Nummer 5 15/16 Pris: 69:- EUR 8,90 NOK 85

SNOWRIDER Magazine

SnowRider som en käftsmäll i korvkön

TA FÖRARBEVISET MED SNOWRIDER

WIDETRAK
en Svensk Polaris

PROJEKT 174"

WINTERXGAMES

TIMBERSLED X 4

YAMAHA VOODOO DOCTORN

CBR 2016

INTERPRESS 0518-05
7388051806905
RETURVECKA v 12

SNOWRIDER Magazine
NUMMER 5
2015/16

Nummer: 5-15/16 Årgång: 19
Foto omslag: Joe Wiegele/ESPN Images.
Utgivning nr 6 2015/16: 22 mars
Annonsstopp: 22 februari

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

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

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

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

Modern media:
Mattias Klockar
klockar@otlas.se

Fasta medarbetare:
Alf Sundström
Daniel Orevi

SNOWRIDER Magazine

Prenumeration & Shop:
www.snowrider.se
pren@snowrider.se
Priser inom Sverige:
6 nr (1 år) 335:- 12 nr (2år) 635:-

Adress:
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora
Tel: 0250-228 85
Telefontid mån-tors 10-16

OBS! Eftertryck, helt eller delvis, tillåts icke utan utgivarens godkännande. För insänt ej beställt material ansvaras ej.

Distribution: Interpress
ISSN: 1403-0144

Tidskriften är TS-kontrollerad

Det här med att skriva ledare är faktiskt väldigt roligt. Jag får skriva om egentligen vad som helst samtidigt som jag måste tänka mig för i detta PK-samhälle. Man kan inte direkt ventilera allting på dessa rader men samtidigt är ju detta en snöskotertidning så ämnet är väl ganska självskrivet. Jag ska först och främst klaga på vädret då jag är 45 år gammal. Ja man bryr sig mer om vädret när man blir äldre tydligen. Vädret är till syvehe och sist det som verkligen spelar någon roll då vi ska köra snöskoter. Finns det ingen snö, så går det inte att åka. Punkt! Just detta har vänt upp och ner på det mesta och snöläget är inte det bästa i skrivande stund om man bortser från en del ställen som levererar i vanlig ordning. Men som sagt, vädret är för jäkla dåligt måste jag säga. Det var bättre förr. Nu har jag dels gnällt på vädret samt konstaterat att det var bättre förr. Som sagt, snart 46 år.

Komma skall

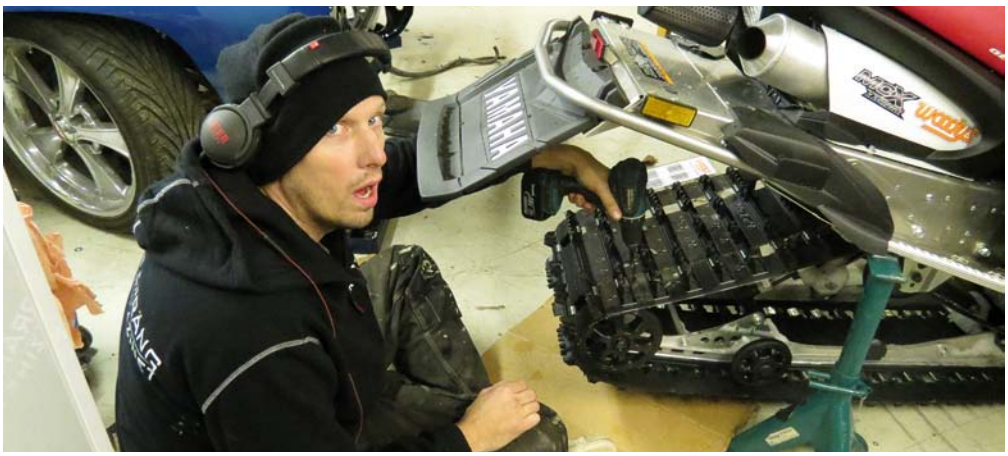
Säsongen har knappt börjat förrän det är dags att åka till USA och köra nästa års snöskotrar. I skrivande stund sitter vi och planerar vad som komma skall i West Yellowstone samtidigt som biljetter, hyrbilar och hotell ska bokas. Det är en massa saker som ska klaffa för att vår årliga SnowShoot-resa ska bli lyckad och att vi ska få med oss bästa möjliga material vad det gäller bilder och körupplevelser med oss hem till er. Vi har ju varit över några gånger under alla år och nästa säsong fyller SnowRider hela 20 år. Just det. Det var inte dåligt va?
Just i detta nu så har jag fått reda på vad flera av tillverkarna kommer att presentera nästa säsong, vilket får mig att le i vanlig ordning. Ingen ligger på latsidan och alla gör sitt bästa för att attrahera er köpare. Vad som komma skall? Håll er till tåls så ska vi berätta allt och lite till angående detta.

Förvånande

Jag måste säga att jag aldrig slutar att förvånas över hur få det egentligen är som förolyckas på en snöskoter i detta land. Naturligtvis är varje dödsfall tragiskt och ett för mycket, men med tanke på alla faror man utsätter sig för på detta fordon så blir jag förvånad över hur få i sammanhanget som stryker med på grund av hög fart, krockar med varandra eller träd, eller andra faror som lurar därute. En snöskoter har hisnande fartresurser samtidigt som den kan ta dig till platser som annars hade varit omöjliga att besöka vintertid. Varför händer det inte mer olyckor? Jag tror och hoppas att det är en kombination av utbildning samt ett visst säkerhetstänk som vi trots allt besitter då stora delar av snöskoterfolket sedan länge använder alla slags skydd som man kan tänka sig för att vara förberedd. Man blir också lika förvånad över att det fortfarande finns några få som väljer att köra snöskoter onyktra och därmed öka risken med tusentals procent att bli en av de 6,5 personer som avlider i samband med framförande av vårt favoritfordon. Ett tips är att du som är runt 40 år och har runt 1,7 promille i kroppen och känner dig lite sugen på att ut och åka skoter, gärna över ett vattendrag av något slag, gör inte det! Detta gäller för övrigt er andra också, men just den där 40-åringen behöver tydligen en extra påminnelse.

Utbildning hos SnowRider

Från och med nu så har du möjligheten att ta ditt förarbevis för snöskoter hos oss på SnowRider. Vår tanke är att du ska få dig en komplett ”utbildning” hos oss, där du förutom ett förarbevis också åker hem med massor av tips och råd på fickan. Vi vill lära dig allt vi kan och har snappat upp under de 20 år vi varit verksamma i branschen. Vi har en egen kursgård och vi kan också erbjuda dig eller din 16-åring boende samt hämtning och lämning på tåg och buss. Mera om detta på sidan 28 i denna tidning. Nu kör vi. Chefredaktör Friström



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

INNEHÅLL 5 2015/16

2. Ledare
6. Marcus goes to USA
10. Widerak en Svensk Polaris
14. Nytt & Noterat
16. SnoPro Scandinavia Series
18. Winter X games
22. VooDoo Doctorn
28. Förarbevis hos SnowRider
32. Canon Ball Run 2016
38. Värmaren i vinterkylan
42. TimberSled-montering
46. Projekt 174”
50. När olyckan är framme
52. Gurra sammanfattar
56. Verktyg för den aktive
62. Hole in one
67. Prenumerationer



Foto: Matt Morning / ESPN Images.









KLIM® LOCHSA ONE-PIECE AND F4 HELMET



www.KLIM.com

© KLIM® 2015 GORE-TEX®, GUARANTEED TO KEEP YOU DRY® promise, GORE and designs are trademarks of W. L. Gore & Associates.

Engineered with

GUARANTEED TO KEEP YOU DRY GORE-TEX

Klim

MARCUS JOHANSSON I USA

Från ”soffan” till hetluften på några dagar.

Av: Björne



Tänk dig att sitta hemma i godan ro och planera för att titta på X Games-sändningarna på SVT Play och sedan ett samtal senare stå i Aspen framför en Polaris redo för start!

Den enes olycka...

Hentges Racing hamnade lite i knipa när både Kody Kamm och Petter Nårsa blev skadade innan X Games och man kallade alltså in Marcus Johansson för att köra för dom.

– Jag kör för tillfället helt själv i teamet som håller till i Princeton, MN och vi tränar på ERX Motorpark, säger Marcus.

Med inte alltför lång tid att förbereda sig gjorde Marcus ändå sitt bästa i Aspen utan att lyckas ta sig till final, men teamets satsning på Marcus är mer långsiktig än så, då även dom förstår att det bara är på film man slänger in någon i hetluften som sedan lyckas vinna.

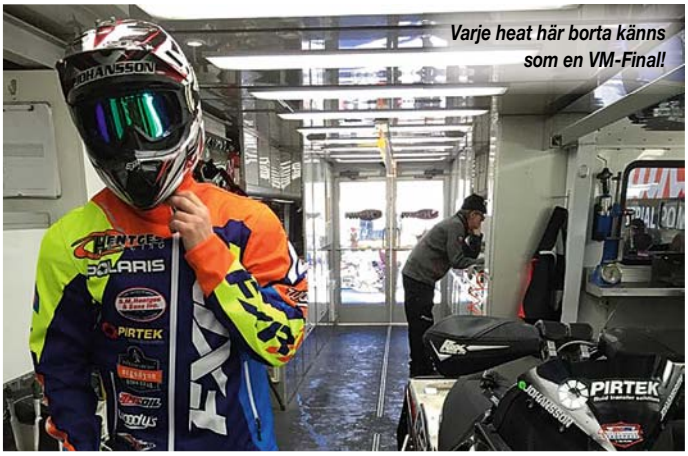
– Det är jävligt fränt att få testa på det här, speciellt för ett av dom tyngsta teamen i USA, Hentges Racing. X-Games var sjukt roligt att få uppleva! Dock hann jag inte testa maskinen innan det var dags för blodigt allvar... Men nu i veckan ska jag träna lite mer och sen är det dags för ISOC till helgen. Man känner allt lite press när man kör för ett såpass framgångsrikt team, men med så kort varsel och lite tid på den nya skotern så är jag nöjd med min insats hittills. Ska bli kul att få bli mer bekväm på skotern och tävla igen till helgen. Här borta känns det som att varje heat man kör är som en VM-final i Europa om man jämför motståndet!

Vi önskar Marcus all lycka borta i USA och hoppas att det blir en lång säsong!





Ingen är gladare än Marcus för att ha fått den här chansen!



Varje heat här borta känns som en VM-Final!

NYHET: LADDA NER
POLARIS SNOW APP

2016



SEE A NEW WAY UP

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

SUPER DEAL 2015

Nu har vi sänkt priserna rejält på ett antal Polaris-modeller från 2015. Kontakta din lokala återförsäljare för mer information om SUPER DEAL!



800 SWITCHBACK ASSAULT 144 | 800 RMK ASSAULT 155

Erbjudandet gäller så långt lagret räcker. Kan ej kombineras med andra erbjudanden.

PolarisSverige.com • facebook.com/PolarisSweden

POLARIS FÖRSÄKRING | POLARIS | POLARIS FINANS

TERRAIN DOMINATION | POLARIS

VI HAR ALLT DU BEHÖVER FÖR SKOTERSÄSONGEN

NYHET!



Scott SMB X-Tray Stövlar

Pris: 2499 kr

SCOTT

2016!



Scott 350 Pro Hjälm

Pris: 1799 kr

SCOTT

NYHET!



Scott Comp Pro Jacka

Pris: 3199 kr

SCOTT

NYHET!



Scott Comp Pro Byxa

Pris: 2799 kr

SCOTT

2016!



Scott LCG Cross Glasögon

Från: 1999 kr

SCOTT

NYHET!



FXR Torque Core Hjälm

Pris: 1395 kr

FXR

NYHET!



FXR Fuel Handskar

Pris: 799 kr

FXR

NYHET!



FXR Team Core Stövlar

Pris: 2695 kr

FXR



SÄTT FÄRG PÅ VINTERN!

FXR

BESÖK LELLESMC.SE



FÖLJ OSS ÄVEN PÅ FACEBOOK: @Lelles MC

NYHET!

FXR Torque Visir Hjälm

Pris: 2495 kr

FXR



NYHET!



Scott Handskar

Från: 549 kr

SCOTT

Scott 350 Pro Hjälm
Pris: 1799 kr

Scott Hustle Glasögon
Pris: 899 kr

Scott Comp Pro Jacka
Pris: 3199 kr

Ladda ner Lelles appen!



Lelles

www.lellesmc.se

Nymansgatan 6 Uppsala | 018-156000 | lelles@lellesmc.se

Polaris Widetrak

svenskamerikanen med evigt liv!



Snöskotern är en stor del av det svenska kulturarvet, i alla fall om vi håller oss till de snötäckta delarna av landet, och det finns knappast någon svensk som helt ärligt kan påstå sig inte veta vad en skoter är.

Text: Alf Sundström Bild: Henry Johansson

Under årens lopp har det tillverkats en mängd olika snöskotrar i vårt land men under 90-talet så dog denna tillverkning tyvärr ut. Skälen till detta var många då de sista stora tillverkarna, Ockelbo och AKTIV, brottades med höga produktionskostnader samt svårigheter att hålla jämn takt med konkurrenternas utveckling. En ny typ av skoterköpare krävde betydligt högre prestanda, komfort samt körglädje än vad våra svenska tillverkare kunde erbjuda och de kunder som fortfarande föredrog svenska skotrar var för få. En bidragande faktor var tveklöst de nya Lynx-modellerna med bred matta som kombinerade den skandinaviska bruksskoterns fördelar med den amerikanska sportskoterns körbarhet.

Spiken i kistan kan man dock säga att Yamaha slog i när de kom ut med sin revolutionerande Viking 540. Den hade bred samt lång matta kombinerad med en fantastisk motor som hade sina rötter i sportmaskinen SRV och dessutom en komfort tidigare oprövad hos arbetsmaskiner. När det sedan stod klart att dess framkomlighet samt dragförmåga var väl så god som hos de äldre järnhästarna blev den en omedelbar försäljningssuccé vilket medförde att ännu färre efterfrågade våra inhemska skotrar. Just Yamaha Viking kan sägas vara en modell som byggdes exakt efter den skandinaviska skoterkundens krav och det är därför ingen slump att den kallades just Viking här hemma (det namn som används i Nordamerika är VK540) och även om våra egna tillverkare inte kunde matcha denna skoter när det gällde teknik och försäljningsframgångar så fanns det andra tillverkare som hade potential att göra det.

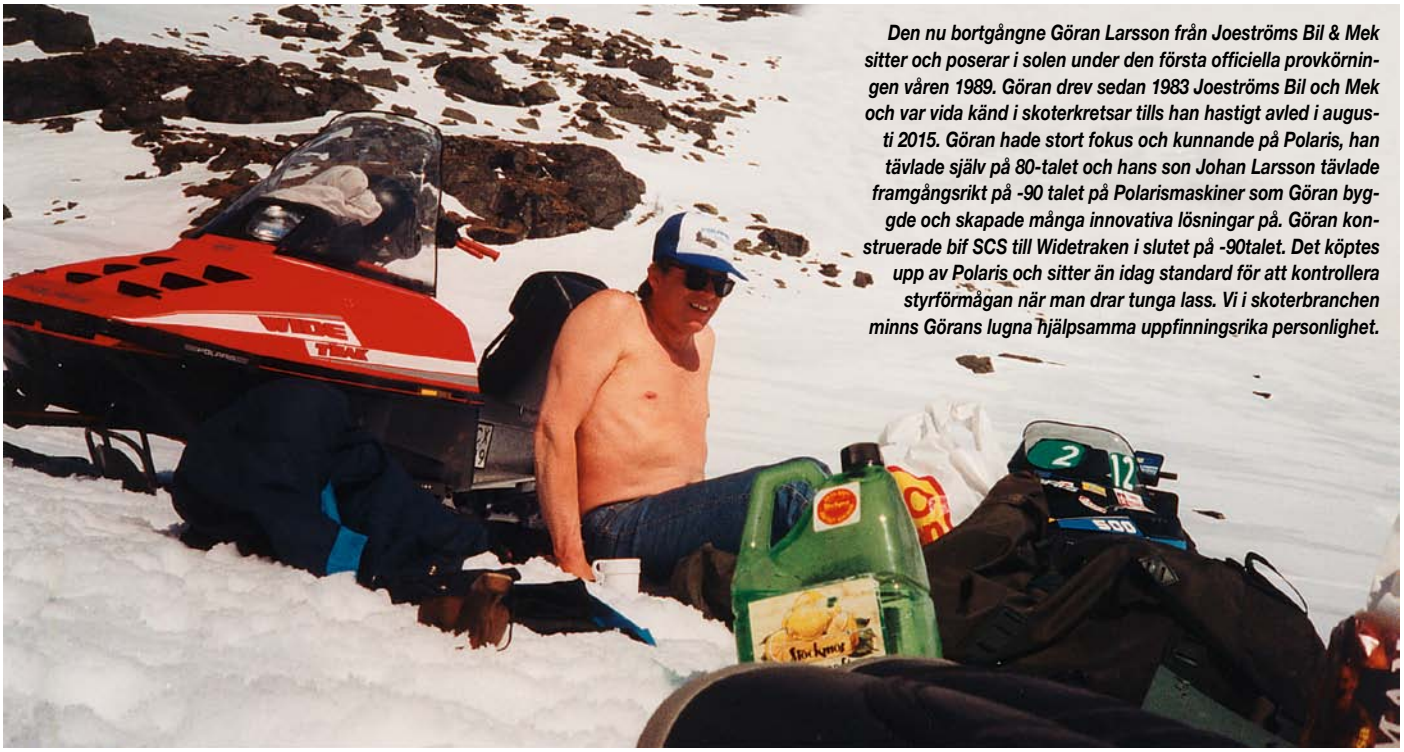
Trögt att sälja Polaris i Sverige

Polaris är historiskt sett en av de stora skotertillverkarna i världen och det är faktiskt lite av en gåta varför de såldes så få här hemma under 70-talet och början av 80. För den som letar efter en fin veteranmaskin från dessa år står det snabbt klart att de är svåra att få tag i, på denna sida av Atlanten.

Bristen på bra importör under dessa år kanske kan förklara den blygsamma försäljningen men det ändrades när Henry Johanssons Fritidsprodukter tog över och volymen började öka. Nu skedde detta samtidigt som många köpare såg de nya IFS-Polarisarna som marknadens mest eftertraktade och Arctic Cat hade stora problem efter sin konkurs så det var därför öppet mål för en driven importör att sälja.

Men Fritidsprodukter gjorde mer än bara levererade skotrar som amerikanarna byggde, de beställde maskinerna i det utförande som den svenske kunden ville ha dem. Under Henrys ledning skapades nämligen Polaris SKS i "Sverigeutförande" (heter SWE eller Sweden i reservdelslistorna) med den för vår marknad specifika dubbeldynan. Det kan tyckas som en liten och obetydlig detalj att tillvalet "King and queen- seat" från Polaris satt originalmonterat men på denna tid var det något stort. Sport/lössnö-skotern Indy 400 SKS samt värstingmaskinen Indy 650 SKS såldes nu som "långbandare lämplig för passagerare" vilket gjorde det väldigt enkelt för den som behövde mandat från familjen när den nya skotern skulle köpas.

Dubbeldynan var den skillnad som gjorde att man valde Polarisen då ingen annan maskin med plats för passagerare och ryggstöd var i närheten av att vara så modern och körglad. Nu kom även Supertrack ut som var en mycket lång Indy Trail med en fläktkyld 488cc motor samt växellådan från Long Track, en modell som genast sålde bra här hemma. Men Polaris saknade en modell med bred matta för att ta upp konkurrensen från Yamaha Viking samt Lynx



Den nu bortgångne Göran Larsson från Joeströms Bil & Mek sitter och poserar i solen under den första officiella provkörningen våren 1989. Göran drev sedan 1983 Joeströms Bil och Mek och var vida känd i skoterkretsar tills han hastigt avled i augusti 2015. Göran hade stort fokus och kunnande på Polaris, han tävlade själv på 80-talet och hans son Johan Larsson tävlade framgångsrikt på -90 talet på Polarismaskiner som Göran byggde och skapade många innovativa lösningar på. Göran konstruerade bif SCS till Widetraken i slutet på -90talet. Det köptes upp av Polaris och sitter än idag standard för att kontrollera styrförmågan när man drar tunga lass. Vi i skoterbranchen minns Görans lugna hjälpsamma uppfinningsrika personlighet.



Den första Widetraken landade i Sverige våren 1989 och var till allas förvåning Ferarri-röd, precis som prototypen.



Hela gänget från Fritidsprodukter på Frösön poserar i matchande klädsel. Henry Johansson är helt klart skyldig till att Polaris började sälja snöskotrar i större mängd i Sverige.





Aj då, Mats sitter fast. Varför inte hålla högre fart så slipper dina vänner lyfta lös dig?

I vedskogen är alltid Widetrak på hemmaplan, det gäller att björna fast lasset ordentlig när man har 60hk under huven.



Henry Johansson när det begav sig en gång i tiden. Naturligtvis sittandes på en Polaris.



5900 och Ski-Doo Nordik, de behövde en "äkta skandinav" i modellflottan.

Vad är en bredbandare?

För en oinvigd kan det vara svårt att inse exakt vad en bredbandare är för något och vad skillnaden mot en skoter med endast lite mindre matta på bredden innebär. Det är faktiskt så att denna maskintyp har en del mer eller mindre uttalade regler gällande dess uppbyggnad och många anser att Ockelbo skapade denna klass med deras 600-serie som kom på 70-talet. Då fastslogs vad som gäller och vilka finesser man kräver av en skoter innan man är villig att kalla den för en bredbandare. Den självklara komponenten är det breda bandet som ger en överlägsen dragförmåga jämfört med en smalare maskin men utan att bli lika lumpig som en dubbelbandare. Sedan krävs det ett förvaringsutrymme under sadeln, minst så stort att en yxa samt de nödvändigaste verktygen får plats och som då alltid följer med maskinen. Vidare ska sadeln vara hög och bred vilket sker automatiskt när tunneln breddas samt förvaringsutrymmet placeras under sadeln, men den ska också ha ett bra ryggstöd för passageraren samt en rejäl pakethållare, gärna försedd med en original packbox. Sedan ska vindrutan vara hög, mycket hög och styret ha lämplig höjd för stående körning. När allt detta är uppfyllt har man en bredbandare och en SuperTrack saknar som bekant en del av dessa egenskaper så Polaris hade vid denna tid ingen maskin i denna klass. Detta var något som generalagenten ville lösa då försäljningen av bredbandare alltid legat ytterst högt här hemma och grundchassit hos Polaris Indy hade tekniska förutsättningar för att på ett enkelt och lyckat sätt kunna breddas.

En svenskbyggd Polaris Widetrack.

Grundidén för att bygga en Widetrak är enkel, man klyver ett Indychassi på mitten och sätter dit en bred samt lång matta, hög/låg+back-växellåda samt hög sadel (med förvaringsutrymme under), hög ruta och högt styre. Så skapar man en succéskoter som sedan säljer i år efter år till synes utan slut, det är mer än ett kvarts sekel som den kom ut, så att kalla den för lyckad är knappast en överdrift. Men hur kom man fram till att denna modell skulle se ut som den gör och vem utförde egentligen utvecklingen? Intressant nog är svaret att Widetrak med fog kan kallas för en "Svensk Polaris" då prototypen byggdes av generalagenten Fritidsprodukter som sedan sände den till USA för produktion. Jag hade förmånen att under ett samtal med Henry Johansson ta del av denna fantastiska historia och han berättade att de utgick från en längskapad maskin med ombyggd boggi som sedan byggdes om med delar från andra Polarismodeller. De inledande testerna var mycket positiva och skotern hade en hanterbarhet och komfort som ingen tidigare upplevt på en arbetsmaskin. Styret var högt och välfungerande när man ställde sig upp vilket på denna tid var en mycket stor sak. Det skulle dröja ytterligare runt tio år innan någon kom på att man kunde bygga om sin skoter med en så kallad styrhöjare och på så sätt anpassa körställningen för färd vid sidan om leden, Widetrak hade detta vid leverans. Man passade även på att testa olika motoralternativ och ett intressant alternativ var en fyrtaktare byggd i Tyskland, med den under huven hade man byggt den första 4T-widetraken 13 år före Arctic Cat! Motorvalet blev till slut den då stekheta Fuji 488-LC motorn som satt i denna tids mest eftertraktade sportskoter Indy500. En enkel modifiering utfördes i form av längre kolvskirtar och längre avgassystem som sänkte maxvarvet till förmån för ökad lågvarvsstyrka. Även huven kom från Polaris nyaste sportskotrar vilket gjorde att den nya Widetraken inte alls såg ut som en arbetsskoter, den såg ut som en sportmaskin med grym matta. Fritidsprodukter valde att lackera sina prototyper i Ferrari-röd färg då det är ruskigt snyggt, de hade räknat med att serieversionen från fabriken i USA skulle få en färg från deras redan etablerade sortiment. När man sedan öppnade lådan och fick se den första färdiga serieversionen på svensk mark såg man



En liten nöjestur efter arbetet i skogen. Här ser det ut som om Bengt-Olof har fastnat men det är bara som det ser ut om man inte vet hur bra dessa maskiner tar sig fram.

att den var vackert röd, Ferrariröd! Man hade nu en arbetsmaskin att sälja och den var snyggare, snabbare samt på alla sätt roligare än alla andra arbetsskotrar som då såldes. Det var en legend som hade skapats och den var "Made in USA" men född i Sverige!

Alla pratar Widetrak

Arbetsmaskinen från Polaris var alltså vätskekyld vilket inte alls var så nytt som man kan tro då Ski-Doo Trapper hade detta nästan tio år tidigare men detta var ändå något som väckte uppmärksamhet. Motorn lämnade 60hk och den var därmed en av de starkaste maskiner som såldes överhuvudtaget, vi hade då en frivillig gräns vid just 60hk så allt över det var så kallade tävlingsskotrar. På denna tid var det nästan lite för mycket att ta in, man kunde köpa en bredbandare som hade vätskekyld motor med dubbla förgasare samt 60hk! Otroligt var inte nog för att beskriva detta. Sedan var den snygg som få och hade IFS-framvagn, detta var en arbetsmaskin med racefjädring. Och allt som man krävde av en bruksmaskin satt på plats och den gjorde skidlyft, alltså skidlyft med en bredbandare! Man ska ha klart för sig att detta skedde under en tid då en lätt förlängd sportskoter var det enda alternativet till en arbetsskoter för den som ville göra egna spår så en Widetrak sågs av många som en maskin för lössnöåkning på det sätt vi i dag använder RMK till. När skotern var helt ny på marknaden fanns det en del personer som valde att bygga om den till en riktig dräparskoter genom att montera in Polaris största motor, den 3-cylindriga Indy 650 motorn på 100 hk. En av dessa hybrider vann enligt legenden en backtävling i Luleå och chockade sina medtävlare svårt när de blev frånåkta av en arbetsskoter. Vätskekylningen väckte en del funderingar och det var inte enbart obefogad oro, innan bra isrivare kom ut på marknaden kunde Widetrak få problem med varmgång i vissa fören. Växellådan har aldrig utmärkt sig för stor smidighet men efter ett par år kom en ny variant som var något lättare att manövrera. Under de följande åren såldes Widetrak fantastiskt bra och en del mindre uppdateringar infördes men i det stora hela är grundkonceptet intakt än i dag. En av de större uppdateringarna var den ställbara kopplingsmekanismen som först såldes som tillbehör. Med den kan man mycket enkelt ställa in skidtrycket och på kort tid anpassa maskinen efter last och före. Och även denna konstruktion är grundad i en svensk produkt som Polaris valde att producera själva. Men efter de inledande åren hände något ganska intressant, den tidiga "värstingbredbandaren" blev en vettig och mycket prisvärd skoter som man numera kan beteckna som en budgetmaskin, detta utan att man ändrat på maskinen. Ibland behöver man inte bygga om något alls för att få fram en ny produkt.

Fläktkylningen gör entré

Jag anser att det var ett riktigt genidrag att förse Widetrak med den vätskekylda motorn när den introducerades 1990. Polaris Indy 500 var en ikon redan när den kom och tveklöst en av de hetaste snöskotrarna överhuvudtaget 1989 och det var denna motor, lite lätt nertrimmad, som satt under huven när man köpte Polaris första arbetsskoter året därpå. Tack vare Widetraks enormt långa livslängd så görs denna motor fortfarande men det är numera knappast någon som minns att det en gång var en sportmotor. Nu finns årets modell även med en modernare 550cc fläktmotor och detta medför lägre fordonsvikt samt att kylningen inte längre är beroende av att snö eller is flyger omkring skotern vid färd. Man kunde dessutom sänka priset till under 70 000:- inklusive moms då skotern blev något billigare att bygga och det är otroligt billigt hur man än jämför. Man får en ny arbetsmaskin av god kvalité med elstart samt hög/låg+back och den kan utan tvekan räknas som en av skoterhistoriens mest utprovade maskiner. En levande legend som numera säljs till rena reapriset trots att den aldrig fungerat bättre. Så har man inga problem med att den i princip har grundtekniken från 90-talet är detta ett av årets bästa köp. Vem vill inte ha en skoter som är utvecklad i Sverige under samma tid som Berlinmuren revs?



Skoterbrudar mot cancer

Hjälp till med insamlingen genom att skänka 50 kr med ett SMS. Vinterns tjejresa kör dom med målet att besegra cancern! Din gåva ger möjlighet att finansiera den främsta cancerforskningen i Sverige. Med din hjälp kan man komma ännu ett steg närmare i sin vision – att besegra cancer. SMS:a BESEGRA 17977 till 72988 för att skänka 50 kr till insamlingen. Om du skriver in ditt namn efter insamlingens id-nummer kommer det att synas på gåvan. Annars blir din gåva presenterad som anonym. Exempel: BESEGRA 17977 Johan Ek
För att skänka mer surfar man in på www.cancerfonden.se/insamlingar/skoterbrudar-mot-cancer



Vi ville väl mest överraska lille Olof med en bild på honom själv där han poserar i ett par rejäla, men inte på något sätt för stora skor om man är bosatt norr om Gävle.
Som synes så är Olof också lite tomte, precis som pappa.



Hjälmtvång kan ge billigare skoterförsäkring

En lag om hjälm för skoteråkare har diskuterats under lång tid. Svedea konstaterar att fler hjälmar skulle minska risken för skallskador vilket bör bidra till lägre skadekostnader. Något som på sikt skulle kunna leda till billigare försäkringar.
– Risken för skallskador minskar om man använder hjälm när man åker skoter. Så skulle alla använda hjälm borde det i förlängningen leda till lägre skadekostnader. Det i sin tur skulle kunna ge lägre försäkringspremier, säger Fredrik Lilliehöök, produktchef för snöskoterförsäkring på Svedea.



STARKT STARTFÄLT TILL CON

Under Clash of Nations 2016 kommer 24 åkare i två olika klasser, totalt 48 åkare, bjudas in att tävla i skotercross. För att få chansen att köra krävs att man som förare håller en hög nivå, dels för att kunna matcha motståndet, dels för att klara av den krävande banan. Tre självklara åkare är Adam Renheim, John Stenberg och Petter Nårsa som alla nyss blivit inbjuda att delta i klassen Pro Open på Clash of Nations i Falun den 1-2 april. Redan klara åkare är norske talangen Elias Ishoel, amerikanen Logan Christian och Daniel Bodin som kommer köra freestyle show. Mer info finns på www.clashofnations.se Foto: Photo by Pete Demos / ESPN Images.

Clip-in glasögon



Nu kan du som har synfel och behöver glasögon, använda clip-in glasögon som passar i dina egna goggles. Perfekt för dig som kör skoter, åker skidor eller snowboard. CR39 kvalitetsglas från japanska HOYA används. Priset är 995 kronor inklusive enkelslipade glas med dina styrkor, fraktfritt inom Norden. Besök www.larsson-optik.se eller ring 0910-36915 för mer information.

UNIBURR





Trött på rostiga, sönderdragna gängor som kräver både slipmaskin och fil för att bulten ska ta. Uniburr sätts fast på skruvdragaren. Tryck sen den konformade enheten mot den skadade skruven/bulten, oavsett om den sitter på en bromstrumma eller maskin/motor. Kör igång och några ögonblick senare är gängorna som nya igen. Du kan t.o.m. hålla en skadad skruv/bult i handen och med verktygets hjälp enkelt och snabbt skapa nya gängor. Kan användas i olika dimensioner från 8 mm till 19 mm. Besök Kala AB, www.kala.se för mer information. Pris 696 kronor exkl. moms.



BEKANT SÄLJARE

Om du den senaste tiden saknat skoteridolen Mattias "Råttan" Lönn så ska du sluta upp med det nu. Mattias hittar vi numera som säljare på KGK-Suzuki. Han verkar se laddad ut och har för säkerhets skull också anammat hjälmlagen fullt ut vilket vi också gläds åt.

Power Houdi



Fleecetröja i kroppsnära passform med huva. Perfekt under skaljackan, på skotern, i skidbacken eller bara en skön tröja att använda precis som den är. Multifunktionellt mellanlager, i en kroppsnära skärning, som passar bra året runt. Power Houdi är en av Houdinis klassiker. Hög tight krage med välformad huva som värmer hals och haka. Förlängda ärmar med tumhål i ärmslut. För extra slitstyrka har mudden dubbelt tyg. Bra fukttransport och snabbtorkande. Finns i 11 olika färger, pris 1 899 kronor. Kolla in www.houdinisportswear.com för mer information.

Skotergarage



Mobilt hållbart lättviktsgarage i aluminium som tillverkas och kan anpassas efter dina behov och önskemål. Sen är det bara att ställa in och parkera ditt fordon. Garaget väger endast ca 120 kg och transporteras lätt på en släpvagn. Garaget på bild är anpassat för skoter eller fyrhjuling. Stommen är av aluminium med 60x40x2 -väggar och tak av aludurk 2/4. Har måtten (LxBxH) 3500x1400x1600, portar i bägge ändar, 230 volt ingång, europa- kontakt, belysning x2, 230 volt uttag (laddare och värmare) och golvskenor för skidorna. Pris för garaget på bild 22 800:- exkl. moms, mer info på www.yttermyrsplåtslageri.se

Nikon tar steget in på actionkameramarknaden



Den första kameran i sortimentet är KeyMission 360, en bärbar actionkamera som kan spela in video i 360° och 4K. KeyMission 360 har en kombinerad bildsensor/objektiv på båda sidor om kameran. Bilderna kombineras i kameran för att skapa en realistisk, högupplöst bild i 360°. Själva kameran är vattentät till 30 meters djup utan separat undervattenshus. Den är dessutom mycket tålig, och klarar damm, stötar och låga temperaturer utan problem. Dessutom minskas effekterna av kameraskakning tack vare pålitlig elektronisk vibrationsreducering som aktiveras via appar under uppspelning, vilket gör filmerna skarpa och tydliga. Mer information finns på www.nikon.se

SNOPRO SCANDINAVIA SERIES

DELTÄVLING 1



Rickard Larsson, Mjödvattnet har byggt denna läckra Yamaha SRX 440 Mod.



Jonas Persson Bygdsiljum har en mycket läcker Polaris TX 500 som går som på räls.



Mattias Andersson jagar Leif Ärlebrand i finalen av Snopro klassen.



Peter Löfvenius, Burträsk på en Lynx 3300 ice edition jagar hemmaåkaren Elias Lindberg.



Mattias Andersson, Skellefteå tar vinsten över Leif Ärlebrandt Gällivare.

Deltävling 1 i Gargnäs!

Text: Björn Foto: Marcus

Då var det dags att sparka igång årets säsong i isracing-serien Snopro Scandinavia med första deltävlingen i skotermetropolen Gargnäs. Här huserar många gamla skotercrosshjältar som Johanssons-pojkarna och Lindbergs m.fl. Då man ser ärrade förare som Krister Johansson med brorsan Richard Johansson i tävlingsstaben förstår man att det kommer vara en tävling med flyt.

Smidigt kval

I rask takt springer kvalet förbi och det stora samtalsämnet i pausen blir helt enkelt hemmaföraren Elias Lindberg. Son till legendaren Robin Lindberg. Han har inte bara fått väldigt bra fart på sin Rotax-motoriserade Polaris Cutlass utan han kör också som att det inte fanns någon morgondag, han ligger tvåa när kvalen var avklarade. Men kvaletta för dagen var annars utmärkte Anders "Brännan" Brännström, Skellefteå som tog tre heatsegrar.

Väl i elimineringen fick vi skåda härlig och tight racing. Mats Granh tog en fin heatseger i C-finalen men orken tröt i B-finalen då han fick åka B-final direkt efter. Väl där var det Mikke Jansson, Bureå på sin Merc som visade det yngre gardet var skåpet skulle stå. Mikke vidare in till B-Final.

Ofjädrat

Bladfjädrade klassens A-final gjordes upp med förarna Anders Brännström, Skellefteå, Elias Lindberg och Robin Lindberg bägge från Gargnäs. Även Peter Löfvenius, Burträsk samt Leif Lundberg, Umeå och Mikke Jansson, Bureå var i A-final. Peter Löfvenius formligen flög ut ur startgropen med sin Blizzard -73:a sen var det Elias som tog över ledartröjan och dom andra jagade och bytte platser med varandra. Det blev tight racing ända in på mållinjen men det var Elias Lindberg som till hemmapublikens jubel tog hem vinsten till slut före Peter Löfvenius som gör en mer eller mindre bragdtävling, då han så sent som i somras opererades för cancer. Peter är en kämpe och från alla inom skoterracingvärlden sänder vi en Krya-på-dig-hälsning och Peters hälsning tillbaka är "live and enjoy the moment, you never know when it ends".

IFS-klassen får väl anses som kungaklassen då det handlar om fabriksbyggda isracingmaskiner, så kallde SnoPros. Leif Ärlebrandt från Gällivare är en duktig mekaniker, tuner och förare med ett förflutet inom dragracingeran med galna byggen genom åren. Om vi bortser från att han byggt sin maskin själv så körde han in som kvaletta och frågan var om någon skulle klara av honom. Närmast jagade Elias Lindberg som gjorde en bragd genom att köra samma skoter i två klasser. I IFS-klassen finns ju all möjlighet att göra detta. Peter Löfvenius har en ombyggd Lynx 3300 R för isåkning och han är oftast med i kulisserna. Det blir spännande att se i Rovaniemitävlingen, då Peter torde bli helgonförklarad i Lynx hemstad.

Peters yngre bror Johan tog sig även han upp till finalen via B-final. Väl där fick vi se en flygande Erik Sandström, Sävar ta en riktig holeshot med flera skoterlängder. Men vad som hände i kurva 4 vet nog bara Erik då han kom långt ut och fick backa av lite och Leif, Elias samt Mattias Andersson från Skellefteå kunde smita förbi. Efter att Mattias tagit sig förbi Elias började Mattias kamp mot Leif och det var först på sista varvet som Mattias lyckades ta sig förbi och knipa segern med en skoterlängd. Grattis Mattias Andersson! Notis är att Mattias varit med i c:a 10 år i diverse olika retroskotertävlingar och det var 8 år sedan Mattias genomförde en final, annars har det alltid varit nån grej som alltid ställt till det för honom.

Vi säger tack från Gargnäs och siktar in oss mot nästa race i Östersund!

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

WINTER X GAMES



Foto: Gabriel Christus / ESPN Images

Ännu ett X Games har avgjorts i amerikanska Aspen, skotergrenarna man tävlade i var skotercross och freestyle.

Av: Martin Urverk

Man började första tävlingsdagen på X Games med skotercross. Från Sverige tävlade Adam Renheim, John Stenberg och Marcus Johansson. Marcus fick sent flyga över från Sverige för att köra för Hentges Racing, detta eftersom teamets båda förare Kody Kamm och Petter Nårsa skadat sig. Petter skadade revbenen under tävlingarna i Deadwood och hoppas vara tillbaka på banan snart. Förra året deltog både Adam Renheim och John Stenberg, Adam körde då in på en fjärdeplats och John slutade på tiondeplats i finalen.

Nionde raka

Tidskvalet vanns av Tucker Hibbert före Adam Renheim. Två heat kördes där fem förare gick vidare till final från varje heat, totalt tio förare till final. Inget sista chansen heat utan bara en chans för att ta sig till final. Från första heatet gick Tucker Hibbert, Elias Ishoel, Corin Todd, Ross Martin och Jake Scott vidare. Marcus Johansson blev utslagen och fick inte köra nått mera. Andra heatet vanns relativt enkelt av Adam Renheim där Corey Watkinson, Logan Christian, Tim Tremblay och John Stenberg tog sig vidare. Tucker Hibbert fick välja startspår först i finalen och Adam som tvåa, som vanligt brukar starten vara avgörande så det gäller att vara med. Tucker var snabbast och Adam var med långt framme i första kurvan, i kurvan efter fick Adam innerspåret och smet förbi. Adam var snabbt tvåa efter Tucker och jagade på, det blev en lucka mellan dem och så förblev det i 20 varv ända in i mål. Tucker tog sitt nionde raka X Games guld, i en följd. Adam körde hem silverplatsen ohotad efter mycket bra körning och var mycket nöjd och glad med sin körning och medalj. Och det var många stora namn som inte ens tog sig till final. Finalens andra svensk var John Stenberg, som körde in på en femteplats. Johns teamkompis, 17-årige talangen Elias Ishoel från Norge gjorde sin debut i Pro Open klassen. Och vilken debut han gjorde, han höll jämna steg med Tucker Hibbert i första heatet och körde in som tvåa. Efter att ha varit med om en del ihopåkningar i starten i finalen, körde Elias in på en fin sjätteplats i sin Pro Open debut. Helt



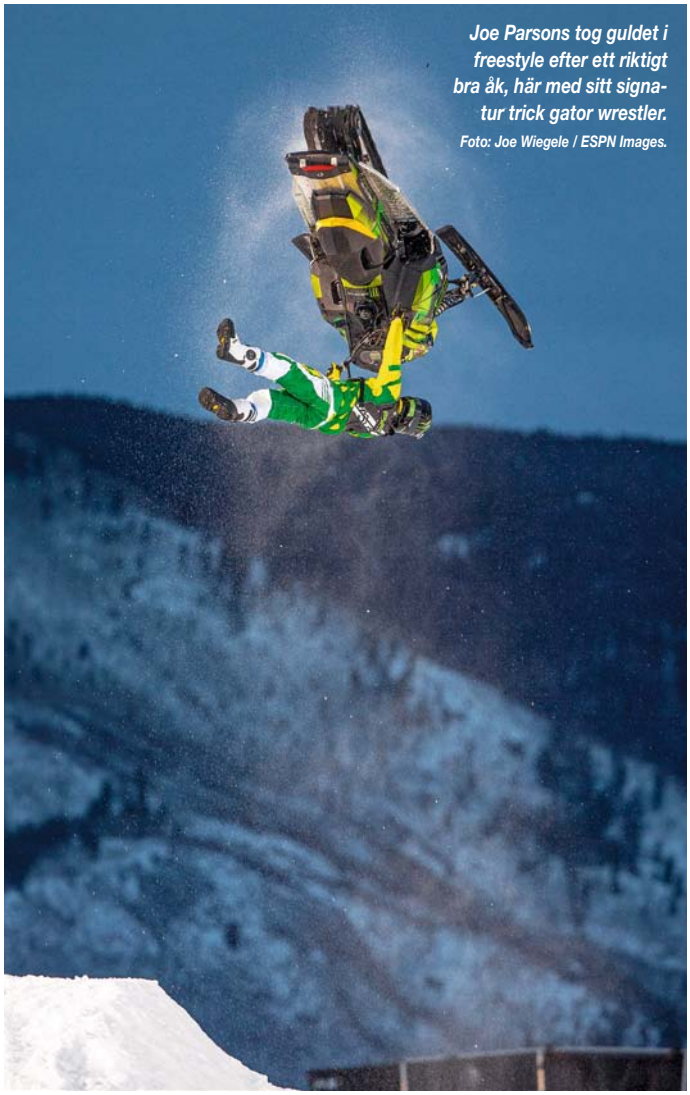
Lika imponerad varje gång man ser Cory Davis whippa stort med skotern, och varför inte göra det hela lite svårare med att ha en arm bakom ryggen också.
Foto: Joe Wiegele / ESPN Images.

Colten Moore med en one handed seat-grab backflip. Foto: Joe Wiegele / ESPN Images.





Levi LaVallee med en snygg lazy boy backflip under freestyleträningen.
Foto: Joe Wiegele / ESPN Images.



Joe Parsons tog guldet i freestyle efter ett riktigt bra åk, här med sitt signatur trick gator wrestler.
Foto: Joe Wiegele / ESPN Images.



Tucker Hibbert kom väl förberedd till Aspen och tog sig enkelt vidare från sitt heat efter att ha vunnit tidskvalet. I finalen var det Adam Renheim som hängde på bäst, trots det vann Tucker med elva sekunder efter att ha slagit av på farten de sista varven. Foto: Joe Wiegele / ESPN Images.



Heath Frisby gjorde två stabila finalåk, det räckte till ett silver.
Foto: Christian Pondella / ESPN Images.

Adam Renheim fick till det riktigt bra i Aspen, inställningarna på skotern hade de fått till perfekt. Adam var tvåa i tidskvalet och vann sitt heat efter stabil körning och allt kändes bra. I finalen fick Adam välja startspår som tvåa efter Tucker Hibbert, båda kom iväg bra där de fick ett bra spår genom första kurvan där många av de andra förarna trycktes ut. Adam var snabbt tvåa efter Tucker och jagade på, det blev en lucka mellan dem och så förblev det ända in i mål. Vilket skönt resultat för Adam att äntligen köra till sig en pallplats på X Games.

Foto: Pete Demos / ESPN Images.



klart ett framtidsnamn som blir att räkna med i framtiden om Elias fortsätter köra så bra som han gjorde under X Games.

Storfavoriten kraschade

Daniel Bodin som var inbjuden för att tävla i freestyle råkade ut för en olycka dagarna innan X Games, ett litet misstag under sista träningen borta i USA räckte för att han skulle få stå bredvid och titta. Men Bodin är redan fokuserad på X Games 2017 och är snart tillbaka för att köra freestyle vet jag. Levi LaVallee skulle också köra freestylen, men han skadade sig när han var med och tävlade i skotercrossen. Efter att ha kommit långt bak i ett av heaten så fick han för sig att göra en backflip över målhoppet och kom fel och gjorde illa sig i fotleden. Då fick Rasmus Johansson chansen att köra, han landade i USA bara några dagar innan freestyletävlingen. Så det blev bråttom att få till skotern, lite problem först men sen gick skotern bättre på träningen. På plats fick Rasmus också hjälp av Boss Racing och Daniel Bodin, det räckte till en sjätteplats i finalen där Rasmus var riktigt nöjd efter att nästan ha satt sina båda åk. Annars var storfavoriten Colten Moore den som många trodde skulle ta hem guldet, men efter att ha kraschat båda sina åk var hans chanser borta för en bra placering. Då kom det att stå det mellan Brett Turcotte, Joe Parsons och Heath Frisby. Turcotte körde okej och tog bronset, men det var inget vinnaråk han bjöd på. Parsons och Frisby körde jämnt mot varandra och hade flyt i sina åk, men det var Joe Parsons som tog hem guldmedaljen före Frisby. Parsons bjöd bland annat på två av sina signaturtrick, gator wrestler och parsby flip. I vinnarintervjun efteråt så lät det som om Joe Parsons nästan hade räknat med att Colten Moore skulle ha vunnit om han stått sitt åk, han menade på att Colten hade mer och svårare trick. Men nu var det Parsons som körde bäst och stod sina åk, bara att gratulera till guldmedaljen.



Alla stora teamen åker runt på tävlingarna med imponerande stora trailers, här är en skoter på väg ut från Team LaVallee. *Foto: Joe Wiegele / ESPN Images.*



Heath Frisby kramar om vinnaren Joe Parsons efter att freestylefinalen körts klart. *Foto: Joe Wiegele / ESPN Images.*



Det var riktigt synd att Colten Moore kraschade i båda sina finalåk, tror han hade något riktigt bra på gång.

Foto: Joe Wiegele / ESPN Images.



17-åriga Elias Ishoel imponerade också stort, han körde sin första tävling i Pro Open klassen på X Games. Tog sig vidare till final som tvåa från sitt heat bakom Tucker Hibbert. I finalen fick han en bra start men trycktes ut i första kurvan och kom efter, körde i mål som sexa. Helt klart ett framtidsnamn, Tucker får nog problem i framtiden om Elias fortsätter köra som han gjorde under X Games.
Foto: Matt Morning / ESPN Images.



John Stenberg tog sig vidare till finalen som sista man från heat två, väl där var det många som slogs om positionerna in i första kurvan och han kom ut i mitten av fältet. John körde bra och tog sig i mål på en femteplats. *Foto: Pete Demos / ESPN Images.*



Rasmus Johansson fick sent chansen som reserv att köra freestylen när flera tävlanden föll bort. Och han gjorde vad han kunde, det blev en fin sjätteplats på X Games. *Foto: Matt Morning / ESPN Images.*



Nöjda medaljörer på prispallen, från vänster Adam Renheim, Tucker Hibbert och Corin Todd.
Foto: Eddie Perlas / ESPN Images.



Tucker Hibbert med sina nio raka Winter X Games guld, riktigt imponerande.
Foto: Gabriel Christus / ESPN Images.

Resultat

Skotercross

1. Tucker Hibbert	guld
2. Adam Renheim	silver
3. Corin Todd	brons
4. Logan Christian	
5. John Stenberg	
6. Elias Ishoel	
7. Tim Tremblay	
8. Corey Watkinson	

Freestyle

1. Joe Parsons	guld
2. Heath Frisby	silver
3. Brett Turcotte	brons
4. Cory Davis	
5. Willie Elam	
6. Rasmus Johansson	
7. Josh Penner	
8. Colten Moore	

YAMAHA VOODOO-DOCTOR SPECIAL
eller helt enkelt Yamaha GPX 760



Tänk om du hade möjligheten att åka tillbaka i tiden för att ändra något som du tyckte kunde gjorts bättre? Eller kanske det är bättre att göra som Yamaha Voodoo-Doctorn alias Andreas Hedlund och helt enkelt bygga dig en egen maskin, precis som du tycker att den skulle levererats när det begav sig!

Text: Björn DooDoo Friström Bild: Andreas VooDoo Hedlund

Hedlund är ett efternamn som förpliktar och ska man på något sätt leva upp till den legendariske mannen i filmen SnowRoller så kan ju det vara läge att citera Hedlunds kompanjon Brännström. "Fan Hedlund, du är ju sjukligt tyst, du borde gå i terapi för det där. En Hedlundare som är allt annat än sjukligt tyst är Andreas Hedlund från Arvidsjaur, eftersom han pratar mer än en glad sörlänning, om än med norrlandsdialekt.

Jag pratar med massor av människor i detta jobb och är det någonting som är drygt så är det att intervjua norrlänningar som inte tycker att de har så mycket att dela med sig av, om man då bortser från Andreas. Fan, man fick ju inte en syl i vädret och det var bara att anteckna då Andreas har talets gåva samtidigt som han också har någonting att berätta. Perfekt.

Vi får massor av mail angående diverse hembyggen, och jag skriver gärna om vad som helst, bara någon har lagt manken till och gjort något unikt och roligt.

Andreas skickade lite bilder, men också en filmsnutt som slog det mesta jag sett. Har du inte träffat Yamaha Voodoo-doktorn så kan du skanna in QR-taggen på sista sidan.

Det här är historien om Hedlund och hans fantastiska Yamaha GPX 760.

Andreas, en konstnär

Andreas Hedlund är den 45 årige mannen från Arvidsjaur som sommartid jobbar efter järnvägen och vintertid som en sån där halvhemlig testpilot åt bilindustrin. Däremellan så har han i åratal samlat och renoverat olika slags veteranmaskiner, och då helst av märket Yamaha. -Jag har av någon anledning snöat in på luftkylda gamla tävlingsmaskiner och har haft ett helt gäng av dessa, berättar Hedlund. I en rasande fart nämner han Thunderjet, SRX, SSR, 643, 434, Sr och GPX. Ska jag vara riktigt ärlig så märkte jag direkt att den här killen är så extremt påläst i ett ämne som är som ett svart hål för mig. Visst kände jag igen vissa beteckningar, men inte speciellt mycket mer. Andreas har haft detta intresse under många år, men tröttnade för ett tag sedan bara för att sälja av det mesta, sedan återigen hittat gnistan och därmed börjat samlandet igen. Totalt har ett 150-tal skotrar passerat hans ägarskap men i dagsläget äger han "bara" ett trettiotal, varav många är ovärdeliga klenoder från en svunnen racingera.

Han letade delar till sina renoveringsobjekt och halkade därför in på import



Det här är inte första gången som Andreas renoverar och bygger om en snöskoter vilket kanske inte känns sådär helt otroligt. Kvalitén på detta bygge slår det mesta vi någonsin sett.



Det är detaljerna som gör det och visst blir man imponerad!

Börjar man skärskåda detta bygge i sömmarna så hittar man inga tagna genvägar. Allting är hundra procent i minsta detalj.





Även om det här ser ut som en originalskoter så har väldigt få saker lämnats orörda eller omodifierade. Ta styrstången och buken som ett exempel. Inte original.



Andreas har varit och pillat på det mesta och lagt ner ett förfärligt jobb på alla detaljer. Ta dynan som ett exempel. För det första så är skumgummit specialgjort och sen har en sadelmakare sytt klädseln som sedan har lämnats iväg på tryck. Detta gör att bara dynan kostar närmare 10-papp.



Detta är Andreas Hedlunds egna tolkning hur Yamaha egentligen skulle ha byggt sin racer när det begav sig. Och jag tror nog ingen på Yamaha har någonting att invända.

Motorn som är tagen från en SXR är från -00. Cylindrarna är uppborrade och omnikasilade samt portade. Samtidigt är topparna moddade och trippelpiporna från Hawk helt omgjorda för att passa under huven.



från USA som i slutändan ledde till väl-odlade kontakter som kommer väl till pass eftersom han knappast kommer att sluta sitt byggande, renoverande och samlande inom det närmaste. Vi måste besöka denna galning å det snaraste, men innan vi gjort det så ska vi titta närmare på den sjukaste skoter jag sett på länge. Ett mästerverk som borde stå på konstmuseumet i storstan. Vi ska titta närmare på Hedlundarens egna tolkning av hur Yamaha skulle ha byggt en GPX när det begav sig. Håll till godo.

Från EX till GPX

Andreas har utgått från en Yamaha EX 440 från 1980. Den här maskinen har en tvåcylindrig fläktkyld motor på 440 kubik och 48 hästar. Hela maskinen strippades och allt har gåtts igenom. Alla lager är bytta och alla ytor har behandlats. En ny buk i glasfiber byggdes och en ny styrstång tillverkades och guldpläterades för att passa in i originallooken. Kom ihåg att visionen är att Yamaha har byggt denna maskin. Alla bultar och fästen och till och med drivaxeln som har no-sliphjul har också de guldpläterats. Till och med aluminiumnitarna till chassit har pläterats. Huv och chassie lackades och begåvades med blandade Yamahadekaler från -77 till -79 i en smakfull kombination. En motor från en -00 SXR 700 plockades isär och portades och borrades upp samt nicasilades om. Nuvarande kubikantal är hela 760 stycken och toppen fixades också till samtidigt som förgasarna borrades upp från 32 till 35 millimeter. Ett par Hawkpipor kapades i smådelar och tråcklades ner under huven. Just det. Nu sitter det tre stycken pipor under huven där det knappt fanns plats för en, när det begav sig. Det hela justerades in på Motormecano i Skellef-



GPX:en blev i finaste laget vilket resulterat i att Andreas drar sig lite för att ha fötterna på chassit när han kör den.

Det som behövs sitter där, på rätt plats. Allt annat är överflödigt.





Alla delar har antingen fått en lackad eller behandlad yta. Samma gäller för alla skruvar på detta bygge.



Vissa skulle kalla detta för tvåtaktsporr och jag är villig att hålla med. Mer porrigt är så här blir det nog inte. Hela denna skapelse ger i runda slängar 163 hästar.

Scanna QR-tagg
Sök på Andreas Hedlund på Youtube
Sök också på Hedlund Snowroller



Dekalerna härstammar från flertalet Yamahamodeller från 70-talet i en salig blandning.

Detta bygge är baserat på en Yamaha EX 440 från 1980. En EX vägde dryga 198 kilo och gav i sina bästa stunder 48 hästar. Idag väger denna skapelse 182 kilo och har 163 kusar under huven. Känns väl ganska okej va?



teå och hela härligheten levererar i dagsläget hela 163 glada hästar. En standard EX väger dryga 198 kilo med sin fläktkylda 440-motor. Andreas bygge väger med den vätskekylda motorn 182 kilo, vilket ger den här maskinen riktigt bra fartresurser då den har tre gånger så mycket hästar som den en gång hade.

Stum som en fisk

Det är detaljerna som gör helheten brukar det ju heta och det är just det makalösa detaljarbetet som gör att den här skotern är så speciell. Hedlundarn är noggrann med allt och ta det där med dynan som ett exempel. Han lejde in ett företag som skar till skumgummit efter en mall. Han lämnade sedan skumgummit till en sadelmakare som sydde upp själva överdraget som sedan skulle få ett originalliknande tryck. Problemet var att tryckaren inte hade någon lämplig guldfärg på lager. Detta specialbeställdes och trycket kunde genomföras. Denna noggrannhet gjorde att bara dynan gick lös på nästan 10,000 kronor. Skulle det visa sig att du av någon anledning skulle vara sugen på den här unika värstingen så är den faktiskt till salu eftersom Andreas har andra projekt på gång. För att du ska få ett litet hum vad den kan kosta så kan vi avslöja att Hedlundarn lagt ner dryga 145,000 kronor i kontanta medel samt 360 arbetstimmar i detta konstverk, som slår det mesta vi sett.

Vi avslutar det hela genom att återigen citera Brännström i SnowRoller.

”Okej Hedlund, nu får du fanimej börja öppna truten lite och snacka lite med tjejerna inte sitta stum som en fisk som du brukar”. Så de så. Vi återkommer till Hedlundarn så snart vi bara kan.

SE HELA UTBUDET PÅ

BILLETX.SE

Har du funderingar? info@billetx.se

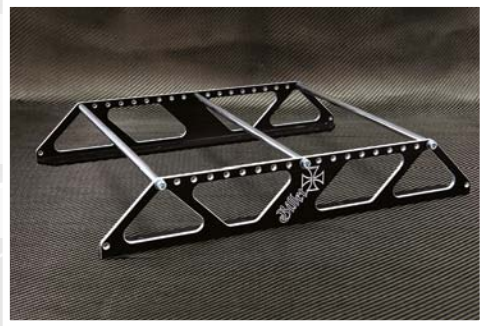


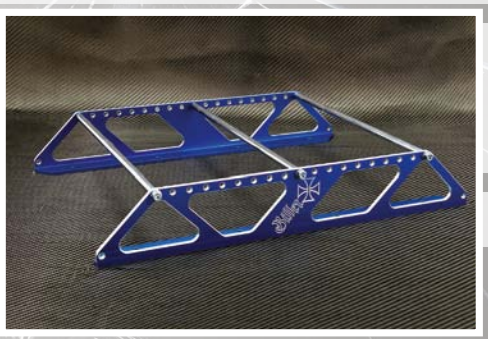
Ord Pris: 999:-

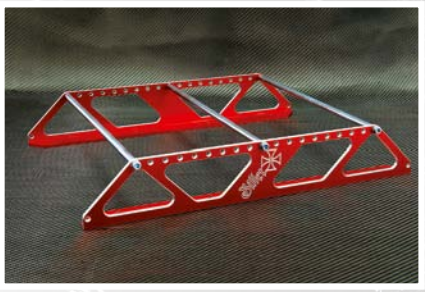
REA ROSA 699:-

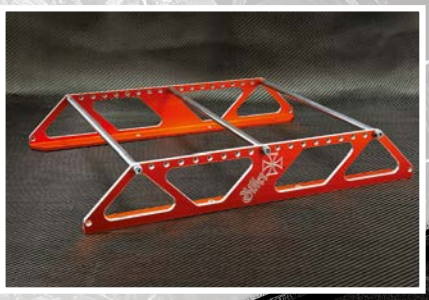
STYRHÖJARE standard 10-15 cm

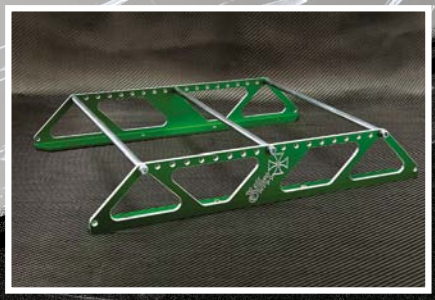
LASTRACK från 895:-











Kompletta Vändhjuls-kit Spara upp till 1390:-

PAKETPRIS: 2995:-

Ord. pris färgade10” kit 4385:-
Ord. pris färgade 9” kit 3885:-

2 x vändhjul + offset axel



Gäller så långt lagret räcker



TURBINE 10"
LYNX,
SKI-DOO,
ARCTIC CAT,
YAMAHA

TURBINE 9"
POLARIS



TUNING FORK 10”
YAMAHA VIPER

TUNINGFORK 9”
YAMAHA NYTRO
APEX mfl



SPIDER 10”
LYNX,
SKI-DOO,
ARCTIC CAT,
YAMAHA



6-SPOKE 10”
LYNX,
SKI-DOO,
ARCTIC CAT,
YAMAHA

Billet

BOLT ON, RIDE HARD

Ta ditt förarbevis hos SnowRider



Utbildning är helt klart det bästa försvaret för okunskap.

Av: Björn

Har du tagit ditt bilkörkort efter 1 januari -00 eller kanske du precis fyllt 16 år, ja då ska du helt klart läsa vidare, då vi på SnowRider från och med nu arrangerar förarbeviskurser på vår egen kursgård straxt utanför Mora.

Det här är alltså ett utmärkt tillfälle för just dig som saknar förarbevis eller giltigt körkort för att framföra en snöskoter. Vi har bokat upp en hel del helger framöver och vi kommer att köra så länge det finns intresse från förarbevisspekulanter och snöläget medger.

Hur går det hela till då?

Teori

När du väl bestämt dig, har fyllt 16 år, är redo och beredd så anmäler du dig och får en plats på någon av våra förarbeviskurser.

Du kanske kommer långväga ifrån och då kan vi erbjuda dig ett boende alldeles i anslutning till kurslokalen. Vi kommer att dela upp kursen i två delar, fördelat på en lördag och en söndag. På lördagen så kör vi igenom teorin, som kommer att avhandla allting du kan behöva veta för att klara provdelen, men vi nöjer oss inte där. Vi kommer att proppa dig full med all slags information du kan behöva för att förhindra att sätta dig i situationer som man vill undvika. Naturligtvis går vi också igenom hur du tar dig ur de situationer du precis lärt hur du inte ska hamna i. Vi ska försöka ge dig en fullständig teoretisk utbildning.

Teknik

I våra kurser ingår allt från kursmaterial till själva skotern du ska köra och öva på under söndagen. Vi kommer att ägna söndagen åt praktiska övningar där vi börjar med att i vår verkstad gå igenom maskinen rent tekniskt och hur man felsöker och åtgärdar en hel del saker som kan uppkomma. Naturligtvis går vi igenom den dagliga servicen och checklistan för snöskotern. Du kommer också här få reda på hur man spänner fast en snöskoter på en släpvagn på korrekt sätt.

Här har vi också praktiska moment du ska gå igenom för att bli en mer fullfjädrad skoteråkare.

Körning

Att köra en snöskoter rent fysiskt kräver en hel del från chaufförен och det är på vårt egna testområde som vi kommer att gå igenom det mesta som vi tycker bör krävas av en skoteråkare. Du får lära dig olika körtekniker men också hur du agerar i olika situationer som du kommer att ställas inför i det verkliga skoterlivet. Det blir en del körning på vår egna "ledbana" under övervakning. Vi kommer att lära ut en hel del knep hur du får loss din fastkörda skoter och en hel del andra saker.

Råd&Rön

När du gått den här förarbeviskursen så kommer du hem med massor av ny kunskap. Naturligtvis kommer vi att prata kläder, utrustning, proviant och vettiga prylar som du bör ha med dig på din skotertur.

Boende

Vi kan som sagt erbjuda dig som är långväga ifrån boende i samband med våra förarbeviskurser. Vi har totalt 12 stycken sängplatser och vi kan hämta samt lämna dig eller din 16-åring på tåg eller busstation för skjuts till kursgården. I boendet ingår frukost.

Lunch middag och teoriprov

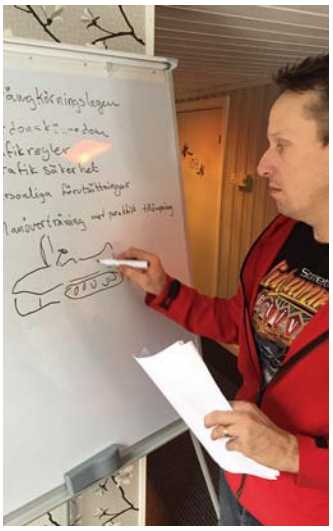
Vi tar en paus för lunch och vi åker in till Mora för att bli mätta. Lunchen ingår inte i priset. Man gör som man vill om



Vi hade vår ständige följeslagare Jocke Linder med oss under helgen som en hjälpande hand då det var vår första kurs.



Vi kör denna förarbevisutbildning under två dagar varav den första uteslutande innehåller en massa teori som täcker det mesta du behöver veta för att komma igång med ditt nya liv som skoteråkare. Erfarenhet får du sen skaffa dig på egen hand tillsammans med dina skoteråkande kompisar.



Som kursledare och instruktör ska man kunna det mesta vad det gäller skoteråkning. Just här visar Björn sin konstnärliga ådra och ritar någonting som kan upplevas som en snöskoter.



Det har blivit söndag morgon och det var dags för en hel del praktiska övningar i vår verkstad där vi dels gick igenom snöskotern som fordon. Här får man lära sig allt från att byta rem till vardaglig skötsel och säkerhetsgenomgång. Vi ser till att du förstår tekniken under skalet och hur du på bästa sätt använder originalverktygssatsen.

Dag två så kör vi snöskoter och vi började alla de olika övningarna med hur man tar sig över en ordentlig kulle eller snöplogvall.





Naturligtvis ska man lära sig att spänna fast en snöskoter efter konstens alla regler. En av våra långtestskotrar fick agera spännobjekt för våra elever.

Vi går igenom det mesta då det gäller det praktiska med snöskotern i fokus.





Efter en ordentlig säkerhets-genomgång så var det dags att klä om och börja de teoretiska övningarna.



Det blev premiär på vår nyinköpta och alldeles egen testbana i skogen bredvid redaktionen. Just denna gamla ”barktipp” som en gång i tiden tillhörde det gamla sågverket i Vika är helt perfekt för diverse körning med både snöskoter och ATV.



Då det kan intressant att veta hur en skoter såg ut ”förr i tiden” så tog vi fram en SXR 500 ur gömmorna som man också fick göra en del övningar på för att känna skillnaden på nytt och gammalt.

man följer med oss in för att äta, men vi ser till att alla har någon att åka med som vill följa med.

Middag för de som bor över ingår ej, men vi hjälper naturligtvis till med skjuts för de som väljer att äta inne i Mora. Det finns kök i boendet för de som vill ta med sig lunch eller middag.

Har du varit uppmärksam nog under lördagen och söndagen så är du helt klart redo för provet på söndag eftermiddag.

Intentionen

Vår intention med detta är att du efter denna förarbeviskurs förutom inneha rätten att framföra en snöskoter också ska känna dig betydligt mer redo och trygg i din roll. Du ska veta vad du inte får och ska göra, men också framförallt hur du ska agera i de flesta situationer som uppkommer. Vi vill alltså att du ska bli en så bra skoteråkare du kan bli trots att du kanske är en nybörjare. Vi tar detta på yttersta allvar men ska försöka att göra en så rolig och intressant kurs som möjligt och någonting som du kommer att ha med dig under resten av ditt snöskoterliv. Välkommen.

För att få reda på när våra kurser går så är det bara att surfa in på www.snowrider.se eller hålla koll på vår Facebook-sida SnowRider VIP.

Pris för kurs 3200:-

Pris för boende 400:-/dygn inkl frukost
Tillkommer gör Transportstyrelsens avgift på 150:- för det fysiska Förarbeviset!



Både vår första och andra helg hade över 50 procent tjejer som kursdeltagare vilket inte på något sätt förvånar.



Köra fast kan alla göra. Men hur många vet hur man tar sig loss från olika slags fastkörningar? Nu vet i alla fall våra elever hur man reder ut en del situationer som säkert kommer att uppkomma.



Tommy Krantz tog steget och gjorde slag i saken i och med att han anmälde sig och genomförde tvådagarskursen hos oss på SnowRider.



Vi avslutar hela kursen med en provförrättning där våra elever får visa hur uppmärksamma man varit. Just denna första kull klarade av vår förarbeviskurs med bravur.

CrossFix

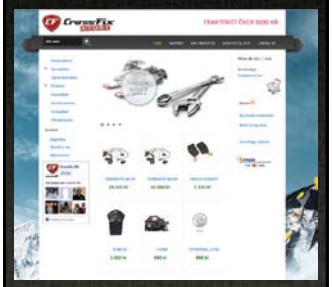
Auktoriserad verkstad & försäljning av reservdelar.

ski-doo LYNX can-am



Ny webshop!

Crossfix store



crossfix.se

Återförsäljare för MCXPRESS

Finns i nya lokaler bakom Traktor-city i Öjebyn. Topp modern verkstad!

Crossfix AB

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

CANONBALLRUN 2016

Mora - Älvdalen





Vissa säger att bara de riktigt tuffa klarar av den fasansfulla resan mellan Mora och Älvdalen, på en veteranskoter. Vi håller med.

Av: Björn

Det där med veteranskotrar är en företeelse som verkligen har eskalerat å det grövsta på bara några år. En maskin som för ett andetag sedan var värdelös, har idag ett ekonomiskt men också nostalgiskt värde. Vem vet, kanske just du sitter på en riktig dyrgrip som stått och skräpat i ditt garage i några decennier? Oavsett vilket så ska man använda sin gamla snöskoter och då gärna i grupp. Just detta har vi på SnowRider anammat då vi årligen försöker att genomföra vårt CanonBallRun eller kanonkuleloppet som det kanske skulle heta på svenska. Reglerna är enkla och har du en maskin som är från 1999 eller äldre så är du välkommen att ställa upp i detta evenemang där det gäller att tillsammans med dina lagkamrater ta sig från A till B med din veteranskoter. Nu var det inte så många nittiotalare med på resan, då vi mest såg 70-80 talare och faktiskt också några 60-talare.

En snöskoter som har över 40 år på nacken är allt annat än tillförlitlig vilket gjorde att vår bärgarbil hade fullt upp att skjutsa havererade skotrar lite här och var ifrån på vägen upp till Älvdalen. Vi valde att åka samma rutt som förra året och starten gick från redaktionen i Stenis till målgången vid hotellet mitt i Älvdalen. På vägen skulle de olika lagen svara på frågesport samt klara av en del andra uppgifter. Allt för att samla poäng för att få tidsavdrag på hela färdsträckan. Det laget som tappat minst folk efter vägen och som avklarade resan på kortast tid, med mest poäng, vinner till slut detta evenemang. Då medelåldern för alla maskiner var runt 1981 så var snittfarten riktigt låg (ca 15 km/h med stopp för service) då man tjänade på att komma fram utan att meka allt för mycket.

Det blev en hård dag och mörkret hann falla innan det sista laget hittade hela vägen fram detta snöfattiga år. Alla kom fram till slut för att deltaga i den avslutande festen. Det här var väl det som hände 2016.



De första deltagarna dök upp redan på fredagskvällen då de bodde på SnowRiders egna kursgård.



Fint folk kör Ski-Doo som vi brukar säga. För andra året i rad dök både Höglund och Hedborg upp med sina klenoder som puttrar på utan några problem hela sträckan.



När man anmäler sig till vårt arrangemang så kan man uttala en önskan om att få komma med i samma lag som sina kompisar. Vi gör vad vi kan för att tillmötesgå allas önskningar.



Alla deltagare blir tilldelad en armbindel som talar om vilket lag man tillhör. Lag gul, lag blå, lag rosa osv.... I år var vi nästan 70 personer.



Vad vi än gör då det gäller veteranskotrar så är märket Ockelbo den snöskoter som verkligen sticker ut.



Då var det dags för morgonmöte med tillhörande lagindelande och genomdragning av reglerna.





Då vi gärna såg att de maskiner som är med på CBR är ljuddämpade såg vi med glädje att folk anammat vår önskan.



Visst kan man kombinera en tyst skoter med varm mat. Inga problem.

Team Fjollträsk för pörskan.





Förutom en bärgningsbil som hade fullt upp så ombesörjde vi att finkläder, smink och annan packning kom upp till Älvdalen.

Ja, är man från Härjedalen så är man extra elak. Som tur var så kan dom inte köra skoter så det var väl ingen som blev förvånad när färden slutade i en trehundra år gammal tall.





Larsson-klanen från Tännäs skickar alltid ner ett helt gäng av dessa bröder till Mora då det vankas CBR. Just denna Larsson lystrar till namnet Krister, eller Nicklas, eller Patrik.



Har man det lite lugnt på jobbet så kan man alltid smälla ihop en SW 440 med en nyare fyrtaktsmotor på två dagar. Denna maskin gick väl ingen obemärkt förbi?



Som synes var vi inte bortskämda med allt för mycket snö då vintern liksom kom av sig lite grann. Men vi hade tillräckligt för att ta oss till Älvdalen även om det var riktigt tunt på sina ställen.



Det slår aldrig fel. Första haveriet skedde bara ett stenkast från redaktionen, och det gäller för laget att fixa maskinen eller helt enkelt bogsera den vidare. Lämnad maskin betyder tillägg i tid och poängavdrag för laget. Såvida man inte fuskar, vilket är tillåtet, bara man inte blir påkommen.



Vi kan konstatera en sak och det är att flera lag körde vilse, trots väl skyltade leder och en tilldelad karta. Ett av uppdragen under dagen var att man skulle hitta från Norra Garberg till Älvdalen, vilket alltså inte alla riktigt lyckades med. Denna man var väl förberedd och hade gjort en egen manuell GPS monterad på rutan.



Det klart att man ser till att man har fram- samt baklyse på skotern.





Det var bättre förr då skotrarna var mindre och man helt enkelt bara kunde kasta in två stycken in i en Sprinter.



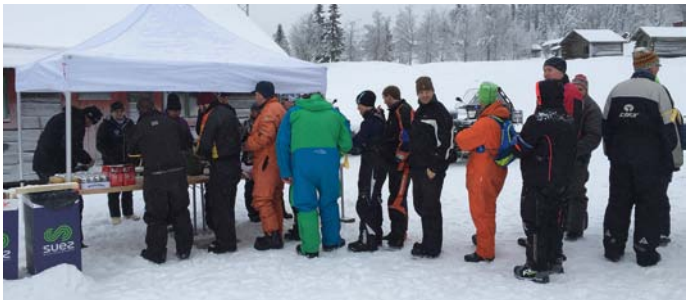
Till slut gav detta monster upp, men höll förvånansvärt länge.



Bärgarmannen hade fullt upp hela dagen, kan vi påstå utan att överdriva.



Väl framme i Norra Garberg så var det dags för lunch i form av varm gulashsoppa och ostmacka. En klassiker som står sig.



Köbildning i Norra Garberg hos skidklubben IFK Mora som tar emot oss skoteråkare med öppna armar.



Ja, vad säger man. Tall vs ET 250, 1-0. Som tur var så gick det bra för någon av Larsson-bröderna (Patrik, Krister eller Nicklas) som satt på.



I Norra Garberg hade vi en del lekar för oss där lagen kunde samla poäng. Denna gren gick ut på att köra en viss sträcka med valfri skoter. Sen bära samma skoter, samma sträcka. Allt på tid.



Varmt och skönt i IFK Moras stuga. Just detta ställe är för övrigt ett utmärkt utflyktsmål då de gärna ser att vi skoteråkare vågar oss upp till Norra Garberg. För mer information om öppettider med mera är det bara att surfa in på www.ifkmorask.se.





Monster Energy var på plats för att ta emot deltagarna i Älvdalen såklart.





Scanna för att se Canonball Run 2016 Filmen

Vi trodde att Östersundssonen Lobbas var en ärlig man som inte körde med ful och rackarspel. Vi hade fel, då han är en lurig jävel. Naturligtvis fick han en pokal för detta tilltag. Bra gjort!





Aldrig för har Patrik, Nicklas eller Christer varit så här glad för att vinna priset Nosedive of the day! Han är för övrigt marginellt längre än 10 åringen bredvid.

I Älvdalen stod varma Oboydrinkar med grädde och väntade tillsammans med pokaler för olika bedrifter.





Jag måste säga att man blir extra glad när man får se vissa maskiner. Lars-Eriks Johnsson Skee-Horse är bland det vackraste jag sett.





Han ser beskedlig ut den där Lobbas, men visade sig vara en riktigt lurig gubbe. Såpass lurig att också han fick med sig en pokal hem som årets Canonballer.



Vi trodde knappt våra ögon när Bosse lämnade sin Ockelbo hemma i Borlänge bara för att köra CBR på sin Polaris 500-trippel.

Vad säger man. Jävla stockholmare är en vanlig benämning, men inget för oss. Vi tog hand om dom, och gav dom faktiskt också ett pris för att på bästa sätt anammat CBR-andan och gick in i detta fullt ut. Dessa 08:or mekade oavbrutet i dryga 5 mil denna CBR-lördag.



Ytterligare en i ordningen av Larssonbröderna samt en man som går under namnet ”Knaggen” samtalar om livets alla gåtor och funderingar.



Denna man vid namn Markus Björklund är enligt vissa, ”stark på riktigt” och vi har ingen som helst lust att ifrågasätta detta.



Är man lite finare som människa är man ofta från Ockelbo, har det sagts. Vi skulle gissa att man brukar vara lite fullare?



Denna man som i Hemustrakten är känd som ”Bonden” tillhörde det vinnande laget och visar därför upp vilken plats han önskar hamna på nästa år. Tvåa?

ROADSHOW 2017



2016 ARCTIC CAT SNÖSKOTER

SPARA UPP TILL 16 900 kronor! Boka din 2017 års Arctic Cat senast 30/4 2016 — hämta ut senast 30/11 2016.

ARCTIC CAT®
SHARE OUR PASSION.™



BESÖK DIN LOKALA HANDLARE! ARCTIC CAT ROADSHOW RULLAR SNART IN. STARTAR I TIMRÅ 4/3 OCH SLUTAR I FALUN DEN 2/4. MER INFO HITTAR DU PÅ WWW.ARTCTICCAT.SE

CASH BACK

1 års FRI SERVICE

MASKINGARANTI 3 ARCTIC CAT

www.arcticcat.se

VARMA VINDAR



Värmaren kommer med alla slags saker du behöver för att montera den i princip varsomhelst. Vi modifierade den medföljande plattan som är av sedd att fästa värmaren i, med ett par ben. Detta underlättade monteringen samt gjorde det lite luftigare runt själva värmaren.

Har du legat och frusit i racebussen på sistone? Jag visste väl det.

Av: Björn

Alla som har en racebuss, garage, stuga eller annat utrymme man vill värma upp på ett fantastiskt enkelt och bra sätt utan att vara beroende av 220 volt bör fortsätta läsa denna text. Jag har haft ett helt gäng olika bussar och garage och stugor med den gemensamma nämnaren att de ska härbärgera mig och några andra arma själar under några helger om året. För oss skoteråkare så är det ofta viktigt att kunna värma upp en stuga snabbt då den kanske stått på låg grundvärme en längre stund. Oavsett vad det är för utrymme du vill värma upp på ett snabbt och smidigt sätt så har jag hittat en lösning på alla dessa problem genom en enkel dieselvärmare som finns i flera utföranden och storlekar.

Separat tank

Jag har monterat några dieselvärmare genom åren och alla har det gemensamt att de endast blåser varmluft. Alla har varit begagnade men ändå i bra skick och förhållandevis dyra. Jag har aldrig fått med en monteringsanvisning vilket har krånglat till det hela rent elektriskt. Jag har varit lika förvånad och glad varenda gång de startar och fungerar. Jag har letat efter ett vettigt alternativ och blev positivt överraskad då en kompis till mig bytte jobb och började jobba på företaget CalTech. Detta företag har specialiserat sig på olika slags värmare och har flera olika varianter som passar som handen i handsken till precis våra ändamål. Jag var på jakt efter en värmare till min racebuss som jag använder vid olika tillfällen året runt, men som saknar en vettig värmekälla som även fungerar utan 220 volt.

Jag föll för en smidig dieselvärmare på 4 kw och som bara behöver 24 volt (finns som 2 kw samt 12 v) samt ett smygrör ner i den befintliga dieseltanken på min Volvo FL6 eller en separat tank. Då min tank sitter en bra bit från den lämpliga monteringsplatsen för värmaren valde jag att istället använda en vanlig båttank avsedd för utombordare, från Biltema. Ska du montera din värmare i en stuga så fungerar denna lösning utmärkt för dig.

Små mått

Då måttet på denna lilla smidiga värmare endast är L 403 mm B 150 mm H 160 mm så ryms den med lätthet i något av



Igångsättning samt temperaturjustering görs med samma vridströmbrytare.



Du kan antingen välja mellan att använda ditt fordons befintliga dieseltank, eller varför inte stoppa dit en vanlig båttank?



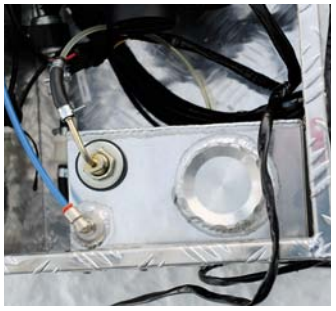
Alla slags elektriska kopplingar har en given maka vilket gör monteringen extremt lättsam och enkel. En apa kan montera denna värmare.



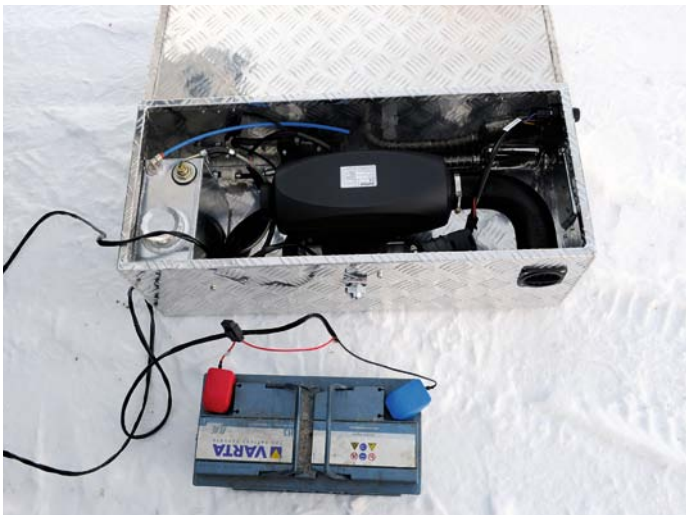
Det finns en del tillbehör att köpa till om man skulle vilja göra det. Det finns en timer-enhet men också en SMS-funktion som gör att du kan sköta värmen på distans.



Klarar du följande gåta är risken stor att du kan montera denna värmare. Vilken ska till plus och vilken ska till minus?



Vad du nu än väljer att använda som tank så följer ett smygrör med i satsen.



Vill du ha en portabel värmare så är det bara att montera allt i en låda som då endast behöver ett batteri. Lådan kan ju rymma allt från tank till själva värmaren. På detta sätt kan du bara låta värmaren stå ute och leda in varmluften med en slang, eller tvärtom, det vill säga leda ut avgaserna om du nu ska ha lådan inomhus. Smidigt och en perfekt lösning för dig som kanske vill värma upp skoterstugan ena helgen och kanske pensionärskuvösen eller garaget helgen efter. Denna manick drar cirka 3 dl i timmen.



Avgasröret ser man till att skruva fast ordentligt. Samma gäller för ljuddämparen. Jag såg till att det finns en viss luftspalt mellan rör, ljuddämpare och golvet.



Du kan antingen köpa en hel hålsågs-sats från ett lågprisvaruhus för dryga hundringen, eller köpa en riktig hålsåg för 300 kronor. Fördelen med den dyrare är att du kan använda den flera gånger.

Temperaturgivaren skvallrar för värmaren när den ska gasa på eller stängas av. Därför ska den monteras på ett lämpligt ställe inne i bussen eller stugan.





Tilluften till värmaren satte jag på ett torrt ställe under bussen.



Du väljer själv hur många varmluftsinsläpp du vill ha i bussen. Det är bara att göra ett system av förgreningar och flexirör som mynnar ut där du vill. Busenkelt.



Pumpen ska man montera lite på sniskan enligt specifikationen som framgår i monteringsanvisningen.



Det drygaste i denna installation var nog att ta upp det 100 mm stora hålet med en hålsåg. Varmluften leder du in i bussen/stugan från värmaren via en vanlig flexislang. Alternativt kan du ha din låda inne samt leda ut avgaserna om detta känns bättre. Personligen skulla jag vilja ha värmaren utanför stugan och leda in värmen. Du kan dela värmeflödet med ett vanligt Y-rör i lämplig dimension om du exempelvis vill ha värme ut i tältet eller lastutrymme. Bara fantasin sätter stopp för hur du gör med värmen som CalTech-värmaren producerar.

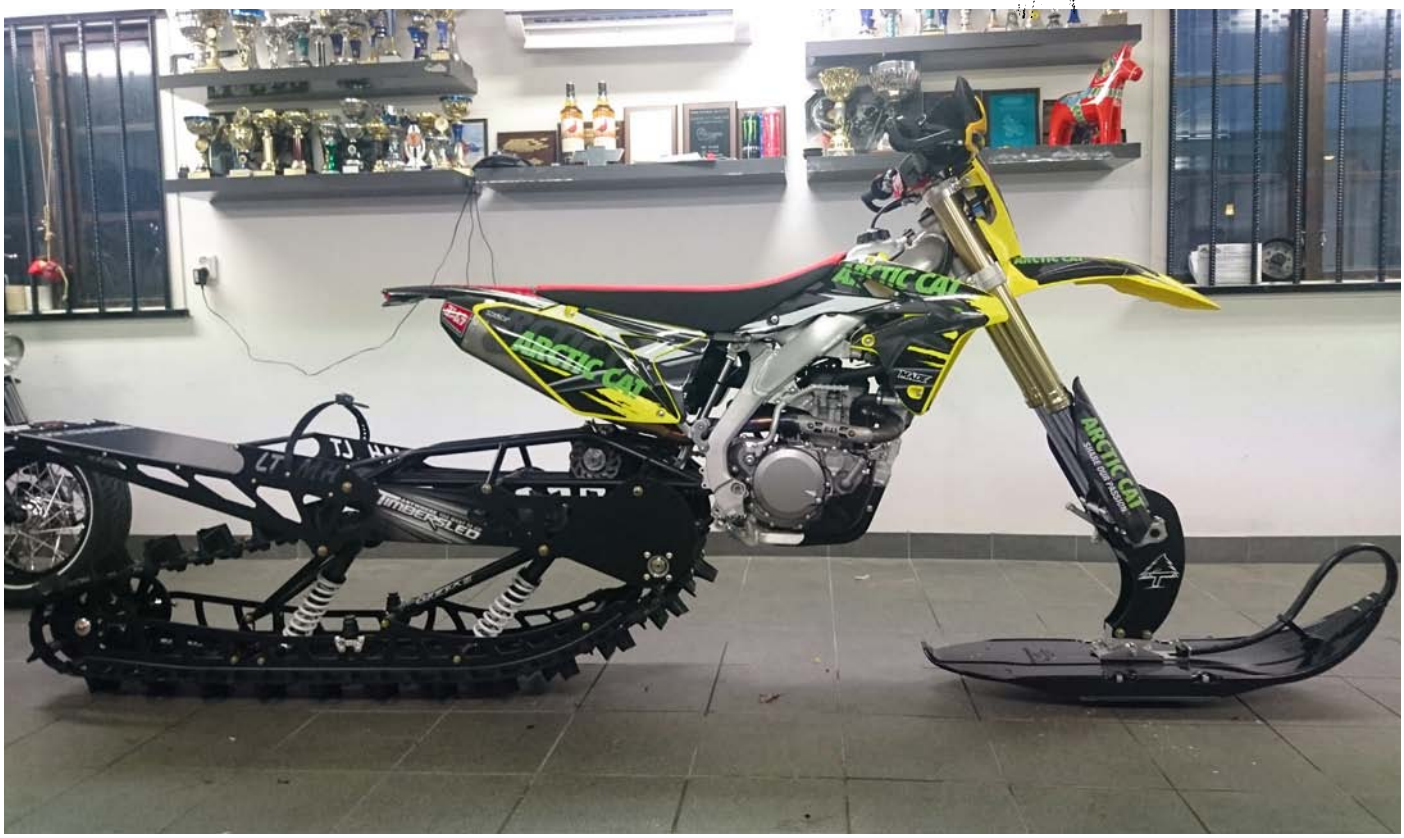
sidofacken vilket underlättar det hela avsevärt. Det enda jag behöver göra är att tillverka ett fäste den kan stå på vilket är gjort i en handvändning då själva plattan den ska stå på följer med. Jag behövde i praktiken bara bocka två aluminiumprofiler som jag sedan popnitade fast i den medföljande monteringsplattan och sedan fästa denna i golvet på sidofacket på min buss. Man skruvar sedan dit värmaren på monteringsplattan som har urtag för inluft samt avgasröret och gör hål för avgasröret från förbränningssidan ut i golvet och ut i friska luften. Där monteras sedan en ljuddämpare. Man ser också till att säkra tilluften med en slang som också den har en ljuddämpare. Det sista man får göra är att ta upp ett hål från sidofacket för att leda in värmen in i bussen eller stugan på lämpligt ställe för bästa spridning. Jag har också sett lösningar där man helt enkelt monterar värmaren i en portabel aluminiumlåda med tank och batteri. Den ställer man sedan utanför stugan och leder in varmluften i huset genom ett 100 mm hål med passande slang. När helgen är slut, så tar man med sig lådan. Man placerar av/på samt värmeregleringen på ett schyst ställe. Priset för denna värmare är ca 10,000 kronor. Vill du ha en timer eller möjlighet att SMS:a igång värmen så finns också detta som tillbehör för några tusenlappar.

Du kan som sagt använda medföljande rör för att sno diesel från den befintliga tanken på bussen, eller som jag montera en separat båttank från ett lågprisvaruhus nära dig. Den här dieselvärmaren kan du utan tvekan montera på någon timme och en gång för alla få tyst på de utan underhudsfett i familjen. Jag kan garantera att ingen kommer att frysa det minsta från och med nu.

www.reformtech.se
www.seasea.se
Vid frågor ring gärna
Frank 070 932 68 36



Timbersled Longtrack



Vi har väl alla sett de där ombyggda crossarna med en sats från Timbersled? Men hur många har gjort slag i saken för att en gång för alla testa hur det är? Fyra masar från Dalarna har iallfall stillat sin nyfikenhet.

Text: Björn F
Bild: Alexander Pettersson, Pill Pergkvisst, Markus ”stark på riktigt” Björklund

För en sisådär 15 år sedan såg vi Snowhawken för första gången och många av oss tappade hakan av blotta åsynen av detta fordon som såg ut som en blandning mellan cross och snöskoter. Drömmen stannade just vid en dröm för många av oss i Sverige och även om det såldes en och annan Snö-hök så har de flesta av oss inte kört någon i verkligheten. Personligen har jag kört de flesta modeller av varierande årsmodeller, men har aldrig riktigt fattat grejen, framför allt inte när man såg prislappen. Då det begav sig kostade en SnowHawk som en och en halv skoter vilket i sig gör att det hela fallerar. På senare år har vi sett flera olika varianter på ombyggda crossar vilket i alla fall på film ser betydligt smäckrare och lättare ut än SnowHawken. Faktum är att man inte kan jämföra dem på något sätt då de är två komplett olika fordon på alla plan. Vi har länge varit sugna på en Timbersled-försedd cross, men inte orkat varvet runt. Därför blev vi lite extra glada när Bill och Lasse Bergkvist, Alexander Pettersson och Jörgen Sjödin gjorde slag i saken och kittade upp tre sprillans Suzuki RMX 450 Z med varsitt Timbersled-kit.

Bill berättar

När väl grabbarna hade bestämt sig så var det ju bara att se till att handla. –Emil Ottosson hjälpte oss att hitta fyra RMX:er från 2014 som stod osålda i Norge. Vi beställde Timbersledkiten från Motorhuset i Östersund, och sen var det ju bara att sätta igång. Kitet kostar en bit över 70,000 kronor men då ingår allting man behöver. Sen kan det ju vara lämpligt att ha en 450 cross av senaste snitt som bas för detta bygge för minst samma peng. Utöver detta har vi monterat hårdare gaffelfjädrar samt ett avgassystem från Yoshimura. Det följer med en ”mössa” i kitet som man trär över luftburken för att förhindra snö att tränga in där eller sätta igen filtret. Första hojen vi monterade kitet på var lite krångligt och det tog sju timmar. Sista hojen tog bara två timmar. Det är lite pilligt att mäta in en del saker för infästningen av skidan, men till slut fick vi kläm på hur vi skulle göra. Det hela ger sig själv och nu när vi vet hur man gör så är det en baggis, säger Bill.

Körintryck

Bill som är duktig på det mesta som har matta eller hjul under sig hade inte några större svårigheter att anpassa sig till sin Timbersledförsedda RMX utan kände sig hemma ganska omgående. –Kör man på hård led är den riktigt otrevlig och inte alls rolig att köra. Det känns som att åka med låst framhjul och man får jobba lite för att ändra riktning. I djupsnön däremot så är den helt underbar och du kan lägga ner den till styret tar i snön. Man tar sig fram överallt och motorn orkar med, även om jag inte



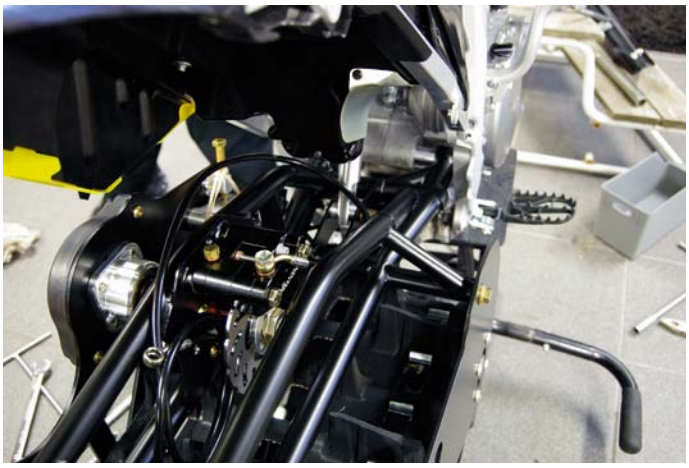
Ett Longtrack Timbersled-kit kostar runt 70,000 kronor men är då komplett och riktigt fint. Du plockar helt enkelt bort svingen och ersätter denna med en boggi med matta.

Framhjulet plockas också bort och ersätts med en skida som i sin tur sitter i ett fäste som tar lite tid att montera och få på rätt plats.





Som alltid är det bättre om man är fler personer som hjälper till. Men alla har vi ju en i garaget som mest sitter och glor med en bulle i munnen. Ja lite som Bull-Johan Lööf, framför motorcykeln, som gör allt annat än hjälper till.



Man kan tycka att 70 papp är i saftigaste laget, men sen inser man att det är en och annan del och grunka i detta kit och då känns det lite bättre att lätta på lädret.



Det gäller att ha lite koll på kedjorna första milen då de kan sträcka sig lite grann.

Kedjesträckaren sitter lätt åtkomligt.





Det är inte ofta man har fyra endurohojar för ombyggnation i garaget.



Jörgen Sjödin som också han är en halvskaplig crossåkare och sedan länge pensionerad skotercrossåkare, monterar skidan och medföljande fäste.



En RMX drar förvånansvärt lite soppa samtidigt som den är begåvad med lyse från första början då den också heter X och är av enduromodell. Får man åka med en reggad sån här i naturen? Tveksamt och man kan jämföra det med att framföra en ATV med bandsats då detta inte är originalmonterat och därför avviker från originalspecifikationen och eventuell CE-märkning med mera.



En 450-kubikare av fyrtaktsmodell orkar med att driva denna farkost överallt även om man gärna hade velat ha lika många hästar till. Men det fungerar helt okej.





Det enda som egentligen var lite krångligt med själva monteringen var att måtta in rätt ställe för hålborrning. Men det gav sig och blev perfekt på den sista hojen!



Här luftas handbromsen som numera sköter bromsandet av bandet. Frambroms saknas såklart om man inte räknar med de gånger man lyckas kroka i skidan i något olämpligt.

Om du pumpar Jörgen, så suger jag. Sa Bill?





Vissa gånger kan det vara omöjligt att lufta ur ett system, men med hjälp av en för ändamålet ämnad sug, blir det lättare.



Efter en helgs inkörning på grejerna så börjar grabbarna bli varma i kläderna och det känns lite mer vant.

skulle bli arg om man hade lite mer att gasa med. Vi beställde de här satserna i långt utförande då de ändå inte fungerar speciellt bra på leden. Så varför stoppa på en kort matta?

Kopplingen orkar att hålla i och man behöver inte stoppa dit några starkare fjädrar för att den inte ska slira. Men vi hade lite problem med att det trängde in snö i luftburken. Vi fick lov att gröpa ur den med jämna mellanrum faktiskt, och det var ju lite drygt. Soppatanken rymmer bara runt sex liter, men den drar faktiskt väldigt lite bensin då vi klarade oss hela dagen på den tanken. Visst spelar det roll hur mycket man åker såklart, men just detta förvånade oss lite. Vi har kollat närmare på ett turbokit, då man tydligen skulle få 100 hästar med ett sånt. Men det lät för drygt då de rekommenderade kolvbyte var tionde timme. Det är ju en gång per helg! Så det får vara.

Körningen gick bra, med det är desto värre att ta sig upp och iväg om det är för mycket snö. Utan elstart hade det aldrig gått om man skulle få lov att kicka igång den så fort man ramlat. Men man vänjer sig. Efter ett tag så gick det att ta sig iväg fast det var riktigt mycket snö. Jag kan också tycka att det är för mycket skidtryck för min smak då den inte gärna lyfter skidan, som man är van då det gäller en cross. Man får alltså passa sig att åka in där det är mycket sly och ris eftersom skidan då gärna kan fastna med känt resultat som följd, skrattar Bill. Om vi tycker att det var värt att prova? Ja helt klart. Alla borde ha en sån här i garaget, avslutar Bill.

SLÄP MED STARK DRAGNINGSKRAFT



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

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

PROJEKT 174”

De näst sista bitarna



Vintern har varit seg på många plan både vad det gäller snötillgången men också leveranser av alla fräna grejer.

Av: Börn Friström

Äntligen har vi alla bitar på plats och en uppstart är möjlig av vårt långdragna 174” projekt. Den största grejen är att vi nu har fått vår 2016 års framvagn som inte bara är smalare utan ger maskinen helt andra köregenskaper då den ändrar geometrin och skidornas placering i en positiv riktning. Det är egentligen inga som helst konstigheter med att montera framvagnen om man bortser från att man måste montera in två distanser i stötdämparna som fortfarande är av 2015 års modell. Distanserna följer med i hela framvagnskitet från Yamaha och hindrar utfjädringen en bit och gör stötdämparen lite kortare för att passa den smalare framvagnen. Just denna montering lämnade vi bort till en behörig stötdämparperson med kunskap i ämnet.

Vi passade också på att montera 2016 års Pro-Climb 7 skidor som är bredare och enligt mångas tycke en betydligt bättre skida. Vi ska naturligtvis utröna detta så fort vi kommer på snö. Hör med din lokala Yamahahandlare vad de vill ha för ett komplett kit. Se till att köpa skidorna också. En standard 2015 års framvagn väger inklusive skidorna 14,5 kilo. En 2016 dito väger inklusive skidor 12 kilo. 2,5 kilo, tackar.

Svetsning

Vi har nu slutfört all svetsning och därmed gjort klart de båda bränsletankarna på vår projektmaskin. Den lilla catchtanken sitter monterad där original ljuddämpare en gång satt på höger sida om motorn. I den har vi stoppat originalpumpen som förser spridarna med soppa. Vi har sedan en grov ledning från den stora tanken som är placerad på chassit till catchtanken som sitter lägre ner. Catchtanken rymmer en sisådär 5 liter och borde kunna förse motorn med bensin under långa uppförskörningar. Matningen till catchtanken sker i framkant så ingen bensin ska kunna rinna tillbaka när man kör uppför. Då catchtanken rymmer ganska mycket bränsle så kan man köra sig trött på den mängden utan att vara orolig att soppan ska ta slut under en stigning. Skulle det visa sig att det inte fungerar så är det bara att montera en bränslepump mellan de två tankarna.

Om du inte redan visste det så har Biltema svetsmuttrar och AN-kopplingar i sitt sortiment. Nu har jag använt svetsmuttrarna från detta företag, men väljer att låta min lokala skogsmaskinsreparatör pressa alla slangar. Håller en slang för det vilda livet på en skogsmaskin, så håller dom för allt. Samtidigt så är en sån här industrislang riktigt billig i jämförelse med många andra alternativ.

Sista prylarna

Idag, just nu, så är det dags för uppstart. Jag har precis vägt maskinen, helt torr. Vågen stannar på 257 kilo. Var har vi då bantat bort vikten. För att räkna upp några saker så kan vi nämna originalljuddämpare, framvagn, grenrör, kylare och fläkt, dyna, huvdelar. Men sen har vi ju ersatt många av dessa delar med lite lättare prylar, men samtidigt också plockat på ett turbosystem och en massa andra saker som sabbar vår bantning. Men, vi har omplacerat vikten med intentionen att flytta bak så mycket vikt vi bara kunde. Vi har också velat göra vår projektmaskin tystare än original. Jag kommer också att göra ett värmeskydd samt någonting som skyddar tanken från yttre våld. Hur jag kommer att lösa detta har jag just nu bara en vag aning om, men inte bestämt hur. Hur det gick med både bantning och ljudnivå och tillverkning av det absolut sista prylarna får du veta i sista numret för säsongen.



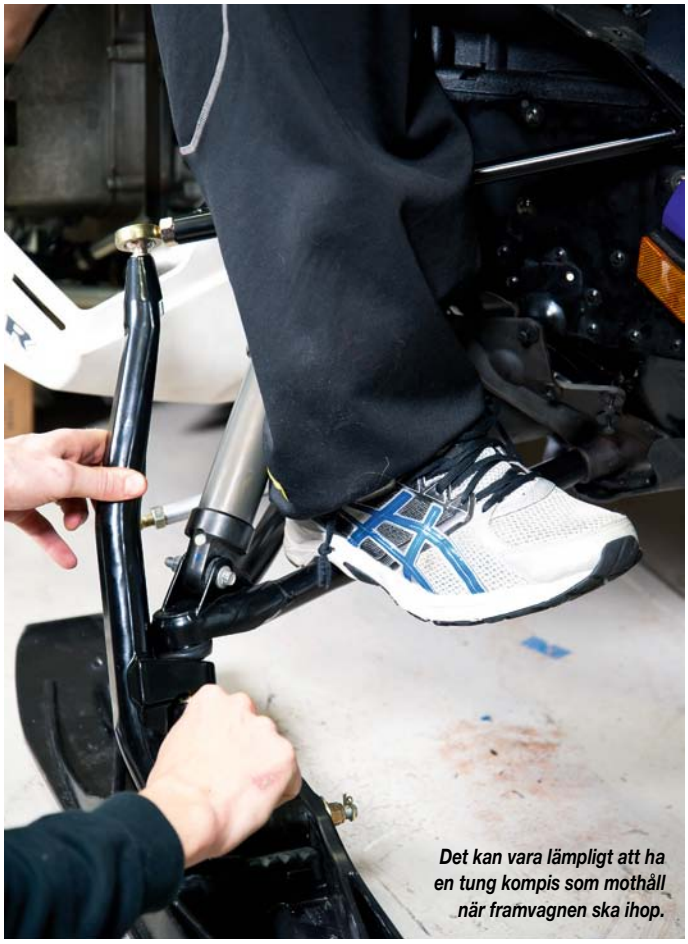
Min gamla kortade framvagn gör en standard 2015 års MTX betydligt mer lättsvängd, men känns inte alls lika bra som en 2016 års dito.



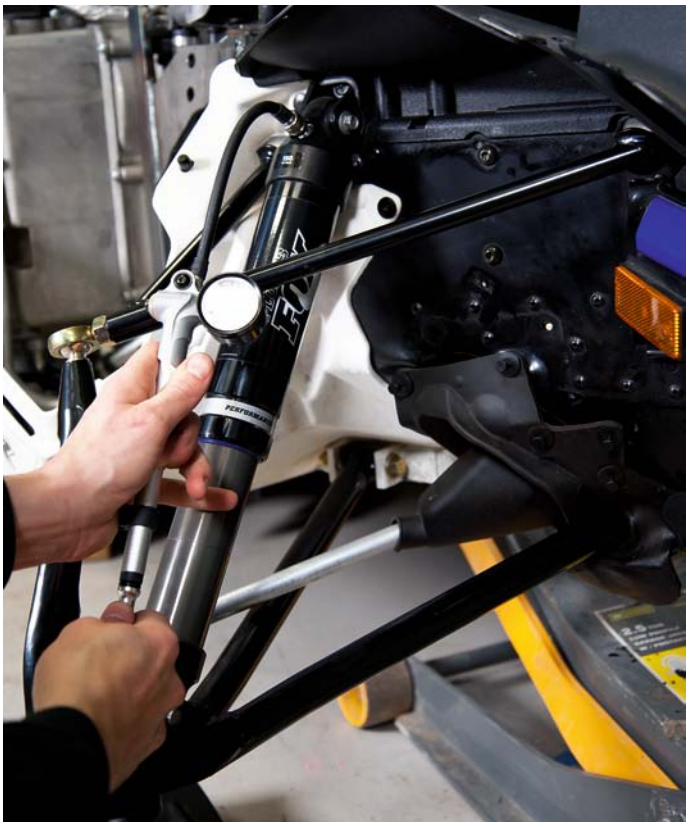
Du vet väl om att det finns färdiga kit som innehåller allt du behöver för att uppdatera din 2015 års MTX så att den får 2016 års framvagn. Prata med din Yamaha eller Arctic Cat handlare. Nu mäter den 88,5 cm mellan skidorna.



Det följer med en distans som hindrar 2015 års stötdämpare att fjädra ut fullt. Den ser med andra ord till att dämparen blir lite kortare. Just detta jobb skickade vi till vår egen Affe Sundström i Boden, som är kung på det mesta.



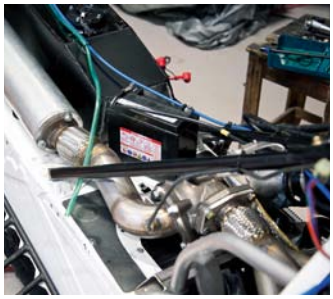
Det kan vara lämpligt att ha en tung kompis som mothåll när framvagnen ska ihop.



Det där med stötdämparjusteringen väntar vi med till in i det sista. Först då, så kommer vi att presentera den nya totalvikten och viktfördelningen. Men vi kan avslöja att maskinen vägen 257 kilo utan bensin, samt att den i skrivande stund är betydligt lättare fram än vad den var i standardutförande.



Du vet väl om att Biltema har svetsmuttrar i både stål och aluminium? Funkar faktiskt riktigt bra.



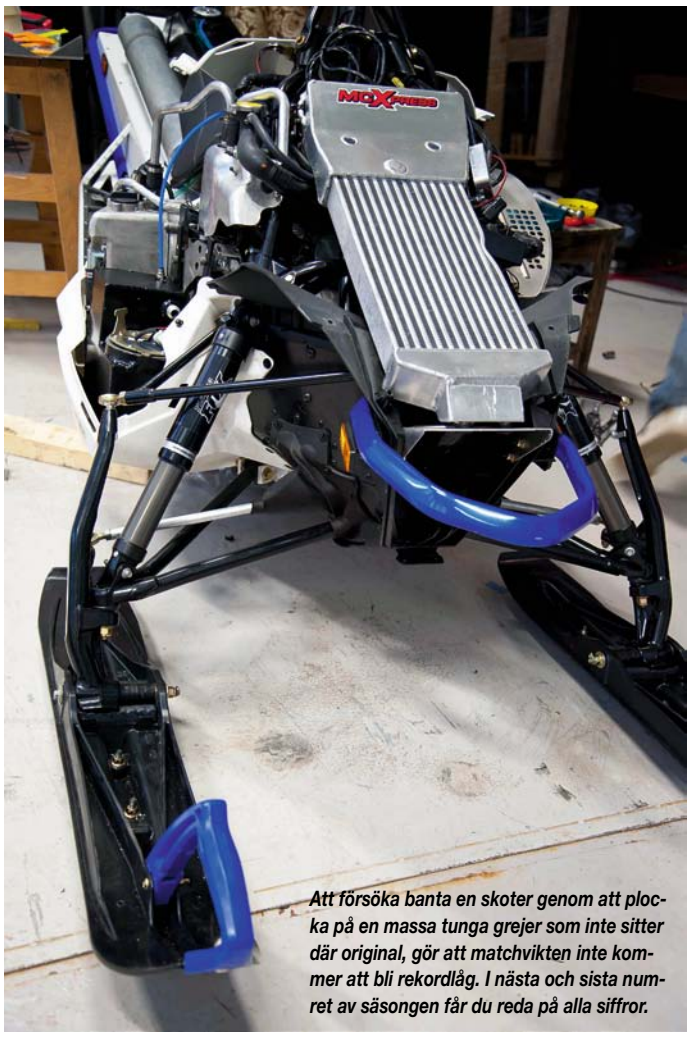
Då vi flyttat om det mesta så blir antingen en del sladdar för långa, eller för korta. Detta gör att vi fått skarva samt kapa en hel del sladdar för att det hela ska lira tillfredsställande.



Här syns tydligt skillnaden på en 2015 och 2016 års framvagn. Till höger ser vi den senaste.



Efter att en plåtslagare hjälpt mig att bocka en tank efter min ritning så kluddade jag ihop den med tiggen. Troligtvis kommer inget kärnkraftverk vilja ha mina svetstjänster kommande vecka, men den blev i alla fall tät.



Att försöka banta en skoter genom att plocka på en massa tunga grejer som inte sitter där original, gör att matchvikten inte kommer att bli rekordlåg. I nästa och sista numret av säsongen får du reda på alla siffror.



Catchtanken sitter där i vanliga fall ljuddämparen är placerad. Den får bränslet från stora tanken på chassit via en slang som har anslutningen i framkant för att förhindra att soppan rinner tillbaka när man kör uppför. Om det kommer att fungera? Hoppas det.



Det där med vikten blir verkligen ett intressant ämne. Vi visste redan från början att vi skulle hamna på ungefär samma vikt som när vi startade då vi både plockat bort, men samtidigt tillfört vikt.



Det vi har kvar att göra nu i skrivande stund är att göra någon form av kåpa eller skydd för tanken och ljuddämparen. Hur vi kommer att lösa det vette gudarna, men det brukar ordna sig.

SVENSK DISTRIBUTÖR FÖR:
SPEEDWERX
STRAIGHT-UP USA HORSEPOWER

SMP
SWEDISH MOUNTAIN PRODUCTS
WWW.MTNPROD.SE

SNOWMOBILE-ATV-UTV-MOTORCYCLE
BIKEMAN PERFORMANCE

VARIATORKIT TILL 2016
ARCTIC CAT M8000!! 3995KR

OMPROGRAMMERING AC 1100TURBO
SINGELMAP: 240HP 5495KR
4-STAGE MAP: 200-300HP 6595KR



INFO@MTNPROD.SE
070-210 53 06

ådalens

HALVA PRISET
PÅ SKOTERDELAR!
BEGAGNADE SKOTERDELAR AV HÖGSTA KVALITET



www.ådalens.se eller 0612 - 124 20

När olyckan är framme



När du gjort allting rätt men ändå råkar ut för en olycka. Vad är det som gäller då?

Text: Björn Friström Bild: Robin Midsem

Robin Midsem från Orsa är en hängiven snöskoteråkare och är väl lite till lags som oss andra. Han har valt bil efter sitt intresse och drar ofta en släpvagn efter sin fyrhjulsdrivna Audi.

När det väl fanns möjlighet att leta upp snön så kopplade han på kompisens släpvagn bakom sin bil samt lastade sin och en annan kompis skoter på denna. Vagnen var en påkostad och lite bredare Fogelstavagn av nyare modell. Vagnen var såpass mycket bredare än bilen att det kändes i snömodden och vid ett tillfälle i en svag högerkurva så hakade vagnen i snöplogkanten och drog med sig bilen ner i diket. Diket slutade rejält mot de stora träden på sidan av vägen och den relativt långa färden i dikeskanten slutade med att bilen precis missade ett rejält träd, samtidigt som det tog klockrent i vagnen. Dragkroken slets av och vagnen slog en saltomortal och landade bredvid bilen samtidigt som vagnskåpan satt som klistrad i trädet. Skotrarna var väl fastspända vid kollissionstillfället men såg ut som dom blivit överkörda av ett tåg.

Surra lasten

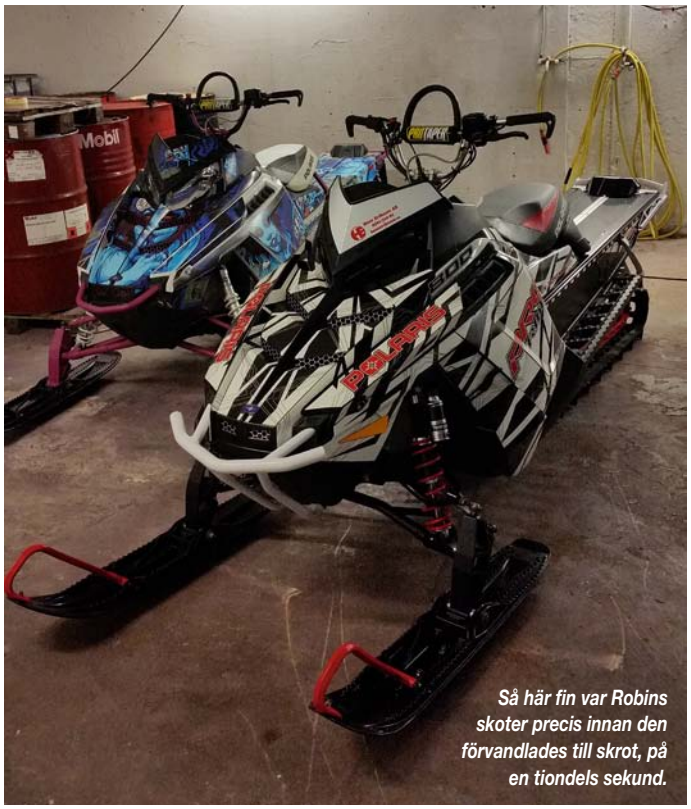
Vi brukar propagera för att du ska spänna fast skotrarna å det grövsta. Men även om man gör det enligt konstens alla regler så är det ju inte direkt troligt att skotrarna klarar sig oskadda. Men det är ju inte därför man spänner fast dom. Anledningen till att man spänner fast snöskotern är ju att man vill förhindra att de förvandlas till projektiler och åker in i ens egen eller någon annans bil. Spänner du fast dina skotrar som man ska, är du ju i alla fall på rätt spår, även om det är svårt att förhindra dem från att ramla av släpvagnen i såna här extremfall. Tänk om Robin inte hade spänt fast dom utan litat på att kåpan skulle ta upp smällen. Den kåpan som inte satt på plats många tiondels sekunder under krocken.

Dubbelkolla försäkringen

Vi förutsätter att du som Robin har en bil samt släpvagn som både är besiktade och försäkrade. Lika gäller för skotrarna. Allt är i ordning med andra ord. Vad hände? I Robins fall så slutade det med att de fick betala fyra separata självrisker. En självrisk för släpvagnen de lånat, en för kompisens skoter och en för Robins skoter, samt sist men inte minst en för bilen. Hade Robin ägt alla fordonen så hade säkert självrisken varit mindre. Alla fyra försäkringsföremål löstes i detta fall in av försäkringsbolaget och ersattes kontant till respektive försäkringstagare. Naturligtvis så ska du kolla upp vad just ditt försäkringsbolag säger då det gäller detta. Räkna inte med att försäkringen på släpvagnen täcker någonting som är lastat på den. Var riktigt noga med att du har rätt försäkring, i alla lägen.



Krafterna som släpps lös vid en krock där det tar absolut stopp är enorma och går inte spännbandet av så brister vagnen eller skotern av kraften.



Så här fin var Robins skoter precis innan den förvandlades till skrot, på en tiondels sekund.





Vad har hänt med denna skoter? Har någon dragit av en dynamitgubbe i den eller har den varit med om en släpvagnsolycka? Gissa själv.



Lita inte på något sätt på att din släpvagnsförsäkring täcker någonting annat än på sin höjd om den blir stulen. Hör med just ditt försäkringsbolag vad det egentligen är som gäller. Har du t.ex. en oförsäkrad tävlingsskoter under kåpan så är det ju inte alls säkert att du har en försäkring som täcker eventuella skador på den vid en krock.

Som synes så blir det inte speciellt mycket kvar av din vagn efter en påhälsning i skogen. Är ditt försäkringsbolag av den snällare typen kan du även få ersättning för extratillbehör som du kostat på din vagn. Som exempelvis ledlampor och Superglides.



FIRST RIDE



Polaris Axys ProRMK 163" 3,0"

Text: Gurra Bergsgeten Berggren Bild: Daniel Orevi och Malin Christina

Jag känner mig som Gert Fylking. Ni vet den där torsdagen i oktober då vinnaren av Nobelpriset i litteratur tillkännages. Men för mig handlar det inte om författare eller guldmedaljer till Alfred Nobels minne. Jag hurrar för att det äntligen dimper ner lite vitt guld söder om Riksgränsen. Finns det egentligen något värre än att sitta hemma, med sin nya skoter, och förgäves leta efter snö i väderleksrapporterna? Jag bokade in en helg i Sälen redan vecka 49, och länge såg det ut som vi åtminstone skulle kunna provköra våra nya maskiner. Men på vägen upp genom Dalarna kom regnet, och väl på plats så var det ungefär samma väder som på midsommarafton. Nästa försök blev mellandagarna. Vi bokade en stuga i Klimpfjäll, som nästan alltid är snösäkert. Nu visade det sig att Hemavan fick sagolikt med snö, men vi kände oss ändå riktigt lyckligt lottade ett par dalgångar söderut. Själv var jag så ivrig att jag till och med glömde köpa olja. På väg ut ur Vilhelmina kom jag på att den nya skotern nog behövde fyllas och då var förstås allting stängt. Som tur var fick jag syn på Vilhelmina Motorcenters lilla pick-up på macken, och i vanlig ordning ordnade Edvard fantastisk service. Han hade ingen olja med sig, men han lovade leverans till Saxnäsgården då vi passerade där. Det var bara att fylla olja, och sedan var ProRMK'n redo för sin premiärstart.

3" skottar

Första turen blev en relativt lugn tur på 10 mil förbi Borgafjäll och Saxnäs, med en del lek längs vägen. Det var inkörning helt enligt skolboken, och Polarisen nöjde sig med 3,8 liter per mil. I några sluttningar hade snön drevat och föret var så där bottenlöst som det bara kan vara i början på säsongen. Jag måste säga att 3"-mattan skottar något alldeles fantastiskt i dessa förhållanden. Ett par gånger överraskades jag av snödjupet, och höll alldeles för låg fart. Jag var nästan helt säker på att fastna, men med full gas så lyckades maskinen på något vis ändå reda ut situationen. Fantastiskt imponerande, kanske till och med bättre än den 174" Challenger Extreme som jag åkte ifjol, men en direkt jämförelse med den maskinen får vänta till senare i vinter.

Gamla ProRide

Istället kan jag jämföra med en helt standard "gammal" ProRide ProRMK som vi också hade med, och som bara gått några tiotals mil. I lös snö krävdes det mycket mera fart med den "gamla" 63mm mattan för att inte fastna, men den stora olikheten var inte framkomligheten utan köregenskaperna. Faktum är att skillnaden är mycket större än jag någonsin trott. Axysen känns oerhört mycket lättare i framvagnen. Det högre chassiet har inte bara givit bättre frigång i snön, utan gör hela maskinen mer manövrerbar, och lättare att lägga omkull.



Väljer man en färgglad maskin får man tyvärr en matta nästan utan kammar.



Polaris fotsteg är väldigt stadiga men går tydligen att knäcka ändå.



Om man har ett kortare högerben är det perfekt att böja upp fotsteget på den sidan.



På skrå i en trång bäckravin ville inte ett tändstift vara med längre. Vilken tur att det var en vacker plats för en liten paus.



Den nya aluminiumframvagnen kan lätt modifieras för att testa annan framvagnsinställning. Jag avråder då standardinställningarna är kanonfina.



Några stora hylsor, ett vedträ och en yxa är perfekta verktyg för att pressa kulled ur en bärarm i fält.



Det nya chassiet har en helt fantastisk balans.

Dessutom reagerar hela skotern mycket mer på gaspådrag. Det är lättare att lyfta skidorna över små hinder, och körningen blir mindre ansträngande då man kan använda gasen istället för kroppen för att få maskinen dit man vill. Jag ska försöka ta reda på exakt vad som är ändrat i framvagn och boggi senare under vintern för att bättre förstå vad det är som Polaris har trollat med. Frågan är dock vad som hänt med Polaris erkänt fina egenskaper att hålla skidorna i marken vid klättringar? Ett besök i Riksgränsens oändliga, branta backar senare i vinter får ge svar på det spörsmålet.

Boggi utan hjul

Även ledegenskaperna har blivit annorlunda. Jag tycker inte att man lider av det högre chassiet. Däremot känns ProRiden mycket mer "planterad" på leden. Framvagnen ligger stadigt och platt på marken, medan Axysen återigen känns lättare och mer lekfull. Det är buskul att lyfta skidorna över smågupp och att vicka upp skotern in i en liten vall. För att vara en 163" lång extrem lössnömaskin så har man overkligt roligt på led. Men man ska nog ta det lite försiktigt. Boggiskenorna ser rätt veka ut, och det saknas nästan helt boggihjul. Då det är hårt på leden så lyfter mattans monsterkammar upp slides'en en bra bit från snön, och det behövs nog inte så lång körning i hög hastighet innan det börjar lukta bränd plast. Och visst är mattan hal på hårdare underlag. Inget vidare fäste varken för kurvtagning eller bromsning, men det är ju heller inte det tänkta användningsområdet. Den här mattan ska skotta puder, och det gör den också helt fantastiskt.

Risk för markkänning

Jag tycker fortfarande att Ski-Doos 3" 174" skottar ännu bättre, men den är också fortfarande mer bångstyrig trots T3 framvagnen. Den långa mattan gör förstås sitt till för att öka trögheten, och det ska bli mycket spännande att jämföra Axys 3" mot den kortade Summit 154" T3 i vinter. Kanske är den korta Summiten lika lekfull och lättmanövrerad som Polarisen. Den andra dagen i Klimpfjäll utforskades några små skogspartier, men jag hittade inte den där riktigt djupa och lösa snön. 5 mil blev det den dagen, och förbrukningen stannade på måttliga 5,6l/mil. Säsongens andra skoterresa för mig blev till Ljungdalen vecka 2. Den här gången skulle även Daniel Orevi hänga på med sin lågkammade variant på samma skoter, en Axys ProRMK 163" 2,6". Ett ypperligt tillfälle att jämföra de båda mattorna, och förhoppningsvis en bra möjlighet för mig att förnedra Daniel och reta honom för hans löjligt lågkammade ledskoter. Tyvärr ville det sig inte bättre än att jag träffade en sten nästan det första som hände. Detta resulterade i en krokig undre bärarm. Inte mycket att säga om det, men jag tycker att det ser ut som om ganska många Polarisägare fått byta någon av de nya aluminiumbärarmarna tidigt i vinter. Det är förstås lite speciellt att vi i Skandinavien plockar ut våra lössnöskotrar medan det fortfarande finns risk att träffa stenar och stubbar. Dessa skotrar är utvecklade för klippiga bergen, och där existerar inte problemet, helt enkelt för att snödjupet är 4 meter redan tidigt på säsongen. Bärarmen gick dock inte av, utan böjde sig, precis som alla andra krockade bärarmar jag sett på bild. Det gick fint att halta sig hem även om köregenskaperna blev lite vingliga.

Bästa servicen

Som tur var fanns det en bärarm hos Åsarnas skoterservice. Jag fick som vanligt fantastisk hjälp, och man ordnade till och



Polaris nya Axys ProRMK är så het att det ångar om den. Alltså nästan lika het som chaufförен.

med leverans upp till Ljungdalen. Dessutom skickade man med båda bärarmarna, som lån, ifall jag skulle krascha något mer under helgen. Det var bara att lämna tillbaka de delar jag inte behövde. Jag fortsätter imponeras av serviceandan hos våra skoterhandlare. Dag två letade vi oss ner i en bäckravin med tät granskog. Här är ProRMK'n verkligen i sitt esse. Helt otroligt lättkörd, och ibland undrar man om det överhuvudtaget är möjligt att köra fast. Och det är det förstås, men jag måste utmana mig själv mer än jag egentligen vågar.

Igenslaget stift

Tyvärr hann jag inte speciellt långt denna dag heller. Redan efter ett par kilometer slog ett stift igen. Ingen av oss hade tänkt på att plocka med reservstift, och jag fick helt sonika vänta medan en av oss sökte sig ut ur ravinen och tillbaka till stugan för att hämta stift. Även detta bekymmer med igenslagna stift är något som jag tycker mig ha läst en del om i år. Det är lite oroväckande, och väcker lite obehagliga minnen från den då nya -11 ProRMK som formligen slukade stift med god aptit. "Rekordet" för mig var 12 stift på en helg. Jag hoppas och tror att detta inte ska upprepas, men kom ihåg att ta med reservstift! En positiv överraskning vid stiftbytet var att de nya kåporna var mycket enkla att ta lös. Även huven sitter med snabbfäste vilket underlättar åtkomsten väsentligt. Bra jobbat Polaris.

Spricka i kåpan

Apropå kåporna så upptäckte jag en ganska rejäl spricka i en sidokåpa, utan att jag minns någon speciell krasch. En snabbkoll på Daniels Polaris visade på sprickor i båda sidokåporna, och inte heller han kunde påminna sig någon speciell händelse som skulle orsakat detta. Det verkar nästan som om de nya sidokåporna är väldigt känsliga. Trist i sådana fall. Jag minns fortfarande kåporna på Lynx RE 2007/08 som höll för allt, och som dessutom var nästan gratis i sin enfärgade, mjuka plast.

Skyll mig själv

Varför har inte alla skotrar slitdelar som är riktigt billiga att byta? Speciellt lössnömaskiner som ofta rullar några varv, och som trivs bland ris och buskar. Det här gäller förstås både kåpor, rutor och framvagnar! Här tycker jag att samtliga tillverkare borde satsa på att hitta en lösning. Den som gör det först kommer ha en riktigt stor fördel då det gäller att locka kunder. Kåporna var tyvärr inte den enda skada som uppstått utan att jag märkt det. Fotsteget på höger sida visade sig rejält böjt, och det hade knäckts i sin infästning mot tunneln. Nu vet jag sedan tidigare att Polaris konstruktion av fotsteg för RMK är extremt stadig och mycket robust. Jag har helt enkelt haft otur, och det får man som sagt räkna med då man ger sig ut tidigt på säsongen.

Inte kul för Daniel

Men visst är det värt mycket att få börja köra reda i december. Hittills har det blivit exakt 30 mil för mig på den nya Axys ProRMK. Bränsleförbrukningen har snittat på just över 5 liter per mil, och olja har jag inte behövt fylla på ännu. Nästa resa är redan inbokad till Sälen vecka 6. Då ska vi göra ett nytt försök att jämföra ProRMK med olika mattor. Det blir kul. För mig hoppas jag, men inte för Daniel. Vi hörs då!

VERKTYG



Den stora verktygslådan har du givetvis med dig i bilen eller i vinterstugan. Mannen på bilden använder alltid verktyg och lagar skotrar i snödrivor längs fjällkedjan.

Rätt verktyg kan rädda skoterturen men man vill inte släpa på onödig vikt. Hur löser man det?

Text&Bild Danielo Orievi

Vid alla typer av skoteråkning ska man vara förberedd på att vad som helst kan hända. Vi har tidigare gått igenom vilken packning som är lämplig för att överleva i vildmarken om man av någon anledning inte kan ta sig hem utan måste övernatta i naturen. Vi ska nu titta lite närmare på verktygen och ge några tips på smidiga lösningar. Ibland är olyckan framme och man kraschar skotern ute på turen eller ändå tråkigare när skotern utan förarmisstag går sönder och man blir stående. Detta händer förstås alltid långt ifrån civilisationen. Att då ha med sig en välfylld verktygslåda kan vara en riktig räddare i nöden. Alla som släpat på en sådan vet dock att den kan väga precis hur mycket som helst och vara stor och otymplig.

Låg vikt är viktigt

I dessa tider jagar de flesta tillverkare vikt och även vi åkare aktar oss för att lasta på onödiga saker på skotern. Många skoterköpare väljer bort bekvämlighet i form av elstart på grund av vikten som startmotorn och batteriet medför. Även en från början lätt skoter blir i fält ganska tung med bensin i tanken, snö i boggin och is på tunneln. Man vill helt enkelt undvika att släpa på tunga verktyg. Vi har blivit så medvetna om fördelen med en lätt skoter när man skall ta sig fram i djupsnö. Givetvis pratar jag mest om friåkning nu. Vid ren ledåkning i makligt tempo är inte vikten avgörande men vid de flesta andra användningsområden påstår jag att en lättare skoter är både roligare och mer lätthanterlig. Det är vanskligt att rangordna vad som är viktigast men vi har tagit fram fem prylar som man faktiskt kan justera eller laga väldigt mycket olika saker med.

Parallelltång

Den magiska och relativt okända parallelltången från Knipex är enormt användbar och grymt stark samtidigt som den är otroligt liten och lätt. Den ser nästan ut som en polygrip men käftarna är hela tiden parallella och släta som på en skiftnyckel. Den tar alla storlekar från 0 till 30 mm och även tum förstås. Utväxlingen gör att du blir väldigt stark och kan nypa åt riktigt hårt. Handtagen är dock inte så långa så har du dragit en 30 mm bult med muttermaskin så är du nog rökt på den muttern i alla fall. Vi har valt den 150 mm stora lilla tången för den klarar massor och är liten och lätt. Den finns i tre storlekar till 125, 180 och 250 mm. Denna lilla rackare kommer att överraska dig i sin mångsidighet.

Bitssats

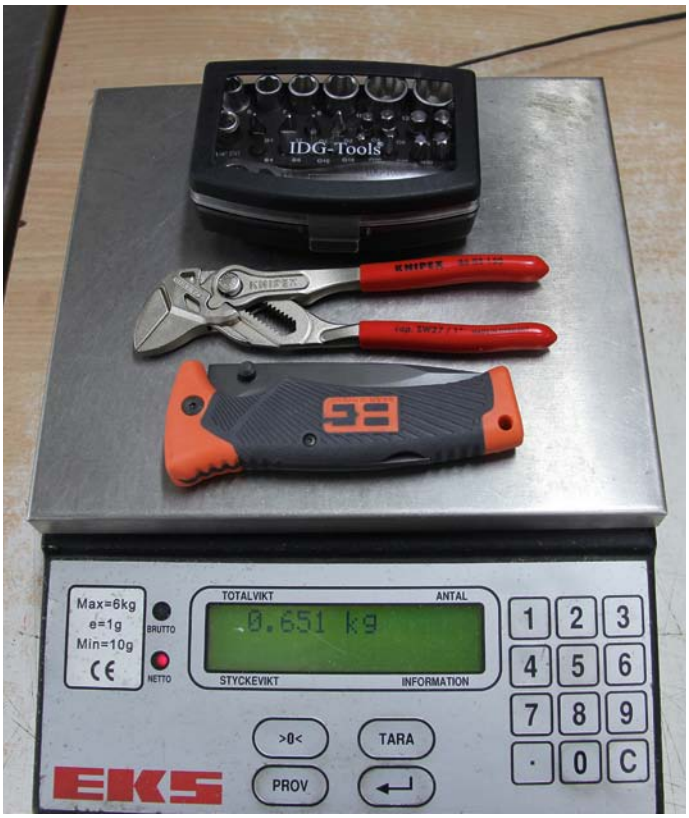
En liten ¼ tums hylssats med 72-tänders spärrskaft, förlängare och hylsor för bultar 6, 7, 8, 10, 12 och 13 mm. Den innehåller även spårbits 4 och 6 mm, Pozidrive 1 och 2, Philips 1 och 2, Insexbits 4, 5 och 6 mm samt Torxbits T10, T15, T20, T25, T30 och T40.

Kniv

En kniv behövs alltid och nu väljer du förstås en fällkniv. Gärna med lite tandning för sågande egenskaper. En Gerber signerad av Bear Grylls säkerställer förstås



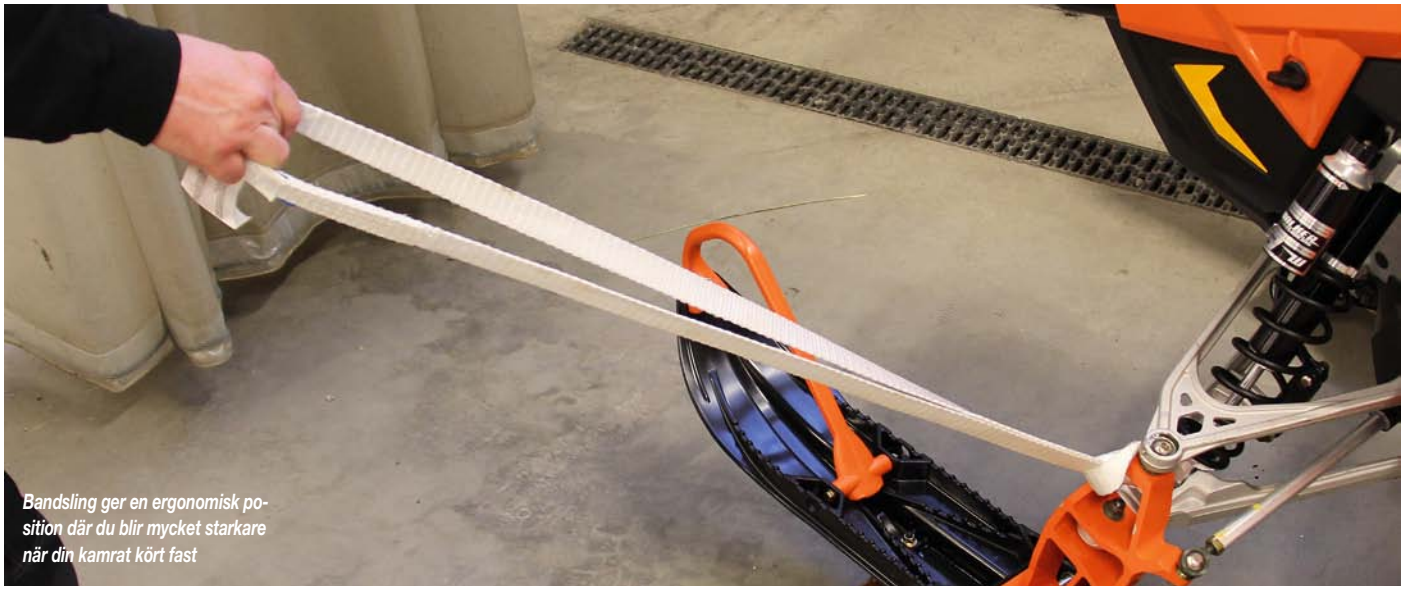
Parallelltången klarar alla kantiga bultskallar upp till 30 mm



Minisatsen väger bara 651 gram och tar extremt liten plats i packningen



Gaffatejp på spadskaftet, buntband, fällkniv, parallelltång och bitssats. En komplett miniverkstad som löser många problem på fjället.



Bandsling ger en ergonomisk position där du blir mycket starkare när din kamrat kört fast



Flera bra att ha prylar du kan ha nytta av

att du kan överleva i vilken vildmark som helst.

Gaffa

Kärt barn har många namn som gaffatejp, silvertejp eller vävtejp som kanske är det korrekta namnet på denna oumbärliga rulle. Här rekommenderar vi det utmärkta knepet att linda upp vävtejpen på spadskaftet, en stump pvc-rör eller en avsågad bit av din mammas kvastskaft. Du får då med dig ett par meter gaffa utan att behöva en hel rulle som är både tung och skrymmande. Vävtejp finns numera i mängder av kvalitéer. Här ska man satsa på en dyrare variant typ Nichiban som säkerställer perfekt funktion och har ett klister som fungerar att dra ut och rulla in igen massor av gånger.

Buntband

Ett gäng buntband är mycket användbara. Se till att de är av bästa kvalité, har metallås och är för utomhusbruk.

Lilla satsen

Sedan kan man förstås fortsätta i det oändliga och fylla på med verktyg efter verktyg som säkert kommer att behövas någon gång. Den kompletta verktygslådan har du förstås i bilen eller i vinterstugan. Denna lilla sats som tillsammans väger 651 gram plus tejp och buntband och inte tar mycket utrymme tycker vi är en utmärkt start som alltid borde finnas på varje skoter.

Plusmeny

Andra bra-att-ha saker vi gärna tipsar om är en bandsling. När du sätter denna i spindeln på en fastkörd skoter blir du dubbelt så stark och använder halva kraften jämfört med att stå dubbelvikt och dra med händerna. Fjäderverktyg är bra om du behöver lossa pipan. Såg och spade är självklart att ha med. En bensinslang är ovärderlig om du kört slut på bensin eller olja och du behöver slanga ur lite från din kamrats skoter. Nödstartsrem är obligatorisk förstås för 2-taktare. Polygrip, sidavbitare och bredkäftad skiftnyckel är inte nödvändiga men kan ingå i plusmenyn.

Var förberedd

Tänk nu igenom dina egna prioriteringar och förbered dig själv och din skoter så ökar chanserna till fina långa dagar i snön. De flesta verktygen i artikeln finns att köpa på en välsorterad järnaffär. Bitssatsen kommer från Industriverktyg IDG-Tools.

Ockelbo GUMMI SERVICE

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



Rep. Försäkringsskador
Tel: 0297-42100
Ockelbo Gummiservice
www.ockelbogummiservice.se

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



Världens renaste och effektivaste värmare!
Designed in Sweden

Skalholtsgatan 2, 164 40 Kista
Telefon: +46-8-51 97 09 01
Mail: info@reformtech.com
web: www.reformtech.se
webshop: shop.reformtech.eu

ReformTech
CalTech®


VUOGGA TJÄLME
Mountain Base Camp
STUGOR RESTAURANG SKOTERUTHYRNING
www.vuoggatjolme.se 0961-10715 info@vuoggatjolme.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


Bilvaruhuset
DAHLBOMS BIL AB
Gävle
POLARIS FÖRSÄKRING
PURE POLARIS
POLARIS FINANS
POLARIS Riders CLUB
Tomas Sälj: 026-100476
Niclas Sälj: 026-100408
Kim Service: 026-100475
Gilla oss på Facebook! Dahlbomsbil Polaris Gävle
WWW.POLARISSVERIGE.COM • FACEBOOK.COM/POLARISSWEDEN
Bomhusvägen 55 Mån-Fre 9-18 Lörd. 10-14 Försäljning


Driver du skoterhandel och siktar på ökad lönsamhet 2016?
Effektivisera verkstad och försäljning i butik med INFOFLEX FORDON.
www.infoflex.se
Försäljning
Verkstad
Butik
Affärssystem för fordonsbranschen
08-792 64 60 | info@infoflex.se
infoflex


Välkommen till Riksgränsen och Katterjokk!
Här finner du allt du behöver för en perfekt skoterhelg.
Lägenheter med självhushåll, Restaurang & Butik.
Enorma friåkningsområden och vackra leder.
Inga ledavgifter.
Säsong från November till Maj.
Mer info på www.katterjokk.nu
eller på 0980-43060
KATTERJOKK


MOBILT SKOTER GARAGE
tillverkat efter dina behov
Garage 070-215 45 28 per.yttermyr@telia.com
www.yttermyrsplåtslageri.se


SYNFEL? - KOLLA DETTA!
Beställ vårt Clip In som passar i dina egna goggles!
- 995:- inkl glas i dina styrkor
- snabb leverans 2-4 dagar
- passar i alla goggles
Beställ dina nu på:
www.larsson-optik.se
LARSSON OPTIK
Kanalgatan 46B, SKELLEFTEÅ
Telefon 0910-36915

SNOW-RAIL SYSTEM





Systemet för dig som vill skydda ditt flak och underlätta lastningen av din skoter!

Passar både släpvagn med eller utan tipp samt till pickups!

www.snowrail.se

Snöskoteråkning när den är som bäst!

Upplev Sveriges största ledområde i Dalarnas fjällvärld!
Ca 160 mil skoterled • Stora friåkningsområden



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

Visit idre

HAR SKOTERN SKURIT?
NIKASIL® CYLINDER REPERARTIONER
SNABBT OCH ENKELT



FÖRE EFTER

BLIXTENS RACING

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

lovens.se
trafikskola

Rakaste och roligaste vägen till körkort/förarbevis Snöskoter, Mc, även flera utbildningar



www.lovens.se
Tel: 026-256179

hanseriksson.se
Alltid stort lager av nya och begagnade skotrar



ski-doo
LYNX
POLARIS

JETWEAR FOX KLIM

Hans Eriksson AB
0581 - 310 95
hanseriksson.se

Kläder & Tillbehör
Reservdelar & Service

Vi satsar hårt för en REKORD - VINTER

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



ÖVER 100 st beg. skotrar!

Fina fynd i vår webshop! skoterkläder OUTLET

NYA 2016

ski-doo
POLARIS
LYNX

Många olika KAMPANJPRISER!

www.kalixmaskiner.se

composit tracks
TALON series
TRACKS BY RIDERS 4 RIDERS

www.composit-tracks.com

VILDMARK with guldkant



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

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

Speed Holes



"Speed holes" med hjälp av dimple dies.

Av: Björn

För att snygga till och göra en annars ostabil plåt lite roligare kan man använda ett dimple dies-verktyg. Dessa hål är inom skotervärlden mest kända för att ge bättre fotfäste då de länge använts på just fotbrädorna.

Skrattgrop

Det finns nästan inget tråkigare än en helt slät plåt och är den dessutom tunn kan det vara smått omöjligt att svetsa dit den som det är tänkt utan att den slår sig. Vi har snokat reda på ett bra dimple dies-verktyg för att slå två flugor i en smäll. Ja eller tre faktiskt, för inte bara blir materialet lite styvare och lättare det blir även snyggare! Dimple dies finns i lite olika utföranden för både press och för skruv. Vi valde att skruva för att det är enklare att komma åt när det inte alltid handlar om en helt slät plåt som är lätt att hantera.

I vårt kit hade vi möjlighet att göra upphöjningar för hål upp till en tum med mellan 1-2 mm tjocklek på plåten, men visst går det att använda på tjockare material samt på något större hål, men då måsta man vara noga med centreringen även om det brukar styras ganska bra.

Rätt använt kan dimple dies göra något som är gjort av tunn metall starkare, även om de flesta använder detta för viktbesparingar och bling faktorn samt för just fotfästet. Verktyget har helt klart sin plats i skoterbyggandet till saker såsom i ramförstärkningar, stötdämpartorn, fotbrädor och fotholkar med mera, ja överallt där det finns en platt tunnare tråkig plåt.

Många har säkert gjort en panel eller ett fäste som sedan visat sig flaxa i vinden och vara för bräcklig. Dimple dies stramar upp dessa flaxiga paneler och fästen så att de blir stabilare och dessutom släpper den igenom luften som strömmar över den, vilket kan passa bra vid en kylare. Dessutom kan det ju behövas olika hål för att komma åt att skruva samt inspektera, även dessa hål blir starkare med dimple dies. Flest användningsområden hittar man förståss på en lite äldre skoter eller ett eget bygge av något slag.

Enkelt

Man börjar med att borra ett hål eller en serie av hål i plåten som man vill göra stabilare med hjälp av en borr som matchar dimple dies-verktyget. Efter att hålet borrats sätter man dit dimple dies-verktygets hane och hona med passande bult igenom. Vi sprayar på WD40 på delarna av metall som kommer i kontakt med varandra och gängorna på bulten för att minska påfrestningen på metallen. Vi sätter muttern i ett skruvstäd då delen är så pass liten, annars får man hålla emot med annat lämpligt verktyg. Nu är det bara att dra ihop delarna med ett spärrskaft eller muttermaskin tills man har tryckt ihop delarna, sedan är det klart!

Ett set Dimple dies kostar över 500 dollar innehållande mellan 5-8 dimple dies eller mellan 60-400 dollar styck beroende på storlek, så dom är inte direkt billiga. Det fungerar dock mycket bra för att stadga upp en annars fladdrig plåt och dessutom blir resultatet snyggare än innan!



Efter att ha borrat ett hål som passar verktyget letar man reda på en lämplig bult som passar.



Lite smörjmedel sprayas på de delar som ligger metall mot metall för att minska påfrestningarna.



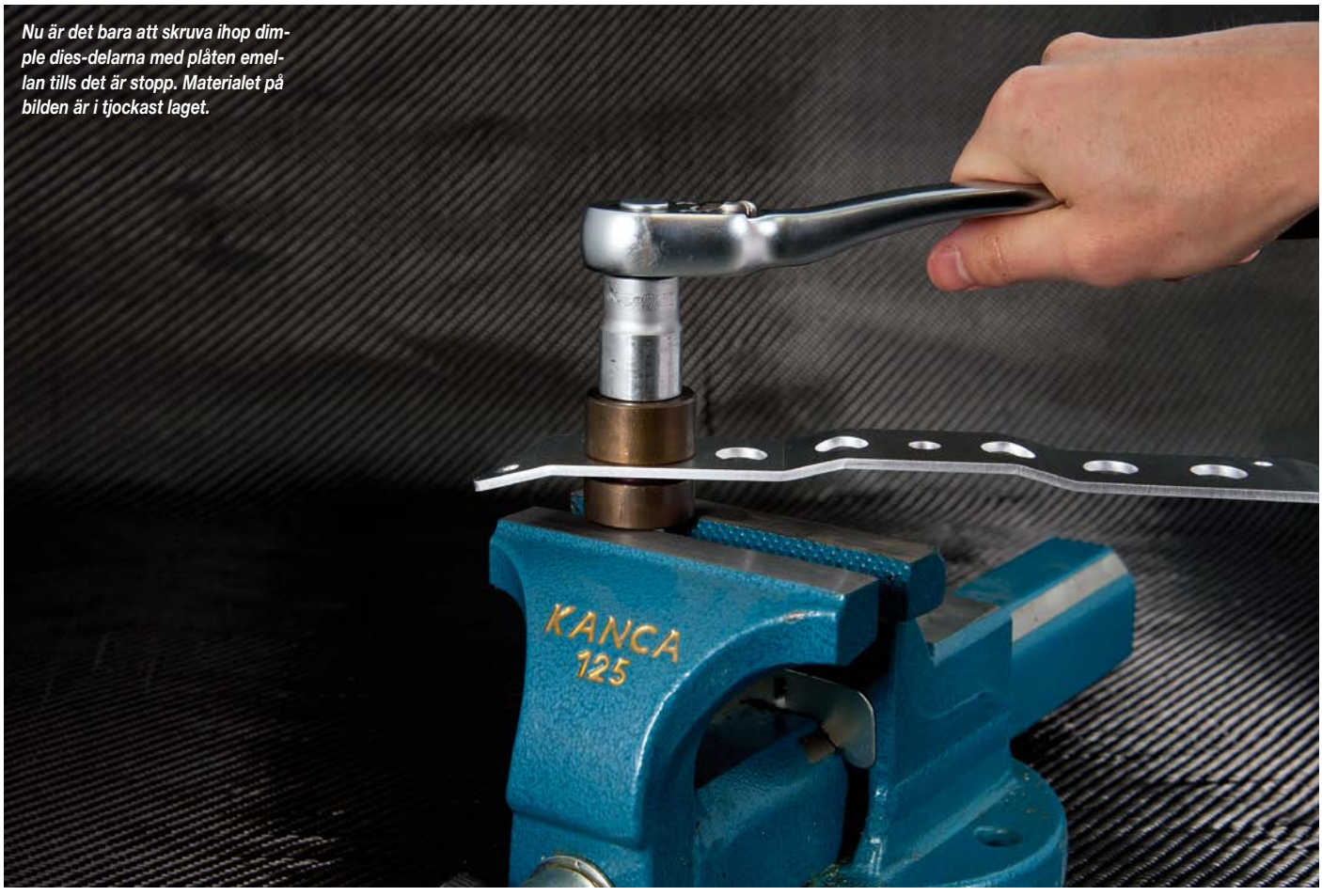
Nu är det bara att lossa på muttern så är det klart.

Efter att delarna satts ihop med plåten emellan skruvas de fast i skruvstädet, om möjligheten finns, annars får man hålla emot med handkraft och nyckel.





Resultatet på denna fotholk blir både styvare och snyggare än innan och det är enkelt att göra själv.



Nu är det bara att skruva ihop dimple dies-delarna med plåten emellan tills det är stopp. Materialet på bilden är i tjockast laget.

YTTEROCKE PRODUCTION AB
SKOTER
ATV
TILLBEHÖR & VERKSTAD
POLARIS

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

Besök vår webshop
Snow-flakes.se
Variator rem
ORP 361 1500kr
ORP 363 850kr
Revarc skoter ramp
5.900kr
Brp xps 2-T olja 400kr

LYNX
ski-doo
Ockelbo
RESERVDELAR
can-am
• Stort urval skoter
• Service-Reservdelar
• Tillbehör-Kläder
Telefon:
0645-22065
TJ:s Skoter
& Motor

Anders Terräng Väg Service
SUZUKI
- SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR
Landsvägen 11 Östnor, MORA
070-290 28 99

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

Ski-Doo & Lynxhallen Idre
ski-doo
can-am
www.idreskoter.com

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

POLARIS
MATS
Försäljning & service av
Polaris snöskotrar och ATV.
www.matsskogochfritid.se

LYNX
ATV
HONDA
- Service
- Reservdelar
- Tillbehör
Bil & Maskinfirma
Eric Gröning
Tel: 0951-711295 Fax: 0951-12856
Ljusdal

ARCTIC CAT
SNARE OUR PASSION.
Vi ligger på Europas
STÖRSTA reservdelslager!
Butik/Reservdelar: 0951 - 773 45
YNGVESSONS
MASKIN AB
www.yngvessonsmaskin.se

SILJANSNÄS
MASKIN
Släpvagnar, skotersläp,
båttrailers, biltransporter...
Svenskbyggda kvalitetsvagnar
www.siljansnasmaskin.se
Tel: 0247-23500
Fogelsta

Dahlia motor
ARCTIC CAT
Försäljning
Service
Tillbehör
Tel nr 0951-20060, Färila
0684-41145, Hede
www.dahliamotor.se

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

LJUNGBERGS
Motor
www.ljungbergsmotor.se
0660-10160 Kårjåsen 1, Åsele
can-am
ski-doo
LYNX

SKOTER
www.bruksvallarnasskoteruthyrning.se
45 mil långa preparerade ledsystem.
Testa vår vårsnö Beetracker 3700 500E-TEC
Telefon: 0684-20105 | 070-2298407

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

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 riktigt reparationsalternativet för denna typ av cylindrar. För mer info, ring eller skriv.
RACING KONSULT
Björn Andersson KB
Vidbolmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@nikasil.se

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

Facebook.com/gronfjallfritidsby • www.gronfjall.com
Porten till äventyret!
Grönfjälls
STUGOR & RUM fr.150kr
Kiosk, Bastu, Skoteruthyrning,
Badtunna, Jakt & Fiskekort, Pub.
Bokning och Information 0940-87015

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

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

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

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

Isrivare
www.tr-skoterorek.se
Läs mer om våra produkter & priser på vår hemsida
Återförsäljare sökes om Linsell saknas
Vi har kompletta isrivarsatser till Yamaha, Ski-Doo, Lynx & Arctic Cat.
TR SKOTER & MEKAB

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

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

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

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

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

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

Tords Motorservice
ski-doo
BEGAGNADE RESEVDELAR ALLA MÄRKEN
WWW.TORDSMOTORSERVICE.COM

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

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

Ockelbo
Vindrutor
Passar modellerna 3500, 4500. Finns även ruter till: 5000 96-98, samt fighter. Nu även dekaler!
1250 kr
Finns också till aktiv:
Alaska 1250 kr
Karibou 1250 kr
Nostalgi
www.ockelbo-collection.se

SALAB
YAMAHA
Försäljning
Reservdelar
Service
www.salab.nu

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

Skoterboende i Sälenfjällen!
10 bäddar
10 meter från leden!
Boendet passar familjer, kompisgäng eller det lilla företaget.
Skotrar ingår i priset
För mer info mailа info@lieonarden.se

Här syns du Bra!

Reservdelar • nytt & begagnat
Skotertillbehör
Personlig utrustning
Säsongsöppet 1/11-31/4
LJUSVATTNET
0914-520216
SKOTERSKROT
skoterskrot@hotmail.com

Nordlands Skoterledskarta
– GPS-navigering med skoter –
www.kartman.se

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

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

BK-system
070-3706578
www.bksystem.se

LÄSVÄRT I VINTER



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



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



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



STREET&STRIP MAGAZINE
Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige **398:-**

BESTÄLL PÅ WWW.OTLAS.SE

PRENUMERERA!

Starta din prenumeration idag så du inte missar något nummer!



Nästa nummer i butik 22 mars

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: _____

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

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

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



TOBE
Skoterkängor
2.0 Contego
Speed Lacing
Gunmetal

3.299 kr



TOBE Vector Skoterkläder

TOBE OUTERWEAR

2.299 kr



Snow People Hades
Pro Touring Orange Jacka

1.999 kr



TOBE 2.0 Privus Mono Suit
Chili Pepper Overall

från 6.999 kr



TOBE 2.0 Privus Mono Suit
Citrus Overall

från 6.999 kr

TOBE OUTERWEAR

KOLLA IN NYHETERNA FRÅN SVENSKA TOBE PÅ SLEDSTORE.SE



sledstore

sledstore.se info@sledstore.se