Nummer 4 15/16 Pris: 69:- EUR 8,90 NOK 85

SNOWRIDER Magazine

SnowRider - lite trevligare, mycket bättre!

Längre, starkare, tystare, lättare.

PROJEKT 174

VMAX4-MANNEN

ÖRJAN FERNANDOS BIG BORE

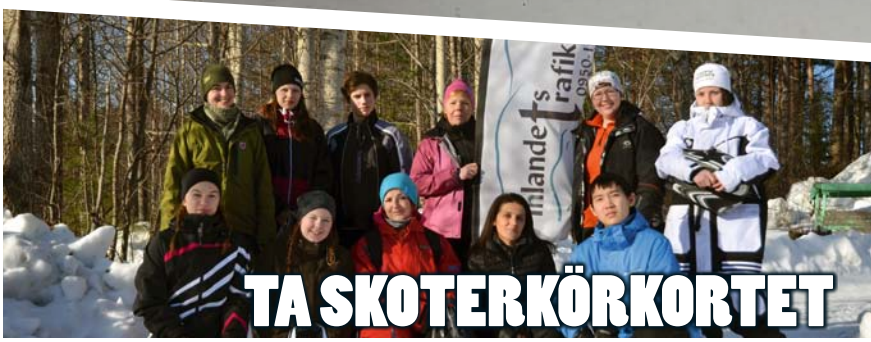
TÄNT VAR DET HÄR

NORSK DOMINANS I HK

VIPER SPECIAL

WRAPPA VRÅLBILLIGT
med Fräsiga Fredrik

ARCTIC CAT, ÅTTA LIV KVAR!



TA SKOTERKÖRKORTET

INTERPRESS 0518-04
7 388051 806905
RETURVECKA V 8

Känga
FXR X Cross Svart

2 199 kr

-30%

Jacka FXR Vertical Barn
Blå-Marinblå-Orange

~~1399 kr~~ 979 kr

SLEDSTORE.SE - UTRUSTNING, DELAR & TILLBEHÖR

-60%

Klim Jacka Kinetic Svart

Två lager GORE-TEX® Performance Shell Technology och 100 gram Thinsulate™ .

~~4 300 kr~~ 1 699 kr

Handskar FXR Fuel Svart-HiVis

Varm skoterhandske med kraftig stoppning och skönt ventilerande Hipora® membran.

799 kr

Ruffriders Gold Mirror by Raven

Raven har tillsammans med Ruffriders tagit fram grymma snöskoterglasögon!

499 kr

sledstore
SVERIGES SKÖNASTE **SKOTERBUTIK**

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

FXR Overall Maverick Mono Suit Dam Lila-HiVis

Med FXR Maverick Mono Suit är snö innanför byxorna ett minne blott! Overallen är fodrad och tillverkad i ett slitstarkt polyestertyg med HydrX Pro™-laminat som gör den vattentät. Även dragkedjorna är vattentäta. På vissa delar finns ventilationsfickor utrustade med Dry Vent™, ett meshtyg som släpper ut den varma luften ur overallen samtidigt som det stoppar snö och vatten från att komma in. 20 000mm vattenpelare. 8 000g/m² andningsförmåga.

5 995 kr

-33%

Course Snöskoterkläder Snow-Hunter

Funktionella snöskoterkläder till riktigt bra pris. Varma och smidiga skoterkläder skapade för att hålla dig torr och varm hela säsongen. Klädernas vattentäta Reissamembran andas och håller dig torr, inifrån och ut. Den lätta och smidiga stoppningen håller dig varm utan att vara begränsande och bulkig och ger en bekväm passform i körposition.

~~2 990 kr~~

1 999 kr

RING VÅR KUNDTJÄNST!

08-509 063 00

Öppet 12-17 Helgfria vardagar

sledstore.se info@sledstore.se

SNOWRIDER Magazine
NUMMER 4
2015/16

Nummer: 4-15/16 Årgång: 19
Foto omslag: Klockar
Utgivning nr 5 2015/16: 23 februari
Annonsstopp: 22 januari

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

För din skull

Vet ni en sak? Jag har genom åren kommit underfund med en grej. Nämligen att svaret på många problem är, utbildning. Utbildar man sig så lär man sig saker, lär man sig saker så gör man mindre misstag, gör man mindre misstag så blir felprocenten lägre. Oavsett vad det gäller så ger all utbildning ett positivt utslag och en bra utväxling på den nedlagda tiden. Visst känns det väl säkrare att vara i händerna på en kirurg eller en pilot som gått igenom samt slutfört sin utbildning innan han eller hon började praktisera sitt yrke? Om vi som av en händelse glider in på körkortsutbildning för snöskoteråkare så kan jag bara uttrycka positiva åsikter och kommentarer för detta. Snöskotern är ett fordon som kräver utbildning i alla dess aspekter eftersom man måste bemästra så mycket olika saker för att förekomma olyckor och andra tillbud. Tar man ett körkort hos en seriös utbildare så får man lära sig det mesta man behöver för att klara av många olika situationer som utsatt skoteråkare. Att med rak rygg förflytta sig på en pistad led på sin hyrskoter med en färdledare längst fram kan en apa klara av, men vid minsta lilla tillbud så står sig många slätt. Fordonet skoter kräver sin del och naturligtvis ska man kunna behärska att framföra denna. Och då menar jag inte bara på en led. Som skoteråkare måste du kunna framföra detta fordon på alla slags underlag för att kunna känna dig säker. –Jag kör bara på led, kanske du tänker? Ja det må så vara, men vid något tillfälle måste du kanske vända skotern utanför leden med en fastkörning som följd. Eller så kanske drivremmen går av. Vet du då inte hur du tar dig loss eller byter rem så kanske du blir fast där. Du kanske är något mil eller någon kilometer från civilisationen och det börjar skymma. Du kanske inte har mobiltäckning? Helt plötsligt kan en trevlig situation bli otrevlig och faktiskt också dödlig. Det hela kan svänga på en sekund och det är här en utbildning kan hjälpa dig. Många av våra körkortsutbildningar för snöskoter i Sverige är riktigt bra, en del sämre. Det är här jag vill uppmana er alla att inte nöja er med att få det där förarbeviset i handen. Det är ju när du har den där lappen i handen som det hela börjar och din riktiga utbildning börjar. Övning ger färdighet brukar det ju heta och det är ju inte förrän efter några år på en skoterdyna som du kan kalla dig för skoteråkare.
Se därför till att du i alla lägen har koll på din skit, som man säger i Amerika. Ha koll på dig, din maskin och utrustning så att just du slipper vara en av de som omkommer under en snöskotertur denna säsong. För din skull.

Du vet väl att mannen på denna bild är Nordisk mästare i Super Street Bike för andra året i rad? Ja det vet väl alla.

Vissa bilder behöver ingen bildtext. Vissa bilder talar sitt eget språk utan att man måste tillägga någonting.

Det mesta kretsar kring motorfordon för mig personligen. Jag har ett gediget intresse för alla slags motorfordon och är en sån där raggare på sommaren, men också motorcykelåkare samtidigt som jag kör dragracing. Jag är också hängiven mopedist samtidigt som vi har ett par fyrhjulingar i familjen. Naturligtvis så har vi också några snöskotrar och ska vi prata om det sistnämda fordonet så ser jag en viss förändring då det gäller denna. Raggare och hojåkare har alltid byggt om och renoverat sina fordon till oigenkännlighet. Detta är sedan en viss tid tillbaka riktigt utbrett inom skoteråkarkretsar nu för tiden. Visst har väl skoteråkaren fixat till sina maskiner genom åren men inte i den utsträckning vi nu ser. Alla ombyggnationer som gör dig lycklig och maskinen bättre är av godo, så länge du inte mixtrar med ljudnivån som aldrig ska höjas oavsett vad du tror. Tror du att du ska höja ljudnivån så tror du fel och ska ha stryk. Så är det med den saken. För övrigt så tycker jag att vi kör på nu så det blir några mil på mätaren.

Chefredaktör Friström

Aviator 2.2

nyhet!

Airoh HELMET

DBC SWEDEN

www.dbc-sweden.se

INNEHÅLL 4 2015/16

4. Ledare
10. Projekt Viper
16. Made in Sweden, fotsteg
18. Barnskoter.se
22. Mesn´s spännband
24. Nytt&Not
28. Trimmad Ockelbo
32. Arctic Cats nio liv
38. Ta körkort
42. V-Maxmännen
46. Brenderup Group
48. Vipermannen
50. Heja Norge
54. Wrålbillig wrap
56. Hjälmtvång
58. Aqua Jam
62. Tänt var det här
67. Prenumerationer

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

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

798 KR

P. Original® Värmestövel

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

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.

Engulf Down Jacket

Trespass. Riktigt varm! Smidigt vattenresistent yttertyg. Avtagbar huva. Vattenresistent dragkedja i front med vindlist bakom. Fyllning: 50% fjäder / 50% gåsdun. Stl S–56. Cobalt/Black 1446-02 och Red/Black 1446-04.

REK PRIS 1999 kr
995 KR
SPARA 1004 kr

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.

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.

ITAB
OUTDOOR

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

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

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.

PROJEKT VIPER
Lättare, längre, starkare, tystare

Vårt projekt fortskrider och bitarna börjar falla på plats.

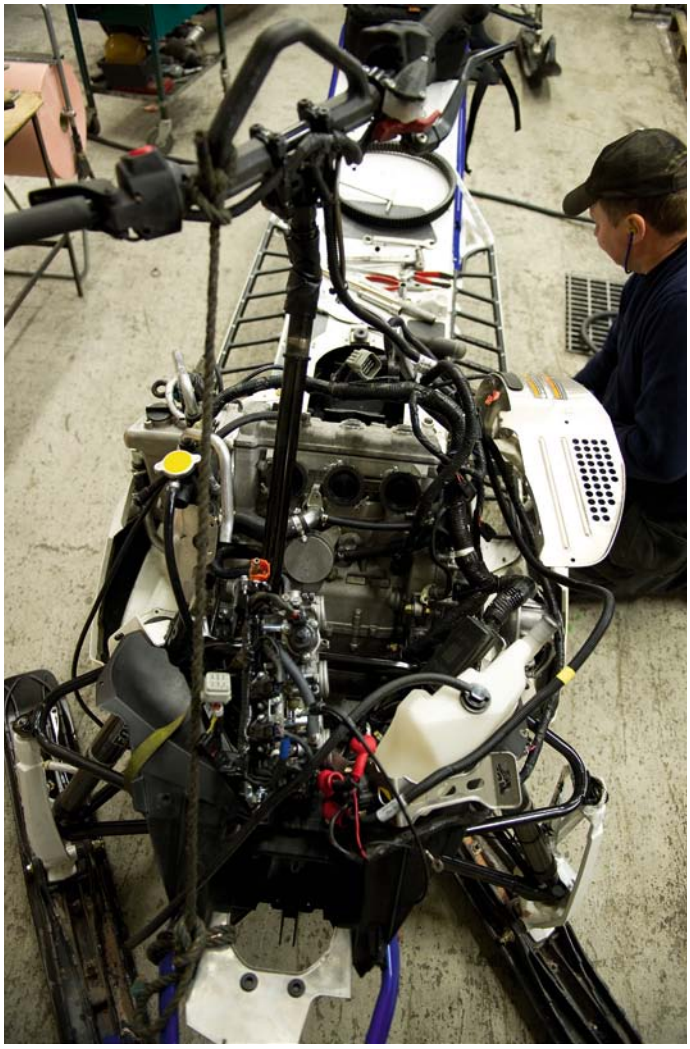
Av: Björn

När viljan och lusten finns att modifiera någonting skapligt till någonting riktigt bra så kan det hela sluta lite hur som helst. En standard Yamaha M-TX 162 är en skaplig lössnömaskin, men framförallt det bästa du kan sitta på om du vill ha en fyrtaktare i lössnön. Men den har sina begränsningar om man ska jämföra den mot en 800 tvåtaktare i samma genre. Nu kanske man aldrig kan sudda ut dessa begränsningar helt, men man kanske kan knappa in lite då det gäller försprånget en tvåtaktare har vad det gäller vikt kontra effekt. En fyrtaktare i dagens skepnad kommer alltid att vara tyngre än den samtida tvåtaktaren, men vi gör ett försök till att stöka till det lite i begreppen vikt, körbarhet och effekt.

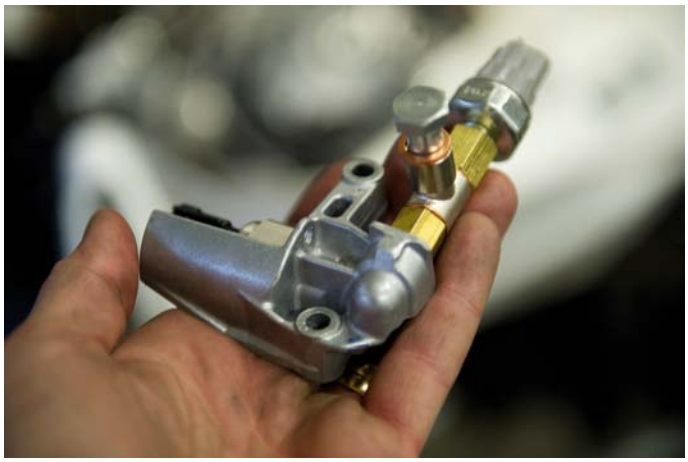
Vi tog därför vår fjolårslångtestare i form av en 2015 års Yamaha Viper 162 och gjorde någonting jag velat göra en längre tid. Nämligen trimma, lätta, flytta om och förlänga.

Turboplaceringen

De av er som tror att det bara är att beställa saker och sedan montera dessa för att i slutändan bara ut och åka ska tänka om. Även om man är ute i god tid så är det inte alltid som alla beställda delar dyker upp vilket i slutändan försvårar och försenar byggplanerna å det grövsta. Men de mest vitala av våra beställda prylar har kommit och är numera också monterade. De saker som inte är köpta över disk har vi helt enkelt fått tillverka. Det sistnämnda föranledde min resa till Altersbruk och våra kompisar på MCX som till vardags bygger turbosatser till både fyrhjulingar, hojar och snöskotrar. Då vår intention med detta bygge har varit att bygga en lättare, längre, starkare och tystare maskin så är mina krav på denna maskin lite speciella. Då min högsta prioritet är att den inte ska låta högre än original (snarare mindre) så ställer detta många saker på ända. Förutom en tyst, lång och stark maskin så vill jag att den här Vipern också skulle bli mer lättmanövrerad, och gärna lättare. Då jag kört mycket Viper så tycker jag att de är



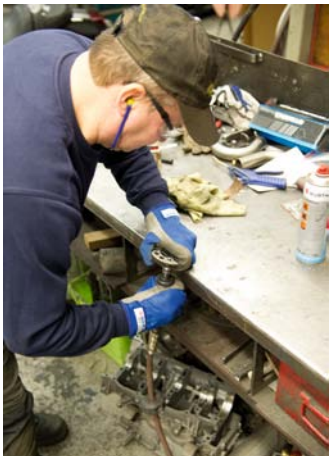
Det där med att sänka kompressionen för att motorn ska palla överladdningen kräver en hel del jobb. Man måste skruva bort det mesta runt motorn innan man lossar den i bakkant för att man ska kunna tilta fram den för att komma åt kamkedjesträckaren.



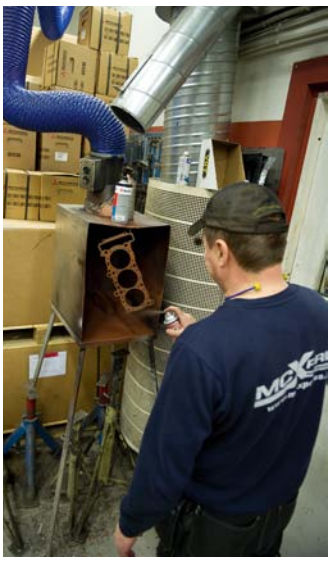
En av få materiella ingrepp som krävs är att man sågar av en liten läpp för att få dit oljetillförselslangen till turbon.

Packningsborttagare på sprayburk är ett grymt hjälpmedel när man ska städa bort gammalt packningsklister.

Här har Rolle monterat ett mothåll på variatorn som underlättar monteringen av vikterna.



För att allting ska matcha efter en kompressionssänkning så måste man få tillbaka kammarna rätt igen. Såklart har vi "nollat" motorn före genom att vi vridit den och linjerat markeringen vid vevaxeln. Men i och med att vi stoppat dit en 2 millimeters topplockspackning så kommer allting bli lite vridet vilket man då kompenserar genom att slipa upp hålet vid bultarna som håller i kamdreven så att man då kan vrida in kammarna så att de båda prickarna på kammarna pekar uppåt igen. Enkelt om man vet hur man ska göra.



Topplockspackningen från MCX sprayas med "koppar-packning" som gör att det håller tätt.

Då en Yamaha är en stadig pjäs så ägnar vi inte mer tid än att kasta en blick på toppen. Man ska däremot hålla koll på alla schims så att inget hoppar snett när man vrider och vänder toppen. Dubbelkolla.

Erik Marklund är mannen bakom alla turbosatser och företaget MCX eller MC Express som vi också känner det som. Erik som från början var motorcykelåkare och började trimma dessa med turbo, halkade sedan in på det här med snöskoter och ATV. Pappa Gerard står bredvid för att vaka över helixbytet i sekundärvariatorn.

Skulle du som jag välja att montera satsen på MCX så skulle du bli förvånad över hur snabbt det jobbas i denna verkstad. Som ett gäng småtomtar på crack springer dom runt i ett organiserat kaos.

Vi valde att försöka undvika så mycket krångel som möjligt och stoppade därför på MCX egna variatorkit. Det är bara att skruva i alla skruvar i vikterna samt pressa ur bussningarna i originalvikterna (med det medföljande verktyget) för att sedan pressa i dom i de nya.

Det som skiljer vår sats mot en sedvanlig är först och främst turbons placering vilket i sin tur gör att det det mesta får specialtillverkas för att passa.

Som synes så innebär turbons placering att vi på köpet får ett kort och snitsigt grenrör med tre lika långa pipor.

alldeles för framtunga och inte alls gillar att framföras på annat än full gas i snön. Jag vill alltså flytta så mycket vikt som det bara är möjligt längre bak på maskinen. Vi bestämde därför i ett tidigt skede att turboplaceringen skulle avvika från den sedvanliga placeringen på höger sida av motorn tillsammans med ljuddämparen. Först och främst ville vi ha tillbaka vikten lite men också möjligheten att stoppa dit en överdimensionerad och läskigt lång ljuddämpare.

Läskig dämpare

Läskigt lång ljuddämpare. Varför då? Idag så är det en förfärlig debatt angående buller som trimmade snöskotrar ger ifrån sig och om vi nu är så omogna att vi trimmar en skoter så ska vi i alla fall inte bidra till bullerdebatten med en högljudd snöskoter. Vi valde att stoppa turboaggregatet bakom motorn, ja ganska precis under tanklocket vilket i sin tur betyder att bensintanken måste hitta sin plats någon annanstans. Fördelen är att vikten kommer längre bak än vanligt samtidigt som grenröret får tre lika långa pipor.

Vi drog sedan ut det korta avgasröret på höger ovansida på tunneln som sedan ganska omgående övergår i en ljuddämpare på dryga metern. Allt specialdesignat MCX. En fyrtaktsturbo med liten ljuddämpare låter inte jämförelsevis lika mycket som en tvåtaktare med pipor men fortfarande för högt. Vår 1-meters ljuddämpare med nedåtvinklat utblås blåser avgaserna rätt ner i mattan vilket borde en gång för alla göra denna maskin väldigt tyst. Vidare tester kommer att visa vad detta innebär i verkligheten.

Intercoolern

Som kronan på verket har vi redan eliminerat vattenkylaren längst fram i nosen och ersatt denna med en kylare som sitter i tunneln. Kom ihåg att vi vill flytta tillbaka vikten.

Avsaknaden av kylaren fram har samtidigt gett plats för en "race-intercooler" som i praktiken är dubbelt så stor som den sedvanliga intercoolern som följer med den "vanliga" 270-hästarssatsen från MCX. Som en ren bonus försvinner ju också varmluften från vattenkylaren som sedan ska kyla intercoolern som sitter innanför.

Vad detta innebär rent effektmässigt har jag ingen aning om och bryr mig faktiskt inte heller om just detta.

Ett faktum är ju i alla fall att kall luft tar mindre plats än varm dito vilket är att föredra när det gäller att fylla cylindrarna med så mycket som möjligt vid varje

Det tar ett tag att vänja sig vid ljuddämparens placering. Men vi gör gärna en eftergift för ögat bara ljudet är lågt.

Hemma i garaget i Stenis så punktades en tank ihop för provmontering.

Som ni kanske redan vet så lämpar sig inte 2016 års Viper för överladdning då vevstakarna har en annan specifikation och inte direkt gillar det extra trycket. Vi återkommer i ämnet när vi har mer kött på benen vad det gäller åtgärder för detta.

Då jag vill ha en så tyst maskin som möjligt så tillverkades en första prototyp av en Super Silent ljuddämpare av MCX egna ljuddämparguru Patrik Engström.

En jigg för vårt fräsiga Björne-grenrör finns att köpa på MCX från och med denna dag.

Allas vår Affe som figurerat i tidningen sedan urminnes tider har knappt blivit en dag äldre. Här sittande i sitt svetsbås där han till vardags bland annat tiggar ihop ett och annat grenrör till alla turbosatser som lämnar denna fabrik.

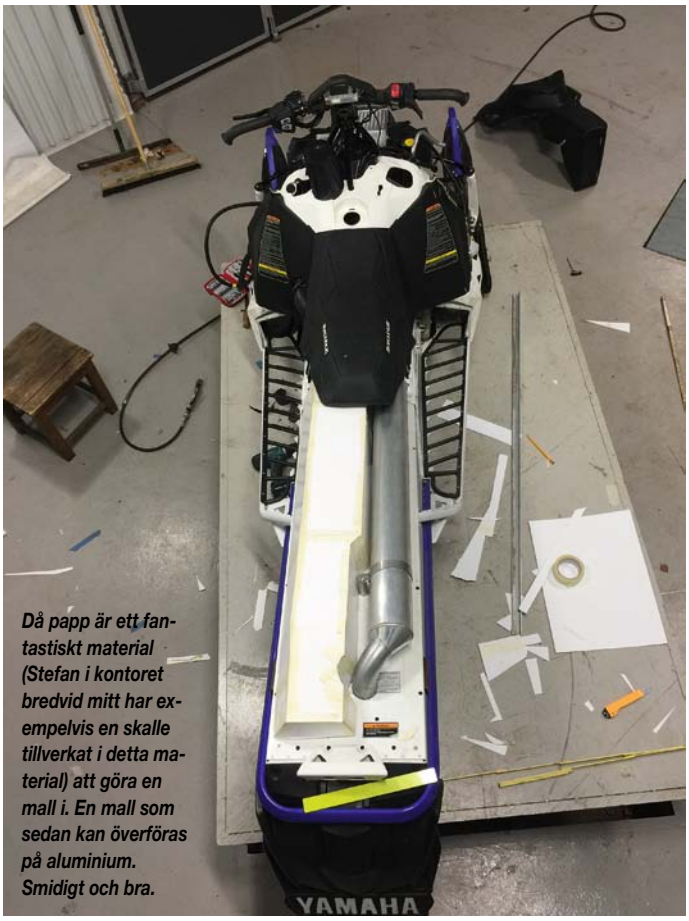
kolvslag. Sen ser ju en större intercooler fränare ut än en liten.

Bränsletankarna

Då vi hittat den mest logiska placeringen av turbon så fick vi ett problem på halsen. Var ska vi förvara bensinen då turbon tagit original bensintanks plats framför och under dynan?

Kom också ihåg att den meterlånga ljuddämparen ligger på den högra sidan av chassit. Vi har därför två logiska platser att förvara bränsle på. Vänster sida på chassit bakom dynan samt höger sida om motorn där ljuddämparen sitter original. Eftersom vi vill ha så lite vikt som möjligt fram så får vänstra sidan av chassit bli det ställe som får härbärgera mest bensin, samtidigt som den överblivna platsen till höger om motorn får bli platsen för en catchtank där vi placerar originalpumpen som faktiskt räcker till för 270 hästar. Slangen från originalpumpen får en förgrening som också matar de tre extraspridarna som MCX-tilläggssprutet sköter. Bensinen i den stora tanken som sitter högt upp på chassit får till att börja med en grov ledning till den betydligt lägre monterade catchtanken (som är på sex liter) där fram. Detta gör att det inte rinner någon bensin till catchtanken när man

Rolle är utan tvekan en av de mest kompetenta och mest pålästa Yamahamekanikerna i världen. Utan tvekan. Han har för länge sedan tappat räkningen på alla Apexar, Phazers, Nytros och Vipers han delat på och stoppat ihop igen. Mellan jobben kan han dock ta det lite lugnt och ta en tugga på en Hardy-skiva.



Då papp är ett fantastiskt material (Stefan i kontoret bredvid mitt har exempelvis en skalle tillverkat i detta material) att göra en mall i. En mall som sedan kan överföras på aluminium. Smidigt och bra.

Behandla din plåtslagare väl och han kommer att bocka till det du önskar. När han på bilden håller på att forma en pussmun, så är det bara att bita ihop och pussas lite.

Det är förhållandevis enkelt att överföra en pappmall till aluminium som sedan kan svetsas ihop.

Här syns tydligt det nya kylröret från tunnelkylaren. Det är ganska trångt lite här och var, men ändå luftigt. Vi måste nog tillverka en värmesköld som skyddar dynan mot värmen turbon ger ifrån sig.

kör uppför, men då vi placerat tillflödet till catchtanken på framsidan så rinner det inte tillbaka någonting heller, samtidigt som man har hela sex liter på sig att ta sig uppför en backe innan det tar slut i catchtanken. Sex liter kommer man en bra bit på.

Chassit

Då vi förlängt denna maskin till hela 174 tum så innebär det att boggin blev cirka 6 tum längre eller 15 centimeter om vi pratar svenska. Detta betyder i sin tur att mattan tar i snöflärpen när den fjädrar ihop vilket inte är okej. Detta gör att vi måste förlänga både chassit samt lyftbågen motsvarande längd, vilket vi så gärna gör. Hur gör man då detta? Känner man en tam plåtslagare så är problemet löst snabbare än kvickt.

Saknar snö

Vi har precis startat maskinen och håller på att slutföra lite smågrejer som exempelvis ett nytt expansionskärl som förut satt till vänster om motorn, men numera sitter ovanför turbon. Kom ihåg att vi försöker flytta vikten bakåt. Vi står i valet och kvalet om vi ska tillvera en egen huv eller nöja oss med det faktumet att vi tagit bort en massa saker från original dito. Vår förbeställda huv dök nämligen aldrig upp. Vi har inte heller fått vår 2016 års framvagn som är smalare och smäckrare. Ni får faktiskt lov att dras med denna följetong minst ett nummer till innan vi kan känna oss riktigt nöjda.

Vi vet inte riktigt om konceptet kommer att lira men vi hoppas och tror på det hela. I skrivande stund saknar vi snö samt lite smågrejer för att kunna utvärdera vår ombyggnation, men när du har denna tidning i din hand så hoppas vi att allt fallit på plats. Vi återkommer.

Rättelse

Även den bäste kan ha fel. Vill rätta mig själv då det gäller mitt påstående i nummer tre av SnowRider då det gäller drivhjulen. En 2015 års Viper M-TX 162 har 7 tänders drivhjul original och en 3" matta passar. Det är tight, men det passar. Alla andra påståenden är felaktiga.

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®

Made in Sweden

PPF i Avesta är egentligen fabriken där man tillverkar hästkrafter till en massa olika slags bilar, och fotsteg till snöskotrar.

Av: Björn

En elak person skulle påstå att många som bygger egna fotsteg är lite mulliga och vill dölja detta faktum genom att stoppa dit lite kraftigare doningar som inte ger med sig.

Eftersom jag inte är en sådan person som skulle påstå detta så får ni helt enkelt bilda er en egen uppfattning då det gäller detta. Men, jag kan säga att en av delägarna till PPF är lite större än den andra, och så låter vi det hela vara så utan att vi spekulerar vidare i detta ämne.

Maximalt genomsläpp

En sak är i alla fall säker, och det är att allt PPF tar i blir bra. Då stora delar av deras dagliga produktion av åkafort-prylar består av tig-svetsade saker var det väl ändå ganska logiskt att de förr eller senare skulle ge sig in i snöskoterbranschen. Att det skulle bli fotsteg var mer en slump än en genomarbetad plan får vi gissa. Idag kan du köpa riktigt stabila fotsteg i form av en fackverkskonstruktion i aluminium från PPF. De levereras pulverlackerade i svart, men kan också specialbeställas i överenskommen färg då de har egen lackverkstad. Stegen har nitade greppytor längs hela sidan och vid varje tvärstag vilket i sin tur ser till att du står still på steget. Genomsläppet av snö är maximalt och det fina i kråksången är att du inte fördärvar ditt chassie när du monterar ett par av dessa steg då du helt enkelt borrar bort nitarna på de gamla stegen och nitar fast de nya i befintliga hål.

Båtflykting

Om vi nu fattat det hela rätt så ligger Avesta/Krylbo i Sverige vilket i sin tur gör dessa steg 100% svensktillverkade, om man bortser från att det kan vara svetsat av en Ålänning som slank med den enorma flykingström som dagligen anländer till Sverige. Ett par fotsteg väger endast 600 gram mer än standard stansade plåtar och är många gånger styvare. Idag finns dessa fotsteg till alla nyare Arctic och Yamahamodeller och dessa kostar 3995:- . Det finns i dagsläget också till Nytro för 4495:-. Det kommer fotsteg till fler modeller inom kort, håll utkik.

Söker återförsäljare

Idag hittar du dessa fotsteg hos PPF och dessa kommer du bäst i kontakt med genom att maila ab@pure-pf.com, eller Evil Engineering på telefon 070-693 42 10. PPF söker också nya återförsäljare.

Då det gäller nyare Arcticar och Yamahaer så borrar man bort den gamla stansade plåten och ersätter den med denna fackverkskonstruktion. Om man bortser från en liten aluminiumbit i fotholken så gör man egentligen ingen åverkan på själva chassit. Vridstyvt? Ja. Genomsläpp? Ja.

Laserskurna och bockade plåtar ser till att fästet infinner sig och att man står stabilt.

2016 MISSION X JACKET

READY TO RIDE

DURABLE POLYESTER SHELL WITH ACMT™, HYDRX PRO™ DUAL MOISTURE SHIELD AND REMOVABLE INSULATED LINER FOR A VERSATILE JACKET READY TO TACKLE THE ELEMENTS.

A.C.M.T.
ADVANCED CLIMATE MANAGEMENT TECHNOLOGY

FXR

FXRRACING.COM

Barnskoterkungen

För några år sedan var en barnskoter någonting de minsta puttrade runt på gården med i några kilometer i timmen. Idag har man möjlighet att utveckla det hela till någonting helt annat.

Av: Björn

Vem minns inte kungen av miniskotrar, Kitty Cat? En fantastisk maskin som både kombinerade att vara svindyr och totalt värdelös. En Kitty Cat var hårdvaluta och kostade en månadslön oavsett skick och ålder. Att den endast gick att framföra på snöfria ytor och gärna i nerförsbacke var liksom lite sekundärt. Skulle man sedan sälja den så vallfärdade folk från hela Sverige bara för att få köpa den med kepsen i handen till ett horribelt överpris. Sen började de andra tillverkarna att saluföra sina miniskotrar och kvaliteten samt användarvänligheten snäpptes upp några knäpp. Priset också. Gemensamt hade de att alla barnskotrar var och är avsedda för barn. Och då menar jag barn upp till sju år. Att glida runt i 13 kilometer i timmen tröttnar man snabbt på och därför hoppade man över direkt på en vuxenskoter. Idag finns det botemedel för tristessen då Thomas Karlsson som är mannen bakom företaget barnskoter.se, numera är väl påläst och hemma på att trimma dessa små skotrar. Idag finns alternativ vad det gäller motorstyrka och mattlängder som kommer få dig som förälder att tappa hakan både då det gäller möjlig prestanda och prislapp.

Dammsög i USA

Som sagt, en barnskoter är avsedd för de allra minsta, i alla fall i originalutförande. Av någon outgrundlig anledning kom Thomas underfund med att det förutom barnskotrar också fanns en marknad för all slags tillbehör till dessa. Men hela denna historia började egentligen för några år sedan.

Och vem vet egentligen mer om denna historia än Thomas själv?

–Barnskoter.se drog jag igång december 2013 för att förse Sverige med fler begagnade barnskotrar. Jag dammsög USA och Kanada på begagnade barnskotrar för att serva och sälja dessa i Norden.

Redan första säsongen 2013/2014 sålde jag 80 barnskotrar men fick också förfrågan då det gäller reservdelar. Jag behövde också reservdelarna själv till att serva mina drygt 160st begagnade barnskotrar och upplevde efterfrågan först som lite störande.

Men när jag tänkte varvet runt så insåg jag att det minsann fanns en marknad för detta. Jag bestämde mig sommarn 2014 för att bygga webshop som kunde tillhandahålla de viktigaste reservdelarna till Ski doo mini z, Polaris 120 och ArcticCat (Yamaha) 120. Jag kryddade även shopen med lite trimgrejer.

Under säsongen 2014/2015 sålde jag också 80 maskiner.

Då började jag även bygga om barnskotrarna för att täcka glappet mellan de lite större barnen och vuxenvärldens skotrar.

Ett barn som kört barnskoter i några år tappar glädjen med skoterkörning om det inte skjuts till lite mer kraft och fart. Man kan se samma tendenser när för

Tidvis har det varit överfullt med barnskotrar hemma hos Thomas i Umeå.

Då Thomas startade sin verksamhet med att köpa hem massor av begagnade barnskotrar från USA och Kanada så var varje millimeter värdefull i containern och speciella träläckar snickrades ihop för att man skulle kunna stapla maskinerna på varandra.

Skillnaden mellan standard och icke standard är stor och har du bara tillräckligt stor plånbok så kan du bygga en riktigt från maskin.

Kiruna första säsongen 13/14. Ingen snö efter kusten, men Thomas tog 28st barnskotrar med sig upp till Kiruna. Thomas stannade hos släkten i en månad och sålde bort samtliga.

När barnen börjar växa ur sin maskin så finns det botemedel för tristessen som kan infinna sig i aldeles för få kilometer i timmen.
"Gör det själv" filmer kommer produceras på löpande band för att öka tryggheten för "Svensson mekaren" att man faktiskt kan bygga själv med hjälp av delar från barnskoter.se.

Har du för liten släpvagn så kan alltid en barnskoter få plats på taket då den inte är allt för tung.

stora barn åker karusell nyckelpigan på Gröna Lund, minns Thomas.

100,000 kronorsskotrar

Under denna säsong kommer Thomas fokus att ligga på ombyggnationer av olika de slag. Mer hästar och längre maskiner är det som efterfrågas. De som söker original barnskotrar kommer inte längre hitta samma stora utbud från barnskoter.se, utan hänvisas i första hand till handlarna. Webshoppen kommer må bra av att företaget istället visar vad som är möjligt att utveckla istället för att bara serva och sälja maskiner i original hastighet och utförande.

Faktum är att intresset för ombyggda barnskotrar är enormt och att Thomas byggt om och levererat maskiner ända upp i 100,000 kronors klassen, vilket är häpnandsväckande, men samtidigt roligt. Min personliga åsikt är att man ska låta pengarna rulla om man har dom och inte hade man tackat nej till en värstingskoter som barn.

Mer information om vad Thomas har att erbjuda finns på barnskoter.se.

För att bygga en mountainbarnskoter som håller måttet måste den förses med större motor och variatorkit. Tunneln byggs från grunden i ett stycke. Boggin byts också ut och förses med dämpare. Det enda som blir kvar av barnskotern är egentligen buken, huven och styrstag.

Thomas Karlsson i egen hög person. Han halkade in på det här med barnskotrar av en händelse och har inte alls agerat i denna bransch förut.

Alla skotrar som importeras gås igenom och modifieras på ett eller annat sätt.

Idag så ligger inte prioriteringen på import av begagnade maskiner. Nu är det reservdelar och olika trim samt förlängningskit som gäller.

Det är nästan så man får lov att gnugga ögonen lite eftersom det finns hur mycket roliga grejer som helst till en barnskoter. Det är bara plånboken som ska anpassas till begäret.

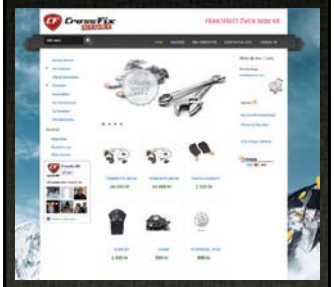
CrossFix

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

MES-banden

Det är inte av en slump att de korsfäste Jesus i varje hörn eftersom det än i denna dag är den säkraste metoden att hålla fast något som gärna vill smita. En krok i varje hörn gör susen.

Ett specialband från MES Smide

Av: Björn

Det där med spännband är ett ämne som man liksom inte kommer ifrån som skoteråkare. Ett tråkigt ämne man bara måste ta tag i, för att underlätta sitt skoteråkande.

Markus Edlund även kallad "Babar" (ja som den lilla elefanten) från MES Smide har tänkt till lite extra och har anpassat ett band som lämpar sig att spänna fast det mesta på en vagn. Vi ser helt klart ett användningsområde för detta band om du ska spänna fast en ATV eller snöskoter. Det här bandet sitter ihop och går inte att ta isär. Meningen med detta band är att du ska kroka i ditt fordon med ena kroken och använda den andra till öglan i vagnen. Personligen ryser jag av tanken att dra fast en krok i boggin då jag inte vill få fula märken här och var. En enkel ögla från ett uttjänt spännband löser detta problem hur enkelt som helst.

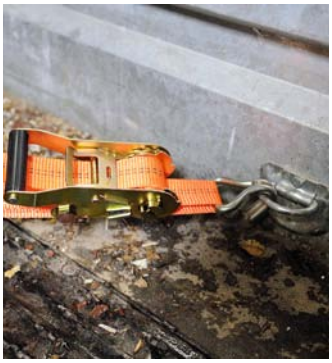
När väl båda krokarna sitter på plats så kan du förflytta spännaren dit du vill ha den innan du spänner åt hela härligheten. Just detta är helt ovärderligt då du har fler skotrar på vagnen och det är trångt. Bandet är nu också ganska begränsat i sin längd så att du slipper ha bandet slängandes efter vagnen i tid och otid. En enkel lösning på ett olösligt problem. Denna uppfinning får drygt fem variatorremmar av fem möjliga i min värld.

Prisvärt

Dessa band säljes i 4-pack och kostar inte mer än 598 bagis inklusive frakt och momsen vilket jag måste säga är förjäkla billigt. Framför allt när dessa band både sys ihop och tillverkas i Ö-vik. Banden beställer du på www.messmide.se.

Då bandet löper fritt i båda öglorna är det bara att placera spännaren där man vill ha den innan man drar åt. Helt ovärdeligt när du lastar flera skotrar på samma vagn och det är ont om plats.

Det känns lite sådär att kroka fast en krok i aluminiumskenan då den säkerligen lämnar märken efter sig. Ett uttjänt spännband blir med en enkel knut en ögla som man sedan kan kroka i.



Andra ändan krokar man ganska naturligt och logiskt i vagnen.

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

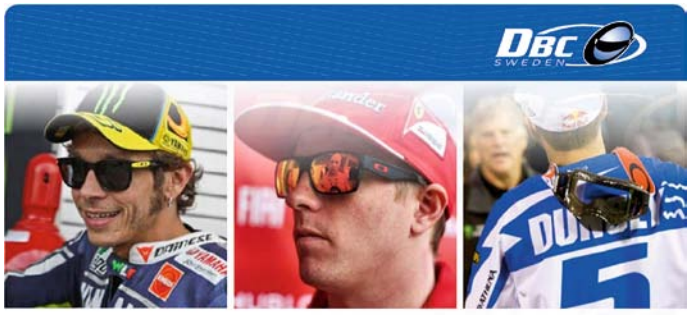
Din personliga kameraman

Soloshot kommer nu med tredje generationens robotkameramän som filmar och följer dig. Basenheten monteras på ett stativ och kommunicerar trådlöst med ett armband som du har på dig. Klarar att följa dig på upp till 600 meters avstånd. Tidigare har man fått sätta på en egen kamera på basenheten, nu kommer man med två egna Soloshot kameror med automatisk zoom och fokusföljning. Optic25 modellen har en 25x zoom lins, filmar 1080p120 video och tar 12MP bilder. Optic65 modellen har en 65x zoom lins, filmar 4Kp30 video och tar 12MP bilder. För mer information besök www.soloshot.com

Garageinredning med plats för allt

Ny garageinredning från Verktygsboden. PELA förvaringsserie kan anpassas efter behov och utrymme. Praktiska och strukturerade skåp, hurtsar, hyllor och verktygstavlor där varje pryl har sin egen plats. Kombinera produkterna som du själv vill för att skapa ett garage du trivs i. Totalkostnaden för produkterna på bilden är cirka 15 000 kronor. Besök www.verktygsboden.se för mer information.

Ny importör för Oakley motorsport



DBC importör för Oakley Motorsport i Norden och de Baltiska länderna

OAKLEY

DBC startar som importör för Oakley motorsport i de nordiska samt alla baltiska länder. DBC Sweden sköter den svenska och norska marknaden, medan Duell Bike Center i Finland sköter den finska och baltiska marknaden med ett separat lager. För mer information besök www.garage24.se

Polaris och ArcticFX Graphics i samarbete

Nu kan man designa och beställa anpassade ArcticFX Graphics dekalkit för Polaris snöskotrar, gå till den nya SledWrapR appen genom Polaris tillbehörssida på Polaris.com för att skapa unika dekalkit.

Johan Eriksson Invitational

16-17 april körs stadioncross i Tänndalen där Team Walles står som arrangör. Inbjudna skoterförare tävlar om 100 000 kr i prispengar. Du kan under både lördag och söndag kolla in nästa års modeller från alla de stora skotermärkena och passa på att ta en provtur. Mer information på www.tanndalen.com

Skoterförsäljningen ökar

McRF registreringsstatistik till och med november 2015.
Det vi kan se i snöskoterstatistiken är en kraftig ökning på 46,1% denna säsong trots det hittills milda vädret. December månad blir definitivt en spännande månad och vi hoppas att ökningen håller året ut.
Snöskotrar
Juli - november 2014: 2177 stycken.
Juli - november 2015: 3181 stycken.

SMIDIG PANNLAMPA

COAST Pannlampa HL27 har ett ljusflöde på 330 lumen. Med stor av/på knapp tänds den enkelt med handskar på. Lamphuset går enkelt att vrida från full fokus till brett flodljus och därefter dimma ner till rätt ljusstyrka. Du anpassar enkelt ljuset efter vad situationen kräver. Om pannlampan behöver sitta stadigare eller passa på arbetshjälmar är bandet över huvudet avtagbart. Lamphuset går givetvis att stegvis vinkla ner. Levereras med 4st AA batterier och extra hjälmclips. Räckvidd: 129m. Cirkapris i butik 669 kronor, mer information på www.swtab.se

GoPro + Apple Watch

Äger du en GoPro-kamera och en Apple Watch kan du nu glädja dig åt att de båda fungerar tillsammans. Den uppdaterade appen från GoPro är nu integrerad med Apple Watch. Med hjälp av Apple Watch kan du starta och stoppa inspelningar samt justera inställningarna på kameran. Apple Watch kan även användas när du justerar in kamerans position innan du startar en inspelning.

Lavinairbagsystem

Haglöfs Vojd ABS har ett fullt integrerat ABS lavinairbagsystem. Ryggsäcken har en ren design med utmärkt bärkomfort, smarta lösningar och ledande lavinräddningsteknik från ABS. Ryggsäcken finns i två storlekar (18 och 30 liter). Efter ett år på marknaden är Vojd ABS fortfarande en av de lättaste lavinryggsäckarna med inbyggt ABS-system. Rekommenderat cirkapris för 18 liter 8 000 kronor och för 30 liter 9 000 kronor. Besök www.haglofs.se för mer info.

Gadget Bag

Vattentät väska från Rapala, fäste för att sätta väskan i t.ex. midjebältet. Skydda din kamera, pengar etc. från vatten. Cirkapris 229 kronor, för mer info besök www.normark.se

Kombi Timeless

Varm och vattentät fingerhandske med membran i Gore-Tex som garanterat håller dig varm. I år är Timeless uppdaterad med Kombis nya ullfoder. En bred mudd håller värmen inne och snön ute. Kommer som både tum- och fingerhandske. Herr- och dammodell.
Pris: 899 kronor hos närmaste återförsäljare.

Clash of Nations kör igen

1-2 april 2016 arrangerar man CoN för femte gången på Lugnet i Falun. Klara tävlingar är skotercross i Pro Open och Pro Stock, freestyleuppvisningar med skoter och cross. Man siktar på att locka 10 000 besökare till evenemanget och man kommer inom kort börja släppa vilka åkare som kommer till Falun i vår.
"Vi laddar nu för den femte upplagan av Clash of Nations, vi är riktigt peppade att tillsammans med åkare, samarbetspartners och volontärer leverera ännu ett storslaget evenemang för publiken i Falun". Malin Murmester, Clash of Nations. För biljetter och info gå in på www.clashofnations.se

SE HELA UTBUDET PÅ

BILLETX.SE

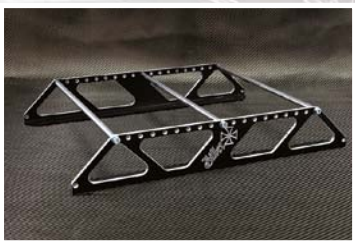
info@billetx.se

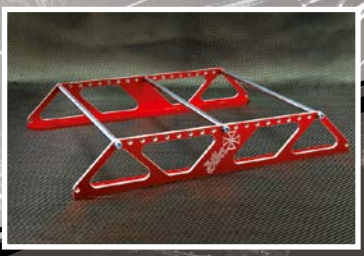
Ord Pris: 895:-

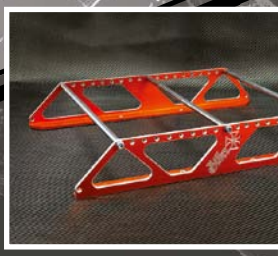
REA

LASTRACK 30 cm Pris: 399:-

LASTRACK från 895:-



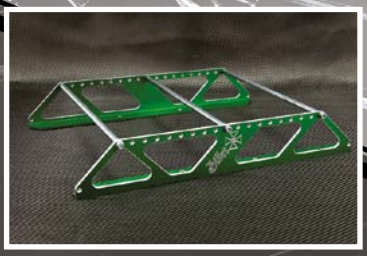




VÄNDHJUL från 795:-

BOGGIHJUL från 395:-

TUNNELHJUL från 695:-



Billet

BOLT ON, RIDE HARD

Big Bore Ockelbo

There's no subtitute for cubic inches, som man brukar säga.

Av: Björn

Det är allmänt känt att hästkrafter är förknippat med glädje och vi är de första att hålla med om detta påstående. Såklart finns det massor av människor som oss och vi behöver inte leta speciellt länge innan vi hittar den ena galningen efter den andra. Vi kan ta Örjan Fernando som exempel. Tror ni att han är helt frisk? Svaret är såklart nej. Vilken människa som är vid sina fulla sinnens bruk väljer att såga isär en fullt fungerande och förhållandevis ovanlig Sachs 370-motor bara för att svetsa ihop den igen? Äh, vi börjar från början.

Veteranskotergruppen

Vi eftersöker ju alltid hembyggen av olika slag och du skulle bli förvånad över hur många som skickar in bilder till oss. En del maskiner är måttligt ombyggda medan andra har gått all in och inte lämnat någonting alls åt slumpen. När Örjan Fernando från Gävle skickade in bilder på sin maskin och motorbygge så reagerade vi lite extra eftersom hela projektet är ganska galet. Örjan som till vardags jobbar som byggsmed/maskinreparatör ville bygga en slags racerreplica av en Ockelbo 380 men med betydligt mer att åka med. Då Örjan valt rätt yrke för sin hobby har han alla slags maskiner och svetsar att tillgå genom jobbet vilket underlättar å det grövsta.

Veteranmaskiner ligger Örjan varmt om hjärtat och han håller sig uppdaterad på veteranskotergruppen på fejjan där olika idéer och projekt florerar. Han var sugen på att göra om en för Sverige ganska ovanlig 370-motor (290-motorn var betydligt vanligare) enligt ett koncept man prövat i USA. Hela idén är att para ihop den gamla skotermotorn med en Honda CR 480 cylinder och topp, vilket för många av oss låter ganska avancerat.

Svetsa på

Då själva foten på cylindern rent fysiskt är betydligt fetare än 370-motorn, så svetsades det på rejält med med aluminium (10 millimeter) samtidigt som Örjan fick lov att fräsa ur blocket på insidan för att cylinderskörten skulle få plats nere i vevhuset. Blocket bearbetades på alla sidor och det är allt annat än gott om plats. De bakre cylinderpinnbultarna kunde lokaliseras längre ut medan de främre fick lov att bli excentriska och på så sätt behålla sin originalposition i blocket, men samtidigt passa i cylindern. Vevstaken och vevpartiet behölls från 370-motorn samtidigt som lilländan på vevstaken (22 millimeter) fick en svarvad bronsbussning så att den passade in i CR 480 kolvens 20 millimetershål. Tändsystemet behölls också från 370-motorn. Det fina i kråksången är nu att motorn i och med ihopparningen med den betydligt vildare 480-cylindern som är tagen från en Honda-cross från 1982 har en trevlig reedkorg toppat med ett eget insug och en Tillotson HD 45 förgasare. Toppen och avgassystemet har Örjan också hämtat från en CR 480.

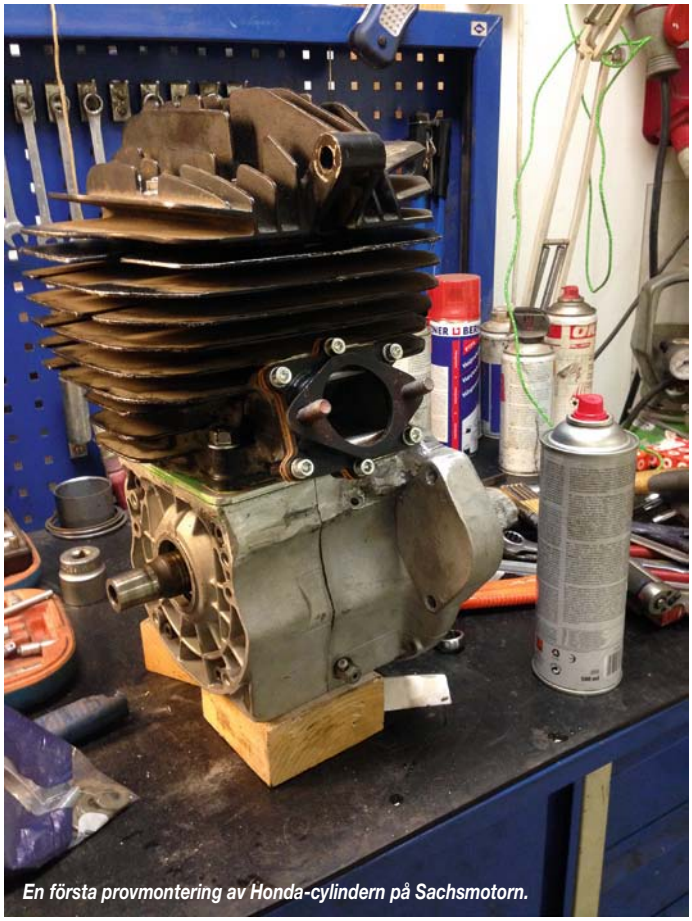
Inte färdig än

Motorn har sedermera stoppats ner i ett Ockelbo 380 racereplica-chassie som säkerligen får en och annan att vrida på huvudet. Nu är frågan, vad ska Örjan göra med den här maskinen då? Fungerar den? Är han nöjd? Att han är nöjd med slutresultatet får jag ta för givet eftersom han byggt en motor som få andra har under huven. Bara snön kommer så kommer Örjan att köra lite lokala veteranrace mest för att fördriva tiden lite. Vi har på känn att han inte är färdig än och jag snarare förväntar mig att han inom kort kommer att höra av sig igen med ett nytt bygge.

Då det saknades en hel del material på Sachsmotorn för att rent fysiskt passa in på Hondacylindern så var det bara att dra igång tigsvetsen och ändra på detta faktum.

Då Örjan jobbar som maskinreparatör finns det både tillgång till maskiner, svetsar och kunnande, en bra kombination.

När blocket svetsats och bearbetats så blev slutresultatet så här bra. Som synes har han gått bananas med filen och gjort mycket av bearbetningen för hand. Här syns också tydligt att de främre pinnbultarna sitter i original-hålen men är specialgjorda då de nu är excentriska och passar på på cylindern.



En första provmontering av Honda-cylindern på Sachsmotorn.

Örjan fick lov att göra ett eget insug som passar utanpå reedkorgen i cylindern.

Sachs vevparti med vevstake som fått en bussning i lilländan för att passa på Honda 480 kolvbulten.

När alla delar ligger uppradade och färdiga ser allting så rätt och lätt ut.

Såklart använde Örjan pipan från samma CR 480 från början av 80-talet.

Visst kunde det här vara någonting som lämnat Sachsfabriken?

Örjan Fernando, smaka på det namnet. Lite tryggt svenskt samtidigt som vi kan ana en viss eldighet i och med det exotiska efternamnet. Ja lite som hans veteranracer. Lite tråkigt svenskt med ett minst sagt exotiskt innandöme. Fem variatorremmar av fem möjliga, högsta betyg. För både namnet och skotern.

Så icke original men ändå originalliknande för ett otränat öga. Örjan Fernando från Gävle har verkligen lyckats att få ihop sitt bygge som slutade på hela 480 kubik.

Jag kan tänka mig att många Ockelbo-crossförare darrar i sina tävlingsdressar när de ser Örjans maskin.

SMX SPORTS.SE

Fri frakt över 1000kr - 30 Dagars öppet köp - Grym kundservice!

FXR Mission X - 3695kr

FXR Mission X - 3695kr

FXR Mission X - 3695kr

FXR Mission X - 3695kr

Klim Aurora GTX - 3299kr

FXR Backshift BOA - 3695kr

FXR Elevation Lite BOA - 3795kr

FXR Squadron monosuit - 4295kr

FXR Squadron monosuit - 4295kr

FXR Squadron monosuit - 4295kr

TRYGG E-HANDEL

ÖPPET KÖP 30 DAGAR

Skotertillbehör på nätet!

www.SMXSPORTS.se

SMX Sports AB - 035 - 710 10 90 - info@smxsports.se

Arctic Cat - en levande legend

Legenden om Arctic Cat, skotermärket som minst har 8 liv kvar!

Text Affe Sundström

Man kan säga att i princip alla börjar sin karriär som skoterförare på en maskin som man lånat eller bara provkör och den första turen kan faktiskt avgöra om man blir biten eller om detta helt enkelt inte är något man gillar. Det är lite märkligt hur det första intrycket kan bestå under ett helt liv, jag minns ännu en provtur på en hemmabyggd "barnskoter" som jag fick testa när det var tävling på Degerbäckens skoterbana runt 1974, jag var bara 6 år men detta blev en livsavgörande upplevelse då jag sedan dess är en hängiven skotermänniska. När man sedan ska införskaffa sin första egna maskin kommer nästa fas av präglingen, just den skotern kommer med stor sannolikhet att bestämma de åsikter man har om det märket under resten av ens skoterkarriär. Ett välfungerande exemplar färgar den första ägaren rejält när det gäller positiva åsikter om just den skotermodellen, ibland till den grad att denna håller sig till samma tillverkare när nästa skoter ska införskaffas och så kan det fortsätta under resten av livet.

Motsatsen gäller när man fått tag på en riktig skitskoter som kan medföra att man aldrig ens vill provköra någon produkt av samma fabrikat, någonsin! Man blir då en utpräglad märkesantagonist och även detta kan vara ett livslångt ställningstagande. Detta är absolut inget unikt för oss skotertokar då jag väl känner till att samma fenomen finns även när det gäller motorcyklar och det stannar troligvis inte där. Kan det till och med vara så att en del golfspelare föredrar sitt "eget" märke då det gäller klubbor, bollar samt gräsligt fula rutiga kläder? Mycket möjligt men kanske inget som vi vanliga människor ägnar tid på att fundera över. Med bakgrund av detta är det inte så konstigt att en enskild individ kan ha en stark åsikt om ett snöskotermärke och att det lika ofta kan vara en rosenröd kärlekssaga som ett utpräglat ogillande. Men ibland stöter man på en mer spridd åsikt som liknar ett utpräglat grupptryck och säger att en skoter är speciellt "dålig", frågan är då vad som ligger till grund för detta? Är det tekniska lösningar som är bristfälliga, genomgående låg kvalité eller bara helt ogrundade fördomar? Jag fick exakt denna fråga för många år sedan när jag för första gången var med SnowRiders redaktion och körde ett skotertest, tidningen hade då existerat i 3-4 år frågan jag fick var helt enkelt: "-Varför har Arctic Cat så dåligt rykte när det gäller tillförlitlighet, det stämmer inte med våra testresultat så vad beror det på?" Denna fråga har sedan gnagt i oss i alla år, eftersom påståendet att Arctic Cat på något sätt skulle vara sämre än något annat märke inte stämmer. Snarare tvärtom.

De maskiner från Arctic som SR hade avverkat under dessa år visade alltså inte alls upp några sådana brister i högre grad än konkurrenterna. Alltså återigen, snarare tvärtom. Björn tävlade dessutom just då i skotercross med en ZR 600, en maskin som var mycket tillförlitlig så var förklaringen till denna åsikt gällande dålig driftsäkerhet? Sedan kom en annan fråga om samma tillverkare: "-Varför är många Arctic Cat-ägare så enormt stolta över sina skotrar att de omedelbart kontaktar SnowRider om vi skriver något de inte gillar om just deras märke?" Två djupa funderingar alltså men vi kom inte på något bra svar den gången. Vi kom dock fram till att Arctic verkligen är ett märke som många har åsikter om, ingen är likgiltig när de gröna kommer på tal.

Arkeologisk tillbakablick

Då denna diskussion ägde rum under våren 2000 så var det naturligvis maskiner som var 2-10 år äldre snacket gällde och troligvis måste man söka förklaringen mycket längre bak i tiden än så.

Jag har funderat på detta samtal under en mängd år och har nu kommit så långt att jag faktiskt har en egen personligt grundad förklaring till de två frågeställningarna. Jag har själv aldrig

ägt en Arctic Cat (!) men som mekaniker jobbat mycket med olika årsmodeller samt varianter av dessa så jag anser mig kunna ge en hyfsat objektiv beskrivning om hur det kanske kan ligga till. Jag fick frågorna just för att jag var mekaniker och arbetade med snöskotrar, min egen erfarenhet hade dittills sammantaget visat att ett enskilt märke knappast är mer eller mindre problemfyllt då alla har sina för- och nackdelar. Naturligvis finns det en och annan modell som är en riktig "citron" och fungerat dåligt körmässigt eller ur driftsäkerhetssynpunkt, ibland både och, men på den punkten är ingen tillverkare fri från skuld. Men jag ville dock inte säga att ryktet gällande låg driftsäkerhet hos Arctic Cat inte existerade då jag hade stött på det vid ett par tillfällen, frågan för mig är inte om det stämde eller inte utan vad denna åsikt från den tiden grundade sig på. Även jag hade på den här tiden stött på ägare som in i döden älskade sin gröna maskin så också denna fundering måste man söka svar på. För att komma fram till vad allt detta kan bero på måste vi därför titta lite på Arctic Cats historia och försöka finna svaren där. För att undvika missförstånd så bör jag nog påpeka att ryktet om bristfällig driftsäkerhet var vid liv på den tid som vår berättelse utspelar sig, efter millenniumskiftet har jag inte hört detta om nya maskiner från Arctic Cat så yngre läsare kanske inte alls förstår vad det handlar om.

Polar 500

Vi kan konstatera att veteranskotrar är älskvärda men inte är fulländade maskiner. Jag älskar veteranskotrar och äger flera stycken, att köra en väl fungerande maskin från förr är en upplevelse och allt känns mer "äkta" än hos nyare skotrar.

Men det är naturligvis nostalgiskt svammel att påstå något i stil med "det var bättre förr" då alla skotrar från 60-talet (enlig mig årtiondet när skoterhobbyn föddes) har stora brister.

Arctic Cat kom ut med sina första snöskotrar redan i början på 60-talet och de första kallades faktiskt för "Polar 500" efter det tidiga företagsnamnet "Polar Manufacturing" men redan 1962 började man kalla dem för "Arctic Cat" och företaget tog då namnet Arctic Cat Enterprises. Dessa tidiga "snöskotrar" från Arctic var typiska för sin tid och hade kanske inga speciella egenskaper som särskilde de från andra skotrar på marknaden. Man kan nog påstå att de tidiga Arctic Cat var en standardprodukt liknande det som då byggdes av många andra för lätt översnötransport.

Arctic Cat har aldrig varit direkt blyga av sig och har varit med att stötta massor av roliga projekt genom åren. Boss Cat är en maskin eller ska vi säga flera maskiner i olika utföranden som hela tiden tog nya rekord (över 200 km/h). Dale Cormican hette chaffisen och på bilden ser vi ingenjören Denny Ray.

Arctic Cats första skapelse hette Polar men bytte såklart namn lite senare.

Vem blir inte glad åt en trevlig liten Puma. Puman har vi sett i modellprogrammet under tidigt sjuttiotal samt i början av åttiotalet och i mitten av nittiotalet.

Men redan ett par år senare skulle detta ändras när man 1967 presenterade den revolutionerande Panthern. Utseendet kanske inte sätter känslor hos dagens ungdom i spinn men denna helt nya skapelse hade finesser som uppfällbar huv, glasfiberarmerad matta, nitat aluminiumchassi samt glidboggi, helt klart en riktig milstolpe när det gäller snöskotrar. Alla dessa lösningar blev sedan kopierade och standard hos konkurrenterna men Panther var först med denna kombination, detta var en snabb, snygg (då i alla fall) och mycket driftsäker skoter som kan kallas en av de bästa man på den tiden kunde köpa. Faktum är att denna Arctic var så radikal och nästan före sin tid att försäljningssiffrorna blev ganska blygsamma det första året. Men de följande åren kunde företaget se en dubblering av produktionen varje år och detta i hela fyra års följd.

Näst störst

Man kan med fog säga att Panther ligger till grund för att Arctic Cat blev den näst största skotertillverkaren i början på 70-talet, just under Ski-Doo men före Polaris, och detta under en tid när det fanns ett 30-tal tillverkare som stred om kunderna bara i Nordamerika. Nu kan det låta lite fattigt att man dessa år bara sålde en modell, Panther, men det fanns bokstavligen dussintals motoralternativ och nästan lika många motorleverantörer vilket gjorde reservdelshanteringen riktigt intressant. Givetvis hade man även en fyrtaktsvariant på hela 12 hk om nu något trodde att 4T Arctic Cat kom först 2002. När sedan 70-talet kom var Arctic Cat märket som på många sätt låg i täten när det gällde teknik samt försäljning och modellutbudet breddades med modellerna EXT, Puma och Lynx. Nu kom även ytterligare en motortillverkare in när Kawasaki levererade sina första motorer -71 och de blev sedan exklusiv leverantör till handlarnas stora glädje. Inte i första hand för att de japanska motorerna var så mycket bättre men det var en nästan omöjlig uppgift att lagerhålla delar till alla varianter av motorer som Arctic haft under årens lopp, en enda motortillverkare att hålla reda på är betydligt enklare.

El Tigré, som baserades på -72 års tävlingsmaskin EXT, kom som 73-årsmodell och blev Arctic Cats första riktiga muskelmaskin avsedd för vanliga skoterköpare. Den kom sedan att vara synonym med högprestanda på snö de år som sedan följde. Men just då hände det saker i världen som skakade om ekonomin i grunden och detta drabbade all motor-

Såklart kommer vi ihåg alla gamla ZR-modeller med ett leende då dessa var riktigt vilda och svårbemästrade.

baserad industri speciellt hårt, nu kom den fruktade oljekrisen.

Oljekrisen

Oljekrisen är den stora förklaringen till snöskoterhobbyns kräftgång under 70-talet och den är utan tvekan av avgörande betydelse men det kanske fanns fler skäl än den? Överproduktionen från alla tillverkare (som då trodde på evigt ökad försäljning) genererade ett berg av osålda modeller och dessa konkurrerade med nästa årsmodell. Lönsamheten var dessutom ytterst dålig för i princip samtliga i branschen då konkurrensen om kunderna var stenhård på den av tillverkare överetablerade marknaden. När sedan bensinpriset fördubblades och röster höjdes om att förbjuda rekreationsåkande med motorfordon ledde allt detta till ett riktigt stålbad och en mängd tillverkare kastade in handduken. Det faktum att Arctic Cat inte bara överlevde utan också kunde visa på hyfsat resultat under dessa år visar hur bra både produkterna var och väl företaget sköttes. Givetvis fick man minska produktionen och man hade osålda maskiner från året före men företaget klarade av allt detta och till -76 kom nästa stora nyhet, man valde att helt övergå till Suzukimotorer nu när kontraktet med Kawasaki löpt ut. Kawasaki började tillverka egna snöskotrar i samma veva som Suzuki valde att avveckla sitt skoterprogram av ganska ålderstigna modeller vilket verkar vara huvudskälet till motorbytet. Arctic Cat tillverkade intressant nog den sista Suzukisnöskotern som kallades Fury. Den anses vara den bästa av Suzukis modeller vilket inte är så konstigt då det är en 1975 års El Tigré med små detaljskillnader och ny lack samt dekaler.

Nu blev samarbetet med den nya motorleverantören ytterst lyckat och som alla vet sitter det fortfarande Suzukimotorer i majoriteten av dagens Arctic. Man utvecklade tillsammans en rad nya så kallade Spirit-motorer och den kanske viktigaste nyheten var att man valde bort den strikta indelningen i kubikklasser. Normalt var en "stor skotermotor " 440cc men namnet hos den nya Spirit 500:an berättade att man nu hade ökat slagvolymen något. Toppeffekten var likartad som hos konkurrenternas 440 men med lägre toppvarvtal samt betydligt mer lågvarvsstyrka, en mycket lyckad kombination.

Att Rotax 503 kom ett par år senare med i princip exakt samma prestandamål visade hur rätt man hade. Nu hade Arctic den helt nya modellen Pantera, den nya boggin (som tidigare introducerats på El Tigré Z) på flera modeller tillsammans med de nya motorerna. Dessutom såldes den mycket lyckade instegsmodellen JAG i stora mängder och den kom att bli en av världens mest framgångsrika "budgetsnöskotrar" nå-

Panther Lång är en svensk skapelse då de förlängdes efter våra behov av Aktiv i Sverige.

En gammal hederlig Pantera som enligt reklamen hade "All the bells and whistles" och kallades för skotrarnas Catillac.

Suzukis motorer han genom tiderna visat sig vara riktigt bra och tåliga att trimma.

Som sagt. Thunder Cat glömmer vi aldrig.

gonsin. Lägg sedan till att den eviga storsäljaren Panther fick en uppdatering är det lätt att förstå framgångarna. Det är i detta skede som vår svenska tillverkare AKTIV blir importör av Arctic Cat vilket kom att betyda en hel del för märket här hemma och faktiskt även i Nordamerika.

AKTIV-tiden

Det går inte att titta på Arctic Cats historia utan att nämna AKTIV, de hör för oss svenskar så intimt ihop. Som importör fungerade AKTIV bra men det var som ombyggare/tillverkare de gjorde storverk. Från början var det frågan om att i Sverige förlänga den fina (men korta) JAG och resultatet blev rent enastående. En lätt, pigg, rolig maskin med grym framkomlighet och ett hyfsat pris, en framgångssaga som Arctic Cat till slut var tvungna att själva bygga och så skapades JAG 4000. Sedan blev det Pantherns tur att förlängas för att senare helt tillverkas av AKTIV, "Panther Lång" kom till slut att bli Sveriges mest sålda skotermodell. Men allt detta kommer i en senare artikel som ska handla enbart om AKTIV för nu är det dags för ett tungt kapitel i denna historia, konkursen!

1981 det svarta året

Svårigheterna i västvärldens ekonomi var enorma när 80-talet inleddes och alla branscher hade det tungt. För snöskotertillverkarna uppkom samtidigt en annan svårighet som man inte kunde råda över och det var total snöbrist överallt där skotrar såldes. Försäljningen av snöskotrar tvärdog och på den tiden fanns det inget lössnösegment att sälja till bergsfolket som alltid har snö. Arctic Cat Enterprises hade fantastiskt fina siffror 1979 och deras modellprogram för 1981 var mycket starkt, få kunder samt handlare trodde att slutet kunde vara så nära. Toppmodellen El Tigré 6000 hade detta år en L/C 500cc Spiritmotor och var bättre samt snyggare än någonsin. Den var dessutom världens snabbaste standardskoter enligt skoterpressen, men det räckte tydligen inte. Våren -81 var konkursen ett faktum då långivarna inte längre ville vara med, den Arktiska Katten var nu död. De sista exemplaren av toppmodellerna såldes med rejäla påslag när många kunder ville få tag på ett exemplar av de få skotrar som fanns kvar. Det stora intresset från kunderna visar på stor skillnad mot när andra tillverkare gått i graven, deras kvarvarande maskiner har ofta fått skrotas eller sålts i bulk för en spottstyver.

I samma veva försvann nästan alla andra tillverkare och kvar blev i princip bara Ski-Doo, Polaris samt Yamaha. En mörk tid för alla som gillade skotrar och för Arctic Cat-fansen var det en ny depression, värre än den på 30-talet. Men när allt var som mörkast så tände någon ett ljus och som alla vet har katter nio liv. Av resterna som fanns kvar bildades den nya tillverakaren av Arctic Cat snöskotrar, Artco! Redan som årsmodell 1983 kunde man sälja skotrar vilket då givetvis var samma modeller som -81orna då någon tid eller pengar för produktutveckling inte fanns. Man fortsatte 1984 med samma skotrar och då endast ca 3000 byggdes blev alla slutsålda men till -85 hände det saker, bladfädringen fram försvann!

AFS-framvagnen

Det var nu dags att möta konkurrenterna på riktigt och då krävdes det att bladfjädringen ersattes med något modernare. Alltså behövde man förse skotrarna med något som vi i Sverige (konstigt nog) kallar för "Individuell framvagn". AFS står för "Arctic A-frame Suspension" och trots att man exempelvis byggt "Trail Cat" med IFS på 70-talet samt en del andra race-modeller utan bladfjädring räknar jag detta som första systemet som såldes till kund i betydande volym. Detta är första versionen av den design som så småningom skulle bli dominerande hos alla skotertillverkares framvagnar. Så även om AFS hos de tidiga Arctic inte på något sätt var över-

Idag är Arctic Cat lika vild som alltid och är utan tvekan den tillverkare som har mest rock 'n' roll innanför fabriksväggarna. En Arctic Cat kanske inte är den bensinsnålaste eller för den delen den skotern som har den vänligaste gången. Snarare tvärtom. Men. Den håller och den upplevs som värst.

lägsen IFS, PRS eller för den delen TSS hade konstruktionen störst potential för framtida utveckling. Att man sedan inte bara försåg toppmodellen El Tigré med framvagn och den nya boggin utan även mellanklassaren Cougar ledde till stor efterfrågan. Till -86 kom Pantera med AFS och -88 kom den för oss svenskar så viktiga Cheetah Touring. Den hade elstart, fläkt- eller vätskekylning, dubbla förgasare, långt drivband, dubbeldyna samt backväxel vilket betyder allt den svenske köparen ville ha i en och samma maskin. Försäljningen av JAG var fortfarande bra trots (tack vare?) bladfjädring och en ny legend kom ut: Wildcat 650, återigen byggde man världens snabbaste standardsnöskoter. Bara några år senare kom den som 700cc och med det nya AWS-chassit -92 blev handhavadet nästan lika bra som motorprestandan, det var kanske inte så hos de tidigare exemplaren.

Utvecklingen tog sedan ganska stora kliv när det gällde motorstorlek och i början på 90-talet kom den vansinniga perioden som jag kallar muskelskotrarnas era. Yamaha kom med en 750 4-cylindrig pjäs och Polaris med en lika stor trecylindrig. Ski-doo hade en trea på 780cc men Arctic Cat kom med ett åskoväder som egentligen inte ännu har överträffats, ThunderCat på hela 900cc!

Som inbiten Polarisåkare kommer jag aldrig att förlåta Arctic Cat för en av annonserna i de amerikanska skotertidningarna som var rent hemsk mot oss som tänkte köpa en Storm. Den bestod av en bild på den nya ThunderCaten och en text som sa: "Om denna skoter hade haft 150cc mindre och sett gammaldags ut hade den kanske varit en Polaris?" En grymt elak annons som faktiskt hade mer rätt än vad skaparen någonsin kunde förutse. Faktum är att ThunderCaten blev en ikon som fortfarande fascinerar men att Storm 750 bara kan kallas för en parentes. Kort därefter kom första versionen av ZR med AWS-III som var rena raceskotrarna för vanliga kunder, snygga, snabba och med grym fjädring. Arctic Cat har sedan dess alltid försett sina dyrare snöskotrar med mycket fina fjädringskomponenter samt en väl utprovad kalibrering. I dag känns de första ZR dock lite mer som lågt flygande ledmissiler med strykjärnskänsla då fjädringsvägen fortfarande var lite kortare än i dag. Tripplar i kubikklasser från 600-1000 kom även de ner i ZR-chassin där de trivdes bra, snart var namnet "ZR" samma sak som "Arctic chassit". Men den stora upplevelsen för mig på en modernare Arctic Cat var faktiskt när jag kom att arbeta med SnowRider och för första gången körde en ZR600 med AWS V under krävande förhållanden. Björn sa åt mig att: "-Ge fullt så fort du kommer in i böjen, framvagnen sväljer alla gupp och du kommer ut exakt rätt på rakan bara du litar på skotern!" För mig som då tyckte att min Indy 650-92 med Öhlinare hade bra framfjädring blev det en nästan religiös upplevelse och efter den dagen påstod jag aldrig att klassiska Indy IFS var en fantastisk framvagn. Bra för sin tid kommer den första generationen av "ur-Indyn" alltid att vara men den tiden var nu förbi. Det var senare den kvällen vi hade vår diskussion om Arctic Cat som först nu ledde fram till denna artikel.

Slutordet, vad består legenden av?

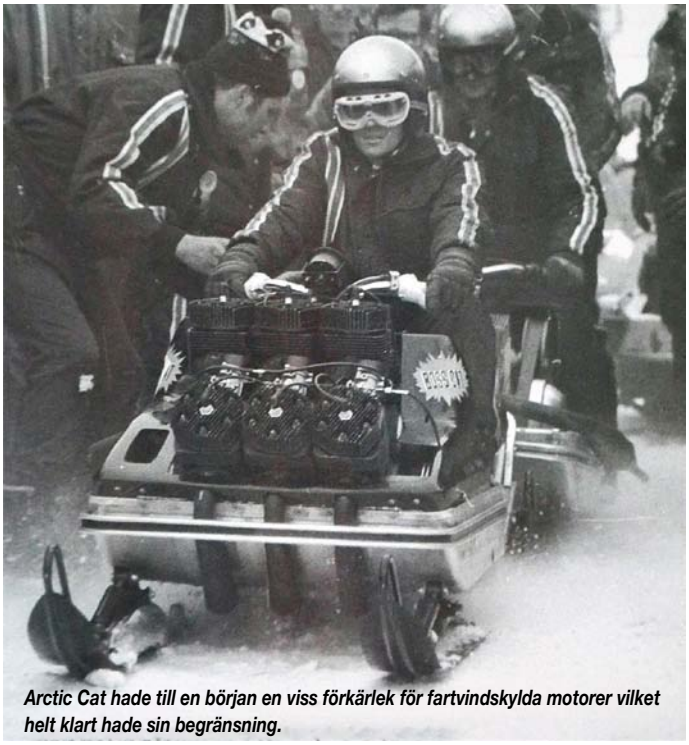
Om vi börjar med den andra funderingen om varför många ägare är så förtjusta i sina skotrar är den frågan ganska enkel att besvara. Arctic har genom tiderna visat sig vara ett mycket innovativt företag och de har byggt mängder av framgångsrika maskiner med detta namn på huven. Vid flera tillfällen har ägarna stolt vetat att de har den snabbaste standardskotern det året och märkesstoltheten kan faktiskt liknas med det ägare av Harley Davidson uppvisar. Marknadsföringen har alltid vara aggressiv samt humoristiskt provocerande och att man till och med döper sina motorer till "Spirit" vittnar om att skotrarna enligt tillverkaren har en själ. Det är helt enkelt snöskotern för de verkliga märkesentusiasterna vilket inte betyder att man måste vara det för att äga en Arctic, bara att det lätt blir så.

Den första frågan om varför det finns en åsikt om att de tidiga Arctic Cat är maskiner med låg tillförlitlighet är lite svårare att besvara. Alla skotrar går så småningom sönder och detta skedde efter bara ett fåtal mil när vi ser på riktigt gamla maskiner.

Så givetvis har alla med några års erfarenhet som skoteråkare sett en trasig Arctic Cat då de likt alla andra skotrar går sönder till slut. Men det är ändå lite märkligt att exempelvis de tidiga Spiritmotorerna har ett ytterst gott renommé i Nordamerika men räknas som lågkvalité bland vissa av mina vänner. Rent tekniskt ser jag ingen förklaring till det då motorerna är mycket välbyggda och på många sätt i framkant då det gäller tekniska lösningar. Men just att de hade ny-

En Arctic Cat Panther 5000 är och var en ikon i skotervärlden. Just denna är av 1979 års modell och har en riktigt rund och fin chaufför som ser mer än nöjd ut.

Säga vad man vill då det gäller tunga tripplar. Men, vi glömmer aldrig de vassa och magiska 900-1000 kubikstripplarna från Suzuki som används än idag när man ska köra riktigt fort eller ta ut overkligt med hästkrafter.



Arctic Cat hade till en början en viss förkärlek för fartvindskylda motorer vilket helt klart hade sin begränsning.

are teknik kan faktiskt vara en förklaring, Suzukimotorerna var i princip först med nikasilfoder när det gäller snöskotrar under en tid när alla andra (frånsett någon enstaka motor som hade kromade cylinderväggar) hade gjutjärnsfoder. Aluminiumcylindrar med nikasilbeläggning är sedan många år standard hos alla skotermotorer men Suzuki var alltså först. Prestanda och hållbarhet är mycket hög hos motorer med nikasilcylindrar men det finns en nackdel, de går inte att borra om till överdimension med enkel motorsliputrustning. Kan svenskars ovilja mot Spirit-motorerna helt enkelt grunda sig i att det inte kan borras om hos den lokale motorslipen? Inte helt omöjligt!

En annan sak jag ibland kan fundera över är varför Arctic byggde så många maskiner med fartvindskylning. Att sportskotern El Tigré fanns som "free air" förstår jag men att lyxglidaren Pantera, som kallades "Catillac" kom med fartvindskyld motor är svårt att förstå. För oss svenskar är fläkt eller vätskekylning att föredra men jag tvivlar på att det sålts speciellt många fartvindskylda här hemma så detta är knappast en förklaring. Jag har hört talas om att den lågvarvsstarka 500:an var känslig när ekonomiskt sinnade svennar sänkte nålen max för att få ner förbrukningen och att det kan orsakat en del haverier men det känns långsökt som förklaring. Att många JAG körts extremt långt och de därför havererat just när de bytt ägare känns lite mer nära sanningen.

Just JAG(-lång) var en mycket eftertraktad förstaskoter för 16-åringar under 70- och 80-talet och de hade ofta tjänstgjort under tunga förhållanden innan ungdomen fick tag på dem. Ett recept på problem för den nya ägaren. Att ryktet skulle härstamma från den tiden när Arctic använde i princip alla motortillverkare som existerade och att man då inte på något sätt kunde säkerställa reservdelshanteringen är på tok för långsökt då det inte såldes så många Arctic här hemma på den tiden. Men att man efter konkursen 1981 hade ett par svåra år innan företaget åter tog fart är självklart, de tidiga maskinerna från mitten av 80 kanske hade en del brister som kunderna minns? Det förklarar dock inte alls att många svenskar ogillar 70-talarna i första hand. Jag är faktiskt inte så tvärsäker som jag brukar vara när det gäller just denna fråga men då gör jag som alltid, väljer den roligaste förklaringen. Min teori är att Arctic Cat med sin El Tigré alltid byggt en av de grymmaste skotrar som sålts för ledbruk. Skotrarna har därför tilltalat de köpare som kört absolut hårdast. Vidare har alla dessa fartdårar i alla tider velat "förbättra" sin maskin och därför trimmat för glatta livet. Så många Arctic Cat blev redan som nya en vedbodtrimmad skoter som kördes stenhårt, inte svårt att förstå att de maskinerna hade bristfällig driftsäkerhet! Hur som helst så känns dagens Arcticar mycket tillförlitliga och ledande då det gäller denna detalj. Sakta men säkert börjar stämpeln som dålig att tvättas bort. Eller som Arctic Cats slogan lyder. When you buy a Arctic Cat, nobody asks you why!

Fotnot: Nostalgi kommer från "nostos"=hemkomst och "algos"=smärta och betyder ungefär: melankolisk längtan efter ett idealiserat förflutet.
Hela denna artikel är baserat på detta.
Jag ska för övrigt köpa mig min första Arctic Cat nu, en El Tigre 6000-81 som jag fått nys om.
Nej! Jag säger inte var den finns nu innan jag köpt den.

Körkortsutbildningen

Utbildning ger färdighet och det är aldrig fel att se till att man kommer förberedd. Här kommer en artikel om körkortet för snöskoter. Ett måste på ett eller annat sätt.

Text & Bild Gurra Berggren

När jag var ung, det var på den tiden då en Yamaha SRV var drömskotern, så räckte det med att fylla 16 år för att få köra skoter. För mig, och mina kompisar, var väntan på just den 16:e födelsedagen olidlig. Jag hade redan köpt en skoter, visserligen ingen SRV men väl en 10 år gammal Yamaha SS 440, och vi anmälde oss givetvis till skoterklubbens kurs för att ta ett frivilligt förarbevis. Bara att träffas och snacka skoter med likasinnade var en lycka. Om jag kommer ihåg rätt så omfattade utbildningen tre eller fyra träffar där vi fick lära oss lagar och regler, samt lite om fordonet snöskoter. Alltihop avslutades med ett prov, men det krävdes inte direkt extrema kunskaper om varken körningen eller reglerna. Den svåraste frågan var om skoterns växling sköttes med variator, separator eller moderator. Jag svarade tack och lov rätt. Nuförtiden är det annorlunda, utbildningen är betydligt mer omfattande, och för att få köra skoter krävs förarbevis. Åtminstone för de flesta, vissa klarar sig utan utbildning!

De flesta av Snowriders läsare har redan tillstånd att köra skoter, och behöver inte bry sig. Men några är på väg att ta sitt förarbevis, andra har barn som snart fyller skoter. Många har säkert också vänner som gärna skulle följa med på en skotertur men inte får. Vi tänkte därför reda ut vad som gäller och hur det går till när man skaffar sig det efterlängtade förarbeviset.

Förarbevisets historia

Något renodlat skoterkörkort har aldrig funnits, men under en period krävdes faktiskt att man tog någon form av körkort för att få framföra snöskoter. Tanken var helt enkelt att blivande skoteråkare skulle få en grundläggande utbildning om lagar och regler för fordon och hur man beter sig i trafiken. Det körkort som var aktuellt för 16-åringar som ville köra skoter blev såklart det så kallade "traktorkortet" eftersom det var det enklaste körkort man kunde ta vid denna ålder. Det här skapade en hel del diskussion. Kritikerna menade att lagstiftarna blivit galna eftersom det knappast finns någon som helst likhet mellan en traktor och en modern snöskoter. Debatten missade helt grundidén med att kräva trafikkunskaper av skoteråkarna och kom helt att handla om hur löjligt lite lagstiftarna i Stockholm förstod om ett norrländskt särintresse. Så till år 2009 ändrades reglerna på nytt, och nu infördes en helt renodlad skoterutbildning. Men det blev inte frågan om en körkortsbehörighet, utan istället blev det ett separat förarbevis, som från början utfärdades i form av en fånig pappers-

Här får eleverna bekanta sig med lite olika maskiner och Polaris Axys var helt klart en av de mer populära maskinerna.

Visst ska man väl kunna backa, om än med tungan rätt i mun.

Nu kanske inte lavinen kommer och tar dig i första taget i detta land, men det gäller att vara förberedd utifall att.

Säga vad man vill men grilla är väl ändå någonting man måste bemästra som skoteråkare.

Nedan kan ni testa er själva på ett urval av frågor som man går igenom under utbildningen. Handen på hjärtat, har du alla rätt? Svaren finns på nästa sida.

1) Vilket snödjup krävs för att få köra skoter?

2) Vilken höjd över snön måste träden ha för att man ska få köra på ett hygge?

3) Vilken hastighet får man köra på väg?

4) Vad betyder skylten överstruken skoter, fyrkantig tavla?

5) Hur mycket bensin får man ha på ett släp?

6) Vilken alkoholgräns gäller vid skoteråkning?

7) Vad gäller vid korsning av väg där det saknas stoppskylt?

8) Behöver man ha hjälm på sig när man kör snöskoter?

Ingemar visar var gas och broms sitter samt hur man på bästa sätt använder dessa reglage.

Det gäller att ha koll på sitt fordon och man kan faktiskt lära sig ett och annat på en vanlig konbana.

lapp. Därefter följde en herrans massa turer med övergångsregler då dels frivilliga förarbevis kunde bytas mot det nya som krävdes, och dels hur traktorkorten skulle värderas. Numera är allt det här tjafset tack och lov historia sedan ett par år, och detta är vad som gäller:

Inlandets Trafikskola

Alla som har någon form av körkort utfärdat första gången före den 1 januari 2000 får köra skoter. Det gäller även om man av någon anledning haft körkortet indraget men fått det tillbaka. Alla andra måste ta ett förarbevis hos en godkänd utbildare, och det är den utbildningen vi nu tänkte titta lite närmare på. Den utbildare som ligger närmast dig hittar du enkelt på nätet, eller så frågar du din lokala skoterhandlare eller klubb. Vi har försökt reda ut lite mer i detalj hur det egentligen funkar och samtidigt passa på att ta chansen att kontrollera om jag har de kunskaper som krävs för att ta ett förarbevis idag. Vi besökte Inlandets Trafikskola i Lycksele under en förarbevisutbildning, häng med.

Var ute i tid

"Först och främst gäller det att vara ute i god tid", berättar Maria Stenman som är examinator för teoriprovet på trafikskolan. "När väl snön börjar falla är redan de flesta platserna upptagna och då kanske det inte känns så kul att vänta någon månad på en utbildningsplats medan polarna redan får ge sig ut på snövidderna. Vi försöker så klart att hjälpa alla så gott det bara går, men tyvärr kan man inte dra igång utbildningen alltför tidigt eftersom det krävs både isar och snö för att kunna genomföra körprovet. Många är dessutom ute i väldigt god tid med att boka sin utbildningsplats. De flesta anmäler sig i början av november, men en del är så sugna att de hör av sig redan till midsommar!".

Kostnader

Teoriutbildningen kan man påbörja då man blivit 15 år och 9 månader, men för att få genomföra provet måste man ha fyllt 16 år. Mest aktivitet på utbildningarna är det under november och december. Då hinner man genomföra hela teorikursen och plugga klart så att man kan bränna av provet direkt då den första snön faller. Inlandets Trafikskola tar 2500 kronor för hela utbildningen. Då ingår teorimaterial, skoter vid de praktiska momenten samt provavgift. Utöver det tillkommer Transportstyrelsens kostnader för tillverkning av själva förarbeviset.

"Uppkörningen"

För att bli godkänd på förarbevisutbildningen måste man genomföra en del praktiska övningar, men det handlar inte om någon traditionell uppkörning med förarprövare. Dagen då vi var på besök hade man två olika grupper som både skrev teoriprov och fick sig en rejäl dos praktiska erfarenheter och kunskaper.

Inlandets Trafikskola har ett samarbete med skoterhandlaren Auto Blå som säljer såväl Polaris som Ski-Doo och Lynx i Lycksele. Därmed har man möjlighet att tillhandahålla en väldigt bred flotta skotermodeller. Deltagarna fick bland annat möjlighet att testa så olika

En så enkel sak som att byta variatorrem är ju riktigt svårt om man aldrig har gjort det förut. Övning ger färdighet.

När det praktiska är klart så är det teorin som gäller.

Det där med att spänna fast en skoter är inte det lättaste alla gånger. Man kan göra rätt och man kan göra fel.

Vet du hur du söker reda på din kompis som ligger begraven i snön? Det kan vara svårt även om man har en transceiver.

Svar:

1) Finns ingen direkt gräns, men det får inte uppstå skada på marken. Om snötäcket är för tunt så fordonet kommer i kontakt med marken handlar det om barmarkskörning vilket är förbjudet.

2) 2 m över snön

3) 20km/h

4) Skoterkörning olämplig, välj helst annan väg

5) Mängden får inte överstiga 60 l per bärbar bränslebehållare och totalmängden får inte överstiga 240 l per transportenhet.

6) 0,2 promille

7) Det är alltid stopplikt vid vägöverfart.

8) Ja, idag är det hjälmtvång.

modeller som en klassisk arbetsmaskin från Lynx, och de för året helt nya Axys Switchback och Summit 174. Dessutom både fläktkylda och vätskekylda modeller med helt vansinnigt olika mattlängd och egenskaper.

Utbildare Ingemar

Deltagarna delades upp i mindre grupper och fick testa på ett antal moment som krävs som skoterägare. Ingemar, som är utbildningsledare, visade bland annat hur man snabbt och smidigt byter variatorrem med det lilla verktyg som medföljer skotern, samt hur man på ett bra sätt lastar och spänner fast en skoter så att den står stadigt utan att bli skadad av spännbanden.

Undertecknad fick också chansen att visa upp lite av den utrustning som man bör ta med sig vid en skotertur. Till exempel fick samtliga deltagare prova på att söka med lavintransceiver och sond.

Körövningarna var förstås den del av dagen som de allra flesta såg fram emot. Men innan dess serverades den kanske mest klassiska skotermaten, grillade hamburgare. Själva körningen innehöll en hel rad moment i konbana, men också bromsövningar i olika hastigheter och en lite längre tur på skoterleder.

"Vi försöker täcka in alla de moment som man kan stöta på" säger Ingemar. " Det blir både körning på lite guppiga leder, på ospårade fält och nere på isen." På isen blir det också en övning med isborr för att kontrollera tjockleken och säkerhet vid överfart på fruset vatten. Alla deltagarna klarade momenten med glans, och man hittade också sina favoriter bland maskinerna. Alltihop avslutades med teoriprovet där det krävs att man har 80% rätta svar.

Jag passade också på att skriva provet, och kunde tack och lov konstatera att jag fortfarande är värdig att kalla mig skoteråkare. För mig blev hela dagen en mycket bra uppfräschning av kunskaperna, och jag rekommenderar alla skoteråkare att då och då kika igenom vilka regler det är som gäller ute i naturen.

ådalens
HALVA PRISET
PÅ SKOTERDELAR!
BEGAGNADE SKOTERDELAR AV HÖGSTA KVALITET
www.ådalens.se eller 0612 - 124 20

Ska du välja gymnasium snart? välj
SANDBACKASKOLAN I ARVIDSJAUR
Riksrekryterande Fordonsprogram
inriktning snöfordon
Sandbackaskolan
Vi erbjuder en utbildning till dig som skulle vilja jobba inom snöfordonsbranschen eller kanske på en av Sveriges 235 skidanläggningar.
Utbildningen är sökbar för dig som skall börja gymnasiet eller för dig som gått första året på ett fordonsprogram i nya gymnasiesystemet GY11.
Hos oss får du förarbevis på snöskoter och pistmaskin (SLAO:s).
Du får även B-körkortet betalt av skolan.
DATUM FÖR SISTA ANSÖKAN ÄR
12 FEBRUARI 2016
För mer information, kontakta Studie- och Yrkesvägledare tel. 0960-156 94
E-post: sandbacka@arvidsjaur.se www.sandbackaskolan.se

Vmax-4 mania

Att maniskt samla på en viss skotermodell är helt okej. Skulle det sen visa sig vara som så att man snöat in lite extra på Yamaha Vmax-4 så är det helt logiskt. Möt Tomas Larsson och Per Scott, två av Gällivares finaste personer!

Text: Björn Bild: Per & Tomas

Det finns en del ikoner då det gäller snöskotermodeller. Ikoner som får oss intresserade att rycka till, minnas tillbaka och le. Jag har helt klart några riktiga favoriter genom åren och så gott som alla är trecylindriga. Visst kan jag minnas och gilla någon tvåcylindrig maskin, men det är först och främst tripplarna som gett mig gåshud genom åren. Det finns egentligen ingenting som kan mäta sig med trippelljudet, om man bortser från en överladdad fyrcylindrig tvåtaktare. Va, finns det fyrcylindriga snöskotrar? Ja är svaret och det är faktiskt inte så länge sedan Yamaha slog världen och troligtvis en del av universum med häpnad då de presenterade sin Vmax-4 1992.

Den var tung, den var klumpig, den såg futuristisk ut, och den var helt fantastiskt underbar. Så minns i alla fall jag den. Har du någon gång hört en fyrcylindrig tvåtaktare med pipor eller turbo. Lyssna på en, så förstår du vad jag menar. Även om jag aldrig hade råd eller lust att köpa en så har den i alla fall en speciell plats i mitt känsloarkiv. En som däremot hade råd att köpa en när det begav sig var Tomas Larsson från Gällivare som också han verkar ha ett fack i känsloarkivet för denna skotermodell. Eller vad sägs om hela åtta stycken Yamaha Vmax-4:or av varierande årsmodeller och trimningsgrader. För denna motor gillade att trimmas.

Fiskeskotrar

Yamaha Vmax 4-motorn var en speciell skapelse på många sätt och kom som 750-kubikare 1992 och hade dryga 130 hästar. 1995 kom den som 800-kubikare med lite fler kusar.

Gemensamt för de båda är att de gillade all slags modifiering oavsett om det gäller sedvanlig trimning eller överladdning.

Ska vi titta närmare på Tomas Larssons maskiner så får vi hålla i oss lite extra eftersom den ena är värre än den andra med oanade prestanda som får

Vad i hela friden. En rosa och svart 93:a med en Benderportad 750-motor och pipor från Bender Racing. Det blir liksom inte direkt fränare än så här. En 93:a har wirebroms. Manligt. Huven kommer från en legendarisk Vmax-4 som kördes i Gällivaretrakten på nittiotalet.

Vem kan glömma den minst sagt legendariska "Red-Fox" Vmaxen, som vunnit otroligt många tävlingar. Hela maskinen är en produkt från Hauck i USA och är enormt potent. Denna 930 kubikare ger 230 hästar.

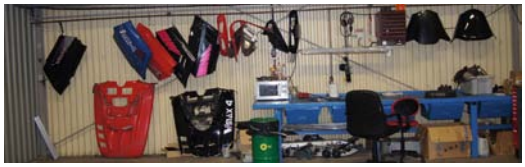
Ni som varit med varvet runt rycker nog till om jag säger att det här är den gamla hemglass-Vmaxturbon som "Glass-Hasse" en gång i världen tävlade på. En maskin som 1995 direkt ur kartong trimmades enligt konstens alla regler och än idag är läskigt vass. Idag som igår, med turbo såklart. Just denna maskin var med i något av SnowRiders allra första nummer. Tomas fick tag i den från Norge. Ger idag 300 + hästar.

Åtta Vmax-4:or i Gällivares minst sagt sparsamma dagsljus i december. Kan det bli finare än så här? Tomas saknar idag maskiner från 1994 och 1997.

En svart 95:a med portade cylindrar. Här med originalpipor men väntar på en uppsättning Benderpipor som i skrivande stund ligger bredvid. Den ska enligt uppgift då ge dryga 200 hästar.

Det här är en riktigt fräsch 96:a 800-kubikare med Aaen-pipor som för övrigt är standard om man bortser från hydraulbroms och dubbad matta.

Ganska naturligt så har Tomas samlat på sig en och annan reservdel genom åren.



dagens värstingskotrar att framstå som touringmodeller.

Tomas Larsson som äger alla Vmaxar har turen att vara kompis med Per Scott som agerar mekaniker, men också pilot när de beger sig iväg på race. Med så här många maskiner i garaget så måste arbetsbördan vara överväldigande då det gäller att hålla alla dessa maskiner rullande. I garaget finns det några av dessa maskiner som beskrivs som "fiskeskotrar" trots att det sitter turbo eller pipor på några av dem. Några andra beskrivs som rena racers vilket känns mer motiverat då de är låga och avslöjar sig i och med detta.

Kommande säsong

Det är dragracing som står på agendan vilket inte känns helt otippat, och detta kör man både vinter som sommartid. Det är först och främst Bya-cupen och tävlingar i Norge som lockar. Per som också han haft ett par Vmaxar agerar som sagt nu bara mekaniker, men också förare då man vill få ut så många maskiner som möjligt på tävlingarna. Tomas som först råkade snubbla över en fin -96:a tyckte att det kändes så bra att han bara fortsatte inköpen av denna modell i samma takt han hade möjlighet. Idag är Vmax-flottan imponerande och det finns modeller från nästan alla tillverkningsår. Som Vmax-amatör blir man inte annat än jäkligt imponerad och avundsjuk. Vi önskar dessa grabbar lycka till då det gäller tävlandet, mekandet och fiskandet under kommande säsong.

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

BRENDERUP GROUP

Det där med släpvagnar kan upplevas som ett nödvändigt ont och någonting som vi snöskoterägare behöver ha. Brenderup Group tycker att det är roligare än så.

Text & Foto Björn

Vi snöskoteråkare är ett stort släkte och vår hobby med allt vad det innebär har vuxit till en årlig miljardindustri. Vi uppdaterar oss årligen med nya maskiner och personlig utrustning samtidigt som vi lägger massor av pengar på boende, daglig drift av snöskotern och frakt av denna till körbara områden. Det är i det sistnämda Brenderup Group kommer in i bilden eftersom de är dessa som tillverkar några av de mer namnkunniga släpvagnarna vi skoteråkare känner igen. Vi har väl alla haft en Fogelsta-vagn som ingår i Brenderup Group? Vi har i alla fall haft ett tiotal av dessa vagnar genom åren, eftersom Fogelstas vagnar är ett utmärkt exempel på ett varumärke som anpassats för oss ATV- och skoteråkare och vårt precisa behov då det gäller att frakta våra fordon.

Fogelsta är en gammal välkänd svensk vagntillverkare och har existerat sedan 1934 då bröderna Fransson startade tillverkningen i byn med samma namn, i Östergötland. Vi skoterägare känner sedan länge till deras "Björnlyan-vagnar" som måttanpassats för våra behov. Idag är Brenderup Group Skandinaviens och faktiskt också en av Europas största tillverkare av vagnar för otaliga användningsområden. Brenderup Group har idag cirka 400 anställda i Sverige, Norge, Danmark, Polen, Tyskland, och Frankrike och omsätter 600 miljoner kronor om året. Huvudkontoret är beläget i Malmö och man tillverkar cirka 60.000 vagnar om året.

Vi besökte fabriken i Jönköping i höstas. En fabrik där man monterar ihop färdiga delar från diverse underleverantörer till en färdig produkt. Man försöker hela tiden att hålla sig i framkant av det som önskas och förfina sitt utbud. I takt med att skotrarna blivit längre och smalare så anpassas vissa släpvagnar efter detta. Det finns vagnar med fast skåp, öppningsbara kåpor och helt öppna. Personligen så är jag av den åsikten att alla vagnar som man ska frakta ATV eller snöskotrar på ska ha en kåpa av något slag och att ett skoterkapell aldrig kan ersätta skyddet en kåpa ger. Nu är inte en kåpa det billigaste tillbehöret, men värd varenda spänn om man ser det förödande resultatet efter en kortare körning på öppen släpvagn på saltad väg. Hade jag varit du hade jag kikat lite extra på en inlinevagn som har den där extraplatsen man alltid saknar. Nu är det väl ändå att bara vänta på snön?

Det är också från Jönköping som man sköter all reservdelsbehandling, via Transparts

En av de allra första vagnarna från Gisebo hänger på väggen i fabriken i Jönköping.

Känner du till Thule Rentals envägs-koncept Hyr här-Lämna där?

Ganska naturligt så är fabriken full av diverse delar som behövs för ihopmontering. Totalt tillverkar man cirka 60.000 vagnar om året inom koncernen.

Det finns som sagt massor av olika vagnar och storlekar. Denna skåpvagn är avsedd för exempelvis flyttning av bohag och är väldigt populär hos diverse mackar som hyr ut dem.

"Tidan" eller Anders Tidstrand jobbar på prototypavdelningen och ser till att Brenderup Group kan göra verklighet av och testa alla nya idéer och koncept man kommer på.

Många av vagnarna som monteras ihop i Jönköping är specialanpassade rent storleksmässigt för t.ex. skoteråkare och deras fordon. Just denna inlinevagn är avsedd att kunna ta två modernare skotrar utan problem. Vagnar med hjulhuset innanför sidolemmarna är helt klart att föredra då de sväljer lite mer än vagnar som inte är av inlinemodell.

Viper 3.0

Att förbättra någonting som redan från början är skapligt, är ganska svårt. Men inte omöjligt.

Av: Björn

Jag måste säga att det där med att bygga om snöskotrar är fantastiskt roligt. Nu kanske ni tror att jag bara gillar turbomaskiner vilket inte alls är fallet. Jag gillar alla slags maskiner, tvåtakt som fyrtakt, gammal som ung. Jag är utan tvekan en allätare även om vi just det här numret snöat in lite extra på det där med turbomaskiner. En som däremot är helt insöad är Janne Nilsson från Boden som helt och hållet är insnöad då det gäller kombinationen Turbo och fyrtakt. Han har sedan förut en Nypex vilket som vi invigda vet är en Nytro med Apex motor och en massa lull-lull. Som exempelvis turbo såklart. När Vipern kom ut så hängde såklart Janne på låset och inhandlade en XTX som ganska omgående fick stå som grund för detta bygge.

Då Jannes Nypex är av längden 162 tum ville han bygga en lite smidigare maskin och valde därför längden 153" till Vipern. Skenorna beställdes från Ice Age och dessa har bland annat en framflyttad infästning för främre dämparen som nu har en mer upprätt position. Dämparna i boggin är för övrigt från Exit. Janne valde matta med omsorg och nu sitter där en Challenger Extreme 2,5 tummare på plats. Framvagnen från Skinz har Fox Float Evol R dämpare som sällskap. Huven är modifierad med grejer från Fire n Ice och bakre delen av chassit är från Van Amburg och dyna samt fotsteg från Skinz. Naturligtvis så stoppade även Janne dit ett turbokit.

Mycket vill ha mer

Till i år så har Janne tagit ett rejält grepp runt plånboken och öppnat den med båda händerna. Motorn är nu byggd från grunden och har fått vevstakar från Carillo, kolvar från JE, en portad topp med större ventiler, en Mclaren 20T-turbo samt omflyttad kylare till tunneln och ett race-grenrör och intercooler samt större spridare.

Alla dessa ändringar gör att Janne nu kan stoltsera med ett bromspapper som skvallrar om 280 hästar redan vid 0,92 bars tryck. I dagsläget väntar Janne på ett par vassare kammar som också gör det värt att ladda lite mer för en rejäl effektökning. Såklart återkommer vi när han är klar med den sista kompletteringen.

Tills dess gör du i alla fall klokast i att svänga åt sidan när du ser en svart Yamma bakom dig med Janne bakom styret!

Luftfiltret sitter helt perfekt placerat bakom instrumentpanelen.

Valet föll på Ice Age 153 tums-skenor och Challenger Extreme 2,5 tummare.

Framvagen är såklart bytt till en smalare Skinzvariant. Idag sitter det Polaris Gripperskidor monterade.

Vi kan konstatera att det är ganska fullt under huven och att den korta ljuddämparen väsnas onödigt mycket. Åtgärd kommer.

Vi kan utan tvekan påstå att Jannes modifierade originalhuv hålls ihop av en massa meshtyg och ventilationsgaller från Fire n Ice Performance.

Överallt ser vi fräna köpe-prylar från staterna. Just här en hållare för luftpumpen från Racewerx.

Stark norsk

Ju fler kockar desto starkare Viper som vi brukar säga. När MCX och SHS Performance slår sina kloka huvuden ihop så brukar det ordna upp sig.

Tiden då alla norskar hade röda kinder, toppluva och ryggsäck är förbi. Nu trimmar dom skotrar istället. Fan också!

Av: Björn

Okej, det tar emot. Norge är tydligen bäst i skidåkning. Men när det gäller att trimma skotrar så är vi väl ändå bäst, eller hur?

Glöm det, även här regerar norskarna, vilket svider rejält. Som om det inte är nog med att den där Mårten Russfeldt tråkigt nog har koll på grejerna och i dagsläget innehar alla möjliga slags hästkraftsrekord med sin läskigt standardbetonade Thunder 1000 turbo, nu regerar norskarna även på 4-taktssidan. Straxt före jul så var Håvard Forsaa SHS Performance i Tromsö redo att bromsbänksköra en Yamaha Viper M-TX 162 hos MCX och lyckades klämma ur hela 399 hästar ur denna innan de gav sig.

SHS Performance

Nu är det inte bara att ladda på för att uppnå det här resultatet, man måste också ha en tanke bakom allting. Receptet för framgången beror på att han kör med 6 mm strokad vevaxel, smidda lågkompkolvar, MCX-turbosats och en stor Precision turbo, större extraspridare, hårdare ventilfjädrar men i övrigt standard topplock. Man har trixat lite här och var och har rationaliserat bort saker som ljuddämpare. Man körde också på VP Q16 vid bromstillfället vilket håller detonationerna i schack och hjälper motorn att överleva. Motorn gav alltså strax under 400 hästar och spottade då ur sig lite kylarvatten efter att troligtvis topplockspackningen gav upp. Nu vet man i alla fall var gränsen ligger för den här uppsättningen och vi litar på att de fortsätter att trimma vidare på detta koncept. Ett nytt racing-grenrör samt större intercooler är redan beställt.

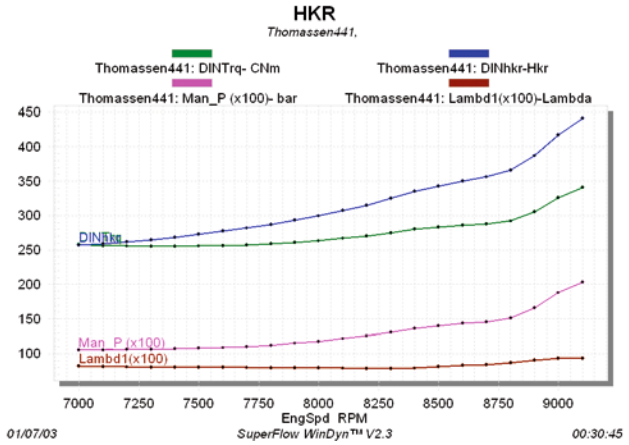
Men ger sig Håvard där? Nej. Dagen efter så stoppade grabbarna upp Håvards alldeles egna SkiDoo 1200 i bänken.

Den gav väl en sisådär ganska exakt 482 hk. De hade lite problem med ett skenande laddtryck då hans wastegate var alldeles för liten. Den gav denna effekt trots att de monterat bort wastegatefjädern helt, och den stod vidöppen.

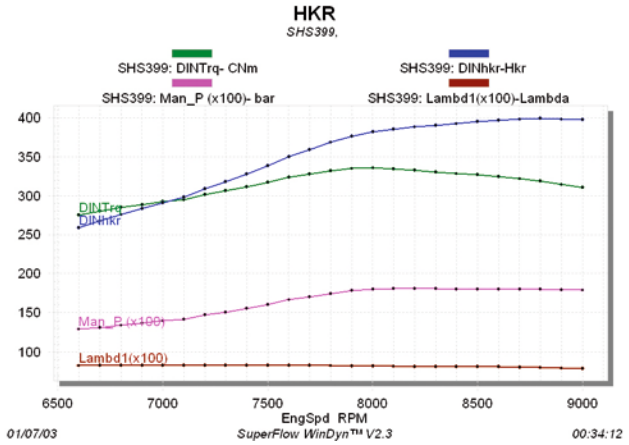
Imponerande!

Kjell Tores Nytro

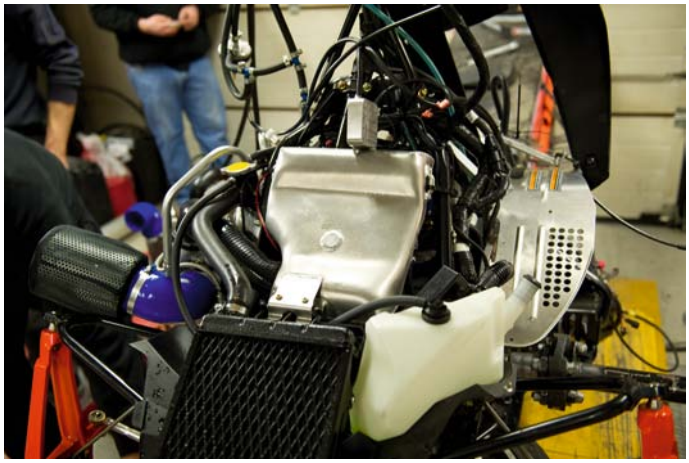
Kjell Tore Thomassen från Tromsötrakten har faktiskt en rejält vass motor i sin gamla Nytro. När jag skriver Tromsötrakten menar jag naturligtvis närmare bestämt, Kvaloysletta. Kjell-Tores Nytrotrea spottade ur sig över 440 hk, men det var en "olyckshändelse". Effekten ställdes senare ner till 419 hk. Han kör med en stor Garrett kullagrad turbo som snurrar lätt och fint. MCX har portat toppen samt monterat i större ventiler och ventilfjädrar. Till dags datum kanske vi kan kalla Kjell-Tore för kungen av Yamahas trecylindriga motorer.



Kjell-Tore Thomassen från Kvaloysletta i Norge har lyckats mer än väl med att överladda sin Yamaha-trea.



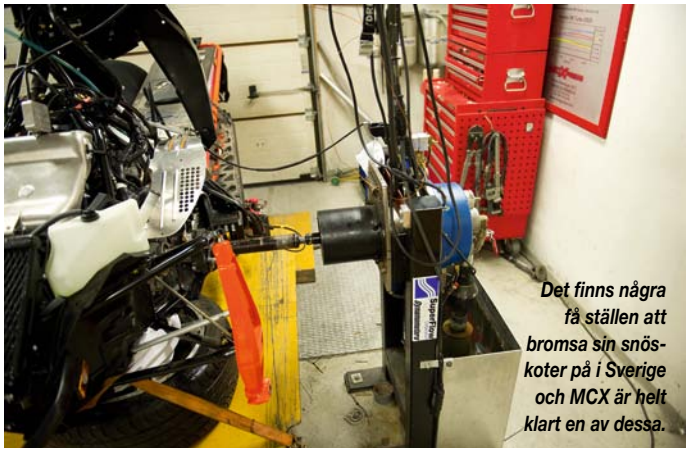
En helt vanlig 399-hästars Yamaha Viperbromsning signerad MCX och Håvard Forsaa på SHS Performace i Tromsö



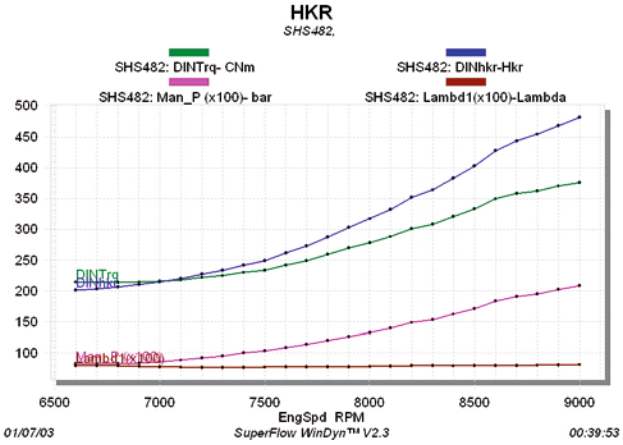
Den lilla standardintercoolern som följer med MCX-kitet ska bytas ut mot en större raceintercooler för högre effektsiffror.

Turboaggregatet heter Precision och som synes så saknar denna maskin ljuddämpare, men ska å andra sidan köras sparsamt under tävlingsförhållanden.

Det långa standardgrenröret ska bytas ut mot en kortare racevariant.



Det finns några få ställen att bromsa sin snöskoter på i Sverige och MCX är helt klart en av dessa.



Håvard Forsaas egna Skidoo 1200 gav lite mer än beräknat kan man tro.

Kjell-Tore Thomassen har helt säkert en av de starkaste Yamaha-treorna i världen.

Yamahas fyrtaktare har visat sig vara extremt slitstarka och tål extrema effektuttag utan att protestera. Men i år har det hänt någonting då det gäller vevstakarna på 2016 års maskiner. De är betydligt svagare och vi uppmanar alla som är på gång med att montera en turbosats att vänta med det tills en lösning är funnen.

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 gymnasieskola

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

Ockelbo GUMMI SERVICE

Butiken öppen: Mån-Ons 7-17
Tor 7-19 (nov-påsk)
Fre 7-17
Lörd, Sönd åker vi också skoter

POLARIS

Tel: 0297-42100

Ockelbo Gummiservice

www.ockelbogummiservice.se

Vi satsar hårt för en REKORD - VINTER

Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66

Fina fynd i vår webshop! skoterkläder OUTLET

NYA 2016

ski-doo BRP
POLARIS
LYNX BRP

ÖVER 100 st beg. skotrar!

Många olika KAMPANJPRISER!

www.kalixmaskiner.se

HAR SKOTERN SKURIT?
NIKASIL® CYLINDER REPERARTIONER
SNABBT OCH ENKELT

BLIXTENS RACING

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

RPM Service AB
Vi utrustar bilverkstäder
med all tung utrustning

Vi säljer, installerar och servar all utrustning för verkstäder:
• Lyftar • Däckmaskiner
• Hjulinställare • Kompressorer
• Oljeutrustning • Avgasutsug

Avgasarmen som är lämplig att ta hand om avgaserna från Snöskotrar, 4-hjulingar, vattenskotrar, går att montera på ett vägg/takfäste eller på en takskena så att man kan flytta den mellan flera arbetsplatser den är låsbar i sin vinklade led och är steglöst höj och sänkbar.

Priset för armen med väggfäste
15 500 kr + moms

Vi samarbetar med
RAVAGLIOLI, FILCAR & AIRCENTER

RPM Service AB
Dalhemsvägen 42, 141 46 Huddinge
08-711 18 90, www.rpmservice.se

Snålwrappning

Fredrik har klätt sig vanan trogen tomterött när han pysslar med värmepistolen. Förutom färgen på kläderna så har också Fredrik gemensamt med tomten att han bara kommer en gång om året. Och då gör han det i skorstenen.

Kristian har försökt få till marmorutseende på armen också. Stekhett i år kan tyckas. I alla fall i Småland.

Marmor är ett mycket hett material och anammades redan av de gamla Grekerna.

Man måste ju hänga med i utvecklingen och wrappa skotern, men finns det något billigare alternativ?

Text&Bild Gustav Kussimurra Berggren

Numera ser man knappast en enda bild på en skoter som inte har blivit personifierad med någon form av dekalkit. Det har blivit oerhört populärt att sätta sin egen prägel på utseendet, och som en bonus så skyddar man sin dyrgrip på ett enastående sätt. Det senare har ju verkligen blivit nödvändigt i och med att fler och fler lämnar de preparerade lederna och tar sina skotrar ut i terrängen, bland buskar, ris och stenar. Den enda stora nackdelen med dekalning, eller wrapping, är väl egentligen priset. Det kan kosta upp emot 5.000 kronor för ett heltäckande kit, och personligen kan jag komma på en hel massa andra saker jag hellre lägger så mycket pengar på. Exempelvis så är en riktigt jäkla fet permanent av håret högt upp på önskelistan, eller så kan man exempelvis fylla drygt 20 jeepdunkar med bensin. Eller så köper jag två extra variatorremmar, så att jag alltid kan ta mig hem från äventyret. Vore det inte vinter nu så skulle jag kunna överväga att köpa 2272 piggelin-glassar och bara vräka i mig.

Budgetwrapping

Så hur ska man då göra om man vill ha alla fördelar som ett dekalkit erbjuder, men inte betala priset? Vi på Snowrider bestämde oss för att på bästa sätt erbjuda journalistisk konsumentupplysning.

Häng med, så undersöker vi hur man både billigt och enkelt kan styla och samtidigt skydda sin pärla.

Snållänning

För att på riktigt hitta det mest prisvärda alternativet vände vi oss till den absolut snålaste skoteråkare vi känner till. Kristian är något så ovanligt som en lössnöfantast från Snåland, förlåt Småland. Han formligen avskyr allt som kostar pengar, och när vi påpekade att hans nya Summit 154 T3 skulle behålla värdet mycket bättre om han täckte in den i skyddande plast så tände han direkt på båda burkarna.

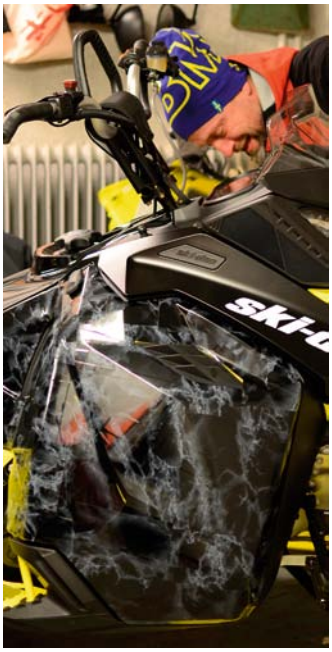
Eller båda ”bujkajna” som Kristian själv säger, eftersom han likt alla smålänningar är begåvad med ett gravt talfel och inte kan uttala bokstaven r (äjj).

Skaparglädjen

Kristian tog uppgiften på fullaste allvar och undersökte alla tänkbara leverantörer av dekalmaterial . Till slut fastnade han för lek- och hobbybutiken Panduro som finns väl representerad i hela landet. Hos Panduro beskriver man att allt ”handlar om glädjen i att skapa något med dina händer. Inte för att du måste, utan för att du vill. Ett projekt som förgyller din tillvaro och uttrycker vem du är.” Det här var ju precis vad vi ville åstadkomma så vi beslutade att det bara var att köra på.

I butiken kunde man hitta massor med snygga mönster på självhäftande plastfilm för 69 kronor per rulle. En rulle

Senast vi såg en woody så var det en Buick från 1993. Fungerar lika bra idag.



Ski-Doon ser stenhård ut i marmorutstyrsel. Kristian ser också stehård ut.

Stor koncentration i julbaket.

Vissa slår in klappar andra skotrar.

är två meter lång och 45 centimeter bred, och räcker till båda sidokåporna. Klart prisvärt! Eller pjisväjt som Kristian skulle uttrycka sig.

Design

Kristian valde mönster med omsorg. Till exempel har han självklart koll på att årets hetaste material bland designers är marmor (majmoj). I senaste numret av inredningsmagasinet Residence kan man läsa om hur arkitekten Jonas Lindvall formgivit ett helt kök med bara marmor, mycket snyggt och modernt. ”Förutom de praktiska fördelarna har marmor en genuinitet som jag tycker är mycket attraktiv. Varje marmorskiva har ett eget mönster och är helt unik, något som är karaktäristiskt för naturliga material, säger Jonas Lindvall.” Kontakta gärna Björn Friström (gör inte det, reds anmärkning) om du vill ha länk till inredningsreportaget eller bara vill diskutera inredningsdesign en stund.

Woody

Marmor var alltså ett givet val till Kristians egen skoter, men det krävdes också ett mönster till polaren Fredriks maskin. Här blev det istället det något udda utseendet av valnöt. Fuskträ var ett mycket populärt designinslag i 1970-talets bilinredningar, och vi hoppades väl slippa se sådan styggelse igen. Senast jag såg något i denna osmakliga beklädnad var då min kompis Lasse köpte en enorm Buick familjekombi från 1993, och sedan dess har jag varit förskonad. Nu är mönstret alltså tillbaka, och denna gång på Fredriks Ski-Doo. Jag tror han kommer ha svårt att få hjälp då han kört fast i vinter.

Fredrik må vara extremt spinkig och skör men är samtidigt en genomsnäll person, och han tackade glatt ja åt Kristians överraskande stilval.

Monteringen

Grabbarna gav sig på arbetet med stor entusiasm. Sax, tapetkniv, värmepistol och ett par öl är rekommenderade verktyg som underlättar monteringen. Efter bara någon timma var så kåporna helt klädda, stylade och skyddade.

Resultatet blev inte speciellt snyggt, men från ett par hundra meters håll på fjället ser det nog skapligt ut. Vilket även gäller för Fredrik och Kristian. Och priset och den personliga stilen kan ju ingen klaga på. Ett mycket väl utfört arbete.

Test i fält

Till nästa nummer har vi förhoppningsvis hunnit testa hållbarheten bland buskar och snår. Dessutom har vi ytterligare en plan. Att leta reda på ”riktigt” material för wrapping, men själva klippa till formen och montera. Då borde i alla fall hållbarheten och skyddet bli jämförbart med färdigköpta kit, och kostnaden kanske fortfarande blir rimlig. Missa för allt i världen inte denna spännande fortsättning.

Välkomna

Och varmt välkomna fram till oss i vinter för att diskutera ”Smålandswrapping”. Ser du skotrar av trä eller marmor på fjället är chansen ganska överhängande att det är Kjistijan och Fjedjik som är ute på tur. Glöm bara inte att R uttalas J på småländska, ”fusktjä” ”wjapping” ”majmoj” Polajis” är några exempel.

Hjälmtvång!

Det är klart vi använder hjälm, men nu är det också en lagstadgad skyldighet för skoteråkare.

Av: Björn

Den 1 januari 2016 infördes kravet på att den som färdas med terrängskoter ska använda skyddshjälm. Skälet är att det varje år inträffar många allvarliga olyckor med snöskotrar och fyrhjulingar. Som om vi inte redan visste om detta och redan åtgärdat just denna sak för massor av år sedan. Även om man så gott som aldrig ser en skoteråkare utan hjälm så välkomnar vi denna lag för att fånga upp de allra sista personerna som inte redan anammat hjälmen som ett av de plagg man tar på sig innan man ger sig ut i snön. Det har länge krävts skyddshjälm för den som kör motorcykel eller moped och nu införs motsvarande krav för den som kör terränghjuling, snöskoter eller den nya traktor b, om karosseri saknas.

Hjälmkrav

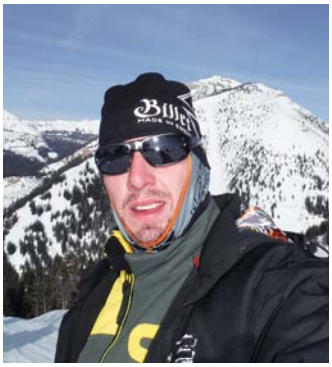
Skälet till att det införs hjälmkrav är att mildra de allvarliga skadorna på förare och passagerare vid färd med terrängskoter. En terrängskoter kan vara både snöskoter och terränghjuling. Regeländringarna infördes efter att regeringen fattade beslutet om ändringar i trafikförordningen den 10 december 2015.

Så nu är det bara att kasta mössan och trä på dig hjälmen, om du mot förmodan inte redan gjort detta i åratal.

Välj rätt hjälm

Om du nu mot förmodan inte har någon hjälm eller funderar på att köpa en ny. Välj med omsorg. Köp inte en skithjälm på ett lågprisvaruhus utan lägg några extra kronor på en märkeshjälm. Köp ALDRIG en hjälm för att du ska kunna ha en mössa under. Är du helt dum i huvudet? En hjälm värmer mer än nog och den fungerar ju betydligt sämre om den inte sitter fast på huvudet. Du köper väl inte ett par pjäxor som du kan få plats med ett par skor i? Du ska också välja en så lätt hjälm som möjligt för att spara nacken. Kolla även efter godkänd CE märkning i hjälmen. Då det gäller dina barn så skulle jag personligen välja en lätt hjälm före en sedvanlig tyngre skoterhjälm då en tung hjälm kan vara farligare än en sämre lättare hjälm. Det finns massor av skidhjälmar som passar de allra minsta. Maila mig gärna era egna erfarenheter då det gäller hjälmvalet för det små.

Vi vet inte riktigt om hjälmtvånget i slutändan kommer att rädda några liv eftersom kategorin som omkommer och gör illa sig kanske inte bryr sig om denna lag. Äldre fulla män brukar vara den högriskgrupp som verkar strunta i alla lagar och förordningar. Men, vi välkomnar denna lag med öppna armar och tycker det är mycket bra. Gubben på bilden har möjligtvis ingenting med bildtexten att göra.



Vi på SnowRider använder så gott som alltid hjälm. Även om det betyder att vi tar av och på oss den 400 gånger under en dag när vi exempelvis fotograferar. Men även jag fuskar ibland vid någon enklare transport av mig själv. Men nu är det slutfuskat.

Yngre män och kvinnor som kör som dårar är konstigt inte nog ledande i dödsstatistiken, men däremot gör ju folk illa sig mer eller mindre. De vildaste förarna har så gott som alltid hjälm och annan skyddsutrustning då de är väl medvetna om fördelen med att skydda sig.

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

NATIONELLA SNÖSKOTERRÅDET

NY WEBBSIDA

Mer information på
www.snoskoterradet.se

Nationella Snöskoterrådet

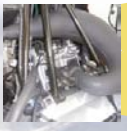
WWW.HSKRACING.NO

«BLIEN EDITION»

HSK Gen 3
860 Big Bore
Kit +170HK
Polaris Pro 800
2011-2015 /
Axys

FRA KR.
17.490 NOK +mva

Grafisk design: Atv & ScooterNorge



Jaws effektanlegg
+ 14hk med HSK luftboksmod.
Arctic Cat Proclimb

Cpc IT/TM
justerbare
variatorkit
AC / Polaris

FRA KR.
2190,-

RK TEK 925 BIG BORE KIT
+185-195HK
AC 800 HO

KITTET LEVERES MED SKANDINAVISK MAP

HSK

Tlf. +47 78 41 11 64 | www.hskracing.no | post@hskracing.no

NORDENS MEST SÅLDA SKOTERPULKOR!

Storsäljaren med luftfjädring

BRÄNNAPULKAN ROYAL AIR:
Marknadens bredaste pulka, ny kaross till Royal, 105 cm invändigt.

HUNDPULKAN FLEX

Nya karossen, alla modeller bäddbara

073-801 19 66

WWW.BRANNAPULKAN.NU

Alla återförsäljare:

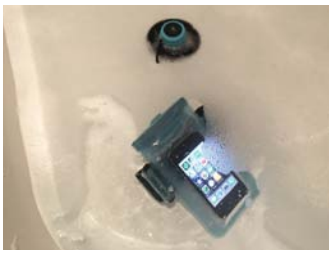
MASKIN & FRITID ARVIDSJAUR 0960-10770
TORDS MOTORSERVICE BODEN 0921-470290
MOTOR O FRITID FUNÄSDALEN 0684-29450
HANS ERIKSSON AB FRÖVI 0581-31095
LINGVALLS MOTOR GÄVLE 026-517541
YAMAHAHALLEN GÄLLIVARE 0970-10156
KALIX MASKINER KALIX 0923-12290
KALIX MASKINER LULEÅ 0920-88466
ABRIS SJÖ & SNÖ LEKSAND 0247-34632
YTTEROCKE PROD. MATTMAR 0640-45117
BIRGERSSONS BENSIN OFFERDAL 0640-32149
SOLLEFTEÅ SERVICECENTER SOLLEFTEÅ 0620-12433
LJUNGBERGS MOTOR SVEG 0680-10360
OLLANDERS VULK STRÖMSUND 0670-611015
YAMAHACENTER SKELLEFTEÅ 0910-714420
ABRIS SJÖ & SNÖ SÄRNA 0253-10010
ÅSARNAS SKOTERSERVICE ÅSARNA 0687-30375
YAMAHACENTER ÖSTERSUND 063-510147

AQUAJAM
ETT MÅSTE

Nu kanske det inte är att rekommendera att du ska lita på att den här högtalaren ska sitta kvar vid hård ledkörning. Men fästet är robust och följer med i kitet. Helt klart en stämningshöjare i snön.

Aqua-Jam Mini levereras med en badring som ser till att den redan vattentäta lilla högtalaren håller näsan över vattenytan för bästa ljudåtergivning.

Det är klart du måste kunna bada och lyssna på musik samtidigt och vad lämpar sig inte bättre än att ta med hela ljudanläggningen ner i badtunnan?



Ibland springer vi över en produkt som är genial och som vi verkligen måste upplysa er alla om att ni måste titta närmare på.

Text Björn

Jag är iväg på massor av event och träffar varje år både i tjänsten, men också privat. Detta innebär att jag emellanåt saknar någonstans att spela musik för mitt egna höga nöjes skull. Jag har saknat en robust liten behändig högtalare som jag kan spela musik på via min telefon och dennes bluetooth. Oavsett om musiken ska spelas när det är fest eller till vardags så är det ju skönt att ha möjligheten. Att sedan själva högtalaren är liten, samt vatten- och vädertålig är en ren bonus. Vissa gånger vill man ha en större ljudkälla som låter lite bättre. Jag fick upp ögonen för AquaJams produkter och framförallt deras två ljudkällor vid namn AquaJam AJ2 och AquaJam Mini. Den sistnämda är ganska naturligt betydligt mindre.

AquaJam AJ2

Det här är en högtalare med oanade ljudresurser och som inger en riktigt solid känsla. Ljudåtergivningen med basen inkluderad är förvånansvärt bra och uppkopplingen mellan telefonen och högtalaren fungerar klockrent då det bara är att sätta igång högtalaren och sedan leta reda på den i bluetooth-inställningarna på telefonen. Inget krångel och ingen fördröjning. Man kan sedan justera ljudet och låtvalet från telefonen eller från själva högtalaren. Skulle sedan någon ringa dig mitt i musiklyssnandet så fungerar hela enheten som en handsfree. Riktigt bra att ha i garaget och du av någon anledning skulle ligga under ditt fordon och känner dig lite upptagen. Den här högtalaren har en batteritid på hela 10 timmar. Högsta betyg för denna oumbärliga högtalare. Priset är c:a 1.500 spänn.

AQUAJAM MINI

Vill du ha en lite mindre enhet samtidigt som du vill bada medan du lyssnar på musik så är AquaJam Mini högtalaren för dig. Denna lilla högtalare är också den naturligtvis avsedd för att koppla upp din telefon emot via bluetooth. Detta är en mindre och enklare variant och levereras faktiskt med en badring så att den håller högtalaren ovan vatten för bästa ljudåtergivning. Vill du svara i telefonen medan du badar kan du göra det genom att trycka snabbt på samma knapp som man aktiverar och stänger av denna högtalare med. Den är gummerad och är därför vattentät. Vill du också vara helt säker på att telefonen är torr så finns det också en vattentät ficka man kan spänna fast på armen. Den är väl tilltagen i storlek och rymmer lätt de största telefonerna på marknaden. Högtalaren har en batteritid på cirka tre timmar på full fräs.

Efter ett rejält bad med denna lilla högtalare så kan jag bara ge den högsta betyg. Den här lilla högtalaren har en batteritid på fem timmar med normal volym. Fem av fem möjliga badankor. Priset är c:a 450 kronor.

Gå in på www.aquajam.se för att hitta närmaste återförsäljare.

Bilvaruhuset
DAHLBOMS BIL AB
Gävle

POLARIS FÖRSÄKRING
PURE POLARIS
POLARIS FINANS
POLARIS Riders CLUB

Gilla oss på Facebook!
Dahlbomsbil Polaris Gävle

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

WWW.POLARISSVERIGE.COM • FACEBOOK.COM/POLARISSWEDEN

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

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
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

Slipp snökedjorna!
Skruvdubb till allt!
BestGrip punkterar inte däcket

BEST GRIP Power Stud
www.best-grip.se

Hittills använda på maskiner över 105 ton!

BestGrip AB • Kungsgatan 65 • 632 21 Eskilstuna • Tel: 016-551 99 21 • Mobil: 070-666 20 89 • E-post: info@best-grip.se

hanseriksson.se
Alltid stort lager av nya och begagnade skotrar

ski-doo BRP
LYNX BRP
POLARIS
JETWEAR
FOX Racing Shox
Klim

Hans Eriksson AB
0581 - 310 95
hanseriksson.se

Kläder & Tillbehör
Reservdelar & Service

Fri frakt över 1000kr
Fria storleksbyten
(varor som kostar mer än 1300kr)
14 dagars returrätt
Faktura/delbet.

heca
MC · SKOTER · MOPED · CROSS · ATV

VÄLJ RÄTT SNÖSKOTER

ALLA 2016 ÅRS SNÖSKOTRAR

NU I BUTIK!

Från v 41 finns tidnignen Skoterguiden i butiker och på mackar. Här kan du läsa om alla 2016 års skotermodeller. Det här är tidingen du ska köpa om du vill få reda på det mesta om alla på marknaden förekommande skotrar. På köpet får du en massa råd då det gäller att välja rätt modell.
Bestää Skoterguiden på skotertidningar.se eller telefon 0250-22885

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

Tänt var det här

Jag säger bara en sak. Belysning av LED-typ, vilket jäkla drag!

Av: Björn

Nu ska jag väl inte påstå att jag är någon ungmö direkt, men jag var å andra sidan inte med förr i tiden då man hade gasbelysning på gator, torg och bilar. Janne Flemström på Arctic Cat, kan berätta mer om den tiden. Jag kommer däremot väl ihåg den tiden då extralysena man monterade fungerade maximalt några dagar i stöten innan de antingen var fulla i vatten eller hade slocknat. Så här i efterhand lyste de inte speciellt bra heller. I alla fall inte om man jämför med dagens LED-belysning som lyser så in i bänken samtidigt som de gör det utan knot i åratal.

Vi har en Sprinter som nu rullar in på sitt fjärde år. Vi monterade två LED-ramper på denna redan som ny och har efter själva monteringen aldrig mer rört dom. Vi har däremot bländat folk och renar över hela Sverige eftersom det är en sjuhelsikes drag i dessa ljuskällor.

No-name

Idag finns det massor av olika alternativ då det gäller ljusramper och strålkastare och vi är av den åsikten att man alltid i alla lägen får det man betalar för. Köper man en billig ramp från Kina så är risken eller chansen att den ska vara bättre än en dyr ramp från ett välkänt märke inte allt för stor. Oavsett vad försäljaren påstår. Jag har nämligen också provat en "no-name" ramp för en dryg tvåtusing på en av våra fyrhjulingar med resultatet att den slutade fungera efter ett tag.

Varde ljus

När vi för ett tag sedan blev med Dodge-pickup så var det naturligtvis dags att se till att också den fick riktigt hellyse. När vi köpte den så beställde jag den med en såkallad lightbar eller "kofångare" med en liten 30 centimeter lång LED-ramp. När jag vant till mig med ett rejält dagsljus även nattetid med Sprintern kändes det helt plötsligt lite fjuttigt med en så liten ramp. Vi bestämde oss därför att byta ut den mot rejälare doningar. Vis av erfarenhet så hade jag dock en del önskemål.

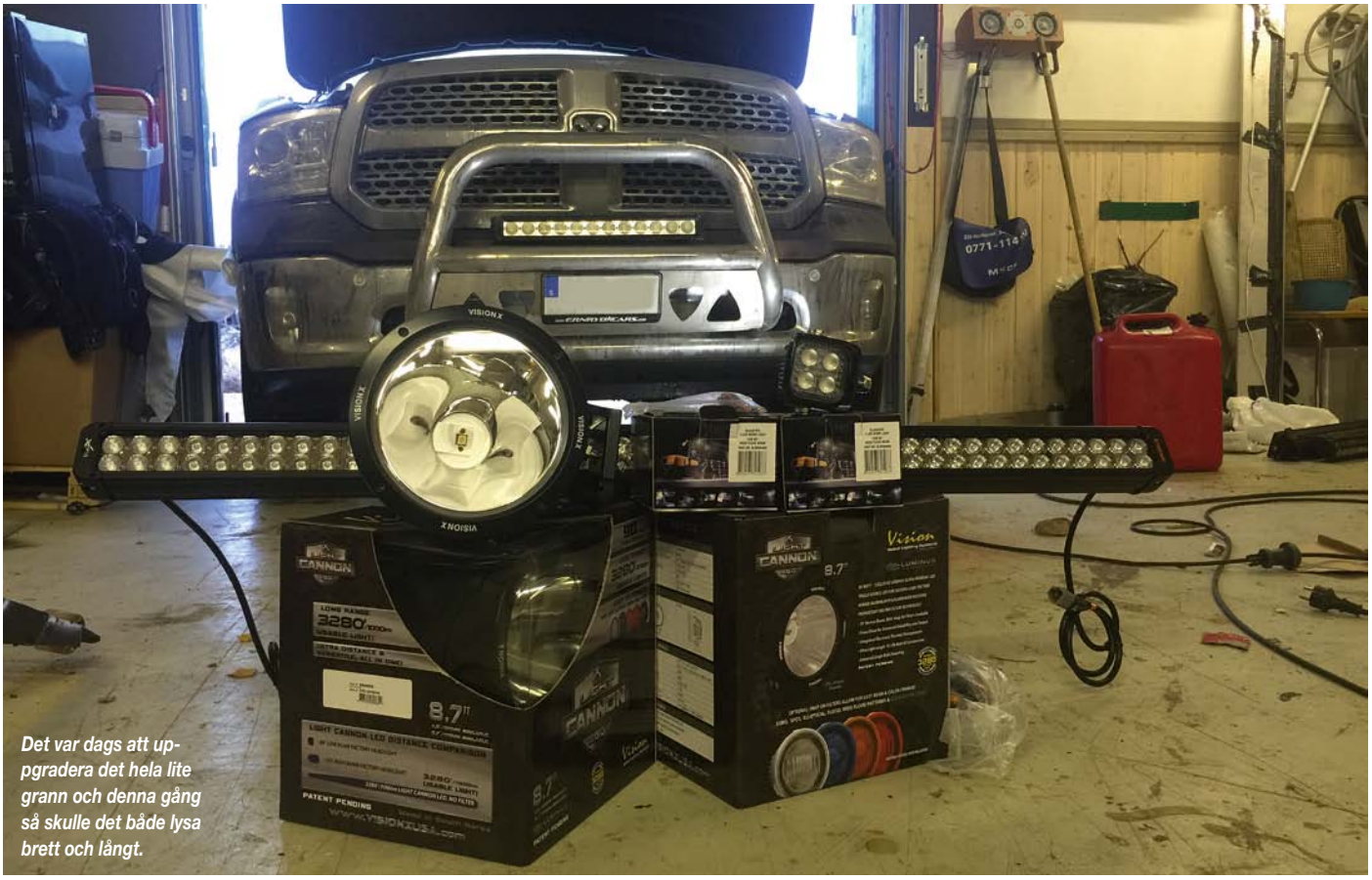
Ska jag gnälla över någonting på våra ramper på Sprintern, (den stora är hela 50 tum och den lilla är 20 tum) så får det nog bli att de inte lyser så där jättelångt. Nu lyser de inte speciellt kort, men rent förhållandemässigt till den totala ljusstyrkan så kändes det i kortaste laget. Därför valde jag att komplettera den nya 50-tums 450 watts Vision X rampen från Rindab med tre stycken 90 watts LED-kanoner som verkligen lyser långt. Och då menar jag långt, då de inte lyser det minsta brett. Tillsammans ger detta en sjukt bra ljusbild som överraskar alla i mörkret.

Lite pill

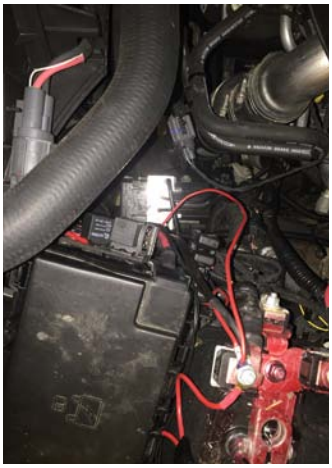
Rampen är skitenkel att montera eftersom det medföljer ett färdigt tillhörande kablage. Det enda du ska engagera dig i är att montera rampen på ett bra och lämpligt ställe. Vi monterade den stora rampen precis ovanför framrutan (på taket) på vår Sprinter, vilket jag inte rekommenderar då det lyser in för mycket på instrumentbrädan. Vi valde nu att sätta den betydligt lägre bara för att kolla hur det är. Kablaget kopplades in och styrströmmen från helljuset var väl egentligen det enda pillet som vi fick lov att lösa innan det fungerade.

LED-kanonerna kopplade jag bara in på det befintliga kablaget från den gamla LED-rampen vilket verkade fungera utan krångel.

Nu är jag en van LED-rampsanvändare men jag blir lika glad och förvånad



Det var dags att uppgradera det hela lite grann och denna gång så skulle det både lysa brett och långt.



Eldragningen är ganska enkel och självklar. Till rampen följer allt man behöver med, till kanonerna så får man köpa till en reläsats.

Ja det är lika enkelt som det ser ut. En ramp och ett enkelt kablage som vill ha plus, minus och styrström från hellyset. Enkelt som sagt.

Starkt är ordet och helt plötsligt känner man sig lite mäktigare på vägen. Passa er för att blända mig säger jag bara.

Som alltid är det hur svårt som helst att visa hur bra det lyser. Här kan ni i alla fall se hur riktad lysverkan är från kanonerna. Det lyser långt.

Jag snidade ihop ett enkelt fäste som jag skruvade i min befintliga renfångare. Då dessa kanoner väger en del så fick jag också lov att staga upp det hela mot karossen. När lysena väl riktats in så svetsade jag fast muttrarna för att göra det svårare för tjuven.

Still going strong. Efter 15000 mil så lyser dessa ramper fortfarande.

Den övre 50-tumsrampen är helt klart stjärnan i denna konstellation och lyser extremt starkt och brett. Inte direkt långt dock. Jag avråder från att montera den så nära framrutan då den lyser in på instrumentbrädan samtidigt som den skapar en del vindbrus.

Den lilla rampen sitter längst ner och har fått utstå mer än den som sitter på taket då det gäller stensprut med mera. Den ser efter 15000 mil använd ut, men egentligen inte mer än så. Mig veterligen har jag aldrig gett den någon speciell uppmärksamhet då det gäller tvätt och polering.

varenda gång jag får smälla igång härligheten eftersom ljuset är så fruktansvärt starkt och bra.

Plocka med dig

Nu är det inte helt gratis att montera dessa grejer. Jo monteringen var i princip gratis då jag gjorde den själv. Inköpet däremot svider rejält. Tre VX Cannon 8,7" 90 watts LED-kanoner kostar dryga 5000 kronor styck plus moms och 50 tums VX Xmitter Prime LED-rampen kostar 24 796 kronor plus moms. Billigt? Inte det minsta. Men jag resonerar så här. Detta helljus är helt klart en säkerhetsåtgärd och gör mitt bilåkande betydligt säkrare samtidigt som man kan slå ut den här kostnaden på massor av mil och år. Du kan ju till och med plocka med dig rampen och kanonerna när du byter bil då brinntiden på dessa är minst 50,000 timmar. Jag kommer i alla fall aldrig mer köpa något annat än LED. Så dä så.

Långtest Vision X, 15000 mil senare.

När vi för fyra år sedan skulle utrusta vår Mercedes Sprinter med de nya mystiska LED-ramperna vi hört så mycket om, så sved det rejält då jag tyckte att de var i dyraste laget. Så här 15000 mil senare kan jag konstatera att det knappast kunde bli billigare. 15000 mil i snö, slask, salt, grusvägar, minusgrader och en god portion motorväg senare, lyser dessa ramper fortfarande med samma styrka. Inte ett enda driftstopp under dessa mil. Jag har under mitt 25-åriga företagande haft massor av lösningar då det gäller att hjälpa standardlyset på traven och haft med i beräkningen att lampor, glas, insatser och relän ska bytas med jämna intervaller. Detta tänk är helt borta samtidigt som ljusstyrkan är helt oöverträffad och jag upplever all mörkerkörning som enklare och säkrare än någonsin. Alla som har åkt i vår sprinter för första gången har blivit riktigt förvånade och imponerade över LED-rampernas styrka. En försäljare skulle kalla resultatet för dagsljus. Jag kan inte komma ihåg när jag på något sätt gett dessa ramper någon som helst uppmärksamhet eller kärlek vad det gäller rengöring eller dyligt. Den nedre mindre rampen sitter direkt i farozonen då det gäller sprut från slask och grus, och ser använd ut och har lite stenskott, men inte direkt mer än så. Den övre som sitter mer skyddad är lite solblekt, men ser annars bra ut. Denna bil har stått ute sen den var ny och vi har inte gett den speciellt mycket uppmärksamhet då detta är en "jobb-bil". Man är ganska kvick att påtala brister, men sämre på att berömma. Jag vill alltså som en extremt nöjd kund berätta att våra LED-ramper från Vision X är av grymmaste kvalitet och att man oftast får vad man betalar för. Priset för dessa ramper utslaget på 15000 mil är en av de bättre investeringar jag gjort, så här i efterhand. Nu är det dags för en ny bil och denna gång behöver jag inte bita ihop riktigt lika mycket när jag köper en ny LED-ramp då jag vet vad jag får.

Se till att köpa en ramp av välkänt märke för din egen skull!.

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

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

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

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

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

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

Polarn Snabbpump
Beställ direkt på vår webbplats!
POLARN SNABBPUMP ORIGINALET TILLVERKAD SEDAN 1994
polarn innovation ab
Tel: 063-13 11 90
www.polarn-innovation.se

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

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

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

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

2 och 3 HJÄRNS ORIGINALET
Svensktillverkade
Isrivare
www.tr-skoteromek.se
Läs mer om våra produkter & priser på vår hemsida
Återförsäljare söder om Umeå sökes!
Vi har kompletta isrivarsatser till Yamaha, Ski-Doo, Lynx & Arctic Cat.
Som enda tillverkare har vi isrivare till Yamaha multipurpose, samt rembytarverktyg till Yamaha Viper 2014 - .
TR SKOTER & MEK AB

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Besök vår webshop
Snow-flakes.se
Variator rem
BRP 391 1500kr
BRP 383 850kr
Revarc skoter ramp
5.900kr
Brp xps 2-T olja 400kr

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

SOUTH LAPLAND
SNOWMOBILE
www.southlaplandsnowmobile.com
VI ERBJUDER HYRSKOTER I
Saxnäs
Klimpfjäll
Borgafjäll
Kittelfjäll
SÖDRA LAPPLANDS STÖRSTA
UTBUD AV HYRSKOTER
Välkommen in på nya hemsidan
eller ring oss på MiMek
070-301 83 71

Tords Motorservice
ski-doo
BETTER RIDES. BETTER RIDERS.
BRP
BEGAGNADE
RESEVDELAR
ALLA MÄRKEN
WWW.TORDSMOTORSERVICE.COM

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

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

BÅGE/UNDERKÖRNINGSSKYDD
Succen är ett faktum gör som så
många andra kör med MES-Bågen
Passar RMK 2011-2015
SNART TILL
2016 AXYS
Tel: 0661-220 00
www.messmide.se

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

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

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

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

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

BK-system
070-3706578
www.bksystem.se

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

Här syns du bra!!!!
0250-22887
carina@otlas.se

PRENUMERERA!

Starta din prenumeration idag så du inte missar något nummer!

Nästa nummer i butik 23 februari

Prenumerations-priser

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

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

JUST NU!!

Finns det någon anledning att inte synas när det är mörkt ute? Såklart ska du ha en SnowRider reflexväst som du får med på köpet när du tecknar din prenumeration.

Skicka in talongen nedan, eller gå in på www.otlas.jetshop.se. Gäller så långt lagret räcker och endast i Sverige.

Skoterguiden 2016

Maila din beställning till pren@snowrider.se märk mailet med "skoterguiden 2016" eller köp den direkt i vår shop: otlas.jetshop.se

---

Svarskort
-Posta redan idag!
REFLEXVÄST PÅ KÖPET

M L XL
Jag vill ha storlek ☐☐☐ på min reflexväst

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

B

SVERIGE
Porto Betalt

Namn: _____

Adress: _____

Postnr&Ort: _____

Tel: _____

TIDNINGSFÖRLAGET OTLAS AB

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

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

POSTTIDNING B
SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

7 8 8 0 0 6 0 0 1

Våra kunder älskar oss!

★★★★

Vi har massor av positiva omdömen

TRUSTPILOT

TRYGG E-HANDEL

499 kr Rullbocksats Proworks

-31%

Woody´s Styrstål

från 849 kr

Proworks Snöskoter/ATV-Lyft

~~1 959 kr~~ 1 295 kr

Snopro Slides

från 99 kr

ALLT FÖR SNÖSKOTER PÅ SLEDSTORE.SE!

sledstore

SVERIGES SKÖNASTE SKOTERBUTIK

sledstore.se info@sledstore.se