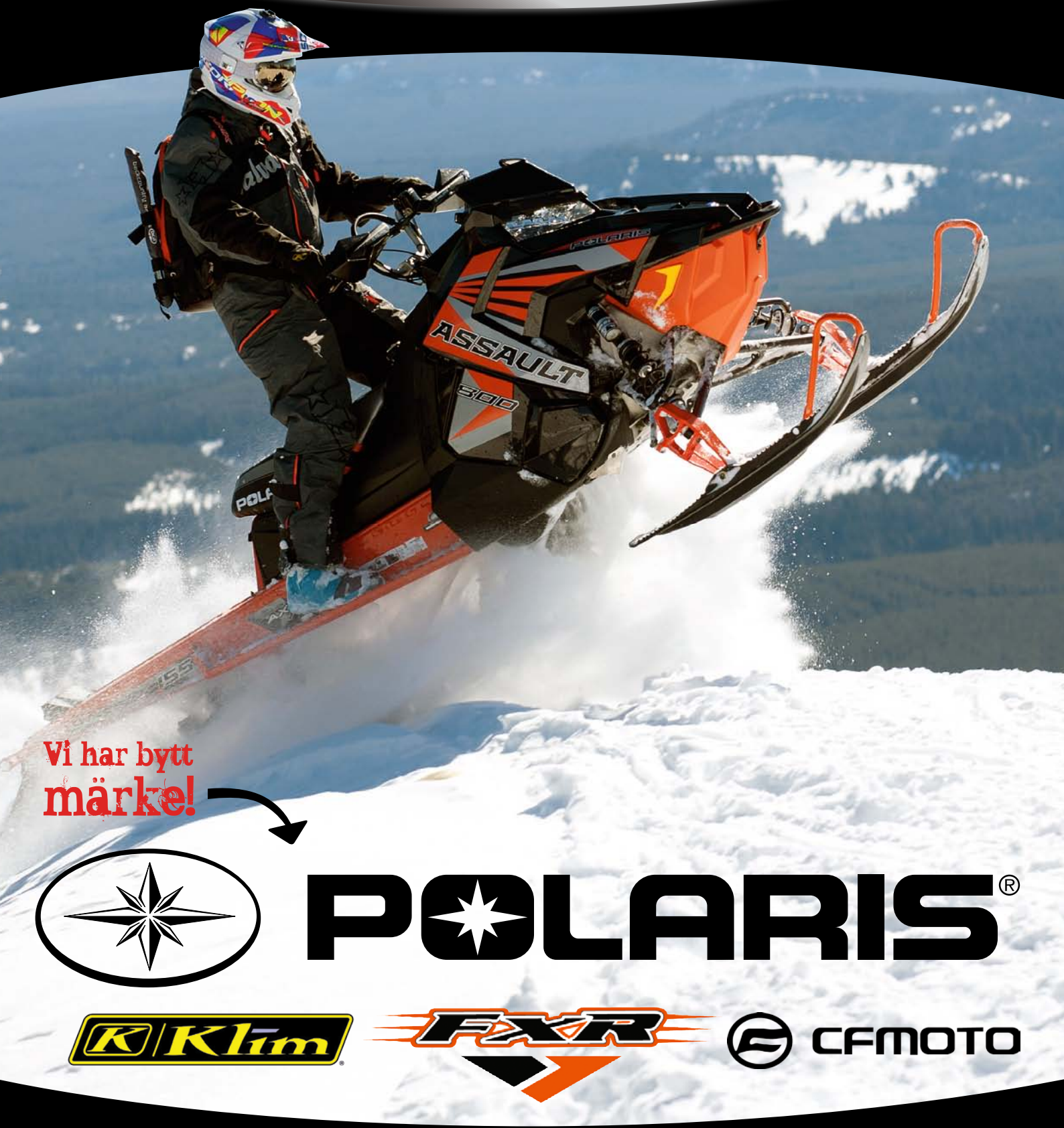
DS är modellen för dig som endast ser leden som en transportsträcka ut i backcountryn. Här har Lynx gjort sitt bästa för att du skall kunna ta dig uppför de värsta branterna och genom djupa bäckraviner. Den kommer endast med 800-motorn och i längderna 3900 och 4100, alltså 154 eller 163 tum. Smal framvagn med ställbar spårvidd mellan 90 och 94 cm. Stötdämpare KYB 36 och KYB 46. Powdermax-matta med Flexedge och rejäla 75 mm kammar. Maskinen sätter inte gränsen, utan förarens skicklighet bestämmer hur långt du kan komma med Boondocker DS.

Hur jobbar SnowRider?

Vi kan också klargöra för alla er att detta är en presentation av årets modeller. Vi har inte testat eller jämfört dessa maskiner mot varandra och inte heller försökt att hitta fel eller brister på någon av dem. Vi har kört dessa maskiner i syftet att få ett någorlunda hum om hur och vad som ändrats, uppdaterats och byggts nytt till detta år. Alla maskiner vi får köra på vårkanten är av såkallad förserie-typ där dom mer eller mindre är färdiga för produktion, eller som i många fall, handbyggda i en prototypverkstad. Många av dessa maskiner har inte den färdiga specifikationen eftersom man fortfarande testar och utvärderar många saker. Vissa gånger får vi ge vår syn på saker och ting innan det bestäms hur en maskin ska vara specad när den säljs. Vi kritiserar alltså väldigt få saker i dessa artiklar som kommer ut innan snön fallit. Men när snön kommit och de serieproducerade maskinerna finns att tillgå, så ska vi låta årets lössnömaskiner få visa vad dom går för på svensk mark. Då ska vi jämföra, kritisera och berömma det som är bra och dåligt. That´s a deal.

Är du intresserad av alla slags mått och övrig information gällande årets lössnömaskiner så ska du titta i Skoterguiden som du hittar i tidningsstället i en affär nära dig.

SALAB



Vi har bytt märke!

POLARIS®

Klim

FXR

CFMOTO

www.salab.nu

Sveg • 0680-718330

ORDNINGSAMT GARAGE

Den nya garageinredningen från Verktygsboden är ett komplett förvaringssystem som spar utrymme och golvyta och ger en enhetlig känsla till ditt garage eller förråd. Setet monteras enkelt utan skruv tack vare den helsvetsade konstruktionen. Garageinredningen har en mängd praktiska skåp, lådor och utrymmen för att skapa mycket förvaring för verktyg, maskiner och tillbehör. Modulen har till exempel en särskild funktion för skräp och ett fack med hållare för pappersrullen. Medföljande bänkskiva i rostfritt stål ger en tålig och inbjudande arbetsyta. Tillhörande verktygstavla är utmärkt för upphängning av diverse verktyg. Denna är också kompatibel med Pelas sortiment av verktygskrokar och andra tillbehör. Totala måttet på garageförvaringen är (LxH) 2955x2000 millimeter. Besök www.verktygsboden.se för mer information.

BARNOVERALL

Vinteroverallen är gjord för att hålla barnet torrt och balanserat under den kalla årstiden. Overallen är gjord av en bluesign certifierad 2 lager material 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. Plagget är vadderat med en mjuk och smidig stoppning, med högt värmeviktförhållande. Den har en avtagbar och justerbar huva, justerbar midja, förböjda ärmar med mjuka innermuddar och förböjda ben för optimal rörlighet. Bensluten är åtdragna med elasta för att undvika att de trampas ner och gummiband under fötterna håller overallen på plats. Pris 1 999 kronor, Besök www.isbjornofsweden.com för mer information och storlekar.

Camso Conquer 280

Camso, tidigare Camoplast Solideal, fortsätter att pusha gränserna för snöskoterns rörlighet i djup snö med Conquer 280, en lättviktare, med hela 71 mm kamhöjd. Den första i sitt slag med 71 mm alternerande enkelvinklad kamhöjd, 3 och 3.5 delning som finns i 153, 156, 162, och 174-tums längder och 38 cm bredd. Den nya Camso Conquer 280 kommer att finnas tillgänglig hos Duells-återförsäljare i slutet av november 2016. Mer information på www.duells.se

Högeffektiv arbetsstrålkastare

D8 är TYRI:s nya serie av arbetsstrålkastare som har en ny revolutionerande design med högeffektiv ljusprestanda och ett enastående skyddssystem i ett kompakt format. Den kompakta formstorleken på Ø80 mm gör den lättplacerad och anpassningsbar för maskinapplikationer inom byggindustri, jordbruk, materialhantering och logistik, såväl som för lastbilar och truckar. D8 är framtagen i singelvolt 12V/24V med 2500 effektiva lumen och roterbart swivelfäste.

GET OUT
THERE.
FXR
MISSION X JACKET
FACEBOOK.COM/FXRRACING
@FXRRACING
FXRRACING.COM

Fiffig magnetskål

Svårt att veta vart du ska göra av skruv, bult och muttrar när du tar isär saker? Verktygsbodens nytillskott är en hopfällbar magnetskål lämpad för att samla ihop smådelar. Sakerna stannar i skålen även om man skulle råka välta den. Pela magnetskål i gummi tar minimalt med plats när den inte används. Den hopfällda skålen kan antingen hängas på en krok på väggen eller fästas på ett magnetiskt underlag. Pris 29 kronor, för mer info besök www.verktygsboden.se

Lätt kolfiberhjälm

Just1 J12 är en mycket lätt kolfiberhjälm med bra passform. Den ger ett brett synfält och funkar med de flesta goggles. Har två skalstorlekar i kolfiber och anatomisk design med Neck Brace Front Fit. Inredningen är urtag- och tvättbar och försedd med antibakteriell behandling. Väger 1.100gr +/- 50gr, finns i storlekarna XS, S, M, L och XL. Mer information finns på www.duells.se

ACTIONKAMERA FRÅN NIKON

Den stöttåliga och vattentäta KeyMission 170 fångar dynamiska 4K videofilmer och levande bilder med 170° vidvinkel. De intuitiva gränssnitten och enkla reglagen gör att till och med de som är helt nya på actionkameror enkelt kan spela in sina personliga projekt. Med mångsidiga inspelningslägen som Slowmotion, Superlapse och Timelapse-film kan du skapa dramatiska scener under dina äventyr. Den inbyggda LCD-monitorn gör det enkelt att komponera perfekta bilder. Elektronisk vibrationsreducering (e-VR) dämpar effekterna av kameraskakningar och kameran har en inbyggd stereomikrofon. Du kan spela in på ett djup på upp till 10 meter under vatten utan något extra hus. Nikon har även lanserat ett stort sortiment med tillvalsfästen och tillbehör. Pris 3 990 kronor, mer info finns på www.nikon.se

Framtidens ryggsäck

CoXa carry är ryggsäcken som har ett unikt patenterat ergonomiskt bärsystem som gör att belastningen helt och hållet flyttas från axlarna till höfterna. Den ger fri rörlighet i axelpartiet och har inga skavande remmar i armvecken. Ryggsäcken rör sig med användaren utan att kännas som en traditionell ryggsäck. Med belastningen på höfterna får användaren en naturligt upprätt hållning. Första modellen är på 10 liter och arbetet pågår med utvecklingen av en större ryggsäck på 15-18 liter. Mer information på www.moxter.se

NY DRÖNARE

GoPro's nya drönare Karma är designad så kompakt och hopfällbar att den enkelt ryms i en liten ryggsäck. Den är utrustad med ett 3-axligt bildstabiliseringsgrepp som antingen kan hållas, eller monteras på fordon, utrustning, etc. Karma gör det enkelt och möjligt för vem som helst att få otroligt jämn och stabil film under i princip vilken aktivitet som helst. Gaming-inspirerad kontroll med touchdisplay, som gör det roligt, snabbt och enkelt att flyga utan att man behöver ta hjälp av en telefon eller surfplatta. Karma finns tillgänglig i handeln från 23 oktober och säljs i följande paket. Karma utan GoPro-kamera: 8 699 kronor. Karma tillsammans med GoPro-kamera Hero5 Black: 11 799 kronor. För mer information besök www.gopro.com

COAST FL85

Pannlampan Coast FL85 med sitt starka maxljus på 540 lumen är en riktig lättviktare på 128gr. Med möjlighet till bred homogen klotrund ljusbild (3,5m omkrets på 1,5m) och med ett enkelt vrid på ljushuset, får du spotbelysning på dryga 170m. Enkla knapptryck mellan de tre ljuslägena och en egen knapp för det röda ljuset som hjälper dig behålla mörkerseendet. C:a-pris i butik för COAST FL85 är 799 kronor.

2017 Ski-Doo Summit® X.® Följsamma, kraftfulla och lätthanterliga Ski-Doo Summit X är början på en ny era inom mountainkörning. Genom kombinationen av nya REV-plattformen och Rotax 850 E-TEC-motorn har det aldrig tidigare funnits en mountainskoter med lika bra följsamhet.

"What's next?" Upptäck själv på **ski-doo.com.**

SUMMIT X 850 E-TEC

© 2016 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Alla rättigheter förbehålles. ® ™ och BRP är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag. ‡Alla övriga varumärken är varumärken tillhörande dess respektive ägare.

/lynxsnowmobiles

2017 XTRIM RE 800R E-TEC

READY FOR ADVENTURE

LYNX BRP

lynx.se

© 2016 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Med ensamrätt. ™, ® och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag.

Adam Renheim
På en högre nivå

Skotercross är allt annat än en stor sport, men samtidigt utan tvekan en av världens hårdaste.
Vi tyckte därför att det var dags för oss att åka hem till Adam Renheim för att se hur hans framtid ser ut som proffsförare hos självaste Boss Racing.

Text&Bild: Bjöhörn Friströhöm

Skotercross är en sport som verkligen sorterar ut agnarna från vetet. Det är sällan den här motorsporten bjuder på trevliga träningsdagar där man avslappnat står och snackar och meckar i depån i bar överkropp.

Det här är motorsporten som uteslutande genomförs under det halvåret då kyla och mörker råder. Visst kan man vid något tillfälle få njuta av solen då denna sport genomförs, men dessa tillfällen är ytterst sällsynta.

Sverige eller hela Norden har producerat flera skoteråkare som mer eller mindre agerat proffs i USA, med varierande resultat. Det är sällan eller rättare sagt aldrig vi ser en produkt av svensk skotercross som nått så långt rent resultatmässigt som just Adam Renheim. Visst har vi väl sett meriterade svenskar som gjort riktigt bra ifrån sig, men sällan eller aldrig någon som hållit ihop paketet hela vägen så bra som denna 27 åring från Lima i Dalarna. Adam har vunnit otaliga tävlingar och vi kan väl nämna i förbifarten att han tagit hem VM tre gånger och vunnit SM tre gånger på raken i största klassen. Det sistnämda är det förutom Adam bara Thomas Åberg som klarat av, vilket talar sitt tydliga språk.

Adam har alltid gått sin egen väg och sällan tagit den enkla vägen om man ska tro rykten som florerat i branschen. Det har hetat att han är envis, kör sitt eget race och att han inte gärna kompromis-

Adam har ett riktigt fint och väl utrustat garage som har det mesta man behöver.

Det där med att ha en egen pistmaskin är få förunnat och Adam har hittat ett fint exemplar med skadade larver. Nya larver ligger bredvid och väntar på att monteras.

Adam har precis i dagarna beställt en ny Mercedes Sprinter för vidare tävlande i Sverige. Vem vet kanske det är just du som köper hans gamla Crafter?

sar. Om det är sanna eller osanna rykten får ni själva ta ställning till, men om dom nu skulle stämma så behöver man inte fundera på om det var rätt väg att gå för Adam. En total 4:e placering i Isoc-serien 2016 talar sitt tydliga språk samtidig som ett förnyat förtroende hos Boss Racing borde vara kvitto nog på att han gör rätt. Det har verkligen gått i rätt riktning då han slutade 10:a säsongen 2015.

–Jag har nog varit krånglig för dom i USA då jag inte vill frångå mitt sätt att jobba eller köra. Det har nog varit en större omställning för teamet än för mig skrattar Adam.

För visst har det hela fungerat för Adam som utan tvekan tagit det där steget upp till den nivå som krävs för att slåss om pallplatserna. För det är hårt i den amerikanska Isoc-serien.

Det finns inget utrymme för vare sig misstag eller att köra upp sig. Man måste vara med från starten och vårda sin placering och därifrån ta sig framåt och uppåt i fältet. Men det hela har inte gått smärtfritt.

–Jag kan tycka själv att det tagit lite väl lång tid innan jag hittat farten och tagit det där steget och blivit snabbare. Men jag har å andra sidan inte skadat mig och vuxit in i tempot i lagom takt. Säger Adam.

Långa dagar

I samma takt som Adam själv acklimatiserat sig till det amerikanska livet och tempot i staterna så har han satt ihop sitt team med fingertoppskänsla. Från hembyn Lima så har mekanikern Jocke Gunnarsson hittat sin plats i det Minnesota-baserade teamet samtidigt som Daniel Gudmarsson som till vardags jobbar på Volvo i Mora fått tjänstledigt och även denna vinter kommer att jobba åt Adam. Teamet bor i ett hyrt hus i Princeton som ligger cirka 20 minuter från raceshopen i Elk River där man tillbringar stora delar av dagarna. –Det blir säkert 12 timmar vi tillbringar i verkstan varje dag vi inte är iväg på race. Och vi tillbringar ju några timmar på vägarna då vi har cirka 150 mil i snitt till varje tävling. Enkel resa, skrattar Adam. Förutom trailer-chauffören, Daniel och Jocke så finns det också ytterligare en mekaniker. Flickvännen Lizen finns också på plats under säsongen. Adam som verkligen verkar vara någon som vill ha koll på allting i denna cirkus åkte över under Hay-Days för att bland annat kolla huset de ska hyra under kommande säsong och lite andra grejer för att ligga steget före.

–Vi jobbar extremt mycket med maskinerna och vi testar nya grejer så fort vi hinner. Men ska vi tillexempel testa ett par nya A-armar så tar ju det minst en dag för att utvärdera detta på ett bra sätt. Sen ska man hinna träna och hålla ordning på banan med teamets egna pistmaskin. Dagarna går och det är sällan man hinner sitta och slappa. Säger Adam.

Hur fungerar det

Adam kör för Boss Racing som ägs av Gary Querel som har stor vana att driva ett större team. Han har bland annat haft hand om Yamahas racingsatsning när det var aktuellt men har också ett förflutet inom ovalracingen men hoppade istället på Snocross då det är där tillverkarna spenderar sina pengar. Idag driver han detta team i samarbete med Ski-Doo och teamet ska förutom Adam också kontraktera en Stock-förare kommande vinter. Adam kommer dock att husera själv i den stora trailern. De större teamen har miljonbudgetar och promotar sina sponsorer på allt från tävlingar till olika mässor och shower där de förväntas dyka upp. Alla i teamet får betalt och de båda svenska meckarna får en månadslön som väl matchar den här hemma. Adam är också han avlönad per månad samtidigt som han får betalt i och med ett bonussystem. Bra kört, bra betalt och tvärt om.

Allt sköts på ett proffsigt sätt och vi sköter mycket själva. Gary håller ju till i Manitoba Kanada och honom träffar vi mest under tävlingarna.

Under helgerna är vi totalt sju personer i teamet. Chauffören kör den stora riggen till tävlingarna medan själva teamet åker dit i team-pickisen. Under racehelgerna har vi också support via Ski-Doo då det gäller Kayabadämparna, vilket underlättar. Nytt för i år är ju också att vi har den gamla legenden Blair Morgan som mentor och rådgivare vilket känns roligt eftersom han verkligen vet vad han pratar om då han var extremt

framgångsrik då det begav sig. Berättar Adam.

Tränad och redo

När vi träffade Adam hemma i Lima så är det en frisk och skadefri skotercrosstjärna vi möter. Han har koll på läget och tränar på alla möjliga sätt för att återigen lyckas prestera på andra sidan Atlanten. –Förra året slutade jag fyra i serien. Jag låg trea riktigt länge men ett kolvhaveri gjorde så att jag ramlade ner en placering. Samtidigt som jag vill vinna allt så har jag realistiska mål som jag jobbar mot och skyndar långsamt. Det skulle vara jäkligt fint att komma bättre till den här säsongen.

Men vi kör ju totalt 19 race i USA om vi räknar med X-games och racet i Valcourt och det gäller att hålla ihop hela vägen. Här gäller det att vara aggressiv och lita på maskinen samtidigt som man ska köra med huvudet och inte göra dumma saker.

Så bra tränad som jag är idag har jag aldrig varit och jag känner mig starkare än någonsin vilket i alla fall är en bra start på säsongen som drar igång i och med första tävlingen i Duluth. Säger Adam.

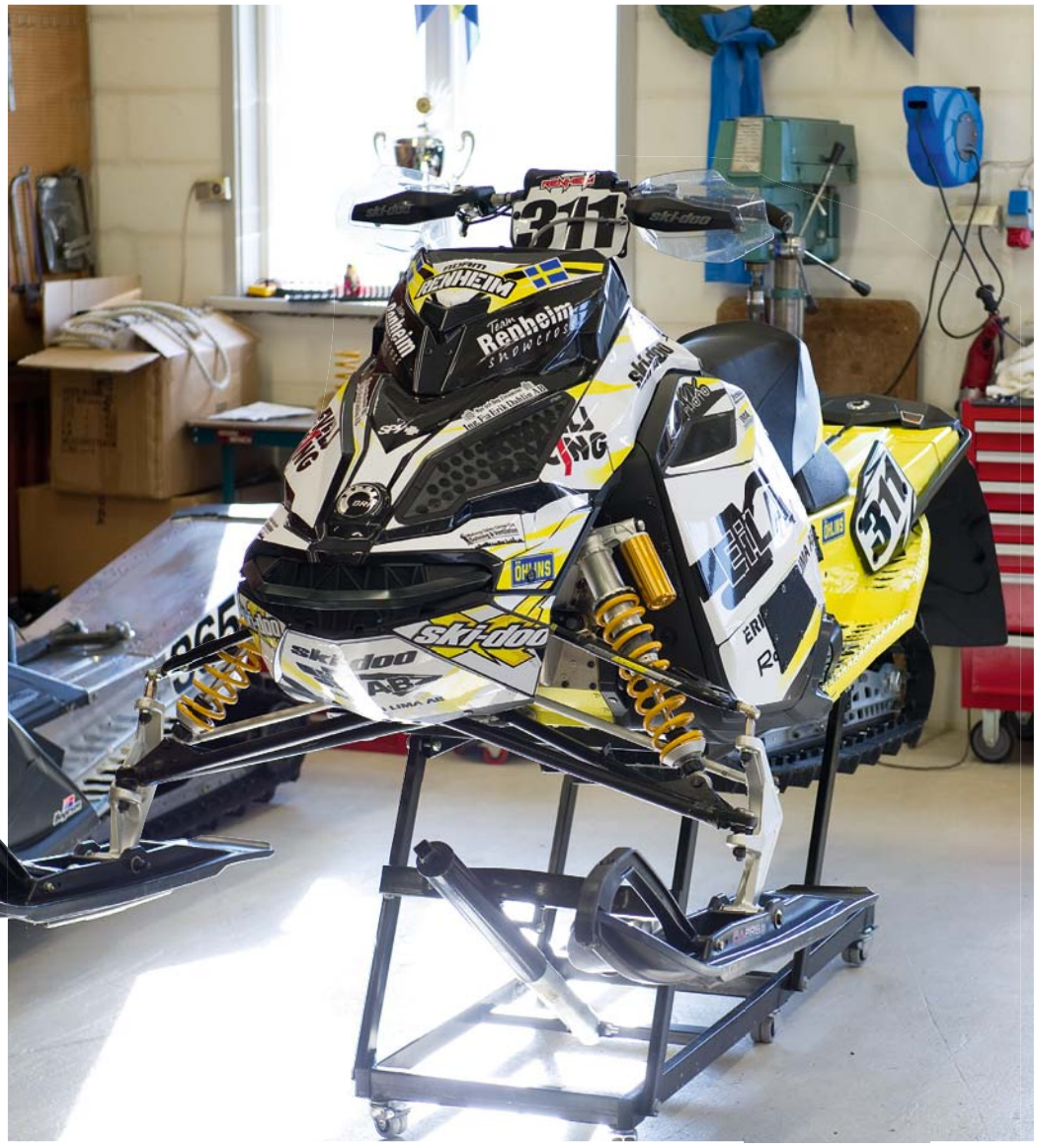
Skillnaden

Även om vi i Norden har ett helt gäng vassa förare så är det sällan någon av våra åkare bara åker över till staterna för att köra ifrån allihopa. Hela grejen är extremt annorlunda och det räcker inte med att kunna köra skoter. Man måste anpassa sig och lära sig från grunden. –Det skiljer sig väldigt mycket om man jämför med hemma.

Här är allting väldigt proffsigt och många får betalt i alla led här. Allt från arrangörer, teamägare, förare och mekaniker. Här hemma får alla klara sig själva. Visst har väl en del sponsorer men man tar stora delar av kostnaden själv. Ta VM tillexempel som är en enorm kostnad för oss förare i och med långa resor.

Jag kan känna att vi har en betydligt bättre gemenskap hemma då man kan träffas och snacka mellan heaten. I staterna existerar inte det. Man tillbringar all tid utanför banan i trailern och det är sällan man snackar med någon annan än de i teamet. Här är det på allvar i alla lägen, vilket passar mig ganska bra även om det är trevligt att träffa folk också. Det kommer ett par tusen besökare i snitt på tävlingarna och folk är verkligen intresserade. Vi sitter exempelvis i 1,5 timme varje lördag och skriver autografer vilket skiljer sig markant från Sverige. Det känns som om skotersporten peakade

En fullträtnad och frisk Adam Renheim kan unna sig en kaka i väntan på arbetstillståndet i USA som krävs för att verka, bo och jobba där.



Det står en färdigpreppad racer och väntar på Adam i garaget. Denna maskin är en 2016 men har gått extremt lite och duger ett år till.

Adam Renheim tog full pott i kvalet i Clash of Nations 2016 och var en av de stora favoriterna att ta hem Pro Open klassen.

Vi hittar en trevlig vattenracer i ett hörn som tillhör Adams mekaniker Jocke Gunnarsson.

Visst ska man ha lite leksaker på gården och såklart kör Adam Can-Am när han är sponsrad av BRP-ägda Ski-Doo.

Det gamla huset är i princip färdigrenoverat inuti om man bortser från fattiglapparna på utsidan.

2012 i Sverige och har dalat sen dess. Säger Adam.

Framtiden

Hemma i Lima så har Adam tagit över en stor släktgård som nu genomgår en renovering och byggnationer. Adam har precis byggt klart en riktigt stor och fin maskinhall som ska rymma det mesta från släpvagnar till den egna pistmaskinen som används för att hålla den egna banan i schack under vintrarna. Nu så har den stått ett tag eftersom han av naturliga skäl inte behöver hålla ordning på banan hemma. Vi ser alla möjliga slags leksaker som exempelvis en trevlig Maverick som säkerligen körs alldeles för lite nu när Adam halvårsvis håller till i USA. En helt racefärdig 600 står idag klar och väntar på Adam och man har precis lagt 110 timmar på den för att vara helt redo för eventuella inhopp här i Norden i vinter. Men först och främst så är det USA som gäller. För så snart arbetsvisumet är beviljat bär det iväg igen för ytterligare en säsong. Vad Adam vill göra i framtiden tänker han inte så mycket på. Före racingkarriären körde Adam grävmaskin. Men just nu är inte det någonting som direkt lockar Adam då han planerar och hoppas att kunna tävla ytterligare många år. –Just det där med framtiden kan man ju inte styra över huvudtaget. Jag kan ju bara göra mitt bästa och förbereda mig så mycket jag kan och på bästa sätt. Men det hela kan ju ta slut när som helst. Det räcker ju bara att jag skadar mig så är det hela över. Jag bor ju precis bredvid Sälen och där byggs det ju jämt vilket i sin tur betyder att det alltid finns ett behov av grävmaskinister om det skulle knipa. Men helst skulle jag vilja jobba som någon slags arbetsledare i framtiden då det inte skiljer sig speciellt mycket från det jag gör idag. Avslutar Adam

Lycka till

Jag måste återigen framhäva Adam och hans prestation i USA då konkurrenssen där är mördande hård. Du kan inte på något sätt tillåta dig att göra minsta lilla misstag då alla är extremt laddade och kompetenta där. Sporten är inte stor, men man har gjort det maximala för att göra den så stor som det är möjligt. Adam är utan tvekan en stjärna i USA och han slutade som 4 i denna stenhårda serie vilket är helt fantastiskt. Vi kommer naturligtvis sitta och uggla framför datorn för att följa livefeeden från kommande tävlingar även denna vinter. Adam är förberedd och du vet väl vad ordspråket säger?

Luck favors the prepared.

Goda råd vid limning

Lim ger sedan många år möjligheten att fästa olika material utan att borra, skruva, nita eller svetsa. Lim är perfekt när man osynligt behöver sammanfoga olika material och har många fördelar som t.ex. tätande funktioner, minskade vibrationer och motstånd mot brott på grund av temperaturväxlingar.

Text & Foto: Mattias Klockar

Vi har flygindustrin att tacka för uppkomsten av de olika Scotch-Weld limmen. Konstruktörerna var redan på 1950-talet imponerade av 3M konstruktionslimmens styrka och kraft att de jämfördes med svetsning, därav namnet Scotch-Weld. Limmen står alla emot enorma påfrestningar och har en fogstyrka som är starkare än materialet som sammanfogas. De ger starka och stabila strukturer, eftersom belastningen är fördelad över en större yta än vid svetsning och nitning. Limmen klarar av att sammanfoga en mängd material som inte går att sammanfoga med traditionella fästmetoder. Användningsområdena är många, här är några exempel på vad industrierna runt om i världen använder Scotch-Weld limmen till. Limning av detaljer på flygplan, limning av kompositmaterial i sportbilar och i militära applikationer. Limning av gummipackningar, inkapsling av komponenteter på kretskort, reläer och kontrollpaneler i elektronisk utrustning, butiksmaterial, skiljeväggar till kontor, golfklubbot, möbler och mycket annat.

Speciallimmer för olika material

3M har utvecklat speciallimmer som passar just de material som du vill sammanfoga, t.ex. stål, aluminium, koppar, lågenergiplaster, gummi, glas, trä, och många andra typer av material. Vi har tittat närmare på tre typer av 3M Scotch-Weld 2-komponents konstruktionslim.

De här tre typerna av gummimodifierade lim kommer man långt med när man behöver limma ihop olika typer av material.

De kombinerar fördelen med hårda och flexibla limtyper, det vill säga hög fläkhållfasthet, hög skjuvhållfasthet och hög slagtålighet. Vid dragtesterna så var det materialet som gick sönder först, limfogarna klarade sig väldigt bra och gjorde det som de är konstruerade för. Med duopatronerna som limmet kommer i kan limmet appliceras i punkt- eller strängform. Dosering och blandning sker i ett och samma moment och ger konstant och jämn kvalitet.

3M Scotch-Weld DP 490 (Epoxi)

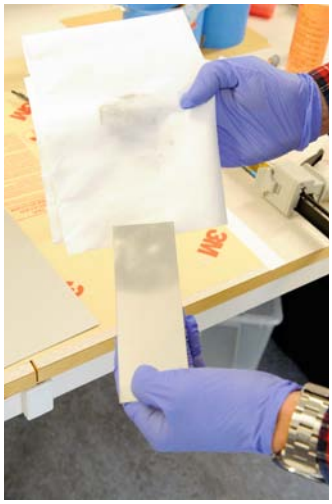
För limning av kolfiber, glasfiber och metall. Utmärkt stabilitet vid statisk och dynamisk belastning. Hög slagtålighet. Mycket hög styrka och utmärkta åldersegenskaper. Hög temperaturbeständighet (+120 °C). Rinner inte på vertikala ytor. Vid testdragning av kolfiber mot kolfiber så var inte limmet den svagaste

Rengörning av materialet som ska sammanfogas är extremt viktigt för att få limmet att fästa på bästa sätt. Ytorna måste vara rena, torra och fria från damm och andra lösa partiklar.

Applikationen och krav på fogens hållfasthet avgör vilken grad av rengörning av ytorna som behövs. I många fall är det tillräckligt att rengöra ytorna med isopropylalkohol eller heptan.

Torka alltid i samma riktning så du inte riskerar att gnugga in smutsen i materialet.

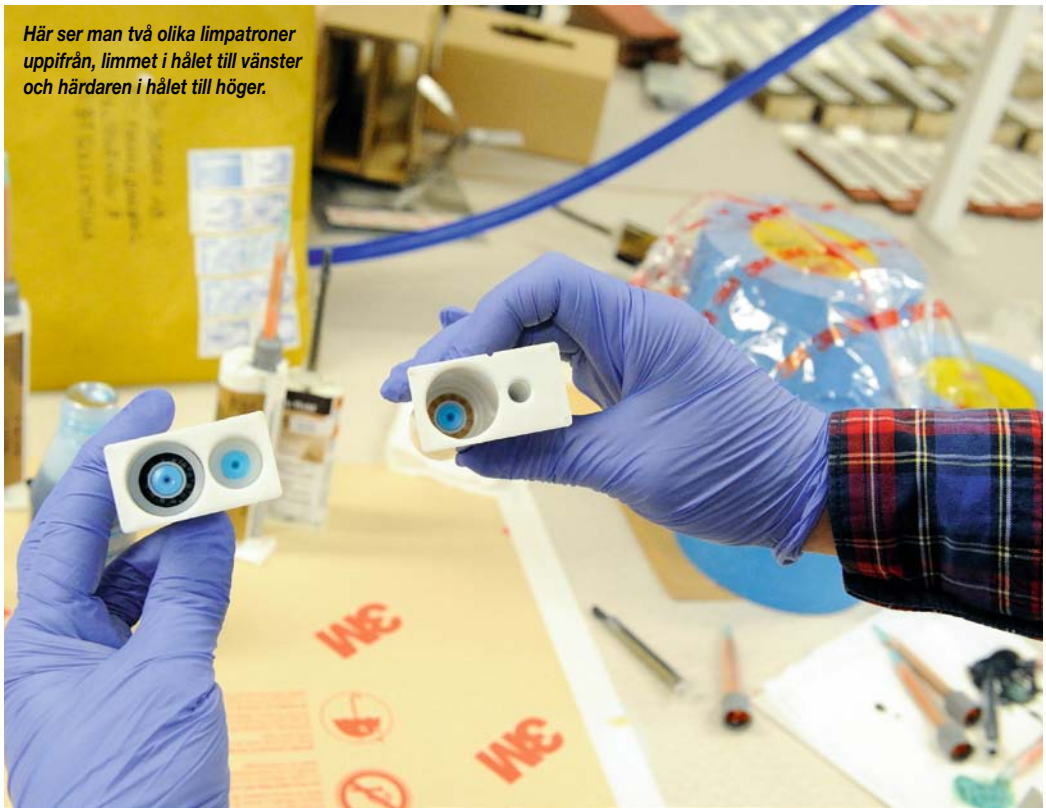
Här har en plåtbit rengjorts och som synes har det avlägsnas en hel del smuts.



Beroende på applikation kan ytorna även behövas ruggas upp med ett slipark. Sandblästring kan användas på de ytor som är tillräckligt tjocka för att stå emot deformering.

Vid vattentest av två ytor beter sig vattnet sig olika beroende på om man gjort rent ytan eller inte. Är det t.ex. olja på materialet, respektive rengjort, så bereder sig vattendroppen ut sig på det rengjorda området, där det är olja så blir vattendroppen mer kompakt och högre.

De olika limmen har olika härdare och olika mängder lim som ska blandas ihop vid limning. Därför ser pistolerna olika ut som man fördelar ut limmen med.

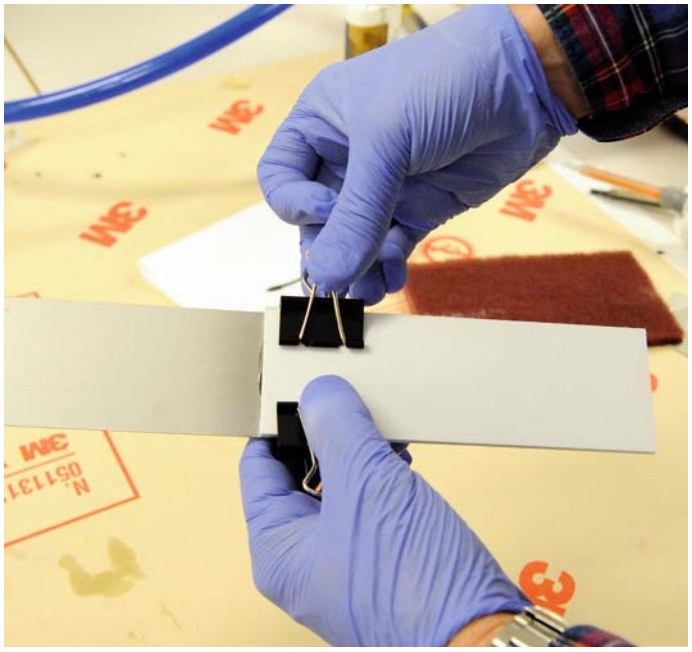


Här ser man två olika limpatroner uppifrån, limmet i hålet till vänster och härdaren i hålet till höger.

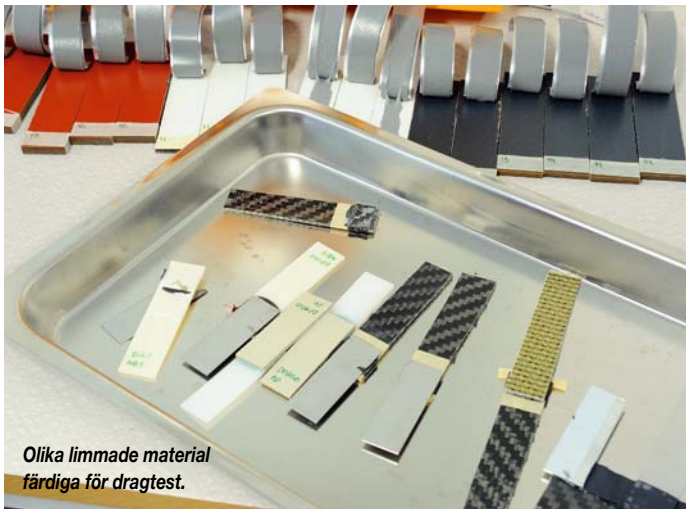
Kom ihåg att klämma ut en sträng med lim först så man ser att limmet och härdaren blandas innan man börjar använda limmet på det som ska sammanfogas.

Vid applicering av limmet ska man tänka på att inte stänga in luft när man lägger på limmet och sammanfogar. Gör man en rund ring när man limmar är chansen stor att luft stannar kvar. Bättre att lägga limmet i ett mönster så att luften kan trängas ut när man sammanfogar materialen.

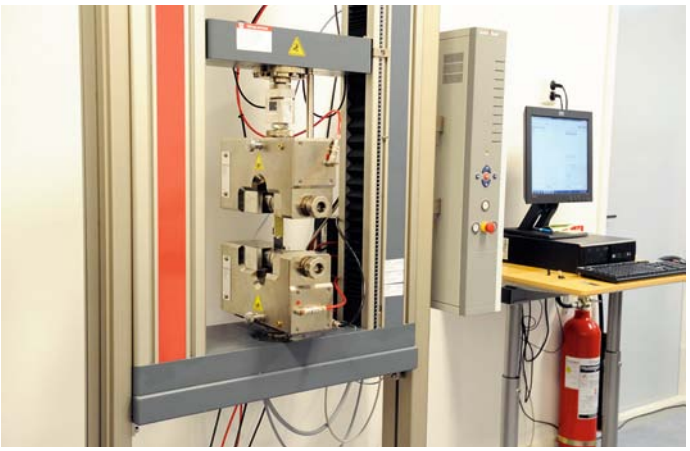
Man behöver få en lagom tjocklek på limmet så man inte klämmer ihop materialen för mycket så limmet försvinner mellan bitarna man ska limma. Vissa lim har små kulor i limmet så det blir lagom tjocklek. Annars kan man exempelvis ta en fisklina mellan materialen så det blir lagom mycket lim kvar när man sammanfogar materialen.



Det är viktigt att detaljerna är fixerade till dess att limmet nått hanteringsstyrka. Tid och temperatur bidrar till ökad kontakt och vidhäftning.

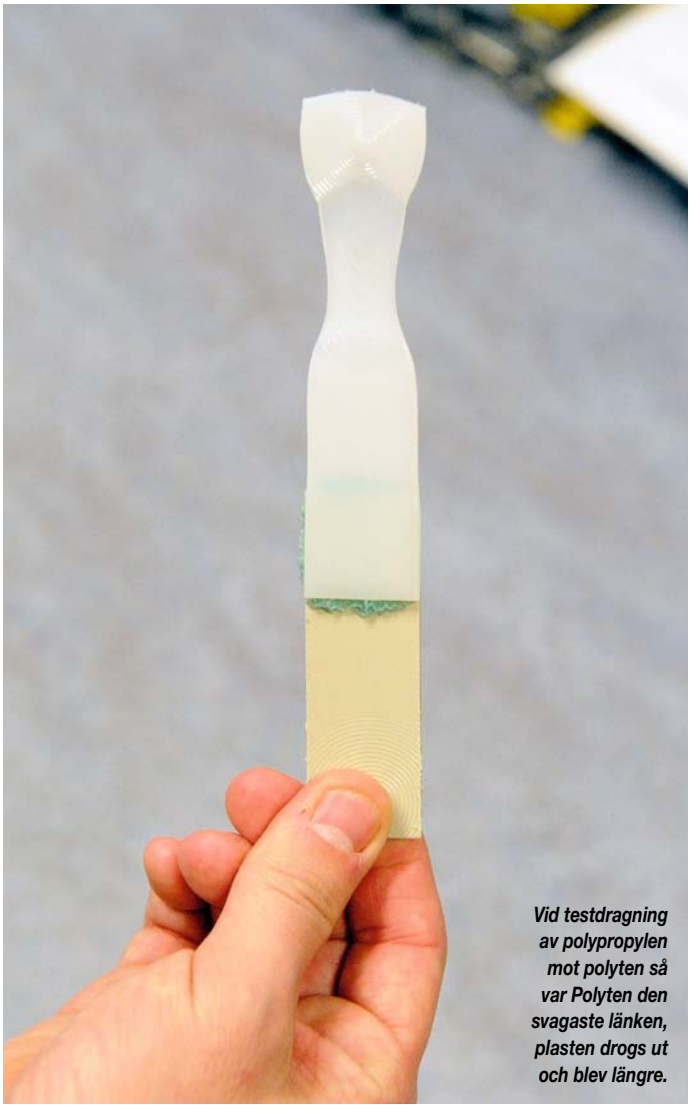


Olika limmade material färdiga för dragtest.



Vid testdragning av kolfiber mot kolfiber så var inte limmet den svagaste länken, utan det var kolfibret som gick sönder. Klarade 750 kg.

Vid dragtest av två plåtbitar med en nit emellan så klarade materialet mycket, men blev efterhand utslitet. Det borrade hålet för niten gjorde materialet skörare och koncentrerade belastningen till hålet. Med lim undviker du att skada ytorna och slipper spänningssprickbildning orsakade av den mekaniska fixeringen, dessutom riskerar man ingen rostbildning kring hålet.



Vid testdragning av polypropylen mot polyten så var Polyten den svagaste länken, plasten drogs ut och blev längre.

länken, utan det var kolfibret som gick sönder. Klarade 750 kg.

3M Scotch-Weld DP 8805NS (Akrylat)

Limning av metall, när man är ute efter snabbhet och hög styrka. Inte så känslig, kan absorbera olja och fett. Svagluktande och därför behagligare att arbeta med än traditionella akryllimmer. Utmärkt skjuv-, fläk- och slagtålighet. Snabb styrkeuppbyggnad. Öppentid 4-6 minuter, tiden då limmet är tillräckligt flytande för att kunna väta ytan på ett bra sätt. Når strukturell styrka inom 8-10 minuter. Kan förvaras i 18 månader i rumstemperatur.

3M Scotch-Weld DP 8010 (Akrylat)

Limning av svårlimmade plaster som är svåra att sätta ihop. Öppentid 10 minuter, tiden då limmet är tillräckligt flytande för att kunna väta ytan på ett bra sätt. Vid testdragning användes polypropylen mot polyten. Polyten svagaste länken, plasten drogs ut och blev längre.

Förarbetet extremt viktigt

Rengörning av materialet som ska sammanfogas är A och O för att få limmet att fästa på bästa sätt, speciellt vid permanenta applikationer. Ytorna måste vara rena, torra och fria från damm och andra lösa partiklar. Applikationen och krav på fogens hållfasthet avgör vilken grad av rengörning av ytorna som behövs. I många fall är det tillräckligt att rengöra ytorna med isopropylalkohol eller heptan. Beroende på applikation kan ytorna även behövas ruggas upp med ett slipark. Sandblästring kan användas på de ytor som är tillräckligt tjocka för att stå emot deformering. Efter slipning av ytan torkar man bort slipdammet och rengör därefter med lämpligt lösningsmedel innan du påbörjar limning. Det är alltså värt att fundera på om limning inte är ett bättre alternativ i många fall.

SOMMARTRÄNING

Yamahas nya Sidewinder finns att tillgå i alla upptänkliga längder och bredder.

En dag i augusti så var det dags att dra igång skotersäsongen på riktigt

Av: Björn

Snöskotern som fordon har helt klart sin begränsning, framförallt när och var man kan använda den. Men har man lite fantasi och sitter på en del kontakter så är inte detta ett problem. I alla fall inte om man är anställd på Yamaha och vill låta sina handlare känna och klämma lite extra på årets nyheter. Och nyheter har ju Yamaha ett helt gäng av i år i och med sin nya turbomatade Sidewinder i alla upptänkliga längder och bredder.

Visst ska handlarna få klämma och känna på dessa maskiner och vad gör man när de första maskinerna dök upp så sent som i augusti? Man beger sig till skidtunneln i Torsby för att helt enkelt skapa de förutsättningar en snöskoter behöver. I mitten av augusti samlades ett helt gäng Yamahahandlare från både Norge och Sverige för att få känna på den här besten. Jag kan efter en provtur i denna tunnel gå i god för att fartkänslan infann sig redan i riktigt låga farter och att det var en upplevelse utan dess like. Aldrig förr har ordet tunnelseende använts mer korrekt än just denna dag. Utanför tunneln var det dryga 20 grader varmt och det kändes mer eller mindre som att komma utomlands när man klev utanför portarna och från fyra minusgrader till sensommarvärmen. Det här var helt klart ett roligt och innovativt initiativ som säkerligen kommer att tagga handlarna lite exra. Du kan alltså få en körupplevelse beskriven med både ljud och gester från så gott som vilken Yamahahandlare som helst i Norge och Sverige i och med detta. Lycka till med detta.

Tom Inge Hellesvik är inte bara onödigt lång utan också relativt trevlig. Tom Inge är en av intiativtagarna till denna udda handlarträff.

Sacke eller Lars Zackrisson som han döptes till för en avsevärd tid sedan har jobbat på Yamaha sedan urminnes tider och sett maskiner kommit och gått sedan sjuttiotalet. Men han har troligtvis ingen tidigare erfarenhet av att köra snöskoter inomhus.

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

FOGELSTA

Snöskoterkläder 2017

Kläderna gör skoteråkaren, det vet man ju! I vanlig ordning så sitter vi i väntans tider vad det gäller kommande vinter. Skotern är säkert beställd eller uppdaterad. Hur är det med kläderna? Är du redo? Inte det. Då är det dags att bli det. Här kommer 2017 års kollektioner från de ledande klädtillverkarna.

Ski-Doo

WARNERT MAKITA RACE EDITION-JACKA
Nyhet tagen direkt från tävlingsbanan, med foder och egenskaper för hård ledkörning. Skal i 60 % polyester och 40 % nylon. Foder PrimaLoft Black.
Färg: Sunburst Yellow
Storlek: S-2XL
Pris: 4390:-

X-TEAM VINTERBYXOR
Passande byxa till Race Edition-jackan. Helfodrade, och utformade för hård ledkörning. Skal i 99 % polyester och 1 % nylon. Foder PrimaLoft Black.
Färg: Svart
Storlek: XS-2XL
Pris: 3390:-

www.ski-doo.com/se

Lynx

QUANTUM ONEPIECE SUIT
Lynx Quantum onepiece är en nyhet utvecklad för aktiv körning i djup snö. Vattentät och vindtät med mycket goda Sympatex andningsegenskaper. Primaloft Gold-foder bak. Cordura-förstärkt tyg på områden med högt slitage. Avslappnad passform för rörlighet. Vattenavvisande

YKK-blixtlås, 3M scotchlite reflexmaterial och ventilationsöppningar fram och på lår för temperaturanpassning. Justerbara handleder och byxnederkanter, muddar av Lycra. Löstagbar huva samt justerbara hängslen. Hellånga blixtlås på sidorna och stora fickor på låren samt innerfickor. Snölås med hake att fästa i skorna
Färg: Orange, Blå
Storlek: XS - 3XL
Pris: 7490:-

www.brplynx.com/se

YOKO

FREERIDE JACKA
YOKO Freeride-jacka för åkning eller till vardags. Freeride-jacka med laminerad vattentätt Vertex®-membran. Löstagbar huva och behaglig mjuk neoprenkant på krage. Generös måttsättning och flera fickor. Reflekterande tryck på ärm och rygg. Snölås i midja och ärmar, 60g värmefoder.
Färger: Grå, Orange
Storlek: 46/XS-56/2XL
Pris: 3290:-

FREERIDE BYXOR
YOKO Freeride-byxor enligt det senaste modet! Freeride-byxor med laminerad vattentätt Vertex®-membran och generös måttsättning. Flera fickor, löstagbara och elastiska hängslen. Justerbar midja med kardborre. Snölås i byxslutet. 60g värmefoder. Värmeisolerande fält i baken.
Färger: Grå
Storlek: 46/XS-56/2XL
Pris: 2590:-

www.allright.eu

Arctiva

VIBE Jacka
Tåligt vattentät, vindtät andas material SYMPATEX , 3 lagers nylon stretch chassie med Sympatex,Cordura nylon på utsatta ställen. Sympatex tre lager laminerat tyg. Tätade sömmar och tålig vattentät repellerande coating på ytterskalet. Fukttransporterande polyester mesh hängande liner. Strategiskt placerade reflexer. Massor med fickor, två fleece fickor för händer, bröstficka, bakre ficka, samt två innerfickor. Ventilation med totalt sex dragkedjor, två fram, två ärm och två bak. Finns även byxor till denna modell.
Pris: 5200:-

COMP RR Skaljacka
Tålig vattentät polyester-skalchassie med 600D polyester på utsatta ställen. Fukttransporterande-polyester mesh hängande liner. Två lager laminerat tyg, sömtätning och tålig. Vattentät repellerande coating på ytterskalet. Strategiskt placerade reflexer. Fyra fickor. Flera ventilerande dragkedjor. Byxor finns även till denna modell.
Färg: Svart/Grå, Orange
Pris: 2800:-

www.partseurope.eu

ToBe

Edus Mono suit
Blöta och kalla barn blir till slut sjuka barn. Alla föräldrar vet vad det innebär att ha sjuka barn som inte sover. Detta har TOBE tagit fasta på under utvecklingen av den kanske mest kompromisslösa barnoverallen på marknaden just nu. Precis som de vuxna förlagorna är Edus overallen tillverkad helt i Cordura® med Kevlarförstärkningar och ett Sympatex®-membran med 45000mm vattenpelare. Alla sömmar är tejpade och även barnoverallen är testad i regnkammare enligt samma kravspecifikation som alla andra Sympatex® produkter. BPA Free, Bluesign Approved, Reflexer ben, armar och rygg. Avtagbar huva.
Färger: Blå, Hallonröd, Olivegrön.
Tejpade sömmar: Ja, alla sömmar tejpade.
Foder: Ja, fleece fodrad.
Snölås: Ja.
Pris: 2795:-

Vivid Mono suit
Overallen är tillverkad helt i Cordura® med Kevlar-förstärkningar på alla utsatta ställen som knän, insidan av benen och bensluten. Cordura® tyget är laminerat med ett membran från Sympatex® som ger det en vattentäthet på 45000mm. Kragen är konstruerad med dubbla blixtlås för att ge maximal komfort och ventilation. I tillägg finns ventilation även på bröstet och på insidan av benen. Precis som alla andra Sympatex® produkter från TOBE har modellen gått igenom ett rigoröst testprogram under utvecklingen vilket bl.a innebär vattentäthets-tester i olika typer av regnkammare och draghållfasthets-tester. Avtagbar huva.
Färger: Blå, Lila, Grön, Gul, Röd, Svart.
Tejpade sömmar: Ja, alla sömmar tejpade.
Snölås: Ja.
Pris: 8595:-

WWW.TOBEOUTERWEAR.COM

JETHWEAR

W's THE ONE
En fodrad damoverall med allt du behöver. JETHWEAR POWTEC 10.000mm/10.000g, JETHWEAR POWTEC Insulation (60gsm), tejpade sömmar, vattenavvisande YKK dragkedjor, välplacerade ventilationsöppningar och JW Easy Access Hatch som är din räddare i nöden. I övrigt finner du funktioner som JW Leg Adjustment System, avtagbara innerhängslen, snölås med skofäste, avtagbar huva och ett flertal ytter- och innerfickor.
Färger: Neonrosa/Svart, Rosa/Lila, Svart/Lila
Storlekar: XS-XXL
Pris: 3999:-

W's DORA JACKET & BIB PANT
En fodrad damjacka för åkning i alla väder. JETHWEAR POWTEC 10.000mm/10.000g, JETHWEAR POWTEC Insulation (60gsm), tejpade sömmar, snölås, avtagbar huva och välplacerade ventilationsöppningar.
Fodrad, hög dambyxa med smarta funktioner. JETHWEAR POWTEC 10.000mm/10.000g, JETHWEAR POWTEC Insulation (60gsm), JW Leg Adjustment System, tejpade sömmar, snölås med skofäste, ventilationsöppningar och ett flertal fickor.
Färger: Rosa/Lila, Svart/Lila
Storlekar: XS-XXL
Pris: Jacka 1999:- & Byxa 2199:-

www.extraevil.se/jethwear

SCOTT

Monosuit X One Pro
Skal-overall som är utrustad med vatten- och vindtäta membranet Dryosphere 2L. Mesh-foder som andas bra. 2-vägs vattentät dragkedja fram och på benen. Innerficka med putsduk för goggles. YKK-dragkedjor. Ventilation under armarna, ryggen, samt ventilationsdragkedjor vid lår och innerlår. Justerbara samt löstagbara hängslen på insidan. Justerbar samt löstagbar huva. Stretch i ländryggen för maximal rörlighet. Mjuk stoppning vid säte och knän. Finns även en mindre Junior Monosuit.
Pris: 6499:-

X One Pro Women's Monosuit
Utrustad med vatten- och vindtäta membranet Dryosphere 2L. Foder: 60g kropp, 40g armar. Mesh-foder som andas bra. 2-vägs vattentät dragkedja fram och på benen. Innerficka med putsduk för goggles. YKK-dragkedjor. Ventilation under armarna, ryggen, samt ventilationsdragkedjor vid lår och innerlår. Justerbara samt löstagbara hängslen på insidan. Justerbar samt löstagbar huva. Stretch i ländryggen för maximal rörlighet. Mjuk stoppning vid säte och knän.
Pris: 6499:-

www.scott-sports.com

Polaris

X-OVER jacka
Ny pullovermodell i mjukt och slitstarkt material. Skaljacka utan foder för full flexibilitet. DWR (Durable Water Repellent) material som håller snö och fukt ute. Scotchlite® reflekterande material för säker mörkerkörning. YKK® dragkedja fram och på sidor för att enkelt kunna ta av och på. 2-vägs dragkedja på ventilationsöppningar under armarna. Justerbara ärmslut, midja och förböjda armbågar. Stor ficka fram med YKK® dragkedja.
Färg: Blå/Grå, Orange/Racing, Röd/Grå, Grå/Print (camo)
Storlekar: S-3XL
Pris: 2339:-

X-OVER byxa
Mjukt, hållbart 600D Polyestermaterial med DWR (Durable Water Repellent) som håller dig torr. Hållbara YKK® dragkedjor samt dragkedjor längs hela benen. Förböjda knän med löstagbara EVA-knäskydd. Justerbara axelremmar och två fickor med dragkedja. Scotchlite® reflekterande material för säker mörkerkörning.
Färger: Svart, Orange/Racing
Storlekar S-3XL.
Pris: 2339:-

www.polarissverige.se

Arctic Cat

BLACK MAGIC PREMIUM jacka
Totallösning från Arctic Cat för komfort och stil. 100g 3M Thinsulate Platinum isolering i ytterskalet, inklusive 100g 3M Thinsulate Platinum bärbart innerfoder med dragkedja. Vattentätt A-tex membran med tätade sömmar. Teflonbehandlat skal, MP3-ficka, reflekterande gröna detaljer. Ventilationsöppningar, mjukt foder i krage och fickor.
Storlekar: S-3XL
Pris: 3995:

PRO MTN SUIT
One-Piece för tuff åkning speciellt avsedd för lössnö. 3-lagers vattentätt skaltyg med nätfoder som andas. Heltejpade sömmar. Invändiga, justerbara hängslen och midjerem. Löstagbar huva. Vattentäta blixtlås. Lycra-muddar med hål för tumme. Elastisk rygg- och midja. Sidoblixtlås i fullängd. Snölås i benen.
Storlekar: XS-3XL
Pris: 5995:-

www.arcticcat.se

Rukka

Rego Gore-Tex Jacka & Byxa
Tillverkad i Gore-Tex® 2-lagers skal. Slitstarkt Cordura® 500D som förstärkning på axlar och armbågar. Outlast® Rollo innerjacka och byxa passar under dessa skalkläder. Ventilation under ärmarna. Många fickor inklusive en kartficka på ryggen. Avtagbar och justerbar huva. Stabil D-ring. Byxan är förstärkt på ben, knä och bak. Hög midja som är justerbar. Långa dragkedjor längs hela benen. Rukka AirCushion System i bak och på knä.
Färger: High vision-gul/Svart
Pris: Jacka 4498:-, Byxa 3798:-

www.rukka.com

KLIM

Lochsa One Piece
Fullständig komfort som täcker hela kroppen, extrem frihet och den verkligen förenklade lösningen för aktiva och aggressiva åkare som vill ha ett ytterplagg som klarar allt; den helt nya LOCHSA One Piece® ger bra bekvämlighet med KLIM®- och GORE-TEX®-prestanda. Kliv in i LOCHSA One Piece® och njut av det treskiktade GORE-TEX®-materialets beständighet och andningsförmåga, kraftfulla ventilation, hållbara nylonkonstruktion och den lättaste, snabbaste åkningen i snön. Allt i ett stycke.
Färg: Orange, Blå, Mattsvart
Storlek: SM-2XL
Pris: 9959:-

KLIM:s Keweenaw Collection är tillbaka för att dominera den mest krävande körningen på snön. Keweenaw är fortfarande riktigt bekväma isolerade plagg och fortsätter att ligga i framkant vad gäller anpassad zonbaserad isolering med en robust konstruktion, gott om förvaringsutrymme samt intelligenta ventilationsalternativ. Keweenaw bevisar att värme, rörlighet och komfort kan fulländas.
Färg: Parka: Svart, Grön,
Orange BIB: Svart, Grå
Storlek: Parka: SM-3XL BIB: SM-3XL (+ Short MD-Short 3XL och Tall MD-Tall 2XL)
Pris: Parka SM-2XL 4659:-; 3XL 4959:- BIB SM-2XL 4699:- (Tall 3XL 4999:-; Short MD-2XL 4999:-; Short 3XL: 5199:-)

www.klim.com

Sinisalo

S.RC jacka & byxa
Tillverkade i hållbart och lätt 450D polyester-skal. Fodret består av en innerjacka, flexibel och vindtät softshell. Tåligt andas-mesh under ärmarna och på ryggen. Microfiber-trasa för att putsa goggles i fickan. Justerbar ärmvidd försedd med lycra. Reflekterande märken på fram- och baksida. Avtagbar nummerplatta på ryggen. Rymlig passform för att rymma skydd. D-ring i metall.
Byxan har förstärkningar på knäna. Foder på knä och rumpa. Avtagbara hängslen. Långa tvåvägs-dragkedjor. Stretch i knä och bak. Förböjda ben för bästa passform och utrymme för knäskydd. D-ring i metall.
Pris: Jacka 1998:-, Byxa 1998:-

Tekla damjacka & Byxa
Damplagg med 8000/5000 i vattenpelare / andasfunktion, 100% PES, vattentätt och hållbart PU-laminerat skal med tejpade sömmar. Varmt foder på 150g i jacka och 100g i byxa. Avtagbar och justerbar huva. Fleecekrage och ventilation under ärmarna. Två fickor på utsidan, en med goggles-duk. D-ring i metall. Byxan har även extra foder vid knän och rumpa. Justerbar i midja och benöppning. Förstärkt på knä, rumpa och insida ben.
Fräger: Jacka Orange, Grön, Rosa. Byxa Blå, Rosa
Pris: Jacka 2198:-, Byxa 1598:-

www.sinisalo.com

Halvarssons

Shakopee
Overall med coatad taslan, tejpade sömmar, 5000 / 5000 i vattenpelare / andasfunktion. Trikå fleecefodrad löstagbara reglerbara hängslen och ventilationsöppningar. Avtagbar huva, snölås i benslut och stormcuff med tumgrepp, reglerbar midja och ärmvidd. Huva och reflexer.
Färger: Röd/Svart/Vit & Camo/Svart/Lime
Unisexstorlek: XS–2XL
Pris: 2995:-

SALAMANCA
Overall med coatad textil, tejpade sömmar, 8000 / 8000 i vattenpelare / andasfunktion. Trikå fleecefodrad, löstagbara reglerbara hängslen och ventilationsöppningar i ärm. Ventilerat övre ryggparti, avtagbar huva, snölås i benslut och stormcuff med tumgrepp, reglerbar midja, ärmvidd, huva, benvidd och benlängd, reflexer.
Färger: Svart/Vit, Svart/Grå
Unisexstorlek: XS–2XL
Pris: 3995:-

www.jofama.se

FXR

CX Lite Monosuite
Nyhet för 2017. Vattentät overall som är oisolerad, men extra isolerad bak mot kyla. Vattentät 2-vägs dragkedja. Fem fickor ut- och invändigt. Avtagbar och justerbar huva.
Pris: 4995:-

Vertical Edge Jacka & Fresh byxa
Vattentät damjacka med 200g Thermal Flex urtagbart foder. Vattentäta dragkedjor. Fem fickor ut- och invändigt. Avtagbar och justerbar huva. Byxan har 120g Thermal Flex foder. Två fickor utvändigt, förböjda och förstärkta knän.
Pris: Jacka 3195:- Byxa: 2195

www.fxrracing.com

LIQUID PORO

Maskinen som aldrig byggdes

Det finns en del ikoner inom svensk snöskoterindustri. En del mer uppskattade än andra. Av någon anledning så känns det som om Ockelbos gamla Poro blivit ett hett villebråd för både renovering och ombyggnation för att sedan användas.

Text: Björn Bild: Jonas

Vi på SnowRider är de första som ställer oss upp och hyllar den våg av intresse för gamla snöskotrar som nu väller över Sverige. Aldrig förr har så många människor uppskattat och engagerat sig i dessa gamla maskiner som idag. För bara ett par år sedan fick man en gammal snöskoter för en spottstyver, men idag ser marknaden helt annan ut. Alla gamla klassiker har helt plötsligt fått ett värde och vem vet, kanske just du sitter och trycker på en dyrgrip i ladan.

I Gävletrakten finns det fullt av entusiaster som gillar snöskotrar. Vi har ju bland annat skrivit om Örjan Fernando och hans 500 kubiks Sachsmotor förra året. För några månader sen fick jag se en bild på en encylindrig vattenkyld Polaris-motor.

Naturligtvis röck man till eftersom Polaris aldrig byggt en sån maskin. Efter mycket lite efterforskande insåg jag att byggaren var från Sverige och hette Jonas Olsson. Nu låter ju inte det lika fränt som Örjan Fernando, men motorbygget var faktiskt läckrare och mer exotiskt. Sorry Örjan Fernando.

Kontakt togs med Jonas och ett tag senare pratades vi vid i telefonen.

–Vi är ett gäng i Gävle som gillar äldre maskiner. Vi har väl alla varit hardcore skoteråkare och köpt nya maskiner och transporterat oss till snön under många år. Men när det kom ungar och massa andra saker i vägen så har tiden inte funnits. Men eftersom intresset fortfarande finns så började vi åka utanför leden med gamla maskiner istället och sen var hela racet igång vad det gäller ombyggnationer. Minns Jonas.

Encylindrig

Jonas har fastnat i det encylindriga träsket och ville ha något lite värre i en av sina Poros. Som ni kanske förstår har Jonas inte bara en, utan har haft så många som sju stycken. Nu har han ”bara” tre stycken. En encylindrig vattenkyld motor skulle sitta fint i en av de kvarvarande maskinerna. Vad gör man när man är sugen på något som inte

finns? Då tillverkar man det själv! Då Jonas kom över en billig men skuren komplett Polaris XC SP 700 från -00 så började det hela. Just den tvåcylindriga Libertymotorn är lämplig att bygga på eftersom vattenpumpsdrivningen sitter på sidan och inte i mitten som på så många andra motorer. Planen var att helt enkelt kapa motorblocket och eliminera en cylinder i och med denna manöver.

Vi kan lite enkelt säga att Jonas har kapat bort mittendelen av motorn. Kapningen skedde med en viss förskjutning då han vid det första försöket la snittet mitt i, vilket inte var så bra eftersom en vattenkanal sitter där. Eftersom blockhalvorna sen skulle svetsas ihop så vet ni vad som brukar hända när man svetsar i gjutgods. Javisst, vattenkanalen blev inte helt tät med vatten i vevhuset som följd.

Gör om gör rätt. Ett nytt block letades upp och sågades isär för hand så att skarven lades på sidan av vattenkanalen i blocket. Jonas svarvade sedan en axel med samma mått som veven så att blockhalvorna kunde nypas fast över denna. Halvorna svarvades raka och sedan monterades cylindern på och allting skruvades ihop. Jonas svetsade sedan utsidan av blocket, för att sedan slipa ur ett ordentligt dike på insidan som också svetsades. Veven lämnades bort till Oves Motor i Sandviken som pressade isär veven och helt enkelt tog bort mittenskinkorna och pressade sedan ihop veven som på så sätt blev encylindrig. Original reedventil och förgasare åter-

Att börja ett projekt med ett blästrat chassie måste vara jämförbart med när en konstnär börjar med en tom duk.

Efter ett försök att korta av blocket lärde sig Jonas ett och annat och gjorde rätt på andra försöket. Här sågas det sakta och säkert isär.

Libertymotorn lämpar sig alldeles utmärkt att kortas av eftersom drivningen för vattenpump och oljepump sitter på höger sida och inte i mitten.

Här syns tydligt att skarven är förskjuten lite till vänster för att en vattenkanal ska gå fri.

Det där med att ha en egen svarv i garaget öppnar upp för det mest fantastiska konstruktioner. Här svarvas en av blockhalvorna till så att skarvytan blir rak och fin inför svetsningen.

Oves Motor pressade isär den tvåcylindriga veven och tog bort mittenskinkorna för att sedan pressa ihop ytterdelarna. På detta sätt fick man en vev för en encylindrig motor.

Provmontering innan svetsningen.

Här syns tydligt hur högt och långt bak motorn sitter. Jonas har använt original motorplatta vilket har underlättat. En av fördelarna med att utgå från en komplett skoter är att man redan har alla saker som behövs.

Jonas fick tag i ett par twinpipes från SLP och använde ganska naturligt bara en av dessa. Måste kännas ungefär likadant som när en pirat med träben köper skor.

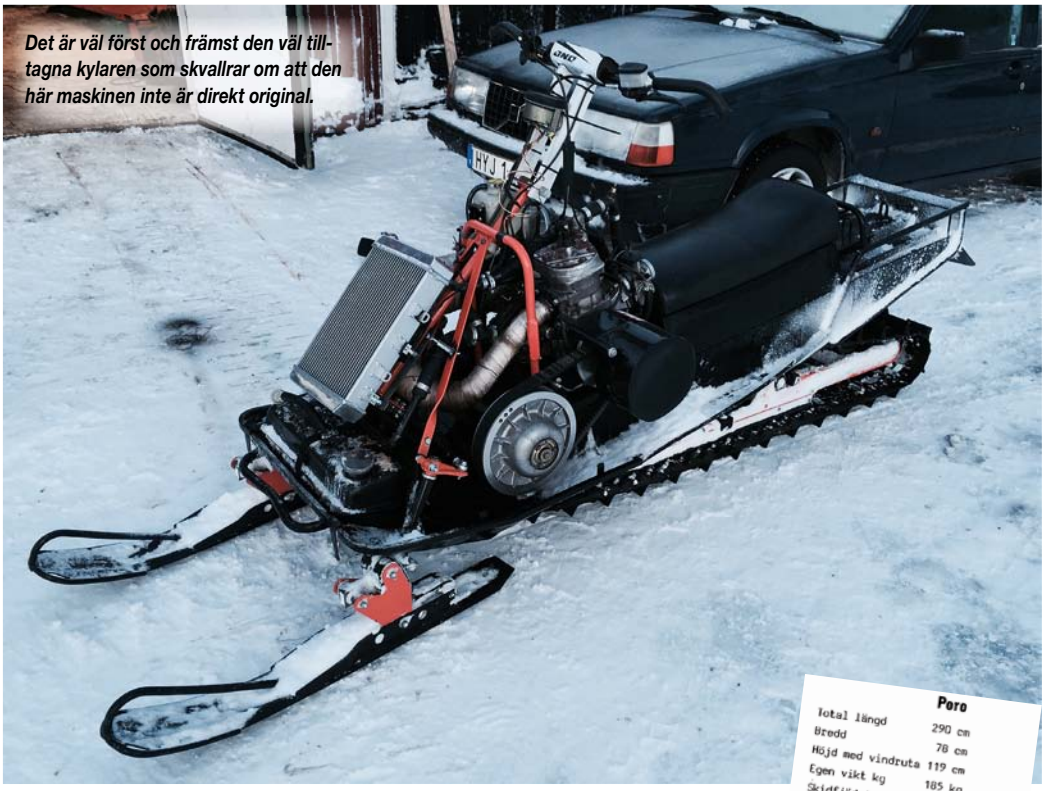
Jodå, det klart det sitter en triangelformad konstruktion runt motorn på modernt manér.

Drivlinan är ett hopkok av REV, RMK och XC SP. Slutresultatet verkar ha blivit riktigt bra.

Som synes sitter motorn såpass långt bak att sekundärvariatorn sitter framför. Man var inte helt bakom flötet förr i tiden då man insåg fördelen att centralisera vikten.

Allting ser ut att ha hittat sin plats och även om det tillkommit lite prylar mot original så är det inte direkt trångt.

Nu sitter det en förgasare och en reedventil av originalmodell där det förut satt två. Jonas är på gång att prova en lite vassare reedventil.



Det är väl först och främst den väl tilltagna kylaren som skvallrar om att den här maskinen inte är direkt original.

Poro	
Total längd	290 cm
Bredd	78 cm
Höjd med vindruta	119 cm
Egen vikt kg	185 kg
Skidfjädring	Gummifjädring
Spårvidd skidor	640 mm
Drivmatta B mm	380 Gummi
Drivmatta L mm	3870
Motor cm3	268
Cylinderantal	1
Varvtal/Maxeffekt	6500/23 hk
Magnetgenerator	12 V/140 W
Förgasare Mikuni	VM 32
Tändsystem	Brytare
Tändstift	MGK 88ES
Startanordning	Magnapull
Fjädringstyp	Hjulslide
Bränsletank	20 lit
Bränsletyp	Regular (ej under 93 okt)
Oljeinblandning	1:50

användes såklart. Resten är historia. Toppen fick naturligtvis också modifieras till encylindrig dito, men sen var det inte så mycket mer jobb. Ett par SLP-pipor köptes varav en användes efter lite omsvetsning. Jonas använder också original tändsystem med den lilla modifieringen att ena tändstiftet sitter igängat i ett rör och blixtrar där i sin ensamhet utan någon som helst nytta. Jo förresten. -Jag provade först att bara använda ena tändstiftet men det blev störningar som rättade till sig när jag lät det andra vara med också. Minns Jonas.

Extremt lättsvängd

Idag varvar denna skapelse cirka 6800 varv vilket är i minsta laget enligt Jonas, som kommer att försöka utveckla detta vidare vad det lider. Troligtvis är det pipan som måste göras om för att få upp varvet lite. Även om det är motorn som sticker ut mest så har Jonas även stoppat dit den övriga drivlinan i form av drivaxel, kedjehus och avslutat det hela med en REV-boggi. Nu sitter det en 151 tums 47 millimeters matta som är nerkapad till 44 millimeter. Det hela lirar och fungerar och man ser vid en första översyn hur högt och långt bak motorn sitter. Just detta gör att den extremt smala (64 cm framvagn) Poron svänger av sig själv. Jonas har med relativt enkla medel och en rejäl dos påhittighet och jävlaranamma skapat sin alldeles egna drömskoter för att spöa resten av Gävlegänget. Vi väntar med spänning med att se vad kompisarna kommer att svara med. Den som väntar får se.

Fakta

Chassi: Ockelbo poro 1985, modifierat lite överallt, epoxiylackat,
Motor: Halv liberty 700 non VES från en Polaris XC SP 2000
Avgassystem: SLP-pipa från ett dubbelsystem till RMK 700 kapad och vriden för att passa i chassit.
Kylare: Yamaha Banshee 350 fram samt egenbyggd tunnelkylare
Transmission: Variatorer, axlar och kedjehus Polaris XC SP, 7t drivhjul
Matta: 151" (384cm) RMK-matta nerkapad till 44mm kammar
Boggie: Skidoo sc4 från en REV som är förlängd och ändrad geomitri för flackare attackvinkel
Övrigt: Styre samt reglage från Articcat f7, 8" styrhöjjare då detta är en skoter man enbart står och kör!
Ockelbo 300 dyna, xenon h4 framljus, led bakljus.

Scanna QR-taggen för att njuta av Jonas stånka!

SP aktivitetscenter

Ditt boende i Sälen

Skoter, skidor, snowboard. Vi har boendet nära till allt!

Vi har även butik med tillbehör och reservdelar för din skoter.
Restaurang, bar, spabad, bastu och konferensanläggning finns på området.

www.skotercenter.se

HOTELLET VID FJÄLLET SP AKTIVITETSCENTER

Tel: 0280-22370. info@skotercenter.se

Hyra skoter i Sälen

Guidade turer, skoter-uthyrning, kurser i teknisk åkning.
Butik, reservdelar, verkstad och tillbehör!

SSI Speed Shop Inc.

BLACK DIAMOND X TREME

Sälens SKOTER & MOTOR Aktiviteter

Tel: 070-62 62 598 www.skoteraktiviteter.se

Premiär i nya lokaler, skoterns dag 29-30/10 *Lördag: 10-14* *Söndag: 11-14*

B&C Marine

021-35 66 33, Johannisbergsvägen 22, 725 91 Västerås

- *Se den nya kollektionen av* JETHWEAR
- *Sälen Skoter & Motor aktiviteter finns på plats och informerar om fantastiska skoterresor*
- *Köp din nya skoter under skoterns dag så bjuder vi på en hotellweekend i Sälen*

ARCTIC CAT®

www.bcmarine.se

Variatorbyte! Varför?

Det är en enorm skillnad på ett gammalt och nytt variatorsystem. Men att byta från en gammal och fungerande, till en ny och helt annan typ av variator är kanske inte det mest självklara. Hur gör man, och varför?

Text&Bild: Affe

Efter en halv mansålder på snöskoterdynan börjar jag komma upp i den åldern då man kan blicka tillbaka på en helt annan verklighet än den som existerar nu, idag. När jag var ung var det några saker man var extra noga med när en begagnad snöskoter skulle införskaffas. Dels var det av yttersta vikt att mattan var i gott skick, då en ny sådan var svindyr. Idag kostar en matta samma summa som då, men man tjänade samtidigt en tredjedel av vad man gör idag.

Idag är det självklart att en snöskoter fungerar klanderfritt. När jag var ung kunde en maskin som var utrustad med en bra motorvariator vara en av de viktigaste sakerna man tittade på. Det betydde att skotern inte hade kvar den usla originalvariatorn som i princip alltid var utsliten. På denna tid var jag ute efter en sportigare Ski-Doo som då var ett par år gammal vilket innebar runt 1975-1980 i årsmodell. Målet var alltså att hitta en fin modell med bra matta och som hade en Comet eller åtminstone en PowerBloc-variator under huven. Att bussa om originalvariatorn var annars helt nödvändigt på de maskiner jag hade råd till då de nästan alltid var helt slut. Detta är inget som dagens skoterköpare alls känner igen, då alla skotrar numera har ett väl fungerande variatorsystem med mycket god slitstyrka. I forntiden kunde en skoter nöta ner primären så att den knappt fungerade på bara 100-200 mil och inte ens när den var ny växlade vissa modeller riktigt bra. Skulle något vara slitet i en modern skotervariator går det ofta enkelt att fixa till. När väl detta är fixat så fungerar detta växlingssystem klanderfritt över en lång period igen. Bara ett par år efter att mina första snöskotrar var nya började alla tillverkare sälja maskiner med en väl fungerande drivlina från fabrik och med en livslängd som liknar dagens. Vissa tidiga och andra lite senare med olika tekniska förbättringar-men slutresultatet blev efter ett antal år tämligen likartat. Man kan faktiskt säga att snöskoterns variatorsystem utvecklades mycket under ett antal år för att sedan nästan stagnera. Den grundläggande designen är sig lik sedan mitten av 1980 talet och man kan därför med fog kalla den för ytterst utprovad och med dagens utmärkta kalibrering mycket välfungerande. Sekundärvariatorn fick sin momentkännade "helix" (eller kam) redan på 60-talet och den lösningen är fullständigt dominerande sedan dess.

Frånsett vissa skillnader i utförande då det gäller fjädrar, bussningar, rullar och glidknappar är dagens sekundärvariatorer mycket lika varandra oavsett tillverkare. Visst placeras helixen på olika sätt och troligvis anser många att exempelvis TEAM TIED är en helt egen konstruktion men i stort utför alla samma jobb på liknade sätt. När det gäller primärvariatorer anser jag att det finns två huvudtyper, dels BRP:s egna konstruktion som kallas TRA samt "de andra" som jag kallar "med fast kors av Polaris/Comet design". Bägge systemen fungerar väl men de uppenbara skillnaderna i utförande gör att det finns två skolor då det gäller vilket som är "bäst", jag försöker att undvika den debatten så mycket jag kan. Moderna skotrar levereras alltså med bra CVT-system så bör det inte finnas något skäl till att byta ut någon av variatorerna. Men ändå är detta en fråga som fortfarande är aktuell i en del fall vilket kan förvåna. Det kan då vara frågan om extrema motormodifieringar med effekter som överväldigar originalsystemet eller mycket speciella driftsförhållanden där man har nytta av en annan typ av variatorer. Dagens prestandaföretag i snöskoterbranschen kan erbjuda en mängd olika lösningar för den som tycker att standardprylarna inte duger och den som har råd kan välja att utrusta sin skoter med mycket exklusiva delar, exempelvis "billet" variator med fyra vik-

ter. Det finns även ett stort intresse för att restaurera äldre maskiner och om man inte är ute efter att genomföra en perfekt originalrenovering så är byte till modernare variatorer något som verkligen ger en veteranskoter stora fördelar. Det gäller bara att välja rätt när man är ute efter att förbättra sin skoter med nya komponenter.

Konan, den måste vara korrekt för att primärvariatorn ska passa.

Den första svårigheten med att byta ut primären är att få lös den gamla vilket ibland kan vara förvånansvärt besvärligt. Har man sen fått tag i en ersättningsvariator som passar perfekt är monteringen busenkel. Men det finns en hel del att hålla reda på när man ska köpa en ny variator till sin skoter, det finns till exempel tre grundtyper av taperingar på vevaxeln (PTO) som man måste hålla isär. Den absolut vanligaste är 10:1 med 30 mm axel vilket i princip alla skotermotorer med kona från 60-talet hade, samtidigt som den används än i dag. Polaris samt Yamaha brukar fortfarande denna klassiska kona liksom Arctic Cat gör på vissa modeller. Sedan flera år använder Arctic Cat även en 10:1 kona med grövre 33 mm axel och BRP har en egen med 7,5:1 tapering vilket tillsammans ger de tre grundtyperna. Tyvärr är det inte enbart detta man ska hålla reda på då även djupet mellan kona och skiva kan skilja och det finns en del kombinationer som inte fungerar av utrymmesskäl. Man kan också få felaktig sidoförskjutning om djupet är fel på modeller där motor samt sekundären har fasta monteringsmått. Dessutom finns det under historiens gång lite olika idéer om hur remmens/skivornas vinkel ska vara beskaffad så många felmöjligheter existerar. Köper man en eftermarknadsvariator som är avsedd för den maskin man har, ska monteringen vara problemfri och man kan då lägga all tid på den mödosamma kalibreringen. Vill man i stället montera en originalvariator från en annan skoter gäller det att konan är korrekt för att man ska lyckas. I annat fall måste den modifieras vilket faktiskt går om bara nog mängd med material finns. När man exempelvis konverterar en Polaris P85 variator för att den ska passa på en BRP motor med 7,5:1 kona så måste man först tapera om variatorn i en svarv med tillräckligt bra precision. Frågan om primären sedan ska balanseras om blir lite svår att svara på, ett dilemma liknade moment 22. Om man lyckas med taperingen till 100% så finns det knappast behov för en ny balansering, då allt är som det var för minus något enstaka gram vid variatorns centrum (lika stor viktminskning cirkeln runt). Men om man inte lyckas med maskinbearbetningen så kastar variatorn, kan man då balansera bort det misstaget?

De variatorer jag har jobbat med som taperats om till 7,5:1 har inte balanserats efteråt, helt utan problem, men det är upp till var och en att avgöra om en balansering behövs. Det är alltså de variatorer som har 10:1/30 mm kona man kan modifiera till en "större kona", att gå andra vägen, göra om en 7,5:1 eller en 10:1/33 mm till en 10:1/30 mm går knappast då det inte finns nog med material. Nu är det inget problem då det i princip endast är frågan om Polaris P85 som taperas om för att passa motorkonor med 7,5:1 tapering när det gäller en originalvariator som ska sitta på ett annat märke än den byggdes för. Är man ute efter en vanlig 10:1 30mm variator finns det ett stort utbud så att bygga om en som har annan kona är helt onödigt.

Byta sekundärvariatorn, lite enklare

Att byta ut "den stora variatorn" är en mycket vanlig åtgärd och ofta är det frågan om att ersätta originalet med den typ som de fabriksbyggda crosskotrarna har redan vid leverans.

Ett komplett kit med axel och variator, redan kalibrerat och klart, kan monteras av handlaren när du köper en ny skoter om du så önskar. Detta är en mycket vanlig modifiering och många som kör med eftermarknadssekundär är extremt nöjda med dessa. Så 1970-talets tankesätt när man i princip enbart fokuserade sig på motorvariatorn och eftermarknaden för dessa var gigantisk har nu ersatts av ett stort intresse då det gäller sekundärvariatorn.

Har man valt att byta ut sin motorvariator kan det vara en god idé att kolla upp så att sekundären fungerar bra med den, annars är ett komplett CVT-byte något att fundera på. Sedan gäller det att räkna ut hur man ska ställa in alla mått för de nya komponenterna så att remmen får jobba på rätt sätt. Nu är det inte alla skotrar som det alls går att flytta motorn på eller kedjehuset då alla mått är fasta. Det är bland annat därför man måste vara noga med konans djup i förhållande till skivan när man modifierar en variator. Nu har jag en ganska förenklad metod när jag ställer in avstånd samt sidoförskjutningen. Går det att få remmen korrekt spänd i viloläge med hjälp av sekundärens justering har man rätt rem och rätt avstånd, ligger remmen rak i start- samt fullt-utväxlingsförhållande (ta lös alla fjädrar vid mätning) så är den rätt även i sida. Sedan kollar jag att variatorerna är parallella och inte vridna inbör-

Yamahas originalvariatorer, kan ses ett bra exempel på en modern CVT utan några extra finesser. Inget speciellt med dessa men de ger mängder av bekymmerfria mil jämför med forntidens variatorsystem.

På 60-talet såg en primärvariator ut så här, visst blir man lite nostalgisk?

En liten samling Comet samt Ockebovariatorer, det läggs en del på hög om man jobbar med skotrar av äldre datum.

Min kompis Jocke plockar fram sin låda med variatorfjädrar. -"Den här ska du ha till din Ockelbo Poro" säger han och har med all säkerhet rätt. Ska man kalibrera in sin veteranskoter korrekt behöver man kompisar som Jocke!

des så är allt klart, enkelt! Jag påstår alltså att det inte finns några djupa hemligheter när man ska mäta monteringsmåtten på variatorsystemet vilket är kontroversiellt i ett debattklimat när åsikter om remslitage ibland får enorma proportioner. Faktum är att det i dag är ytterst vanligt att inga mått går att justera och att (hos de maskiner som går att justera) inställningarna med all säkerhet är korrekta från fabrik. Variatorernas inbördes läge är alltså inte svårt att få till även om fabriksmåtten inte längre kan användas då man bytt ut ena eller bägge variatorerna. Ibland verkar det som att många skyller diverse CVT-problem på felaktig inställning gällande enkla grundmått och att det känns som en märklig förklaring då man snabbt kan kolla om detta stämmer.

Veteranskotrar, vad är värt att fixa till på dessa?

Om man har för avsikt att fixa till en klassiker och önskar ett högt bruksvärde kan det ofta vara läge för en ny variator. Är målet att den ska vinna utställningar som bästa originalrenovering så ska givetvis allt behållas och återställas till fabriksspecifikationer men för oss andra kan en ny primär vara en enklare väg. En riktigt gammal skotermotor har låg motoreffekt i ett brett register så man behöver inte använda sig av ett sofistikerat CVT-system, bara prylarna är friska kan man ha kul ändå. Därför fungerar en Power Block eller Comet Duster 94C mycket bra trots att de inte alls har ett viktsystem som ballanserar remtrycket mot utväxlingsförhållandet likt en modernare primär. I praktiken vinner man inte så mycket med en bättre variator än så, då varken motorn eller sekundären kan utnyttja fördelarna hos en sådan. Väljer man en 94C Duster med ribbat lock, överför även den rörliga skivan moment till remmen vilket är en fördel på tyngre skotrar som körs i djupare snö. Har man för avsikt att trimma motorn eller om man fixar till en gammal maskin som är riktigt vass redan från början bör man överväga modernare lösningar. Comet 102C samt 108C är då ett bättre val liksom en nyare originalvariator från valfritt märke också är. Man bör även fundera på att byta ut sekundären då den ofta är sliten samt att det knappast går att få tag på annat än en typ av helix och fjäder. Det krävs med andra ord moderna prylar för att man ska få till den kalibrering som motorn behöver och förtjänar. Med en välbyggd motor och modern drivlina kan en veteranskoter verkligen röra på sig, så till den grad att de skrämmer slag på både åskådare samt förare. Då är det roligt att hålla på med historiska motorfordon. Vill du att jag ska ta upp något annat specifikt ämne under den här vintern? Då är det bara att maila affe@snowrider.se

Det där med tejp är en hatkärlek.

Av: Björn

Förr eller senare här i livet så ställs vi inför ultimatumet att vi måste tejpa ihop något, eller helt enkelt ställa in, packa ihop och ge upp. Man har ju liksom förlorat lite när man måste tejpa ihop något. Jag har liksom du för länge sedan insett att det finns tejp för alla situationer.

Det finns dyr tejp och billig tejp. Silver, Race eller Gaffatejp är ett vitt begrepp. Köper du en dyr variant så är den grym, köper du den på nåt lågprisvaruhus, så är den silverfärgad, men knappast någonting som jag kallar för silvertejp.

Den senare är i det närmaste värdelös om man jämför med ett dyrt märke. Men, nu ska jag öppna en ny värld för dig genom att avslöja någonting helt fantastiskt. Glöm Silver/Gaffatejp. Har du hört talas om Gorillatejp? Ja det heter så.

Gorillatejp är det grymmaste i tejpväg du kan hitta. Priset likaså då en stor bred rulle kostar runt 400 spänn. Det finns såklart mindre rullar för runt hundringen.

Denna tejp har uppmärksammats av Popular Science som satte den på sin "Best of News 2006" lista, helt och hållet på grund av att tejpen är fantastisk. Man kan fan i mig tejpa allting med den och den är så fantastiskt mycket bättre än någonting annat jag provat genom åren. Den här tejpen finns i flera olika färger och jag har i alla fall sett genomskinlig, svart, vit och camouflage. Perfekt att ha med sig i ryggsäcken. Leta reda på Gorillatejpen och tejpa lite vettja.

Det är skillnad på tejp och tejp. Gorillatejpen finns i flera olika färger och till och med som genomskinlig.

Silvertej eller Ducttape som det heter på originalspråket är bra grejer, så länge man köper en variant som är av hög kvalitet. En silvertejp behöver inte vara silvertejp bara för att den är silver.
Den gamla reklamen ljuger inte. "Duct-tape making girls go mmphhh mppphf since 1965". Passa er dock för billiga varianter om ni ska röva bort någon.

Clash of Nations

Extremsportevenemanget Clash of Nations arrangerades för femte gången den 1-2 april på Lugnet i Falun. Arenan fylldes återigen av företagare, volontärer, publik och åkare. Men någon svensk vinst i skotercross fick man inte se, åtminstone inte under lördagen. Finland lade beslag på guldet i Pro Open och Norge tog hem guldet i Pro Stock.

Text & Foto: Mattias Klockar

Sammanlagt var det 10 000 besökare på plats under de två tävlingsdagarna. Av dem var 1340 högstadie- och gymnasieungdomar från Falu Kommun som blev bjudna på fri entré under påsklovsfredagen. Intäkterna för barnbiljetterna går varje år oavkortat till Stiftelsen Min Stora Dag. Under årets evenemang resulterade det i 20 520:- kronor (1026 barn under 12 år). Stiftelsen Min Stora Dag gav också två familjer chansen att besöka evenemanget. Utöver besökarna fanns också 400 volontärer från lokala föreningar på plats för att genomföra evenemanget. Runt 60 åkare med team och 30 företag som ställde ut på plats. Evenemanget livesändes också på nätet för de som inte kunde vara på plats. Väldigt positivt var också att Falu kommun gav evenemanget ett ekonomiskt bidrag på 200 000 kronor, kör man ett sådant här stort event så är alla pengar in välkomna.

Kompaktare bana

I år tävlades det enbart i skotercross, men publiken bjöds också på en freestyleshow båda dagarna med skoter och cross. Grundtanken var att evenemanget skulle hållas helgen före påsk, men det blev i stället tävlingar i början på april. Det pågrund av att USA-touren i skotercross flyttade fram sina finaler en vecka. Under påsken kunde de inte köra eventet, därför körde de helgen efter påsk i stället så alla åkare som kört i USA skulle hinna hem. En av nyheterna var att man bara skulle använda sig av bromsplanen vid hoppbackarna. Den främsta orsaken var att man ville få till ett mera kompakt event när man samlade allt till samma ställe. Det här gjorde också att man kunde genomföra programmet snabbare. Man slapp också de stora publikförflyttningarna mellan arenorna som man haft tidigare. Därför blev årets skotercrossbana lite kortare än tidigare, men var ändå både häftig och utslagsgivande. Fördelen med den kompaktare banan var är att publiken kunde sitta på den stora läktaren och se hela banan. Tack vare att backhoppningsbackarna inte användes i vintras så hade man tillgång till bromsplanen hela vintern och kunde spruta så mycket snö man behövde under de kalla perioderna. Sen tryckte man förstås också in mer snö från skidspåren runt om bromsplanen strax innan tävlingarna, för att få till så utslagsgivande skotercrossbana som möjligt.

Amerikansk comeback

Under både fredagen och lördagen bjöds besökarna på freestyleshow. Daniel Bodin skadade sig på träning strax innan han skulle medverka i X Games i vintras och hade hoppats kunna vara tillbaka och köra i Sverige under Clash of Nations. Men läkningen av benet tog tid och han fick stå bredvid på Lugnet och kolla när de andra åkarna körde

Emil Harr gjorde ett lyckat kval och tog en fin andraplats i Pro Stock klassen.

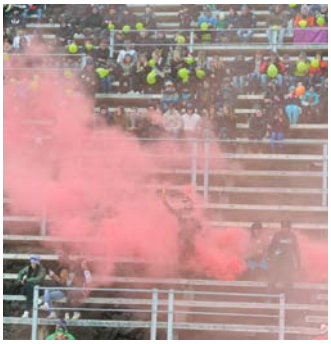
En nöjd Elias Ishoel tog tredjeplatsen i Pro Open.

Speakern Jocke Olsson underhöll med micken båda tävlingsdagarna.

Johan Eriksson var riktigt het i vintras med SM-guld både i stadioncross och skotercross i Pro Stock, körde upp sig fint i finalen på Lugnet och tog en tredjeplats.

Rasmus Johansson visar hur en indy backflip ska se ut.

Martin Moland tog hem Arctic Cat Cup i vintras. På Lugnet kvalade han som tvåa och körde snabbaste varvet i finalen i Pro Stock.



Klart man måste bjuda på lite rök när finalerna ska köras.

Förarmöte för Pro Open klassen.

show. Rutinerade FSX-åkaren Justin Hoyer från USA med flera medaljer från X Games, gjorde comeback på Clash of Nations efter att ha slutat hoppa skoter för ett par år sedan. Amerikanska Justin deltog senast på Clash of Nations både 2011 och 2013. Rasmus Johansson och Anders Eriksson var också med och körde freestyleskoter. På freestylecross fanns Fredrik Berggren, Marcus Dubois och Nick De Wit från Sydafrika på plats.

Starkt startfält

Det var meningen att amerikanen Logan Christian från Christian Brothers Racing skulle skeppa över skotern och köra Pro Open, men han skadade sig olyckligt i armbågen hemma i USA tidigare på skotersäsongen och fick stanna hemma. Hade varit skoj att se honom köra i Sverige igen, för tre år sedan stod han på pallen under CoN när han knep tredjeplatsen i Pro Open. USA-proffsen Adam Renheim och John Stenberg reste snabbt hemåt efter avslutad säsong. Det gjorde också norska underbarnet Elias Ishoel som i vintras tog klivet upp i Pro Open under X Games, till Clash of Nations hade Stenberg och Ishoel varsin Openskoter på plats från Warnert Racing som skickats från USA tidigare. Svenske mästaren Oskar Norum fanns på startlinjen, likaså finska mästaren och Arctic Cat Cup vinnaren Aki Pihlaja och tvåan i både svenska och finska serien Viktor Hertén. Men det fanns helt klart andra också som hade med topplaceringarna att göra. Petter Nårsa kände sig inte förberedd efter sin USA säsong och valde att inte stå på startlinjen i år. I Pro Stock fanns bland annat Martin Moland med som tog hem Arctic Cat Cup i vintras. Den svårstoppade veteranen Johan Eriksson var riktigt het i vintras, med SM-guld både i stadioncross och skotercross och kom till Falun för att ta en pallplats. Marika Renheim som körde i Pro Stock klassen under senaste CoN, avstod tävlingen i Falun för att inte riskera att blir skadad inför VM-finalen som kördes efter Clash of Nations.

Dominerande svenskar

Tävlingarna börjar fredag eftermiddag med kval och Head to Head tävling där svenskarna dominerade. Åkarna möttes i dueller under ett varv, först i mål gick vidare till nästa omgång och förloraren blev utslagen. Adam Renheim, David Reponen, Nisse Kjellström, Marcus Dorsch, Elias Ishoel, Emil Andersson, Magnus Reiten, Pieti Puhakka, Oskar Norum, Viktor Herten, John Stenberg, Jonas Østbyhaug, Aki Pihlaja, Adam

John Stenberg hade en bra Head to Head tävling på fredagskvällen med en tredjeplats. På lördagen fick han maskinproblem och fick bryta tävlingen.

Med tanke på Elias Ishoels framgångar i USA och klivet upp i Pro Open klassen, var det inte särskilt överraskande att han skulle räcka till pallen efter att ha kvalat starkt.

Årets Clash of Nations bana var kort, snabb och utslagsgivande.

Det gäller att vara med när starten går, närmast i bild Viktor Hertén.

Marcus Dorsch strax före Kristoffer Holm i Pro Open finalen.

Fredrik "Frog" Berggren med en tsunami indy.

Amerikanen Justin Hoyer med en backflip no hander.

I Pro Open finalen fick Adam Renheim en dålig start där konkurrenten Aki Pihlaja från Finland fick till en riktigt bra start. Renheim försökte komma ikapp, men lyckades inte trots att det var nära på slutvarven. Det skiljde nästan två sekunder mellan dem vid målgång.

Anders ”Flanders” Eriksson sträcker ut en tsunami.

Finska mästaren och Arctic Cat Cup vinnaren Aki Pihlaja kvalade som femma och visade att han var sugen på vinsten i Pro Open.

När årets Clash of Nations hade summerats hade 10 000 besökare tagit sig till Lugnet under evenemangets två dagar.

Marcus Dorsch spanar in Adam Öhman över det stora målhoppet.

Knattarna hade det riktigt skoj när de körde uppvisningsrace på lördagen framför stora läktaren.

Med flera tusen besökare under två dagar så var det många som passade på att provsitta och kolla in vinterns skotermodeller från alla tillverkare.

Nisse Källström tog andraplatsen i Head to Head tävlingen på fredagen. Kvalade som trea i Pro Open men fick bryta efter sju varv i finalen.

Runt 60 åkare med team och 30 företag ställde ut på plats.

Daniel Bodin skadade sig på träning strax innan han skulle medverka i X Games i vintras och hade hoppats kunna vara tillbaka och köra freestyleshow under Clash of Nations. Men läkningen av benet tog tid och han fick stå bredvid och kolla när de andra åkarna körde show.

Head to Head finalen där Adam Renheim tog hem segern före Nisse Kjellström och John Stenberg på en tredjeplats.

Prispallen i Pro Open & Stock, framför står arrangörerna Malin Murmester, Mats Stenman och Ted Lindborg.

Det var inte alltid så lätt att se nått med all snösprut på banan, här är det Balder Nääs som blir nedsprutad i Pro Stock finalen.

Martin Moland gjorde inga misstag i Pro Stock finalen och kunde ta hem segern relativt ohotad.

Elias Ishoel tog full pott i kvalet tillsammans med Adam Renheim i Pro Open klassen.

Världens bästa Mats Stenman njuter av tävlingarna och den härliga atmosfären.

Öhman, Kristoffer Holm och Alexander Berglund fick chansen att köra. Tre åkare tog sig till final i Head to Head där man körde tre varv, Adam Renheim tog hem segern före Nisse Kjellström och John Stenberg på en tredjeplats. Renheim tog starten och behöll den i mål, Stenberg tog sig förbi Kjellström på första varvet. Men i sista sväng innan målgång gjorde Stenberg ett misstag och lade sig på sidan och Kjellström kunde ta sig förbi. Skotercrossbanan var kortare än tidigare, men den var häftig och utslagsgivande. Det stora hoppet vid mål ställde till det under fredagens kval med två otäcka vurpor. Vinden tog tag i Jonas Stenberg som landade olyckligt och bröt benet. Marius Nord klarade sig undan med ryggkompression. Under lördagen funkade det bättre när man tog ner hoppet så man inte hoppade lika stort.

Finskt i topp

Finalerna i Pro Open och Pro Stock avgjordes under lördagseftermiddagen på Lugnet i Falun. Efter att kvalen körts klart på lördagen stod det tidigt klart att X-Games tvåan Adam Renheim var en av favoriterna att slå i Pro Open klassen. Tidigare gillade Renheim inte korta banor som under årets Clash of Nations, men efter att ha tävlat i USA några år där banorna är korta så passade den korta stadioncrossbanan på Lugnet Renheim bra. I finalen fick Renheim en dålig start där konkurrenten Aki Pihlaja från Finland fick till en riktigt bra start. Renheim låg länge i rygg på Pihlaja och jagade, men när finländaren fick ett kort stopp i en sväng så körde Renheim in i honom och tappade fart. Renheim försökte komma ikapp, men lyckades inte trots att det var nära på slutvarven. Det skiljde nästan två sekunder mellan dem vid målgång. Tredjeplatsen knep Elias Ishoel nio sekunder efter Pihlaja. Med tanke på Ishoels framgångar i USA och klivet upp i Pro Open klassen, var det inte särskilt överraskande att han skulle räcka till pallen efter att ha kvalat starkt. En av favoriterna som oturligt föll bort på grund av maskinproblem var John Stenberg som fick bryta tävlingen.

Norsk vinst

I Pro Stock klassen var Balder Nääs, Eetu Karjalainen, Johan Eriksson och norrmannen Martin Moland favoriterna efter att ha kvalat starkt. Moland gjorde inga misstag i finalen och kunde ta hem segern relativt ohotad. Därefter följde svenskarna Emil Harr som gjorde ett lyckat kval och tog en fin andraplats före Johan Eriksson, de var fyra respektive tolv sekunder efter norrmannen. Johan Eriksson jobbade sig uppåt i startfältet efter att kommit efter i starten och tog sig förbi Balder Nääs till tredjeplatsen. I augusti meddelade Johan Eriksson att det var sluttävlat efter 22 säsonger, sjukt imponerande av denne legend. Efteråt var projektledarna Malin Murmester och Mats Stenman supernöjda med arrangemanget som flöt på perfekt.

RESULTAT

Head to Head
1. Adam Renheim
2. Nisse Kjellström
3. John Stenberg

Pro Open
1. Aki Pihlaja, Lynx
2. Adam Renheim, Ski-Doo
3. Elias Ishoel, Ski-Doo
4. Oskar Norum, Ski-Doo
5. Viktor Hertén, Lynx
6. Alexander Berglund, Arctic Cat
7. Adam Öhman, Lynx
8. Marcus Dorsch, Ski-Doo
9. David Reponen, Arctic Cat
10. Kristoffer Holm, Polaris
11. Pieti Puhakka, Polaris
12. Nisse Kjellström, Polaris

Pro Stock
1. Martin Moland, Arctic Cat
2. Emil Harr, Lynx
3. Johan Eriksson, Lynx
4. Balder Nääs, Arctic Cat
5. Eetu Karjalainen, Arctic Cat
6. Fredrik Kirkhus, Polaris
7. Emil Hansson, Polaris
8. Lukas Johansson, Polaris
9. Juuso Loukko, Lynx
10. Oskar Englund, Lynx
11. Pär Vikman, Arctic Cat
12. Daniel Välimaa, Lynx

SKOTERGUIDEN 2017

Finns nu i din butik!

Allt du behöver veta för att välja rätt

SNÖSKOTER

I BUTIK 4 oktober 2016!

Från v.40 finns tidningen Skoterguiden i butiker och på mackar. Här kan du läsa om alla 2017 års skotermodeller.
Det här är tidningen du ska köpa om du vill få reda på det mesta om alla på marknaden förekommande skotrar. På köpet får du en massa råd då det gäller att välja rätt modell.
Beställ Skoterguiden på pren@otlas.se eller telefon 0250-22885

Dragracing på asfalt

Såklart kör man snöskoter på sommaren också. Naturligtvis på asfalt.

Text&Bild Björne

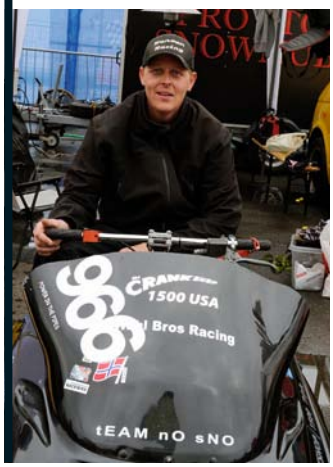
Norge och framförallt Gardermoen Dragway är ett utflyktsmål jag prickat in flera gånger varje år de senaste 10 åren. Framförallt för att själv framföra mitt tävlingsfordon men också för att umgås med andra trevliga racers från andra nationer. Jag har alltid fascinerats över skoteråkarnas enträgna och ensamma kamp mot klockan på dragracingbanorna. Som skoteråkare i en dragracingdepå så ses man minst sagt som lite udda och någonting som ingen egentligen förstår. Personligen undrar jag varför de står och varvar sina maskiner hela dagarna mellan reporna, men jag har aldrig vågat fråga varför. En sak är säker och det är att dessa dragracingåkare är minst lika engagerade som vi andra, framförallt ekonomiskt då detta inte är en billig företeelse. Vi valde därför att titta lite närmare på ett gäng norska gutter som både är tokiga nog att ladda i en halv förmögenhet i en gammal snöskoter för att sedan sätta sig på för att åka så fort som möjligt, på asfalt. Personligen är jag riktigt intresserad av de motorer som finns att tillgå och som är avsedda för ändamålet att ta sig så fort framåt som möjligt på så kort tid det bara går. Dessa motorer används i all slags snöskoterdragracing både sommar och vintertid, men skulle med viss modifikation också kunna nyttjas i något fränt lössnöbygge om tid och ork infann sig samtidigt. En sak är i alla fall säker och det är att en trippel på 250 kusar är mäktig oavsett vad den sitter i för slags fordon.

Upp och nergång, och upp igen.

Dragracing på snö och gräs har varit en betydligt större företeelse i det förgångna än just i detta nu. Men efter en klar nedgång ser vi nu en ökad popularitet då bland annat Byacupen uppe i norr har engagerat allt fler racers. Men asfaltsdragracing med snöskoter har aldrig riktigt fått fotfäste i Europa. Vi har aldrig sett flera hundra deltagare i denna gren som uteslutande körs sommartid då solen tittar fram. Men under Nordiska Mästerskapen i dragracing, Norge i augusti i somras samlades hela åtta asfaltsracers och bidrog till en riktigt fin show där förundrade och härdade dragracingentusiaster fick se grabbarna från norr visa hur man tar sig ner för stripen på en snöskoter. Och visst är det en show som folk uppskattar då jag tycker att ekipagen både ser bra ut samtidigt som de också är snabba. Vi ser gärna en ökning i denna snöskotergren och hoppas på allt fler deltagare.

Namn: Lars Inge Lauvdal

Maskin: Ski-Doo Mach Z 1500 cc
Klass: Prostock
Motor: Crankshop 1500 Triple
Effekt: 285 hk
Boggi: Pro-Line
Avgassystem: Crankshop
Tändning: MSD Digital 7
Bränsle: VP MS 109
Insug: Crankshop 52
ET: 5,73 sek 195 km/t (201 m)

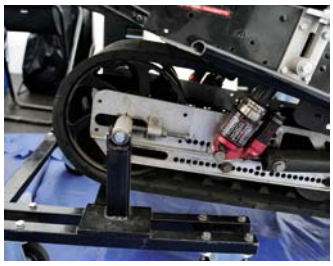


Namn: Espen Aamlid

Maskin: Arctic Cat CF 1270 cc
Klass: Prostock
Motor: Hooper 1270
Effekt: 250 hk
Boggi: Pro-Line
Avgassystem: Jaws Pro 1000
Tändning: MSD Digital 7
Bränsle: VP MS 109
Insug: VM 46 Mikuni

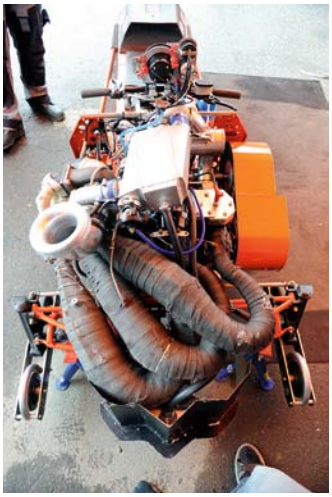
Namn: Jim Hugo Larsen

Maskin: Ski-Doo Mach Z 1044 cc
Klass: Prostock
Motor: MRE 1040 PF Racing Mod
Effekt: 260 hk
Boggi: Pro-Line Long arm 08
Avgassystem: Darcy R Pipes
Tändning: MSD Digital 7
Bränsle: VP MS 109
Insug: Lectron 50 mm
Logger: Racepak
ET: 5,69 sek 194 km/t (201 m) 9,05 sek 231,3 km/t (402 m)



Namn: Jan Erik N Klausen

Maskin: Arctic Cat ZRT 1004 cc
Klass: Top Fuel
Motor: Thundercat Trippel "stock"
Effekt: 350-400 hk
Boggi: Pro-Line
Avgassystem: Stock + Comp Turbo
Lustgas: ja
Tändning: Stock -93 Thundercat
Bränsle: VP MS 109
Insug: Mikuni Flat Slide 48 mm
Variator: STM 8,5 4-arm
Special: Turbosystemet byggt av Jan Erik.
ET: 5,74 sek 211 km/t (201 m) 8,72 sek 256 km/t (402 m)
Tack till: Morten R och Morten F



Namn: Stian Hansen

Maskin: Ski-Doo Mach 1 1018 cc
Klass: Pro Stock
Motor: Polar 1018 Rotary Valve
Effekt: 240 hk
Boggi: Pro-Line
Avgassystem: Jaws

Tändning: MSD Digital 7
Bränsle: VP MS 109
Insug: Crankshop 52 mm
Variator: STM 8,5 4-arm
ET: 5,91 sek 187 km/t (201 m) 9,35 sek 226 km/t (402 m)

Namn: Henrik Coldevin

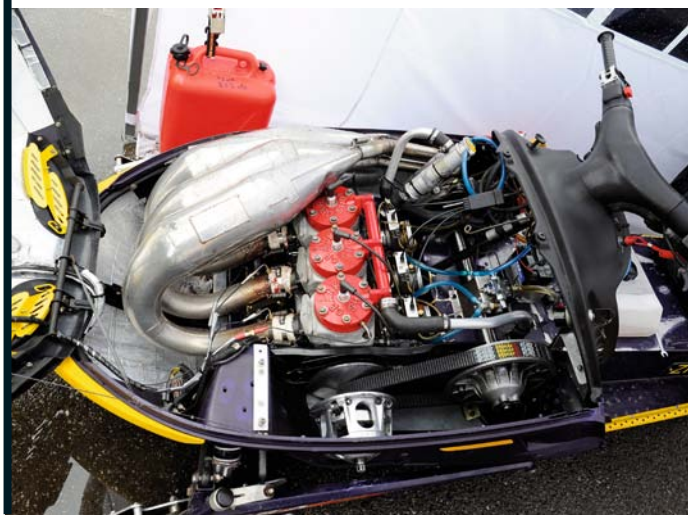
Maskin: Arctic Cat Pantera 1160 cc
Klass: Prostock
Motor: Hooper 1160 Triple
Effekt: 280 hk
Boggi: Phil Stanley
Avgassystem: Jaws Hooper Special
Tändning: MSD Digital 7

Bränsle: VP MS 109
Insug: Crankshop oval 50-52 Hooper Special
Variator: HRP Quadcam
ET: 5,66 sek 201 km/t (201m) 8,98 sek 237 km/t (402 m)

Namn: Torstein Hermansson

Maskin: Ski-Doo Formula 3 1006 cc
Klass: Prostock
Motor: Crankshop 1006
Effekt: 250 hk
Boggi: Whal Bros
Avgassystem: Crankshop

Tändning: Stock Mach 1 1997
Bränsle: VP MS 109
Insug: Crankshop 54 mm
Variator: TRA
ET: 5,77 sek 186 km/t (201m) 9,18 sek 219 km/t (402 m)



Namn: Erik Coldevin

Maskin: Arctic Cat M11 LTD 2013
Klass: Top Fuel / Prostock
Motor: Suzuki 1100 Twin 4-takt
Effekt: 270-300 hk
Boggi: ECP Performance
Avgassystem: D&D Cyckles

Tändning: Vipec
Bränsle: VP MS 109
Insug: Stock
Variator: STM 8,5" 4-arm
Support: Glen Hall Racing / Klausen Racing

SSCO´s 10-års jubileum

JÄMTKROGEN DEN 19/11, KL 10.00-16.00

SSCO firar 10 år. Intressant skoterforum under dagen. Bl.a. diskuteras friåkning. Frostvikens SK presenterar "Frostvikenprojektet". Underhållning med coverband.

Söndag den 20/11 kl 10.00 hålls årstämma för SSCO och Svegs SCO.

Välkomna!

SVERIGES SNÖSKOTERÅKARES CENTRALORGANISATION SSCO

Närmare information kontakta:
Janne Sund
Telefon: 070-326 97 55
E-post: jan.sund@ssco.nu

SSCO - Värnar skoteråkarna.
SSCO - Försvarar skoteråkning.
SSCO - Gör din röst hörd.
SSCO - För din skull.

Förarbevisutbildning för snöskoter

Skaffa dig utbildning där kunskapen finns

Våra utbildare anordnar kontinuerligt kurser till förarbevis

SSCO www.ssco.nu

YAMAHA CENTER
WWW.YAMAHACENTER.COM

Sundsvall	060-641580	Kiruna	0980-63005
Stockholm	08-55652300	Skellefteå	0910-714420
Karlstad	054-7775800	Luleå	0920-18585
Göterborg	031-7001700	Umeå	090-148400
Helsingborg	042-155555	Örnsköldsvik	0660-18200
		Östersund	063-510147

LÄSVÄRT I HÖST!

SNOWRIDER

Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige **335:-**

SNOWMOBILE

Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige **325:-**

ATV&TERRÄNGMAGAZINET

Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige **265:-**

STREET&STRIP MAGAZINE

Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige **299:-**

BESTÄLL PÅ WWW.OTLAS.SE

Snöskoter Fyrhjulingar Släpvagnar Snöslungor

BÅGE/UNDERKÖRNINGSSKYDD

Succen är ett faktum gör som så många andra kör med MES-Bågen

Vi gör bågar som passar RMK 2011-2017

VI ÄR ÅF FÖR:BKSYSTEM.SE RINDAB.SE TQ1.SE OCH DUELLS!

Tel: 0661-220 00

www.messmide.se

Här syns du bra!

Handlar-paket

1/8 dels annons

6 nr på raken

Pris: 1899,-/st + moms

ATV & TERRÄNG MAGAZINET

composit-tracks.com

SNOW RELIC RIDER RACING

Tillhör du en av dom som anser att en gammal skoter ska användas? Då ska du läsa vidare!

Av: Björn

Vi har sett ett enormt intresse då det gäller äldre snöskotrar. Både för civilt bruk men också i diverse tävlingssammanhang. Vi vet också att det finns många riktigt fina tävlingsmaskiner därute som man inte riktigt vill förstöra genom närkontakt med någon annan. Vi tänkte därför att det var på sin plats att införa en ny slags disciplin inom snöskotersporten. Ett tävlingssätt som skonar maskinerna, men som samtidigt verkligen är givande och spännande. Välkommen till Relic-Racing tävlingsformen där vi sitter ner och kör. Det här ska vara en tillställning lika mycket för publiken som för dig. Vi strävar efter att locka folk som vill resa tillbaka i tiden för en dag.

Intention

Vi tänkte skapa en serie för maskiner från olika eror, från sextiotal till början av 00-talet. Det gemensamma för dessa maskiner är att de är ämnade att sitta på och vi drar gränsen då den mer stå-vänliga REV:en kom 2003. Tävlingsformen kommer att bli unik då man kör två stycken ekipage per heat på samma bana, men startar på olika ställen, för att slutligen gå i mål på samma ställe man startar. Har ni sett ROC eller Race Of Champions så förstår ni själva grejen. Man är alltså aldrig nära varandra under själva racet utan har bara sig själv att skylla om man vurpar. Sedan liknar det hela upplägget i en dragracingtävling. Man har ett visst antal kvalheat på sig för att sätta en bra tid för att placera sig i en stege. Ettan möter den sist inkvalade, tvåan den nästsista och så vidare. Vinnarna går vidare i stegen medan förlorarna packar ihop och lastar snöskotern. Till slut har man bara två stycken kvar som slutligen möts i en final. Vår dröm är att vi kommer att få se replikor av exempelvis Åbergs, Reveljens, Öhmans eller varför inte självaste Tapios maskiner. Skulle det vara helt omöjligt att kanske till och med få se någon av dessa förare på startlinjen med någon av sina gamla snöskotrar? Drömma och hoppas kan vi alltid göra.

Vi tänkte också testa och kolla upp intresset vad det gäller att tävla med Snowbikes och naturligtvis så finns det en klass för de yngsta också i och med klassen "Mini" avsedd för de fabriksbyggda 120 cc småskotrarna som finns på marknaden.

Var?

SnowRiders egna barktipp är ett område som den lokala sågen har dumpat bark på i massor av år. Nu är sågen nerlagd sedan länge och det ganska stora område bredvid redaktionen i Stenis utanför Mora har ett tjockt lager med bark som nu byggts om för att roa skoter och ATV-åkare beroende på årstid.

Banans förskaffenhet

Banan är byggd på bark vilket i sin tur gör att vi kan anordna tävlingar här fast det är relativt lite snö. Den är i snitt cirka fyra meter bred och har säkra snälla hopp där du antingen kan flyga rejält eller välja en säkrare framfart för dig och din maskin. Då man kör två och två på samma bana, men startar på två olika ställen korsar banan sig själv vid ett tillfälle med hjälp av en bro/tunnel som ska passeras en gång per förare innan man återigen kommer till den plats man startade. Det kommer se ut som att man kör två varv, men i själva verket kör varje förare ett varv på denna bana. Banan är cirka 800 meter lång vilket inte kommer att ställa allt för höga krav på fysiken, men desto mer på maskinen och förarskickligheten.

Regler

Motorstyrka: Fri trimning i alla klasser, motorbyte tillåtet. Snöskoterns framtoning och utseende skall vara original som när det begav sig.

Ombyggnad för att efterlikna en crosskoter från samma era är okej.

Krav: Du ska dyka upp med en säker och väl ihopsatt samt representabel snö-

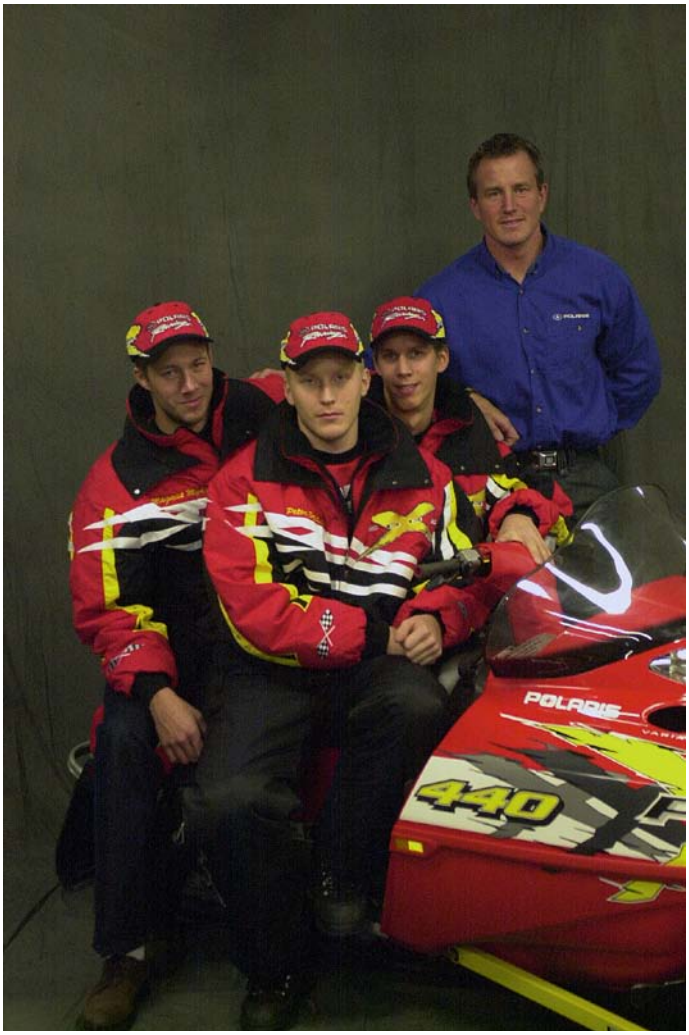
Då vi så här till att börja med inte kan blidka alla tävlingsåkare så försöker vi ha så få klasser som möjligt. Men skulle det visa sig att det här blir en populär företeelse så kan vi försöka skapa nya klasser som visar sig passa vissa maskiner bättre.

Det känns som igår för många av oss, men det är 15 år sedan vi såg Edgen göra premiär som 440 på banorna. 2002 kom 600:n. Just denna modell passar perfekt för Relic Racing.

Då vi har viss brist av depåplatser så får varje team husera på 3X4 meter vilket vi anser är en lämplig yta för en snöskoter. Bil och släp får parkeras utanför området.

Det måste finnas ett helt gäng med vassa Lynx 800:or i fabriksutförande som bara står och samlar damm i garagen?

Vi hade tänkt oss att Relic Racing skulle besökas av omhändertagna och fina tävlingsmaskiner av olika årsmodeller.



Det är först när man ser detta kort som man förstår hur tiden har sprungit iväg. Här har alla hår, med färg, samtidigt som ATP-poängen var riktigt låga.

Var har alla specialbyggda Yamahaer tagit vägen? Dessa bestar måste väl ändå stå någonstans då det byggdes några stycken?

Vilken snöskoter tävlade du på när det begav sig? Har du den kanske kvar? I och med Relic Racing har det aldrig varit mer aktuellt att riva igång den igen, än nu.

skoter med fungerande dödmansgrepp, bromsar, baklyse, variatorskydd samt huv är ett krav.
Vi vill alltså att din maskin ser ganska bra ut på alla sätt, skrothögar undanbedes.
Licens: Vi kör allting genom SMA (Svenska Motorsport Alliansen). Engångslicens löses på plats.
För få deltagare i en klass, resulterar i stryken klass, och uppflyttning till närmaste ovanstående klass.

Genomförande

Denna tävlingsform är av 1-dagarstyp.
Alla klasser får viss "fri träning" dock begränsad tid max 10 min. Köres klassvis.
Tidskval: Alla klasser garanteras minst tre tidskval.
Eliminering: Genomföres via en eliminerings-stege där kvalificeringsplatsen avgör placeringen. Beroende på antalet startande så sätts stegen upp i steg om åtta stycken. 8-16-32 etc stege. Detta kan innebära att stegen haltar och att vissa "solokörningar" genomföres. Bästa kvalificeringstiden har "lanechoice".
Pokaler till finalparet. Pokaler till snyggaste "replica-ekipage" där maskin samt förarens klädsel bedöms. Ta med litteratur samt bilder på den maskin/förare ni ska efterlikna som hjälp vid bedömning.

I depån

Depån är öppen och du kommer att ha en förutbestämd plats på 3x4 meter. Vi ser att du gärna har ett matchande tält som passar detta mått. Här parkerar du inte din buss eller bil då utrymmet är begränsat. Parkering för buss/bil finns utanför depåområdet. Depån är klassindelad. Vi återkommer med datum för denna serie inom kkort.

Klasser

Luftkylt
Klass 1: Singel -1 cyl alla årsmodeller
Klass 2: Twin bladfjäder - 2 cyl
Klass 3: Twin IFS - 2 cyl

Vattenkylt
Klass 1: Hippie - Fram till 1980
Klass 2: Hot Shot -1981-1989
Klass 3: Juppie - 1990-2002

Klass: Snowbike / Snowhawk
Alla modeller och storlekar

Klass: Mini
Alla slags 120 cc "mini/barn-skotrar" ex. Yamaha, Polaris mm.

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

POLARIS
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

NH Service
070-639 90 27
Pris från 21 995:- ink moms
070-6399027
Mail: nicke@nhservice.se
SLADD RASPEN 2
Vi finns i Boden

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

Skoterboende i Sälenfjällen!
10 bäddar
10 meter från leden!
Boendet passar familjer, kompisgäng eller det lilla företaget.
Skotrar ingår i priset
(boendet går även att hyra om man har egen skoter)
För mer info maila info@leonarden.se

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

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

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

Dahlia motor
Din leverantör av skogs och fritidsprodukter
ARCTIC CAT
Försäljning
Service
Tillbehör
Tel nr 0651-20088, Färila
0684-41145, Hede
www.dahliamotor.se

STORUMANS SKOTERSKROT AB
Tel 0951-710 27
En av Skandinaviens största skoterdemonterare som har funnits på marknaden sedan 1994!
Stort beg.reservlager alla skotrar, mc & mopeder - samt nya piratdelar.
Auktoriserad verkstad för ski-doo
www.skoterskrot.se

Över 40 år som ski-doo handlare
Ski-Doo & Lynxhallen Idre
Tel:0253-205 01
ski-doo
LYNX
can-am
www.idreskoter.com

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

POLARIS
Besök vår webshop!
www.hallgrensmotor.se
HÄLLGRENS MOTOR AB
i Burträsk - tel 0914-10402

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

ski-doo
LINSELL SKOTER & MOTOR
Nytt & Begagnat Verkstad
www.skoterochmotor.se
0680-220 23 070-314 20 66

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

ROTO PAX
Vilhelmina
Data & Maskin
www.v-dm.se 0730-554218

www.snowrider.se — www.snowrider.se — www.snowrider.se

Servar & reparerar
ALLA MÄRKEN
Nila pulkan
-Kvalitet i minsta detalj!
090-146162
• Reservdelar • Tillbehör
• Kläder • Service
Snö o Sjö
www.snoosjo.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

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

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

Se 2017 års modeller hos oss på
Årsunda Bil & motor
tel. 026-29 10 08 mobil. 070-346 84 55
www.skoterhuset.com
can-am LYNX

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

Johnnys Skoter & Mek
Vuollerim
0976-105 30
LYNX ski-doo
www.johnnysskoter.se

SNOWRIDER Magazine
HÄR SYNS MAN BRA!
RING 0250-22887
FÖR ANNONSBOKNING

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

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

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

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

Ta FÖRARBEVIS FÖR SNÖSKOTER med:
SNOWRIDER Magazine
Vinterns kurser: 7-8 januari, 14-15 januari, 11-12 februari, 18-19 februari
Mer info på: snowrider.se

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

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

PRENUMERERA!

Starta din prenumeration idag så du inte missar något nummer!

Nästa nummer i butik 15 november

Prenumerations-priser

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

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

PRENUMERERA PÅ SNOWRIDER Magazine

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

Eller maila på:
pren@snowrider.se

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

WWW.SNOWRIDER.SE

Skoterguiden 2017

i butik 4 oktober

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 otlas.jetshop.se eller telefon: 0250-22885
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

Fredrik Lilliehöök
Produktchef Snöskoter & ATV
Telefon 0696-170 42
fredrik.lilliehook@svedea.se

Därför tjänar skoterälskare på att välja Svedea.

svedea
FÖRSÄKRINGAR SOM GÖR SKILLNAD

Som skoteråkare uppskattar jag skoterklubbarnas arbete. Utan dem skulle vi kunna glömma välskötta leder och trivsamma rastkojor. Därför går en del av våra försäkringspremier direkt till klubbarna i form av återbäring. Det är med denna och liknande insikter som jag och mina kollegor gör skoterförsäkringar. Själva idén för Svedea är ju att bara försäkra sådant vi gillar och förstår oss på, vilket du som försäkringstagare har glädje av. Kolla med skoterklubbarna, valfri återförsäljare eller våra kunder. Generösa och snabba brukar de säga. Det kostar faktiskt inget extra. Jämför oss gärna med andra.