Nummer 3 15/16 Pris: 69:- EUR 8,90 NOK 85

SNOWRIDER Magazine

SnowRider, Sveriges största snöskotertidning!

BILLET X 2.0

BRÄNSLEFÖRBRUKNINGEN

KAWASAKI SHARK

Lite halvlångt

HYBRIDERNA 2016

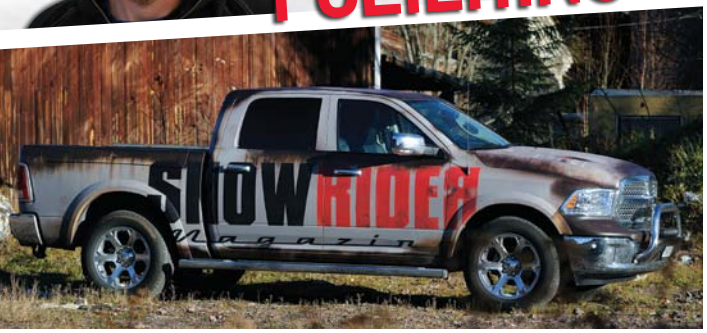
PROJEKT 174

Längre, starkare, tystare, lättare.

CanonBallRun
ANMÄL DIG NU

KÖRA FAST CAMPEN 2016
Sälen/Lofsdalen

FOLIERING



THE PROFESSIONAL BOXER

INTERPRESS 0518-03
7 388051 806905
RETURVECKA V 3

VI PÅ SLEDSTORE ÖNSKAR ER EN RIKTIGT FIN SNÖSKOTERJUL!

sledstore presentkort

Årets bästa julklapp! Alla som älskar motorsport, älskar våra presentkort. Presentkortet gäller som betalning på Sledstore, 24MX och XLmoto. Presentkorten är giltiga 12 månader efter utfärdande.

Snopro
Styrstål Standard

299 kr

Camoplast Challenger
Skotermatta

från 7 199 kr ~~7 995 kr~~

Snopro
Universal Slides

från 159 kr

sledstore
SVERIGES SKÖNASTE **SKOTERBUTIK**

FRAKTFRITT ÖVER 1000KR SNABBA LEVERANSER
60 DAGARS ÖPPET KÖP **GRATIS STORLEKSBYTEN**
LÄGSTA PRIS-GARANTI

Softshelljacka Team Ruffriders

Sveriges stolthet inom freestyle MX och skoter har nu en egendesignad jacka!

- Vindtät och vattenavvisande.
- Avtagbara ärmar som fästs med både tryckknapp och dragkedja gör att du kan omvandla jackan till väst.
- Tejpad dragkedja med invändig stormslå håller vatten och vind ute ur jackan.
- Justerbar ärmmudd med smidig kardborreknäppning med invändig spandexslejf gör att jackan sitter bekvämt runt handleden.
- Justerbar med dragsko i nederkant vilket ger en bättre passform och förhindrar jackan från att åka upp.
- Liten innerficka med lock för säker förvaring. 2 st fleecefodrade handfickor med tejpade blixtlås. Bröstficka med fleecefoder och tejpad dragkedja passar utmärkt för förvaring av telefon.

999 kr

FLY Kinetic Pro Cold Weather Svart-Orange

Presis som namnet säger är denna hjälm utvecklad för kallt väder! Skal i Poly-Alloy Composite med UV-resistent dekor ger en hållbar och lätt hjälm. Knäppning med dubbla D-ringar. 10 stora luftintag minskar värmeutveckling och ger maximal luftgenomströmning.

FLY RACING

1 499 kr

RING VÅR KUNDTJÄNST!

08-509 063 00

Öppet 12-17 Helgfria vardagar

sledstore.se info@sledstore.se

SNOWRIDER Magazine
NUMMER 3
2015/16

Nummer: 3-15/16 Årgång: 19
Foto omslag: Hans HT Thomt
Utgivning nr 4 2015/16: 19 januari
Annonsstopp: 11 december

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 vardagar 8-16

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

Ledaren

Det där med att skriva en ledare är alltid roligt eftersom ni läsare faktiskt ger mig en hel del feedback då det gäller denna sida. Jag försöker att hålla mig från politiska diskussioner och åsikter för att fokusera på snöskotern som fordon och dess tillhörande subkulturer. Just denna uppgift känns dock svår i den politiska kollaps Sverige idag genomgår. Men som sagt, snöskotern är i centrum i detta forum. För snöskotern för med sig ett brett diskussionsunderlag. Alla som äger en snöskoter för nöjes skull har på ett eller annat sätt, mer eller mindre, anpassat sitt liv för detta fordon. Man väljer bil, släpvagn, boende och stuga efter detta fordon samtidigt som man bokar upp fritiden vintertid. Just detta gör att vi har mer att skriva om än bara nya snöskotrar. I detta nummer fokuserar vi ganska mycket på hembyggen men också nya maskiner

Vi har upplevt två riktigt dåliga vintrar i rad nu och även om det säljs snöskotrar i detta land som aldrig förr så tär detta på hela industrin eftersom alla annan försäljning blir lidande av en snöfattig vinter. I en förlängning blir också nyförsäljningen drabbad. Vi behöver verkligen en snörik vinter och gärna i hela landet för att vi ska återhämta oss i branschen. Snö i södra Sverige betyder att begagnatlagren rensas i norra Sverige samtidigt som mycket snö i norra Sverige betyder en ökad eller bibehållen nyförsäljning. Vad det gäller priserna i år så ser vi en viss ökning, beroende på den stegrande dollarn. Ett högre dollarpris betyder dyrare maskiner, samtidigt som ett sjunkande dollarpris sällan betyder billigare snöskotrar. Ser man till den totala snöskotermarknaden så är denna bransch jämförelsevis extremt liten. Förra året såldes det 150,000 snöskotrar i hela världen vilket är en piss i Mississippi om man jämför med bilindustrins 60-miljoner sålda enheter. Den genomsnittlige köparen är 44 år, kör dryga 290 mil per år och det finns 3000 snöskoterklubbar i världen. Det finns idag fem tillverkare av snöskotrar. Ja eller fyra då BRP har två liknande märken som säljs under olika namn. Att vi någonsin kommer att få se fler tillverkare ser jag som någonting otänkbart då detta fordon inte bara är krångligt att tillverka, men framförallt säljer i för små volymer. Vi får hoppas att den kommande istiden är nära då detta troligen är det enda som skulle kunna locka fram fler tillverkare av vårt favoritfordon.

Jag kommer aldrig att glömma min nyårsdagsmorgon 2015 när jag tittade ut över min gård i Vika. Den gröna gräsmattan var täckt av 3 centimeter vatten och det formligen spöregnade ute. Då var det lätt att hålla sig för skratt ska jag säga. Men till detta år håller vi tummarna för en snörik och kall vinter. Skriver ner några saker du ska hålla utkik efter under hösten. Håll koll på dimman. Dimmig höst ger snörik vinter. Flyger tranorna och vildgässen mycket högt när de flyttar söderut om hösten, blir vintern kall. Flyger de lågt blir vintern mild. Sitter löven länge på träden om hösten, blir vintern lång och sträng. På hösten kan man se på abborrarna hurdan vintern blir. Om de fem mörka ränderna bakom huvudet är mörkast närmast huvudet, blir vintern kallast i början. Är ränderna på mitten av kroppen eller i bakre ändan mörkast, blir det kallast i mitten eller slutet av vintern. Så högt haren äter av aspen om hösten, så högt kommer det snö. Mycket ekollon vid Mikaelitiden (29 september) bådar mycket snö vid jul. Är det gott om rönnbär, blir det en sträng vinter. Japp, så de så.

CanonBall Run 2016

Du är väl på det klara med att vi återigen kör vårt fantastiskt trevliga och pupulära CanonBall Run. Även detta år från redaktionen i Stenis till hotellet i Älvdalen. Mer om detta finns att läsa längre fram i tidningen.

CONTEGO BOOT

Våra skor finns inte mängder av varianter i olika färger. De har inte heller långa listor av funktioner du inte visste du behövde.
Men om du är som vi kommer du uppskatta den låga vikten, den slimmade formen och de slitstarka materialen i tåhättan och sulan.
Vi tror också du kommer tycka om det vattentäta membranet från Sympatex® och hur väl dina fötter och fotleder skyddas.

För oss och för dig handlar snöskoteråkning om vår upplevelse, den perfekta dagen och något djupare än bara ytan vi ser.
Vi tror att det är det är det viktigaste för oss alla.

Membran: Sympatex® Moisture-Tech
Storlekar: 39 - 47

100% vattentät
Speed Lacing®
Utvecklad för friåkning
Slimmad profil
Sula i naturgummi

When going indoors is not an option

TOBEOUTERWEAR

TOBEOUTERWEAR.COM

www.dbc-sweden.se

INNEHÅLL 3 2015/16

4. Ledare
10. Hybrid
24. Nytt&Noterat
28. Bränsleförbrukning
32. Projekt MTX
36. CBR 2016
38. Premiärturen
40. Lössnöcamp
41. Billet X
44. Per Johansson har ordet
46. Vad väger en gubbe?
50. Professional Boxer
54. Foliering
58. Baja 1000
62. Kawasaki Shark
65. Prenumerationer

NYHET: LADDA NER POLARIS SNOW APP

2016

800 SKS 155 800 SKS 155

800 PRO-RMK 163 800 PRO-RMK 155 800 PRO-RMK 155 600 PRO-RMK 155

PRO-RMK – Världens bästa lössnöskoter blir ännu bättre. Det bevisas i branschpressens tester gång på gång. Lättast, starkast och mest lättkörda. Nu i helt nytt AXYS chassie och väger in på otroliga 185 kg.

SKS – En ny mångsidig RMK modell från Polaris med extra boggiehjul, kedjehus, elstart och större kylsystem. SKS'en är helt enkelt den mest mångsidiga skotern för djupsnö.

AXYS

PolarisSverige.com • facebook.com/PolarisSweden

POLARIS FÖRSÄKRING POLARIS POLARIS FINANS

TERRAIN DOMINATION | POLARIS

Beställ våran nya höst och vinterkatalog!

Våra hjärtan slår extra för ett aktivt uteliv med kloka kläder. Vi designar, tillverkar, importerar och säljer direkt till dig utan fördyrande mellanhänder. Att hitta bra kläder till lägre priser – det är en jakt som vi är bra på.

Beställ vår nya katalog och läs på **itaboutdoor.se** om allt från praktiska vildmarksbyxor till slitstarka kängor.

Allt prisvärt och skönt avkopplande.

NYHET

SPECIAL ERBJUDANDE 98 KR vid köp av andra varor för 1500 kr

198 KR

Underställ Seamless

Underställ i syntet med en seamless konstruktion, som gör att skav minimeras och passformen blir optimal. Understället är i unisex storlekar, XS/S–XL/XXL. 4707-05.

1695 KR

T&P Skoteroverall Dam

Mycket varm overall för alla användare. Vind- och vattentät med andasfunktion. Slitstark och smidig. Värmeisolerande sittdyna i bak. Formsydda knän med invändig ficka för knäskydd. Komforttemperatur 0 till -30C. Stl XS–XL. Orangeröd/svart 4535-12 och Svart/vinröd 4535-04.

1395 KR

T&P Discovery Action Pants

Actionbyxa med hög komfort. Slitstark och smidig. Vind- och vattentät med bra andasförmåga. Urtagbart värmefoder gör byxan användbar året runt. Stl S–XXL. Svart/vit/silver2275-05

998 KR

Muck Boot Sport Artic

100% vattentät med en 4-vägs stretch/nylonväv. Fodrad med microfleece och andningsbar Komforttemperatur +15 till –40°C. Stl 37–48. 7742-05.

495 KR

T&P Canadabyxa Dam och Herr

Mycket varm fodrad med polyestervaddering och rutigt flanellfoder. Yttertyg av bävernylon. Dam Stl 36–46, 2416-05. Herr Stl C46–60, C148–156, D96–120, 2415-05.

798 KR

P. Original® Värmestövel

Tjock stötskyddande och välisolerad sula med halkskyddsmönster. Helfodrad med snabbtorkande syntetpäls. Stl 35–51. 7785-05

SPECIAL ERBJUDANDE 58 KR vid köp av andra varor för 1500 kr

298 KR

Skinnmössa Bisam

Prisvärd mössa av getskinn nappa med syntetpäls och quiltfoder. Stl S–XL. 6656-1

itaboutdoor.se

Ny hemsida och ny webshop. Snyggare och snabbare och där du dygnet runt kan handla kloka kläder. Ofta med specialerbjudanden som bara finns på hemsidan och i vår butik.

1750 KR

T&P Discovery Action III Jacket

Sportig jacka för ATV, skoteråkning m m. Användbar året runt! Urtagbart värmefoder med ribbstickad innerkrage + integrerad snölåsgaiter. Stl S–3XL. Svart/vit varselröd 1314-04 och Svart/vit varselgul 1314-11

1695 KR

T&P Skoteroverall Herr

Mycket varm overall för alla användare. Vind- och vattentät med andasfunktion. Slitstark och smidig. Värmeisolerande sittdyna i bak. Formsydda knän med invändig ficka för knäskydd. Komforttemperatur 0 till -30C. Stl XS–3XL och D96/100, D104/108, D112/116. Svart/varselgul 4410-11, Orangeröd/svart 4410-12 och Svart/röd 4410-04.

ITAB OUTDOOR

0220-308 60
Butik i Surahammar, Enbärsvägen 18
www.itaboutdoor.se

FRI FRAKT ÖVER 500 KR · PRISGARANTI · 365 DAGARS ÖPPET KÖP · SNABBA LEVERANSER

Vi reserverar oss för eventuella fel i artikelinformation och -pris och förbehåller oss rätten till prisändringar utan föregående avisering.

Hybrider 2016

Hybrid eller Crossover? Hur, var och till vem?

Yamaha APEX X-TX LE

Motor:	**Vätskekyld 4-cylindrig 4-takt 998cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**381x3705x44,5 Backcountry**
Cirkapris:	**154 900:-**

Försäkra denna skoter från 4.399:-/år hos SVEDEA*

Att hitta en maskin som är bra på allt är i princip omöjligt. Vi kan däremot påstå att det finns en kategori som inte är dålig på någonting. Vi tittar därför närmare på 2016 års hybridsegment.

Text: Daniel Orevi Bild: Björn Friström

När du skall välja skoter kan du göra som min kära fru när hon plötsligt och tyvärr bestämde att hon skulle skaffa katt. Hon fick syn på en gullepluttig liten kattunge och 10 veckor senare kom hon hem med två kattungar och tomt bankomatkonto. Nu ett halvår senare plågas jag dagligen av två 7-kilos kattkräk med mer hår än Europe på 80-talet. Drivor av snö är ok men katthår upp till knäna i stugan är inte ok. Nu har jag varnat dig. Läs på ordentligt innan du handlar, så du inte behöver stå där med Svarte Petter när snön vräkt ner hela natten och solen skiner en lördagsmorgon.

Hur kör du egentligen?

Hur skall du använda din skoter? Lite inspirerad ledåkning med polarna är ju kul. En fikatur med familjen och svärmor i pulka för att isfiska på våren är också trevligt. Lite ospårad myråkning och en topptur på något lagom brant fjäll vill man också testa. Helt enkelt vill du kanske att skotern skall klara lite av varje på ett någorlunda bra sätt. Då är det lämpligt att titta på en hybrid- eller crossoverskoter. Ett kärt segment som går under flera namn.

Allround

Alla skotertillverkare har skotrar i sitt program som är tänkta att vara allround så de kan användas på snart sagt alla platser och typer av snö. Om du har beslutsångest och inte kan välja exakt vilken skotertyp du vill ha eller om du kommer att använda din skoter på mängder av olika sätt, skall du förstås titta på detta marknadssegment. Kompromisser är sällan bra om du förväntar dig det absolut bästa i något avseende. Tillverkarna har ändå försökt att hitta bästa kompromissen och få fram maskiner som är väldigt breda i sitt användningsområde.

Bäst eller pest?

Är dessa skotrar den gyllene medelvägen som fungerar till allt? Eller har kompromissen gjort dem odugliga på det mesta? Vårt svar är snabbt och enkelt. Dessa skotrar är väldigt bra på mycket men kan förstås inte mäta sig med en renodlad lössnömaskin om du skall skråa i den brantaste snårskogen. Inte heller kan de utmana en riktig sportskoter om du tänker köra fullgasenduro på den mest sönderkörda led eller övertrumfa en arbetsmaskin som drar hem bautalasset med fälld skog, ja du fattar galoppen. Men om du vill hitta den skoter som är bäst på att klara av olika användningsområden så har du hittat rätt segment. Låter enkelt men du behöver ändå läsa på för detta segment är brett. Några hybrider har egenskaper som är väldigt nära en arbetsskoter och andra rätt så lika en renodlad lössnömaskin. Läs våra texter om hybriderna så kommer du att få hjälp att välja vilken skoter som passar dig själv bäst.

Yamaha hybrider 2016

Vi börjar med Apex X-TX LE där Yamaha i år lanserar YPD som står för Yamaha Performance Damper. I princip alla fordon påverkas av vibrationer och vridningar i flera led när de framförs på skiftande underlag. Dessa krafter vill man kontrollera för att fordonet skall få så bra kontakt som möjligt med underlaget och ge bra komfort till föraren. YPD består av två tvärgående vibrationsdämpare fastbultade på chassit. En längst bak på tunneln och framför motorn på rambenen. De minskar vibrationer från underlaget och tar upp vridkrafter i chassit. Man får nu en bättre kontakt med marken så skotern blir mer riktningsstabil och minskar vibrationer som annars tröttar föraren. Dämpkraften är kalibrerad på 400 N så det är ganska stora krafter det handlar om. Tillsammans med elek-

Yamaha SR Viper X-TX LE. En trevlig ledkamrat för dig som gillar 4-taktsmotor och vill hålla lite högre tempo på leden. Effektmässigt ligger den mellan 2-takts 600 och 800.

Yamaha SR Viper X-TX LE

Motor:	**Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt 1049cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**381x3581x41 Cobra**
Cirkapris:	**144 900:-**

Försäkra denna skoter från 4.399:-/år hos SVEDEA*

trisk servostyrning är nu Apex en mycket lättkörd skoter, förutsatt att du kan kontrollera gastummen. Annars kan det bli onödigt spännande med den grymma 4-cylindriga 998-kubiksmotorn som ger enormt med kraft och ylar fantastiskt. Framvagnen med sina dubbla A-armar har i år Fox Float 3 stötdämpare och nya 150 mm breda skidor med inställbara dubbla styrstål. I fjol hade Apex dubbla stötdämpare från Öhlins i boggin. I år kommer en helt ny Single Shot boggi med enkeldämpare Fox Float 3-XV och 146 tums Backcountry matta med 44 mm kammar.

SR Viper

X-TX LE är Yamahas friåkningsvänligaste hybridskoter i år. SRV-framvagnen med ställbar spårvidd från 1067 till 1092 mm har de nya Tuner-skidorna med dubbla ställbara styrstål för att kunna påverka skidans egenskaper. I fjol hade man PowerClaw 57 mm mattan men i år har man valt 141 tums Cobra matta med 41 mm kammar monterad på Dual Shock boggin. Tillsammans med de riktigt fina Fox Float Evol dämparna runt om har man byggt en skoter som klarar hård ledkörning. Samtidigt har lite av lössnöegenskaperna offrats. Visst klarar den fortfarande att ta sig fram i normala lössnöförhållanden men inte så bra som ifjol. Vi tycker att Yamaha gjort rätt här och att det blir en kompetent hybrid av den kompromissen. Yamaha har utvecklat ett nytt modulsystem med ett stort lastrack och olika väskor att montera på Viper. Dynan är som standard eluppvärmd och genom att välja till några packväskor kan du enkelt anpassa skotern till en sportig långfärdskamrat.

S-TX DX 137

Detta är ett nytt koncept från Yamaha med ett touringchassi och en sportframvagn. Det blir en hybrid som gränsar till touringsegmentet eller en sportigare touringskoter om man vill uttrycka det så. I förra numret av SnowRider skrev vi ingående om DX-modellerna.

Den 3-cylindriga 1049 kubiks motorn levererar som vanligt. Ställbar SRV framvagn från 1067 till 1092 mm med

SR Viper STX DX 137 är en allroundskoter för leden. Robust, praktisk och förnuftig.

Yamaha SR Viper S-TX DX 137

Motor:	**Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt 1049cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**381x3480x44 Backcountry**
Cirkapris:	**139 900:-**

Försäkra denna skoter från 3.121:-/år hos SVEDEA*

Fox Float 3 dämpare och mountainskidor med enkel köl. Dual Shock boggi med FOX IFP dämpare. 137 tums Backcountry matta med 44 mm kammar. En trevlig funktion vid långresor är den eluppvärmda dynan. Undertecknad hade en sådan vid en 130-mila tur för ett antal år sedan och den var värd sin vikt i guld när man satt i timtal och malde på i svinkall snålblåst. Bästa uppfinningen sedan färdigskivat bröd om du frågar mig. Skotern är mycket praktisk med förvaringsfack under dynan, sidoväskor och hållare för tillbehör. DX finns även i en längre version.

S-TX DX 146

I 146 tums längd får man en Ripsaw matta med 32 mm kammar. Samma framvagn men de lite enklare stötdämparna Fox IFP istället för Float. För att anpassa denna skoter för riktigt långa turer sitter det en extra bensintank på 15 liter som tillägg till den vanliga på 37 liter vilket förstås ger väldigt lång räckvidd.

Phazer X-TX

Phazern fortsätter att hänga med i modellprogrammet. Det är en körglad skoter som bara går och går. Passar utmärkt till ungdomar eller nybörjaren som vill lära sig lite aktivare körning. Den passar bra för en ensam förare som gör dagsturer mestadels på led. Vill du köra mest i bottenlös snö eller köra ifrån polarna på leden skall du titta på andra skotrar. Phazern har ett beprövat chassi och framvagn med dubbla A-armar. Skidorna är 150 mm breda med dubbelköl. Pro Mountain 144 tums boggi med Cross Country matta med 38 mm kammar. Stötdämparna är de lite enklare HPG 36.

Sammanfattning Yamaha

Det är en bra spridning på Yamahas hybridskotrar. Från instegsmodellen Phazer och den sportiga Viper via de touringinspirerade DX till ledexpressloket Apex. Så om du uppskattar 4-taktsmotorns fördelar så har Yamaha säkert en modell som passar för dig. Det som saknas är en hybrid som är bra på lössnö men det är enkelt avhjälpt om du istället tittar på lössnöskotern SR Viper M-TX 141 SE. Då får du Power Claw matta med 57 mm kammar och lite smalare ställbar framvagn. Helt klart en skoter som ligger väldigt nära hybridsegmentet i sina egenskaper.

Ski-Doo hybrider 2016

Ski-Doo har i år fem olika motorer i sina hybridskotrar. Tre olika 4-taktsmotorer, två 2-takt och modellerna varierar från en väldigt beskedlig instegsskoter till riktiga ledracers och en lössnöhybrid. 4-taksmotorerna är moderna med tre olika körprogram, Sport, Standard och ECO samt den smarta finessen Learning Key. Genom att starta skotern med en grön extranyckel begränsar man effekten så en nybörjare kan köra lugnt och säkert från början. Samtliga Renegade har dragkrok som tillbehör. Lite snålt tycker vi. Det borde vara standard på en hybrid som garanterat kommer att dra pulka ibland, i alla fall på de mer familjebetonade Adrenaline och Sport.

Renegade-familjen

Sport 600 ACE är byggd på REV-XS chassit och har den gamla framvagnen med dubbla A-armar, HPG Plus dämpare och Pilot DS-2 skidor. Boggin är SC-5M med HPG dämpare och 137 tums Cobra matta med 32 mm kammar. 4-taktsmotorn 600 ACE ger med sin blygsamma effekt på 60 hk en skoter som passar familjen som inte har bråttom. Den lever liksom inte riktigt upp till namnet Sport. Det är förstås inget fel på skotern bara man vet vad man vill ha. Det är en instegsmodell med ett attrak-

Yamaha SR Viper S-TX DX 146

Motor:	**Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt 1049cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**381x3708x32 Ripsaw 2**
Cirkapris:	**147 900:-**

Försäkra denna skoter från 3.121:-/år hos SVEDEA*

SR Viper STX DX 146 med extra bensintank för riktigt långa etapper.

Yamaha Phazer X-TX

Motor:	**Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt 499cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**356x3658x38 Cross Country**
Cirkapris:	**93 900:-**

Försäkra denna skoter från 2.424:-/år hos SVEDEA*

Trotjänaren Phazer är en utmärkt instegsskoter som många börjat sin skoterkarriär på.

ARE YOU RIDING OR ARE YOU WATCHING?

2016 RENEGADE X-RS 800R E-TEC

NEVER STOP PUSHING™

Mångsidighet är inbyggd i alla Renegade-modeller. Vill du sätta dig bakom styret och testa hård kurvtagning? Den är redo. Köra längre än du någonsin har gjort förut? Den är ergonomisk. Djup snö? Den klarar det. Skiftande förhållanden? Den anpassar sig.

© 2015 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Alla rättigheter förbehålles. ® ™ och BRP är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag. ‡Alla övriga varumärken är varumärken tillhörande dess respektive ägare. Eftersom våra produkter genomgår en kontinuerlig utveckling, förbehåller sig Bombardier Recreational Products Inc. rätten att när som helst upphöra med eller ändra specifikationer, priser, design, funktioner, modeller eller utrustning utan att påta sig några förpliktelser för detta. Rådgör alltid med din återförsäljare när du ska välja en snöskoter som passar just dina behov, och läs noggrant igenom och ägna extra uppmärksamhet åt Ägarehandboken och de varningsdekaler som sitter fästa på snöskotern. Kör alltid ansvarsfullt och säkert. Bär alltid lämplig skyddsklädsel inklusive en godkänd hjälm. Respektera lokala lagar och förordningar. Kör aldrig med alkohol eller droger i kroppen.

ski-doo®

ski-doo.se

POWERED BY ROTAX®

BOONDOCKER DS

Vägra kompromissa: varje detalj i nya Boondocker DS har designats för djup snö och tuff terräng, för att uppfylla även de mest krävande förarnas önskemål. Vår längsta skoter, Boondocker DS 4100 800R E-TEC, imponerar med ett fantastiskt driv i snön. En renodlad lössnöskoter som nu är längre, lättare, mer effektiv – och roligare!

2016 BOONDOCKER DS 4100 800R E-TEC

/lynxsnowmobiles

READY FOR AN ADVENTURE

LYNX®

lynx.se

© 2015 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Med ensamrätt. ™, ® och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag.

Ski-Doo Renegade X 1200 4-TEC

Motor:	**Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt 1170,7cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**381x3487x44,5 PowderMax**
Cirkapris:	**141 900:-**

Försäkra denna skoter från 3.468:-/år hos SVEDEA*

Ski-Doo 1200 4-takt är riktigt körglad när den nu kommit i det mindre REV-XS chassit. Karaktär och prestanda passar bra för inspirerad ledkörning.

Ski-Doo Renegade Sport 600 ACE

Motor:	**Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt 600cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**381x3487x31,8 Cobra**
Cirkapris:	**99 900:-**

Försäkra denna skoter från 1.593:-/år hos SVEDEA*

Renegade Sport 600 ACE är en prisvärd maskin för dig som inte behöver våldsam acceleration eller hög toppfart.

Renegade Backcountry X 800 E-TEC är en lössnöhybrid. Boggi och matta kommer från lössnöskotrarna men är något mer ledanpassad med 51 mm kammar.

Ski-Doo Renegade Backcountry X 800 H.O. E-TEC

Motor:	**Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt 799,5cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**406x3705x50,8 PowderMax FE**
Cirkapris:	**145 900:-**

Försäkra denna skoter från 4.998:-/år hos SVEDEA*

tivt pris som utan problem kommer att lunka på efter led, år efter år.

Adrenaline 900 ACE

Adrenaline är storebror till Sport 600. Samma chassi REV-XS men nu med nya framvagnen RAS-2, HPG Plus R dämpare och Pilot DS-2 skidor. Boggin är rMotion med bra dämpare i form av HPG Plus R fram, HPG Plus i mitten och bak sitter KYB Pro 36 Easy-Adjust. 137 tums Ripsaw matta med 38mm kammar. Denna konfiguration ger en extremt lättkörd och ganska underhållande skoter. Ligger fint efter leden på ett balanserat och odramatiskt sätt. 900 motorn ger hyggliga prestanda men kan förstås inte mäta sig med en 2-taktare. Mattan ger bra fäste på preparerade leder men är begränsad i lössnön. Vi tänker att den passar dig som tycker att en touringskoter är för tråkig men ändå vill ha en familjeskoter för många olika ändamål och du behöver inte alltid köra ifrån alla polare på leden.

X-RS 600/800R E-TEC

Ski-Doos värsta sportmaskin MXZ X-RS har blivit klonad och förlängd och resultatet är Renegade X-RS. Det förstärkta sportchassit REV-XS RS har förlängts och den vanliga 129 tums Cobra mattan är ersatt av en 137 tums PowderMax med 44 mm kammar. I övrigt så har vi RAS-2 framvagn med KYB Pro 40 R Easy-Adjust dämpare och Pilot DS-2 skidor. rMotion boggin har lite ny geometri då övre fästpunkt i chassit har flyttat 42 mm längre bak. Enligt Ski-Doo ger det bättre bromsförmåga och bättre förmåga att svälja gupp. Vår provkörning var inte tillräcklig för att styrka detta fullt ut men vi kan säga att den fungerar väldigt bra på led. Oavsett hastighet och groparnas storlek går det att hålla fullt och boggin med sina dämpare KYB Pro 40 Easy-Adjust gör jobbet åt dig. För 15-20 år sedan tog tillverkarna sina korta sportskotrar och förlängde boggi och tunnel och vips fick man en hybrid eller en lössnöare. Ofta blev den inte så lyckad men man hade inget annat att jämföra med så man nöjde sig med det man fick. På senare år har de flesta skotrarna blivit renodlade i sin egen kategori. Men fortfarande kan man alltså bara byta typ och längd på mattan. Som ni förstår av detta resonemang så är Renegade X-RS väldigt nära en kort sportskoter och inte så mycket touring eller lössnömaskin. Här är ledegenskaperna prioriterade och lössnöpotentialen klart begränsad. Den finns både med 600 och 800 E-Tec och elstart är standard. 600 E-Tec har ett stort effekthandikapp mot 800 men vid ledkörning är det nästan akademiskt. De stora flertalet förare kommer att vara snabbare på en 600 som har all effekt som behövs för att bomba led. Det är nästan bara vid körning i tung djupsnö som 800:ans motoreffekt behövs och är det den körningen du vill åt, så räcker inte mattan till utan du bör istället titta på Backcountry modellen.

Backcountry X 800 E-Tec

Vi känner igen namnet som direkt för tankarna mot friåkning. I år gör den mer skäl för sitt namn då den har flyttat in i lössnöchassit REV-XM med den tiltbara tMotion boggin och fått 146 tum lång PowderMax matta med FlexEdge och 51 mm kammar. Detta gör förstås att den får betydligt bättre lössnöegenska-

Ski-Doo Renegade X-RS 600 / 800R E-TEC

Motor:	**Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt 594,4 / 799,5cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**406x3487x44,5 PowderMax**
Cirkapris:	**139 900:- / 152 900:-**

Försäkra denna skoter från 3.468:-/4.998:-/år hos SVEDEA*

Renegade X-RS 600/800 E-TEC. En något längre sportskoter för dig som lika gärna befinner dig i luften som på leden.

Ski-Doo Renegade Adrenaline 900 ACE

Motor:	**Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt 899cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**381x3487x38,1 RipSaw**
Cirkapris:	**126 900:-**

Försäkra denna skoter från 2.694:-/år hos SVEDEA*

per än förra året. Skillnaden är rejäl och Backcountryn är nu Ski-Doos hybrid som ligger närmast en renodlad lössnöskoter. I fronten hittar vi den fina RAS 2 framvagnen med ställbar spårvidd från 975 till 1019 mm, Pilot DS-2 skidor och HPG Plus R dämpare. I boggin sitter HPG Plus i mitten och KYB Pro 36 Easy-adjust som bakre stötdämpare. Skotern passar för dig som står i valet och kvalet om du skall köpa en renodlad lössnömaskin men till slut ändå väljer en hybrid.

X 1200 4-TEC

Ski-Doos 3-cylindriga 4-taktsmotor 1200 4-TEC har fått några uppgraderingar och nu hittat ner i det kompaktare REV-XS chassit. Motorn har fått den nya elektroniska gasspjällsregleringen iTC och saknar därför gasvajer så man kan vrida gasreglaget runt styret och få fingergas. Det känns väldigt ovant, särskilt vid inspirerad körning men på långturer är det väldigt skönt att kunna variera sig när man blivit trött i tummen. Motorn har nu märkbart snabbare gasrespons vilket ger en trevligare karaktär än tidigare där den kunde kännas lite seg ibland. Ljuddämparen har krympt och är nu 38% mindre än den förra klumpen. I fronten sitter RAS-2 framvagn med HPG Plus R dämpare och Pilot DS-2 skidor.

Boggin är Ski-Doos ledanpassade rMotion med HPG Plus dämpare fram och KYB Pro 36 Easy-Adjust bak. Mattan är 137 tums PowderMax med 44 mm kammar. Detta ger en Renegade 1200 som är enormt förändrad jämfört med tidigare. Den är nu kompakt och smidig istället för stor och klumpig och betydligt mer lätthanterad även om det är svårt att trolla bort vikten i fronten som en 4-taktsmotor medför.

Sammanfattning

Ski-Doo har ett brett program med förmodligen de modernaste motorerna. Kanske inte de absolut starkaste men 2-taktarna är direktinsprutade med låga utsläpp och ofta sparsam bränsleförbrukning. 4-taktarna har valbara körprogram och Learning Key-funktion. Chassimässigt har det inte hänt så mycket på ett tag så det kanske vore dags för något helt nytt så man inte halkar efter andra tillverkare som lanserar helt nya skotrar.

Lynx hybrider 2016

Våra finska vänner har gått sin egen väg i hybridsegmentet. De vanliga varianterna finns där men dessutom har man slängt in hybrider med 500 mm bred matta. Kan man få en så bred matta att fungera på något annat än arbetsskotrar? Vi återkommer till det men börjar med sporthybriden RE.

Xtrim-familjen

RE 800R E-Tec är en mycket tålig ledskoter som även klarar sig någorlunda i lössnön. REX2 chassi med A-LFS+ framvagn med snabbkoppling till krängningshämmaren. Urkopplingsbar krängningshämmare passar perfekt på en hybrid. Vid hård ledkörning vill man definitivt ha inkopplad krängningshämmare för bästa markkontakt i kurvorna. När man viker av för friåkning tar man lös snabbkopplingen och nu jobbar stötdämparna var för sig istället för att vara sammankopplade. Skotern blir mycket lättare att lägga ner och nöjesfaktorn vid lössnökörning ökar rejält. Maskinen styr

med de helt nya Blade DS skidorna och ställbar spårvidd 996+-21 mm. PPS2-3500 boggin kommer med arv från Lynx sportskotrar och med PowderMax matta på 137 tum och 44 mm kammar. Sportarvet hos RE stryks under av rejäla stötdämpare KYB 40 HLCR fram och KYB 46 HLCR i boggin. Dragkrok är tillval. Med ovanstående formel får man en hybrid som ligger nära en sportig ledskoter. Mattan är något beskedlig för lössnö men om du beställde din skoter i våras före 25 april kunde du välja till 59 mm matta direkt från fabrik. I så fall har du dock offrat en hel del av ledegenskaperna. Man kan inte få allt samtidigt men det kanske är Xtrim RE 800R E-Tec som är den bästa kompromissen för just dig.

Xtrim SC

Allroundhybriden från Lynx heter Xtrim SC och kommer med 4-taktsmotorn 900 ACE eller 2-takt 600 E-Tec. Den baseras på REX2 chassit med A-LFS+ framvagn och Blade skidor. Spårvidden är justerbar 996+-21 mm. Boggin är PPS2-3700 med 146 tums DSG matta med 39 mm kammar. Fram sitter KYB 36R stötdämpare och i bak KYB 36 och KYB 46. Elstart och dragkrok är standard. Vi gillar Xtrim SC för det är en skoter som känns väldigt allround på ett positivt sätt. Bra på mycket utan att sticka ut åt något håll. Ett förnuftigt val. Lite som en Volvo på 90-talet. Säker, tillförlitlig och fungerar till det mesta men kanske inte så känslomässigt kul så man skryter om den i badtunnan på nattkröken.

600 ACE

Ovanstående Xtrim kommer även i budgetalternativet Xtrim 600 ACE. Samma specifikation förutom enklare instrumentering, enklare stötdämpare HPG 36 runtom och dragkrok är tillbehör. 600 ACE är en fin motor för dig som nöjer dig med 60 hk. Fungerar i alla lägen om man inte har så bråttom utan vill njuta av andra värden än fart och fläkt.

Commander-familjen

Fyra skotrar som är lite udda jämfört med marknadens övriga hybrider då dessa är riktiga bredbandare. Mattan har ett enormt markavtryck med 500 mm bredd och 3923 mm eller 154 tums längd. Det blir mycket matta i backen vilket förstås hjälper till och med 44 mm kammar blir framkomligheten imponerande men kanske inte underlättar om du vill lägga ner skotern och trixa i lössnö. Vi fortsätter med det som är gemensamt för dessa fyra modeller. L-XU chassi och

Lynx Xtrim RE 800R E-TEC

Motor:	**Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt 799,5cc**
Start:	**Manuell**
Matta mm:	**406x3487x44**
Cirkapris:	**148 500:-**

Försäkra denna skoter från 4.998:-/år hos SVEDEA*

Lynx Xtrim RE 800 E-TEC är en förlängd sportskoter som utstrålar finsk sisu och inte gnäller för hårda tag.

Lynx PPS-boggi har utvecklats och heter PPS2-3500 i Xtrim RE. En stark boggi som passar utmärkt på gropig led.

Xtrim SC är en pigg lättkörd skoter oavsett om du väljer 600 2-takt eller 900 4-taktsmotor.

Lynx Xtrim SC 600 E-TEC / 900 ACE

Motor:	**Vätskekyld 2/3-cylindrig 2/4-takt 594,4/899cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**406x3705x39**
Cirkapris:	**126 000:- / 122 900:-**

Försäkra denna skoter från 3.468:-/2.694:-/år hos SVEDEA*

Budgetalternativet Xtrim 600 ACE med 60 hk för dig som vill hinna se naturen.

Lynx Xtrim 600 ACE

Motor:	**Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt 600cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**406x3705x39**
Cirkapris:	**99 900:-**

Försäkra denna skoter från 1.593:-/år hos SVEDEA*

En ny typ av Crossover

SRVIPER S-TX DX 2016

SRViper S-TX 137 DX

Våra nya S-TX DX crossovermaskiner finns i två versioner, med 137" eller 146" lång matta. Båda står för härlig körglädje med snabb och sportig 4-taktsprestanda. Dessutom får du extra bra utrymme för packning, bra framkomlighet i snön och suverän räckvidd, S-TX 146" DX har en smart inbyggd extratank på 15 L.

SRViper S-TX 146 DX

YAMALUBE® svedea Handelsbanken Finans

YAMAHA WARRANTY 2 years

Se videon på
Crossover 2016 här.
www.yamaha-motor.se

YAMAHA
Revs Your Heart

A-LFS framvagn med ställbar spårvidd 996+-21 mm och Blade skidor. Boggi är PPS-5900-A är samma som sitter i arbetsmaskinen 59 Yeti. Precis som en Yeti så har man mekanisk växellåda med 2 växlar framåt, neutral och back. Elstart och drag är standard. Lågväxel medför att detta är absolut de bästa hybriderna om du behöver dra riktigt tunga lass, oavsett om det är ved eller svärmor.

600 E-Tec

Väljer du den mindre 2-taktsmotorn på 600 kubik får du de lite enklare stötdämparna HPG 36 runtom. 600:an har högre ruta än 800:an. En sådan här skoter borde ha massor av utrustning och det får du också om du väljer Limited versionen. Den har tvåsitsdyna, elstart, förvaringsbox, verktygs- och reservdelspaket och uttag för batteriladdare.

800R E-Tec

Störst, bäst och starkast. Det beror förstås på vad man mäter men Commander med 2-takts 800 motor blir en riktigt stor maskin med imponerande fartresurser och då behövs kraftigare stötdämpare i form av KYB 36 R fram och KYB 36 och KYB 46 i boggin.

Commander Touratech

Som grädde på moset har Lynx tagit Commander 800R och utrustat den med Touratech-prylar. Touratech är kända för sina gedigna tillbehör till äventyrsmotorcyklar. Denna skoter skrev vi om i förra numret av Snowrider så läs gärna den för alla detaljer. Kort sagt så får man kraftigare stötfångare och lasträcken runt om och som tillval finns paket med bland annat packväskor och toppbox.

Sammanfattning

Lynx har några fina allroundhybridskotrar och även sin ledvärsting RE. Dock saknas en lössnöhybrid och då tänker vi på en som kan skråa uppför fjällsluttningar. Om du egentligen behöver en arbetsskoter men gärna vill ha lite roligare emellanåt skall du titta på Commander. Det går att gasa rejält efter led men storleken och tyngden skall hanteras i gupp och kurvor. Commanders breda matta ger imponerande framkomlighet i djupsnö men helst då körandes platt mot marken. Inte enkelt att skråa uppför fjällbranter med andra ord om du inte vill ha en rejäl utmaning förstås.

Polaris hybrider 2016

Polaris har det modernaste hybridprogrammet på marknaden, trots att det nya chassit Axys lanserades redan i fjol. 4 av 5 skotrar i denna grupp har Axys-chassi i år. Enstaka beståndsdelar kan förstås eventuellt diskuteras men som helhet är det ingen tvekan om att man ligger lite före de andra tillverkarna i utvecklingen. Det första man slås av när man provsitter en Axys är att skotern känns så kompakt och liten och det är inte bara känslan utan det stämmer också om man mäter upp den. Hur har de fått plats med allting inuti detta kompakta skal? Kvalitetskänslan i material, montering och passform har ökat rejält från Polaris tidigare plattformar. Motormässigt är utbudet smalt då man endast erbjuder 2-taktsmotorer. 600:an känner vi igen som en pigg liten motor med tillräckligt med effekt för de absolut flesta situationer. 800 HO kom ny i fjol och då rejält utvecklad från den tidigare versionen av Cleanfire motorn och är nu riktigt modern. Den nya HO motorn saknar aldrig effekt och går ändå lent och fint.

Switchback Pro-X

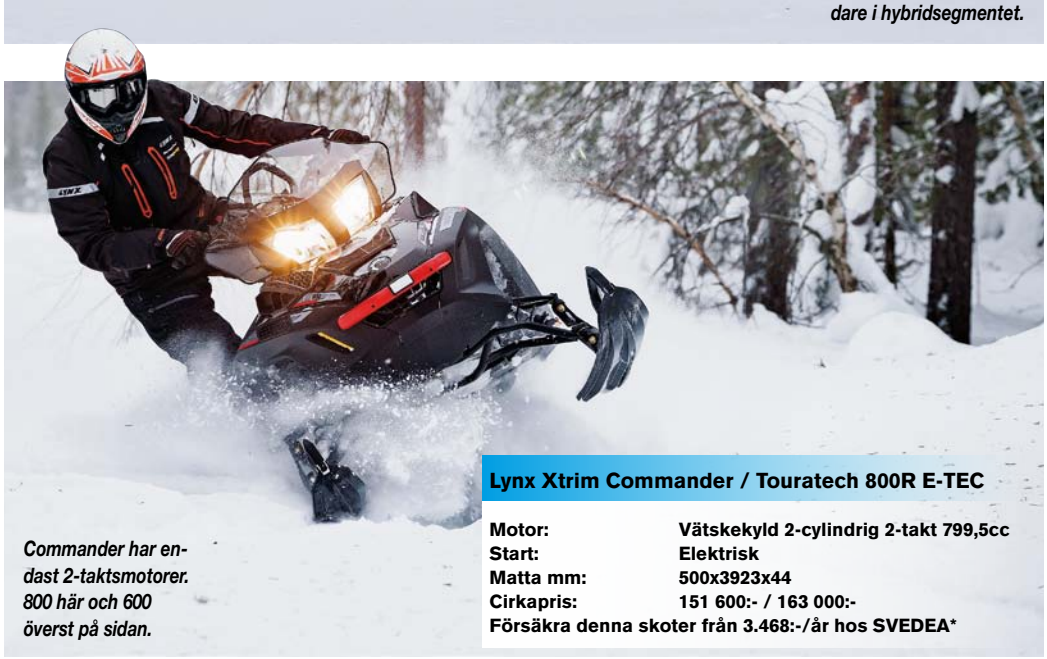
Ledmaskin med lössnöprestanda. Så beskriver Polaris själva denna skoter. Inte helt fel säger vi. Du väljer mellan 600 och 800 motor. Bägge har Axys chassi med 1080 mm spårvidd och

Lynx Xtrim Commander 600 E-TEC / Limited

Motor:	**Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt 594,4cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**500x3923x44**
Cirkapris:	**125 900:- / 142 800:-**

Försäkra denna skoter från 2.694:-/år hos SVEDEA*

Lynx är med Commander-familjen ensamma om att erbjuda bredbandare i hybridsegmentet.



Commander har endast 2-taktsmotorer. 800 här och 600 överst på sidan.

Lynx Xtrim Commander / Touratech 800R E-TEC

Motor:	**Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt 799,5cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**500x3923x44**
Cirkapris:	**151 600:- / 163 000:-**

Försäkra denna skoter från 3.468:-/år hos SVEDEA*

Polaris Switchback i Pro-X utförande. Lanserades ifjol och var redan då en fullträff.

Polaris 800 Switchback PRO-X

Motor:	**Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt 795cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**381x3479x44 Back Country**
Cirkapris:	**143 900:-**

Försäkra denna skoter från 4.998:-/år hos SVEDEA*

Polaris 600 Switchback Assault 144

Motor:	**Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt 599cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**381x3657x44 Back Country**
Cirkapris:	**129 900:-**

Försäkra denna skoter från 3.468:-/år hos SVEDEA*

Switchback Assault är Polaris lössnöhybrid. En lättkörd trevlig maskin trots att den lever kvar i gamla Pro-Ride chassit.

Polaris 600 Switchback PRO-X

Motor:	**Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt 599cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**381x3479x44 BackCountry**
Cirkapris:	**133 900:-**

Försäkra denna skoter från 3.468:-/år hos SVEDEA*

Switchback Assault med 800-motor och 51 mm kammar. En lössnöhybrid som endast såldes på försäsongsorder.

Gripper skidor. Boggin är den ledbaserade PRO-XC med 137 tums Backcountry matta och 44 mm kammar. Riktigt fina stötdämpare runt om i form av Walker Evans Piggyback med justerbar kompression. Elstart är standard men dragkrok är tillbehör. Det här är en ledraket men förmodligen den ledraket som tar sig längst i djupsnön. Det fina lättkörda Axys-chassit har en grym förmåga att ta sig fram i lössnö trots de relativt låga kammarna på mattan.

Switchback Adventure

Adventure har samma specifikation som Pro-X men kommer med en massa praktisk utrustning såsom sidoväskor, lastrack, hög ruta och backspeglar. Finns både som 600 och 800 och väljer du den större motorn får du även det bästa instrumentet på marknaden, Polaris Interaktiv Design Display med 4,3 tums färgdisplay. Om du vill ha en mer långturinriktad hybrid är detta Polaris alternativ. Pro-X är det tuffa fräna valet för dig med rak-kepa som vill ha den coolaste skotern. Adventure är för dig som var cool på 80-talet i en Volvo Amazon med lackat bakrutejalusi i ABS-plast och Slot Mag-fälgar med 185:or bak. Idag är du mogen och vill ha en praktisk skoter som fyller många behov men ändå kan låta dig hyvla till några ungtuppar med Pro-X på leden när andan faller på.

Assault 600 Switchback

Polaris enda hybrid som fortfarande har kvar gamla chassit Pro-Ride. 600 Cleanfire 2-taktsmotor med elstart. Pro-Ride framvagn med 1080 mm spårvidd och

Polaris 800 Switchback Adventure

Motor:	**Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt 795cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**381x3479x44 Back Country**
Cirkapris:	**145 900:-**

Försäkra denna skoter från 4.998:-/år hos SVEDEA*

Switchback Adventure 600/800. En modern hybrid med mycket bra köregenskaper.

Polaris 600 Switchback Adventure

Motor:	**Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt 599cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**381x3479x44 BackCountry**
Cirkapris:	**135 900:-**

Försäkra denna skoter från 3.468:-/år hos SVEDEA*.

Adventure är färdigutrustad för alla typer av skoterturer, långa som korta.

Arctic Cat XF Crosstrek, en välutrustad hybrid för ledturer.

Arctic Cat XF 6000 137 CrossTrek ES

Motor:	**Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt 599cc**
Start:	**Elektrisk**
Matta mm:	**381x3480x44 BackCountry**
Cirkapris:	**129 900:-**

Försäkra denna skoter från 3.082:-/år hos SVEDEA**

Gripper skidor. 144 tums Backcountry matta med 44 mm kammar sitter på en okopplad boggi med uppvinklade rails. Okopplad betyder att boggin tillåter mer viktförskjutning vilket oftast önskas på en lössnömaskin så man lättare kan gasa upp skidorna över hinder. Assault har fina stötdämpare runt om i form av Walker Evans Piggyback med justerbar kompression. Dragkrok är tillbehör. Om du hann beställa din Assault i våras kunde du få den med 800 motor och 51 mm kammar. Den versionen gillar vi lite bättre än 600 som med lägre kammar blir väldigt lik ultramoderna Switchback Adventure och då endast 6000 kr billigare. Assault 600 Switchback är en fin skoter men den kommer lite i skymundan av Axys-skotrarna.

Sammanfattning

Väldigt fina skotrar i nya Axys-chassit. De passar mitt i hybridsegmentet och är ett rent nöje att köra. Vi tycker förstås att även Switchback skulle fått flytta in i den fina Axys-kostymen och att Polaris skulle erbjuda någon 4-taktsmotor bland hybriderna och varför inte slänga med dragkrok som lök på laxen, åtminstone på Adventure.

Arctic Cat hybrider 2016

Arctic Cat bygger vidare på sina XF-maskiner och kommer med ett antal intressanta nyheter till i år. Vi börjar med den nya lättade framvagnen som fått helt ny geometri. Castervinkeln är ökad från 17 till 27 grader. Skillnaden i uppförande är förvånansvärt stor. Skotern har blivit mindre nervös och mer riktningsstabil, särskilt i lössnö. De egna variatorerna är i år ersatta med Team-variatorer. Också det en rejäl förbättring. Team har mycket bra funktion och skall även vara driftsäkra och tåliga mot slitage. Även kedjehuset är nytt med innehåll från Borg Warner. Samtliga XF är anpassade för ledåkning med lång tunnelkylare och extra boggihjul för att skona slidesen. Dålig kylning bör därmed inte vara ett problem. Generellt tycker vi dock att Arctic Cats hybrider ligger lite mer åt lössnöhållet inom hybridsegmentet. Man har genomgående lite högre kammar på mattorna och ställbar spårvidd i den nya framvagnen och teleskopstyre, förutom på CrossTrek.

CrossTrek

XF 6000 137 CrossTrek ES är en ny modell som passar för dig som vill åka mest led, gärna långa turer med packning. Den är byggd på det ledinriktade ProCross chassit och har den äldre ARS framvagnen med ställbar spårvidd från 1067-1092 mm. Även Slideaction-boggin är ledbetonad och på den sitter en 137 tums Cobra-matta med 38 mm kammar som är en utmärkt matta för ledåkning.

Stötdämparna ACT IFP är av enklare typ men fungerar bra så länge du inte utmanar för stenhårt på sönderkörda leder. XF 6000 CrossTrek går mycket fint på led och klarar av enklare lössnökörning men med den mindre motorn och den i sammanhanget beskedliga drivmattan skall man inte ge sig på några värre backar i djupsnön om man inte har många snälla polare som gillar att gräva. Standardutrustning är löstagbar dubbeldyna, elstart, dragkrok, tunnelväska, sidoväskor och stor ruta med backspeglar.

High Country-familjen

De fyra High Country modellerna har följande gemensamt. De är byggda på Arctics lössnöchassi ProClimb som i år är förstärkt genom att gå upp i bultdimension från M8 till M10 på några viktiga punkter i pyramiden.

Alla har 141 tums Powerclaw matta med 57 mm kammar monterad på en uppdaterad Floataction boggi. Vidare sitter den helt nya framvagnen AMS 40

Arctic Cat XF 6000 141 High Country

Motor: Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt 599cc
Start: Manuell
Matta mm: 381x3581x57 PowerClaw
Cirkapris: 134 900:-
Försäkra denna skoter från 3.468:-/år hos SVEDEA**

High Country-familjen från Arctic Cat är klart lössnöanpassade hybrider. Funderar du på en lössnömaskin men vet att du även åker mycket led är någon av dem ett bra val.

Nya Bone-framvagnen är väldigt smäcker, rekordsmal och har helt ny geometri.

Teleskopinställning av styret gör att du blixtsnabbt ändrar körställning när du går från sittande ledkörning till stående lössnökörning.

Arctic Cat XF 8000 141 High Country

Motor: Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt 794cc
Start: Manuell
Matta mm: 381x3581x57 PowerClaw
Cirkapris: 144 900:-
Försäkra denna skoter från 4.998:-/år hos SVEDEA**

Arctic Cat XF 8000 141 High Country Ltd ES

Motor: Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt 794cc
Start: Elektrisk
Matta mm: 381x3581x57 PowerClaw
Cirkapris: 151 900:-
Försäkra denna skoter från 4.998:-/år hos SVEDEA**

High Country Limited finns både med monsterstark 4-taktsturbo eller 800 2-takt. Bara att välja.

Arctic Cat XF 9000 141 High Country Turbo Ltd

Motor: Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt 1056cc
Start: Elektrisk
Matta mm: 381x3581x57 PowerClaw
Cirkapris: 162 900:-
Försäkra denna skoter från 4.998:-/år hos SVEDEA**

Arctic Cats Boneframvagn underlättar skråkörning och förbättrar maskinens styrning och balans.

*Märkesförsäkring med hög självrisk inklusive rabatt för medlemskap i snöskoterklubb samt en ägarålder på 35 år.
**Avser helförsäkring med hög självrisk inklusive rabatt för medlemskap i snöskoterklubb samt en ägarålder på 35 år.

med ställbar spårvidd från 965 till 1067 mm.

600 2-takt

XF 6000 141 har ArcticCats egna 600 kubiks 2-taktsmotor. En mycket fin motor som passar bra i denna skoter. De flesta klarar sig mycket bra med ca 120 hk. På 6000 sitter manuell start och de fina Fox Float 3 stötdämparna runt om.

800 2-takt

XF 8000 141 har exakt samma utrustning som 6000 förutom motorn som då förstås har 800 kubik. Inte den renaste och mest sofistikerade motorn kanske men kraft saknar den inte. Om du alltid vill ha extra kraft tillgängligt och gärna vill dampgasa över varje myr så är detta skotern för dig.

Limited

XF 8000 141 Limited ES har en viktig skillnad och det är de utmärkta Fox Float 3 Evol stötdämparna som sitter runt om på denna top-of-the-line skoter. Dessutom får du elstart, extra väska och lite fränare grafik. Om du åker mycket led men ändå vill hänga på polarna med lössnöskotrar när de skall klättra upp för en fjällsida så är detta skotern för dig. Eller kanske storasystern Limited 9000.

Turbo

XF 9000 141 Turbo Ltd har samma specifikation som 8000 Limited men nu med monsterstark turbomatad 2-cylindrig 4-taktsmotor på 1056 kubik. En lite tyngre skoter som fungerar väldigt bra på fina leder och öppna lössnöytor. När det blir skogstrångt eller väldigt gropigt lider man lite av tyngden från motorn men när man är på rätt ställe och låter turbon jobba för fullt är det omöjligt att inte gapskratta i hjälmen. Och man behöver inte köra som Magnus Säfström på led bara för att man har kraften. Det är roligt att finåka och bara veta att om man nu skulle behöva så finns kraften alltid där.

Bästa lössnöhybrid?

Om du står i valet och kvalet mellan en hybrid eller en renodlad lössnöskoter så passar Arctic Cats High Country modeller för dig, särskilt 8000 Limited. Rejäla mattor, ställbar spårvidd, bra stötdämpare och starka motorer ger förmodligen de hybridmaskiner som har bäst kapacitet i lössnön. Tyvärr så får man offra något annat och en matta med 57 mm kammar blir aldrig bra på hård led. Den ormar sig lite och blir hal i sådana förhållanden.

FXR

F · A · S · T

FLOATATION ASSISTANCE TECHNOLOGY

* FAST only in Squadron Monosuit

2016 NEWS

MONOSUITS

Skoterlyft

Snöskoterlyft från Proworks. Med denna lyft får du upp skotern med mattan frihängande. Lyften klarar en maxvikt av 330kg, och en lyfthöjd av max 70cm. Utrustad med vev och sexkantig adapter som passar direkt på mutterdragare. Mått lyftdel: 90x55cm, golvmått: 150x55cm. Pris: 1 295 kronor på www.sledstore.se

Portabel arbetsbelysning

Under motorhuven, i garaget på skåp och bänkar eller ute på en metallvägg/staket. Nightstick SLR-2120 är den flexibla arbetsbelysningen. Med sina böjda, gummerade fästen, kan du kroka fast arbetslampan under motorhuven passar mellan 122-196cm i bredd. Vill du istället hänga den på krok eller med magnet, går lampan lätt att koppla från skenan och bli fristående. I varje ända sitter det ledbara handtag med krokar och magneter som fäster där det passar. Två effekter på ljusstyrkan 1200lm eller 650lm. SLR-2120 kan användas under laddning eller laddas separat under 6 timmar. Då håller ljuset 4,5-8,5 timmar beroende på styrka. På- och avstängningsknapp i vardera ände som fungerar parallellt. Mobilladdare finns som tillbehör. Vikt 2,5kg. Cirka pris i butik 2 699 kronor. Mer information på www.swtab.se

STÖD FÖR BRÖSTCANCER

Till stöd för bröstcancermedvetenhet så har SCOTT släppt en upplaga på 1 000 BCA goggles. Glasögonen kommer finnas vid speciella evenemang och butiker runt om i världen. Sponsrade SCOTT-åkare kommer också att bära de särskilda glasögonen för att främja bröstcancermedvetenhet. 10 000 dollar kommer att doneras från SCOTT i samband med detta för att bekämpa bröstcancer. Mer info finns på www.scott-sports.com

Dunsovsäck

Designad för att kombineras med dunjackan Eigerjoch för män och Biwak för kvinnor och klarar då -7°C. Öppningsbar för armar och fötter. Material i 100% polyamide, innermaterial i 100% nylon. Finns i längderna 180cm och 195cm. Mer information på www.mammut.ch

Actionkamera - tillbehör

Försäljningen av actionkameror fortsätter växa kraftigt och under perioden 1/1 – 30/7 är den upp med 75% jämfört med föregående år, detta samtidigt som traditionella kameror fortsätter tappa. I spåren av det ändras också vilka tillbehör som säljs. Focus Nordic som är störst i Norden och Baltikum på just tillbehör, stärker därför sitt produktsortiment med GoPole som är världens ledande varumärke på just actionkamera-tillbehör. För mer information besök www.focusnordic.se

Ny katalog från Halvarssons

Snöskoterkatalogen finns att ladda ned eller beställa på www.jofama.se

WASPCAM

En helt ny produktlinje av actionsportkameror från Kanada. Hansen Racing kommer lagerföra fyra av kameramodellerna samt tillbehör till dessa. TACT-modellen spelar in upp till 1080p HD-kvalitetsfilm, 12 MP kamera, inbyggd Wi-Fi, armband med fjärrkontroll som kan styra kameran ända till 5 meter bort, vattentät ner till 30 meter som den är utan specialhölje. Pris: 1795 kronor. För mer info besök www.hansenkatalogen.se

Förläng livslängden på dina snöskoterskidor

Skisaver är en svensk uppfinning och tillverkas i Sverige. Den är tillverkad i speciellt legerat stål med pulverlack och har helgjutna hjul, speciellt gjorda för ändamålet. Är utvecklade för snöskoterägare som måste flytta sin skoter på barmark utan att skada skidorna. På så vis förlängs livslängden på skidorna. Förutom att det sparar skidorna, så sparar du också underlaget du kör på, exempelvis golvet i garaget eller släpet vid transport. Är anpassade för hastigheter upp till 10 km/h. För mer information besök www.safedriving.se

LITEN OCH LÄTT ALKOHOLMÄTARE

FCA 35 är den nya tidens alkoholmätare, liten och lätt som en mobil. Den är testad och godkänd enligt EU-standard. Ger klara besked på den fyrsiffriga LCD-displayen om när det är dags för kalibrering, normalt var 12:e månad eller efter 500 tester. Mätaren avger en signal, tio sekunder lång om resultatet av utandningsprovet överstiger rattfylleri-gränsen 0,20 promille. Kostar 1 295 kronor, mer information finns hos Kala AB www.kala.se

Spännband för skoter

Allt i ett, inga lösa delar. Man kan ha sträckaren vart man vill mellan de båda krokarna. Banden är lagom långa så de är inte i vägen och fladdrar och far. Finns att beställa från MES. 4-pack inkl frakt och moms 598 kronor, mer info på www.messmide.se

Northern Light Films

Extra Evil och Duells knyter samarbete med Northern Light Films.
”-Åkarna i Northern Light levererar åkning i världsklass och det känns som en självklar satsning från vår sida att vara delaktiga i deras framtida projekt säger Eric Nordström marknadsansvarig på Extra Evil”.
Northern Light Films kommer från Extra Evil och Duells köra i kläder från Jethwear, goggles från Dragon, hjälmar från Fly och kroppsskydd från Leatt.
”-Valet att samarbeta med Extra Evil och Duells gjordes mycket på grund av deras förstklassiga produkter och närhet och förståelse för marknaden, säger Fredrik Andersson, filmare och ansvarig för Northern Light Films.”

Kamera för iPhone

DxO ONE är en pytteliten kamera som ansluts till lightning-kontakten på en iPhone eller iPad, och som ger en professionell bildkvalité. Med den stora sensorn på 20,2 MP, och ett enastående objektiv med ljusstyrka F/1,8, levererar kameran bilder i systemkamerakvalité. Den slinker enkelt ner i vilken ficka som helst och ansluts till iPhonen på nolltid. iPhonens skärm, som också blir vridbar i förhållande till kameran, blir också kontrollcenter för alla inställningar. Även framtida firmware-uppdateringer sköts via appen i telefonen. Objektivet har en brännvidd på 11,9mm, vilket motsvarar ett 32mm (i 35mm formatet), och har en närgräns på 20cm. Kameran kan också användas för videotagning antingen i Full-HD med 30 bilder per sekund, eller i slow-motionläge med 720p och 120 bilder per sekund. Cirkapris 5 999 kronor, besök www.focusnordic.se för mer info.

NYHET!

FÄRGMATCHA DIN MASKIN

FRÅN: 695:-

FRÅN: 895:-

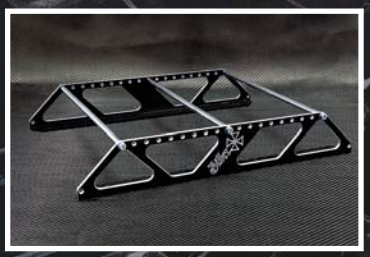
Bille

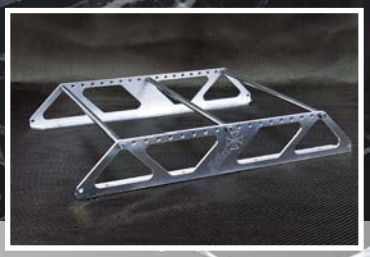
BOLT ON, RIDE H

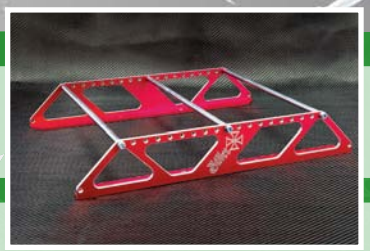
FRÅN: 895:-

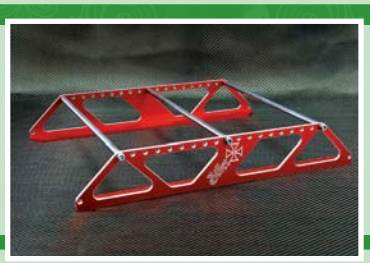
FRÅN: 699:-

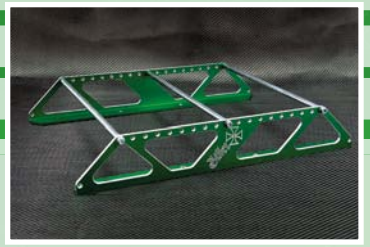
BLACK
ALUMINUM
PINK
RED
GREEN
ORANGE
BLUE

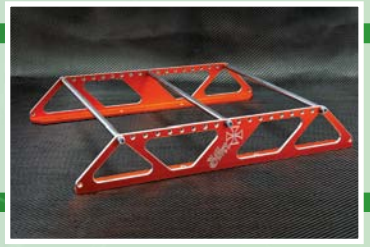












FRÅN: 495:-

SE HELA UTBUDET PÅ
BILLETX.SE

Bränsleförbrukningen

Det tjatas alltid om att det eftersöks lägre bränsleförbrukning hos våra snöskotrar. Hur mycket ska en snöskoter få dra egentligen?

Text: Alfons Sundström

En fråga som med jämna mellanrum kommer från våra läsare, är varför SnowRider inte mäter förbrukningen när vi testar skotrar då det är något som en spekulant på en maskin ofta vill ha koll på. Svaret på varför detta inte alltid är med i de större testerna är att det kräver stora resurser i form av tid och det kan då påverka det övriga testet som får mindre av den varan.

SnowRider har utfört rena förbrukningstester men responsen från läskretsen har visat på lågt intresse och, bland de få som var intresserade, ett ifrågasättande gällande testmetod. Något standardiserat sätt att jämföra olika snöskotrars bränslekonsumtion finns inte så vill man kolla upp detta får man hitta på en egen metod. Skotern är ett fordon där förbrukningen verkligen kan variera stort och inte bara mellan olika fordon då olika körförhållanden samt förare kan ge enormt stora skillnader. Så frågan om hur mycket en skoter tar "vid normal körning" är helt omöjlig att besvara då det helt enkelt inte existerar något som kan kallas för normal körning.

Men det finns en specifik förbrukning som används när man beskriver snöskotrar men då i förhållande till genererad rörelseenergi från motorn per gram bränsle och inte förhållande till fordonets körsträcka, märkligt eller hur? Bränsleförbrukningen i detta fall är per tillverkad kWh och kallas för BSFC, det är ett välkänt begrepp bland skoterfolk och bland annat motortrimmare har stor nytta av det. Men, vet man hur mycket bränsle man behöver per tillverkad kWh kan man då med hjälp av detta avgöra förbrukningen per kilometer? Kanske inte så enkelt som det låter.

Hur mycket energi krävs för att åka skoter en viss sträcka eller en viss tid?

Ordet "energi" är troligvis ett av de mer felanvända ord vi har i vårt språk och en utbildad fysiker (inte jag alltså) kan nog ha en del invändningar om hur det brukas i vanligt tal. Alla som så önskar, från spökjägare, elallergiker, rutgängare (de som använder och tror på slagruta) till alternativ-"medicin"-flummare, använder detta ord helt utan verklighetsförankring och som regel fullkomligt respektlöst. Så när man pratar om energi gäller det att man inte blandar ihop den verkliga världen med den värld där personerna med foliehattar bor. Vill man veta mer om hur det är i foliehattarnas värld så vimlar det av information på nätet, varför inte kolla in strålningsfobiföreningens egen hemsida "strålskyddstiftelsen" där desinformation och pseudovetenskap är religion. Tyvärr är det många politiker samt debattörer i miljö/klimat/energifrågor som också har skolkat en del från fysiktimmarna, ibland blir det mer än tydligt. Man undrar ibland om de på allvar tror på vad de själva påstår i vissa debatter om energipolitik då ingen verkar ta vår oerhörda energikonsumtion på allvar? Även jag är en av de i samhället som saknar studielån men min skolplikt i grundskolan är avklarad och det var sällan som jag sov mig genom lektionerna. Som mekaniker pratar man ibland om energiförbrukning eller effektförluster vilket inte betyder att vi anser att energin (effekt x tid) förintas när den "förbrukas" då energi givetvis endast kan omvandlas, summan är alltid konstant i ett slutet system.

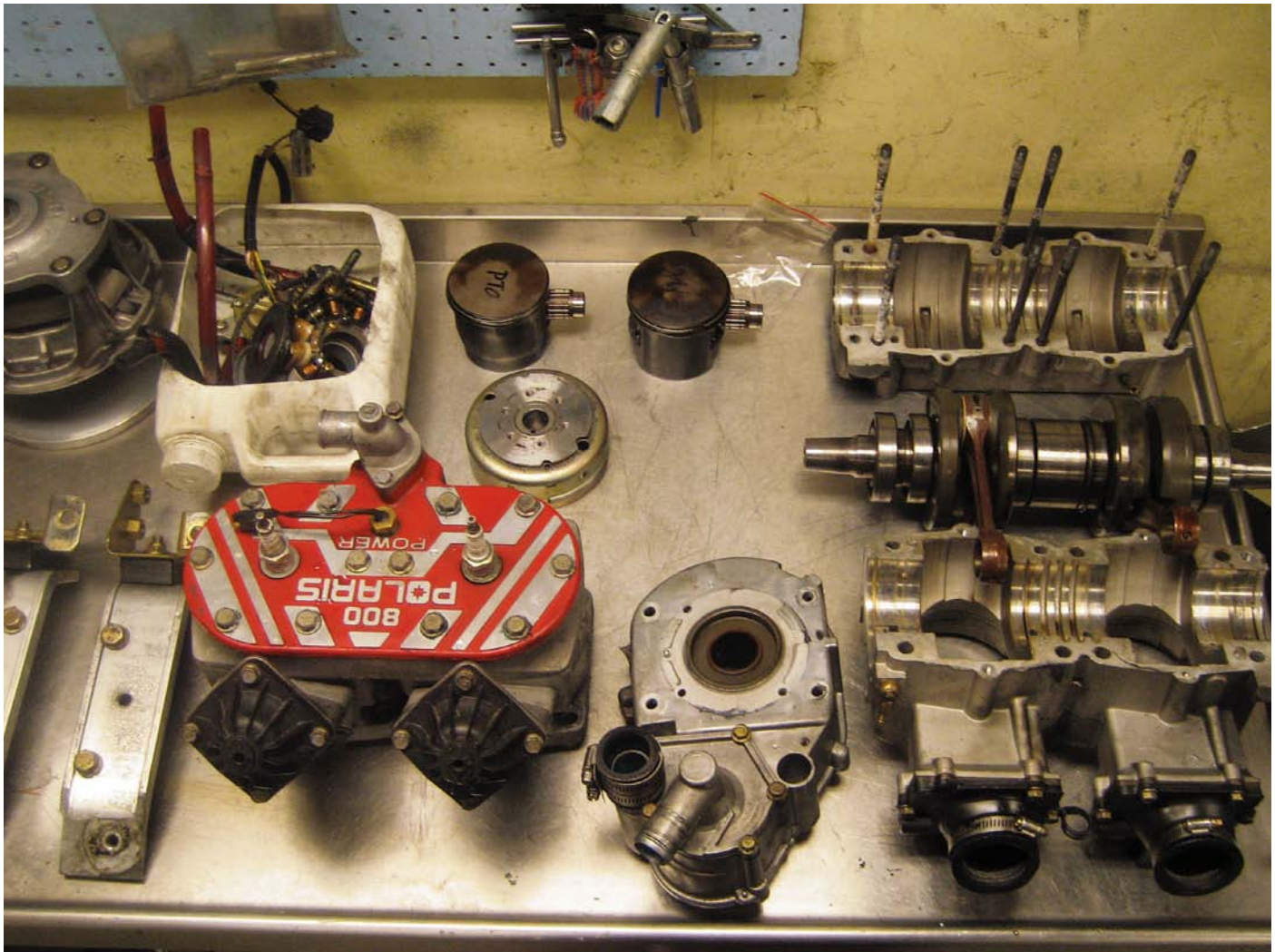
Egna förluster

Energiförbrukning för mig när det gäller ett fordon är namnet på den rörelseenergi som jag gör av med när jag kör med fordonet. Jag bortser alltså just då från motorsystemets egna förluster. Min förenkling: rörelseenergi behövs för att

En förbränningsmotor omvandlar den kemiskt bundna energin i drivmedlet till mekanisk energi. Ett sätt att mäta hur effektivt detta sker är alltså genom den ”Bromsade (testad i bromsbänk) specifika bränsleförbrukningen” som förkortat blir BSFC då man utgår från engelska.

Här är modellen som gäller för den som vill åka billigt. Långt under 100kg fulltankad vikt, direktdriven transmission med minimala förluster och en 4T-motor på en bra bit under 10hk. Miljöskotern nummer 1!

Hästkrafter kostar bensin, så säger lagen.



Så här ser en enkel skotermotor ut när man plockat isär den, denna saknar modern motorstyrning och kan därför räknas som en klassisk maskin jämfört med dagens. Denna fantastiska konstruktion levererar runt 100 kW i effekt och förbrukar som bäst runt 400 gram bensin för varje tillverkad kWh. Inte exceptionellt bra men inte heller dåligt, en medelmotor för 10-15 år sedan.

jag ska kunna köra skoter och den genereras av förbränningsmotorn, det är den energin som fraktar mig och mitt fordon. En skoter (eller ett före) som kräver högre effekt för en given genomsnittshastighet kräver mer energi för att köras en given sträcka än den som klarar sig med mindre effekt. Dessutom ska man aldrig glömma detta: den maximalt tillgängliga motoreffekten avgör den maximala energiförbrukningen den tid full effekt kan användas! En effektstark skoter har därför teknisk möjlighet till högre energiförbrukning jämfört med en effektsvag om motorerna samt snöskotrarna i övrigt är lika effektiva. Detta är givetvis bara fysik på högstadienivå men det är ändå löjligt många i dagens miljö/klimatdebatt som verkar bortse från enkla basfakta. Hur kan annars exempelvis en supersportbil med extremprestanda och som väger 2 ton kallas för "miljöbil" enbart för att den är eldriven? Bara produktionen av detta monster har en energikostnad som blir helt grotesk sett till en enkel bil av konventionell typ. Då alla dessutom vet att världens elenergi till ca 85% produceras av fossila bränslen blir frågan vad ordet "miljöbil" betyder i detta fall än mer svårbesvarad. Ett fordon som har låg energiförbrukning per sträcka eller per tidsenhet är naturligvis ett som är lätt att driva, ett litet och (oftast) enkelt fordon med andra ord. Så om man önskar att en snöskoter ska vara effektiv med den mening att energiförbrukningen ska vara liten, gäller det att effektbehovet som krävs för en given fart är så låg som möjligt. En lättare skoter har alltid en fördel mot en tyngre om allt annat är lika, den lägesenergi den tyngre skotern har lagrat efter en uppförsbacke kompenserar inte att den i alla lägen går tyngre när man åker på snö. En enklare skoter med färre rörliga komponenter i transmission samt drivlina är mer lättdriven och en smidig matta med låga kammar samt en boggi med liten fjädringsväg ger lägre hysteresförluster. Kort sagt så är en minimalistisk skoter inte så energikrävande vid färd och därmed kostar det mindre kWh att köra med den, frågan är då bara hur kul det är? Vidare bör man inte ha tillgång till högre motoreffekt än absolut nödvändigt om fordonet ska vara bränslesnålt eftersom föraren som regel inte kan hantera stora resurser under huven utan att använda dessa i onödan. Så en slö, liten skoter utan fäste är modellen för den som vill åka snålt men det räcker inte bara med det, skotern behöver dessutom en motor som är rädd om bränslet.

BSFC, hur många gram bränsle det krävs för att tillverka en kWh

En förbränningsmotor omvandlar den kemiskt bundna energin i drivmedlet till mekanisk energi. Ett sätt att mäta hur effektiv denna omvandling sker är alltså genom den "Bromsade (testad i bromsbänk) specifika bränsleförbrukningen" som förkortat blir BSFC då man utgår från engelska. Genom att dividera bränsleflödet i gram per sekund med den producerade effekten får man fram denna siffra som då visar hur många gram bränsle som behövs för att producera en kWh. Denna siffra har visat sig vara användbar när man justerar skotermotorer i bromsbänk och Jim Czekala med sin publikation DynoTech har utbildat en hel värld då det gäller hur man tolkar BSFC under bromsbänkskörning. Kort sagt kan man med hjälp av BSFC se när effektiviteten blir för hög och då kan motorn vara nära detonation, att då höja bränsleflödet in i motorn eller på något sätt minska effekten kan var en god idé för att inte skada ska uppkomma. Detta mätvärde kan alltså användas som huvudparameter för motoroptimering i prestandasyfte och det har visat sig vara en mycket välfungerande metod. När man ser på bränsleförbrukning ur vardaglig mening är BSFC givetvis mycket intressant. Historiskt har det sålts snöskotrar med motorer som haft otroligt låg effektivitet beroende på en mängd tekniska faktorer. Kortfattat finns det nästan ingen övre gräns på hur mycket bränsle en feljusterad gammal motor kan konsumera även om den var riktigt slö. Exempel på motsatsen finns också, äldre motorer med mycket lyckad kalibrering/konstruktion som går

En lättare skoter har alltid en fördel mot en tyngre om allt annat är lika, den lägesenergi den tyngre skotern har lagrat efter en uppförsbacke kompenserar inte att den i alla lägen går tyngre när man åker på snö. En smidig matta med låga kammar samt en boggi med liten fjädringsväg ger också lägre hysteresförluster.

Ofta blir variatorsystemet (CVT) anklagat för att ha mycket höga förluster och därmed vara orsaken till den höga förbrukningen som snöskotrar har jämfört med andra fordon. Detta är till viss del en myt.

Ordet "energi" är troligvis ett av de mer felaktigt använda ord vi har i vårt språk och ivrigt använt i foliehattarnas värld.

riktigt snålt existerar. De senaste 15 åren har det producerats mängder av motorer med fantastiskt låg förbrukning. Genom modern teknik har man uppnått lågt BSFC utan att kompromissa med driftsäkerhet och i många fall har man dessutom mycket hög prestanda. Men när man tittar på BSFC finns det risk att man gör en tankevurpa då det som sagt är per producerad kWh bränslekonsumtionen mäts. Använder ett fordon mer energi per sträcka så kan förbrukningen bli högre för det jämfört med ett fordon som brukar mindre kWh men har sämre BSFC. Det mest slående exemplet är våra gamla mopeder och nu måste de yngre läsarna googla fram vad en riktig moped är, de heter exempelvis Puch och Zündapp och har en hästkraft och de liknar inte era 50cc-racemaskiner alls era bortskämda slynglar. En klassisk moped har mycket hög BSFC men ändå fantastisk låg förbrukning, märkligt nog. Grundregeln var att man klarade sig på ca 0,2 l per mil vilket låter helt otroligt men detta beror på att man inte ens har en full kWh att göra av med under en timme och man kunde då färdas hela 30km. Så dessa motorer med en fullkomligt usel BSFC på över 600g/kWh minns vi som ytterst bränslesnåla, lustigt eller hur? För att åka bränslesnålt skall motorerna ha så låg BSFC som möjligt men när detta är uppnått återkommer vi till grundregeln att man dessutom ska ha låg tillgänglig effekt. Men sedan har vi en komponent till när det gäller snöskotrars förbrukning och det är anpassningen av motorvarvtal till hastighet samt belastning. Dags att se på variatorsystemet ur förbrukningssynpunkt.

Gummiremmen som överför drivkraften, en missförstådd komponent

Ofta blir variatorsystemet (CVT) anklagad för att ha mycket höga förluster och därmed orsaken till den höga förbrukningen som snöskotrar har jämfört med andra fordon. Jag anser att det inte riktigt är så enkelt även om det naturligtvis kan finnas en del förluster i systemet men de är knappast så stora som det ibland påstås. Några moderna och vetenskapligt korrekta mätningar på effektiviteten hos ett variatorsystem är svåra att få tag på men i gamla race-manualer talas det om ca 90% vilket ger att 10% av effekten "eldas för kråkorna". Tumregeln gör gällande att ett drevingrepp i en växellåda ger 2% effektförlust och sett till det skulle en traditionell växellåda vara något mer effektiv än CVT men jag är faktiskt lite tveksam. Helt klart är att jag inte vill köra en snöskoter utan variatordrift och att någon enstaka procent i överföringsförlust (om det är så) inte förklarar varför min skoter tar upp mot 10 gånger mer än min bil. Men det är inte bara förluster som är intressant, för att uppnå lägsta möjliga förbrukning skall motorvarvtalet anpassas efter hastighet/belastning till det för motorn mest effektiva arbetsområdet. Under full last uppnår en motor lägst BSFC runt vridmomentstoppen så vill man köra effektivt med gasen i botten ska motorn sikta på det varvtalet. När motorn endast är delvis belastad behöver man inte ens varva så mycket för att åka effektivt, lite förenklat går fordonet billigare ju lägre varv man kan hålla. Ett variatorsystem av skotertyp saknar helt elektronisk styrning och man får därför välja en kalibrerings-kompromiss när det gäller prestandakörning samt lugn transport. Lustigt nog fungerar det ofta riktigt bra, den lastavkännande helixen i sekundärvariatorn samt vikterna i primären lägger gärna i en hög växel när skotern går lätt. Man kan därför glida fram på ett isigt spår med lågt motorvarvtal men på mycket kort tid växlar variatorerna ner om belastningen ökar.

Kort sagt är systemet helt fantastiskt men det finns naturligvis utrymme för förbättringar. Med ett fullt elektroniskt kontrollerat CVT-system som samverkar med motorstyrningen skulle både prestanda samt förbrukning optimeras och det är troligt att en sådan lösning kan komma i framtiden. För visst vill vi alla att skotrarna ska ta så lite bränsle som möjligt? Vi bör alla därför köra lätta och effektiva småskotrar med små motorer, precis som jag borde. Men som sagt, hur kul är det?

PROJEKT VIPER
Lättare, längre, starkare, tystare

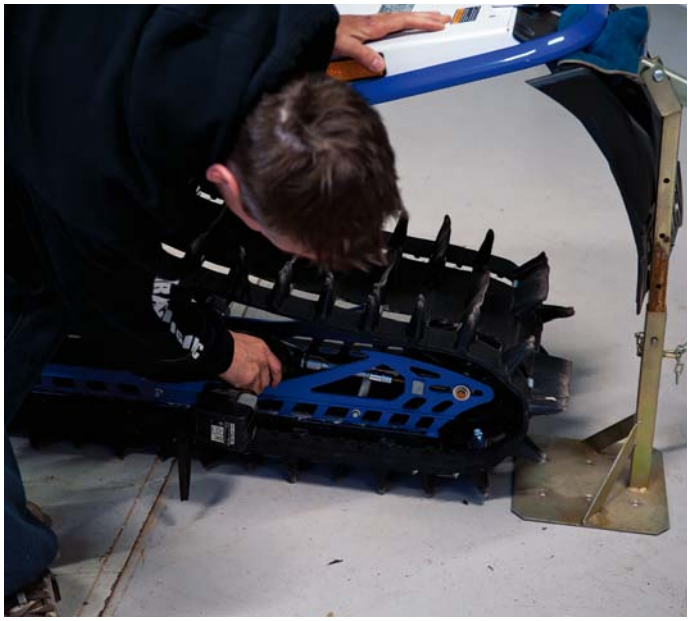
Det där med att förändra för att i slutändan förbättra en snöskoter, är inte det lättaste.

Text Björn Friström

Vår intention att förbättra en redan bra fyrtakts-skoter är inte det lätttaste. Frågar du en tvåtaktsåkare så finns det inga bra fyrtaktsmaskiner, och även om jag inte till fullo håller med så förstår jag i alla fall vad de menar. En fyrtaktare är alltid tyngre och slöare än en tvåtaktsdito oavsett vad man tycker och tänker angående dess för och nackdelar. Ska du köra riktigt avancerat så har en tvåtaktare alltid ett övertag. Men vi gör i och med denna artikelserie ett försök att jämna ut oddsen litegrann i och med att göra den redan i originalskick längsta fyrtaktsmaskinen på marknaden lite längre, lättare, tystare och starkare. Vi har utgått från vår långtestare från förra året i form av en 2015 års Yamaha Viper M-TX 162. Den här maskinen ska nu få längden 174 tum, samt en turbosats från MCX och en massa andra modifieringar. Vi kommer att dra ifrån vikt genom att plocka bort saker, men också tillsätta vikt genom att montera dit en massa fräna grejer som ökar prestandan. Vi ska till detta nummer passa på att klargöra en hel del saker vad det gäller vikt med mera.

Värdelösa modifieringar

Det där med att modifiera en originalskoter har sina för, men också nackdelar. Fördelarna är väl oftast att man förbättrar någonting, om man nu gör det. Faktum är att tillverkarna har stenkoll på det mesta när det gäller sina maskiner och chanserna att förbättra någonting blir mindre och mindre för varje år som går. Nackdelarna med att bygga om ett originalfordon är många och den största är att man helt enkelt nallar lite på tillförlitligheten. Ska man nagga på den sköna tillförlitligheten så ska man få en rejäl belöning som motprestation. Personligen så avskyr jag de totalt värdelösa "ommappningar" som saluförs lite här och var. En ommappning där man helt enkelt möblerar om i bränslemappen med ökat prestanda som lockbete. Gärna i kombination med en pipa eller ljuddämpare. För mig så betyder denna ändring högre ljud och försämrad driftsäkerhet, och framför allt en ej gällande garanti om din maskin skulle vara så pass ny. Nu innebär väl också en turbokonvertering också att både tillförlitlighet och garanti påverkas, men inte på samma sätt enligt mig. Då det gäller en ommappning så blir prestandaökningen i bästa fall noll, och i många fall, sämre än original. Även om man som utlovat skulle få 10 hästar mer (vilket man inte får oavsett vad som utlovas), så är det ju inte värt det. Fördubblar vi effektuttaget så snackar vi däremot ett helt annat språk. Framför allt om vi pratar fyrtakt. En Viper är på i runda slängar dryga 130 hästkrafter. Stoppar vi på en av MCX-turbosatser så har vi helt plötsligt 270 kusar. Visst vi ökar snöskoterns vikt i och med turbon, intercoolern och lite andra saker, men hur mycket? Och hur mycket vikt kan vi bli av med genom att plocka bort lite andra saker? Det är just det vi ska ta reda på i denna artikel. Hur tyst, stark, "lätt" och bra kan en fyrtaktare bli egentligen?

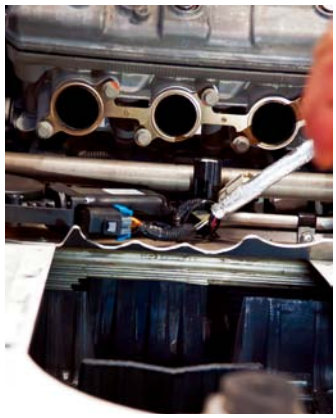


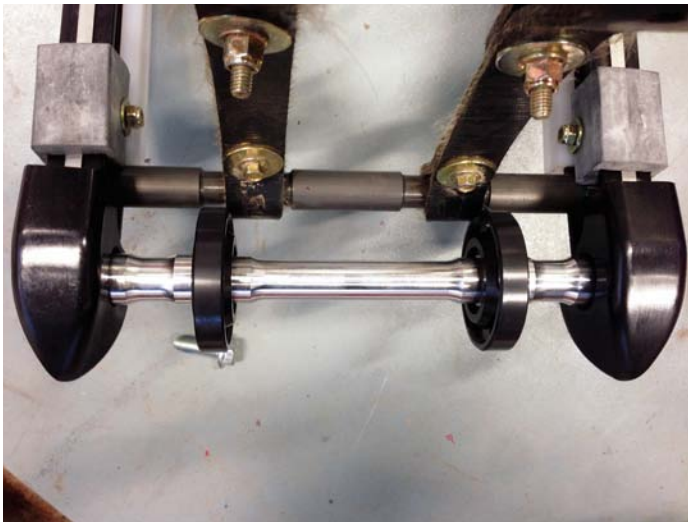
En sak är säker och det är att en del hjälpmedel som finns att köpa inte riktigt har hängt med i utvecklingen. Dagens moderna skotrar kräver exempelvis lyftar och skoterdollys som inte är byggda för gamla maskiner. Ta denna skoterlyft som ska hakas i lyftbågen bak för att mattan ska hänga fritt. Den säljs idag, men är avsedd för en maskin som fanns för 15 år sedan. Riktigt dåligt och brist på engagemang måste jag säga.

Börjar man skruva med en modern snöskoter idag så märker man vilken nivå allting ligger på. Idag så ser en originalboggi ut som värsta sortens eftermarknadsboggi gjorde för några år sedan. Idag väger en 162-tums boggi mindre än vad en ET 250 boggi gjorde för 35 år sedan. Originalboggin är en stabil pjäs som för den skull inte väger många gram för mycket. Man har redan från början sett till att man inte släpar på någon dödvikt, vilket uppskattas. Originalboggin väger komplett 19,5 kilo.

Vi ska en gång för alla klargöra vad det är för viktökning som gäller i och med monteringen av MCX nya tunnelkylare kontra originalkylaren som sitter under huven. För en ökning blir det. En originalkylare väger med kylarslangar och kylvatten 3,2 kilo. En tunnelkylare med slangar och kylvatten väger 5 kilo. Skillnaden är att man får bort 3,2 kilo från fronten av snöskotern och ersätter dessa med dryga 5 kilo längre bak.

Hade jag varit lite mer på allerten så hade jag uppmärksammat att vi får lov att byta drivhjul i och med de högre kammarna. Gör om gör rätt.





Anti Stab-axeln har som uppgift att hindra mattan från att spetsas av boggiskenorna vilket annars kan hända. Förr i tiden var det inte omöjligt att köra igenom ena eller båda skenorna i ett av fönstrena i mattan. Hände detta mitt ute i ingenstans så blev läget helt plötsligt jobbigt.

En 174"-skena med slides väger ca 1,8 kg.

Vi börjar i alla fall med att bygga om bakänden på denna redan i originalutförande långa 162-tummare till 174 tum.

7-kuggars drivhjul

Det är egentligen inga konstigheter med någonting då det mesta är bolt-on. Hade jag varit mer uppmärksam så hade jag redan från början insett att bytet till 174 tumsmattan inte skulle betyda något krångel. I alla fall inte längdmässigt. Det är ju bara att förlänga chassit en liten bit om man nu skulle önska det. Det jag däremot inte tänkte på var platsen mellan drivhjulen och kylaren som sitter längst fram i tunneln. Den platsen är redan minimal och rymmer nätt och jämt originalmattans 66 mm. När vi i och med mattbytet får 76-kammar eller tre tum (som låter fräsigare) blir det för trångt. Lösningen är enkel och det är bara att titta på 2016 års 162 M-TX som har tretumsmattan original. Lösningen heter 7 kuggars drivhjul vilket ger den plats som behövs.

Vikt

Det där med vikt är ett ämne som väger tungt. Vi kan kort och gott säga att all slags vikt är av ondo. Det finns ingenting gott som kommer med ökad vikt, bara dåliga saker. Vi pratar alltid om torrvikt i den betydelse att maskinen inte är nedtyngd av snö och is. Vi pratar aldrig om torrvikten i den betydelsen att den skulle vara befriad från vätskor som oljor och bränsle. När vi väger en maskin är den alltid fulltankad och avtinad om inget annat nämns. Det där med att förlänga en skoter betyder samtidigt att vi plussar på det där med vikten. Just då det gäller en förlängning så känner vi att vi har mer att vinna på detta än att förlora. Framför allt då vi i slutändan ska ha dubbelt så mycket hästar i maskinen mot original. Detta gäller också turbosatsen. Den extra vikt denna tillför ger mer tillbaka. Vårt mål kommer att vara att i slutändan ha en maskin som väger mindre än original. Var vi ska hitta den vikten har jag ingen aning om men det löser sig kanske lite längre in i bygget. Vi börjar i alla fall med att plocka med bakdelen av denna maskin och skärskådar dess delar och vad som väger vad.

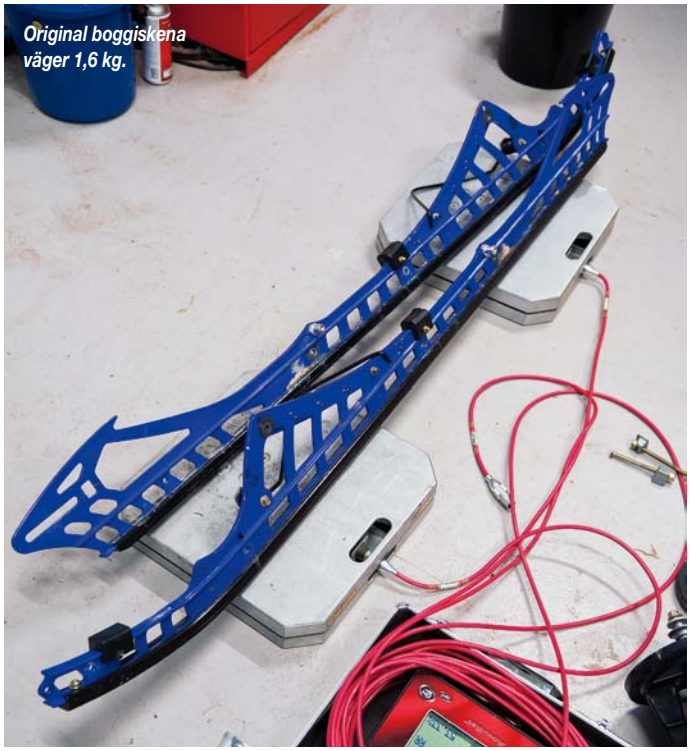
Saker och ting börjar hamna på sin plats och vi har fått massor gjort den senaste veckan. Det är en jäkla skillnad på att montera färdiga saker och tillverka själv. Det är fortfarande en hel del kvar att göra och vi ska försöka avsluta själva byggnationsdelen till nästa nummer. Vi håller dig på sträckbänken ett tag till då det gäller det färdiga resultatet. Tills dess. Ha de.

Vi använder oss av vår digitala våg som kanske inte är den exaktaste då det gäller låga vikter, men desto mer korrekt då det gäller den viktiga totalvikten.

Då vi omlokaliserat främre saxen förra året för bättre egenskaper i snön ser vi tydliga spår på genomslag lite här och var. Original genomslagsgummin har fått leva ett hårt liv.

En originalhuv med allt vad det innebär (som exempelvis lyse och instrumentpanel) väger ganska exakt 7,8 kilo.

Originalkylet med fläkt och slang väger tom 2,3 kilo.



Original boggiskena väger 1,6 kg.

I nästa nummer ska vi ta itu med framdelen och sedermera få ihop den för körning ute i verkligheten.

Vi kommer att använda oss av original stötdämperi i boggin.

Den fina tiltande saxen från Ice Age ser inte bara till att boggin kan vrida sig lite i chassit utan väger också bara dryga kilot.

Den nya tunnelkylaren kräver en del modifikation av chassit innan den kan monteras.

Vikter (bör betraktas som cirka)

Ice Age 174” boggi med tilt & Billet X boggihjul	23,1 kg
Standard 162” boggi	19,5 kg
Ice Age tilt	0,9 kg
std sax	0,5 kg
Std hjul i plast	2,3 kg
Billet X aluhjul (inkl 9”)	4 kg
STD kyl med vatten	3,0 kg
MCX Tunnelkyl med vatten	5,2 kg
STD sidokåpor	2,3 kg
Komplett std huv	7,8 kg
Skinz lättviktshuv	2,5 kg
174” matta	29,5 kg
Std 162” matta	26,3 kg
174” boggiskenor	3,6 kg
162” boggiskenor	3,1 kg
Std dyna	4,5 kg
Antistab IceAge	0,6 kg
Antistab std	0,5 kg

Vikt

Vikt standard fulltankad
Yamaha Viper M-TX 162 = 282,5 kilo

Viktfördelning

Vänster fram	= 69,4
Höger fram	= 76,5
Bak	= 136,6

Man får lov att mäta lite samt tänka till innan man borrar och kapar lite här och var innan slutmonteringen av den nya boggin. Det är i och för sig ingenting man behöver oroa sig för då det finns instruktioner till det mesta.

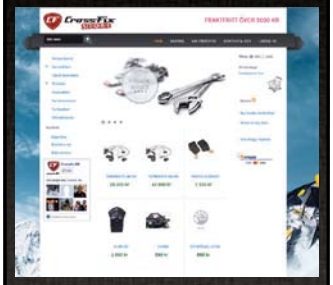
CrossFix

Auktoriserad verkstad & försäljning av reservdelar.

ski-doo LYNX can-am

Ny webshop!

Crossfix store



crossfix.se

Återförsäljare för MCXPRESS

Finns i nya lokaler bakom Traktorcity i Öjebyn. Topp modern verkstad!

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

SNOWRIDER Magazine CANONBALLRUN 2016

MORA - ÄLVDALEN

CBR-lördagen då det händer

Av: Björn

Vi har under några år arrangerat veteranäventyr där vi med alla möjliga medel ska ta oss från punkt A till B med ett större antal äldre veteranmaskiner.

Förra året så körde vi sträckan Mora-Älvdalen med några stopp efter vägen. Just den sträckningen var faktiskt helt fantastiskt bra både tids- och arrangörsmässigt.

Vi kommer därför att denna vinter göra om förra årets bedrift med en hel del modifieringar för att göra hela äventyret smidigare och roligare. Vi samlas utanför SnowRiders redaktion lördagen den 23 januari klockan 08.00 för att dela upp oss i ett antal lag som gemensamt ska ta sig till Hotell Älvdalen. Hela grejen är att hela laget tillsammans med en bärgare/guide ska ta sig till slutdestinationen utan att någon människa eller snöskoter ska lämnas till sitt öde ute i skogen. All slags fusk och trix är tillåtet bara man inte blir påkommen. Vi ska naturligtvis också genomföra en del tävlingsmoment på vägen samt intaga lunch och andra nödvändigheter under denna dag.

Har du en snöskoter som du kan tycka kan passa in i kategorin "veteran" så är det bara att anmäla sig till detta event som börjar på lördagen samt slutar på söndag morgon. Vi ska alltså övernatta på Hotell Älvdalen med tillhörande middag och del i rum, prisutdelning samt discodans och fest. Vi gör vårt bästa för att para ihop er med någon ni känner såklart.

Vad är då en "veteranskoter"? Då vi kommer att försöka göra alla lag ungefär lika starka rent årsmodellmässigt så kan vi väl säga att en snöskoter från nittiotal och äldre är en "veteranskoter". Det enda vi vill är att den ska vara i körduglig skick, samt ha ljuddämpning. Vill du vara med på detta arrangemang så gäller det att anmäla sig snarast då platserna är begränsade.

Sammanfattning

Datum Lördag 23 januari 2016
Samling redaktionen i Vika/Stenis, Mora kl 08.00
Pris 990:-/person del i dubbelrum (+200:- enkelrumstillägg)
I priset ingår start i CBR, övernattning lördag-söndag
Lördag: Lunch
Fördrink och amerikansk buffé på kvällen.
Söndag: Frukost
Anmälan sker till mikaela@snowrider.se
Övriga frågor bjorn@snowrider.se

OBS! Boende i Stenis
Kommer du långväga ifrån så kan vi detta år erbjuda dig ett perfekt boende från fre-lördag precis bredvid starten i Stenis i och med vår egna kursgård. För mer information om detta maila mikaela@snowrider.se.

För dig som kommer långväga ifrån så finns det till i år möjlighet att övernatta precis vid starten i Stenis i och med vår egna kursgård. Där finns det gott om parkering för bil och släpvagn. Maila mikaela@snowrider.se för mer information angående detta.

Vi kommer till säsongens CBR att ändra en hel del saker till det bättre. Vad detta innebär i praktiken får du reda på i genomgången på morgonen den 23 januari.

Vad är då en veteranskoter? Vi tycker att en snöskoter från nittiotalet och äldre kan passa in i detta fack. Vi kommer att dela upp lagen så rättvist och med så stor årsmodellspridning vi kan.

www.tanndalen.com

SKOTERHELG I TÄNNDALEN

#JEGER

JOHAN ERIKSSON INVITATIONAL 99

16–17 APRIL

Tänndalen

VÄLKOMMEN TILL ÅRETS STADIONCROSS där Team Walles står som arrangör. Inbjudna skoterförare tävlar om 100 000 kr i prispengar. Spänning och fart med fin inramning av Ski Lodge i Tänndalen!

Du kan under både lördag och söndag besöka utställningen av nästa års modeller från alla de stora skotermärkena. Passa på att ta en provtur! Helgen bjuder självklart även på musik, underhållning och grym mat.

Skoterns Dag Extreme – Riksgränsen Special

Fenomenet Skoterns Dag är en företeelse som få människor i södra Sverige riktigt kan greppa. Skoterns Dag är helig.

Text: Gurra

Skoterns dag har vuxit rejält de senaste åren, och nu är det en riktigt stor angelägenhet i hela Sverige. Eller nåja, i den del av Sverige där invånarna förstår att uppskatta det bästa livet har att erbjuda. Numera räcker det inte längre att ställa ut några broschyrer och bjuda på en kopp kaffe. Istället krigar många skoterhandlare med allt häftigare aktiviteter. Vissa har till och med gått så långt att de samlat snö från ishallar för att kunna erbjuda en liten provkörning, åtminstone för de allra yngsta skoteråkarna. Trots all denna satsning är det fortfarande så att skoterns dag ligger lite för tidigt på säsongen för att någon riktig provkörning ska vara möjlig. Men, för några av oss så räcker det inte att få känna lukten av tvåtaktsavgaser. För dessa eldsjälar är det bara äkta vara som gäller, och det till nästan vilket pris som helst. Häng med ett par riktiga skoterdårar, förlåt entusiaster, då man rått bot på problemet med snöbrist i oktober. En Skoterns Dagupplevelse utöver det vanliga!

Lång fundering, snabbt beslut

"Janne ringde mig fredagen innan Skoterns Dag" berättar Niclas Råman. "Han frågade kort och gott om jag var sugen på att hänga med på en galen grej, och han vet ju att jag aldrig bangar".

Janne heter egentligen Jan Grönberg, och är känd som en av Sveriges i särklass vassaste lössnöåkare. Från sitt köksfönster i Kiruna har han, vid varje frukost, kunnat se hur fjälltopparna 10 mil västerut blivit allt vitare, ända sedan augusti. Tanken att kunna ta sig dit för lite skoterkörning tidigt på hösten växte fram. "Jag gjorde som jag brukar" säger Janne. "Inför en skoterresa studerar jag alltid väderleken, temperatur och vindriktning i minst en vecka för att veta i vilka sluttningar som snön samlats, och hur skikten kommer vara. Det var samma sak den här gången, jag visste att topparna låg på ungefär samma höjd som Kebnekajse så jag höll koll på väderrapporterna därifrån." Till råga på allt hade Jan snackat med en helikopterpilot som flugit förbi och meddelat att området visst såg riktigt körbart ut.

Så inför Skoterns Dag kändes det som att allt föll på plats. "Jag hörde av mig till TT Trading som säljer Polaris i Kiruna och frågade om de kunde skruva ihop den Axys RMK jag beställt. Det var inga problem att få den klar, trots att jag ringde så sent som dagen innan".

Många flygturer

För att lyckas få med två skotrar och två galningar upp på en fjälltopp behövdes det ett rejält antal lyft. Flygningen från Kiruna tog cirka 20 minuter enkel väg. Först flögs killarna ut och lämnades att rekognosera en bra avlastningsplats för skotrarna. Piloten flög därefter tillbaka och kopplade på lasten med två skotrar. Då allt var avlastat åkte piloten tillbaka till Kiruna, och tre timmar senare kom han tillbaka för att först hämta skotrar och sist plocka hem två lyckliga skoteråkare.

Flygresan i sig var också ett äventyr. Det kan som bekant blåsa en del på hösten, och denna Skoterns Dag i Riksgränsen var inget undantag. Runt 20m/s gör helikopteråkning mellan fjälltopparna rätt spännande. "Det var ganska skumpigt, och nedåt gick det bitvis riktigt snabbt" flinar Janne.

Niclas passar bäst med hjälmen på.

Axys får första milen under helikopter.

Gränsen bjuder som vanligt långa branta sluttningar.

Janne ser glad ut både för premiärtur och Axys.

Två dårar lastar av skotrar i gryningsmörkret.

Lastningen av skotrarna gjordes på känn. "Vi hade ingen tidigare erfarenhet av att hänga skotrar under en helikopter" berättar Niclas. "Men för att de inte skulle snurra in sig i varandra band vi dem matta mot matta, och det funkade." Tanken på att en splitter ny skoter skulle kunna släpas en bit efter marken vid lyft var inget som störde. Numera vet ju alla lössnöfantaster att repor och sprickor hör till, redan efter första turen.

Snösäkert område

Området man valt ut låg mellan 1000 och 1800 meter över havet och bjöd på massor av körmöjligheter. Inom en radie på ungefär en mil fanns både sjö och riktigt branta sluttningar. Man hade utan problem kunnat spendera flera dagar i området, men den här gången nöjde man sig med tre timmar och fick ihop drygt fyra mil.

Vissa branter bjöd klättringar på 4-500 höjdmeter. Överallt var det klart körbart, och snödjupet tillräckligt för att kunna köra utan rädsla för markkänning. Snön var typiskt bottenlös som den brukar vara innan den satt sig, men tidiga temperaturväxlingar hade skapat skikt en bit under.

"Redan på första repan skar Janne loss en puderlavin" berättar Niclas. "Brottkanten var cirka en halvmeter" säger Janne som lyckades hålla både sig och skoter ovanför snömassorna. Kanske är det tur att Janne, som brukar säga att han gillar att bli rädd, inte har längre uppehåll mellan skotersäsongerna. Han avslutade förra säsongen i juli, också i Riksgränsen, och bara två månader senare är han alltså tillbaka för att påbörja en ny säsong. "Körningen kändes som vanligt, varken bättre eller sämre" menar han.

Niclas är lite mer tveksam och tycker att man alltid känner sig som en nybörjare vid första skoterturen, så även denna gång. Den nedrasade snön packade dock snön lite kompaktare, och där flöt körningen på bättre tyckte Niclas.

Makalös upplevelse!

Även om snön kanske inte var riktigt så bra som när den är bäst under vintern så var hela upplevelsen en tiopoängare. "Vi flög ut tidigt, och kunde stå mitt i fjällen då solen gick upp. Hela himlen färgades blodröd. Det är en känsla man knappt kan beskriva" säger Janne. "Och bara grejen att flyga ut med skotrarna den här årstiden" fyller Niclas i. "Så oerhört häftig grej att göra".

Faktum är att grabbarna seriöst funderade på att lämna kvar skotrarna på fjället, och sedan bara kunna flyga ut själva när andan föll på. Men det faktum att lavinrisken i området visade sig väl stor gjorde att man tänkte om.

Framtidskoncept

Man tror ändå att idén med helikoptertransport av skotrar kan vara något för framtiden. En trend helt enkelt. Hobbyn växer, och det finns alltid människor som vill göra något extra. Speciellt om man kan komma ut till ställen som annars är omöjliga att nå. Janne är säker på att det finns grupper av turister som gärna kombinerar helikopterlyft till en riktigt häftig plats med skoterguidning.

Frågan är förstås vad kalaset kommer kosta. "Ska jag vara ärlig så har jag ingen aning" skrattar Niclas. "Vi har inte sett fakturan från piloten än" fyller Janne i. "Men ett antal tusenlappar per gubbe får man nog räkna med. Det blev många lyft, och blåsten gjorde att lastning och lossning tog extra lång tid".

Något namn på aktiviteten har man heller inte tänkt ut. Kanske finns det någon av Snowriders klipska läsare som kan tipsa grabbarna om ett riktigt bra namn på den här superhäftiga upplevelsen.

SNOWRIDER Magazine KFC

KÖRA FAST CAMP

Då förra säsongens KFC eller Köra Fast Camp blev ett lyckat koncept så tycker jag att vi lägger manken till och gör om det hela.

Av: Björn

Förra vintern så träffades vi i Sälen för att köra fast och umgås. Vi gör nu om det hela och lägger till ytterligare en helg. Vecka fyra så träffas vi i Sälen för en riktig genomkörare i snön. Här ska vi dela upp oss i olika lag och som förra säsongen jaga flaggor efter en karta men också lära oss att en gång för alla hitta i området. Såklart blir det massor av kvällsaktiviteter också. Denna träff är till för dig som har en lössnömaskin och vill testa dina gränser med oss.

Sälen v4 28-31 januari

Förra året så provade vi ett nytt grepp då det gäller att hänga med er som läser vår tidning. Vi drog tillsammans med "Limatarzan" och Jonas Sjögren igång en "Köra Fast Camp" där vi dels skulle hänga med er men också känna på Sälens åkning samtidigt som vi skulle leta reda på flaggor i tävlingsmomentet "Flaggjakten".

Vi kommer också i år dela upp ett gäng lag för att hitta flaggor men också ägna en av dagarna för att lära oss att hitta i Sälen med lokala guider.

Del i rum boende tors-sön, helpension fre-sön morgon.

Pris 2499:-

För bokning ring 0280-223 70 eller www.skotercenter.se

Lofsdalen v5 4-7 februari

Nytt för i år blir att vi också kommer att köra en träff i Lofsdalen vecka fem. Då vi mer snöat in på lössnökörning i Sälen så riktar vi oss mot alla slags förare och maskiner till träffen i Lofsdalen. Också här kommer vi få oss en riktig genomgång av området så att alla kommer att hitta överallt innan helgen är över. Såklart har vi massor av andra aktiviteter i bakfickan också här. Tveka inte. Anmäl er till något av dessa event.

Snowrider Expedition Lofsdalen är träffen för alla slags förare och maskiner. Här samsas tjejer&killar med korta och långa maskiner. Vi kommer att ha grupper för lössnöåkning och fikaentusiaster, och allt däremellan.

Vi lägger fokus på att umgås och ha trevligt, men också på att förbättra vår körförmåga.

Fredag: frukost-lunch-middag, lördag: frukost-lunch-middag, söndag: frukost

Del i rum inkl. linne, boende tors-sön, helpension fre-sön morgon.

Pris: 1999:-/ person

För bokning ring 070-3328222 Jimmy, jimmygudru@hotmail.se

OBS

Vi har en decibeltestare med oss på alla våra träffar. Har du en maskin som låter mer än original så får du se till att fixa detta innan du dyker upp.

Mer information om dessa arrangemang kommer på vår hemsida och facebook.

Oavsett om du känner dig som ett proffs eller som en nybörjare så är du välkommen på våra träffar. Det enda du ska tänka på är att du har en maskin som INTE har ett modifierat avgassystem. Din maskin ska alltså INTE låta mer är original.

Jimmy Gudru med fru är små men naggande goda. Här i tryggt förvar under chefredaktör Friströms armar.

Vi försöker att hitta en trevlig mix då det gäller aktiviteterna på våra träffar. I Sälen blir temat lössnö och vad passar då bättre än att ha bygdens son "Lima-Tarzan" som träffens egen sektledare.

Nog för att skoteråkningen kommer i första hand då det gäller våra träffar, men det där efterskoter-hänget i baren hör liksom till, även om man bara dricker läsk. Vi ser i alla fall fram emot att träffa er även i år. Välkomna.

Räkna med att bli väl omhändertagen på våra träffar, från ankomst till hemfärd. Aktivitets-Center i Sälen och Läger-Gården i Lofsdalen är helt klart som ett andra hem för många av oss.

BilletX 2.0

Kungen av bling är utan tvekan Ingemar Dahlström som bara på några år har skapat en helt egen linje av snyggprylar för snöskoterfolket.

Av: Björn

Det som från början var menat som någonting fränt till hans egen snöskoter blev i slutändan en hel linje med saker ämnade för alla slags snöskotrar på marknaden. Jag pratar naturligtvis om BilletX och hela deras produktlinje med saker som gör en från början från skoter ännu fränare. BilletX förknippar man i första hand med styrhöjare, boggihjul och boggiförlängningar. Men utbudet har blivit större genom åren och du kan idag hitta massor av fräna saker på deras webshop. Nytt för i år är att stora delar av sortimentet är eloxerat i flera olika färger. Allt för att du med hjälp av din fantasi ska kunna färgmatcha din snöskoter för att sticka ut lite extra.

Idag så är det fullt normalt att man redan från början byter ut alla plasthjul som sitter i boggin mot aluminiumditon utan att ha kört en meter. Dels för att hjulen är extremt starka, men också för att skotern blir extremt snygg genom denna åtgärd. Framförallt om man väljer större vändhjul med tillhörande offsetaxel. I år så finns det massor av nya aluminiumdetaljer i shopen, både färgade och ofärgade. Ingemar har laddat från tårna och skulle du tycka att det saknas något så finns ju alltid möjligheten att uppmärksamma Ingemar på detta eftersom han har hela produktionen hemma i Mora. BilletX är alltså 100% made in Sweden och till och med kullagren är från svenska SKF.

För mera information är det bra att surfa in på www.billetx.se

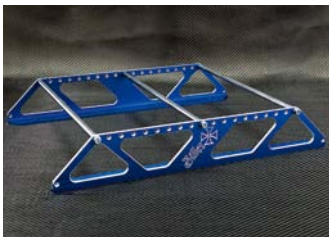
Även om det infärgade sortimentet är årets stora nyhet så finns den snygga råa aluminium-looken kvar såklart.

Det är en djungel vad det gäller olika förlängningar och offset-axlar, men går du in på www.billetx.se så klarnar det mesta. Annars är det bara att kontakta kundtjänst meddelar Ingemar.

Är du tjej eller bara trygg i din egen sexualitet så finns det bara ett val egentligen. Årets färg är utan tvekan rosa.

BilletX har ett brett sortiment som har växt fram under åren.

De smidiga ställbara styrhöjarna är utan tvekan någonting man bör kosta på sig då man kan variera körpositionen på ett enkelt sätt.



Har du en Yamaha så ter det sig ganska naturligt att du väljer ur det blåa sortimentet.

Upplev mästerlig stadioncross

- och 16-talet andra idrotter under SM-veckan i Piteå

SM-veckan 2016 - den nordligaste någonsin - går av stapeln i Piteå den 25-31/1. Upplev en mästerlig folkfest och se Sveriges bästa skoterförare göra upp om SM-medaljerna. Entrémössan* ger dig fritt inträde till alla tävlingar under veckan.

Boka boende idag!

Bo rofyllt, bara 3 km från city.

Furunäset Hotell & Konferens
Boka två nätter, få en entrémössa* på köpet.
Boka tre nätter, få två entrémössor* på köpet.
Dubbelrum fr. 1 285:-/natt. Enkelrum fr. 1 085:-/natt.
0911-779 50 / www.furunasethotell.se

Bo mitt i city med folklivet utanför dörren.

Skoogs City Hotell
Boende fr. 825:-/natt inkl. frukostbuffé och tillgång till relaxavdelning.
0911-100 00 / www.skoogscityhotell.se

Piteå Stadshotell
Boka dubbelrum fr. 1 090:-/natt inkl. frukost och relaxavdelning. À la carte-erbjudande i restaurang 1906, tvårätters-middag 295:-.
0911-23 40 00 / www.piteastadshotell.com

** Entrémössan, värde 295:-/st.*

MÄSTERLIG VINTERFOLKFEST Piteå

Piteå 2016-01-25 2016-01-31 SM VECKAN PITEÅ 2016

EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala utvecklingsfonden

www.visitpitea.se

En specialanpassad serie från Fogelsta för dig som kör snöskoter. Helsvetsade med varmförzinkat chassi, allt för att tåla tuff användning.

Just nu kampanjpris på Fogelsta snöskotertrailers! Läs mer och tävla om en iPad på bjornlyan.se.

FOGELSTA
www.fogelsta.se

Snöfos Vd

Per Johansson har ordet

Välj bort buller, inte snöskoter!

Text: Per Johansson, Vd Snöfo

Snöskotersäsongen 2015 - 2016 närmar sig och alla med intresse för snöskotrar är mycket förväntansfulla att ge sig ut i snön. Därför är det dags att aktualisera kampanjen mot bullrande snöskotrar, det blir allt viktigare att vi alla hjälps åt och gemensamt tar ansvar för en tystare fjällmiljö.

Oavsett årstid pågår arbetet i EU med nya lagar och regelverk, en fråga som är aktuell i Bryssel är bullernivån för snöskotrar. På sikt kan vi räkna med att det kommer regelverk som sätter press på tillverkarna att ta fram snöskotrar med lägre bullernivåer än idag. Det är Trafikverket som sköter snöskoterförhandlingarna i Bryssel och Snöfo har en bra dialog med den svenska representanten. Det framgår att Trafikverket anser att snöskotern är ett verktyg för många att komma ut i fjällvärlden. Alternativet att förbjuda snöskotern är inte aktuellt, det är bättre att göra den tystare. Detta ställningstagande är mycket positivt men ställer också krav på oss som kör snöskoter, vi har ett gemensamt ansvar för bra och vettiga regler i framtiden. Vi kan redan i dag påverka utformningen av de framtida reglerna genom att tydligt ta avstånd från trimpipor, köra hänsynsfullt och störa andra så lite som möjligt. Moderna snöskotrar är tysta och om de framförs med hänsyn och respekt utgör dessa inte ett problem. Problemet uppstår om snöskotern manipuleras och körs med trimpipa vilket skapar en störande bullernivå. Skräckscenariot är att manipulerade och bullrande snöskotrar ger beslutsfattarna en bild av att alla snöskotrar bullrar och gör framtida regelverk så krävande att de blir svåra för tillverkarna att leva upp till. Därför är det viktigt att vi alla inför den kommande snöskotersäsongen tar vårt ansvar och tydligt tar avstånd från bullrande snöskotrar!

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 ca 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 gymnasieskolan

Kontakt:

Micke Sundberg, FTprog. (snöfordon)

0647-16249 | mikael.sundberg@zonline.se

Vad väger gubben?

Den viktiga vikten

En av de absolut största diskussionerna bland skoteråkare är vikten. Vikten är viktig, och speciellt gäller detta för maskinerna i lössnösegmentet. En lätt skoter har en självklar fördel mot en tung, speciellt vid teknisk åkning där man bryter, bänder och bär en skoter snarare än bara åker med den.

Text & Bild Gurra "the clown" Berggren

Då jag växte upp kunde man lätt lyfta upp en skoter på släpvagnen ensam. Det fanns faktiskt modeller som till och med jag kunde lyfta helt själv. Polarens Yamaha ET250 var en sådan. Med utvecklingen av snöskotrarna under senare delen av 80-talet och hela 90-talet så blev skotrarna tyngre och tyngre. Och tyngre! Motorerna blev större och mycket starkare. Fjädringsvägen växte lavinartat, och krävde nya avancerade länkage för att fungera i de höga farter som helt plötsligt blev möjliga. Det mesta av den här utvecklingen var förstås mycket bra, men vikten blev verkligen lidande. Men så vände utvecklingen. Först ut var tävlingsskotrarna. De hade redan tillräcklig effekt, och istället fokuserade man på körbarheten. Då gällde det att spara vikt. Nästa stora steg togs då segmentet lössnö började växa fram. Ett helt gäng företag kunde livnära sig på att handbygga svindyra lättviktsspecialare, och till slut var även de stora tillverkarna tvungna att följa efter. Idag pressar tillverkarna vikten på ett väldigt imponerande sätt. Ski-Doo var först med att införa ett helt nytt sätt att fördela krafterna i chassiet med sin pyramid i Rev-chassit. Denna revolution gjorde att massor av förstyvningar blev onödiga och helt enkelt kunde bantas bort. Polaris har förfinat alla tillverkningsprocesser, och vågat införa både limmat chassi som i flygindustrin, samt smidda aluminiumbärarmar som på en racingbil. En mycket imponerande utveckling.

Lätta skotern

Men det finns fortfarande en marknad för ytterligare lättviktsprylar. Till exempel byter många åkare ut sina stötdämpare mot Fox Float, dels för att de fungerar väldigt bra, men också för att spara något ytterligare kilo på vikten. En del åkare går till och med så långt som att bara fylla halva tanken då de ska ut, eftersom den extra vikten av en full tank hämmar åkningen.

Många väljer också att behandla tunnel och spindlar för att minska snöuppbyggnad som tynger ned skotern ute i terrängen.

Föraren

Men det finns en vikt som inte diskuteras så ofta. Skotern är ju inte det enda som ska fraktas runt bland träden i branterna. Det ska även med en förare. Visst kan man argumentera att förarvikten inte är en död massa som måste tvingas att få dit man vill, men faktum är att skoterns flytegenskaper ska bära vikten av både skoter och förare. Dessutom är det solklart att en tyngre förare får kämpa mer för att förflytta sig själv, både runt skotern och i lössnön. Är man lättare så orkar man helt enkelt köra mer och bättre.

Så vad väger då en skoterförare?

Ja, de flesta vet nog ganska väl vad det brukar stå på vågen i badrummet, men där är man sällan likadant klädd som på fjället. Vi bestämde oss för att ta reda

Så här kan i alla fall jag se ut med full mundering och redo för snön en hel dag.

Fästet för tuben högst upp och de röda säckarna på sidorna.

Dagens snöskotrar är lättade bortom den gräns som vi för 10 år sedan inte trodde var möjlig för en produktionsskoter. Detta gör att man verkligen bör se över hur mycket själva gubben väger med full utrustning. Gubben på bilden har ingenting med artikeln att göra.

på vad en fullt utrustad lössnöfantast faktiskt väger körklar. Med kläder, skydd och ett minimum av utrustning som man alltid bör ha med sig.

Utrustning i utveckling

Precis som med skotrarna så har det skett en helt otrolig utveckling av funktionskläder. Både passform och material har revolutionerat hur man klär sig, och idag kan man vistas ute komfortabelt i nästan vilket väder som helst. I forntiden, då jag hängde i styret på min Thundercat, hade jag en skittuff Arctic Cat overall i ett material som liknade bävernylon. Det var inte helt vindtätt, men kraftigt fodrat så man höll värmen i alla fall. Vid aktiv körning blev dock värmen kraftigt besvärande, så man fick köra lagom entusiastiskt. Ännu värre var det faktum att kläderna var långt ifrån vattentäta. Att spendera en heldag i snön var inte att tänka på, utan man skulle helst hålla sig uppe på skotern där det var torrt och fint. Otroligt nog så var faktiskt underställen på den här tiden ännu sämre än overallen. Själv åkte jag i någon form av bomullsbaserat material, och blev man någonsin fuktig av svett eller snö så förblev det så hela dagen. Inte så behagligt, och framförallt inte varmt! Idag finns det ett fullständigt enormt utbud av material och lager att välja på. Alla har sina speciella fördelar, men jag har hittat mina absoluta favoriter.

Skydd mot kyla, värme, vind och fukt

Efter att en gång ha provat underställ i merinoull så kan jag inte tänka mig något annat. Låt mig sammanfatta det i en mening – Det är skönt mot huden, lyfter bort fukten effektivt och torkar snabbt på kroppen, värmer även då det är blött, håller mig sval då jag är varm samt varm även då det är riktigt kallt, och inte minst förblir det luktfritt även om man svettas kraftigt. Ett enkelt val om ni frågar mig. Sanningen är att jag klarar mig med ett merinounderställ och skalkläder i alla temperaturer mellan +10C och -20C. Blir det kallare vill jag gärna komplettera med ett andralager i fleece, och med detta på så kör jag utan problem till -35C. Ett helt otroligt stort temperaturspann som klaras med overklig komfort och endast en enda uppsättning kläder. Just därför är också valet av jacka och byxor lätt. Det ska vara skalplagg utan fodring. Då slipper man dö värmedöden när körningen är riktigt jobbig, eller då det är varmt i vårsolen. Blir det väldigt kallt, eller om man ska sitta stilla mycket behöver man som sagt bara komplettera med en fleecetröja. Numera har ju faktiskt overallen gjort comeback. Jag har själv inte hoppat på tåget. Än vill säga.

Visst är det skönt att slippa glipan mellan jacka och byxor, men det är också ganska behagligt att kunna ta av sig jackan, både ute på fjället, och i fikastugan. Jag har också upptäckt att dagens stadiga och greppvänliga fotbrädor är väldigt vassa och gärna river hål i framförallt byxorna. Har man ett delat ställ är det enklare, och billigare, att bara byta brallor än hela overallen.

Skydd mot grenar, stenar och ännu värre saker

Hjälm har alltid varit en självklarhet då jag kört skoter. Inte bara för att den skyddar huvudet vid en krasch, utan också för att det är ett finfint skydd mot kyla, vinddrag och buller. Jag har valt att satsa på en riktigt lätt hjälm från Airoh. Den väger bara 950g och har massor med ventilation, vilket passar mig som lätt blir varm vid aktiv körning. Jag har blivit så van att köra i hjälm att jag aldrig skulle klara mig utan. Framförallt inte i skogsterräng där jag ideligen dyker genom grenverk med huvudet före utan att tänka mig för. Däremot dröjde det många år innan jag funderade på andra skydd. Första gången jag satte på mig ett skydd för att köra skoter var då jag började tävla i enduro. Svemo krävde nämligen ryggskydd som minimumutrustning. Man vande sig rätt snabbt, och

Helst vill man ju alltid bara köra i sin clowndräkt, men för att skydda sig mot väder och olyckor krävs något annat.

när stå-upp-skotrarna gjorde sitt intrång blev det också helt nödvändigt att komplettera med knäskydd. Att köra aktivt, stående, med knäna mot kåporna utan skydd satte verkligen spår, bokstavligt talat. Nu började jag upptäcka att det faktiskt var riktigt behagligt att köra med skydd. Man kunde strunta i att ducka för grenar. Flygande isklumpar var aldrig något problem. Dessutom blev körningen mycket bättre eftersom man vågade mera utan rädsla för att slå sig fördärvad vid en vurpa. Jag letade helt sonika fram väskan med sommarens crossutrustning och drog på mig överkroppsskydd som skyddade såväl ryggrad och bröst som axlar och armbågar. Jag vet att många föredrar rörligheten som till exempel en TekVest erbjuder, men personligen gillar jag det heltäckande skyddet, och störs inte alls av det.

Bland crosskydden hittade jag också ett par ortopediska knäskydd som inte bara skyddar mot slag utan också förhindrar både vridning i sidled och överböjning. Dessa skydd är något jag verkligen kan rekommendera. Senast i våras fick jag användning för funktionen då jag missade fotbrädan mitt i en klättring. Högerbenet sjönk djupt ner i snön och skotern rullade ner över benet. Jag hann tänka att nu bryts knät åt fel håll, men skyddet hjälpte till att hålla emot och räddade mig nog från en ganska elak knäskada. Det känns som en billig försäkring att skaffa riktigt bra knäskydd, och utbudet för både cross och enduro är stort.

Sist men inte minst

Till sist har jag också kompletterat med ett par höft- och lårskydd. Ska sanningen fram har jag dessa mest för att de har grymt skön stoppning för svanskotan, och det värmer skönt när det är kallt ute. Det som inte kunde hittas bland crossutrustningen var ett par riktigt bra skoterskor. Crosskorna är förstås grymma på att skydda mot både slag och vridningar, men de skyddar inte alls mot kyla. Riktig vinter ställer stora krav på fodring, och när man pulsar i snön måste skorna dessutom vara vattentäta och andas för att inte bli dyngsura av svett.

Ett par riktigt bra skoterskor ska ha bra stadga för att förhindra vridning, och dessutom vara varma så man klarar en hel dag i kyla. Sedan måste de absolut ha urtagbar innersko så att man enkelt kan torka dem över natten till nästa dags äventyr. Med dessa skydd tycker jag att man klarar sig väldigt långt. Jag gör nästan aldrig illa mig trots massor av vurpor av alla de slag. Nedför små stup, under skotern, in i träd eller över styret - jag klarar mig oftast helt utan minsta lilla blåmärke. Kanske skulle man även lägga till ett nackskydd. De som hoppar mycket bör definitivt göra det, men jag är för gammal för sådant. Jag håller mig på marken, och jämfört med ledåkning så går det numera väldigt sakta mellan träden. Därför känns ett nackskydd lite som överkurs, men å andra sidan kan man väl aldrig skydda sig för mycket. Nästa gång vi ses sitter det nog ett Leatt Brace under min hjälm.

Skydd mot naturens krafter

Nu kunde man ju tycka att det räcker med skydd. Men det finns faktiskt ytterligare utrustning som alltid bör följa med en lössnöåkare. Jag tänker förstås på lavinutrustningen. En transceiver gör att man både kan hitta kompisar och själv bli hittad om olyckan är framme. Dessutom behöver man en sond för att kunna penetrera snön och känna sig fram till

Skydd av alla de slag är alltid av godo då de både skyddar och värmer.

Merinounderställets fantastiska egenheter slår det mesta och är enligt mig det enda alternativet.

Jag föredrar ett tvådelat ställ även om jag inte är någon direkt motståndare till de sparkdräkter som folk börjat använda på senare år. Här kan man också tydligt se hur glad jag är.

Ett kit innehållande allt från transceiver, första hjälpen, lavinsond, lätt spade och skoterbogserlina väger nästan ingenting i sammanhanget men kan vid rätt tillfälle vara riktigt bra att ha med sig. Varför chansa?

En liten och lätt ABS-ryggsäck är inte att förakta då jag gärna har hängsle och livrem.

någon som är begravd. Jag köpte transceiver från Mammut och sond från Pieps helt enkelt för att de verkade enklast att använda. Och just användarhandlaget är ju extremt viktigt. När lavinen går måste man kunna använda sin utrustning effektivt. Det handlar om minuter och sekunder, så träna gärna och ofta så att det sitter i ryggmärgen. Förutom själva lavinutrustningen behöver man en spade för att kunna gräva fram sina kompisar. Men mest kommer spaden så klart till användning då man själv kört fast och inte får någon hjälp. Det finns lätta spadar i aluminium med hög kvalitet som man enkelt bär med i ryggsäck eller spänner fast på skotern. Den spade jag valt har även en såg infälld i handtaget. Detta kan vara riktigt viktigt om man hamnar så illa till att man inte kommer loss utan att såga av en gren. Jag har också valt att packa alla saker i en speciell ryggsäck med airbagfunktion från ABS. Skulle man hamna i en lavin så drar man helt enkelt i ett handtag för att blåsa upp två stora säckar på ryggen. Dessa hjälper till att hålla mig flytande i en lavin, och statistiken visar på mycket goda resultat. Jag har provat ett par olika lavinsäckar och har fastnat för den minsta och lättaste modellen. Ibland rymmer den lite för lite, men den är å andra sidan så smidig att man aldrig tvekar att ta på den. Och huvudsaken är väl att man faktiskt använder sin utrustning. Hemma på hotellrummet gör den ingen nytta. I ryggsäcken ryms, förutom transceivern, sonden, spaden och sågen även ett första-hjälpen-kit och en töjbar skoterbogserlina. Tryckförband och plåster är alltid bra att ha om någon gör sig illa, och kiten finns att köpa nästan överallt, från ICA till sportbutiker. Skoterbogserlinan är en helt fantastisk produkt, man kan inte förstå hur bra den är förrän man verkligen provat själv. Den elastiska funktionen gör att man kan dra lös riktigt fastkörda maskiner med ett minimum av arbete, och dessutom funkar ju repet bra även om man måste bogsera hem en trasig maskin, eller fira en skoter nedför en klippa.

Vad väger det?

Så till den ursprungliga frågan. Vad väger all den här utrustningen? En rätt otränad gubbe som jag väger in på 75,0kg iklädd endast underställ och sockar. Plockar jag på mig helkroppsskydd, transceiver, höftskydd och knäskydd visar vågen 79,3kg. På med skaljacka och byxor samt skor och hjälm så hamnar vikten på 84,1kg. Sist men inte minst hänger jag på mig min lilla lavinryggsäck med spade och såg, lavinsond, första hjälpen och bogserlina. Då stannar vågen på 88,9kg, alltså kan man konstatera att skydden väger cirka 5kg, kläderna cirka 5kg till och utrustningen ytterligare cirka 5kg. Sammanlagt nästan 15kg mer än gubben själv. En ganska rejäl last att bära med sig. Tänk då på att detta är väldigt lätt utrustning, och egentligen ett minimum av vad man bör ha med sig. Själv packar jag dessutom alltid minst 1,5liter vatten, lite godis, tändstickor, toapapper och en GPS, senaste säsongen en Garmin Rino 650 som även har radio så man kan ropa på undsättning när man klantat till det riktigt rejält. Allt detta väger in på ytterligare 5kg, så sammanfattningsvis handlar det om 20kg man tar på sig för att klara en dag på skotern. Det är dock inget av dessa kilon jag skulle välja att lämna hemma. Snarare är det så att jag nog borde ta med mig 5kg muskler till ut på fjället, men det är en annan och mycket längre historia. Nämnde jag för övrigt att jag ofta också har med mig en egen clownkostym på fjället? Nu gjorde jag det!

The Professional Boxer

Det där med att byta motor i ett fordon är alltid lika roligt. Framförallt när man byter till någonting helt udda och oväntat. Möt Stefan Nornholm och Robert Engberg och deras boxer-ET Professional.

Av: Björn

Vi har helt klart en förkärlek till udda byggen där byggherren har slagit knut på sig själv för att överraska oss. En dag i höstas fick jag ett mail till redaktionen där någon bytt ut originalmotorn i sin ET 340 P. Jag kunde inte för min värld lista ut vad det numera satt under huven men fick snart bilden klar för mig. Vi tar det hela från början. Stefan Nornholm och Robert Engberg sliter och släpar dagligen på Båtcenter i Torsång utanför Borlänge. Det där med båtar kan omöjligt vara roligt att hålla på med så det kommer inte som en direkt överraskning att dessa två ville fylla sina luncher och fikaraster med någonting mer meningsfullt. Eftersom det sedan flera år tillbaka stod en Yamaha ET 340 P med defekt statorlindning och skräpade bakom verkstaden, släpades den in. När det också fanns en överbliven 1800 kubiks Subarumotor som var ämnad för barnens båt så bar det sig inte bättre att en viss plan att kombinera dessa två tog plats. Att få rum med en fyrcylindrig boxermotor i ett motorrum som är ämnad för en tvåcylindrig tvåtaktare är inte det lättaste, framför allt när det gäller höjden. Men eftersom negativt tänkande är bannlyst på detta företag så är små petitesser som brist på plats något man inte tar hänsyn till överhuvudtaget.

Gammal Subarusnurra

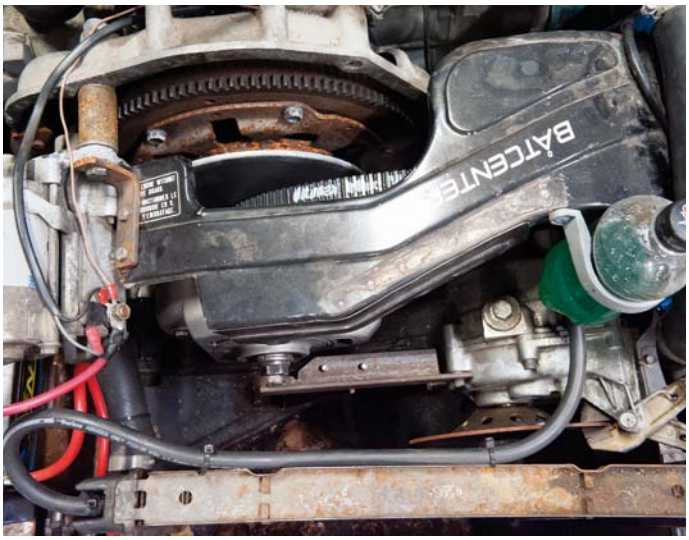
Den gamla 1800 kubiks boxermotorn från åttiotalet härstammar från en sån där liten fyrhjulsdriven pickup från Subaru och det är en del saker man måste lösa för att det rent teknisk ska fungera. Svänghjulet sitter på sin ordinarie plats och det gör också tryckplattan men de har ingen lamell mellan sig. Man har däremot kapat av variatortappen från Yamaha 340 motorn och svarvat till den så att den passar i centrumhålen på tryckplattan och sedermera in i hålet där i vanliga fall urtrampningslagret sitter. En ordentlig svetsfog ser till att tappen sitter där den sitter och därmed också originalvariatorn från den gamla ET:n. I vanliga fall så sitter startmotorn på en bilmotor fäst i växellådan så att den kan greppa i startkransen på svänghjulet. Eftersom det numera inte sitter en växellåda på motorn fick man lov att göra ett nytt fäste för startmotorn. Ett av styrstagen under motorn har fått sig en justering för att gå fri mot den gamla boxern.

Kylaren som kanske helst skulle sitta i färdriktningen för bästa värmeavledning sitter på sidan av motorn och är i dagsläget endast assisterad av en mindre fläkt som kommer att bytas ut mot en större vad det lider eftersom motorn blir i varmaste laget när man kör sommartid. Sommartid? Ja hur kan man hålla sig från att köra sommartid när man ändå svetsat ihop en hjulsats som ersatt skidorna när man kört in och ut denna skapelse i verkstaden under rasterna? Det är klart man inte kan hålla sig från att ta en tur i byn då och då!

Exploderande variator

När allting började lira och bygget var åkbart har det stora problemet egentli-

Då kylaren inte riktigt får plats i fronten så får den så snällt nöja sig med att sitta på sidan. Just denna placering fungerar på vintern men sämre de varmare årstiderna. En ny större fläkt kommer att råda bot på detta.



Det som vållat mest bekymmer och faktiskt också resulterade i en variatorsprängning är just variatorinställningen. Nu när det sitter en riktigt slö fjäder på plats så börjar det lira.

Den här skotern är förvånansvärt original om man bortser från motorinstallationen som sticker ut lite extra i dubbel bemärkelse. Att få plats med en 1800 kubiks boxermotor i en ET 340, är en bedrift.

Nu är ett skratt svårt att förmedla i skrift. Men om jag skulle beskriva det som en blandning mellan en galen professor och en ond filmskurk så kan du i alla fall få en liten bild över vem Stefan är under hjälmen. Passa er för denna man när han gör en av sina testrepor utanför Båtcenter i Torsång.

gen varit att få variatorerna att lira. På maxvarv ger en sån här motor cirka 80 hästar i nyskick, men även om några har fallit bort under året så ger den betydligt mer straxt över tomgång än en 340-kubiksmotor gör på fullvarv. Detta har gjort att själva variatorbestyckningen har varit lite trixig och faktiskt också fått en variator att explodera, vilket aldrig är riktigt mysigt. Framför allt inte när man står lutad över skotern. En ny fjäder som är slöare än en miljöpartist, tillsammans med tunga vikter har löst problemet och nu fungerar det hela riktigt bra. Den där exploderande variatorn har nu resulterat i ett riktigt variatorskydd som ska förhindra att man sprider fler delar runt sig i Torsång.

Kvar på listan

Maskinen har förutom motorbytet hållits strikt original och faktiskt så har till och med dammet varsamt sparats för att få till den där gamla vintage-känslan. En plåt har bockats för att täcka upp glipan mellan huven och buken som blev då huven numera sitter en bit högre upp för att rymma den betydligt större motorn. Ett rakt avgassystem utan någon som helst ljuddämpning gör sitt för att dessa gossar ska skaffa sig ovänner längs med skoterleden. Långa eldsflammor slickar backen när Stefan stummar på, i 70 kilometer i timmen. Nu är ekipaget nästan klart och småsaker som ett fäste för generatorn med mera är kvar på "attgöra-listan". Tanken är att man ska kunna deltaga på nåt veteranrace av något slag även om det var själva byggandet som var det viktigaste. Åker du genom Torsång sommar som vintertid ska du inte bli förvånad om du möter två herrar på en brummande och eldsprutande ET 340 P.

Å du. Du glömmer väl inte att maila mig angående just ditt hemmabygge? bjorn@snowrider.se.

Då man troligen inte skulle orka rycka igång en 1800 kubiks fyrtaktare så sitter det ganska naturligt en startmotor på plats. För enkelhetens skull så har Stefan och Robert sett till att det både går att underhållsladda och starthjälpa igång detta fordon på ett enkelt sätt.

Om du har begränsat med plats i ditt garage och måste frakta ditt bygge in och ut i garaget hela tiden är detta en perfekt lösning. Tiden det tar att svetsa ihop en rullande lösning spar du lätt in genom att helt plötsligt ha ett fordon som slipper lyftas så fort det ska flyttas.

De matchande tröjorna kan avslöja att dessa grabbar jobbar på Båtcenter i Torsång. Tillsammans har de skapat någonting roligt på fikarasterna och resultatet talar för sig själv. Hur många Yamaha ET 340 med 1800-kubiks boxermotor finns det egentligen i världen?

Numera har grabbarna koll på vattentempen genom denna för skotermodellen tidstypiska tempmätaren som smälter in i den ombonade förarmiljön. Den uppmärksamma ser också att skotern har ett lager damm över sig som understryker sleeperstuket.

I nödfall skulle det utan tvekan gå att grilla korv under denna skapelse, även om det säkerligen skulle smaka bättre att göra det över en sedvanlig öppen eld. Ljudnivån är helt klart någonting man skulle jobba med i dessa förbudstider.

Hel-foliering

Du har väl uppmärksammat det där med att man kan foliera ett helt fordon?

Av: Björn

Kärt barn har många namn. Dekalning, wrappning och foliering, välj själv. Om du av en eller annan anledning vill sticka ut lite extra så är det där med foliering en riktig höjdare. Har du en firmabil eller kanske bara vill vara lite speciell så är detta egentligen den enda vägen att gå, såvida du inte vill lacka om hela fanskapet. Det är inte helt gratis att wrappa om en hel bil, men å andra sidan är det betydligt dyrare att lackera om ett helt fordon samt skapa mönster och loggor. Låt oss säga så här. Det finns inget annat hållbart alternativ än en foliering eftersom man inte förstör någonting samtidigt som man bevarar originallackeringen som efter fem år är oskadd och ser som ny ut. Jag kan inte hitta en enda nackdel med att wrappa in en hel bil utan ser bara fördelar.

Från Pro Mod

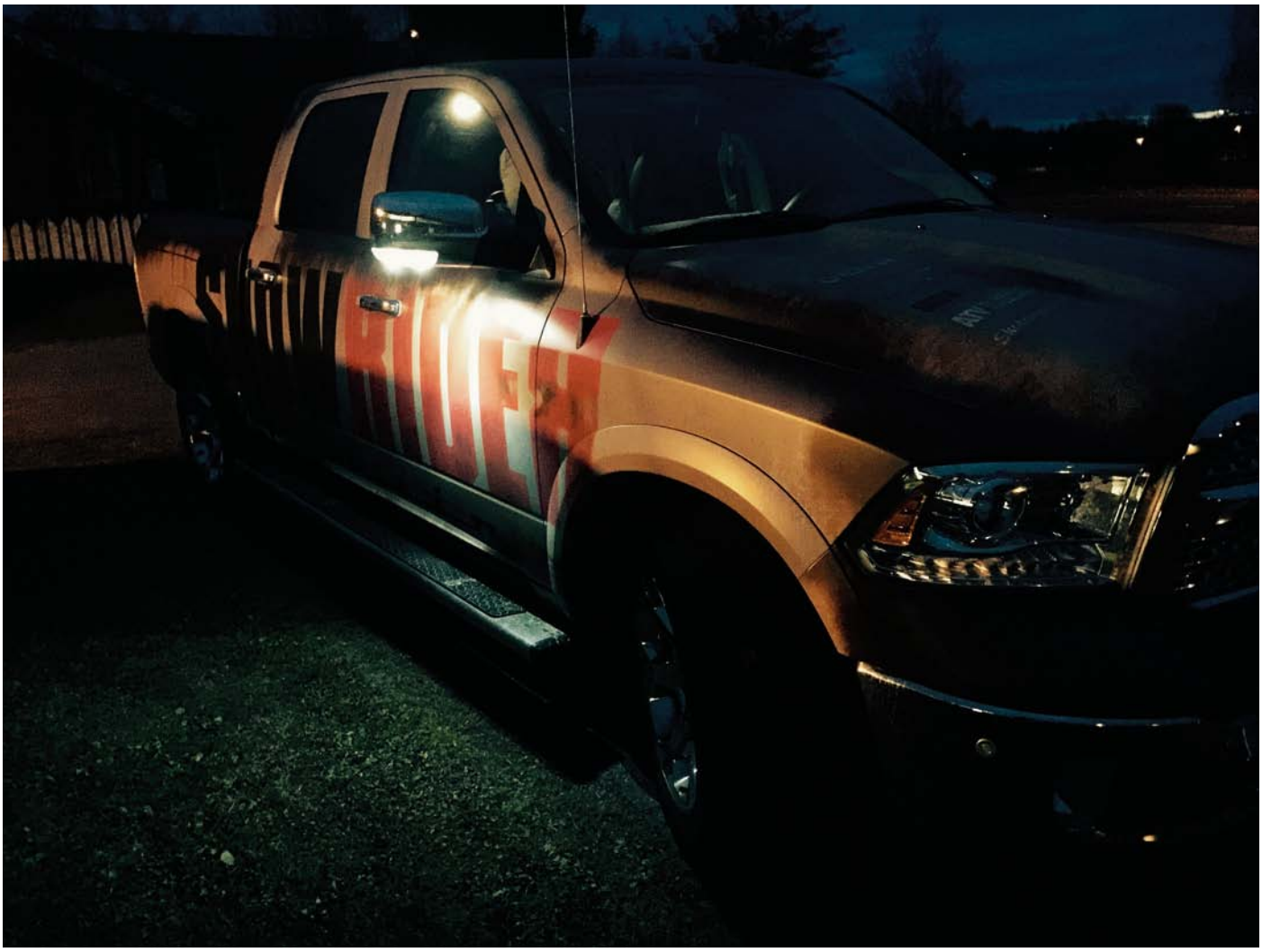
Vi har gjort denna manöver på vår Sprinter-buss vilket var riktigt lyckat samtidigt som den ser helt okej ut efter 4 hårda år på Norrlands inlandsvägar och E4:an i salt och snö. Vi valde då att göra designen själv, men när vi nu skaffat en pickup så kändes det som om det var läge att vända oss till någon med en lite mer konstnärlig ådra. Jag kör dragracing på somrarna och kommer då i kontakt med

När bilen är tvättad och rengjord efter konstens alla regler så är det dags att klä in bilen. Det gör man på samma sätt som när man klistrar på ett vanligt klistermärke. Som du kanske förstår så är denna procedur betydligt svårare och man lär ha koll på läget både då det gäller att göra det snyggt, men också var man lägger skarvarna.

Plasten är relativt töjbar vilket gör att man med tungan i munnen kan klä in alla slags former.

Vem har sagt att man måste ha samma budskap på båda sidorna.

Så här såg ett av utkasten ut innan vi bestämde oss för det slutgiltiga resultatet. Bra med en ordentlig översikt.



Det finns väl egentligen ingen gräns då det gäller storleken på fordonet man vill wrappa. En buss går alldeles utmärkt.

Efter en helrenovering av vår racebuss valde vi att hellre foliera in den än att lackera.

Vår buss folierade vi på Monster Tint i Mora då de har riktigt bra och stora lokaler för ändamålet. Vi designade bussen själv men lät sedan dessa proffs klä in hela härligheten. Kontakt till Monster Tint 0250-71 000 eller www.monstertint.se

folk från andra delar av landet. Ja det bor faktiskt folk i södra delen också. Du vet där dom kastar handgranater på folk. Nu vet jag inte riktigt om det kastats handgranater där Bil & Glasdesign håller till eller om jag ska vara riktigt ärlig så tror jag att det isåfall hör till ovanligheterna. Bil & Glasdesign håller till i Kungens Kurva strax utanför Stockholm och är företaget som ger dig en helhetslösning både vad det gäller design och montering av all slags folie. Jag kom i kontakt med PG som ägaren heter under vår gemensamma dragracingkarriär och har sedan länge hållit ögonen på hans extremt fräna Pro Mod Plymouth -38:a. Den är extremt clean och snyggt designad, men så fick jag se deras enormt mesiga och töntiga firmabil av för mig okänt märke, med världens fränaste tema på dekalningen. De hade med hjälp av en foliering förvandlat denna intetsägande bil till en solbränd och rostig kärra som såg ut att ha levt sina senaste 50 år i Arizonas öken. Samtidigt så var företagsloggan snyggt placerad på precis rätt ställe vilket underströk att denna bil var riktigt genomtänkt.

Ny och rostig

Vi tog kontakt med Bil & Glasdesign och önskade oss en design. De har färdiga mallar på i princip alla bilar vad det gäller mått. På så sätt slipper man måtta bilen med risk för att någonting blir galet. Vi hade en del önskemål angående designen och inom några dagar kom första förslaget. Vi ändrade lite grann och bytte ut några färger så att det hela kändes bra. Vi lämnade sedan in bilen och några dagar senare var det bara att hämta ut den. Allt satt där det gjorde på förslaget och resultatet blev jäkligt bra och framförallt mycket bättre än om vi själva skulle kludda med en design. Numera har vi en rostig och använd Dodge pickis från 2015. En verklig nackvridare som numera också fungerar som rullande reklampelare. Riktigt fränt. Priserna då det gäller en printad helwrappning varierar naturligtvis då det beror på hur stor och krånglig bil du har. Men räkna med 20,000 kronor plus sån där moms för en liten bil och betydligt mer för en stor. Gå in på sidan www.bilglasdesign.se och kolla på lite andra bilar dom har designat och folierat.

Kontaktinfo
Bil & Glasdesign
08-702 14 14
www.bilglasdesign.se

SKÄM BORT DIN MOTOR

Beställ på torcosweden.se

Du behöver inte vänta på belöningen. Fuel Accelerator påminner om extrem racebensin. Den höjer oktantalet i bensinen och sänker avgastemperaturen. Det ger en fullständigare bränsleförbränning och en tacksam motor som ger allt i alla lägen.

Använd Fuel Accelerator till bl a **gatbilar**, **båtar**, **motocrosscyklar**, **motorcyklar** (både gata och race), **jetski**, **ATV**, **Go-karts**, **veteranbilar**, **flygplan**, **snöskotrar**.

Maximal ökning är 14 oktan.

LUBOLOGY INT. AB, BOX 4001, 183 04 TÄBY
072-250 82 00 · INFO@TORCOSWEDEN.SE · WWW.TORCOSWEDEN.SE

POLARIS®

Skoter & ATV
Nytt & begagnat
tillbehör & reservdelar

Gilla oss på facebook
Haralds Båtar AB

Besök Sveriges största Polarishandlare?

HARALDS BÅTAR AB

Hugo Hedströms väg 12, Borlänge ▪ Tel: 0243-130 19 ▪ haralsdbatar.se

MOTORHUSET EDITION 2016

POLARIS®

RMK 800 "NIGHT STALKER"

Polaris RMK 800 -15
Fox shox fram och bak
SLP skidor i valfri färg
Variatorpreppad
Svart tunneldekal

126 900:-
Se hemsida för mer info

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.

M8000 SP LTD

Arctic Cat M8000 SP LTD -15
36" Bone Framvagn
SLP skidor i valfri färg
Variatorpreppad
Tunneldekal

126 900:-
Se hemsida för mer info

MOTOR HUSET

WWW.MOTORHUSET.COM - INFO@MOTORHUSET.COM - ODENSKOGSVÄGEN 35 - ÖSTERSUND:063-57 00 20

Mot Mexiko!

When man avskyr att ha långtråkigt måste man se till att man har någonting för sig. Ja lite som Linus Beimo som siktar på att ställa upp i Baja 1000 nästa år, 2016!

Ni kanske känner igen Linus Beimo? Det var han som 2009 bestämde sig för att ta en ensamtripp in i Ryssland med tillhörande äventyr. Naturligtvis har inte äventyrslusten gett sig, utan snarare tvärtom. Denna vinter kommer Linus troligen köra mer skoter än någonsin och samtidigt pressa sig själv med längre non-stop turer. Allt för att förbereda sig för ett av världens tuffaste öken-race. I Mexiko! Baja 1000.

På något sätt verkar det vara som om vi alltid lyckas leta reda på de största innovatörerna och knäppisarna i detta land! Och ingen är gladare än oss då vi alltid gillar en schyst dröm som man sedan förvandlar till verklighet. Linus Beimo från Skellefteå är verkligen en sån där bra knäppis som man inte ens vågar skaka på huvudet åt eftersom man också är helt säker på att han verkligen förr eller senare kommer att lyckas med det han bestämts sig för. Han förvånade dock sin omgivning genom att en dag proklamera att han minsann skulle ställa upp i Baja 1000. Så långt allt väl. När han sedan avslöjade att han skulle göra det i en framhjulsdriven Honda CRX från tidigt nittiotal, kan jag tänka mig att en och annan skruvade på sig. Skulle verkligen detta fungera? Det är klart det inte gör, och just detta triggade Linus å det grövsta och hela bygget kunde dra igång. Naturligtvis så måste Linus ta i från tårna och ett rörchassie byggdes och fick skalet från CRX:en trädd över sig. En växellåda från dragracingscenen monterades på den i övrigt standardbetonade motorn. Feta stötdämpare från Fox och egenhändigt byggda a-armar i stål. Det hela håller i skrivande stund på att ta form bara för att lagom till Baja 1000 2016 skeppas över till Californien för vidare transport in i Taco-landet. Vi återkommer till Linus och hans träning senare i vinter.

En gång i tiden när det begav sig i Linus ungdom (för cirka 6 år sedan) så stack Linus över gränsen till Ryssland med tillhörande äventyr. Naturligtvis skrev vi om detta i SnowRider.

Linus går sin egen väg och håller som bäst på att bygga världens enda öken-ämnade Honda CRX för Baja 1000. Hur det kommer att gå? Inte en aning, men det är helt klart värt att uppmärksamma.

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

ATV&tillbehör

REKO Trader

GÖRANS MOTOR

MORA 0250 - 10177

www.goransmotor.se

Snöskotrar&tillbehör

can-am | Kawasaki | ski-doo | BRP Carrier

---

* Fantastiska Skoterupplevelser
* Härliga måltider, Pub och Relax
* Åk skoter direkt från alla boenden
* Vandrarhemmet Strandpaviljongen
* Åkersjöstrand Camping

Fjäll Gården ÅKERSJÖN

STRANDPAVILJONGEN

Åkersjöstrand Camping

FÖR MER INFORMATION RING 0645-420 35
ELLER BESÖK akersjon.com

WWW.MONTANASWEDEN.SE

-SULOR
-HANDSKAR
-KLÄDER

MED INBYGGDA VÄRMEELEMENT OCH UPPLADDNINGSBARA BATTERIER

MONTANA

BÅGE/UNDERKÖRNINGSSKYDD

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

Vi gör bågar som passar RMK 2011-2015

Båge inklusive underkörnings-skydd

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

Tel: 0661-220 00

www.messmide.se

HAR SKOTERN SKURIT?

NIKASIL® CYLINDER REPERARTIONER
SNABBT OCH ENKELT

FÖRE EFTER

BLIXTENS RACING

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

---

hanseriksson.se

Alltid stort lager av nya och begagnade skotrar

ski-doo | LYNX | POLARIS

JETWEAR | FOX | Klim

Hans Eriksson AB
0581 - 310 95
hanseriksson.se

Kläder & Tillbehör
Reservdelar & Service

---

composit tracks

TALON series

TRACKS BY RIDERS 4 RIDERS

www.composit-tracks.com

NY WEBSHOP

WWW.SUPERCLAMP.SE

SUPERCLAMP II | SUPERGLIDES PRO II | SUPERCLAMP REAR

Bilvaruhuset
DAHLBOMS BIL AB
Gävle
POLARIS FÖRSÄKRING
PURE POLARIS
POLARIS FINANS
Polaris Riders Club

Tomas Sälj: 026-100476
Niclas Sälj: 026-100408
Kim Service: 026-100475

Gilla oss på Facebook!
Dahlbomsbil Polaris Gävle

WWW.POLARISSVERIGE.COM • FACEBOOK.COM/POLARISSWEDEN

Bomhusvägen 55 Mån-Fre 9-18 Lörd. 10-14 Försäljning

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

Borga Skicenter
Platsen för alla.
Borgafjäll skoteruthyrning

Kontakta oss: 0942-422 72 070-422 72 08
www.borgaskicenter.se

POLARIS
Åsarna Skoterservice

•Servar och reparerar alla märken
•Tillbehör •Reservdelar
•Nya & begagnade skotrar, fyrhjulingar
www.asarnaskoterservice.se
Tel: 0687-303 75 Fax: 0687-305 50
Snöskoter Fyrhjulingar Släpvagnar Snöslungor

Skoterhandlare, se hit!
Effektivisera verkstad och försäljning i butik med INFOFLEX FORDON.
Jobba smartare, inte mer.
www.infoflex.se

Affärssystem för fordonsbranschen
08-792 64 60 | info@infoflex.se
infoflex

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!
www.snowrail.se

Köra skoter i Kanada
VI HAR DEN KOMPLETTA RESAN!
UPPLEV BERGEN RUNT WHISTLER MED KANADAS VASSASTE GUIDER.

För mer info kontakta oss på:
070-62 62 598
skoteraktiviteter.se

Skoter & Motor Aktiviteter

Kawasaki SnoPro Shark Special

Frösön edition

Har man snöat in på en speciell legendarisk snöskotermodell som för länge sedan är glömd, död och begraven, är det väl bara att göra som flygteknikern Fredrik Falkdalen från Frösön. Bygg din egen!

Fredrik Falkdalen från Frösön är mannen som knappast låter en önskan gå obemärkt förbi, utan ser till att drömmen blir verklighet. För att riktigt kunna greppa Fredriks önskan och dröm måste vi bege oss tillbaka till det ljuva sjuttiotalet och dess rundbaneracing på andra sidan pölen. Året var 1977 och Kawasaki kände att det var dags att slå sig in på den amerikanska marknaden med sina snöskotrar. Det var allmänt känt redan då att man lättast nådde de amerikanska köparnas hjärtan och plånböcker genom att vinna race. ”Win on sunday, sell on monday” var ett välkänt begrepp. Kända förare som Jacque Villeneuve och Greg Channell skulle ratta dessa 340 och 440 monster till seger.

Slut på Kawasaki

Kawasakis racingsatsning fick dock ett abrubt slut då de över en natt lämnade tävlingsscenen och avslutade säsongen innan den var över i West Yellowstone i mars 1977. Skenande kostnader var anledningen och de tyckte att det kostade mer än det smakade. Detta var sista gången dessa makalösa maskiner sågs eftersom de försvann och dök aldrig upp igen. Enligt legenden så begravdes alla maskinerna bakom Kawasakis hemliga testställe i Minnesota nära Shakopee. Man ville inte att de gamla raceslädarna skulle komma i orätta händer med en olycka och en kommande stämning mot Kawasaki som följd. Maskinerna var overkligt snabba och förarna hade både bladfjädrade men också IFS-försedda maskiner att tillgå under den korta racesäsongen 1977. Senare och i samma veva som Kawasaki som första märke skulle presentera världens första maskin med oberoende framvagn, beslöt ledningen att dra ur pluggen ur snöskotersidan och en era var till ända.

Av jord är du kommen

Just denna mystiska och mytiska historia har fått Fredrik att falla pladask för just Kawasakis SnoPro Shark och han kan liksom inte släppa tanken på att äga en alldeles egen. Eftersom de Sharkar som en gång tillverkades för länge sedan vittrat sönder och återgått till att vara jord så finns det ingen annan väg att gå än att bygga en egen. Sagt och gjort, det var bara att spotta i nävarna. Fredrik hittade en historia som beskrev hela Kawasakis tävlingsverksamhet från början till slut och fick i och med denna tag på en hel del bilder på sin drömmaskin. En Invader från 1978 inhandlades och bygget kunde dra igång. Fredrik behöll tunneln från Invadern och baserade bygget runt denna. En ny framdel inklusive framvagn snidades ihop samtidigt som också en huv tillverkades tillsammans med buken. Skidor letades fram från Wahl Bros och det hela toppades med en motor från en Kawasaki Interceptor på 550 kubik. Denna modell fanns bara 1978 och tillverkades i endast 600 exemplar, varav 5 kom till Sverige. Ett par Aaen pipor anpassades till utrymmet under huven och bygget började ta form. Boggin plockades ihop med delar från flera olika tillverkare för att bli så lätt som möjligt. Fredrik valde att bygga sin maskin med bladfjädring och ratade IFS-historien vilket han

Fredrik Falkdalen är en sån där obehaglig flygmekaniker som alltid gör allting lite bättre än alla andra. Och tur är väl det då vi i och med detta faktum får njuta av hans byggen. Den lilla Kitty Sharken ska få en 3 hästars 70-kubikare av fyrtaktstyp under huven.

Långt därnere vilar en 550 kubiks Kawasakimotor från en Interceptor av 1982 års modell. En av 600 tillverkade varav 5 stycken letade sig fram till Sverige.

Säga vad man vill om gamla raceskotrar. Men det är något speciellt med dom och vad ser bättre ut än en låg, arg liten Kawasaki SnoPro Shark Special.

Då det begav sig på det ljuva sjuttiotalet så var det Jacque Villeneuve och Greg Channell som skulle frälsa Kawasaki och bana väg för en bra försäljning av deras snöskotrar. Men planen gick inte riktigt i lås.

Teknisk spec Kawasaki

Chassie - modifierad Kawa Intruder -78
Kortad tunnel, frambalk i aluminium, tank byggd i aluminium.
Matta-cleated track ca 100 dubb.
Motor-Kawa Interceptor 550cc -82, Aaen pipor
Skidor-Northstar oval-skidor

gjorde rätt i då bladfjädring alltid är för de lite hårdare. Kawasaki experimenterade för övrigt med glasfiberbladfjädrar, men gav ganska snart upp den idén om man ska tro på de gamla historierna som figurerar på nätet.

En bra knäppis

Den här maskinen är helt klart byggd för att användas. Det första året maskinen var klar vann Fredrik tävlingen på travbanan i Lycksele vilket helt klart var en bra lön för all möda han lagt ner på detta bygge. Kvaliteten och finishen talar för sig själv och det kan möjligtvis ha att göra med Fredriks jobb som flygmekaniker där det sällan finns utrymme för något slarv. Vi lyfter på hjälmen för Fredrik och inser att han är knäpp på ett sånt där bra sätt eftersom han gör slag i saken och bygger något som inte finns, bara för att stilla sin önskan. Vi behöver knappast tala om för er att Fredrik har fler byggen på gång i sitt garage och vi väntar med spänning på vad som komma skall.

Denna Kawasaki SnoPro Shark kopia är en nätt sak som än idag med enkelhet kan skrämma slag på många av oss.

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

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

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

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

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

BRASSAPÅ
Gör det enkelt att Elda direkt på snön
www.tra-inventive.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

SKOTER-AVROSTNING
PREMIÄR
I FUNÄSDALEN
LÖRDAG 16 JANUARI 2016
Lagtävling: Två personer/lag
HOCKEYSPEL, SNÖSKOTERSTAFETT, FRÅGESPORT OCH MYCKET MER
För mer info:
070-229 84 07
BRUKSVALLARNAS SKOTER UTHYRNING & SÅFARI
skoteravrostning.se

Annonsera här !
0250-22887
carina@otlas.se

Ge bort en prenumeration i julklapp!

Ja, jag vill gärna ge bort en prenumeration i julklapp!
Fyll i alla uppgifter och skicka in talongen till oss.

Välj tidning: Kryssa i den/dom tidningar du vill ge bort

SNOWRIDER Magazine	☐	**SnowRider** 1 års prenumeration (6 nr)	335:- Inom Sverige
Street&Strip magazine	☐	**Street&Strip** 1 års prenumeration (6 nr)	299:- Inom Sverige
ATV & TERRÄNG MAGAZINET	☐	**ATV** 1 års prenumeration (6 nr)	265:- Inom Sverige
SNOWMOBILE MAGAZINE	☐	**Snowmobile** 1 års prenumeration (6 nr)	325:- Inom Sverige

Skicka tidning till:

Namn:

Adress:

Postnr: Ort:

VÄNLIGEN TEXTA MED STORA BOKSTÄVER

Jag som betalar heter:

Namn:

Adress:

Postnr: Ort:

VÄNLIGEN TEXTA MED STORA BOKSTÄVER

Prenumerationen övergår i en bekväm tillsvidare prenumeration.
Beställningen går även att göra på fax: 0250-22883 tel: 0250-22885, www.otlas.jetshop.se/
Priserna gäller inom Sverige!

OTLAS AB

Gåvobevis

Bäste

Du kan se framemot 6 nummer av:

En riktigt God Jul

Önskar

SVERIGE
Porto Betalt

B

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

Våra tidningar

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

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

ATV&TERRÄNGMAGAZINET
Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige **265:-**

STREET&STRIP MAGAZINE
Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige **299:-**

otlas.jetshop.se

PACKKÄLKAR
med praktiska lasträcken
Nyhet!
Lössnökälke XL55
Packkälke XL75
Hitta din närmsta återförsäljare:
www.kalke.se
070-6075395

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

Det självklara valet för skotern!
OK Q8
Vilhelmina 0940-55610
Storuman 0951-77100

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

SAXNÄS LANTHANDEL
OMBUD FÖR:
SYSTEMBOLAGET, POSTEN,
SVENSKA SPEL, APOTEKET,
BUSSFRAKT.
BENSIN 95 & 98 OKT,
KORTAUTOMAT
SAMT EN HEL DEL
BEGAGNADE BILAR...
TEL 0940-70016

LYNX ski-doo
Ockelbo RESERVDELAR
can-am
• Stort urval skotrar
• Service-Reservdelar
• Tillbehör-Kläder
Telefon: 0645-22055
TJ:s Skoter & Motor

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

Servar & reparerar
ALLA MÄRKEN
• Reservdelar • Tillbehör
• Kläder 090-146162
Snö o Sjö
www.snoosjo.se

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

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

SP Motorcenter vid Sälen
Ditt boende i Sälen
0280-22370
skotercenter.se
info@skotercenter.se

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

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

Ockelbo
Vindrutor
Passar modellerna 3500, 4500.
Finns även rutor till: 5000 86-88, samt fighter List ingår.
1250 kr Ink. moms + frakt
Nu även till aktiv:
Alaska 1250 kr
Karibou 1250 kr
Ink. moms + frakt
Nostalgi
www.ockelbo-collection.se

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

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

SALAB
YAMAHA
• Försäljning
• Reservdelar
• Service
SCOTT SP Klim
www.salab.nu
Sveg • 0680-718330

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

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

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

POSTTIDNING B
SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

7 8 0 0 6 0 0 1

FXR
X Cross
Snöskoterkängor

1 695 kr

FXR

FXR Mission Lite
Svart-Röd-Vit klädset

~~1 699 kr~~ 999 kr

Snöskoter/ATV-Lyft
Proworks

~~1959 kr~~ 1 295 kr

Snöskoterhandskar
FXR Tactic X Svart

1 595 kr

Spade
3-delad

199 kr

DU HITTAR JULKLAPPARNA PÅ SLEDSTORE.SE!

sledstore
SVERIGES SKÖNASTE **SKOTERBUTIK**

sledstore.se info@sledstore.se