Nummer 4 16/17 Pris: 69:- EUR 8,90 NOK 85

SNOWRIDER Magazine

www.snowrider.se Nr 4 16/17

SnowRider Lika behövligt som Insulin.

ARBETSMASKINER 2017

INUTI E-TEC 850

BULLER -ETT JÄKLA OVÄSEN

TANGENT-TRIMMAD SIDEWINDER

HEMBYGGE-SPECIAL

VÄRSTINGEN FRÅN JÄRPEN

KALIX VASSASTE STUGSKOTER

MILITÄREN FRÅN Ö-VIK

SLED DECK MADE IN TIMRÅ

TIDSAM 0518-04

HELLNERS CHOICE

Får man en backe namngiven efter sig i landet där smala skidor är nationalsport, då vet man vad prestanda, styrka och kraft innebär. I ospårad terräng är valet givet. Där åker Marcus Hellner Polaris.

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

Foto: Gösta Fries

POLARIS
SNOW KING SPECIAL
TERRAIN
DOMINATION
POLARIS®

SNOWRIDER Magazine

Resor & Event

Mer info och bokning snowrider.se

FÖRARBEVIS

Ta förarbevis för snöskoter med SnowRider

Januari 7-8, 14-15

Februari 11-12, 18-19

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

CanonBallRun 2017

21/1-2017

SnowRider Weekend

2/2-2017

LOFSDALEN

SnowRider CrossCountry

Datum kommer senare 2017

SNOW RIDER RELIC RACING

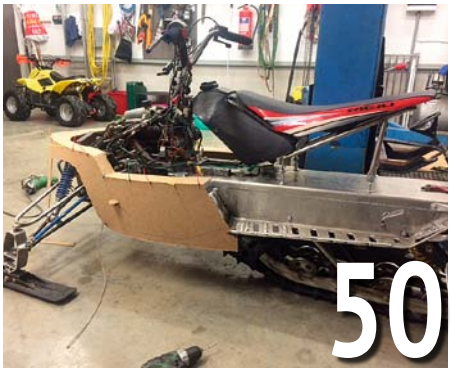
Datum 24-25/2-17

VeteranRacet för alla!

Mer info sid. 38

INNEHÅLL 4 2016/17

6. Ledare
8. Kåseri
10. Arbetsmaskiner
16. Oväsen på taket
18. Försäkringar
22. Big River Camp
24. Nytt & Noterat
28. Höj effekten
32. Sled Deck
36. Våga Båga
38. Relic Racing
40. Buller i busken
42. Militärskotern
46. Lappmoppen
48. Trippel Viking
50. Barnskotern
52. Nya 850 motorn
56. Fogelstavagnen
58. Myrmopeden
62. Monsterlarven



Yamaha

Sidewinder Turbo

Sidewinder X-TX 141 SE

Special exhaust system

Forged aluminium pistons

High-tech turbo unit

Unique piston cooler

Triple throttle bodies

Super-efficient Mitsubishi ECU!

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

- Snowgoer.com

YAMALUBE svedea ecster

YAMAHA WARRANTY 2 years

www.yamaha-motor.se

YAMAHA

Revs Your Heart

SNOWRIDER Magazine
NUMMER 4
2016/17

Nummer: 4-16/17 Årgång: 20
Utgivning nr 5 2016/17: 21/2-17
Annonsstopp: 21/1-17

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

Det är få förunnat att skriva en ledare som faktiskt en hel del läser. Jag får välja ämnet själv även om jag brukar hålla mig till ämnet snöskoter och det som hör därtill på ett eller annat sätt.

Idag tänkte jag fundera lite om politisk korrekthet och vill gärna ha all slags input från er. Skoteråkningen engagerar å det grövsta på alla plan, och vi har en lina att balansera på vad det gäller vad man får och inte får göra. Jag menar då först och främst alla slags modifikationer av alla de slag vi väljer att göra på detta fordon. Jag menar också hur vi åker, var vi åker och allting som hör därtill. Hur ska vi som tidning med tillhörande digitala medier ställa oss till allt detta. Ska vi vara politiskt korrekta eller ska vi spegla verkligheten? För mig är valet enkelt då verkligheten alltid trumfar över dikten. Vi gillar verkligen att träffa och skriva om folk och deras hemmabyggda snöskotrar. Jag gillar när människor tänker till, reser sig upp ur soffan bara för att gå ut i garaget för att skapa någonting. Jag blir lika glad när någon bygger en tvärful skapelse som när någon har tillgång till både kunnande och riktiga maskiner. Då det är totalt olagligt att bygga om en snöskoter, är det då ok att skriva om den? Du vet väl om att du inte ens får byta ut din låga ruta mot en högre därför att den då inte överensstämmer med det utförande som den en gång godkändes med. Du får inte byta matta eller stötdämpare och inte heller plocka på eller av någon extrautrustning som gör att snöskotern avviker från originalutförandet. Löjligt? Ja. Men, var drar man gränsen då?

Jag är en av de som tycker att de flesta eftermarknadsljuddämpare borde förbjudas. Ljuddämpare som gör att avgasljudet blir så högt att det stör omgivningen. Samtidigt så har jag hört hur lite en eftermarknadsljuddämpare låter på exempelvis en Yamaha Sidewinder, som också har turbo originalmonterad på sin fyrtaktsmotor. Fyrtakt och turbo är en tyst kombination och inte lika störande som en tvåtaktare enligt mig. Vi hyllar alla veteranskotrar som på ett eller annat sätt låter alldeles för högt samtidigt som vi dissar de som modifierar sin nya skoter på avgassidan. Hur ska vi ställa oss till detta? Ska vi skrika rätt ut när någon stoppar på en högljudd ljuddämpare på en tvåtaktare, men samtidigt tycka att det är fränt när vi gör samma sak på en fyrtaktare, bara för att det inte låter lika högt? Ska vi ha ett eget regelverk på SnowRider där jag bestämmer vad som är okej och inte okej? Var ska vi dra gränsen?

Hittills har jag hållit mig till två saker. Främja inte oväsen i fjällmiljö och buskörning bland trädplantor och ungskog. Alltså, låt inte för mycket och kör inte där du inte ska köra.

Sköter vi dessa två saker så kanske vi får köra snöskoter under lång tid framöver. Personligen känner jag att detta är vägen att gå även i framtiden.

Jag tar gärna emot ett mail i detta ämne där just du ventilerar dina åsikter.

Förbannelse eller välsignelse

Tänk att det finns folk som inte har ett specifikt intresse som ljusar upp i vardagen. Jag känner några få, men desto fler som riktigt brinner för någonting speciellt. Men skoteråkare är ett speciellt släkte och nu har det dragit igång på riktigt i och med lemmeltågen med fyrhjulsdrivna bilar med släpvagnar bakom sig. Vi i Mora håller till så långt söderut man kan i ett relativt snösäkert snöskotersverige och ser en klar ökning varje torsdagseftermiddag i bil- och släptrafiken. Då kommer alla skoteråkare söderifrån för att i Mora välja om man ska till Sälen, Idre, eller uppåt Östersundsområdet eller kanske ännu längre upp. Folk lägger extremt mycket krut och pengar på sina bilar och släpvagnar då de utan tvekan är utrustade för ändamålet. Det verkar inte finnas en övre gräns för vad de mil man får ihop under en vinter får kosta och visst är det väl helt fantastiskt att ha en hobby som man brinner för. Jag vet, eftersom jag utan tvekan har blivit biten av motordjävulen. Jag vågar inte ens tänka på hur mycket pengar alla mina motorhobbies kostar på ett år. Jag kör dragracing med motorcykel på sommaren och har därför förutom ett par motorcyklar även en större fullutrustad racebuss. När jag inte tävlar så brukar jag åka till någon racingbana i Sverige för att lufta familjens sportbil. Vi har också några raggarbilar som det körs med så fort vi har tid, lust och väder. På vintern har vi totalt fem snöskotrar och några tillhörande släpvagnar. Ja just ja, vi har ju några mopeder, crossar och fyrhjulingar också. Detta gör att vi har en armada av fordon som ska servas, försäkras och besiktigas vilket emellanåt är ganska drygt. Men samtidigt fantastiskt roligt och någonting som engagerar hela familjen stora delar av året. Men tänk vad enkelt det hade varit om man inte gillade motorer. Vår bokhållare i firman gillar fåglar och att spela gitarr. Han har därför några vettiga gitarrer, några kikare och en bra bil som han kan åka med när det siktats en bofink på Öland. Tänk vad skönt. Jag har också kompisar som inte har några som helst intressen, vilket låter fördjävligt. Att inte ha någon hobby skrämmer mig samtidigt som jag inte kan se mig själv på Gotland med en kikare i handen och en fjällrävenryggsäck på ryggen. Så det där med mitt motorintresse är troligen en välsignelse så har du börjat fundera på detta kan du ju sluta upp med det på en gång. Vi är välsignade. Tack för det.

Chefredaktör Friström

the opportunity to

RIDE MORE

HIGH COUNTRY 8000 LIMITED ES 153”

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

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

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

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.

SNUTMAGNETEN

Jag har varit i USA ett femtiotal gånger. Japp, du läste rätt och jag är lika förvånad som du. 2016 var jag där tre gånger och året före lika så. Det har liksom bara rullat på under åren och jag har lärt känna massor av folk over there. Alla älskar Sweden, utan att egentligen veta var det ligger någonstans. De vet att vi gör gökur här och att vi har god choklad och att alla tjejer är snygga. Jag har varit på massor av olika event och träffar i staterna och faktiskt hela 20 gånger på den årliga SnowShooten där vi får köra nästa års snöskotrar. Jag har tävlat i dragracing här och gått på alla slags sportevenemang. Men framför allt så har jag kört skoter i detta land. Är det någonting jag har lärt mig genom åren så är det att man inte ska utmärka sig på något sätt så att polisen får upp ögonen för en. Man ska alltså hålla sig jäkligt passiv och surfa under radarn i alla lägen. Det finns bättre länder att bryta mot lagen i, då Amerikas poliskår är hård och inte alltid rättvis. Men på något sätt har jag alltid lyckats att dra till mig den amerikanska poliskårens intresse ändå. Här kommer mina topp tre minnen från nära och skräckinjagande möten med det amerikanska polisväsendet.

#3

Det hade varit en hård vecka. Vi hade kört skoter under fruktansvärda förhållanden i West Yellowstone där regn avlöstes med kyla. Allt från underställ till kamerautrustning var blött och det skulle bli skönt att tillbringa ett dygn i Salt Lake City innan vi skulle genomlida den långa flighten hem igen. Vi satt ett helt gäng i minivanen som var belamrad med väskor och gubbar. Jag som är nära två meter lång satt ihopklämd bakom ratten och körde i vanlig ordning. Jag hade kört fram stolen så långt jag kunde och hade tryckt in cruiscontrollen då vinkeln för min gasfot var allt för påfrestande, då vi hade runt femtio mil att köra den här dagen. Jag körde i lugnt motorvägstempo och hade synkroniserat hastighetsmätaren med den lagliga hastigheten innan jag tryckte på cruisecontrollknappen. Jag hade lagt upp mitt vänstra knä lite snyggt halvvägs upp på instrumentbrädan när jag plötsligt såg en Highwaypatrol cruiser stå i mittremsan mellan de båda motorvägarna, med en laserpistol riktad mot mig. Eftersom jag är hälften ninja och hälften Björn, så var min naturliga reflex att ta ner mitt knä från instrumentbrädan med en onaturligt snabb rörelse. Oturligt nog landade min 46:a på bromspedalen vilket resulterade i att vi passerade polisbilen med låsta hjul på fullt ställ, vilket säkert såg riktigt fränt ut eftersom polisbilen omedelbart satte på blåljusen och med rykande hjul körde ikapp oss och beordrade oss att stanna. Jag stannade såklart. Stämningen i bilen var hög. Alla asgarvade, utom jag. Alla satte på sina mobilkameror, utom jag. Polismannen kom fram till bilen och undrade om jag var dum i huvudet. Nej, sa jag. I am from Sweden, fortsatte jag och insåg hur korkat det måste ha låtit eftersom alla i bilen skrek av skratt. That explains it, sa polisen. Jag hade kört på pricken 65 mph. Han sa dock att han klockade mig för 80 mph, och jag höll nästan på att säga emot honom, innan jag sa förlåt och bad om ursäkt för att jag varit så vårdslös. Jag förklarade exakt vad som hänt och han gav mig en väldigt bestämd åthutning innan han lät oss åka utan en böteslapp, med rådet. Drive carefully. Det gjorde jag såklart fortsättningsvis.

Ordet Sweden räddade mig.

#2

Vi hade varit på vår andra SnowShoot som var belägen i St Donat i Québec Kanada. Här pratade alla franska och GPS:en var någonting som på sin höjd militären använde. Vi var hänvisade till en karta som ingen riktigt klarade av att utläsa. Vi hade kört fel vid ett tillfälle och skulle få lov att göra en olaglig u-sväng för att hitta tillbaka på ett enkelt sätt. Vi tittade bakom och framför bilen efter polisen, men glömde att titta till höger om oss innan vi gjorde den regelvidriga u-svängen. Jag hannknappt vrida på ratten innan innan vi blev stoppade av två mycket barska kanadensiska poliser. Jag blev ombedd att sätta mig i deras baksäte för ett kortare förhör. De ville se mitt körkort, som jag inte hade med mig. Passet kunde jag inte heller visa då det låg kvar på hotellrummet. De suckade men frågade i alla fall var jag hittat min roliga accent. I samma sekund som jag sa Sweden, så gick Henrik som hade suttit på passagerarsätet ut för att röka. Med sitt halvlånga blonda hår och sina 195 centimeter gapade polismännen ikapp. I mun på varandra sa de, Mats Sundin? Och tittade på mig samtidigt som den ena pekade på mig och sa, Peter Forsberg? Till saken hör att vi hade en tredje kille från finska BRP med oss i bilen. De undrade vem han var samtidigt som finnen vände sig om och de båda polismännen skrek i kör, Saku Koivu (som också han är en extremt känd hockeyspelare). Stämningen var på topp i bilen och de pratade högt på franska, samtidigt som de sa att jag kunde gå ur bilen. Jag röck och slet i handtaget i baksätet utan framgång, medan de sa åt mig flera gånger att skynda mig. Jag fick för fan inte upp dörren och jag blev mer och mer nervös, när de båda skrattade om möjligt ännu mer. Den ena förklarade vänligt att dörren bara gick att öppna utifrån, att Sverige hade ett kasst landslag, Finnarna likaså samt att jag skulle sluta göra u-svängar. Han öppnade dörren åt mig utifrån och de vinkade artigt farväl och körde skrattandes iväg utan att jag visat vare sig körkort eller pass. Det räckte tydligen med att säga Sweden, med gråten i halsen.

#1

Året kan ha varit 1999 och vi var också denna gång i West Yellowstone. Detta år presenterade Arctic sin nya 4-taktare och alla var riktigt imponerade över hur slö denna motortyp kunde vara. Inte undra på då den hade runt 40 kusar. Vi var unga, glada och sugna på lite rajtantajtan sista kvällen i denna vildavästernstad. Det ena gav det andra och en öl blev till två som blev tre och så vidare. Vi var tre stycken glada kamrater i form av Björn, Affe och Kvilten som raglade hem mot hotellet framåt småtimmarna. Dagen efter skulle vi åka hem och ingen av oss hade några som helst plikter som skulle uppfyllas. Eftersom svenska män gärna pinkar i grupp så radade vi upp oss som man gör på glesbygden i norra delen av Sverige.

Vi började lätta på trycket när hela helvetet bröt ut i den annars tysta och mörka westernstaden. En Ford Bronco med påslagna blåljus och en stor sheriffstjärna på dörren kom på bredsladd på vägen bakom oss. En precis heltokig sheriff formligen vrålade, what the fuck are you idiots doing. -Peeing, skrek jag tillbaka eftersom vi mycket riktigt pinkade. Affe hade nypit åt självaste strotten redan, medan Kvilten pinkade och skrattade för fullt utan att inse allvaret i det som höll på att hända. Det var då vi alla förundrades över hur hastigt en polis kunde sparka upp en dörr på en Bronco och på något sätt sväva genom luften samtidigt som han skrev. -Peeing? In my town? Vi svarade då samstämmigt med ett utdraget. -Yeeees, samtidigt som vi skrattade så vi kiknade. Affe höll fortfarande grejen i sitt strypgrepp, medan Kvilten fortfarande pinkade, och skrattade. Sheriffen som i detta nu var nära att dra upp sin Colt och skadeskjuta åtminstone en av oss (troligen Kvilten) skrek med förtvivlan i rösten. -Where the fuck do you think you´re from. Vi svarade återigen samstämmigt. -Sweeeeeden. På något underligt sätt så verkade detta ord, Sweden, lugna den precis vansinnige sheriffen som utan att säga någonting mer, vände på klacken, satte sig i Broncon och åkte därifrån utan ett ord. Vi tittade på varandra och började återigen asgarva. Plötsligt fick Affe något allvarligt i blicken och skrek. -Pissboooomb och släppte greppet om härligheten och gjorde klart det han skulle. Vi skrattade då, och jag skrattar fortfarande varenda gång jag tänker på detta tillfälle då jag aldrig varit med närmare en natt i arresten i USA.

Jag är helt övertygad om att vårt samstämmiga Sweeeeden, räddade oss även här.

Så oavsett vad som händer i USA, så kan det vara läge att testa detta magiska ord. När allt känns kört och du tror att det inte finns någon räddning så är det bara att skrika, Sweeeeden, så ordnar det nog till sig ska du se.

MAPTUNER X

AVAILABLE FOR

KAWASAKI - POLARIS - SKI-DOO - YAMAHA - LYNX - CAN-AM - SEA-DOO

FUNKTIONER:

LÄSA IN PROGRAMVAROR.
DATALOGGER.
SKRÄDDARSY DIN EGEN PROGRAMVARA.
LÄSA OCH RADERA FELKODER.
HOME SERVICE APP.
NOLLSTÄLLA THROTTLE.
MONITORING APP, DATA I REAL-TID

EXEMPEL PÅ SNÖSKOTRAR SOM STÖDS AV MAPTUNER X:

YAMAHA SIDEWINDER
ARCTIC CAT THUNDERCAT
SKI-DOO 600, 900, 1200 ACE
SKI-DOO 1200 4-TEC

RABATTKOD!
ANGE RABATTKOD "SNOWRIDER2017" I KASSAN FÖR ATT FÅ 20% RABATT PÅ PROGRAMVARA VID KÖP PÅ WWW.VTECHTUNED.COM

PROGRAMVAROR FRÅN VÄRLDSBERÖMDA
VTECH TUNED

ARBETSMASKINER 2017

Snöskotrar ämnade för tungt arbete behöver 2017 vare sig vara tråkiga eller slöa, snarare tvärtom.

Av: Björn

Arctic Cat har förstått det där med att snöskotrar ska ha ett brett användningsområde och har tre olika chassin som man bygger arbetsmaskiner på, där det rutinerade Twin Spar lever kvar i Bearcat 2000. Sedan har man två lite modernare skapelser i ProTour och bjässen ProUte som finns i två modeller.

Bearcat 2000 XT

Den minsta av Bearcat är försedd med fläktkyld 2-taktare, vilket kan ha sina fördelar i varmt väder och dåliga snöförhållanden. I övrigt har den det som behövs för att arbeta, som till exempel 50-matta, dragkrok, el-start och el-back. Man har även tillgång till behändig förvaring under dynan och plats för passagerare på den löstagbara 2-up dynan. Notera även den enorma bränslekapaciteten på 66 liter. Den här maskinen lämnar egentligen ingenting att önska om man bortser från lite lyx och flärd, vilket många av oss kan vara utan. Det här är maskinen som gör jobbet, utan att le. Men måste alla vara så lustiga hela tiden då?

Bearcat 3000 LT

Klassiska Bearcat har tagit steget ner i ProTour-chassit, här i kombination med en 700-kubiks 4-taktare hämtad från UTV-sidan. Detta placerar denna smidiga arbetsmaskin i 65-hästars klassen. Den har även de enormt breda skidorna ProUte - 10/8 som ger gott om flytförmåga. En lite smalare arbetsmaskin som bjuder på 4-taktsteknik till en rimligare peng. Vi gillar den här maskinen då den upplevs som en rejälare touringmaskin, men det finns bättre arbetsmaskiner.

Bearcat 7000 XT

Bearcat XT baseras på chassit kallat ProUte. Denna maskin har även något så originellt som vanlig flipphuv, mycket underskattat!

Med en trippel under huven på c:a 135 hästar finns det kraft så att det räcker och blir över, något som resten av skotern hanterar utmärkt. Den breda 50-mattan ger god framkomlighet och dragförmåga åt maskinen. Även mycket trevlig som touringmaskin. Detta är i mitt tycke den värsta, bästa maskinen på marknaden då det gäller mångsidigheten. Den är extrem på alla sätt och vi vet att du kommer att gilla den i alla lägen utom möjligen när du ska lyfta den.

Groomer Special

Bearcat XT finns också som specialmodellen Groomer Special som är gjord för underhåll av skidspår och skoterleder där det mesta man behöver ingår i ett färdigt koncept. Bland annat får man vinsch som standard och en båge med varningslampa. Den breda 50-mattan tillsammans med den starka motorn ger mycket bra arbetsförmåga åt GS. Båda 7000 XT-modellerna är utrustade med en mycket bra växellåda med en superlåg växel. Det här är maskinen för skoterklubben eller dig som ska dra skidspår. Högsta betyg.

Yamaha

Precis som Arctic har Yamaha olika chassin till sina arbetsmaskiner och man har uppdaterat ordentligt de senaste åren. Det är även här man hittar undantaget i Yamahas flotta, en 2-taktande motor!

Viking Professional II

Det här är en riktigt rejäl bredbandad arbetsmaskin som genomgick en förvandling 2016. Den största uppdateringen

Arctic Bearcat 2000 XT har fläktkyld 2-taktare på 565 kubik under huven, vilket innebär drygt 60 hästar.

Arctic Bearcat 3000 LT är byggd på ProTour-chassit men har ändå fokus på arbete.

Yamaha Viking Professional II blev ordentligt uppdaterad förra året.

Nya Yamaha VK540 V är både snålare och renare!

förutom utseendet hittade man under huven. Här sitter en 1049 kubik stor 4-taktare på 130+ hästar. Cobra-mattan har 38 mm kammar och körställningen är även den förbättrad. Yamaha borgar i alla lägen för trygghet och vi vet rent historiskt att dessa maskiner är i det närmaste outslitliga. Vi kan verkligen gå i god för att just den här maskinen kommer att göra sitt jobb i alla lägen. Uppdateringen som är gjord på denna maskinen är en höjdare.

Yamaha VK540 V

Vi har kommit till version nummer fem av den klassiska Vikingen. Designen följer nu Pro II och den fläktkylda motorn har genomgått så pass många förbättringar att den nu klarar de amerikanska miljökraven. Även matta, tunnel, skidor och dyna är nya för modellen. Den har också ny hög- och lågväxellåda med backväxel, tanken är hela 13 liter större. Ja trots att så gott som allt är nytt känner man igen denna trotjänare. Vi blev uppriktigt sagt glada när vi såg den här maskinen på SnowShooten och vet att den kommer att bli en storsäljare, i vanlig ordning. Ska du ha en maskin som överlever ett världskrig så är detta troligen maskinen för dig.

Venture Multi Purpose

En ergonomiskt föredömlig arbetsmaskin med 144 tum lång matta som även klarar av det här med touring. Är man i behov av större lastutrymme tar man helt enkelt bort passagerardynan. Den har även backspeglar och värme i passagerarhandtagen. Som namnet avslöjar så är det här en maskin som klarar det mesta, utan att sticka ut som bäst på någonting. Jo förresten, bäst på att vara bra på det mesta kan den säkert vara. Vi tror att just denna maskin skulle passa många av er som inte riktigt behöver en fullblods-arbetsmaskin med dess nackdelar. Titta lite närmare på den här maskinen.

Lynx

Lynx paradgren har länge varit arbetsmaskinerna även om man har breddat sin repertoar på senare år. Detta stämmer fortfarande mycket bra då man har ett brett utbud med hela fyra olika grundmodeller med helt olika egenskaper, på vilka man sedan byggt åtta olika modeller.

49 Ranger 600 E-TEC / 600 ACE

49 Ranger är i en klass för sig med sin enorma matta. PPS² boggin har en 163 tum lång PowderMax-matta med 59 mm kammar på 2-taktaren och 39 mm på 4-taktaren. Den ultimata blandningen av arbets- och lössnömaskin. Förutom en ny modell i 600 ACE har de även uppdaterats med A-LFS+ framvagn med böjda nedre A-armar och Blade DS-skidor. Maskinerna har olika instrumentering, Multifunction på 600 E-TEC och analog med display på 600 ACE.

Par i Yamaha Viking, där båda erbjuder många nyheter.

49 Ranger ST 900 ACE

49:an med 900 ACE-motorn är en fröjd att tyst smyga runt i skogen med. Med iTC och ECO-mode blir aktionsradien enorm. Nu säljs den i ST-utförande som innebär att man får dubbeldyna med ryggstöd. Även i detta utförande får man en 163 tum lång matta men med lite lägre 39 mm kammar. En trevlig lite mindre arbets-/touringmaskin med god framkomlighet och låg bränsleförbrukning.

59 YETI 600 ACE

Precis som hos alla Yeti-modeller hittar vi LTS-framvagnen hos 59:an, som tillsammans med sin släta buk ger god flytförmåga i snön. Med både syncro-låda, som kan växlas i farten, och 50 cm bred matta kan man utföra riktigt tunga jobb med denna klassiska skoter. Förbättrat snögenomsläpp på fotbrädorna.

69 YETI 900 ACE / ARMY 600 E-TEC

Med en 60 centimeter bred matta blir framkomligheten och dragkraften enorm hos 69:an. Lägg därtill den bränslesnåla 900 ACE-motorn och du har tillgång till omedelbar kraft tack vare vridmomentet. Med 900:an får man tillgång till, förutom 90 hästar, de fördelar som iTC ger. Har nu även värme i dynan. Det finns även en kamoflerad ARMY-modell, då med 600 E-Tec på c:a 120 hästar och mycket annan extra utrustning. Är du ute efter en viss pistmaskinskänsla så ska du titta närmare på denna maskin.

69 RANGER ARMY LIMITED 800R E-TEC

Maximerad framkomlighet för armén med 60-matta och 800 kubik. Army har saker som dubbeldyna och lastlåda. Har även böjda nedre A-armar, stora hål i fotstegen och manuell start som reserv. Motorn får även extra kylning från en kylare med fläkt. Framtagen för armén, smaka på den ni. Låter lika fränt som det är.

69 Ranger Alpine 1200 4-TEC

Ranger Alpine är en förstärkt specialare av 69:an med A-armar och den fina fyrtaktaren på 1170-kubik. För att passa i bland annat skidanläggningar har man dessutom utrustat den med dubbad matta, dubbla bakre dämpare i boggin för att alltid kunna hålla nere skidorna och rejäl stötfångare samt extra spårvidd med mera.

Som extrautrustning finns även saker som hydraulisk alpinbroms, lasthållare för skidor och arbetsbelysning. Som du kanske misstänker så är detta maskinen för dig som verkligen vet vad du vill ha.

Ski-Doo

Den största anledningen till att BRP en gång i tiden gick in och köpte Lynx var

Lynx 69 Ranger Army Limited 800R E-TEC är en brutal specialare.

Lynx 59 Yeti 600 ACE innebär 50-matta och teleskopfjädring.

Ski-Doo Tundra LT 600 ACE är den enda kvarvaranade Tundran hos oss.

Ski-Doo Skandic WT finns med både 4-taktaren 900 ACE och fläktkylda 2-taktaren 550F.

just för att få tillgång till deras fina arbetsmaskiner och det är något som man än idag drar nytta av. Man kan i Sverige erbjuda tre olika chassin och en rad olika motoralternativ i dessa.

Skandic WT 900 ACE / 550F

Den klassiska Skandic-modellen är väldigt specialanpassad för att vara just en arbetsskoter. För att ta sig fram i djupsnön sitter det teleskopfjädring med DS2 skidor, 50cm bred och 154" lång matta och en platt balja som ger enorm flytförmåga i snön. Här kan man få 4-taktaren 900 ACE på 90 hästar. 900 ACE erbjuder iTC med olika körprogram med mera. Den finns även i en lite lättare modell med fläktkyld 550 2-taktsmotor. Även här hittar vi teleskopfjädring med DS2 skidor, 50-bred matta, ja i stort sett samma gedigna arbetsskoter som Skandic WT med 900 ACE-motor till en mindre peng. Detta är helt klart en prisvärd modell.

Expedition Extreme 800R E-TEC

Arbetschassit REV-XU med en 800 E-TEC blir Extreme! Detta är Ski-Doos svar på Lynx Commander försedd med bra stötdämpare för att hantera vikten, 50cm bred matta och över 150 hästar. Dessutom har man tillgång till drag, lastrack och växellåda i denna blandning av sport, äventyr och arbete.

Tundra LT 600 ACE

Med ett väl tilltaget kylarpaket och extra fläkt är Tundra LT väl lämpad som arbetsmaskin. ACE-motorn har alla funktioner som iTC innebär och RF D.E.S.S. Den har också det raka styret med en fast burkrem och fotbrädor från Summit SP. Med sin långa istället för breda matta blir ekipaget många gånger smidigare att köra än motsvarande skoter med 50-matta.

Polaris

Även hos Polaris så lever äldre skotrar kvar, och anledningen är att de faktiskt fortfarande fungerar bra som just detta, och så blir priset så mycket bättre. Här hittar man både bredbandare i form av två olika Widetrak och några smalbandare gjorda mer för äventyraren.

550 Indy Voyageur 155

En lätt smalbandad arbetsmaskin från Polaris med 155 tums matta. Med både

Polaris 600 Indy Voyageur 144 är egentligen ingen Indy utan en Axys Switchback.

Polaris 550 Indy Voyageur 155 är en prisvärd smalbandare bland arbetsmaskinerna.

smidighet och ett bra pris kan detta bli en favorit hos många. Så länge man klarar sig med effekten, som ligger runt 60 hästar, kan detta betraktas som arbetarens RMK. PRO-FLOAT skidorna ger ökad bärighet fram. Den långa boggin är ledad i bakkant. Dessutom har den ett stort lastrack på tunneln, el-start och dragkrok standard.

Denna modell har det du behöver inklusive ett bra pris.

600 Indy Voyageur 144

Ny Voyageur 600 baserad på AXYS-chassi för 144 tums plattformen. Med en 600-kubiks motor på runt 120 hästar blir Voyageur så mycket mer än bara en arbetsskoter. Denna skoter har nu Gripper-skidorna och en Series 4-matta med 51 mm kammar. En riktig äventyrsskoter som tar sig fram riktigt bra. Axys innebär även en ordentlig uppryckning när det gäller ergonomin. Naturligtvis har den även drag, lastrack, kraftig frontbåge och el-start.

500 / 550 Widetrak LX

Man ändrar inte på något i onödan när det fungerar, maskinen har dock de breda Pro-Float skidorna. Gott om plats för packning hittar man under sätet och bak på lasthållaren hos denna bredbandare med vätskekyld 500 kubiks 2-taktare. Den har även en 156 tum lång matta med 25 millimeters kammar, justerbart ryggstöd och hög- ,låg-, neutral- samt backväxel.

Efter drygt 25 år kom Widetrack med en fläktkyld motor! Här hittar man den beprövade 550-motorn under huven. Detta sparar också lite vikt åt skotern och gör den billigare i inköp. Varför ändra på ett vinnande koncept? Den här maskinen har allt utan att krångla till det.

600 IQ Widetrak

Vill man ha en effektstark bredbandare finns 600 IQ Widetrak från Polaris. Här sitter det en pigg semidirektinsprutad 600 kubiks 2-taktare. Med gott om förvaringsmöjligheter, dubbeldyna med Lock & Ride ryggstöd och god dragförmåga kan Widetrak tjänstgöra som både tourer och arbetsmaskin. Den här snöskotern är trevlig, driftsäker och har visat sig vara mycket allround.

ÅRETS STORA NYHET FÖR SNÖSKOTERÄLSKARE!

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

ÅRE KOMMUN
www.are.se

Åre Gymnasieskola
Snöfordonsteknik

Snöskoter på schemat!

Är du intresserad av snöskoter och pistmaskin? Då är den här gymnasieutbildningen, med goda möjligheter till jobb i branschen, rätt för dig!
På snöfordonsprogrammet lär du dig att utföra service och reparationer på snöskotrar, pistmaskiner och småmaskiner.
Du lär dig även att utföra systematisk felsökning och diagnos på dessa maskiner (finns några platser kvar till årskurs 2 nästa läsår)

Den geografiska placeringen i Åre kommun med närhet till ett av nordeuropas största alpina skidområden (Åre) ger idealiska förutsättningar för denna utbildning.
Utbildningen leder till B-körkort, förarbevis snöskoter, förarbevis terränghjuling och utbildningsbevis för pistmaskin.
Med över 20 års erfarenhet av utbildning på snöfordon erbjuds du en för europa unik utbildning med riksintag.

Mer info hittar du på:
www.aregymnasieskola.se
Fordons och transportprogrammet, Åre gymnasieskola

Kontakt: **Micke Sundberg, FTprog. (snöfordon)**
0647-16249 | mikael.sundberg@zonline.se
Tommy Arvidsson
0647-16222 | tommy.arvidsson@zonline.se

Ledramps-oljud

Alla installationer har sina för- och nackdelar.

Av: Björn

I ett föregående nummer skrev vi om fördelar och nackdelar med en tak- eller rutmonterad "ledbar" eller ledramp. Ljuset en sån här ger ifrån sig är magiskt bra, men vi har hittat en stor nackdel. Den ger nämligen ifrån sig ett sånt vindbrus att det fullkomlligt dånar i bilen. Det går tillexempel inte längre att använda handsfreen i bilen utan att folk i andra änden klagar.

Jag hade faktiskt tänkt plocka bort rampen när Benny Brodin hörde av sig med en lösning och en kvickfix på detta problem.

Det som händer är att luften passerar upp längs rutan och pressas in under LED-rampen och får en snabbare hastighet ut på baksidan.

Baksidan av rampen är försedd med kylflänsar för att kyla elektroniken inuti och när luften från vindrutan pressas in mellan vindrutan/taket och rampen uppstår detta vinande ljud från kylflänsarna.

Benny hade upplevt samma problem men löste det genom att köpa två förpackningar av Biltemas 9 millimeters kantlist för under 200 kronor.

Denna list klämdes fast på dom fyra nedersta kylflänsarna från ytterkant till ytterkant. Med 4 rader på denna ramp så täcktes den undre halvan av bakstycket.

Uppgraderat

Efter montering och injustering av ljusbilden så var vi minst sagt nyfikna på hur detta skulle fungera.

Förut så började det vissla av rampen redan i 40 kilometer i timmen. Visslandet övergick sedan i ett högt brummande som var såpass högt att det verkligen störde.

Efter montering av 4st 50" lister och endast 200kr senare så var problemet inte alls lika störande då det nu endast visslar lite grann, vilket vi ska försöka jobba bort. Det hysteriska brummandet är helt borta.

Att man skulle täppa till kylningen av ledrampen i och med att vi stoppat dit listerna över kylflänsarna har inte upplevts som något problem, dom övre kylflänsarna är ju fortfarande fria och gör sitt jobb.

Resultatet är diskret, hållbart och syns inte. Samtidigt väldigt effektivt. Så lägg inte LED-rampen på hyllan, utan uppgradera den lite bara.

Vi tryckte dit kantlister på de fyra nedre kylflänsarna och eliminerade det dryga brummandet och brusandet.

Lösningen kanske inte tystade rampen helt, men nästan. Nu piper den bara lite, vilket vi snart ska råda bot på. Uppdraget fortsätter.

Två 9 millimeters kantlister från Biltema á dryga 90 kronor styck, såg till att vår ramp blev mycket tystare.

FÖLJSAM. KRAFTFULL. SMIDIG.

WHAT MATTERS IS WHAT'S NEXT!

Nästa Summit är så responsiv och rymlig att du blir ett med skotern på ett helt nytt sätt när du surfar fram i tuff terräng. Vi har utvecklat den nya REV-plattformen jämsides med Rotax 850 E-TEC-motorn med dig – föraren – i fokus i syfte att göra mountainkörning så smidig och enkel som möjligt. **Läs mer på ski-doo.com**

Summit X®
850 E-TEC

Från
154.900:-

HELTÄCKANDE BUKSKYDD
1.590:-

SMIDIG TUNNELVÄSKA MED LINQ-REM
1.290:-

FOX FLOAT 3-STÖTDÄMPARE
8.490:-

ski-doo BRP

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

LYCKSELE BILDEMONTERING
www.lyckselebildemontering.se

Vi har i år demonterat ca 100 skotrar, och är nu uppe i över 6000 delar på hyllan.

Testade, kvalitetsmärkta och säljs med returätt samt garantier. Vi erbjuder avbetalning genom Klarna eller Fortus och direktbetalning med kort eller Swish. Vi skickar även mot postförskott. Ring eller maila oss om delen du söker.

Följ oss på facebook och instagram för att se dom senaste inkomna objekten.

LyckseleBildemontering
lyckselebildemo

0950-12140

www.lyckselebildemontering.se

Försäkringar, vet du vad som gäller?

Foto: Rikspolisstyrelsen

Se till att ha full koll på både skotern och dig själv ifall ordningsmakten stannar dig för en kontroll.

Att ha så billiga försäkringar som möjligt är bra när man ska betala räkningen från försäkringsbolaget. Men när något har hänt är det istället ofta bättre att ha full omfattning och låg självrisk, trots att man då har haft en högre premie. Vi ger dig här en rejäl genomgång av hela begreppet snöskoterförsäkring.

Text: Jocke Linder Foto: Jocke Linder, om inte annat anges

Att betala sin skoterförsäkring kan vara nog så kostsamt, speciellt om du är ung och har en nyare effektstark maskin. Här kan försäkringskostnaden för en säsong ibland överstiga 10000:- vilket är en rätt stor del av totalkostnaden för din skoterkörning. För den med en äldre maskin, som också ofta väljer ett mindre omfattande försäkringsskydd, räcker det ofta med dryga femhundringen för samma försäkringsperiod. Skillnaderna i försäkringskostnader är alltså gigantiskt stora, men försäkringsbolagen brukar oftast också kunna motivera dessa skillnader på ett eller annat sätt. Jag kan lova att våra försäkringsbolag lägger mycket tid och resurser på att föra statistik på våra försäkringar, och på skadeutfallet. Generellt sett är hela tanken med försäkringar väldigt enkel. Den som drabbas av en skada får ersättning från en gemensam kassa, dit många betalar in en slant för att täcka de kostnader som uppstår.

Försäkringsbranschen

Idag har vi ett fåtal stora försäkringskoncerner som dominerar marknaden. De erbjuder en stor bredd av olika försäkringslösningar, och gör det därigenom möjligt att man kan samla alla sina försäkringar i ett och samma bolag, och därigenom få rabatt på avgifterna, eller premierna som det heter på försäkringsspråk. Nuförtiden är det också vanligt att försäkringsbolag erbjuder banktjänster, vilket kan vara praktiskt många gånger. En annan aspekt är hur ägandet av försäkringsbolaget ser ut. Vissa bolag, som t.ex. Länsförsäkringar, ser sina kunder som delägare vilket gör att man kan få en återbäring de år som bolaget gått bra. För en person med många och dyra försäkringar kan det röra sig om tusentals kronor som man får tillbaka vissa år. Andra år blir det noll i återbäring, och allt beror som sagt på hur bolagets ekonomiska resultat varit. Generellt kan sägas att de år som börsen gått upp mycket gör försäkringsbolagen stora vinster, och vice versa. Det är dock alltid klokt att kontakta så många olika bolag som möjligt, gärna varje år, för att kolla var du kan få bästa priserna. Var dock uppmärksam så att villkoren är desamma mellan olika bolag, annars blir ju jämförelsen fel.

Vad täcker försäkringen

Vad är det då för skador och händelser du kan försäkra dig mot, som har anknytning till en snöskoter? Ja du, det är en väldans massa, och här nämner vi bara några mer eller mindre troliga scenarion. Ta dig en funderare på om du tror att försäkringen gäller, eller inte. Fundera också på vilken omfattning du behöver ha för att få någon ersättning. Hoppas att du hittar svaren i detta reportage.

Du kör in i ett träd och skadar både dig själv och skotern. Du kör av vägen med bilen och skotern på släpvagnen bakom blir skrot. Du kolliderar med en skidåkare som bryter båda benen och ena skidan, men du själv och skotern klarar er helskinnade. Du får skotern stulen hemma i garaget. Vid tankning av skotern slår den plötsligt eld och brinner upp fullständigt. Vid färd över en sjö brister isen och skotern sjunker till botten på 70 meters djup. Skotern framför dig på leden skickar en isklump rakt i din framruta och lyktinsats som båda spricker totalt. Du lånar ut skotern till grannen, som råkar krocka med en långtradare, och sen får du veta att han varken hade bil- eller skoterkörkort. Vid en matpaus på restaurang under din långtur, stjäl någon din skoterkälke och allt som var lastat på den. Du kör lite fel och råkar hamna på en golfbana, och strax därefter skickar golfklubben en räkning

Om du sänker din skoter i en isvak är det osäkert om din försäkring gäller. Ännu mer osäkert är det om du själv överlever en sådan händelse. Tänk dig noga för!

När din skoter blivit lite äldre kan det löna sig att undersöka om du bör byta till en veteranförsäkring.

Om du köper en helt ny skoter kan du samtidigt kolla med din handlare om det finns nåt bra försäkringserbjudande. Ta dock inte miste på anställd personal och förvirrade kunder!

Om du utsätter din skoter för onormala påfrestningar kan det blir försäkringsproblem vid eventuella haverier

Vid en olycka ersätts även skadad skyddsutrustning och kläder. Om du även lovar att alltid använda ryggskydd får du en lägre premie. Hjälm skall dock alltid användas enlig lag, fast du kanske har en snygg mössa.

på 50000:- för de skador du gjort på gräset. Du ska imponera på polarna efter turbokonvertering och trimning, men slår runt baklänges och knäcker bandtunneln. Du annonserar ut skotern till försäljning, men kunden som bara skulle provköra en snabbis kom aldrig tillbaka. Efter en fiskedag i vårsolen med en hel del alkohol kraschar du skotern, och polisen uppmäter 1,2 promille i ditt blod strax efteråt. Efter 150 mil på din 3 år gamla skoter skär motorn, och handlaren säger att garantin gått ut. Du kör ett backrace i lokala slalombacken, men landar snett i stora hoppet och knäcker chassiet på mitten.

Omfattning

Troligtvis känner du till att det finns tre grundnivåer på motorfordonsförsäkringar. De brukar kallas Trafikförsäkring, Halvförsäkring eller Helförsäkring. Trafikförsäkring: Ersätter skador på andras fordon, annans egendom och andra personer som skadats. Ersätter också dina och eventuella passagerares personskador. Trodde du att sjukvård alltid är gratis? Fel, fel – inte vid skador som orsakats av motorfordon, då ska nämligen en försäkring betala. Sådant som rehabilitering, invaliditetsersättning, sveda och värk, medicin och liknande får din trafikförsäkring betala. De allra dyraste skadorna är alltid där någon blir invalidiserad. Trafikförsäkringens detaljer och villkor regleras i lag, så just denna del är ganska lika mellan olika bolag. Notera också att i Sverige har vi en extra skatt på just trafikförsäkringen, cirka en tredjedel av trafikpremien utgörs av en skatt som går direkt till staten.

Halvförsäkring: Förutom Trafik även stöld, brand, glas (ruta, lyktglas) och rättsskydd.

Helförsäkring: Förutom Trafik och Halvförsäkring även vagnskada, som innebär att du får din egen skoter reparerad på försäkringen vid olycka.

Kom ihåg att anmäla till ditt försäkringsbolag om du t.ex. höjer motoreffekten genom trimning. Ofta är en effekthöjande modifiering helt OK om du bara meddelar detta, eftersom en premiehöjning då kan vara nödvändig. Vad polisen har för åsikter vid en eventuell kontroll är dock något helt annat.

Även uppsåtlig skadegörelse och transportskador vid transport på släpvagn ersätts.

Om du får skador eller blir bestulen på grejer som inte har anknytning till själva skotern, t.ex. fiskeutrustning och mobiltelefon, så är det din hemförsäkring som skall ersätta dessa prylar.

Svedea

Olika försäkringsbolag har olika villkor, krav och premier. Vi gör ingen komplett sammanställning, utan de uppgifter som redovisas här gäller för detta försäkringsbolag endast. Kolla gärna med andra bolag vad som gäller hos dem, då det mesta kan skilja. Ett bra tips är att leta tag i de fullständiga försäkringsvillkoren på försäkringsbolagets hemsida. I dessa hittar du allt du behöver veta om en försäkring, och det blir enkelt att jämföra mellan olika bolag, om man bara tar sig lite tid.

För att reda ut begreppen, och få färsk och korrekt information, kontaktade vi Svedea AB. De försäkrar många snöskotrar, och är dessutom ett specialiserat försäkringsbolag som främst försäkrar snöskotrar, ATV, vattenskotrar, båtar samt några andra specialområden. Vi pratade med deras produktansvarige för just snöskoterförsäkringar, Fredrik Lilliehöök. Han kör själv mycket skoter, och har raka svar på närapå alla tänkbara frågor inom detta område. Men återigen, detta gäller Svedea, andra bolag har andra regler!

Vad det gäller försäkringskostnaderna berättar Fredrik att de är mycket noga med att försöka ge alla kunder en rättvis premie. Man skall betala så mycket för sin försäkring som svarar mot den risk man utgör. Din snöskoters motoreffekt och vikt är faktorer som avgör premien. Men även hur gammal skotern är, och hur gammal du själv är, påverkar rätt mycket. Slutligen är skoterns användningsområde också med och styr din försäkringskostnad, där en touringmaskin blir billigare än en lössnö- eller sportmaskin, beroende på stora skillnader i skadeutfall mellan dessa kategorier.

Ålder spelar roll

Att en ny skoter kostar mer att försäkra än en gammal begriper ju de flesta. Detta förklaras delvis av att den nya skotern har ett högre värde om den måste lösas in, eller blir stulen och aldrig kommer till rätta. Men även din egen ålder är viktig, ju yngre du är desto högre premie. Det beror till viss del på att statistiken visar att unga förare oftare råkar ut för skador, men ännu större betydelse har det om du t.ex. blir invalidiserad i 20-årsåldern. Då skall ju försäkringen betala dig resten av livet. Hade du varit 60 år hade du helt enkelt haft mindre liv kvar, och därigenom varit en mycket mindre kostnad för försäkringsbolaget. Ytterligare en aspekt är att Svedea har en maskinskadegaranti på max 5 år gamla skotrar som körts max 1000 mil. Detta skydd fortsätter alltså ofta att gälla även sedan skoterns fabriksgaranti gått ut. Självklart skall du bl.a. ha skött service och sånt på märkesverkstad, och skadan ska vara plötslig och oförutsedd. Svedea erbjuder också dig med en skoter som är äldre än 20 år en extra låg premie. Dessa äldre skotrar körs många gånger både korta sträckor och ganska försiktigt.

Aktsamhetskrav

Detta är samlingsnamnet på alla de krav som försäkringsbolaget har på dig. Några exempel är att du alltid skall låsa skotern med tändningsnyckel samt ett ytterligare godkänt lås, t.ex. bygellås genom mattan eller hänglås och kedja. Står skotern på släpvagn skall skotern låsas fast på denna, samt släpet låsas fast på bilen med ett kulhandskelås. Du skall vara nykter, ha förarbevis eller körkort giltigt för skoter. Inte utsätta skotern för onormala påfrestningar, delta i skotertävlingar och liknande. Vid färd på isbelagt vatten skall man förvissa sig om att isen håller. Om man inte följer dessa krav kan man få mindre ersättning, eller ibland ingen ersättning alls. Om du trimmar din skoter till max c:a 200 hk och meddelar detta (dyrare premie) så gäller försäkringen. Om du ställer upp i en arrangerad tävling gäller inte försäkringen alls, något att tänka på.

Rabatter och bonusar

Svedea ger 10% rabatt på premien om man är med i en skoterklubb. Detta för att man tycker arbetet i skoterklubbar med ledunderhåll, utbildning och annan verksamhet är mycket viktigt. Även skoterklubbarna får 10% återbäring för att ytterligare stimulera deras verksamhet. Om du och eventuella passagerare förbinder er att använda både hjälm och ryggskydd (eller ett helt överkroppsskydd) får du en extra rabatt. Annars kan du såklart välja att bara köra med lagstadgad hjälm och betala den vanliga premien. Vidare, om du har någon form av stöldskyddsmärkning eller spårningsutrustning på din skoter, och denna leder till att skotern återfinns efter en stöld, så slipper du stöldsjälvrisken. Ett annat sätt att få en lägre premie är att välja en högre självrisk. Svedea har självrisker från 2500:- upp till 10000:- De allra effektstarkaste maskinerna har dessutom en extra självrisk om man lånar ut en sån maskin utanför den egna familjen, något som man sett ofta brukar sluta med någon sorts olyckshändelse.

Ersättning vid skada

Värdet på din skoter, om den blivit totalkraschad eller stulen och inte återfunnen, beror på flera faktorer. Ett unge-

Om du kör skoter straffbart påverkad av alkohol eller droger, så gäller självklart inte din försäkring. En enda sådan körning kan vara något du får ångra resten av livet.

Svedea inkluderar en maskinförsäkring om din skoter gått max 1000 mil och är max 5 år gammal.

Svedea ägs av en tysk försäkringskoncern, men satsar hårt på snöskoterförsäkringar i Sverige. Helt rätt, tycker vi!

För att stöldskyddsförsäkringen ska gälla måste din skoter vara fastlåst på släpvagnen, samt släpet i sin tur fastlåst mot bilen.

Fredrik Lilliehöök är oerhört insatt i allt som har med skoterförsäkringar att göra. Men så är det ju hans jobb också, dessutom kör han mycket skoter på fritiden. Foto: Svedea

färligt marknadsvärde kan man hitta på t.ex. Blocket, men miltalet, årsmodellen, eventuell extrautrustning och skicket avgör också. Svedea ersätter också en skadad GoPro-kamera som t.ex. varit hjälmmonterad, eller en GPS som du haft på styret, om dessa skadas vid en olycka. Om skotern är max 12 månader gammal vid en totalskada får man om möjligt en fabriksny skoter i ersättning. Lös utrustning, packväskor, kläder och kälke ersätts med max 25000:- eller 50000:- om du har ett extra försäkringstillägg.

Bedrägerier

Tänk inte ens tanken! Du blir troligtvis helt utan ersättning, och begår även en brottslig handling. Du kommer att bli polisanmäld av försäkringsbolaget om det finns misstanke, och riskerar att dömas för ett ganska grovt brott. Är du skyldig blir du registrerad i ett gemensamt register som försäkringsbolagen driver tillsammans. Här kan du bli "svartlistad" och får då problem att teckna någon försäkring överhuvudtaget oavsett bolag framöver.

Värt att veta

Det finns ingen del i skoterförsäkringen som täcker bärgning. Detta på grund av att det inte finns någon organisation som sysslar med skoterbärgning. Du får själv se till att bogsera ut din trasiga skoter och transportera den till närmaste verkstad. Om framrutan eller strålkastaren spricker efter t.ex. en isklump från skotern framför träffat din maskin, så ersätter halvförsäkringen detta, med en självrisk på 500:- Har du kört sönder gräsmattor, skogsplantor eller grödor på en åker gäller ingen försäkring, sådana kostnader får du stå för själv. Om du frivilligt lånar ut din skoter, kanske till någon som är intresserad av att köpa den, och den personen aldrig kommer tillbaka, har du problem. Rent formellt är den ju inte stulen, och stöldförsäkringen gäller inte. Kör du sönder skotern och reservdelarna har lång leveranstid kan det bli svårt. Svedea försöker då hitta någon lösning, kanske lösa in skotern. I vissa fall kan man få en stilleståndsersättning med 100:- per dag när skotern står på verkstad och väntar. Om skotern bara fått småskador men är körbar, så kan man om man vill fortsätta köra, och lämna in den på verkstad när säsongen är över. Om skotern blir stulen måste du vänta i 30 dagar på att skotern kan komma till rätta, innan du får ersättning. De flesta stulna motorfordon brukar återfinnas. Alla försäkringsärenden bedöms från fall till fall, och tro det eller ej, men bolagen försöker alltid tillämpa sunt förnuft och hjälpa dig så långt det är möjligt. Men givetvis bygger detta på ömsesidighet, du skall vara aktsam och försiktig samtidigt som försäkringsbolaget skall göra korrekta och rättvisa bedömningar. Se inte ditt försäkringsbolag som ett företag som bara försöker roffa åt sig dina surt förvärvade pengar, utan en affärspartner som hjälper dig med att minimera riskerna med din skoterkörning. Har du frågor om vad som gäller och hur du ska göra, tveka inte att ringa ditt försäkringsbolag och fråga. Vi hoppas såklart på ett bra samarbete mellan er en lång tid framöver!

Big River Camp

När du vill vara någon annanstans för en stund.

Av: Björne

Det kanske är hög tid att upplysa er alla om Sveriges nyaste Event-Hotell, BigRiverCamp Hotell & Spa som har invigning nu i januari 2017.

Närheten

Det här är hotellet där du hittar skoterleden 50 meter från hotellknuten och hela fem leder som korsas i byn Storåbränna (Jämthundens by). Det hela började med byggande av sex stugor och en restaurang, vilket i slutändan ledde till att det nybyggda hotellet nu är uppfört. Själva anläggningen firar tioårsjubileum i januari och ettårskalas för invigningen av hotellet. Big River Camp har ett brett koncept innehållande konferensmöjligheter, events, spa, catering, a la carte meny, uthyrning av skotrar och kläder, Segway, 4-hjuling, guidade turer med skoter, fjällvandring, björn-, älg-, småviltsjakt och fisketurer.

Allt på en plats

Bekvämt nog om man glömt något eller vill uppgradera finns en butik i samma byggnad där man har skoter-, jakt- och profilkläder där man även kan trycka och brodera på kläderna. Varje år i februari anordnas ett skoterevent där hela byn är involverad och hjälper till.

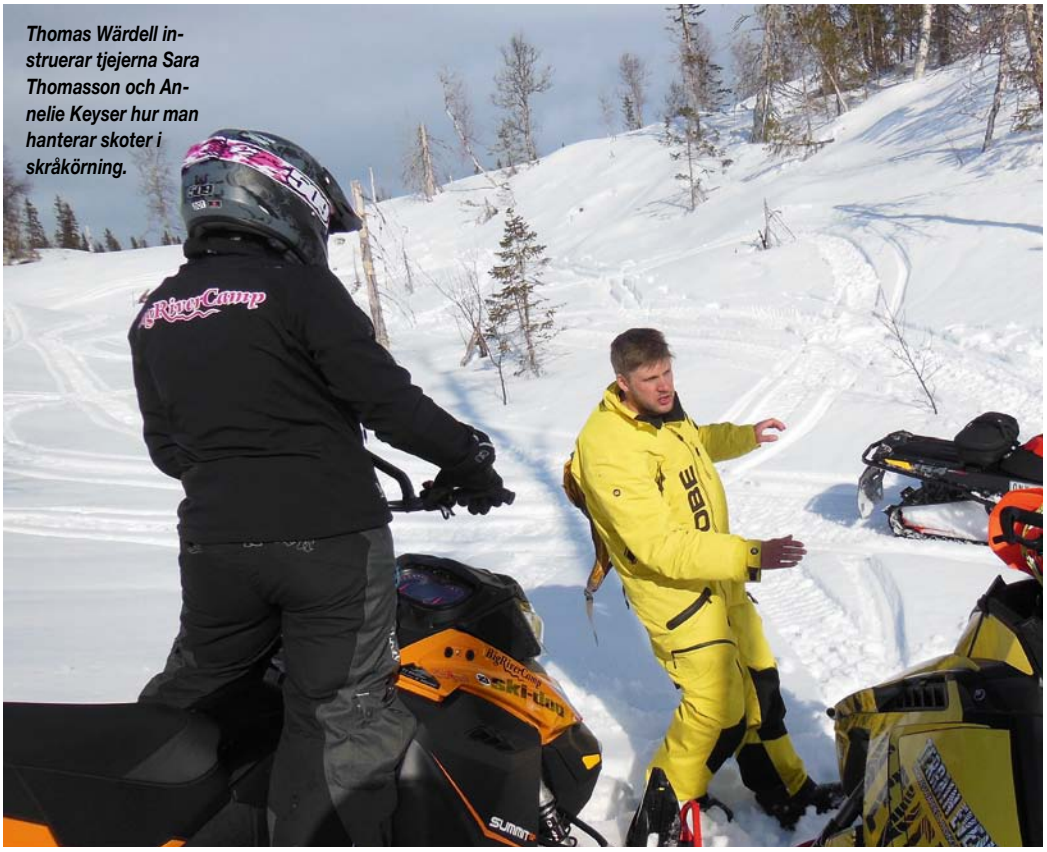
Många sängar

Det är främst närheten till fjäll och natur, med skoterkörning, skidåkning på längden, fiske sommar som vinter, jakt, vandring och svampplockning som gör att många återvänder till Big River Camp varje år, för att njuta av lugnet och miljön. Man har också släppt en ny hemsida med ny info och 360 graders vandringsmöjlighet i hotellet så att ni kan se hur det ser ut!

I samarbete med Terrain Events med Thomas Wärdell ordnar man dessutom tjej-/killevent som blivit väldigt populära. Man har 6 rum med totalt 25 bäddar på hotellet och 6 stugor med 27 bäddar, vilket totalt blir 52 bäddar, skulle inte det räcka så arrenderar man även en camping i Lakavattnet som ligger en mil från Storåbränna, där finns det ytterligare sju stugor med 26 bäddar att tillgå.

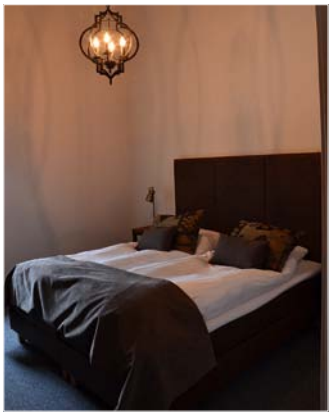
Hemsida: www.bigrivercamp.se
Big River Camp
BRC i Storåbränna AB
Besöksadress: Storåbränna 139
Postadress: Storåbränna 405
830 60 FÖLLINGE

Latitude: 63° 54' 8.519
Longitude: 14° 55' 35.139



Thomas Wärdell instruerar tjejerna Sara Thomasson och Annelie Keyser hur man hanterar skoter i skråkörning.

Så här fint kan man bo som skoteråkare på det nya hotellet Big River Camp.



Du behöver inte fundera över om det finns någon snö i detta område. Det finns det kort och gott.

Thomas Wärdell är en karaktär i branschen och är helt klart värd att anlita för en ordentlig upplevelse i snön.

I samarbete med Terrain Events och lilla Thomas Wärdell så finns det möjlighet att hänga med på olika event.

Positiv nyhet!

Regeringen har skrivit under ett avtal med Norge som tillåter svenska snöskoterförare att korsa gränsen mot Norge. Under flera år har det varit problem för alla med svenskt förarbevis för snöskoter att passera den norska gränsen eftersom Norge inte har erkänt det svenska förarbeviset. Situationen har varit otillfredsställande eftersom det norska förarbeviset gällt i Sverige. Regeringen har därför förhandlat fram ett avtal med den norska regeringen som innebär att det svenska förarbeviset också är giltigt i Norge. Med det här beslutet förenklas både snöskoterturism till Norge och möjligheter för personer med svenskt förarbevis att söka jobb i Norge där skoterkörning ingår. Avtalet träder i kraft i mitten av december 2016.

Klim Oculus Goggle

Dessa nya goggles är designade och utvecklade för att ta hand om problemen med stora förändringar av ljusförhållandet, imma och ge ett brett synfält. Alla Oculus kommer med två olika linser, för starkt och svagt ljus, som mycket enkelt kan bytas ut i fält. De har god ventilation, stor volym luft innanför glaset och Klim Clear anti-fog-behandling. Den yttre linsen är reptålig för att man ska kunna byta utan att skada den. Pris 1 699 kronor, mer info på www.klim.com

FXR OVERALL

Ranger Instinct Monosuit overall för damer. Har fyrvägs stretch och klarar 20 000mm vattenpelare. Vattentäta dragkedjor. Extra isolerad i baken. Totalt åtta fickor in- och utvändigt. Avtagbar huva och har broderade loggor. Pris 6 495 kronor, för mer info besök www.fxrracing.com

JETHWEAR W'S SERIES 2017

Inför säsongen 16/17 tar Jethwear ett nytt steg med den helt nya JW tjejserien. Tjejer har alltid stöttat Jethwear som varumärke sedan dag ett och med det ökande "girls that ride" segmentet känns det fullt naturligt för dem att ta steget att ge de en egen serie kläder - säger Eric Nordström, president för Jethwear. Med denna nya serie introducerar de även deras egendesignade system som de kallar "JW Easy Access Hatch". En "lucka" baktill på overallen som ger kvinnor möjligheten att uträtta sina behov på ett smidigt sätt på fjället.

Zero overall

Skaloverall från Montec framtagen för skoteråkning. Förstärkt med kraftiga kevlarpaneler på insida ben och runt byxslut. Öppningsbar ventilation under armar och insida ben. Material 100% nylon, vattenpelare 10 000mm. Andningsförmåga 10 000g. Tejpade sömmar. Färger: vit och Arctic Camo. Storlek: XXS-XL. Pris 3 999 kronor, mer info på www.ridestore.se

SUPERGREPP

Snowline Chainsen är rejäla broddar när du behöver riktigt bra grepp, finns i olika varianter och för olika situationer. Passar både dig som arbetar i alpin terräng och dig som behöver bättre grepp på promenaden. Under inspelningen av filmen "Spectre" får James Bond åter i uppdrag att rädda världen från det onda, denna gång i Östtyrolen - närmare bestämt Obertilliach. För att utföra sitt uppdrag med actionscener på alpsluttningarna, fick skådespelaren Daniel Craig inte glida på snön, vilket filmteamet löste med Snowline Chainsen på skorna. Spikarna i härdat stål är 13 mm (modell PRO) och 7,5 mm (modell Trail) och ger säkert grepp på isiga och hala underlag samt packad snö. Designen med gummi gör att de är enkla att använda och passar på olika typer av skor, både stövlar, kängor och lågskor. Kombinationen av gummi, kedjor och spikar gör att broddarna fäster enkelt och nära skon. Broddarna är enkla att ta på och av utan spännen och remmar. Gummit är testat och flexibelt till minus 60°C. Finns i storlekarna M, L och XL. Levereras i en praktisk packpåse med förslutning. För mer information besök www.moxterpro.se

CRAFT UNDERSTÄLL

Om du bara vill ha ett enda underställ, som är skönt, snyggt och ger bra funktion, så håller denna tröja dig torr och varm vid alla typer av fysiska aktiviteter, och funkar både som undertröja vid kyligare temperaturer och som träningströja på egen hand i mildare väder. Plagget har en ergonomisk passform för optimal rörelsefrihet och sömlös design för extra komfort. Zonanpassade materialstrukturer ger effektiv temperaturreglering. Finns i många olika färger och storlekar för dam och herr. Mer info på www.craftsportswear.com

Garageinredning

Komplett garageinredning med verktygsvagn från Verktygsboden i matt rött- och svartlackat utförande. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. Mängd praktiska skåp, lådor och utrymmen för förvaring och upphängning av dina verktyg med tillbehör till garaget. Medföljande bänkskiva av rostfritt stål ger dig en både tålig, snygg och framförallt välkomnande arbetsyta. Modulen innehåller dessutom en verktygsvagn på hjul som vid behov enkelt kan rullas fram närmare arbetsområdet, och sedan stuvas undan till sin plats när mer utrymme krävs. Pela garageinredning är en komplett inredning, tre meter lång och 2 meter hög. Speciellt anpassad för garaget och med tydlig plats för verktygen. Inredningen består av ett fullstort verktygsskåp av golvmodell, tre överskåp, tre hurtsar, en bänkskiva och en verktygstavla. Pris 12 499 kronor, mer info på www.verktygsboden.se

NAVIGATOR

Garmin GPSMAP 276Cx är navigatorn för all slags terräng. Det är en uppgradering av deras klassiska 276C som lanserades 2004 och som sedan dess har visat otaliga människor över hela världen sin mångsidighet på både land och vatten. 276Cx har mängder med välbeprövade klassiska funktioner, och har den senaste tekniken som har utvecklats under det senaste decenniet. GPSMAP 276Cx har både GPS och glonassmottagare med HotFix för snabbare mottagning och bättre prestanda i tät skog plus att en extern antenn kan anslutas. Den har en 5 tums display som syns tydligt i solljus, trådlös kommunikation och både barometrisk höjdmätare och 3-axlad kompass. Med en mängd robusta monteringsalternativ samt stöd för både lithium-ion och AA-batterier är GPSMAP 276Cx redo att hjälpa dig att navigera i de mest krävande miljöer. Rekommenderat cirkapris på 8 599 kronor, mer info på www.garmin.se

The Journey

Har du inte sett filmen The Journey från Exploring The Snow ännu? Då är det hög tid, finns på iTunes nu.

Silvertejp

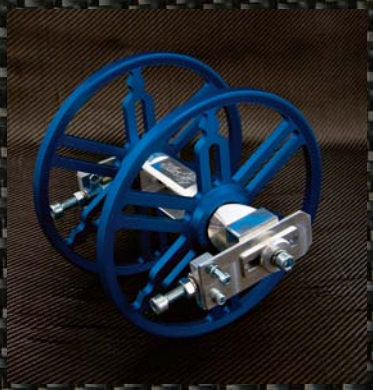
Gorillatejpen är här i silver. Finns i längderna elva eller trettiotvå meter, bredd 48mm. Mer information finns på www.gorillaglue.com

SE HELA UTBUDET PÅ

BILLETX.SE

Har du funderingar? info@billetx.se

VI SÖKER ÅTERFÖRSÄLJARE ÖVER HELA LANDET.



NYHET!

VÄNDHJULKIT
Pris från:
2995:-

NY DESIGN
BLACK OUT

VÅRA ÅTERFÖRSÄLJARE:

CUBIC AB
YNGVESSONS MASKIN AB
A-I SKOTERSERVICE
AUTO BLÅ AB
IGNITION AB
LUVA MOTOR OCH FRITID
BIKETOWN
MATS SKOTER AB
MOTOR NORGE AS

MORA
STORUMAN
ALFTA
LYCKSELE
GÄLLIVARE
MORA
FALUN
FÖLLINGE
NORGE, ALTA

STYRHÖJARE
Pris från:
599 kr

LASTRACK
Pris från:
499 kr

Billet
BOLT ON, RIDE HARD

HANDTAGSSKYDD
Pris från:
995 kr

JUST NU
MÖSSA PÅ KÖPET!
SÅ LÅNGT LAGRET RÄCKER.

BILLETX.SE

SideWindern

Enkel att trimma!

Text & Bild: Alf "Mr Plow" Sundström

Ingen har kunnat undgå att detta år har Yamaha en skoter med turbo redan från fabrik och att även Arctic Cat (som de delar grundchassit med) säljer skotrar med den nya 998cc turbotrean.

Detta är en motor som har sitt ursprung i de äldre Yamahatreorna men är helt igenom nykonstruerad för att från början vara en turbomaskin på lågt räknat 180 hästkrafter. Från det specialgjutna grenröret till de förstärkta motorkomponenterna samt styrelektroniken ser vi att inget baseras på ombyggda delar från gamla motorer, detta är en turbomotor från första penndraget på ritbordet. Vi jublar.

Oljespray

Kolvarna har oljespraykylning för ökad värmeavledning vilket en turbomotor kan behöva. Kraften förmedlas via nya vevstakar till ny "specialpressad" vevaxel och det känns verkligen som att motorn kommer att klara sin standardeffekt med ett gapskratt när man vet hur bra de gamla tripplarna klarade långt högre effekt med originaldelarna anpassade för 130 sughästar. Tillsammans med en riktigt lyckad variatorkalibrering är detta den originalskoter som troligvis har högst prestanda av alla som någonsin sålts. Yamaha har "redan nu" försett sin sekundär med rullar i stället för glidknappar, ett antal år efter konkurrenterna. Men det verkar som de nya YS-RC-variatorerna var värda att vänta på. Många delar är helt nya utom exempelvis vissa bussningar och det tackar jag för, det verkar som att man har moderniserat men behållit allt som fungerat kanonbra hos de äldre YVXC-systemen. Laga inte det som inte är trasigt brukar det ju heta.

Detta är en Yamaha som en prestandatok kan köpa och direkt köra med utan att börja köpet med att montera turbo, äntligen! Men visst vore det kul med lite mer effekt än standard, eller hur?

Trimmar grabbens skoter

Min gode vän Mikael och hans son Simon (det fanns en som kallades Bull-Simon i min skola, chefreds anmärkning) bestämde sig tidigt i år för att köpa en ny SideWinder 162" då det var dags att byta in Simons kanonfina Phazer MTX Turbo. Att den nya skotern skulle brukas helt original var det nog ingen som trodde, ingen som känner Micke i alla fall. Simon hade i början en mild förhoppning om att i alla fall få köra ett par mil standard men som han sa till mig "-Du känner ju farsan, klart den ska trimmas!" Så innan första turen beställdes en Maptuner X med licens från V-tech/Maptun och sedan kom de förbi mig för att vi tillsammans skulle utvärdera de olika mjukvarorna som man kan tanka ner till ECU:n. Möjligheterna är i stort sett ändlösa tills man når den gräns som hårdvaran sätter i form av injektorernas maximala bränslemängd och turbons kapacitet. Finns det inte redan en map som passar i Maptuns arkiv så gör de en efter just dina önskemål och nertankningen av mjukvara går på någon minut, helt fantastiskt! Tyvärr är inte snöguden helt på vår sida så här tidigt på säsongen vilket ställde till det en del under testkörningarna. Med minimalt med snö, kompakt decembermörker och -20 grader är det tyvärr riktigt svårt att på ett bra sätt utvärdera olika trimningsåtgärder. Vi hade dessutom lite problem med avläsningen av laddtryck samt ljuddämparens mot-tryck när vi testade då mätarna inte alls gillade den låga temperaturen. Trots dessa svårigheter kom vi ändå snabbt fram till vissa slutsatser men mer testning behövs innan vi definitivt kan säga exakt hur allt fungerar. Vi kommer därför senare i vinter att mer i detalj berätta om alla stegen under mer korrekta förhållanden. Tills dess kan vi redovisa de resultat vi hittills har uppnått.

Steg ett, ny mjukvara i en originalmaskin

En standard Sidewinder är riktigt tyst, faktiskt en av de mest lågmälda skotrar jag kört och det inklusive ACE 600/900. Det kändes därför som en riktigt rolig idé att höja laddtrycket något men behålla originalljuddämparen för att på sätt få en 200-210hk skoter som bara susade fram, det bästa av två världar!

Vi valde därför en lämplig fil från Maptuners arkiv, en där turbotrycksventilen hade en högre taktfrekvens på ca 50% mot originalets 35% samt en högre varvtalsspärr på 9500rpm. Bränslemängden ökades en del då det

alltid är bättre att börja fett för att sedan "bestycka ner" när man vet hur allt lirar. Helt original ligger lambdavärdet givetvis på det i stort sett optimala 0,85 vilket är helt enligt handboken. Lambda 0,90 är fortfarande det värde som ger mest effekt i teorin men 0,85 ger exakt samma prestanda (ingen mätbar skillnad) men med betydligt säkrare blandningsförhållande då det gäller att undvika detonation. Vi mätte mot-trycket i ljuddämparen hos standardskotern men det var en utmaning att exakt avläsa trycket under testerna, runt 0,2-0,3 bar är vad vi kom fram till.

Med den nya mappningen fungerade skotern mycket bättre men inte riktigt så bra som vi hade hoppats. Laddtrycket ökade från ca 0,6 bar till något över 0,7 bar men mot-trycket i ljuddämparen visade på nästan samma ökning vilket kändes lite fel. Växlingsvarvet låg på lite över 9000rpm så nog blev det mer att åka med men lamdavärdet kröp en bit under 0,8 så vi hade nog lite för högt bränsleflöde. Vidare tester krävs men sammanfattningen är att jag nog hade hoppats på bättre prestandaökning, men jag var inte alls förvånad. Yamaha har med all säkerhet valt att dämpa skotern så mycket som det bara går och det finns därmed inte så mycket att göra med originalburken kvar. Flödet genom dämparen är inte stort nog för betydligt effekt än vad skotern ger standard. Jag skulle tro att 0,1-0,2 bars laddtrycksökning med full driftsäkerhet är möjlig vilket bör ge en motoreffekt på just över 200hk, men sedan är det nog nödvändigt att byta ut ljuddämparen, tyvärr.

Steg två, ökat avgasflöde med ny mappning

För att få veta hur mycket ljuddämparen begränsade effekten behövde vi byta ut den mot något mer friflödande. Robin på R.J.W.C i Boden var villig att hjälpa oss och med kort varsel förse oss med en ny dämpare. Han lånade Simons Sidewinder under ett par dagar och gjorde en prototyp för våra tester. När vi monterade den var det två saker som slog oss frånsett den fina passformen och den höga kvalitén.

Flödet är tveklöst bra men den var lite för kompakt, den ser helt enkelt lite för liten ut för att kunna dämpa ljudet bra. Borde inte den göras något större för att på så sätt bli tystare?

Nu är detta en ren prototyp och Robin kommer att jobba vidare och anpassa produkten efter kundernas krav, det viktiga var att vi skulle få något att testa för att se hur allt fungerade. Ytterligare ny mjukvara valdes där vi åter började med 50% taktfrekvens till TCV:n, 9500 cut off och denna gång ännu lite mer bränsle samt något höjd tändtidpunkt på högre varv.

Vi for ivrigt ut för att se hur den lät och hur den fungerade och denna gång blev vi överraskade positivt då den lät mycket mindre än väntat! Ljudnivån är mycket lik min 100% original Apex -07 vid lugn samt medelsnabb körning men på fullgas när wastegaten öppnar låter

Ett exempel på Sidewinders display i "diagnosläge MAP". Nu kan man läsa av laddtrycket om man så önskar, det missade vi under testerna!

Pappa Micke skruvar frenetiskt och sonen tittar på. Den supertysta originalljuddämparen är omfångsrik och tyvärr lite för restriktiv. Ja lite som Micke alltså. Omfångsrik och restriktiv.

En Vbox kameraenhet från Vboxmotorsport. Det ska bli mycket intressant att testa denna utrustning senare i vinter.

Här ser vi skillnaden mellan original och prototyp-ljuddämparen från R.J.W.C. Skulle vi bara får den nya dämparen i ungefär dubbla storleken är vi troligtvis hemma!

Den ökade motoreffekten kräver något tyngre vikter i variatorn för att vi inte ska öka växlingsvarvet för mycket. En till originalnit på ca 3 gram per vikt är en bra början inför de inledande testerna.

För att veta vad motorn får för lambdavärde efter det att vi modifierat mjukvaran svetsar vi på ett uttag för en extra sond. Vi ska även göra ett uttag för att mäta ljuddämparens mottryck både med original motorstyrning samt efter trimning. Det är fint med en egen TIG-svets i garaget.

SideWindern kanske lite mer än önskvärt. Om R.J.W.C. bygger en ljuddämpare med dubbla volymen (ryms enkelt) kommer ljudnivån knappast att överstiga förra årets Viper och det måste vara mer än godkänt. Det var dock absolut inte frågan om något uppseendeväckande oljud, tvärtom. Jag tvivlar på att någon som inte är insatt skulle gissa att skotern lät mer än original då många äldre maskiner låter betydligt med än vad denna gör. Vi ska återkomma i det ämnet senare i vinter när vi har korrekt utrustning för bullermätning. Sedan var det dags att utvärdera prestandan och det blev nästa överraskning, jösses vilken skillnad!

Laddtrycket låg nu på ca 0,9 fast vi hade samma TCV-frekvens, lambdan på låga 0,8 (perfekt på en upphottad turbomaskin) och varvräknaren visade 9300! Innan vi körde vidare så måste vi tynga ner variatorvikterna då det inte var tänkt att vi skulle ha så här högt växlingsvarv, den höjda varvtalsspärren är tänkt att öka marginalen vid korta övervarv när variatorsystemet inte hänger med, inte för att vi skulle ligga så högt konstant. Micke ringde genast sin gode vän Fredrik Hed som driver Yamahacenter i Luleå och bad honom ta med några viktnitar för testning. "-Du tror inte att han räknar ut att du redan trimmat upp skotern ni nyss köpte av honom?" frågade jag Micke. Han svarade "-Kanske det men varför skulle han inte gilla det? Jag är inte en sådan kund som först skruvar och sedan vill ha allt som går sönder på garantin, och det vet Fredrik!" Smart resonerat tycker jag. Redan samma kväll hade vi de delar vi behövde och kunde fortsätta med projektet. Standard variatorvikter väger ca 67,2g per styck och vi ökade på med en extra nit till 70,7g.

Med den nya kalibreringen for vi på en tur och nu kändes verkligen allt rätt. Ett växlingsvarv på prick 9000rpm och fantastisk respons. Skotern går verkligen kanonbra och den beräknade motoreffekten på cirka 230 hästar känns verkligen inte som en överdrift, tvärtom! Det ska bli verkligt kul att köra den i djup snö och jämföra den dels med en standard Sidewinder samt några andra referensmaskiner. Jag har nyss fått låna ett Vbox dubbelkamerasystem med inbyggd GPS-logger som är avsedd för prestandamätning. Med hjälp av den utrustningen kan vi få svart på vitt hur prestandan skiljer sig åt mellan de olika stegen samt mot standard. Hoppas vi hinner med allt innan nästa nummer, det ska nog inte vara några problem bara Kung Bore sköter sig så vi får nog med snö!

Epilog, varför trimma sin nya skoter?

Är det en bra idé att skriva om effekthöjning på en skoter som redan är den starkaste originalmaskinen någonsin? Kanske, i alla fall om man ser det som en beskrivning om vad som är tekniskt möjligt och gillar att veta hur väl allt fungerar vid högre belastningsnivåer än vad standard medger. Ett sätt att få veta hur bra motorn samt elektroniken håller ihop och vilken prestanda som är möjligt helt enkelt. När jag, Simon (Bull-Simon? chefreds anmärkning) och Micke provkör nästa gång är det för att vara säker på att allt fungerar så bra som det just nu verkar göra och vi hoppas då att vi fått hjälp med att göra ljuddämparen ännu tystare, då finns det faktiskt inget att be om ursäkt för. Skotern går exakt som original sett till körbarhet i alla hastigheter men den har mer kraft på topp. Mjukvaran från Maptun verkar vara rent overkligt bra och den höjda varvtalsstoppen är en mycket stor sak som jag ser det.

Nu kan man lägga växlingsvarvet nära 9000 utan att riskera regulatorkänning om mattan tappar fäste en kort stund. Hela skotern blir mycket roligare att köra när man vid variatorkalibreringen inte har som huvudmål att hålla sig långt från den allt för tidiga varvstoppen. Och de nya variatorerna är som sagt mycket fina på alla sätt, troligvis ett av de bästa systemen som i dag sitter i en standardskoter. Under de kvällar vi höll på att köra hade vi stora problem med att avläsa laddtrycket, känns lite pinsamt att vi efteråt fick reda på att man kan få upp det i originaldisplayen! Man bara håller i de två nedre knapparna på varje sida så kommer man i "Diagnosläge" och man kan välja "MAP". Tyvärr visas då laddtrycket i mm kvicksilver (enkelt att räkna om, kanske till och med går att ändra till bar?) men en tydlig och fin mätare har man från fabrik, dumt av oss att missa det! Sammantaget verkar detta bli en mycket kul skoter och vi kommer som sagt att återkomma redan i nästa nummer.

Till dess, ha det!

Bull-Simon väljer och vrakar bland ljuddämparna.

Det sägs att man kan se på huvudbonaden var man befinner sig i landet. Svetshjälm brukar betyda att man befinner sig på Heden i Boden.

Micke böjer sig mer än vad som är lämpligt för en man i hans ålder. Som synes finns det plats för en mycket större ljuddämpare.

Sled-Deck

Made in Sweden

Att frakta skotern smidigt från A till B är ett problem som det finns massor av lösningar på. Sled-Deck heter det på engelska.

Av:SnowRider

Vi blir allt fler skoteråkare. Vi ser en ständig ökning av skoterintresset i detta land och vi hittar allt fler skoteråkare i våra södra storstäder. Ju fler skoteråkare från södra delen av detta land, desto fler skotrar ska fraktas till snön. I samma veva har vi haft ganska dåliga vintrar även i norr vilket i sin tur kräver att även norrlänningarna flyttar snöskotrarna till åkbara platser. Ju fler frakter, desto fler lösningar för detta. Vi ser att släpvagnstillverkarna uppmärksammat denna köpstarka kategori och vi ser att uppfinningsrikedomen skenar då det gäller att få med sig så många snöskotrar som möjligt. För vissa sätter körkortet stopp då det gäller att få med sig mer än två maskiner. Personligen kör jag pickup av amerikansk modell och använder den dels som personbil då jag ska besöka kunder, samtidigt som den lämpar sig utmärkt att dra med. Men flaket är ganska kasst att frakta skotrar på. Det får nämligen bara plats en på det lilla flaket. Jag har därför sneglat avundsjukt på många andra pickupåkare som inhandlat ett sånt där fränt Sled Deck som man kan få plats med två skotrar på. Vissa är av enklare modell och av fast typ. Det vill säga det kanske är 2,50 centimeter brett, hela tiden, vilket i sin tur gör att bilen blir onödigt bred i vissa sammanhang. Jag kan inte ha en bil som är 2,50 bred eftersom några av våra annonsörer håller till i storstan vilket sätter käppar i hjulet då jag ska parkera i ett parkeringshus eller liknande. Då finns det lyxigare varianter där Sled Decket är utdragbart och därmed breddningsbart då det behövs. Ska jag frakta två maskiner så drar jag ut det åt sidorna. När jag är klar så trycker jag ihop det igen. Smart, smidigt och enkelt. Men smakar det så kostar det också. Runt 80,000 kronor kostar ett importerat Sled Deck av dyraste sort. Lite billigare om man importerar det själv.

Ganska naturligt får man en spysmak i munnen då det säger sig självt att det kanske är lite väl mycket pengar för en yta som man har på flaket på sin redan för dyra pickup. Med andra ord, -jag skulle aldrig få köpa ett Sled Deck för 80,000 kronor. För den summan får man även den fetaste släpvagn du kan tänka dig.

ATservice

Då jag slog detta ur hågen, eller rättare sagt, min fru slog mig så att jag tappade

ATservice Sled Deck levereras utan SuperGlides och har en såkallad gjutplyfa som botten. Visst skulle man kunna kosta på en dyrare botten. Men som du ser blir det inte mycket kvar av plyfan när man väl monterat Superglidesen.

Rampen är väl tilltagen och sticker ut en bit bakom självaste Sled Decket vilket inte stör egentligen. Vet du med dig att du ska iväg till ett trångt ställe så är det ju bara att lämna rampen hemma.

De utskjutbara sidorna är guld värda när du vill lasta två skotrar bredvid varandra. Ska du sen parkera i ett trångt parkeringsgarage så är det ju bara att skjuta ihop dom igen.

Alla svetsar är lagda med tigen vilket inte bara borgar för en hållbar konstruktion. Det är ju snyggt också.

lusten att köpa ett amerikatillverkat Sled-Deck så fick jag nys om ett svensktillverkat Sled Deck. Ja, om nu Timrå ligger i Sverige? Här hittar vi firman ATservice eller AluminiumTeknikservice som man också kan säga. Patrik Sundqvist är mannen som såg att ett visst behov fanns av ett alternativ till de svensktillverkade Sled Decken i stål och de dyra fina amerikanska varianterna. Varför inte tillverka ett bra prisat, utdragbart svenskt Sled Deck i aluminium? Sagt och gjort. Företaget startades och Patrik har sedan beslutet tagits haft fullt upp med att under kvällar och helger tillverka ett par olika sorters Sled Deck för de vanligaste förekommende pickisarna i Sverige.

Patrik TIG-stevsar allting på sitt aluminiumSled-Deck och han såg direkt fördelarna med en utdragbar variant som då inte skulle vara bred hela tiden. Naturligtvis så finns det en fast variant också som är prisad lite bättre. Vikten på denna skapelse är dryga 160 kilo och det är med den utdragbara rampen som är instucken under Decket. Rampen är väl tilltagen och sticker ut en bra bit bakom pickupen men kan lätt lämnas hemma om du ska iväg på ett uppdrag i storstan utan att du behöver lyfta av hela Decket. Sled Decket säljs utan Super Glides och Super Clamps med är avsedd för dessa för att fungera bäst. Lastöglorna sitter där de ska och skulle du vilja montera en elvinsch på hela härligheten så kan du själv göra anpassningar för detta. Personligen kommer jag att göra det eftersom man ibland vill få upp en havererad skoter utan att ha möjligheten att köra upp den för egen maskin.

Representabelt

SnowRiders Pickup är utrustad med Rambox vilket är dom där förvaringslådorna i bakskärmarna. Patriks Sled Deck är anpassat för dessa så att de fortfarande går att använda.

Patrik själv är naturligtvis skoteråkare och har en Assault 155:a av årets modell som mycket väl kan representera den genomsnittliga maskinen som fraktas på ett sleddeck.

Han har också en Dodgepickis av 2009 års modell vilket också det kan vara representabelt för vad genomsnitten kör för bil.

Det finns massor av fördelar med ett Sled Deck. För det första får du bra med vikt över bakjulen vilken i sig är en fördel. För det andra kommer maskinerna högt upp och slipper undan det värsta av snöslasksprutet som en oskyddad maskin på en släpvagn utan kåpa får utstå.

För det tredje så slipper du ju åka åttio som alla mesar med släpvagn behöver göra för att vara lagliga. Vill du sen frakta fler skotrar så har du möjligheten att stoppa på en släpvagn bakom och på så sätt vara den bästa killen (eller tjejen) hela dagen. Jag har personligen precis beställt ett eget Sled Deck som gör att jag helt plötsligt kan frakta sex snöskotrar totalt om jag använder vårt nya släp som du kunde läsa om i förra numret.

Och sist men inte minst. Hur tufft ser det inte ut med två långa skotrar på flaket! Varenda kille och tjej blir ju till sig har man ju märkt.

ATservice bygger två olika varianter

Utskjutbara med en golvyta på 180-240x230cm.
33900:- inkl moms.

Fasta sleddeck med den bredd kund önskar.
26399:- inkl moms.

Superglides på lastramp ingår men tillkommer på golvyta om kunden vill ha det.
Du når Patrik Sundqvist på 0768418792

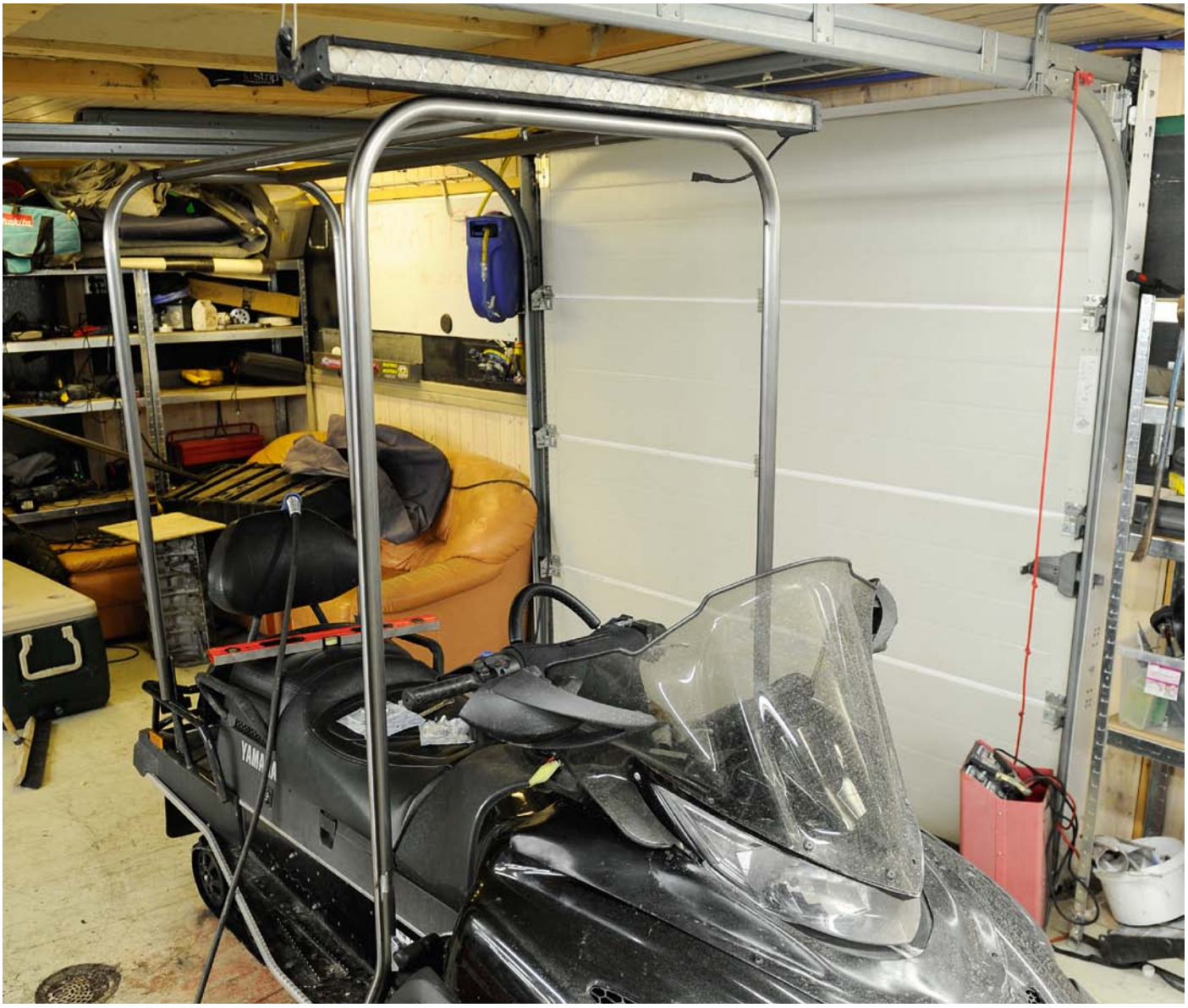
Patriks konstruktion ser bra och genomtänkt ut och skulle bara behöva en ordentlig ytbehandling för att tåla salt och annat fanstyg. Du vet väl att din lokala pulverlackerare säkert tar stora sker in i ugnen för en relativt billig penning. Fråga efter strukturlack, det är snyggt. Lackera ej den inskjutbara delen.

ATservice har både fasta och utskjutbara Sled Decks. Ring Patrik för att kolla vad som gäller för just din pickis.

Det här Sled Decket väger dryga 160 kilo komplett vilket är kanon. Håll koll på vad du får lasta på just din pickis. Kolla samtidigt hur bakfjädringen mår av den extra lasten. Det finns riktigt bra högkvalitativa luftbälgar som är modellanpassade på exempelvis www.karnag.se.

Vi har väl alla sett filmerna på Youtube där någon laddar lite för hårt uppför rampen. Ett ordentligt skydd för hytten eliminerar de flesta olyckor vi inbromsning och för engagerad lastning. Men tar du i lite extra så kan du nog fortfarande lyckas landa på taket. Knäpp då ett kort och skicka till bjorn@snowrider.se.

VÅGA BÅGA



Jag jag vet, vad i hela friden är det här?

Text Björn

Alla har vi våra egna idéer om hur en snöskoter ska användas och fungera. Personligen har jag flera snöskotrar och jag vill ofta ha dom långa, lätta och starka. För ett tag sedan blev jag med Viking och detta för ett enda syfte. Jag ville ha en bra och kraftig maskin för vår Barktipp där vi har vår alldeles egna övningsbana för fyrhjulingar och snöskoter. Här behöver jag en maskin som kan dra den hemmagjorda sladden när jag ska göra iordning banan. Vi behöver också den här maskinen när vi kör CanonBall Run och ska bärga diverse snöskotrar i fält. Vi bygger banor, servar grävmaskinen och sätter upp stängsel på Barktippen och behöver då en portabel strålkastare som ser till att vi har ordentligt med arbetsljus i tid och otid. Vissa gånger fotar vi snöskotrar när det börjar skymma och kan också därför behöva någonting enkelt som underlättar för oss. Vi behöver alltså en stark, stabil redskapsbärande upplysningsmaskin som klarar allt och lite till. Vi insåg att en ordentlig båge som fungerar som hållare för diverse lampor, spadar, spett och allt annat man kan behöva i vårt arbete var nödvändig. Det här kommer att bli en maskin som mest ska hålla sig på leden och inte i lössnön.

Om vi ska göra den här maskinen så praktisk som möjligt skiter vi i själva utseendet. Visst ska bågen bli snyggt tillverkad, men själva utseendet på Vikingen skiter vi i. Det blir 100% arbetsvänligt och noll utseendefixering.

PRO Safety

För att få hjälp med lite professionell rörbockning vände vi oss till Pro Safety utanför Rättvik. Jocke Eriksson heter mannen som bockat rör och byggt racebilar och annat trams i en halv mansålder. Rörbockning och tigsvetsning är några av hans specialitéer. Vi försökte med ett visst gestikulerande och en hemmagjord ritning visa ungefär vad vi ville ha innan Jocke skakade på huvudet åt dessa dumheter och bockade ihop en riktigt snygg båge åt oss. Vi har nu fullt upp med att få ihop allting innan vi ska fortsätta bockningen för att få till lite andra rör och fästen för resten av utrustningen som ska på den här maskinen. Visst ska man väl ha två vinchar? Tre ledramper och en massa andra tillbehör? Du skakar säkert på huvudet och undrar hur i hellskotta det här kommer att sluta? Det undrar vi också. Häng med i nästa nummer för att få reda på det.

Det där med att bocka rör är inte det enklaste och det gäller att ha tungan i sin egen mun samtidigt som man har miniräknaren framme.

När man har gjort en bock, och ska göra en till och vill att rören sen ska ligga parallellt med varandra så finns det hjälpmedel för detta.

Jocke på Pro Safety bygger hissar samt racerbilar till vardags, men kör också skoter när andan faller på.

En rörbock borde alla ha, och faktiskt också en lektion i hur man använder den och hur man ska tänka.

Kommer ni ihåg Obelix? Han ramlade ner i en kittel med trolldryck som liten. Jocke ramlade ner i en jättestor påse med bullar.

En liten försmak på hur det hela ska se ut.

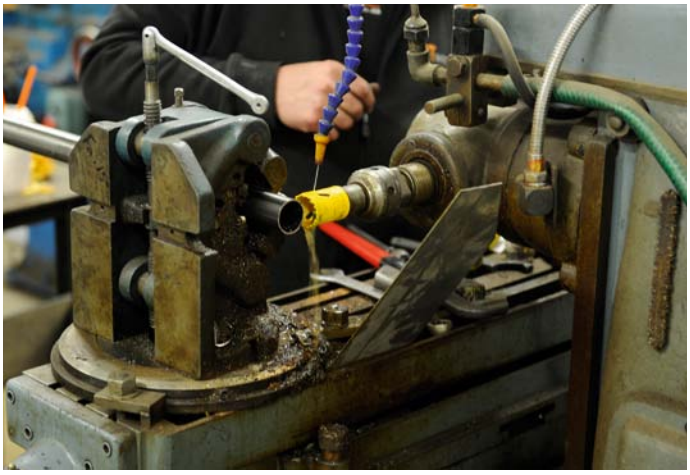
Det här är just anledningen till att notcha ett rör.

Hoppsan, här blir det till att korta av handtaget på växelspaken. Kraftiga fästen för bågen har bultats i fotsteget.

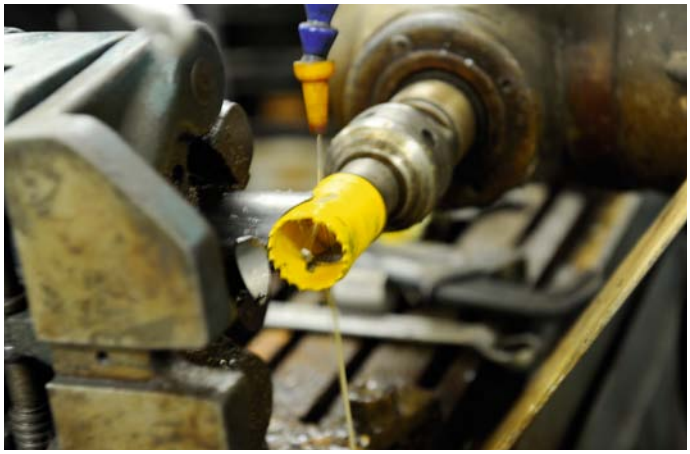
Här kommer en kortare Led-ramp monteras för att säkra ljuset bakåt.

Det är få förunnat att få en fräsig båge bockad i R8 Docolrör som man vanligen bygger dragracingbilar med.

Ibland kan en lättböjd järnstång vara bra som måttstock för att lista ut en vinkel.



Att notcha ett rör är inte det enklaste om man ska göra det snyggt. Visst går det att göra med en vinkelslip, men det blir inte lika bra som med en hålsåg och en fräs.



RELIC RACING

Håll i dig, för lördagen den 25 februari kör vi igång.

Av: Björn

Vi har letat efter ett datum som fungerar för oss på SnowRider då vi har ett späckat schema vintertid. Vi har hittat ett datum i form av lördagen den 25 februari och börjar med det. Vi ska sen utvärdera det hela och se om och när vi kör vidare på detta koncept. Vi vill helt enkelt veta att det fungerar och att alla är nöjda. Vi kanske måste konstruera om banan eller reglementet innan vi kör vidare på inslagen bana. Eller så funkar det hela utmärkt redan från början. Vi kan kalla den 25 februari för en generalrepetition och ett test för kommande fortsättning.

Det kommer att finnas möjlighet att testköra banan redan på fredagen den 24 februari för de som vill. Det finns då också möjlighet att bo över på vår egen kursgård samt Vika Bystuga som båda är belägna någon kilometer från själva banan.

All information om anmälningsförfarandet hittar du på www.snowrider.se.

Regler

Motorstyrka: Fri trimning i alla klasser, motorbyte tillåtet. Ja du får byta till en större och nyare motor. Motor fritt.

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 snöskoter 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 struken klass, och uppflyttning till närmaste ovanstående klass.

Genomförande

Denna tävlingsform är av 1-dagarstyp.

Varje heat körs med två personer samtidigt, men man startar på två olika ställen på banan.

Alla klasser får viss "fri träning" dock begränsad tid max 10 min. Köres klassvis. Banans beskaffenhet samt snötillgång styr mängden av träningstid.

Tidskval: Alla klasser garanteras minst tre tidskval om banans beskaffenhet samt snötillgången tillåter detta..

Eliminering: Genomföres via en eliminerings stege där kvalificeringsplatsen avgör placeringen i stegen. 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" eller banval som vi säger i Mora. Pokaler till finalparet. Pokaler till snyggaste "replica-ekipage" där maskinen samt förarens klädsel bedöms. Ta med litteratur samt bilder på den maskin/förare ni ska efterlikna för att hjälpa till 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. Depån hålls snygg och representabel.

Protestera

Alla slags protester gör man vanligtvis 1 maj om du är kommunist. I Relic Racing framföres protester till tävlingsledaren tillsammans med 500:- i ett kuvert i protestavgift. Tävlingsledaren gör tillsammans med domaren en bedömning som inte kan överklagas.

Fre 24 februari träning från och med 12.00
Lör 25 februari tävling start 09.00

Lämplig övernattning

SnowRiders Kursgård
Vika Bystuga

Klasser

Luftkylt
Klass 1: Singel -1 cyl alla årsmodeller
Klass 2: Twin -70 - 2 cyl fram till 1980
Klass 3: Twin -80 - 2 cyl efter 1980

Vattenkylt

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

Bredbandare

Alla slags bredbandare fram till 2002 är välkomna. Dessa framförs med passagerare/burkslav.
Dvs ska två (2) stycken sitta på en maskin under ett heat. Två stycken ska också komma i mål på samma maskin.

Klass: Snowbike / Snowhawk

Alla modeller och storlekar

Klass: Mini

Standard: Alla slags max 120 cc "mini/barn-skotrar" ex. Yamaha, Polaris mm.
Pro Mod: Alla slags "mini/barn-skotrar" ex. Yamaha, Polaris mm.

PASSANDE TILLBEHÖR FÖR LYNX XTRIM RE:

BUKSKYDD
1.190:-

LINQ-VÄSKA (LITEN), 10 + 3 L
1.490:-

GARMIN ZUMO 590LM
6.590:-

LYNX | BRP

brplynx.com
/lynxsnowmobiles

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

Onödigt buller

eller nödvändigt välljud?

Måste alla modifierade snöskotrar ha en högre ljudnivå? Lyssna en minut på SnowRiders ståndpunkt i frågan.

Text & Bild Affe

Buller är ett hett ämne som inte är så enkelt som det kan låta. Vi tänkte därför ta en stund av er tid för att berätta om hur svårt det är för oss på SnowRider att ha en enkel och rak åsikt i detta ämne. Den första simpla frågan kan formuleras som, "måste en trimmad skoter låta illa för att gå bra", eller är det en ren missuppfattning som är baserat på förlegat tänkande? Svaret på det är inte alls så okomplicerat som man kan tro. Sen kommer den viktiga frågan om SnowRiders roll i det hela, ska vi skriva att det är helt idiotiskt att byta ut ljuddämparen på sin maskin eller är det helt upp till den enskilde ägaren och inget vi ska bry oss om? Och stämmer det verkligen att inget annat hot mot vår fria skoteråkning är större än buller från modifierade maskiner? I så fall är alla artiklar som handlar om motortrimning kanske ett hot mot hela vår hobby, vilken skrämmande tanke! Får vi alls göra artiklar om ombyggda skotrar? Eller om äldre maskiner? Var går gränsen när vi pratar ljudnivå, är allt som bullrar annat än årets originalskotrar helt åt pipsvängen?

Är då veteranskotrar per definition något som ska förbjudas och tvångsskrotas bort? Det är för mig en helt bisarr idé och det är nu som svårigheten med min egen åsikt i ämnet blir besvärande då jag liksom många andra ogillar bullriga slutburkar men älskar en hel del maskiner som låter lite mer än årets.

Det blir till slut frågan om gränsdragning och då måste vi fundera lite på var gränsen ska vara.

Slutburkar, något som rör upp känslor

Jag tänkte kolla lite på dessa frågor och försöka berätta vad vi som gör SnowRider anser i den infekterade "slutburksdebatten". Problemet för oss är som sagt ganska uppenbart då vi ena sekunden hyllar och skriver om trimmade skotrar samt veteranmaskiner, och andra sekunden så skriver vi att högljudda avgassystem är fel, vad menar vi egentligen? Idag låter en snöskoter som levereras ut till slutkund mycket lite för att möta alla slags krav som nu ställs på tillverkarna av snöskotrar. Ser vi rent historiskt tillbaka är det bara tjugo år sedan vissa standardmaskiner lät extremt högt när de lämnade fabriken. Polaris XC/RMK 700 från 1997 är ett bra exempel på en maskin som lät högt när den var ny och rent horribelt med dagens mått mätt.

Går vi sedan fram ett årtionde har vi Yamahas muskelmaskin Apex som tack vare sin 4T motor fick ett rykte om att vara väldigt tyst. Men de är de inte, och har aldrig varit! De bakåtriktade utblåsen samt en måttligt effektiv ljuddämpare gör att den pratar riktigt ordentligt och om någon tror att jag minns fel kan denna komma och lyssna på min -07 som jag körde en tur med i dag, helt original! Om man jämför, låter en årets modell med ett väl designat eftermarknadssystem inte mer än många originalmaskiner, ofta mindre, så varför är det helt fel? Men har du en modern skoter finns det

massor av olika sätt att höja prestandan på denna, utan att höja ljudnivån. Man kanske ska titta närmare på vilken matta, variatorbestyckning och mappning maskinen ifråga har. Har någon provat att porta en nyare maskin utan att byta ljuddämpare? Låt oss gärna få reda på resultatet i såna fall. Det där med att byta slutburk enbart för att öka ljudet är inget som enbart sänker dina medmänniskors humör utan också effekten på din motor. Det är ytterst sällan eller aldrig en skränig slutburk av den klassiska typen ger mer effekt som ensam åtgärd (i princip aldrig om motorn inte har turbo). Att byta ljuddämparen för att det "låter fränt" är faktiskt riktigt svårt att försvara även för oss på SR som älskar att trimma. Man ökar bullret men minskar prestandan, varför? På något sätt känns det faktiskt som att skotrar som låter mer än de vanligaste originalmaskinerna på leden kan påverka framtidens regler gällande den allmänna skoteråkningen negativt och detta oavsett hur denna modifiering är utförd rent tekniskt. Men frågan om en ny skoter som låter lite mer, fortfarande mindre än min originalskoter från 2007, leder till totalt skoterförbud? Jag är faktiskt lite tveksam till det.

Jag vill klargöra att vi inte försöker att vara "Bror Duktig" eller att lära läsaren hur denna ska tycka, detta är bara en förklaring gällande vår åsikt och hur vi nu samt i framtiden ser på saken.

Den som har sin bibel till hands kan läsa Johannes evangelium kapitel 8, vers 7 (inbitna hedningar får googla) för att förstå vår ambivalens i frågan, SnowRider är absolut inte utan skuld då vi med all säkerhet påverkat en del gällande vilja att bygga om sin maskin även om det kan ha ökat ljudnivåerna.

Vi påstår inte heller att vi exakt vet hur denna fråga ska tacklas och att den perfekta lösningen nu är klar. Det är fortfarande en öppen fråga för oss om hur gränserna mellan acceptabelt och för högt ljud ska dras. För den som undrar kommer vi inte att sluta med artiklar om ombyggda skotrar eller veteranare även om de kan ha en något högre ljudnivå än årets tystaste maskin.

De auktoriserade handlarna har sin linje klar, inte sälja oljud!

De senaste åren har generalagenter och deras återförsäljare bestämt sig för att ha en klar och enkel linje gällande eftermarknadsprodukter som ökar en skoters ljudnivå, de ska helt enkelt inte säljas.

Jag känner ingen saknad alls över att de inte längre ska leverera nya maskiner med nästan tomma eftermarknadsdämpare eller turbosatser som låter illa, men jag undrar lite om de med gott samvete nu kan sälja begagnade skotrar av den typen som låter betydligt mer än dagens? Även där blir det frågan om en gränsdragning och jag hoppas att slutresultatet blir bra. Att helt bannlysa försäljning av högljudda dämpare ser jag som smart och logiskt men att ett riktigt tyst system inte ska säljas känns inte lika självklart. Men hur ska någon kunna avgöra om ett system låter för mycket?

Inte så enkelt kanske. Ska vi kanske klassa in system med någon form av standardiserad ljudmätning? Blir det för avancerat eller något som kan genomföras? Många frågor blir det men svaret kanske redan finns och är mycket kort. Handlare ska inte sälja delar som kan misstänkas höja en skoters bullernivå! Så 100% original ljuddämpare är vad som gäller.

Frågan är om allt är vunnet då det naturligvis finns andra försäljningsvägar för slutburkar än via skoterhandlarna?

Slutord, skräm upp effekten om du önskar!

Alltså är vi givetvis för övriga modifieringar som ökar skoterns körglädje eller bruksvärde och mycket positiva till ombyggnader som sänker bullret från snöskotern (eller i alla fall inte höjer den).

För tillverkare av effekthöjande produkter är detta en intressant utmaning, man ska öka motorn kraft men inte dess ljud.

Tekniskt är det inga som helst problem att uppnå detta men det kommer att kosta mer tid för utveckling, ge större kostnad vid tillverkning samt (med all säkerhet) öka slutproduktens vikt.

Små nackdelar alltså jämfört med att extremt bullriga snöskotrar till slut medför lokala eller nationella skoterförbud.

För vi ska alla värna om vår hobby så därför sammanfattar jag denna fråga med min egen åsikt som lyder: "skräm gärna upp effekten i din motor men se att ljudnivån inte ökar så att den stör".

Vi på SnowRider skulle önska att alla gör sitt yttersta för att begränsa allt som kan upplevas som störande vid skoterkörning men samtidigt ha så roligt ni bara kan i vår unika fjäll- och skogsvärld.

Nu kör vi. Men bullra inte.

Ett exempel på en modifierad maskin med mycket låg ljudnivå. Skotern är turbokonverterad och lämnar mellan 270-330hk men har en extra ljuddämpare som sänker ljudet till lägre än standard. Dessutom är den påkopplade kälken försedd med en flexibel avgasslang för att leda avgaserna ut bakom pulkan och även detta system minskar bullret från skotern. Sammanlagt ger detta system en skoter som är rent overkligt tystgående och man kan faktiskt prata med passagerarna i pulkan medans man kör om det inte är isiga spår för då låter mattan och skidorna en del. Motorns avgasljud hör man nästan inget av vid färd, lustigt nog kommer det mest märkbara motorljudet från injektorernas tickande.

F.U.B.A.R

Fucked Up Beyond All Recognition

Då man låter fantasin flöda och skapar någonting eget, då kan vad som helst hända, i alla fall om man heter Alexander Isaksson.

Text: Menige Friström Bild: Major Isaksson

Vi har det förspänt vad det gäller engagerade läsare och deras egenbyggda maskiner. Vi får ständigt bilder på nybyggda snöskotrar skickade till oss och vi blir både förundrade, förvånade, imponerade och fulla i skratt när vi inser vad som rör sig i huvudet på våra läsare. Alexander Isaksson från Örnsköldsvik är utan tvekan en av de mer excentriska av de vi kommit i kontakt med genom åren och vi vågar inte riktigt spekulera i vad som rör sig i huvudet på denna man då han verkar vara ganska militärisk av sig. Men så här efter att vi har pratat med honom inser vi att han är en harmlös och trevlig bilplåtslagare och lackerare med en livlig fantasi.

Konceptbygge

Alla historier har en början och Alexanders eller Alex som han kallas, börjar med en alldeles för använd Ski-Doo Elan från 1974.

Det som först var tänkt som en originalrenovering drog istället iväg till någonting minst lika trevligt.

Hans skapelse är vad vi kan kalla för unik och one of a kind.

Eller kanske ett konceptbygge och någonting som militären skulle ha beställt när det begav sig i slutet av sextiotalet. Bygget är faktiskt så autentiskt att Alex hört ett par gubbar som spekulerat i maskinen och faktiskt också mindes hur de sett denna maskin när dom gjorde rekryten. Vilket de såklart inte gjort eftersom denna maskin är rena rama hittepåskotern.

I alla fall om man bortser från färgen som faktiskt är samma färg som man målar pansarvagnar med. Sug på den du. Motorn är av deluxemodell och tvåcylindrig på 250 kubik vilket inger en viss respekt för de stackare som bara har en encylindrig Elan.

Tål direktträffar

Bygget är som sagt baserat på en vanlig Elan som sedan ändrats på en rad punkter för att passa 60-talets krigsförings-regler. Vi ser den fjädrande men också dämpade järnsitsen som är hämtad från en harv och säkert gör sitt jobb när man kryssar över skyttegravarna i fullt krigstempo. Dubbla ålderdomliga crossdämpare i sitsen gör att man ofta kan köra dubbelt så fort, rent logiskt. Enkel matematik. Vi ser också att styranordning och pyramiden är byggd i grova arme-

Det sitter en lite kraftigare Deluxemotor under huven på den här Elanen. Två cylindrar är ofta dubbelt så många som en.

Ett par rejäla och tidstypiska Marzocchidämpare från en cross ser till att harvsadeln blir bekväm om än kall för nötterna.

För er som spekulerar i färgen på denna snöskoter så kan jag säga att Alex genom sina lackerarkontakter hittat exakt samma färg som man målar våra svenska pansarvagnar med.

Yxa är standardutrustning hos många skoteråkare. Så också hos Alex.

Bajonett på. Den sitter lättåtkomligt för att Alex snabbt ska kunna skära upp en korv eller liknande då det ska grillas.

Alex, eller Alexander Isaksson som han en gång döptes till må, se beskedlig och snäll ut på sommaren. Men när solbrännan lagt sig och snön fallit, då blir han som förbytt och drar på sig militärutstyrseln och drar igång sin krigsmaskin.

En gammal kätting svetsades ihop till ett alldeles eget styre som väldigt få skoteråkare har på sina snöskotrar.

Det kanske är en överdrift att kalla lyftbågen fram för en murbräcka, men nog tål den ett och annat.

ringsjärn för att tåla direktträffar av både grovkalbriga vapen samt höghastighetsamunition. Vid eventuell närkontakt så sitter både yxa samt bajonett lättåtkomligt utifall K-pisten skulle haka upp sig i vinterkylan. För er som är mer pålästa så vet ni ju också att Alex troligtvis har en kulsprutepistol modell m/45C när han är ute och åker eftersom C-modellen är den enda med bajonettfäste. Naturligtvis skulle Alex kunna handhålla bajonetten och vifta med den medan han kör, men det ser inte lika skräckinjagande ut som när den sitter pipmonterad samtidigt som man drar av en salva på måfå. Den uppmärksamme ser också att Alex har en reglementsenlig hjälm på sig vid körning i snön, vilket vi alla uppskattar.

Den ordentliga bågen fram lämpar sig utomordentligt att köra på de som vågar titta upp ur skyttegraven man just passerar. Allt verkar vara så genomtänkt att man nästan hoppas på ett ordentligt skyttegravskrig inom det närmaste.

I brist på krig

I väntan på kommande krig så har Alex ett nytt projekt på gång då han faktiskt har en Snotric SC3 S som varit varmförvarad sen ny. Exemplaret är fullständigt komplett och verkligen fint. Den kommer att plockas ner i molekyler och återställas från fint till superbt skick.

Det krävs inte många sekunder innan man konstaterat att den här maskinen är på riktigt och en maskin som imponerar.

Ta FÖRARBEVIS FÖR SNÖSKOTER med:

SNOWRIDER Magazine

Vinterns kurser: 11-12 februari, 18-19 februari

Mer info på: snowrider.se

under fliken förarbevis

Samemoppen

Liten lätt och lång!

Av: SnowRider

Ja jag vet, vad fan är en Samemoppe? I dessa PK-tider så lämpar det sig inte att säga L-ordet vilket i sin tur ledde till denna kassa omskrivning som inte alls ligger lika bra i munnen. Vad i hela friden är en Sameracer, Samemoppe, eller Same-Cadillac? I mina ögon så är detta en snöskoter som är avsedd att på ett ekonomiskt och klanderfritt sätt ta en professionell renskötare från en plats i fjällvärlden till en annan, ovanpå snön. Den här maskinen ska också tåla en jäkla massa stryk och i alla lägen göra sitt jobb vilket i sin tur gör att man ogärna köper den när första ägaren anser sig klar med den. Med andra ord. En samemoppe är en maskin som får smaka på det mesta och är möjligen ganska begagnad när den byts ut. Det har genom åren funnits många lämpliga samemopeder men det är klart att allt går att förbättra.

Sven-Yngve Lindström från Väster Gafsele i Lappland har ett riktigt fränt hemmabygge. Den här historien började med en Lynx GL 250-1988. En GL 250 blir inte mer lap... errhh Samemoppe än så. Visst fungerade den skapligt, men efter några modifieringar för bättre lössnöegenskaper fungerade den bättre. Då en 250 trots allt är lite slö så tröttnade Sven-Yngve på den och stod då i valet och kvalet vad han skulle göra med den. Då spårade det ur.

Knipsa & skär

Då motorn var det första som måste förbättras så riktades uppmärksamheten under huven. Men hur i hela friden förbättrar man en encylindrig 250? Receptet lyder som följer. Öppna huven, lossa alla bultar till motorn, knipsa av gasviren, skär av remmen och sladdarna och kasta ur motorn. Sen ersätter man den lilla enstånkan med en tvåcylindrig Rotax 377 med hemgjord trimpipa från en 300-kubikscross och en helt hemgjord ljuddämpare i aluminium. Man ser sedan till att variatorn gör det den ska och att andningsvägarna är öppna. För att bättra på bärigheten fram och samtidigt se till att maskinen styr så sitter det numera ett par Polaris gripperskidor med påbyggd bladfjädring där fram. En kortad balja med passande huv sitter också där fram. Huven är lättad det som går och lyset borttaget så att Sven-Yngve ska vara helt säker på att inte se någonting när solen går ner. I och med kortningen av huven så rymdes inte motorn riktigt, så nu tittar både tändstift och pipan ut. Detta i sig ser ganska fränt ut samtidigt som det blir betydligt enklare att byta tändstift i farten.

Tiggad och förstärkt

Då en sån här maskin i princip endast körs stående så är instrumentpanelen flackad samtidigt som styrstången är placerad lite längre fram och mera vertikalt. Originalstyret är ombockat och har numera svetsade hooks och en egenbyggd burkrem av en variatorrem. Drivhjulen är bytta till 2,86" nonslip för att ha några fler mattor att välja mellan. Just nu sitter det en 154" 64 millimeters flexedge som Sven-Yngve har kapat ner till 40 millimeters kamhöjd. Sven-Yngve har kapat bort fotstegen och tiggat ihop ett par aluminiumditon istället med inbyggda dropbrackets. Tunneln har byggts om i aluminium för bättre snögång och dynan är kortad och facket under likaså. I övrigt är hela maskinen lättad och förstärkt. Bågen bak är tillexempel byggd så att den bultas ihop med fotstegen och boggieinfästningarna för att få en så stark och lätt konstruktion som möjligt. –Allt har byggts med glimten i ögat och med ekonomi som prio ett, men ärligt talat blev den jäkligt fin att köra och är svårslagen när det är brant, trångt och mycket snö, avslutar Sven-Yngve som verkligen har lyckats fånga och skapa det där vi älskar på SnowRider. Nämligen att hitta på någonting eget.

Sven-Yngves framtidsplaner för detta bygge är att göra något åt det estetiska, och kanske byta hela drivlinan mot någonting modernare.

Sven-Yngve har kapat bort fotstegen och tiggat ihop ett par aluminiumditon istället med inbyggda dropbrackets. Tunneln har byggts om i aluminium för bättre snögång och dynan är kortad och facket under likaså.

Hela maskinen lättad och förstärkt. Bågen bak är tillexempel byggd så att den bultas ihop med fotstegen och boggieinfästningarna för att få en så stark och lätt konstruktion som möjligt.

Sven-Yngve Lindström från Väster Gafsele i Lappland har hittat precis det där vi letat efter då det gäller ombyggnation av en snöskoter. Enkelt, lite galet och framförallt användarvänligt. Bra jobbat. Skulle han tröttna på att bygga om skotrar så skulle han vilken dag som helst kunna börja dansa tango då han redan har en mustasch för detta ändamål, vilket vi också uppskattar.

Borta är den gamla enstånkan på 250 kubik och nu ersatt med en tvåcylindrig Rotax 377 med omgjord trimpipa från en 300-kubikscross och en helt hemgjord ljuddämpare i aluminium.

Lite listigt har Sven-Yngve gömt de utstickande tändhattarna bakom ett galler för att skydda dom mot yttre våld.

De framtida planerna rör sig mest om att fixa till utseendet till det bättre samt att se över drivningen.

Jag kan tycka att en pipa som sticker ut ur en huv är en snygg detalj som varnar folk för att försöka köra ikapp.

Här sitter nu ett par bladfjäderförsedda Polaris Gripper-skidor.

Viking Berserk

Redan de gamla vikingarna hade ju förstått det där med att fler åror gav mer fart vilket i sin tur har spritt sig i generationer i rakt nedstigande led tills Jonas Öberg från Lycksele fick kännedom om detta.

Text: Björn Bild: Jonte

Enligt legenden åt Vikingarna flugsvamp så att de blev tokiga och gick bärsärkagång när dom skulle skövla en by och våldta allt levande. Det är ungefär samma tänk som när Jonas Öberg från Lycksele uppdaterade sin gamla Yamaha Viking från åttiotalet. Istället för flugsvamp stoppade han i en vässad Yamaha V-Max 700-trippel som närapå tredubblar effekten i den gamla arbetsskotern.

Nu känns det här kanske som en slags slump att det helt plötsligt hamnade en trecylindrig motor i Jonas Viking. Men nej, riktigt så enkelt var det inte.

Det här är frukten av noggrant planerande och två stycken väl genomtänkta inköp. Först köptes den fullt fungerande 540 Vikingen in vilket visade sig vara en föredetta polisskoter ägd av Rikspolisstyrelsen och då det begav sig stationerad i Arvidsjaur.

Ganska omgående köptes donatorskotern i form av en Yamaha V-Max 700 in som också den var en fullt fungerande maskin.

Given plats

Motorn plockades ur Vikingen och V-Maxen fick släppa till allt från motor, variatorer, förgasare, elsystem och en massa andra saker innan allt stoppades i den gamla arbetsmaskinen. Mycket tid lades på att motorn hamnade på rätt plats och Jonas tillverkade några jiggar för att se till att detta skulle hända. Eftersom en Viking från denna era är luftkyld fick V-maxen släppa till kylarna som också de monterades med tillhörande slangdragning. En manöver som är ganska krånglig då vare sig slangar eller kylare har en given plats på en Viking. Som om detta inte var krångligt nog. Jonas valde att gå den långa vägen och i och med detta försöka få plats med tre PSI Modblasterpipor under Vikingens huv. Det var ett himla kapande och svetsande innan detta fungerade och han kunde stänga originalhuven utan att kapa någonting i den. De tre förgasarna har nu separata luftfilter och fick i och med de ändrade förutsättningarna på avgas- och insugssidan lov att bestyckas om. Vikingen har fortfarande original kedjehus med växellådan kvar vilket gör att Jonas kan lägga i lågväxeln ibland om han vill dra någonting riktigt tungt, som exempelvis svärmor.

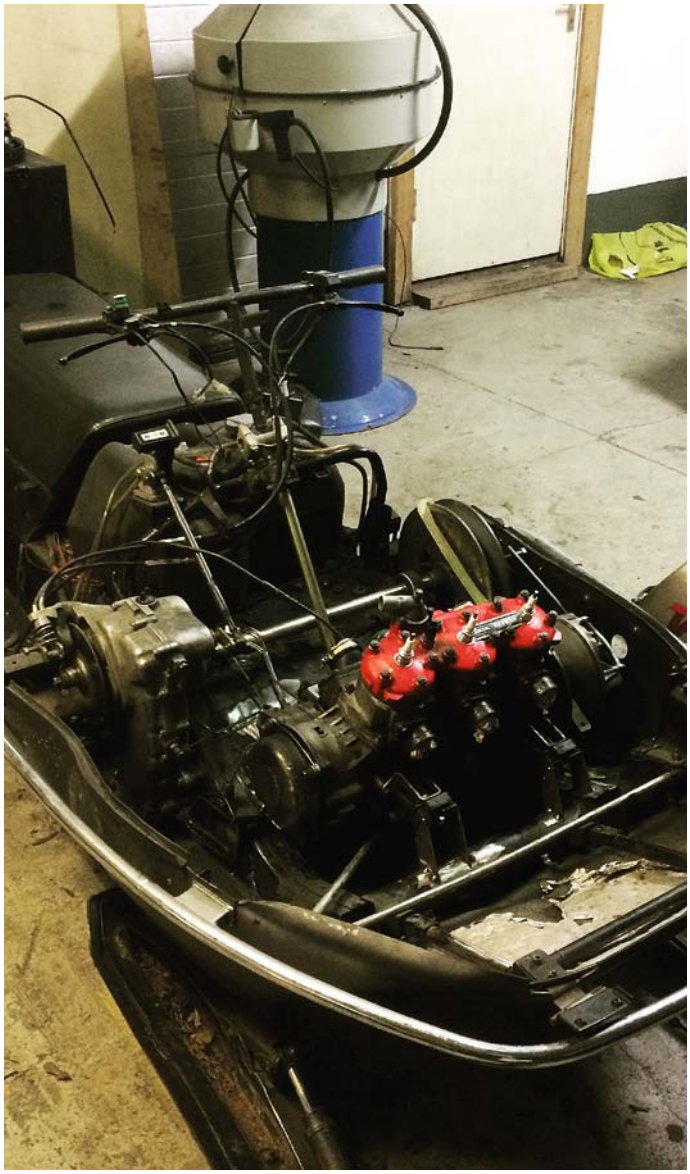
Stugskoter i Kalix

Målet har varit att bygga den mest optimala och trevliga "stugskoter" man kan tänka sig. Här i Mora betyder "stugskoter" att man använder den till att köra grejer till och från stugan. Då Jonas Öberg är från Kalix kan jag tänka mig att det betyder ungefär samma sak, fast han kan göra det mycket fortare. Jag kan tänka mig att Jonas kommer att förvåna en och annan som försöker köra om honom kommande vinter då det inte är mycket som avslöjar att det här är en betydligt snabbare skoter än vad den utger sig för att vara. En ny högruta är monterad för att ytterligare ge skenet av att den är en vanlig hederlig Viking och inte en sån där som någon stoppat flugsvamp i! Det här bygget tog inte mer än tre veckor att genomföra och Vikingen är precis provkörd lagom till jul. Befinner du dig i Kalixområdet och skulle av någon anledning bli omkörd av en Viking, ge dig. Försök ingenting. Ge upp. Det är precis Jonas Öberg som gått bärsärkagång med sin Viking och du ska vara jäkligt glad att han inte skövlar din by när han ändå är på gång!

Enligt wikipedia
Gå bärsärkagång = Få raserianfall

Tre lösa luftfilter fick lov att beställas och monteras samtidigt som förgasarna fått lov att bestyckas om.

Ja här var det fullt av PSI Modblasterpipor. Det var ett jäkla jobb att få plats med alltihopa så att huven kunde stängas.



Jonas försäkrade sig om att motorn satt där den skulle genom att tillverka en fixtur som såg till att den hamnade rätt.

Ja en Viking-etta blir inte roligare än så här, det kan du lita på. Jonas Öberg heter skaparen och har lyckats med konststycket att nästan tredubbla effekten i den gamla polisskotern!

MADE IN JÄRPEN

Då man inser att det som står till buds på marknaden inte riktigt passar, så är det bara att konstruera någonting bättre själv.

Bild:Peter Lönn Text: SnowRider

Peter Lönn från Järpen är inte den som är den. Då de flesta skulle köpt en fabriksbyggd barnskoter bara för att inse att den inte riktigt fungerar ute i djupsnön så insåg denna skarpsynta man detta faktum innan han försatte sig i denna situation. Med detta i bakhuvudet satt han kapen i en Yamaha Aerox EU-moped för att komma åt drivlinan som inte skiljer sig så där jättemycket från den fabriksbyggda Yamaha SnoScoot som byggdes på 80- och 90-talet. Aeroxmodellen har ingen växellåda utan en vanlig hederlig variator, precis som en SnoScoot. Just denna har också ett variatorkit monterat, precis som det ska vara. Just denna motor var begåvad med en 80-kubiks cylinder, pipa och övrig nödvändig utrustning så den gick en sisådär 90 kilometer i timmen då den satt i Yamaha-mopeden.

Då Peter jobbar på en väl utrustad smidesverkstad som i vanliga fall bland annat tillverkar dammluckor så var det ingen större match att bocka ihop ett eget chassie, med tanken att det hela skulle likna en Yamaha Phazer MTX när den var klar.

Kläs i masonit

På jobbet bockade, klippte och sedermera svetsade Peter ihop chassit som fick en drivaxel med tillhörande nedsvarvad bromsskiva från en Arctic Cat Firecat. Boggiskenorna hittades i Yamahas sortiment medan axlar och resterande rörliga delar i boggin tillverkades i Järpen. Den kläddes sedan med en vanlig 32x38x307 matta som ser till att den driver på riktigt bra, och otroligt mycket bättre än en vanlig barnskoter. Framvagnen är också den hemmabyggd, allt för att likna en Phazer. I dagsläget håller Peter på att jobba med buk och huv som mallas upp i masonit innan den kommer att gjutas i glasfiber.

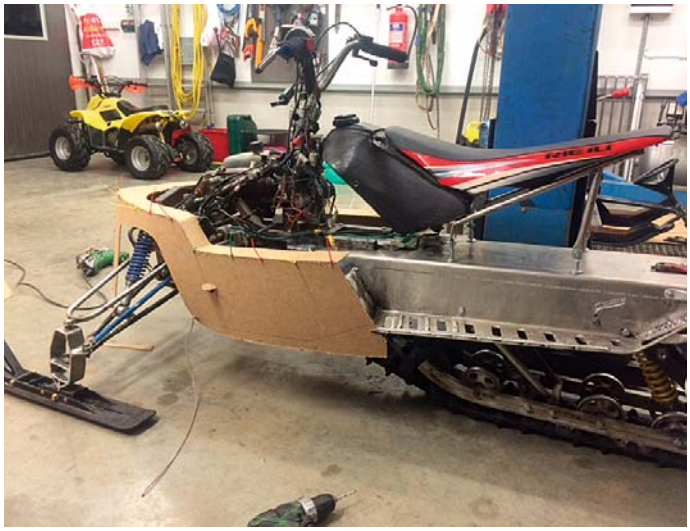
Glasfiber är för övrigt ett fantastiskt material som vi hemmapulare absolut ska lära oss behärska och tämja.

Alltialloboden

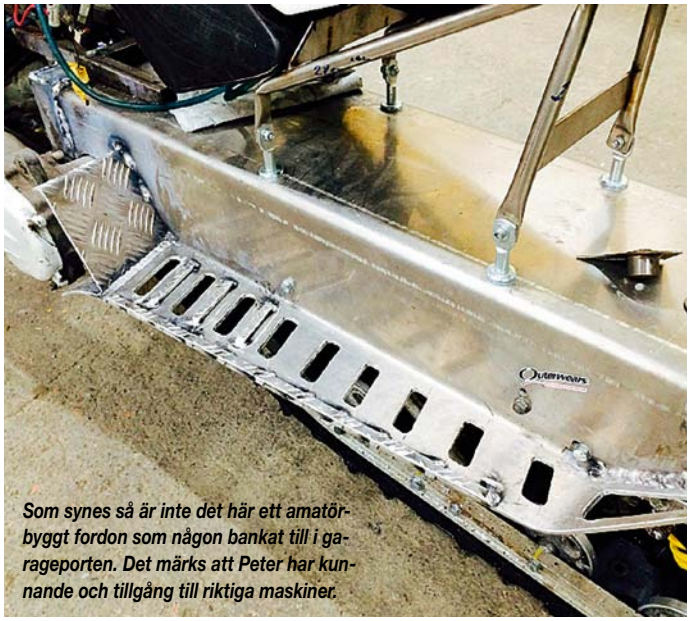
Hela härligheten blev så otroligt bra och ekipaget går en sisådär 50 kilometer i timmen vilket låter rimligt då rullomkretsen på mopedhjulet var omkring 40 centimeter medan drivhjulen på drivaxeln nu är halva den diametern. Det här bygget håller för två vuxna samtidigt som den drar en bob bakom hur lätt som helst i 50 kilometer i timmen. Då Peter har en ”alltiallo-bod” precis som många av oss andra så har han hittat allt övrigt han kan önska för sitt bygge därinne. För er som inte har en aning om vad en ”alltiallo-bod” är för någonting så kan jag säga att det är boden man lägger allt i när man precis lovat frun att man ska slänga det. Man vet ju aldrig när man kan behöva någonting. Har man som Peter meckat med snöskotrar hela livet så har man samlat på sig en ansenlig hög med delar som kommer väl till pass vid ett sånt här bygge. Idag har Peter kört runt 20 timmar med bygget vilket i sin tur kan säkerställa att han har hittat helt rätt med allting. Vi gläds naturligtvis med familjen Lönn som har det perfekta vinterfordonet för hela familjen.

Det är inte alla som har kunskapen och maskinerna för att bocka till sig ett alldeles egna chassie. Imponerande och snyggt.

Själva drivlinan som satte igång hela bygget kommer från en Yamaha Aerox från -00. Just denna motor har 80 cc cylinder, pipa och variatorkit vilket räcker för att skicka upp den här miniskotern till hela 50 kilometer i timmen ute i snön.



Då hela den här skapelsen är hemmabyggd så får Peter också lov att skapa en buk med passande huv innan den är helt klar. Byggnationen har börjat med masonitskivor som mall innan det hela ska plastas.



Som synes så är inte det här ett amatörbyggt fordon som någon bankat till i garageporten. Det märks att Peter har kunnande och tillgång till riktiga maskiner.

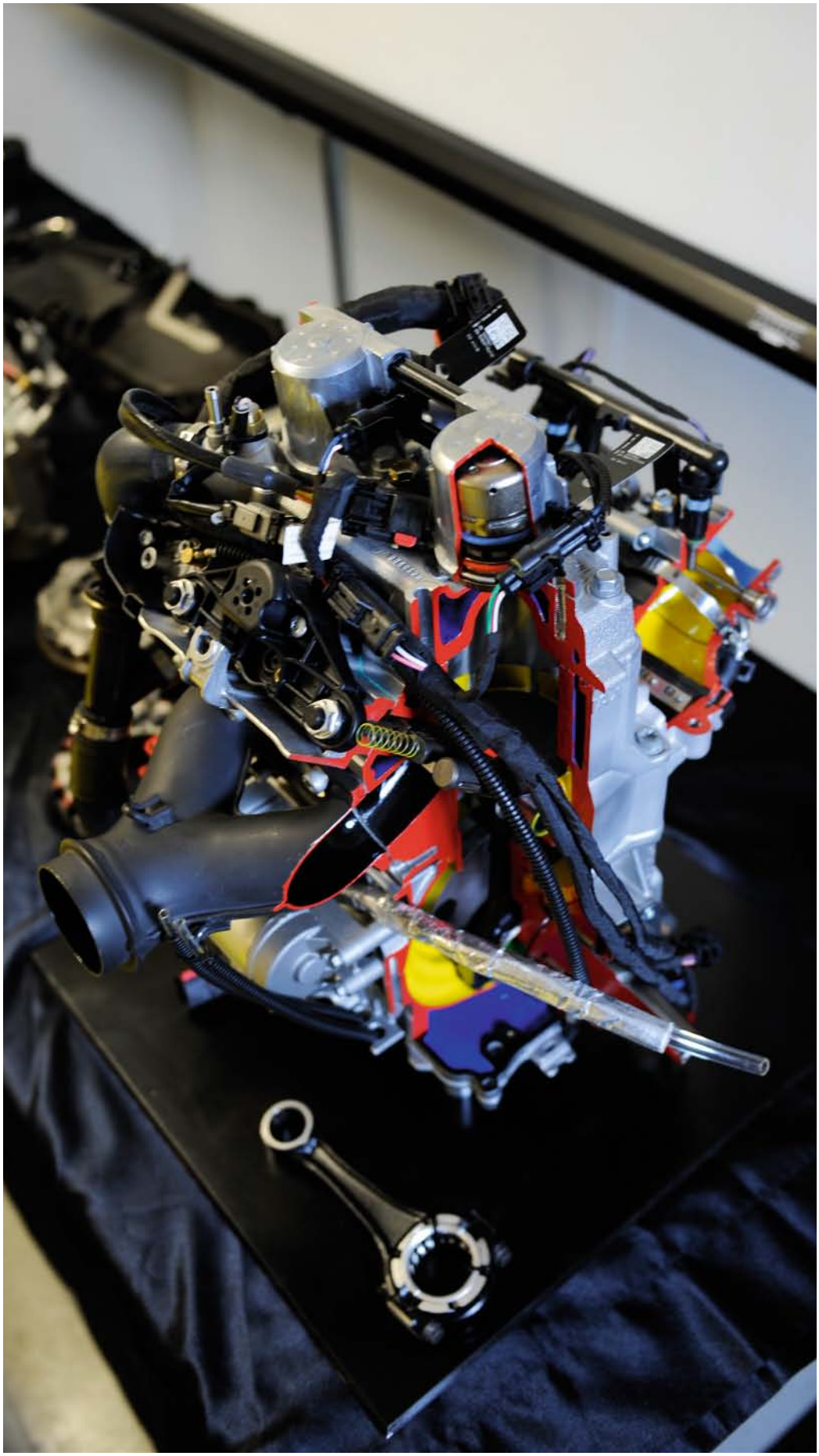
Då Peter Lönn minst sagt ser arg och skräckinjagande ut så är det ingen på denna redaktion som vågar skriva något som helst roligt om hans skägg.

Då pappa Peter insåg att femåriga Elliot inte skulle nöja sig med vanlig ledåkning så byggdes en lössnömaskin som skulle ta honom på längre och djupare äventyr ut i snön än vad något barn någonsin har varit. Eller så var det för att pappa Peter orkade och inte hade något annat för sig.

Det krävs inte många sekunder innan man ser vad som stått som förebild för detta bygge. Japp, rätt gissat, Peter har såklart sneglat på Yamahas Phazermodell.

Boggin är hemmasnicktad om man bortser från skenorna som Peter hittat i sin hemliga bod, men som från början kommer från Yamahas sortiment.

Rotax 850 E-TEC



Sällan har en motor varit så omtalad innan knappt någon ens kört den. Ryktena har florerat och få motorer har varit så mytomspunna innan den ens levererats.

Bild: SnowRider Text: Affe Sundström

Rotax 850 GEN-4 E-TEC, BRPs första helt nya tvåtaktare sedan 2010 års 800 E-TEC. Vi kan väl lugnt påstå att den minst sagt är mycket efterlängtad och något av en riktig teknikbomb för tvåtaktsälskaren. Den är såpass tekniskt intressant att till och med den mest inbitne fyrtaktsälskare blir lite till sig i brallan.

Motorn har som alla förstår av det nya namnet fått ökad cylindervolym tack vare ett längre slag på 80,4 millimeter. Borrningen är på 82 millimeter vilket är samma som den gamla 800:an hade. Detta måttet är i princip det enda mått den delar med den äldre motorn. Missta dig alltså inte på att den här motorn är ny, och inte en förfinad gamling som fått lite nytt smink och en peruk. Den nya 850-motorn är mer kompakt bland annat tack var en ny magnet som är dubbelt så effektiv som den gamla på tomgång, men samtidigt smalare. Äntligen har man från början konstruerat motorn för elstart och har en mc-liknade lösning med integrerad startmotor i blocket. Man slipper alltså kuggkransen på variatorn som för mig alltid sett lite gammeldags ut. Vän av ordning kanske påpekar att denna lösning hade Arctic Cat Spirit motorer redan 1976 men så taskiga ska vi inte vara att vi tar upp det nu i en text om nya Rotax 850!

Nytänk

Vevaxeln är faktiskt två stycken smidda enheter som är sammanpressade till en enhet och den ser mycket annorlunda ut för den som bara skruvat med tvåtaktare då den verkligen ser ut att komma från en fyrtaktare. Samma sak gäller för vevstakarna som givetvis är delade likt en fyrtaktsstake med bultad underdel och de har rullager med delade lagerhållare (för att kunna monteras) som matas med smörjolja, en lösning som man ser hos många MC/ATV-4T. Man förlitar sig

Även kolvarna har en helt unik detalj som har sina rötter i moderna dieselmotorer. Kolvringen sitter monterad i en gjutjärnsskiva i kolven och får på så sätt betydligt mer stöd än om ringen enbart satt i aluminiumet. Även kolvens styrka förbättras och kolvringen ska nu ha samma livslängd som själva kolven för mindre underhållskostnad.

Cylinderloppen är inte av den vanliga "nikasil-typen" utan har en speciell stål-legering som plasmasprutats på och sedan bearbetats vilket ytterligare ska hjälpa smörjningen då ytan är mer lämplig för den oljefattiga miljön som motorn arbetar med, en minskning av oljeförbrukningen på 40% kräver en del nytänkande.

alltså inte på en oljedimma för smörjning utan förser lagren direkt med olja vilket är unikt i skotervärlden.

Man har höjt blicken och hämtat teknik från helt andra inspirationskällor. Cylinderloppen är exempelvis inte av den vanliga "nikasil-typen" utan har en speciell stål-legering som plasmasprutats på vilket ytterligare ska hjälpa smörjningen då ytan är mer lämplig för den oljefattiga miljön som motorn arbetar med, en minskning av oljeförbrukningen på 40% kräver en del nytäkande.

Vi har naturligtvis inte kunnat kolla den minskade oljeåtgången utan får helt enkelt ta tillverkaren på orden tills vi hunnit kolla detta. Just oljeåtgången har rent historiskt visat sig inte alls stämma då man uppgett andra siffror än de som sedan den där jäkla verkligheten utvisat. Men denna teknik är "ny" och ska någonting sänka oljeförbrukningen med hela 40 %, så är det nog denna konstruktion.

Mer beräkningar

Även kolvarna har en helt unik detalj som har sina rötter i moderna dieselmotorer. Kolvringen sitter monterad i en gjutjärnsskiva i kolven och får på så sätt betydligt mer stöd än om ringen enbart satt i aluminiumet. Även kolvens styrka förbättras och kolvringen ska nu ha samma livslängd som själva kolven för mindre underhållskostnad. Tack för det Rotax. Insprutningssystemet med Rotax unika direktinsprutning är i grunden ganska likt men givetvis är även det uppdaterat. ECU:n har dubbelt så hög kapacitet när man ser till antalet beräkningar per tidsenhet och huvudinsprutningsventilerna i toppen har kompletterats med två extra insprutare i spjällhuset. Extraspridarna är endast i bruk vid kraftiga trottelöppningar på mella- samt högvarvsregistret och ska eliminera den tvekan vid pådrag som äldre E-TEC hade. Spjällhuset är också kortare och sitter närmare motorn för högre effekt samt bättre gas-svar. Just responsen är något som verkligen förbättras på den nya motorn och de 10 extra hästkrafterna är för många mer en trevlig bonus, att motorn verkligen svarar på gasen är en större nyhet. Sedan har man även försett motorn med sin nya P-drive-variator och det är en nyhet jag själv har längtat efter under de år jag arbetat med olika varianter av TRA-variatorn. Nu påminner den kanske en del om "en vanlig variator" men det är lite av en synvilla, den är betydligt mer avancerad än så.

Momentet mellan skivorna överförs via rullar, inte glidknappar och rullarna är nållagrade. Variatorn ska enligt Ski-Doo vara helt underhållsfri och ha suveräna växlingsegenskaper.

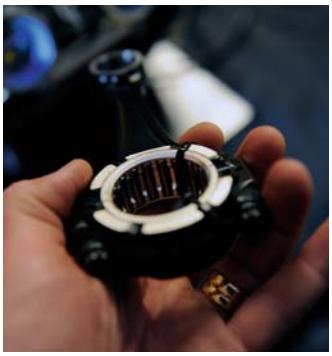
Och för att inga ska sakna sin TRA har även denna "clickers" så att man kan justera varvtalet när man kör skotern på högre höjder.

Känslan

Vi har kört denna fina motor på cirka 3000 meters höjd i Staterna och kan utan att säga för mycket att den är extremt trevlig, stark och den tvåtaktsmotor som imponerade mest. Den här motorn i någon av Ski-Doos långa maskiner är en mycket fin kombination och någonting som ni alla kommer att gilla. Den ska enligt uppgift på ski-doo.com ge 165 hästar och cirka 10 kusar mer än den gamla 800:an. Samtidigt ser vi på Transportstyrelsens webplats att en tidigt registrerad Ski-Doo Summit X 154 850 är uppgiven att ha 115 kw eller drygt 154 hästar? En viss förvirring råder i ämnet även om vi inte betvivlar det minsta att den nya 850 motorn är starkare än den gamla 800:an. Vi får helt enkelt bromsa den själva så fort vi får lägga vantarna på en maskin. Vi återkommer i ämnet.

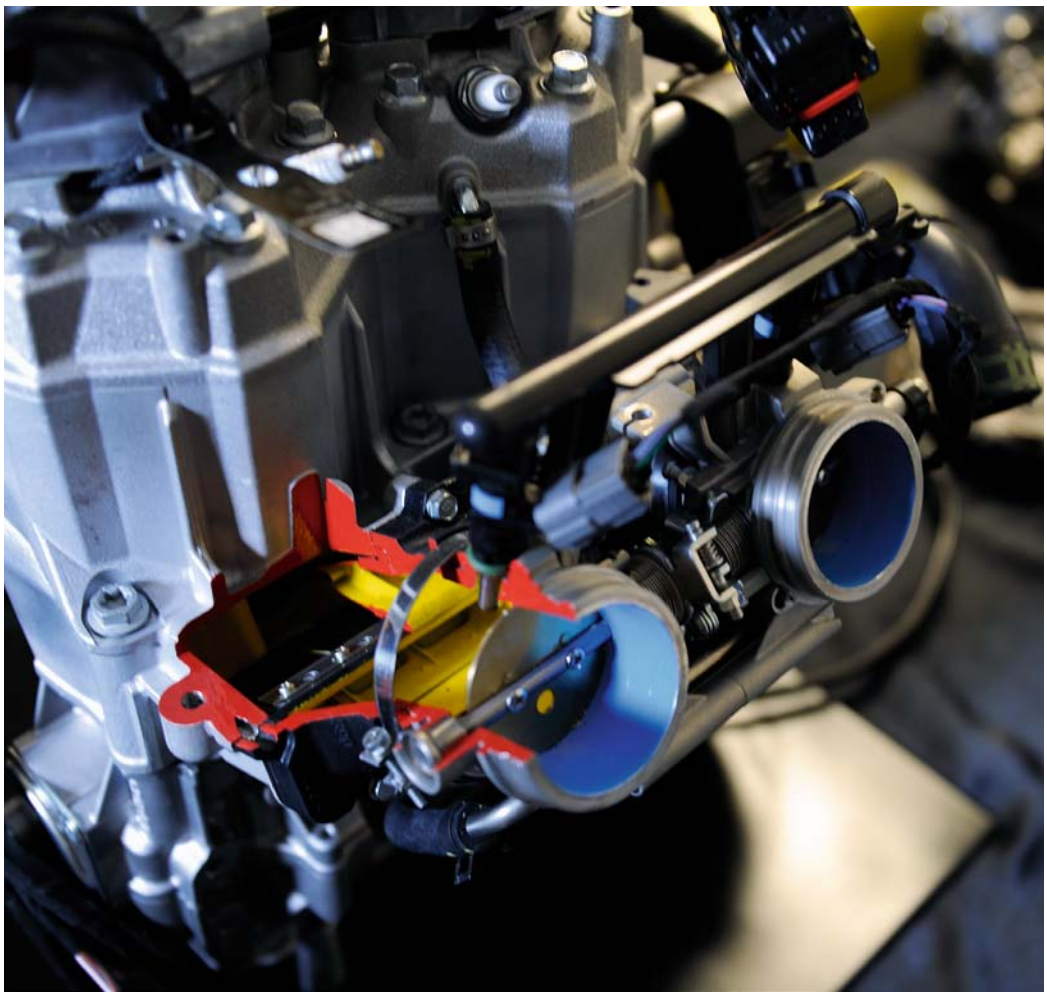
Oavsett så får den här motorn tummen upp och tio variatorremmar av tio möjliga då det gäller nytänkande och teknik. Vintern får visa vad den går för i verkligheten.

Den nya 850-motorn är mer kompakt bland annat tack var en ny magnet som är dubbelt så effektiv som den gamla på tomgång, men samtidigt smalare.



Vevstakarna är givetvis delade likt en fyrtaktsstake med bultad underdel och de har rullager med delade lagerhållare (för att kunna monteras) som matas med smörjolja, en lösning som man ser på många MC/ATV-4T

Insprutningssystemet med Rotax unika direktinsprutning är i grunden ganska likt men givetvis är även det uppdaterat. ECU:n har dubbelt så hög kapacitet när man ser till antalet beräkningar per tidsenhet och huvudinsprutningsventilerna i toppen har kompletterats med två extra insprutare i spjällhuset.



SKOTERGUIDEN 2017

Finns att köpa på snowrider.se

Allt du... behöver veta för att välja rätt

SNÖSKOTER

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

Fogelsta S1945

Ibland så känner jag att man saknat det där lilla sista då det gäller utrymmet på de flesta kåpvagnar. Brenderups, Fogelsta S1945 sätter punkt för den känslan.

Av: Björne

I dagens läge så ställer vi ganska höga krav på våra vagnar. Personligen så vill jag ha en kåpvagn som tar minst två lössnömaskiner av längsta modell, samtidigt som jag vill ha plats för bensindunkar och en del packning. Jag har haft en uppsjö av just Fogelstas vagnar med tillhörande kåpa och varit nöjd med kvalitén, men kanske saknat det där lilla sista då det gäller utrymmet. Detta trots att jag alltid valt den största varianten. Fogelsta/Brenderup har uppmärksammat trenden att snöskotrarna blir allt längre och såg därför till att anpassa sig till rådande förhållanden. Till i år släppte de S1945 som på Fogelstaspråket betyder 190 (188 cm om vi ska vara exakt) cm bred samt 450 cm långt innermått. Att Fogelsta tagit i från tårna då det gäller denna vagn som lämpar sig för två riktigt långa maskiner betyder att det finns massor av plats över samtidigt som snöskotrarna slipper stå och gnaga på varandra och på kåpan.

Vi provade en fullutrustad S1945 som hade precis allt man kan önska sig för att frakta, lasta och spänna fast två maskiner på ett enkelt och problemfritt sätt.

S1945 kan du köpa som Inline (hjulhusen inuti) eller som Outline (hjulhusen utanför). Det är samma vagn i grund och botten, med fördelen att Outlinemodellen har ett helt slätt golv där Inlinemodellen har två hjulhus som sticker upp. Ska du lasta stora skivor eller dyligt så kan ett slätt golv vara att föredra, medan det inte spelar någon roll för snöskotern. Hjulhusen är för övrigt täckta av ett glidvänligt material i Inlinevagnen. Vi ser också en nackdel med Outlinevagnens bredare axel som då inte linjerar i dragbilens hjulspår vilket blir drygt om du kör i en decimeter nysnö.

Vi hittar hela 13 stycken bindöglor i den här vagnen varav de i mitten är nersänkta, vilket är genomtänkt. Vi hittar också samma glidyta på insidan av lämmen som på hjulhusen vilket underlättar vid lastning, framförallt när man backar upp den andra skotern.

S1945 har massor av tillbehör och nuförtiden så hittar du stora delar av SuperClamps sortiment hos Fogelstas återförsäljare vilket kan vara bra att veta när du beställer din vagn. Jag kan verkligen rekommendera att lägga några spänn extra på riktiga Super Glides och Super Clamps. När du ändå är på gång så ska du stoppa dit Traction Glides så att mattan får bra med fäste vilket uppskattas framförallt när du backar upp den sista skotern och du är själv.

Vårt testexemplar var som sagt fullutrustat med allt. Inklusive hållare för reservhjul vilket kan kännas lyxigt, men samtidigt fantastiskt bra när du väl behöver det. Det tippbara flaket är nuförtiden en självklarhet och en av anledningarna till att vi gillar den här släpvagnssorten då det hela blir lättlastat, även om du är ensam.

Vill du helt plötsligt få en massa nya vänner i grannskapet samtidigt som du kan frakta dyrgriparna utan att risa ner dom i onödan då är en Fogelsta S1945 ett måste för just dig.

Fogelsta S1945 med kåpa	***Pris 61 880:-***
Fogelsta S1945 Inline	***Pris 33 490:-***
Fogelsta S1945 Outline	***Pris 31 690:-***
Westbay kåpa svart	***Pris 29 900:-***
2 X Backljus (1500 lumen styck)	***Pris 2500:-***
4 X Traction Grid	***Pris 640:-***
8 X Super Glide	***Pris 1295:-***
Super Clamp fram	***Pris 1875:-***
Super Clamp bak	***Pris 1295:-***
Reservhjulshållare	***Pris 820:-***
Stenskottsfilm	***Pris 1690:-***
Alla priser ink moms	

En bra kåpa innebär inte bara fördelar. Vi har väl alla svurit över den där halvmetern med snö som ligger där den ligger på kåptaket. Jag har märkt att en ren och vaxad kåpa släpper snön betydligt bättre än en skitig. Något att tänka på till vintern. Fram med vaxtrasan.

Kåpan från Westbay Trailers är robust och stum. Den bullrar inte när du kör på dåliga vägar. Men smakar det så kostar det och det kanske du ska tänka på nästa gång du lånar en kåpvagn. Kåpan går lös på nästan 30,000 bagis.

Det som förut kändes fantastiskt är idag en självklarhet. Ett tippbart flak är idag ett måste.

Det sitter totalt 13 stycken bindöglor i en S1945 varav tre stycken sitter nedsänkta i mitten.

Backljuset sitter inte där som standard även om elen är framdragen. Två stycken 1500 lumenlampor kostar 2500 spänn och är en bra investering.

Vill du slå av dig knogarna så är ett råd att du först drar i handbromsen för att sedan veva ner stödhjulet. Då är chansen att lyckas med detta minst 100%.

Det finns nu någonting för mattan att greppa i SuperClamps sortiment. Traction Grid heter de plattorna som är specialtillverkade just för denna uppgift.

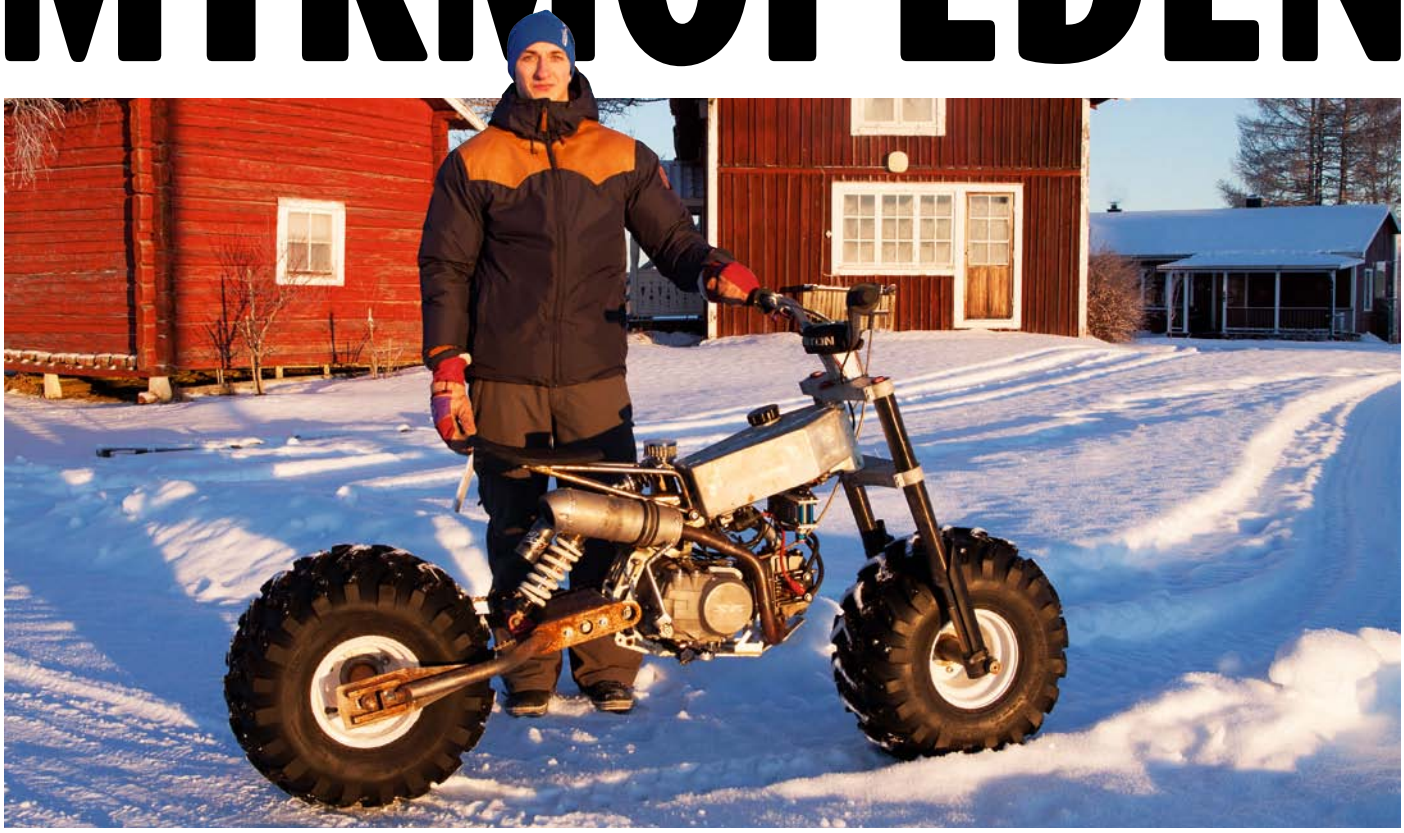
Super Clamp ersätter de sedvanliga spännbanden och är verkligen någonting som underlättar en korrekt fastspänning.

Ett reservhjul kan tyckas vara gubbigt, men är helt fantastiskt när du får punktering och kan rekommenderas å det grövsta. Du vet väl att Fogelsta har massor av bra tillbehör till sina vagnar?

På Inlineversionen så hittar vi glidytor på de inre hjulhuset. Personligen skulle jag välja en Inlineversion.

Där det förut var ont om plats finns det numera gott om utrymme. När vagnen är tippad blir det hur lättlastat som helst.

MYRMOPEDEN



Det finns olika sätt för att ta sig fram i snön. Så här gör i alla fall Kim Gustafsson från Lycksele.

Av:Björn

Vem har sagt att alla fordon som är lämpade för snön måste ha en matta? Visst fungerar mattan bäst när det gäller att skapa någon form av bärighet, men på hårdare snöytor borde väl ändå ett däck kumna vara ett alternativ? Visst är det så, och Kim Gustafsson från Lycksele må ha byggt sin egen skapelse, men är knappast först med konceptet då vi sett ballongförsedda motorcyklar från exempelvis Yamaha.

Ni kommer väl ihåg den där motorcykeln som kallades för BW (Big Wheeler) 350 och var avsedd att användas i öknen, myrar och olika eländiga terränger. Konceptet föll på sin egen klumpighet och den blev aldrig riktigt populär, trots att den fungerade. Men modellen fastnade i bakhuvudet på Kim som måste varit i blöjåldern eller till och med kanske bodde i kalsonggrenen när modellen introducerades.

Oavsett vilket så måste han ha skaffat sig en viss förkärlek till själva ballongdäckskonceptet då han i vuxen ålder kände att det var dags att bygga något eget. Visst hade han skruvat på det mesta redan och varför inte göra slag i saken och bygga sin egen myrmoped?

Det här skulle bli fordonet som man skulle använda både sommar som vinter och då Kim till vardags jobbar med att göra vagnunderreden så hade han tillgång till det mesta på jobbet.

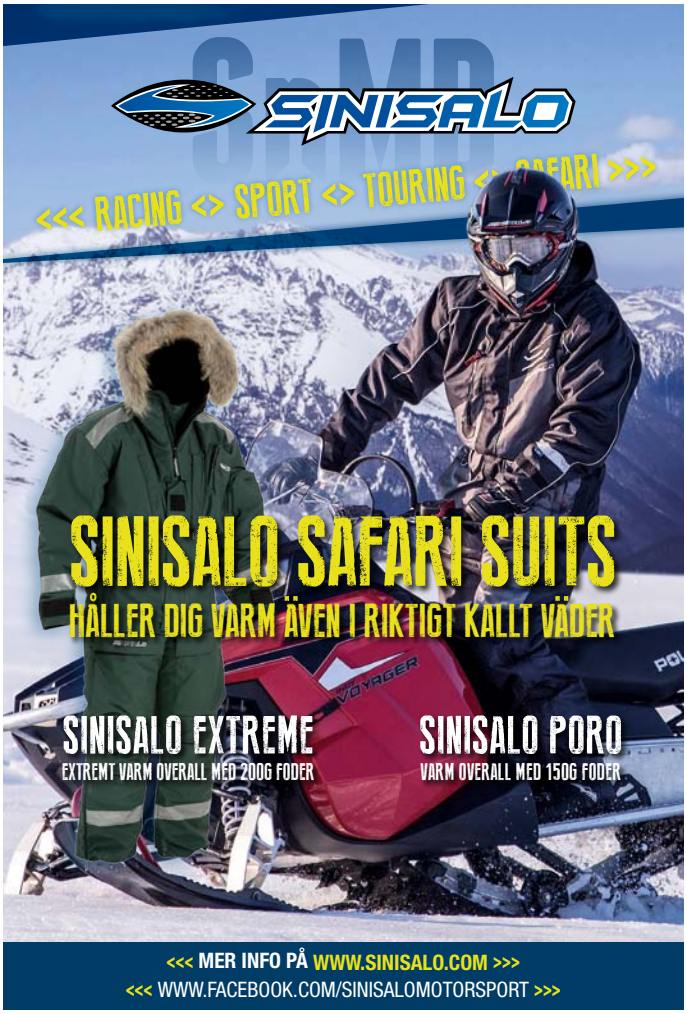
Det hela är byggt runt en 150 kubiks Fiddy som breddats både fram och bak för att kunna svälja däcken. Fram så vattenskars nya bredare styrkronor och bak så gjordes en fetare sving. Bakramen tillverkades också för att passa in i resten av bygget.

En aluminiumtank svetsades ihop och det hela kröntes med två 8 tums ATV-däck med tillhörande fälgar. Alla bussningar inklusive drevhållare svarvades på jobbet. Kim har hållit på i dryga två år från och till med bygget och ville testa ut att den verkligen fungerade innan hela härligheten ska lackeras.

Visst var det tänkt som en kul grej från början, men den verkar fungera helt okej och blev roligare än han hade tänkt sig även om de bredare däcken gör den här myrmopeden ganska klumpig och trögsvängd. Konceptet är i alla fall klockrent och vi tar gärna emot bilder och en historia om just ditt åretruntfordon.

Få saker driver så bra som ett drivband i snön. Hjul passar bättre på hårda ytor, även om dessa hjul är bredare än vad vi är vana att se på en motorcykel.

Breda hjul ger bättre bärighet än smala men gör samtidigt ett tvåhjuligt fordon egenskapen av att vara trögsvängd. Något som man kan lära sig leva med.



Förarbevisutbildning för snöskoter

Skaffa dig utbildning där kunskapen finns

Våra utbildare anordnar kontinuerligt kurser till förarbevis

SVERIGES SNÖSKOTERÅKARES CENTRALORGANISATION
SSCO

Kontakta oss för vidare information på:

Utbildningsansvarig:
Janne Sund Tele: 070 - 326 97 55

www.ssco.nu **Besök oss på:**

PROBABLY THE BEST TAPE IN THE WORLD

FINNS HOS VÄLSORTERADE SKOTERHANDLARE

» LÄSVÄRT «

6 nr 325:-
inom Sverige

6 nr 335:-
inom Sverige

6 nr 265:-
inom Sverige

6 nr 398:-
inom Sverige

Boka din prenumeration på:

snowmobile.se, snowrider.se, atvmag.se, streetnstrip.se

Besök vår nya yamaha hall
öppnar 22/12-16 i Sälen

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

Snöskoteråkning när den är som bäst!
Upplev Sveriges största ledområde i Dalarnas fjällvärld!
Ca 160 mil skoterled • Stora friåkningsområden

Boende i Stugor, hotell och B&B bokar
du på visitidre.se eller 0771-99 88 00.
Visit idre

Monosuits i alla prisklasser
och mycket, mycket mer
www.hecamc.se

HECA, Marinv. 2, S-vall
060-52 52 44
heca
MC - SKOTER - MOPED - CROSS - ATV

lovens.se
trafikskola
Skapa dig frihet
Vi hjälper dig till körkortet/förarbevis
Snöskoter, Mc, Bil eller C1
Intensivutbildningar.

www.lovens.se
Tel: 026-256179

Hotell & Spa
SKOTERUTHYRNING • GUIDE
KONFERENS • JAKT & FISKE
EVENT • BUTIK

BigRiverCamp
HOTEL & SPA
+46645-220 00 • BIGRIVERCAMP.SE

Vi satsar hårt för en REKORD - VINTER

Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90
www.kalixmaskiner.se

HAR SKOTERN SKURIT?
NIKASIL® CYLINDER REPERARTIONER
SNABBT OCH ENKELT

BLIXTENS RACING
Tel: 036-13 40 96
GRATIS FRAKT TILL OSS VIA HEMSIDAN!
WWW.BLIXTENSRACING.SE

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

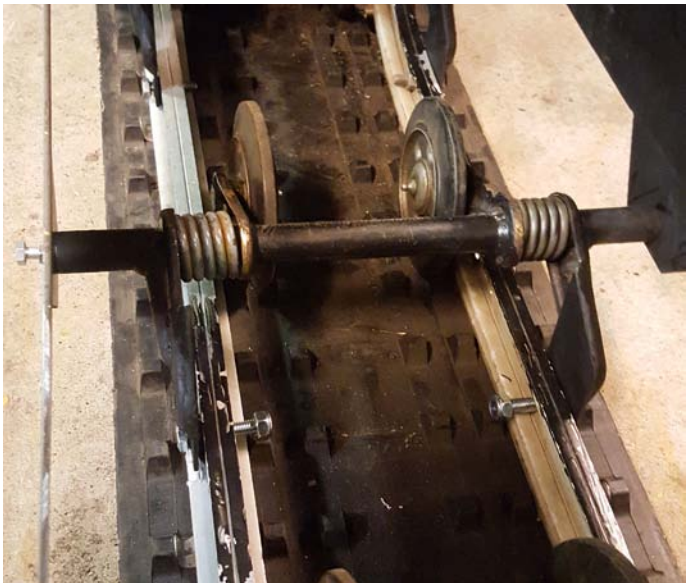
MONSTERLARVEN
En förfinad klassiker

Visst kan man förfina en redan fin produkt, framförallt om det sitter en motor på den och att den i slutändan går fortare.

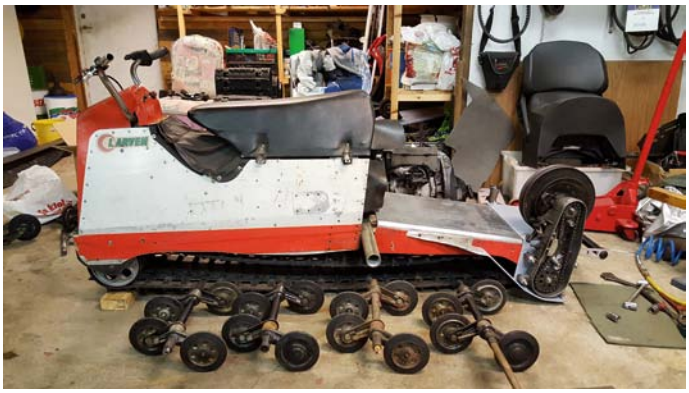
Alla har vi väl hört talas om Larven? Detta klassiska svenska översnöfordon som ligger till grunden för många myter, skräckhistorier och legender. Larven är fordonet som plockades ihop som ett pussel i Östersund utan att man egentligen tillverkade en enda pryl själv på fabriken. Allt levererades av underleverantörer och resultatet blev ett fordon utan styrning då det var menat att man skulle ändra riktning med hjälp av viktförflyttning och skidorna som man spänt fast på fötterna. Dessa manövrar kräver en hel del av piloten och underlaget då detta fordon fungerar bäst i djupare snö. Tro mig, jag har själv haft en och det här är inte fordonet för dig som vill åka lite på en parkering eller på en pistad yta. Men alla bra konstruktioner har sina nackdelar och får man tro Stefan Johansson från Piteå så har Larven sin akilleshäl i mattan och motorn. Just detta faktum har fått Stefan att tänka varvet runt och lite till. Nog skulle det sitta fint med en starkare motor och en annan boggi med en modernare matta?

Klister i soffan

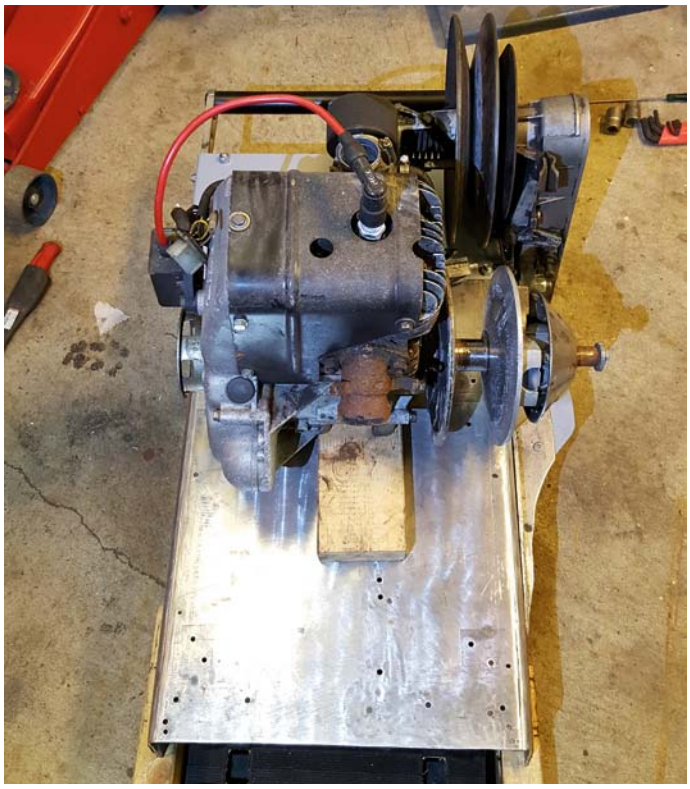
Vissa av oss sitter klistrade i soffan och känner lugnet. Andra känner att man ska rätta till det som inte är riktigt. Stefan tillhör klart kategori två och gjorde därför slag i saken då han valde att förbättra sin fullt fungerande Larven med eget tänkande och modernare bitar. Stefan är medlem i en icke officiell klubb där andra medelålders "kategoritvåmän" ingår. Denna "klubb" har som enda uppgift att samla och arrangera en resa per år till hemlig ort där man avnjuter varandras sällskap och äter samt dricker gott. Vanligtvis brukar man ta sig till detta mål med en äldre snöskoter eller liknande fordon. Larven får räknas till ett liknande fordon. Boggin som sitter ori-



Då Larven i princip består av en massa bockade bitar som är ihopnitade så går det att plocka isär den för modifiering. Smidigt och enkelt.



Då original "boggie" saknar hjul och lämnar mycket annat att önska så snidade Stefan helt enkelt ihop en hybrid av glid- och hjulboggie.



En liten 244 kubiks polarismotor som Stefan hittade i en Gemini från 1980 fick ta plats där den gamla 160 kubiks huskvarnamotorn en gång satt. Med denna manöver så dubblades effekten.

ginal på Larven är en träkonstruktion av udda slag. Det kändes lite daterat så en egen glid/hjulboggie snidades ihop med ett par Pantherskenor och Ockelbohjul och anpassades till chassiet tillsammans med en begagnad matta från en Arctic Cat EXT. Nu sitter den hemkomponerade aluminium- och stålboggin på plats med en 32-kamsmatta som mäter 366 centimeter i längd och 34 centimeter i bredd. Den som är lite påläst misstänker direkt att Stefan smalnat av mattan men det har han inte. Hade du läst på lite till så hade du vetat att EXT-modellen hade en lite smalare matta vilket passade bra då Larven är i smalaste laget.

Lugna miljöpartister

Då Stefan valde att stoppa dit en encylindrig Polarismotor från en 1980 Gemini (244cc) på 20 hk istället för originalets Huskvarna 160-kubikare på 9,5 hk, så passade han även på att byta ut kedjehuset vilket han hittade i Yamahas sortiment. Nu sitter det en smäcker historia från en ET 250 på plats på chassits vänstra sida och förbinder sekundäraxeln med drivaxeln med den sedvanliga drivkedjan. Omtänksam som Stefan är så sitter där nu också en rejäl ljuddämpare som håller miljöpartisterna lugna och fina.

Körupplevelsen

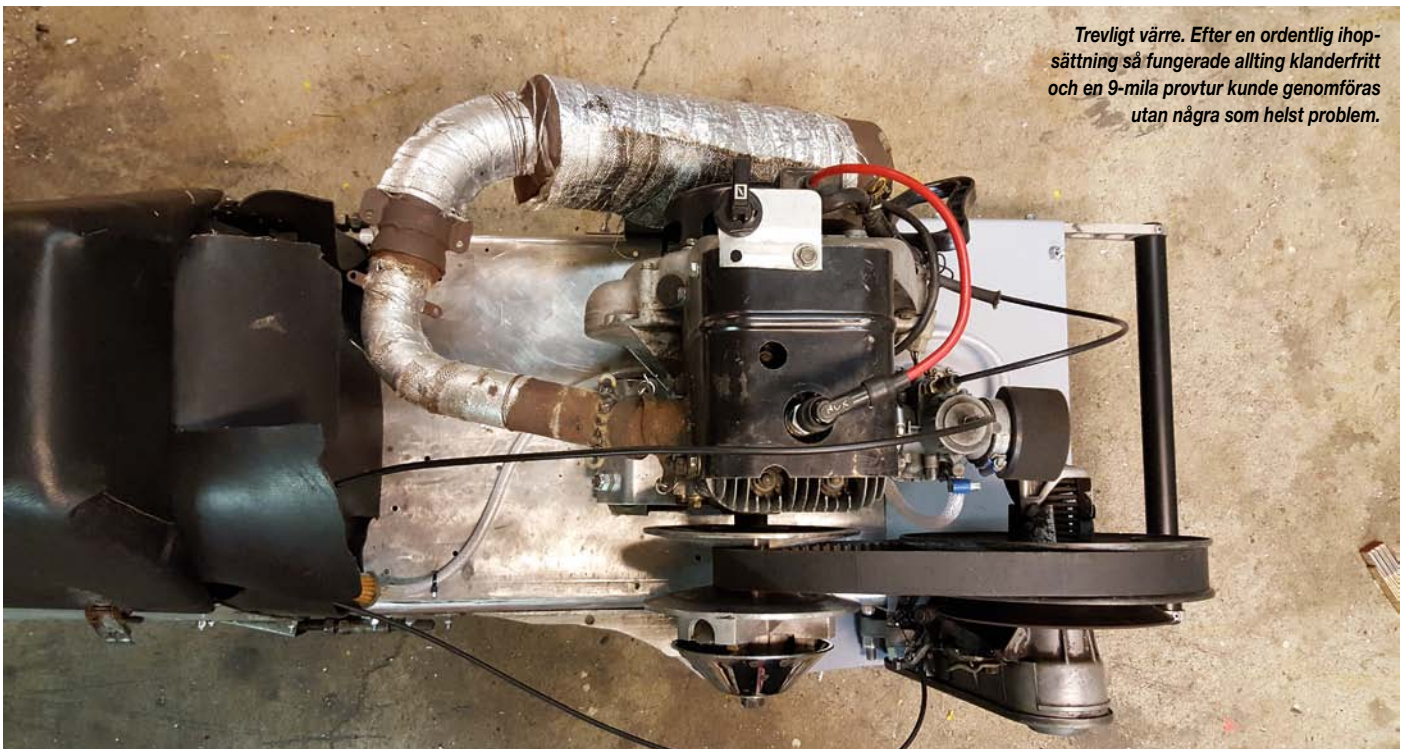
Körmässigt så känns maskinen betydligt piggare än förut och transmissionen fungerar klockrent. Originalmattan som standard består av några ihopnitade tygremmar med tillhörande tvärslår i stål är nu ett minne blott och den 32 millimeterade efterträdaren fungerar klockrent då den driver på värre än en hockeyfarsa

Kedjehuset är hämtat från en smäcker och fin Yamaha ET 250.

I och med att drivningen och boggin bytts ut och förbättrats så har Stefan fått lov att göra lite nya infästningspunkter och lagerlägen.

Det hela börjar ta form och en bild på hur det hela kommer att se ut växer sakta fram.

En liten jämförelse då det gäller originalmotorn och den "nya" polarissnurran. Helt plötsligt ser den lilla 244 kubikaren rätt stor ut.



Trevligt värre. Efter en ordentlig ihopsättning så fungerade allting klanderfritt och en 9-mila provtur kunde genomföras utan några som helst problem.

och ger Monsterlarven oanade egenskaper i snön. Efter allt konstruerande så provkördes hela härligheten några meter på vägen utanför garaget innan det var dags för den där resan med "kategoritvåmännen". Resemålet var det legendariska Långträsk och eftersom starten gick i Piteå så blev det hela 9 mil under premiärturen. Allt fungerade klockrent och Stefan kom fram i god tid för att avnjuta middag och partaj med efterföljande huvudvärk. Idag så saknas en tät kåpa över motorn vilket skulle behövas då det samlas en hel del snö där. –Jag har väl inte helt gett upp tankarna på att stoppa dit en 340-motor från en Yamaha SM, men vi får se hur det blir. Kanske jag satsar allt och stoppar dit en vattenkyld motor, avslutar Stefan, en av de legendariska "kategoritvåmännen" från Piteå.

Nu har Stefan gjort det han kan för att göra sig riktigt illa när skidorna korsar sig i djupsnön och vi på SnowRider kan bara säga en enda sak. Lycka till!

Lite fakta:
Motor Polaris 1 cyl 244cc från en Gemini 1980
Kedjehus och drivaxel från Yamaha ET 250
Matta Arctic EXT 366x34x32
Boggie egen konstruktion med boggiehjul och skenor
Chassie med tank, styre, dyna, lyse är orginal

Även om man aldrig kör fast med en Larven så kan en lyftbåge behövas. Denna kan vara lånad från en nyare Polaris.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Missa inte!
SKOTER-AVROSTNING
I FUNÄSFJÄLLEN
LÖRDAG 28 JANUARI 2017
Lagtävling: Två personer/lag
Start: Funässjön kl 9.00
MISSA INTE DENNA HAPPENING!
Upplev en dag på fjället, div tävlingsgrenar, afterskoter m.m..
För mer info:
070-229 84 07
SKOTER
SKOTERAVROSTNINGEN.SE

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

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

West-Bike Motor & Service
Boka din skoter innan 31 november så får du 15% rabatt på utrustning/tillbehör.
ARCTIC CAT
Surfa in på:
www.west-bike.se

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

Nila pulkan
-Kvalitet i minsta detalj!
Pris från 23,500:- Ink moms
090-146162
• Reservdelar • Tillbehör
• Kläder • Service
Snö o Sjö
www.snoosjo.se

Tords Motorservice
EN AV SVERIGES ÄLDSTA & STÖRSTA SKI-DOO HANDLARE!
BEGAGNADE SKOTERDELAR TILL ALLA MÄRKEN
HOS OSS HITTAR DU ALLT DU BEHÖVER FÖR EN LYCKAD VINTER!
ski-doo
SPANA IN VÅR NYA FRÄSCHA HEMSIDA!
WWW.TORDSMOTORSERVICE.SE

2 och 3 KRÖKS ORIGINALET
Svensktillverkade
Isrivare
www.tr-skoteromek.se
Kompletta isrivarsatser till Yamaha, Ski-Doo, Lynx & Arctic Cat.
Vi utför rengöring av spridare till Bombardier skoter -vattenskoter & båtmotorer
TR SKOTER & MEK AB
Läs mer om våra isrivare och spridarrengöring på vår hemsida

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

Snöskoterservice i Ljungdalen AB
Återförsäljare av Yamaha sedan 1975
• Försäljning • Uthyrning
• Service • Skoteräventyr
YAMAHA Tel 070-6748166
www.ljungdalenskoter.se

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

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

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

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

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

BK-system
070-3706578
www.bksystem.se

composit-tracks.com

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

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

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

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

ATV & TERRÄNG MAGAZINET

PRENUMERERA!

Starta din prenumeration idag så du inte missar något nummer!

Nästa nummer i butik 21 februari 2017

Prenumerationspriser

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

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

PRENUMERERA PÅ SNOWRIDER Magazine

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

Eller maila på:
pren@snowrider.se

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

WWW.SNOWRIDER.SE

Skoterguiden 2017

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

Svarskort
-Posta redan idag!

snow rider

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

B

SVERIGE
Porto Betalt

Namn: _____

Adress: _____

Postnr&Ort: _____

Tel: _____

TIDNINGSFÖRLAGET OTLAS AB

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

OBS! PRISERNA GÄLLER ENDAST INOM SVERIGE.

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

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

BikeTown dalarnas nyaste
Yamaha Återförsäljare!

BIKE town

Vi säljer
Snöskoter,Fyrhjuling,Motocross/Enduro,
Motorcyklar, Mopeder, Vattenskoter,
Marint, Cyklar och Tillbehör

Airoh HELMET

CA PRO III RIDE LIKE A PRO

TOBE OUTERWEAR

FOX

Vi fyller 1 år!

Och det firar vi med att ge alla Snowriderläsare 15% på allt som vi har i lager utom fordon.

Uppge "SnowRider"
i kassan antingen i butiken
eller på webshoppen
biketown.se eller
yamahastorefalun.se

Detta erbjudande gäller endast på ordinarie priser tom 31 januari
BikeTown, Roxnäsvägen 13, 79144 Falun 023-6690080

alpinestars

SHOEI

Billet BOLT ON, RIDE HARD

Halvarssons