HEMMABYGGE SPECIAL

Nummer 4 14/15 Pris: 64:- 8,30 EURO 74 NOK

snowrider

www.snowrider.se Nr 4 14/15

HUSVAGN TILL SKOTERN

NORDIC BATTLE GRASS DRAG

DEL 4
Yamaha ET 1000

Bättre en kälke på vintern än en spark på pungen.

600 MIL MED PRO-RMK

på nära håll
ISOC DULUTH
Service av Apexen

ÄR STALLET TOMT?

HUR MÅNGA HÄSTAR ÄR KVAR?

OCKELBO STORY

INTERPRESS 0518-04
7 388051 806400
RETURVECKA V 10

Byxor JethWear
Jet Bib Cargo Pant

1.999 kr

Underställ JethWear
BlueBird Svart-Blå

749 kr

Underställ JethWear
Dam Svart-Rosa

749 kr

HANDLA NU
BETALA I MARS!
Fakturaavgift 29 kr. Ingen ränta eller andra avgifter!
Klarna

JUST NU!
76%
RABATT!

Sledstore Snöskoterkapell

Snöskoterkapell av god kvalitet tillverkat i kraftigt värmebeständigt 420D PU material. Ett mycket bra sätt att skydda Skotern från väder och nyfikna blickar. Small: 150-250cm lång snöskoter. Medium: 250-290cm lång snöskoter.

~~1.299 kr~~ 299 kr

sledstore
SVERIGES SKÖNASTE **SKOTERBUTIK**

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

Mössa JethWear Svart

199 kr

Overall JethWear The One

Jethwear är framtaget av skoterförare för skoterförare, och det märks. Overallen "The One" från Jethwear är en snygg skaloverall med många bra funktioner.

Med 10,000mm vattenpelare och en andningsgrad på 10,000g håller den dig torr från både utsidan och insidan.

Fler oemotståndliga funktioner är heltejpade sömmar, vattentäta YKK dragkedjor, öppningsbara ventilationer både under armarna och insida ben, lycra snölås i armar och ben, dragsko i benen för ställbar benlängd, hög och skön krage med extra dragkedja, avtagbar huva med dragsko. Denna overall är genomtänkt!

3.499 kr

KOLLA IN ALLA NYHETER PÅ SLEDSTORE.SE

RING VÅR KUNDTJÄNST!

08-509 063 00

Öppet 12-17 Helgfria vardagar

sledstore.se info@sledstore.se

snowrider

NUMMER 4 2014/15

Nummer: 4-14/15 Årgång: 18
Foto omslag: Daniel Danne Orevi
Utgivning nr 5 2014/15: 24/2
Annonsstopp: 23/1

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

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
Fax: 0250-228 83
Telefontid vardagar 8-16

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

Distribution: Interpress
ISSN: 1403-0144

Tidskriften är TS-kontrollerad

Spänn hakremmen och ge dig ut.

Då var det dags att gå på snö då. Tänk att det är lika magiskt varje år då det börjar vankas körning. Lite ovant och lite overkligt. De nya kläderna sitter inte riktigt där de ska och de nya skorna känns stela och oanvända. Jag byter ofta utrustning av förklarliga skäl, men ett plagg har hängt med länge nu, och det är min TEK-Vest som jag på något sätt fäst mig vid lite extra. För er oinvigda så är denna skyddsväst menad att hindra yttre våld på bål och rygg samtidigt som den både värmer och fungerar som förvaringsplats för både telefon, kontanter och kort. Jag känner mig mer eller mindre naken utan detta plagg och åker extremt sällan utan denna trygghet. Du kan lösa din säkerhet på massor av olika sätt då det gäller att skydda bål och rygg, det viktigaste är att du verkligen gör det. En sak är säker och det är att det inte är helt ofarligt att köra snöskoter. Precis när jag skriver denna ledare säger dom på radion att en man avlidit under en snöskotertur redan i början av december. Hur mycket vi än förbereder oss så kan vi ju aldrig säkerställa att vi inte kommer att göra illa oss under kommande vinter. Men vi kan sänka oddsen för att olyckan ska vara framme. Att du är nykter och har skyddsutrustning är ju en självklarhet. Så här i början av säsongen kan du försöka att helt hålla dig undan för alla slags vattendrag i så stor utsträckning det bara är möjligt. Håller du dig undan för vatten så blir det ju betydligt svårare att drunkna. Måste du korsa vattendrag så är alltid isdubbar och flytoverall ett måste.

Även om du skulle lyckas att kravla dig upp ur en vak så finns det ju risk att kylan tar dig. Som sagt, det finns massor av faror som lurar ute i vildmarken så tänk efter, före. En sak till. Eller rättare sagt, två saker till. Är det någon sak som retar gallfeber på både förbudsivrare och skoterälskare så är det trimpipor och slutburkar. Detta jäkla påfund som sällan gör din skoter snabbare utan bara stimmigare och slöare. Lägg ner allt som har med detta att göra. Har du en kompis som använder sig av dessa två olika effektsänkande prylar, frys ut honom eller ge honom stryk. En sak till. Tänk till lite extra då det gäller ungskog och nyplanteringar. Det finns få saker som skadar skoteråkningen så mycket som just körning, där man inte ska köra. Retas skogsbolag och skogsägare upp så finns det helt plötsligt en ekonomisk kraft som har en vinning på ett skoterförbud. Så dra ditt strå till stacken och hjälp dumskallarna att tänka till lite extra även denna vinter. Alltså, inga trimpipor, slutburkar och ingen körning där du kan misstänka att någon planterat någonting som är tänkt att växa upp. Förstått? Ja då är det väl bara att snöra på sig kängorna, spänna hakremmen och ge sig ut då!

Chefredaktör Friström

INNEHÅLL 4 2014/15

4. Ledare Innehåll
8. Kung-katten
13. Putsad backracer
18. The ockelbo Story
24. Nytt & Noterat
28. ET 1000
32. Duluth
36. 600 mil på en RMK
42. Nordic Battle
47. Ryssen kommer
48. Våga köpa lössnö
52. Storservice
58. Husvagn på skidor
62. Almdalen
67. Pren&Shop

SRVIPER2015

TOP OF THE LINE 4-STROKE POWER!

NEW! SR VIPER R-TX LE

NEW! SR VIPER R-TX SE

NEW! SR VIPER R-TX SE

NEW! SR VIPER L-TX LE

NEW! SR VIPER L-TX SE

NEW! SR VIPER L-TX SE

NEW! SR VIPER X-TX LE

SR VIPER X-TX SE

SR VIPER X-TX SE

YAMAHA WARRANTY 2 years

YAMAHA INSURANCE by Svedea

YAMALUBE®

Handelsbanken Finans

www.yamaha-motor.se

YAMAHA

Revs Your Heart

LELLES HAR DE FÖR DEN PERF

FÖRBRUK-NING

BATTERI, FILTER, KEMI, LAMPOR, OLJA, REMMAR, RENGÖRING, TÄNDSTIFT ETC

RESERV-DELAR

AVGASSYSTEM, BROMSAR, BRÄNSLE-SYSTEM, CHASSI, DREV, EL, HJUL, KEDJOR, LAGER, MOTORDELAR ETC

BESTÄLL PÅ WEBBEN ELLER I MOBILEN

Nymansgatan 6, Uppsala
018-156000

Lelles

www.lellesmc.se

Lelles MC är Sveriges största butik med allt för hojåkaren.

NU ÄVEN SNÖSKOTER!

Reservdelar, tillbehör, personligutrustning med mera.
Med över 64 000 artiklar i lager och 5500 hyllmeter varor...

T DU BEHÖVER
EKTA VINTERN

PERSONLIG UTRUSTNING

GLASÖGON, HJÄLMAR, KONFEKTION, SKYDD, STÖVLAR ETC

TILL-BEHÖR

BELYSNING, BRÄNSLEDUNK, FRITID, KAPELL, KÄRRA & VAGN, LÅS & LARM, PACKUTRUSTNING, TÄLT ETC

SCOTT

JACKA OCH BYXA

PAKETPRIS: 4948,-

HJÄLM OCH GLASÖGON

PAKETPRIS: 2299,-

En butik från Lelles www.lellesmc.se

SNOWFACE.SE

King Cat Combo

Brinner man extra för ett skotermärke och blöder grönt så kan man gärna bli kallad för en riktig Arctic Cat nörd.

Text: Martin Urverk Foto: Daniel Holmgren

Daniel Holmgren är född 1988 och bor tillsammans med sin sambo och sina två döttrar på tre och fem år i Mellansel, tre mil väst om Örnsköldsvik. Jobbar som egenföretagare med egen verkstad samt skruvar halvtid åt Inlandets Maskin & Fritid i Lycksele. Fritidsintressen är familjen, skotrarna, bilen, motorcykeln och Arctic Cat. När Daniel var liten så hade familjen snöskoter, så han blev introducerad redan som nyfödd i denna härliga sport. Och han har många fina snöskoterminnen tillsammans med sin pappa då de ofta for till stugan och körde skoter, så det är tack vare Daniels pappa det riktiga skoterintresset uppstod.

Första egna skotern

Men vid 12 års ålder blev Daniels pappa väldigt dålig och skotern, en Arctic Cat Panter 440 från -87 fick då säljas.

– Var inget jag var överlycklig över men inte heller något jag kunde styra. Intresset låg kvar väldigt passivt då man emellanåt fick provköra kompisarnas föräldrars skotrar.

Men min första egna köpte jag inte förrän jag var 14 av min lärare på högstadiet, en Pantera 5000 från 1979. Körde den i två år tills dess att jag fick ta förarbevis och kunde köpa mig en mer ”riktig” skoter, då det blev en Arctic Cat 580z från -93 och därifrån har det rullat på, berättar Daniel.

Första bygget

Under andra året på gymnasiet så dog Daniels pappa av sjukdom och Daniel fick därefter väldigt svårt för att koncentrera sig på skolarbeten.

Men som av en händelse fick Daniel chansen att gå som lärling i tre år istället och utbildade sig som småmaskinmekaniker. Under den tiden började han bygga om sin skoter, en Arctic Cat ZR 580 från -95 som fick en 144” matta, Wildcat 700 motor med pipor, lättad mm.

– Efter jag sålt ZR 580/700:an så köpte jag mig en Firecat 700 Sno Pro som jag hade drömt om sedan den kom. Men även där kunde jag inte hålla fingrarna i styr. Så även den blev lite ombyggd med bland annat rörramschassi, 151” matta, Boondocker lustgas, styrhöjare, lexan tunnelsidor, customlack mm. säger Daniel.

Efter att ha kört en och en halv säsong och haft väldigt roligt med skotern, gav motorn upp i samband med en misslyckad klättring då oljeslangen hade tagit skada av en tidigare remsprängning.

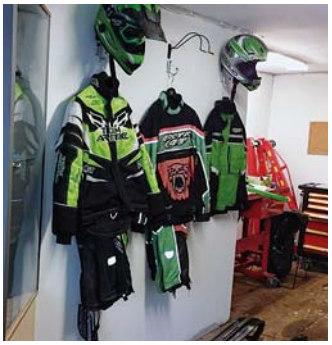
– Men då jag skulle köpa reservdelar för att laga den så råkade jag spontanköpa mig en ny Arctic Cat M8 Sno Pro

Daniel Holmgren med sin Proclimb 800.

Naturligtvis är bilen lackad Arctic Cat grön och används som dragbil.

Porten till Daniels mancave.

Är man på besök hos Daniel så missar man inte att han gillar Arctic Cat.



Självklart måste man ha en egen skylt in till huset.

-09, som jag senare monterade turbo och en del annat på, berättar Daniel.

Eget företag

– Efter skolan så gick jag in i de arbetslösas land som så många andra. Men istället för att grina över det så startade jag eget med en liten verkstad på tomten där jag lagar, servar, bygger om, lackar mm. (snöskoter, atv, moped, fyrhjuling och andra småmaskiner). Jag har varvat det med jobb som buss/tågmekaniker på sommaren, säger Daniel.

Första barnet kom året efter skolan tog slut så det har varit minst sagt kämpigt att hålla skoterintresset vid liv mellan blöjbyten och allt vad det innebär. Så för att få ekonomin som egen företagare med hus och barn att gå ihop, såldes M8 turbon. Men för att inte sakna effekten allt för mycket så köpte Daniel en gammal Thundercat 1000 från -01 för att ha något att köra iallafall.

– Efter två år med Thundercaten och med en stadigare ekonomi så spontanköpte jag en ny Proclimb 800 på skoternsdag, vilket inte var uppskattat av sambon då vi den dagen varit billösa i två veckor pågrund av krock (inte praktiskt med två barn och bo tre mil från staden). Men man måste prioritera ibland, konstaterar Daniel.

King Cat inköp

Men trots att Daniel hade ny maskin som var det roligaste han kört, så låg intresset i att bygga om och pyrde inombords. Och när Daniels bror flyttade för att studera kom chansen att köpa loss hans Arctic Cat King Cat 900 för fikapengar, så var det inte så mycket att fundera på.

– Motorn i King Caten är ju inte så dum, men den förlängda Thundercaten som jag såklart inte kunde förmå mig att sälja var ju betydligt roligare i karaktären. Så jag bestämde mig för att även King Caten behövde en trippelmotor. Så jag sålde original 900-maskinen och köpte på mig en Thundercat 900 för en billig peng, berättar Daniel.

De som är intresserade av Arctic Cat vet att gamla och nya Thundercat chassiet inte riktigt liknar varandra, så Daniel hade en hel del jobb för att bygga om motorfästena så det skulle passa. Men till slut satt allting där och skotern kunde startas. Men när plasten skulle monteras märkte han snabbt att huven på en King Cat inte riktigt sväljer 3st originalpipor från en gammal trippel. Så det var bara att ta fram svets och kap och bygga om piporna och försöka att inte ändra för mycket på designen, och med det riskera att sänka effekten. Efter det passade huven galant.

Styre och boggie

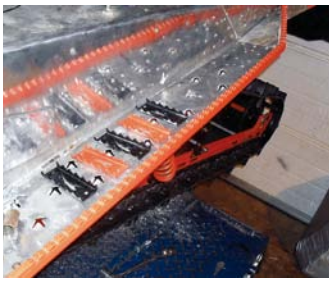
– Men med Proclimben som referens så kände jag att styret var ju inte riktigt där det skulle vara. Så än en gång tog jag fram rondellen och kapade sönder styrstången, svetsade på en "knäled" från en Kamasa 1/2" hylsnyckelsats. Så nu kunde jag ändra vinkeln på stången, från liggande till rak. Sen byggde jag två fästen till den övre delen av stången så den

Ombyggd styrning på version ett, gamla stången för jämförelse.

Ihopmonteringen har börjat av den första King Cat versionen.

Nylackade delar.

Fotstegen klara.



Första versionen av King Caten färdig, Daniel tyckte det saknades en del effekt så efter en vinter med King Caten så var det dags att uppgradera den.

Den hemmabyggda boggien till version ett klar för montering (Mountain Addiction kopia).

Thundercat 900 motorn klar att köras.

inte skulle vippa i sidled. Då jag ändå var i farten med styret så tog jag bort originalstyret, monterade ett Firecat styre med en burkrem från Garage24. Samt (pinsamt att erkänna) en styrhöjare från en Ski-Doo MXZ REV, säger Daniel.

Så långt var han ganska nöjd. Men efter att ha sett en bild på en Mountain Addiction boggie, så blev Daniel såld.

– Inte kanske för att jag tror jag behövde en sådan boggie, men det var ju så snyggt. Så jag gjorde mitt bästa för att efterlikna den, och till slut fick jag väl det att funka hyfsat. Sådär som på för långa dämpare så geometrin blev inte helt perfekt om man säger så. Men stuket vart helt rätt. Med den höga boggien, samt tunnelvinkeln som King Caten (1m chassiet) har original så blev lyftbågen alldeles för hög. Så jag byggde helt enkelt om tunneln från vinklad till rak, och fick det hela att se betydligt bättre ut. Samt kapade bort fotstegen vid bakre boggieinfästningen (original går den hela vägen bak), och vinklade upp dem i bakkant, berättar Daniel.

Effekten saknades

Därefter toppade Daniel alltihopa med C&A Pro skidor, avgasbandage, vänstergas, LED-baklyse (egenkomponerat av ett Biltema bromsljus), orange metalliclack här och där, samt valde att montera svarta buksidor för att det blev för mycket orange med originalsidorna.

– Version ett var klar, och riktigt rolig måste jag säga. Men även om King Caten var en betydligt bättre maskin än en förlängd Thundercat 1000, så saknades det en hel del effekt, säger Daniel.

Version två

Efter en vinter med 900-trippeln och en avkörd matta, så bestämde sig Daniel sig för att skrota Thundercat bygget och använda den motorn till King Caten istället.

– Köpte på mig en massa delar och skruvade helt enkelt ner min Thundercat 1000 motor istället, återigen uppstod lite problem med motorfästen.

De två främre passar rakt av, då Thundercat 1000 och King Caten har väldigt liknande chassin.

Men då King Caten har ett "drop and roll" kedjehus från fabrik så ligger sekundär axeln 1" längre ner än Thundercaten, vilket medförde att främre motorfästet vänster bak inte ville passa alls. Så jag fick kapa av den bakre delen av King Catens fäste som även är lagerhållare för sekundäraxeln, och främre delen av Thundercatens fäste och helt enkelt svetsa ihop dessa, berättar Daniel.

Då passade motorn fint. Men även denna gång så passade inte Thundercatens pipor under King Cat huven, men denna gång orkade han inte svetsa om dem. Så det fick bli Thundercat plast denna gång, som passade bra efter att först kapat ut för det nersänkta kedjehuset.

–Med ökad effekt tänkte jag också att en 162" matta skulle vara alldeles för lite. Så denna gång blev det en 174" matta tillsammans med en förlängd 162" M7 boggie. Och tack vare detta fick jag bygga tillbaka vinkeln på tunneln samt förlänga den en del. Dessutom blev jag tvungen att ta bort min vinklade styrstång då 1000 trippeln har förgasarbryggor, som inte tillåter den typen av modifiering. Så då fick det bli originalstyret igen, säger Daniel.

Framtidsplaner

Då den mesta tiden just nu går åt till hans Proclimb 800, så vet Daniel därför inte när King Caten kommer att bli helt klar med de framtidsplaner som finns:

*Lacka huven orange
*Custom dekaler (KING CAT Triple)
*Ny tunnel (VA-Amburg variant, hemmabyggd)
*Framflyttat styre igen
*Mera motortrix

Speciellt sätt att pressa drivhjul.

Svetsad vev med shortshaft.

Thundercat 1000 motorn monterad.

Här har Daniel tömt en pulversläckare i garaget efter första provstarten med 1000 motorn som då började brinna, men det stoppade inte färdigställandet av skotern.

Prototyp och färdigt motorfäste underst.

Ut med motorn igen och återmontering efter branden.

Första testet av version två av King Caten.

*Högre/smalare dyna (under uppbyggnad)
*Hemmabyggd boggie (Expert X kopia)
*Proclimb fotsteg
*Dödmansgrepp (välbehövligt)

Blöder grönt

Daniels intresse för skotrar och Arctic Cat är svårt att missa när alla byggen och skotrar är av just det märket.

–För många är det nog samma sak, men för mig är det annat. Jag har så länge jag kan minnas brunnit lite mer för märket än någon jag träffat, är vad de flesta kallar mig en riktig Arctic-nörd, berättar Daniel. För att klargöra hur långt detta rotar sig så listar Daniel lite:

*Jag har lackat bilen Arctic Cat grön med tillhörande emblem bak.
*Jag har två stycken Arctic Cat tatueringar.
*80% av alla kläder jag äger står det Arctic wear på, sockar, byxor, t-shirt, mössor, kepsar, tröjor osv.
*Arctic Cat banderoller på altan, ovanför alla garageportar, inne i privata garaget.
*Arctic klockor i lägenheten, huset, båda garagen och stugan.
*Alla skoterkläder är såklart från Arctic.
*Samt såklart paraplyer, väskor, pennor, har nästan alla Arctic kataloger och broschyrer från 1990 till 2015, neonskyltar, pins, klistermärken, tändstickor, champagneglas, snapsglas osv. osv.

–Jag blöder grönt kan man nog säga, och tack vare detta har jag det halvtidsjobb jag har idag. Mekaniker på Inlandets Maskin & Fritid, då jag tog chansen att åka på en Arctic Cat träff (vem skulle vilja missa det?) i Hemavan förra vintern. Lärde då känna ägaren som även sponsrade träffen och fick efter det chansen att börja hos honom, berättar Daniel.

Vi önskar Daniel lycka till med byggena och väntar och ser om det dyker upp nått mera i framtiden som han vill visa upp.

Efterlysning av hemmbyggen

Har du en skoter, gammal som ny som du byggt om. Tveka inte att skicka över bilder och skriva några rader om vad du gjort med din skoter.
Skicka till bjorn@snowrider.se

Specen på King Cat, version ett:

*C&A Pro skidor
*Svarta buksidor
*Framflyttad styrstång
*Firecat Styre
*Vänstergas
*Burkrem
*Hemmabyggd boggie (Mountain Addiction kopia)
*M-serie stänkskydd
*Orange metalliclack på diverse delar
*Thundercat 900 motor
*Omsvetsade pipor för att passa under huven

Full spec på hur King Caten står idag, version två:

*Thundercat 1000 motor
*Borttagen balansaxel
*Short shaft som driver vattenpumpen
*Svetsad vev
*Jaws pipor med separata dämpare (ett måste för att höra trippeln sjunga ut)
*Omställd tändning
*Power breather luftburk
*6mm reedspacers
*Thundercat huv/buk
*SLP Powder Pros
*Variatorkitt (egenkomponerat)
*174" matta
*Förlängd tunnel
*Kortade fotsteg
*No-slip hjul (satt ej orginal på -04)
*LED-baklyse
*M7 boggie
*Vänstergas
*Proclimb stänkskydd
*Hemmabockad lyftbåge bak

ASSAULT®

ASSAULT *[ə'sɔ:lt] Definitioner:*

ANFALL, ANGREPP, ANSTORMNING, FRAMSTÖT, STORMNING

Vad är din definition?

800 RMK
ASSAULT 155
142.900:-

800 SWITCHBACK
ASSAULT 144 LE
144.900:-

800 RMK
ASSAULT 155 LE
144.900:-

Hill Climb Racer Deluxe

Ett snyggt bygge som sticker ut lite extra i och med färgvalet lila/rosa.

Text: Martin Urverk

Tommy Åström 34 år (16 år mentalt)bor i den lilla byn Tväråmark två mil norr om Umeå med fru och 2 barn. Jobbar fortfarande som murare/plattsättare åt Peab, men hoppar även in och hjälper till på Umeå Terräng och Motor ibland. Hobbys förutom skoter är jakt och övrig motorsport.

– Det här med att göra skotern personlig har alltid varit viktigt för mig, även bruksmaskinen har fått lite modifieringar, berättar Tommy.

Nytt projekt

– De hela började när vi satt och pratade på Umeå Terräng och Motor förra vintern, att det skulle vara roligt med ett hillclimb-projekt.

Vi började leta efter en bra maskin att bygga på. Tankarna var att sätta ner en 3-cyl XCR-motor i ett Pro chassie = lättrimmad motor men mycket jobb med att få den att passa. Det gick faktiskt hela sommaren innan det dök upp en krockad Polaris Pro Rmk 800 med endast 200 mil på mätaren. Vi vann budgivningen och bygget kunde börja. Skotern hämtades hem och plockades ner helt, säger Tommy.

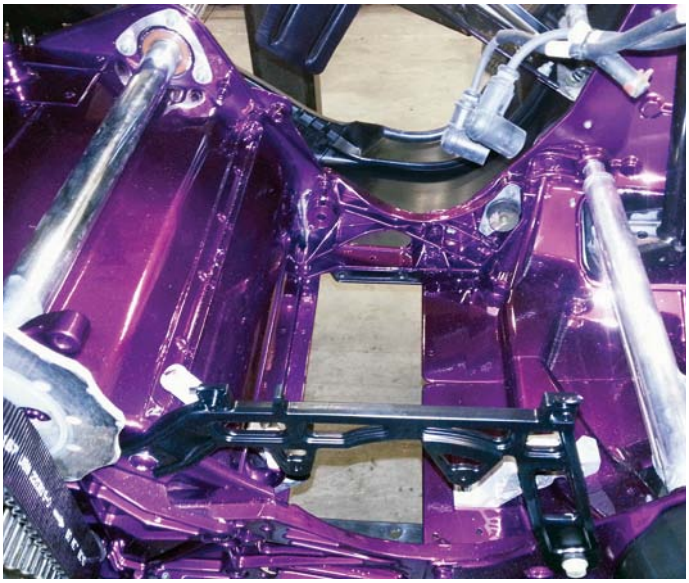
Bygget startade

Chassit var knäckt så de fick åka till plåtslagaren för riktning, han fixade även förstärkningsplåtar som limmades på insida chassit. Man har även förstärkt boggieskenor och svingar i boggien. Övriga trasiga delar byttes ut mot nya. Nu när allt var helt och rengjort gick pickupen till TJB Pulverlack där alla delar skulle få ny färg. Färgvalet blev Raspberry Candy en lila/rosa kulör och de övriga delarna målades i satin svart.

– Lackeringen skulle ta en stund så nu började vi tänka på motorn. Ägaren till Xcr:en hade ångrat sig och ville inte sälja sin maskin. Vad ska vi hitta på nu? Efter ett telefonsamtal till Edvard på Vilhelmina Motor Centrum för lite konsultering, så gick valet till en RK-Tek 858 med iq 600 lättviktsvevaxel (liknade den som sitter i nya Axys). Edvard tog på sig att fixa motorn åt oss och han beställde grejerna, berättar Tommy.

Rolig montering

Sedan var det bara att börja montera ihop skotern med de nylackade delar som självklart var grymt roligt. Swetown Reklam kontaktades för att få ett personligt dekalkit. Lackade delar skickades ner så de kunde färgmatchas till 100% med ett fantastiskt resultat. Dämparvalet föll på Fox för sin otroligt fina gång i djupsnö. Sen har man även monterat ARC från Skinz i boggin för att hjälpa till att hålla ner skidorna när man kör upp-



Förberett och nylackat motorutrymme.

Polarisen har fått ett snyggt dekalkit som matchar resten av skotern.

Boggien är förstärkt och utrustad med Fox Float 3 Evol R Kashima Coat dämpare + Arc fjärrstyrd koppling.

Motorn på plats, uppskattad effekt c:a 175hk.

Fjolårsmaskinen, en röd och vit Polaris.

Tommys Yamaha Nytro i svart och guld som var med i Snowrider 2009.

I framvagnen har man valt att montera FOX-dämpare och även A-armar från Z-broz med en bredd av 39".

för slalombacken. C&A pro bx skidor för bra kursstabilitet i hög fart sitter också på plats. Det tog ca 2,5 månad innan 858 kittet landade i Vilhelmina och Edvard kunde sätta ihop motorn.

– Då var jag själv klar med chassit, eller som vi kallade den, "Sveriges dyraste bob", konstaterar Tommy.

Uppstart av motor

– Sen gick det snabbt upp till Vilhelmina Motor Center för montering av motor. Arbetet gick fint tills den skulle startas, för den startade inte och vi drog och drog. Hmmm, efter cirka en timmes felsökning och huvudbry, så var det bara ett simpelt jordfel. All pulverlack hade gjort det svårare att jorda bränsleboxen. Efter flytt av jord så startade den på andra draget, berättar Tommy.

Många testtimmar

Det fina med RK-tek 858 kit är att de är byggda för originalavgassystem så ljudnivån blir väldigt tyst och bra, detta är en motor som är byggd för att användas hårt och ofta.

– Driftsäkerhet är A och O. Nu när allt är på plats så återstår många timmar av testning av dämpare och variatorjusteringar. Inkörning av maskinen började helgen innan jul i Borgafjäll, och första tävlingen är Hemavan Hillclimb 7 februari, säger Tommy.

Det blir intressant att följa maskinen under vintern och vad Tommy kan göra uppför backarna när inkörningen är klar, vi önskar lycka till.

Stort tack till alla som hjälpt till med bygget:

Alla på Umeå Terräng och Motor
Edvard och Alex på Vilhelmina Motorcenter
Polaris Sverige
Mattias på Evil Engineering
Sno performance
Swetown Reklam
Duells
TJB Pulverlack
Peab
Bröderna Byström
Studio 1648
Fotograf Mattias Lönneborg

Fakta:

Motor:
Liberty 800 -13
RK-Tek 858 kit med portning från Evil Engineering.
IQR lättvikts vevaxel.
V-Force 3.
Boondocker fuel box.
Modifierad luftburk VMC special med Frogskins intag.
Standardpipa och slutburk.
Uppskattad effekt c:a 175hk, bromsning blir senare.
Chassi:
Polaris Pro Rmk 800 -13
Framvagn: Z-broz 39"
Dämpare: Fox Float 3 Evol R Kashima Coat
Skidor: C&A pro bx
Matta: Modifierad challenger 64mm
Boggie: Standardförstärkt med Fox Float 3 Evol R Kashima Coat + Arc fjärrstyrd koppling.

motorbiten

ATV / MOPED / MC / SKOTER / VERKSTAD

PREMIÄR LYNX 2015

Finns nu i butiken!

ÖPPETTIDER MÅNDAG TILL TORSDAG 10-18 FREDAG 10-16 LÖRDAG 10-13

Motorbiten i Falun AB. Matsarvsvägen 17, 791 77 Falun. Telefon 023-133 66. www.motorbiten.se

can-am BRP Garage24 Duells Riders choice SEA-DOO BRP LYNX BRP CFMOTO

1495:-

995:-

T&P Discovery Action II Jacket

Avancerad skoterjacka. Fullmatad med funktion. Helt vattentät med andasmembran. Urtagbart värmefoder gör jackan användbar året runt.

S(46/48), M(50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), 3XL(62)

Art nr **1314-04** Svart/vit/varselröd
Art nr **1314-11** Svart/vit/varselgul

T&P Power II Jacket

Riktigt tålig och praktisk jacka för skoteråkning, ATV, arbete m.m. Smart kroppsanpassat värmefoder. Fullmatad med funktion. Helt vattentät med andasmembran.

S(46/48), M(50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), 3XL(62)

Art nr **1318-09** Mörkgrön/svart
Art nr **1318-05** Svart Art nr **1318-11** Svart/mangogul

1195:-

T&P Discovery Action Pants

Actionbyxa med stretch-paneler i rygg och knän. Urtagbart värmefoder. Helt vattentät med andasmembran.

S(46/48), M(50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), 3XL(62), C148/150, C152/154, D96/100, D104/108, D112/116

Art nr **2275-05** Svart/vit/silver

T&P Power Pants

Praktisk allroundbyxa. Fodrad med mesh och smidig värme-isolering i bak och knän. Helt vattentät med andasmembran.

S(46/48), M(50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), 3XL(62), C148/150, C152/154, D96/100, D104/108, D112/116

Art nr **2385-05** Svart/silver

795:-

Materialfakta Discovery/Power:
Skal av vattenavvisande Nano DWR-behandlad 300D/600D Polyester/ 1000D Kevlar med laminerat andasmembran (vattentäthet 10 000 mm, andasförmåga 6 000 g/m²/dygn). Alla sömmar tejpade.

Supersmidig jacka för vintersport, helt i 4-vägs stretch. Lätt varmfodrad med högventilerande foder. Fullmatad med funktionsdetaljer. Helt vattentät med andasmembran.

Carlow Mens Jacket

S(48), M(50), L(52), XL(54), XXL(56)

Art nr **1422-03** Deep Teal/Tangerine
Art nr **1422-02** Ultramarine/Tangerine

Ballina Womens Jacket

XS(34), S(36), M(38), L(40), XL(42), XXL(44)

Art nr **1421-02** Aquatic Marine/Coral Blush
Art nr **1421-03** Ink/Coral Blush

Supersmidig byxa för vintersport, helt i 4-vägs stretch. Lätt varmfodrad. Helt vattentät med andasmembran.

Alden Mens Pants

S(48), M(50), L(52), XL(54), XXL(56)

Art nr **2419-04** Tangerine Red
Art nr **2419-05** Black

Solitude Womens Pants

XS(34), S(36), M(38), L(40), XL(42), XXL(44)

Art nr **2418-04** Coral Blush Red
Art nr **2418-05** Black

T&P Skoteroverall

Mycket varm och slitstark overall för många användare. Helt vattentät med andasmembran.

Herr XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), 3XL(62), D96/100, D104/108, D112/116

Art nr **4410-12** Orangeröd/Svart
Art nr **4410-11** Svart/Varselgul
Art nr **4410-04** Svart/Röd

Dam XS(34/36), S(38), M(40/42), L(44), XL(46/48)

Art nr **4535-12** Orangeröd/Svart
Art nr **4535-04** Svart/vinröd

ITAB

Beställ varor eller vår nya katalog på:

www.fritidsklader.se

TRYGG E-HANDEL

Butik/lagerförsäljning: Enbärsvägen 18, Surahammar Kundtjänst: 0220-308 60 Välkomna!

The Ockelbo story

Det är inte alla som riktigt vet vad en snöskoter är, samtidigt som det klarnar för de flesta när man nämner ordet Ockelbo.

Av: Björn

För många är namnet Ockelbo synonymt med snöskotern. Dessa orangea skapelser som sedan början av sextiotalet skidat sig in i våra hjärtan och blivit en del av oss på ett eller annat sätt. Alla behöver inte ha ägt en Ockelbo, men de flesta av oss i mitten och i de norra delarna av Sverige har på ett eller annat sätt ett minne eller en upplevelse från vår barndom innehållande en av dessa maskiner. Har man inte sett en i verkligheten så är det ganska stensäkert att man sett den i tv-serien Pistvakt där den har en central roll i bröderna Marklunds vardag.

Men en sådan självklar skapelse som snöskotern Ockelbo är, måste ju också ha en historia, en början och bevisligen också ett slut eftersom den inte tillverkas längre. Såklart har det det. Jag sitter i köket i den mellansvenska staden Ockelbo. Framför mig har jag sonen till en av grundarna av snöskotern Ockelbo. Waldemar Lindströms idag 75-åriga son Arne Lindström visar mig familjealbumen och guidar mig genom åren av snöskotertillverkning i den lilla byn. Vi ville få reda på hur det egentligen gick till och vem kan egentligen återberätta detta bättre än sonen till en av grundarna? Det här är historien om Ockelbo snöskotrar.

Lite skoterhistoria

Alla vet väl att det var Joseph Armand Bombardier som är urfadern till snöskotern som vi känner till den idag. Denna uppfinnare och affärsman som insåg att ett översnöfordon var ytterst behövligt när hans son dog under en snöstorm och det var omöjligt att skjutsa honom till sjukhuset då vägarna var översnöade. Den legendariska Bombardier B7 såg dagens ljus i början av trettiotalet och såldes med stor framgång från 1936 fram till fyrtiotalet då andra världskriget satte stopp för det mesta i den moderna världen. Bombardier tillverkade endast militära fordon fram till krigsslutet. B7 var en ganska dyr skapelse även om den som namnet avslöjar tog sju passagerare. När sedan den kanadensiska staten bestämde att alla vägar skulle plogas 1948, försvann behovet av de större översnöfordonen. Ett behov av en billigare översnöfarkost fanns och snöskotern såg dagens ljus i slutet av 50-talet. Det är nu en entreprenör från Ockelbo får upp ögonen för detta fordon och ett första frö till en svensktillverkad snöskoter sås.

Snöscooter

Tidigt sextiotal drogs riktlinjerna upp för det vi idag känner igen som snöskotern Ockelbo. Entreprenören och racerbilsföraren Erik Lundgren var en man med driv och idéer. Han var före sin tid och var vid denna tidpunkt fabrikant av Ockelbo båtar. Han var lyhörd och anammade det nya fordonet Snöscooter. Fordonet var inte direkt vanligt i Sverige vid denna tidpunkt men Erik insåg dess potential. Han kontaktade de vassaste hjärnorna i Ockelbo vid namn Tage Lindström och Waldemar Lindström, Eskil Karlsson hittade han i Stockholm och startade helt enkelt företaget Industribolaget Ockelbo. En gammal fastighet i Ockelbo som en gång i tiden hyst det lokala mejeriet fick duga åt det nystartade bolaget. Det var mest Eskil och Waldemar som stod för de tekniska idéerna medan Tage och Erik stod för affärerna. Det rullade så sakta igång och man jobbade på med prototyperna innan de första maskinerna rullade ur fabriken julen 1963. Modellen hette Turist och var tänkt som ett fordon som ersatte skidan som färdmedel på vintern. Waldemars son Arne började jobba på fabriken 1965 och affärerna

1963 drog snöskotertillverkningen igång i Ockelbo. Lagom till jul så rullade de första tjugo maskinerna ut ur det gamla mejeriet där fabriken låg.

ARBETARBLADETS BILSA

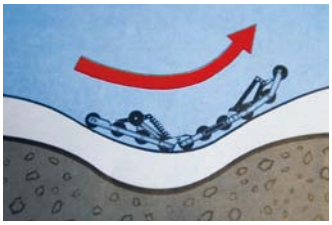
Snöskotern är vinterns bil

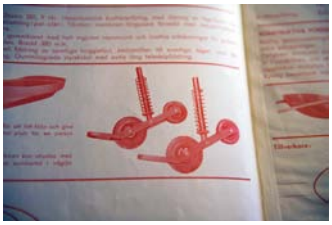
Ockelbotillverkare i topp

I snöskoterns linda så fanns det bara "snöskotrar". Man tävlade med det man hade utan att någon maskin hade speciell inriktning, om man bortser från dubbelbandaren. Ockelbo byggde ett par riktiga specialare i början av sjuttiotalet som hade dubbla pipor och som säkerligen är hårdvaluta bland de invigda.

Här ser vi tre av grundarna av Ockelbo. Initiativtagaren Erik Lundgren som var en riktig arbetsmyra blev inte så gammal då han gick hädan redan vid 48 års ålder. På bilden de tre resterande grundarna Waldemar Lindström, Tage Lindström och Eskil Karlsson som också de gått bort för ett antal år sedan.

En av de första Trioman-maskinerna hade utanpåliggande drivning. Den här maskinen fick utstå många tester och bland annat en resa mellan Abisko-Åre.





Ockelbo har genom åren varit innovativa och hittat på en del bra saker som fjädrande framvagn och ledad boggie. De var tidiga med kuggremsdrift vilket de introducerade redan 1985.

Ockelbo Trioman var den dubbelbandade uppföljaren 1967 till Turist-modellen som kom 1963.

Är det någonting som satt Ockelbo på kartan så är det alla artiklar om den förträffliga snöskotern med samma namn.

En Ockelbo 600 P med tillhörande kälke. Naturligtvis målad i Televerkets skinande orangea färg.

Tro det eller ej men Ockelbo har en gång varit importör av Polaris snöskotrar då de saknade ett sportsegment i den egna tillverkningen.

verkade rulla på bra. Man hade i ett tidigt skede köpt in en Ski-Doo för att ta del av dess konstruktion, men inte egentligen kopierat någonting, vilket annars var vanligt i branschen.

Underleverantörer

Då det gällde alla slags konstruktioner ville Waldemar och Eskil gå egna vägar utan att egentligen blanda in så många andra.

Visst köpte man in saker som mattor, motorer, elektronik, lager och diverse andra saker, men man tillverkade annars det mesta själv. Fabriken var full av pressverktyg och svetsjiggar och faktum är att man faktiskt också levererade egentillverkade produkter till andra tillverkare. Då är det först och främst den för tiden moderna och väl fungerande variatorn och delar till styrningen som exempelvis Raid och Lynx köpte. Eftersom snöskotern fortfarande var i sin linda på sextiotalet så fick även underleverantörerna lära sig ett och annat. Mattorna som levererades från Skega höll inte måttet de första åren men allt eftersom de anpassade produkten till detta konstiga nya fordon fick Skega, som inte hade tillverkat drivmattor till snöskotrar förut, ordning på diverse barnsjukdomar.

Man förutspådde att dessa snöskotrar max skulle rulla 100 mil om året, men fick snart räkna om eftersom vissa samer körde tio gånger så långt under en vinter vilket i sin tur gjorde att vissa saker fick konstrueras om.

Flertalet olika motorer från olika tillverkare har genom åren använts i Ockelbomaskinerna. Man tillverkade aldrig någon egen motor utan köpte färdiga motorpaket från bland annat Kohler, Ilo, Sachs, Lloyd, Rotax och Mag.

Televerksorange

Färgvalet orange har många förklaringar. Färgen som kallas Televerks-orange är mycket riktigt samma färg som det forna Televerket använde på sina fordon. Färgen ansågs lämplig för att snöskotern skulle synas ordentligt och man får helt klart hålla med om att denna strategi fungerar än idag. Ingen behöver titta två gånger för att förstå att det är en snöskoter av märket Ockelbo som kommer åkandes. Militären däremot ville ha vita maskiner, vilket de naturligtvis fick. Att dra igång en verksamhet från början är inte direkt enkelt. Men eftersom man hade en bra idé samt personer i styrelsen som sedan tidigare pysslat med affärer och att det gick att låna pengar på denna tid, fick man hjulen att snurra. Visst var det knapert på höstkanten rent ekonomiskt eftersom försäljningen var säsongsbetonad, men på något sätt fick de verksamheten att gå ihop, samtidigt som den växte. Första året levererades det ett tjugotal maskiner, men denna siffra skulle snart skjuta i höjden.

Dra på smilbanden

Turisten fick sällskap i slutet av 1965 av dubbelbandaren Trioman för att något år senare också få tillökning i familjen

Många av våra statliga väsen var kunder hos ockelbo. Här en stolt polis, redo att bekämpa brottsligheten i snårskogen.

Ockelbo redde sig själva och köpte bara det nödvändigaste. Man tillverkade bland annat variatorerna själva och sålde även dessa till sina konkurrenter.

Ytterligare en Trioman men av prototypmodell med tillhörande spårutrustning bakom.

Många är de som tävlat på Ockelbo. Här är i alla fall en mycket ung vinnare vid namn Roger Leosson Östersund (Bl.a. svensk mästare 1971).

Gubbar se upp. En av de vassare förarna var denna dam vid namn Mona Lindström.

av klassikern Ockelbo 300. Alla av oss förknippar kanske just 300:an som Ockelbons urfader, även om den bevisligen har några modeller före sig. I slutet av sextiotalet kom också Ockelbo 600 som fick sitt namn av den 600 millimeter breda mattan.

Man tillverkade också rena tävlingsmaskiner i mindre serier i och med den för tiden vassa Ockelbo 380. Handbyggda maskiner som såg till att Ockelbo representerades å det grövsta på crossbanorna.

Vissa av dessa maskiner var från fabrik utrustade med bland annat dubbelpipor vilket kan få en att dra på smilbanden lite. Detta smile kan med bestämdhet bytas ut mot ett gapande när man än idag kan se dessa maskiner på diverse veteranbacktävlingar och än idag kamma hem pokaler på löpande band.

Teststationen

Åren gick och utvecklingen gick framåt, om än i sakta tempo. Man byggde prototyper i Ockelbo och körde dessa i närområdet när vädergudarna tillät detta. För att säkra snötillgången fanns det också en "teststation" belägen i Lofsdalen. Här kunde teamet i lugn och ro testa ut diverse tekniska lösningar då Lofsdalen mest drog till sig folk på skidor vid denna tidpunkt. Skoterturismen var inte riktigt uppfunnen än. Teststationen hade dels en rejäl verkstad men också en lägenhet innehållande allt från sovrum, kök, dusch och bastu. Ledtiden från en idé till diverse tester och sedermera produktion var extrem kort och en styrka. Än idag finns teststationen kvar och fortfarande så ägs den av engagerade skoteråkare, om än i privat regi.

Uppköpta

Tiden går och i slutet av 1975 köper Karolin Invest från Skellefteå upp IBO (Industribolaget Ockelbo). Grundarna av Ockelbo hade blivit lite till åren och budet var bra vilket i slutändan ledde till en försäljning. I samma veva köpte Karolin Invest också upp konkurrerande svenska skotertillverkaren Rajd. Rajdtillverkningen behölls i Söderhamn. Samtidigt köpte Karolin Invest också upp amerikanska och då konkursdrabbade Skiroule. Man köpte upp allting inklusive flera hundra ihopplockade maskiner. Skiroule gick att få med antingen 15 eller 17 tum bred matta. Dessa maskiner såldes som antingen Rajd eller Ockelbo Laser. Rajd tillverkades ett tag innan märket tillsammans med Skiroule gick i graven. 1977 toppade Ockelbo tillverkningen med ca 4500 tillverkade enheter detta år. Ockelbo däremot kämpade vidare. Visste ni att Ockelbo med Karolin Invest bakom rodret var importör av Polaris snöskotrar? Jajjamen så var fallet mellan 1978-80 eftersom ledningen uppfattat att många också ville ha de sportmaskiner som inte Ockelbo tillverkade. Man lanserade samtidigt nya maskiner som förlängdes, förbättrades och moderniserades. Snöskotrarna fick nya namn och färgvalet byttes från orange till svart. 1982 så fick Karolin

Då Ockelbo köpte konkursdrabbade nordamerikanska Skiroule såldes dessa under namnet Ockelbo och Rajd Laser.

Waldemars pöjk Arne Lindström öppnade sina album för oss så vi kunde ta del av lite Ockelbohistoria. Tack för detta.

Rent krasst kan vi säga att Ockelbo exporterat två bra saker till kungen. Ockelbo Fighter och på senare tid Daniel Westling.

Invest, som hade flera strängar på sin lyra, ekonomiska bekymmer och sålde iväg all snöskoterverksamhet till Valmet som vid denna tidpunkt ägde Lynx. Detta var helt klart ett scenario ingen på Ockelbo tyckte var bra eftersom Lynx sedan länge varit den största konkurrenten.

I graven

Åttiotalet passerade och det började snackas om att antingen Lynx eller Ockelbo skulle läggas ner. Nu hette ägaren Bombardier, ja samma företag som en gång i tiden drog igång det där med snöskotertillverkningen. Dåvarande VD Lasse Stein slogs med näbbar och klor för att Ockelbo skulle bli det märke som stod kvar när röken skingrat sig. När beslutet väl togs så kom det inte som en chock eftersom personalen var väl införstådd med det uppkomna läget. Beslutet att lägga ner Ockelbo togs 1989 och tillverkningen fortsatte i Ockelbo ända fram till 1992 innan lyset släcktes en gång för alla.

Sagan slutar väl där, även om en del av de maskiner som tillverkades i det gamla mejeriet en gång i tiden fortfarande vårdas ömt och körs hårt av fanatiska Ockelboister runt om i Sverige, och faktiskt andra länder också.

Genom åren

Ockelbo är idag en skotertillverkare vi minns med ett leende på läpparna. Grundarna är sedan länge döda men hyllas fortfarande varenda gång någon av deras skapelser körs på våra skoterleder. Man har genom åren tillverkat maskiner åt både fjällräddning, kraftverk, televerk, elbolag, samer och polis men allmänheten stod nog för den största delen av köpta maskiner. Det cirkulerar en massa olika uppgifter vad det gäller det totala tillverkningsantalet och vi går på siffran ca 40,000 tillverkade maskiner från 1963 till 1992. Maskiner har sålts i bland annat hela norden, nordamerika Skottland och Schweiz. Staden Ockelbo är idag ett slumrande samhälle som kanske mest gjort sig känd för att Gummi-Erik på Ockelbo Gummiservice är född och bor där. Ja just ja. Någon Daniel som tydligen är gift med kungens dotter kommer också från Ockelbo.

FXR RACE DIVISION

TEAMFX

RACE BRED - MAXIMUM PERFORMANCE - LIFESAVING DNA

All New FXR Team FX Jacket / Bib Pant
F.A.S.T. Floatation Assistance
Maximum Performance – Mobility – Durability – Cold Protection
Proven HydrX "Dry" technology, Hi-Flow Venting
Removable Jacket Lining, Aggressive Rider Cut Design

Does your high performance gear have floatation assistance technology to get you out alive?

F·A·S·T
FLOATATION ASSISTANCE TECHNOLOGY

FXR carries the widest collection of snowmobile apparel with Floatation Assistance.
Every FXR Child/Youth insulated jacket and pant has the F.A.S.T. Floatation Assistance.

Is your child's safety at risk near icy, open water?

FXR F.A.S.T. SAVES LIVES
WATCH A F.A.S.T. LIFE SAVING TESTIMONIAL ON FXRRACING.COM

FACEBOOK.COM/FXRRACING @FXRRACING @FXRRACING

WINTER PROJECT

En dokumentär om backcountryåkning i Alaska. Målet med filmen var inte att bara berätta en historia, man vill fånga de verkliga människorna bakom de enorma hoppen, branta droppen och X Games medaljörerna. Så Hybrid Color Films ville försöka få en positiv inverkan på skoterfilmer och ta en titt på det personliga livet för dessa idrottsmän. Men eftersom filmen är så annorlunda fanns det också svårigheter med finansieringen. Då valde man att försöka finansiera filmen på ett mer traditionellt sätt, de beslutade att sätta ödet i projektet i händerna på de människor som kommer vara intresserade av att se filmen. Genom att ha en publikfinansierad film fick man också reda på att det fanns en efterfrågan på filmen de skulle göra. Massor av människor donerade pengar och nu är filmen färdig. Medverkande är bland annat Cory Davis, Paul Thacker, Joey Junker, Heath Frisby och Joe Parsons. Finns att köpa på iTunes och beställa på DVD.
För mer info www.winterproject.net

Coolly fleecetröja

3-lagers vindavisande stickad ull/fleece. Reglerbar nederkant och ärm, Stl XS-3XL. Rek pris 1 195:-. För mer info besök www.jofama.se

BilletX

HANDTAGSSKYDD

© BILLET X
PHOTO BY LINUS BEIMO

Dessa robusta handtagsskydd från BilletX inkluderar allt från billetfästen, handtagsskydd och ett större mjukt skydd. Du hittar dom för 1495:-/par hos närmaste återförsäljare eller på www.billetx.com

Värmande handske

Industrigrossisten PROMAN presenterar ny montörhandske ICE-GRIP. En handske som är väldigt lämpad för monteringsjobb vid kall väderlek. Handsken är fleecefodrad för god isolering mot kyla och har ett väldigt bra grepp även i väta. Handsken är ¾ doppad i skummad vinyl som är ett material som ”andas” och därmed undviks svettiga händer. Finns i storlekarna 9, 10 och 11. Mer information finns på www.industrigrossisten.se

Världens minsta monokikare med inbyggd stabilisering

Stabiliseringsfunktionen elimenerar skakningar, vilket innebär att du kan få en stabil bild med hög förstoring även om du till exempel sitter i en båt eller en bil som rör sig. Kikaren har en förstoring på 10x och en frontlins med 25 mm diameter. Som tillbehör till Magnipro 10x25 AIS monokikaren finns bland annat en hållare för smartphones som gör att du kan fotografera och filma genom kikaren med din telefon och på så sätt få 10x förstoring med stabilisering. MagniPro 10x25 AIS monokikaren har ett cirkapris på 3 400:- och 695:- för tillbehöret.
Mer info finns på www.gofoto.se

Dolphin wrench

Ny generation av U-ringsnycklar med 15° lutning på nyckelns öppna ände ger bekvämare arbetsutrymme. En bra passform ger även mer kraft och ett starkare vridmoment. Men framförallt är det lättare att komma åt djupare med den nya formen på ringhuvudet. För mer info gå in på www.bondtools.se

Tucker Hibbert dubbel vinnare

Foto: John Hanson

När första och andra deltävlingen i ISOC-serien kördes i Duluth, vann Tucker alla kval och båda finalerna. Han tog därmed sin 96:e och 97:e Pro Open vinst. Nu har han även hunnit med att vinna tävling nummer 98 och 99 också.
“I’m really excited about my performance at Duluth. I didn’t have nearly as much preseason ride time as I did last season before Duluth so I wasn’t totally comfortable and dialed-in. Being able to get the wins and have the weekend we (the team) did is rewarding. We’ve been working really hard with the time we’ve had on snow and it worked out” sa Tucker efter tävlingen.

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

Petter Nårsa klar för Clash of Nations

2012 vann han klassen Pro Open vid Clash of Nations men när tävlingen senast avgjordes 2013 fick han se sig besegrad av amerikanen Tucker Hibbert och nöja sig med en silvermedalj. 22-åriga Nårsa från Moskosel i Lappland ser fram emot att komma till Falun i vår. ”Clash of Nations har för mig blivit något man ser fram emot redan är säsongen startar. Har ett av mina allra bästa minnen från karriären från just Clash of Nations 2012. Väldigt seriöst arrangemang med mycket publik som får hela tävlingen att bli mycket bättre. Hoppas att det kommer mer folk från USA till nästa race.” säger Petter Nårsa. För mer information och biljetter besök www.clashofnations.se

Baak Dogwalker vinterkänga

Känga i läder som skyddar mot fukt och kyla. Dämpad sula som avlastar lederna och stabiliserar häl och vrist, samt ger bra fäste i alla typer av terräng för bekväm gång. Har stängda hällor så du inte rispar sönder dynan på din fyrhjuling eller skoter. Finns i storlekarna 36-47, 690 gram i storlek 42. För mer information besök www.dogwalker.se

Amery handske

Getnappa, slitstarkt och tåligt skinn. Fit konstruktion som håller foder/membran på plats. Reglerbar runt handled, Strl. XS-2XL. Rek pris 799:-. För mer information besök www.jofama.se

Mäss- & mekartält

Komplett tält 3x3 meter med kraftig aluminiumställning på 36mm och kraftiga ben, takkonstruktion i aluminium på 15x30mm. Benen går att individuellt justera i fyra olika höjder. Vitt tak för bästa ljusgenomsläpp och fyra svarta sidor, materialet i tak och på sidor är PVC-belagd 300D polyester. Kraftig skyddspåse ingår. Vikt på ställning 19kg, Pris 6700:- ink moms. Finns även som 3x6 meter för pris 8250:- ink moms. Du hittar tältet på www.grunt.se

Fisketält

Rapala Cruzer Flip-over. 1-mans tält som kommer komplett med pulka och är lätt att sätta ihop. Lätt och tålig konstruktion i aluminium. Vadderat säte och tygklädd förvaringshylla. ”Kjolar” som motverkar drag. 4 borttagbara fönster med kardborre och en extra stor dörr med blixtlås. Låsmekanism för att hålla tältet upprätt. Priset ligger på 6 999:-. Mer info finns på www.normark.se

Master Lock spännband

Det här är ett spännband med automatisk upprullning. Bandet är svart och mäter 3 m på längden och 25 mm på bredden, försett med S-krok. TÜV/GS-godkända. Du hittar dom hos www.seab.se

RICOH ACTIONKAMERA

Ricoh lanserar nu sin första renodlade actionkamera, WG-M1. Kameran är stöttålig, köldtålig och har en vattentät design. Den är vattentät ned till 10 meters djup, utan något extra UV-hus, i upp till en timme (motsvarar IPX8 eller JIS Class 8), stöttålig för att klara fall från upp till 2 meter, dammtät samt köldtålig ned till -10° C. Kameran har en CMOS-sensor med 14 miljoner pixlar, serietagning med upp till 10 bilder/sekund. Video spelas in i Full-HD med 30 bilder/sekund och många andra användbara funktioner finns också inbyggt. Priset ligger på cirka 2 400:- och du hittar mer information om kameran på www.focusnordic.se

YAMAHA
JACKA COMP-TWO 2999:-
BYXA COMP-TWO 2599:-

YAMAHA LADY
JACKET MAGNET 2999:-
PANT SAPHIRE 2199:-

YAMAHA
JACKA COMP-TWO 2999:-
BYXA COMP-TWO 2599:-

YAMAHA
Revs Your Heart

www.yamaha-motor.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:

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
SKIDOO LYNXHALLEN IDRE 0253-20501
KALIX MASKINER KALIX 0923-12290
SPEEDSHOP KROKOM 0640-61800
KALIX MASKINER LULEÅ 0920-88466
GÖRANS MOTOR MORA 0250-10177
YTTEROCKE PROD. MATTMAR 0640-45117
BILHUSET PITEÅ 0911-60014
PORJUS ALLEHANDA PORJUS 0973-10090
LJUNGBERGS MOTOR SVEG 0680-10360
OLLANDERS VULK STRÖMSUND 0670-611015
YAMAHACENTER SKELLEFTEÅ 0910-714420
YAMAHACENTER UMEÅ 090-148400
ÅSARNAS SKOTERSERVICE ÅSARNA 0687-30375
AB NIAN ÄLVSBYN 0929-20105
YAMAHACENTER ÖSTERSUND 063-510147

Yamaha ET 1000 Del 4

Det börjar likna någonting, men att para ihop en trettiofem år gammal ET 250 med en modern 1000 kubikare tar tid.

Av: Björn

Det som skulle bli någonting vi bara skulle slänga ihop blev någonting helt annat. Detta i sin tur har gjort att vi helt enkelt gör det hela lite mer genomgående för att i slutändan ha en skapligt modern veteranskoter att puttra runt på någon gång om året. Sällan har ett reportage mynnat ut i så många mail i ämnet och just hembyggen verkar ligga många av er varmt om hjärtat. Fortsätt att komma med önskemål, tips och åsikter till mig. Till detta nummer har vi bearbetat buken samt försökt att få plats med både styrning och den omdragna pipan. Vi sågade helt enkelt isär pipan och vände och vred på bitarna tills vi tyckte att den fick en bättre rutt under huven. För att ET:n ska kunna behålla stora delar av sitt utseende så fick vi dra om pipans väg så att framlyset fick plats på ett ungefärligt ställe som påminner om original. Luftburken är numera omgjord och har fått ett stort luftfilter direktmonterat på sig. Hur just dessa justeringar kommer att påverka prestandan vet vi inte just nu, men vi hoppas och tror att det kommer att lira.

Styrningen har blivit ett hopkok av flera olika delar från både ET250 och F1000. Hur detta kommer att fungera i verkligheten får första provturen utvisa.

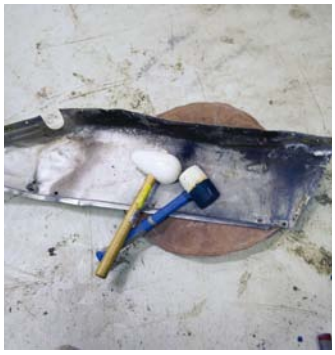
Nu är det mesta ihoppunktat och en nedmontering för helsvetsning och lackering väntar runt hörnet. Till nästa nummer kommer vi gå igenom det där med plastning samtidigt som massor av fästen för elektronik, bensintank och tusen andra saker ska vara klara. Kanske är en provstart runt hörnet?

Mer om detta bygge i nummer 5 och 6 av SnowRider.

Åratal av idogt användande återspeglar sig i massor av sprickor och bulor i sidoplåtarna som är aluminium. Tunn sådan dessutom och som om det inte vore nog så är den inte heller direkt lättsvetsad. För att vara säker på att man får stopp på en spricka så borrar man ett hål i ändan på den.

Här märker jag ut området som jag vill modifiera.

En sandsäck samt en eller flera hammare avsedda för att bearbeta plåten gör susen om man vill göra en ordentlig bula.



Efter en omgång med den gamla hederliga manuella hammaren så rättar och slätar man till eländet med en lufthammare. Trevligt resultat.

Med tungan rätt i munnen så går det faktiskt att svetsa i sidoplåtarna. Tillsatsmaterialet ALSI5 fungerade skapligt, men inte perfekt som synes.

En liten omgång med vinkelslip med fiberskiva fixar till svetsen.

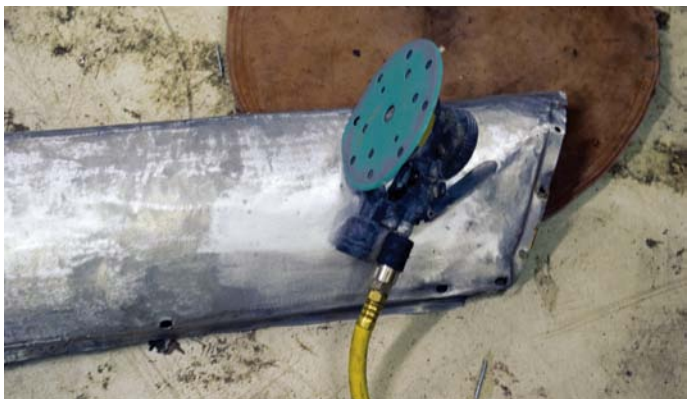
Här var det lite väl trångt, framför allt om den tjockare kantlisten sen ska på plats.

Nu blev det lite mer plats.

Buligare sidostycken får man leta efter och dessa kan vid en första anblick se ut att vara bortom all räddning. Faktum är att dessa är en baggis att räta ut med ett Engelskt Hjul.

Det Engelska hjulet är av enkel konstruktion, men svårt att komma överens med om slutresultatet ska bli riktigt bra. Här rullar man plåten mellan två metalltrissor vilket slätar ut plåten, men också samtidigt sträcker och böjer plåten. Det gäller att veta vad man håller på med. Vilket jag sällan gör.

Från knölig till ganska slät.



De största reporna tar man enkelt bort med ett grovt slippapper för att sedan byta ut det mot ett finare allt eftersom. Det hela kan sedan avslutas med en polering.

Att få plats med allting under huven är inte det lättaste. Vi kommer i slutändan få lov att höja huven samt bredda den i bakkant för att få plats med allting.

Dynan har vi dragit ner över chassit för att gömma höjden på detta.

Pipan är nu omvinklad och har en mer traditionell och gammeldags dragning. Allting för att få plats med lyset som kommer att flyttas en bit till vänster för att få plats.

Då det gäller olika verktyg så kan jag förorda några av dem om du ska bearbeta och jobba med aluminium. Sticksåg med rätt typ av blad fungerar förvånansvärt bra att såga med.

Är du helt säker på att du ska sätta fast en plåt för sista gången så är det inte helt fel att förstärka förbandet ytterligare med exempelvis nåt slags karosserilim. Perfekt när saker ska sitta benhårt, mindre bra när du ska montera isär.

Då det gäller att köpa verktyg av olika slag så är det som att gå på slak lina. I vilken prisklass ska man lägga sig och var ska man handla någonstans? Det är nämligen mer än 100 gånger jag förbannat mig själv då jag handlat på Biltema, Jula eller något annat lågprisvaruhus. Detta har jag kommit fram till. Det finns elektriska eller luftdrivna verktyg i olika prisklasser. Håll dig ifrån den billigaste skiten. Verktyg som du kanske använder lite mer som exempelvis skruvdragare och borrmaskin, kan vara värt att köpa någon annanstans. Lägg lite mer pengar på dessa och håll dig till märken som exempelvis Makita. Jag hittade en luftdriven popnitstång på Jula som har sina brister, men faktiskt fungerar. Då det gäller saker som borrar, sågblad ska du alltid handla dessa hos proffs. Dyrare, men du får också en borr som borrar och sågblad som sågar istället för de bluffgrejer som lågprisvaruhuset säljer. När du ska handla övriga verktyg du behöver så håll dig till tillverkare du känner igen som exempelvis Kamasa, Bacho, Tengtools eller IDG-tools.

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

ISOC Amsoil Championship Snocross Du

Om man som vi är väldigt intresserad av snöskotersport så är Duluth ett mycket bekant namn.

Text: Andreas Ljungberg & Henrik Olsson Foto: Stenberg/Ljungberg/Olsson

Det är nämligen där, vid kanten av Lake Superior, som premiärtävlingen av ISOCs Amsoil Championship Snocross (ACS) körs varje år. ACS är skotercrossens absoluta toppserie och SnowRider var representerade när det för den 23 gången i ordningen var klart för start på skidanläggningen Spirit Mountain.

Stort, större, störst

Säga vad man vill om USA, men allt är verkligen större, fränare och helt klart mer överdrivet. Och det gäller givetvis även inom skotercrossen. I depån i Duluth räknade vi till inte mindre än 25 st 53 foots semitrailers! Här är det minsann inte bara fabriksförarna som kommer med rigg med utskjutbara sidor. Nej då, till och med rena ungdomsteam backade in sina Kenworth-truckar och lastar ut högvis med skotrar och utrustning. På tal om utrustning så kan man hitta en hel del intressanta nyheter här om man bara är lite kreativ. T.ex. så kan vi efter att ha lurat oss in och pillat på några räcermaskiner hos fabriksteamen för bl.a. Ski-Doo konstatera att det finns saker i både variatorer, framvagn och boggi som vi inte sett tidigare. Försök gjordes att få köpa med diverse prylar hem, men varken det eller önskan om att få ta närbilder till reportaget bemöttes speciellt varmhjärtligt.

Mängder med klasser

ISOC, som står för The International Series of Champions, är en organisation som funnits sedan mitten av 1990-talet. Dess nationella serie Amsoil Championship Snocross är numera ansedd som världens bästa och är även den som har mest pengar i omlopp. I just Duluth kör även många förare från andra mindre serier som t ex östkustbaserade ECS och kanadensiska CSRA. Det gör att vi just i år hade ett extra stort antal skandinaviska tävlande på plats.

Antalet tävlingsklasser i ISOCs ACS är stort. Det finns allt från 4-åringar på 120 cc-maskiner via diverse juniorklasser upp till de tyngsta klasserna Pro Lite och Pro Open. Sedan finns också Pro Am +30 för de som passerat sin glansålder men ändå vill fortsätta köra.

Skandinavisk representation fanns i inte mindre än sex klasser, och ganska bra gick det för dem också.

Amsoil Dominator Cup

Den första tävlingsdagen handlar förutom en del juniorklasser om Amsoil Dominator Cup. Det är en man-mot-man tävling över tre varv för de i Pro Open. Topp åtta från förra årets total är direktkvalificerade och de övriga får köra tidskval om de resterande åtta platserna. Här blev det otroligt jämt, alla 16 låg inom en sekund och mellan plats sex och elva skilde endast 0,15 sekunder. Adam Renheim, Boss Racing/Ski-Doo, klarade sig medan John Stenberg, Warnert Racing/Ski-Doo och Ståle Eggen, Bailey Motorsports/Ski-Doo, hamnade precis utanför. I själva huvudtävlingen handlade det sedan mest om veteranen Tim Trembley, Scheuring Speed Sports/Ski-Doo. Kanadensaren körde smart och slog ut bl.a. Kody Kamm, Hentges Racing/Polaris, i kvalrundorna innan han i finalen kunde besegra Cody Thomsen, Factory Arctic Cat, och Ross Martin, Judnick Motorsports/Polaris. Därmed blev han hela 10 000 dollar rikare, det ni! Anmärkningsvärt är också att sportens gigant Tucker Hibbert, Monster Energy/Arctic Cat, blev utslagen av comebackande Brett Turcotte, Team McGuire/Arctic Cat, i första rundan. Hibbert må vara en helt fantastisk förare, men snabbast över tre varv var han inte denna kväll.

Amateur, Jr. 16-17 och Sport

Den svensk som lyckades bäst rent resultatmässigt under Duluths tre racedagar var utan tvekan unge Sebastian Drotz från Rätansbyn. Sebastian, som här representerade Team Southside/Polaris, gjorde sin debut i USA mest för att få bra försäsongsträning.

Det resulterade i en andraplats i Jr. 16-17 och en tredje- samt fjärdeplats i Amateur #1 och #2. En imponerande körning av ungdomsmästaren i Sverige Cup från ifjol, och han kommer bli farlig i Pro Stock i Norden i vinter. I Sport samt Amateur återfanns också Oscar Hedman från Mora. Han körde för samma team som Drotz och lyckades trots

maskinproblem ro hem en femteplats i Amateur #2.

Pro Women

Under förra årets säsong handlade Pro Women bara om ett enda namn: Marica Renheim. Till i år är vi nog många som hoppats att hon skulle få lite mer utmaning. Men Marica, som i år kör för Boss Racing/Ski-Doo med sin bror Adam, gjorde processen ganska kort med sina motståndare. Hon hann till och med att åka av banan en sväng under finalen och ändå vinna rätt enkelt. Den som bjöd på mest motstånd var norska Malene Andersen, Frattalone Racing/Arctic Cat, som körde in som tvåa. Malene var egentligen där bara som sällskap till sin pojkvän Martin Moland som körde i Pro Lite, men blev övertalad av teamet att ställa upp. Och tur var väl det!

Pro Lite

Pro Lite är ISOCs svar på vår Pro Stock. Dvs otrimmade raceskotrar och den näst högsta klassen efter Pro Open rent prestigemässigt. Den blågula fanan representerades här av Marcus Johansson, Team Bauerly Racing/Ski-Doo, och Johan Dahlgren, Team Southside/Po-

Tävlingsbanan är kort men krävande. Varvtiderna låg på kring 30 sekunder.

Våra utsända reportrar, en lång, en kort, aka "the Stud Boys".

John Stenberg laddar på i Pro Open.

Warnert Racing hade två semi trailers på plats. En för teamet och en för att visa reklam för sin senaste sponsor.

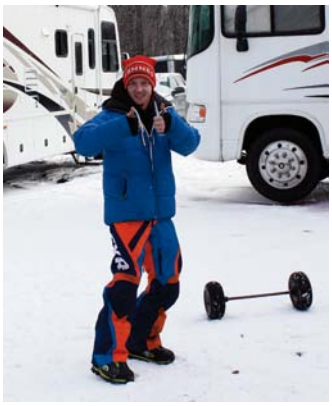
laris. Både Marcus och Johan kör hela säsongen i USA, men Johan kommer att ha ECS på östkusten som sin huvudserie. Nu slutade tyvärr Duluthhelgen inte speciellt bra för någon av dem. Marcus slog upp en gammal skada i tummen medan Johan gjorde illa foten, och tävlingarna blev därmed utan finalplatser för dem. Istället så fick vi begrava vår rivalitet med lillebrorlandet i väster och istället glädjas med de lusekoftklädda oljemiljardärerna. Den största anledningen till det heter Elias Ishoel, Warnert Racing/Ski-Doo. 16-åringen från Oppdal, som väl egentligen med lite god fantasi kan ses som en förort till Härjedalen och därmed så behöver vi inte glädjas så mycket heller åt oljestaten, vann i våras bl.a. SM i Pro Stock. I USA var han ett helt okänt namn. Ända tills han sopade hem lördagens Pro Lite-final i storartad stil det vill säga. Elias har en aggressiv körstil och oavsett hur han landar eller om han missar lite i whoppispartierna så får han ändå med sig farten. Det liknar Petter Nårsa en hel del när han körde försäsong i Pro Lites för några år sedan. Under söndagens race satte en startkrasch stopp för en ytterligare succé och Oppdalingen fick nöja sig med en niondeplats då. Vi misstänker att förhandlingar pågår för fullt nu om att få honom att stanna över hela säsongen. Pro Lite är annars väldigt Polarisdominerat, och Ski-Doo skulle verkligen behöva ha en toppaspirant som Elias där på heltid. Elias är ju från Oppdal som sagt, och vid närmare eftertanke är ju det i princip som Härjedalen, vilket ju medför att han egentligen är svensk.

Förutom Ishoel så tog sig även Martin Moland, Frattalone Racing/Arctic Cat, till final båda dagarna. Hans stabila körning ledde till platserna 7-12.

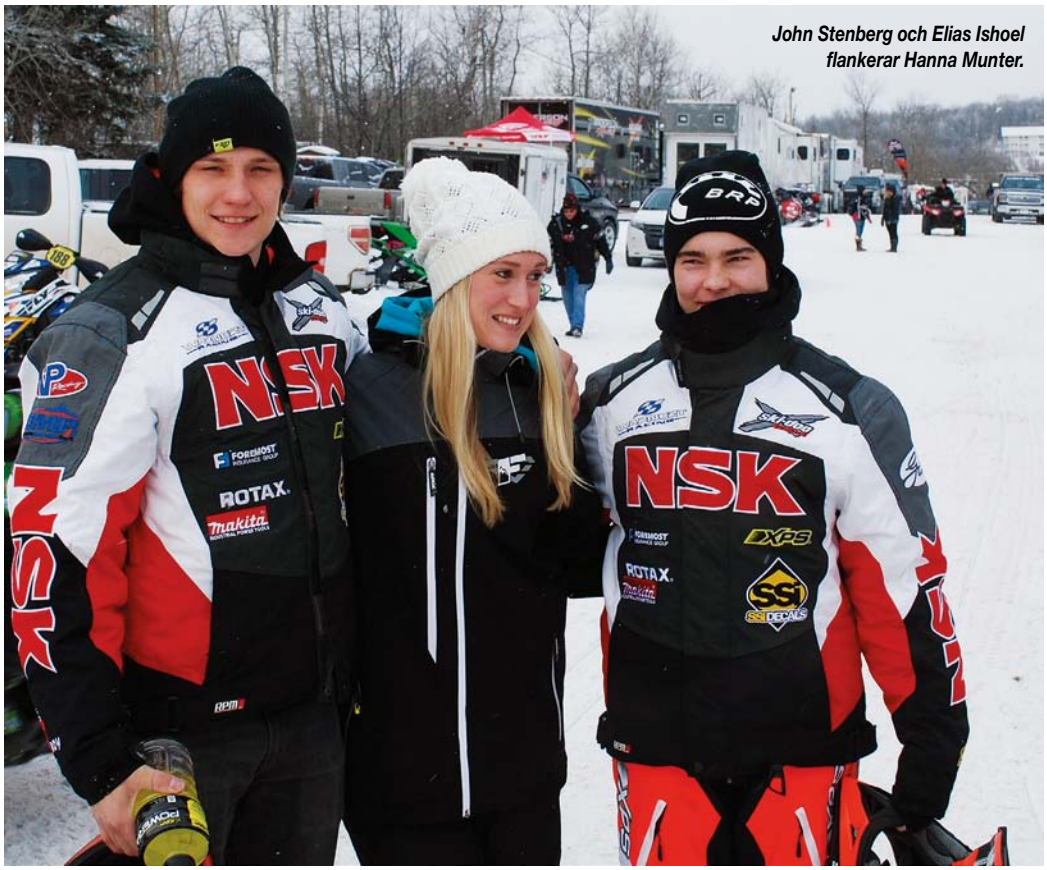
Pro Open

I kungaklassen Pro Open visade Tucker Hibbert att fredagens miss i Amsoil Dominator Cup inte påverkat honom nämnvärt när det blev dags för fullängdsheat. Hibbert vann ohotat alla sina heat under de två tävlingsdagarna och drog således en fullpoängare. Med tanke på den otroligt höga nivå som råder överlag och hur fort det går för alla som kör i Pro Open så är det fascinerande att en förare kan vara så pass mycket bättre än alla andra. Hibbert har varit med på elitnivå i 15 år nu, och det ser ut som att han kommer kunna köra ett antal år till och att han kommer fortsätta vara i toppen är en lågoddsgissning. Bakom Hibbert imponerade också Kyle Pallin, Team LaVallee/Polaris, med två raka andraplatser.

Sebastian Drotz in action.



Johan Dahlgren, representing Tännäs, gjorde sin amerikadebut. Tyvärr slutade den med skadad fot.



John Stenberg och Elias Ishoel flankerar Hanna Munter.

Skjutjärnsreportern Ljungberg med lördagens vinnare i Pro Lite, Elias Ishoel.

Sebastian Drotz gjorde en kanonbra debuttävling med bl.a. en andraplats i Jr. 16-17.

Den fantastiske Tucker Hibbert flankeras på pallen av Kyle Pallin och Lincoln Lemieux.

Nu vet vi varför det är så populärt med pick up i USA. Det är ju såklart för att man ska få med sig fåren!

Totalställningar efter 2 av 16 deltävlingar:

Pro Am Women

1. Marica Renheim, Boss Racing, Ski-Doo
2. Malene Andersen
3. Alexxa Callan, Arctic Cat

Pro Lite

1. Andrew Carlsson, Carlson Motorsport, Polaris
2. Elias Ishoel, Warnert Racing, Ski-Doo
3. Zak Mason, Leighton Motorsports, Polaris

…

29. Johan Dahlgren, Team Southside, Polaris
30. Marcus Johansson, Team Bauerly Racing, Ski-Doo

Pro Open

1. Tucker Hibbert, Monster Energy, Arctic Cat
2. Kyle Pallin, Team LaVallee, Polaris
3. Tim Trembley, Scheuring Speed Sports, Ski-Doo

…

10. John Stenberg, Warnert Racing, Ski-Doo
12. Adam Renheim, Boss Racing, Ski-Doo

Fullständiga resultat och mer info finns på http://www.snocross.com

I Pro Open kommer vi i vinter att ha inte mindre en fyra heltidsproffs från Norden. Det är Adam Renheim, Boss Racing/Ski-Doo, Johan Lidman (som tyvärr är knäskadad och väntas åter först efter nyår) och John Stenberg, båda Warnert Racing/Ski-Doo, samt Ståle Eggen, Bailey Motorsports/Ski-Doo. Eggen kommer att ha CSRA i Kanada som huvudserie och gästspelet i Duluth blev ingen succé. Det syns att han har fart och vilja, men tyvärr satte maskinproblem och krascher stopp för finalavancemang. Adam Renheim hade en rätt misslyckad lördag, men visade på söndagen att han kan åka riktigt fort även i den här konkurrensen. Han svarade för bl.a. en andraplats bakom Hibbert i ett kvalheat. Tyvärr blev det en miss i starten i finalen och till slut en niondeplats i söndagens race.

John Stenberg debuterar i år i Pro Open. Det började lite trevande, men för varje heat som gick så körde han bättre och bättre. Ett motorhaveri hindrade finalavancemang direkt på lördagen, men han lyckades ändå köra in till final båda dagarna genom sista chansen-heaten. Då får man dock starta i ett bakre led, men John lyckades ändå strida sig till en nionde- samt en elfteplats. Med det är han tia i totalen och därmed också bästa rookie hittills i år.

Avslutning

Sammanfattningsvis så kan vi lätt konstatera att ISOC bjuder på otroligt bra racing med en hög lägstanivå. Faciliteterna är också goda med rejäla läktare och byggnader med möjlighet att värma sig och med diverse försäljning. Vi kan inget annat än att rekommendera en resa över det stora blå för att se detta spektakel på plats. För er som inte har möjlighet men vill följa tävlingarna online så kan man se samtliga race live på http://www.ustream.com/isoc.

Polaris Pro-RMK efter 600 mil

Hur länge fungerar en snöskoter egentligen? Är verkligen en 800 tvåtaktare slut efter 600 mil? Vi tar reda på detta.

Text Alf "gigantus-skrotum" Sundström

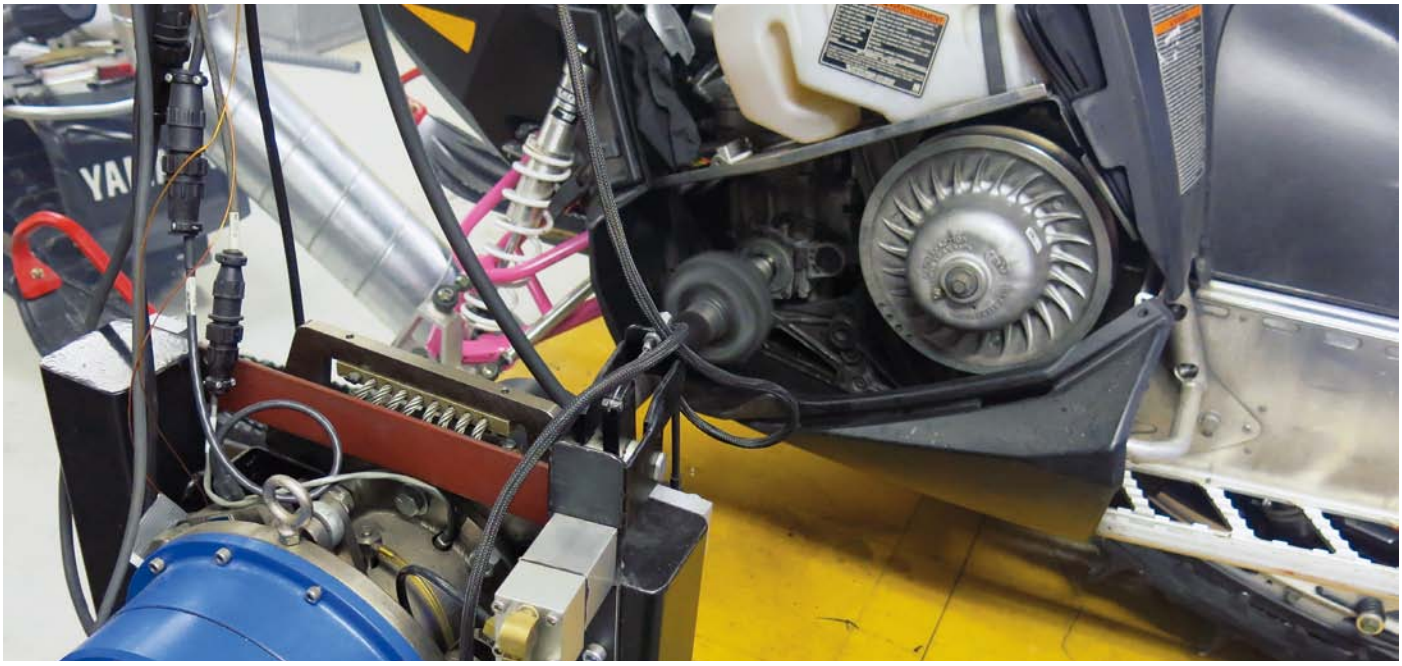
Polaris har sedan mitten på 90-talet byggt en skotertyp som de på engelska kallar för Rocky Mountain King (RMK) vilket kan översättas till "kung över klippiga bergen", det är namnet på deras lössnömaskiner med andra ord. En mängd lyckade skotrar med fina snöegenskaper har helt rättvist haft detta namn men även ett par riktiga "citroner" har kallats RMK de senaste 20 åren, inte så konstigt sett till det stora antalet varianter i denna serie. Hösten 2010 var jag på en skotermässa i Salt Lake City och där fick jag in i minsta detalj se den nya RMK-serien med toppmodellen PRO RMK. Polaris var inte ett dugg blyga när de stolt berättade att detta var den absolut lättaste samt den mest hållbara RMK-modellen någonsin! Att den var lättare än den mycket fina föregångaren (som jag kallar RAW) kändes inte helt omöjligt men att den dessutom skulle hålla ännu bättre? Helt klart intressant.

Jag har själv ägt en RMK Dragon 700 (RAW) och den är fortfarande en av de absolut bästa skotrar jag kört, nu hade Polaris alltså byggt en som var bättre på allt och den var dessutom mycket snygg. Den nya Polarisen var helt klart en vinnare både på papperet samt när man såg den i verkligheten, detta var utan tvekan den nya skoter som jag helst ville testköra. Tyvärr blev det inte möjligt för mig att köpa en sådan eftersom jag hade andra prioriteringar att ta hänsyn till men några av mina vänner valde att hoppa på tåget och köpa världens lätttaste standardlössnöare. De köpte denna skoter för att ta sig fram där ingen tidigare vågat färdas och dessutom lära sig den teknik som de stora hjältarna i Nordamerika använder när de kör. Det var i alla fall grundtanken för exempelvis Gustav och Anders när de köpte sina glänsande maskiner. Nu händer det faktiskt fortfarande att de ibland kör fast likt en Stockholmare på hyrskoter men det är då maskinvikten verkligen märks, för mig, när jag lyfter lös Gurras maskin. Jag testade Gurras skoter förra vintern och för mig som inbiten 4T-åkare känns den nästan otäckt lätt, kan detta hålla och hur svänger man bara lite med en maskin som reagerar så här snabbt? Den känns ytterst lättkörd när man vant till sig och balansen samt styrstångsvinkeln är för mig perfekt.

Hållbarheten är naturligtvis alltid en fråga när man bygger så här extremt och den innovativa beltdriven är ett litet problem på just Gustavs exemplar. Remmen verkar hålla ganska bra men det övre lagret har nu för andra gången lämnat in så hela drivningen ser just nu lite ledsen ut med sin slaka rem. Men det är kanske något man får leva med när man äger en skoter som väger så här lite? En Pro RMK är alltså otroligt lätt vilket man enkelt kan kolla upp med en vägning på närmaste våg, frågan är nu vad den har för motoreffekt?

Gustavs maskin i bromsbänken

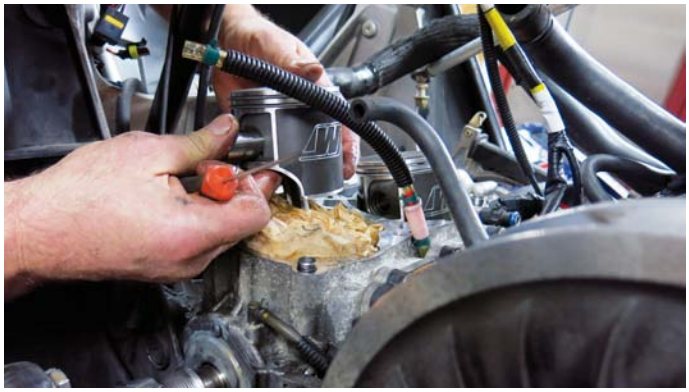
Gustav Berggren är en av mina få vänner som faktiskt har en riktig utbildning och det inom något så intressant som motorteknik. Han kan det mesta om förbränningsmotorer och jobbar med saker som ibland är hemliga då de först



Pro RMK med 600 mil på mätaren får bekänna färg i bromsbänken. På tal om färg, notera den snyggt lackerade framvagnen, inget för den som inte är fullt trygg i sin mansroll.

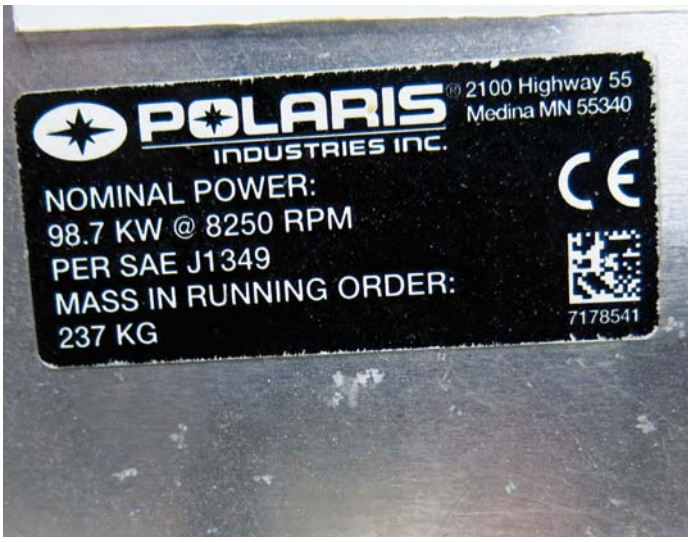
De gamla kolvarna ser nästan oförskämt fina ut för att ha avverkat så många mil.

Kolvbulten monteras och det känns verkligen att maskinbearbetningen är av mycket bra kvalité, mjukt och jämnt motstånd hela vägen men inget som kräver mer kraft än vad man har i fingrarna.



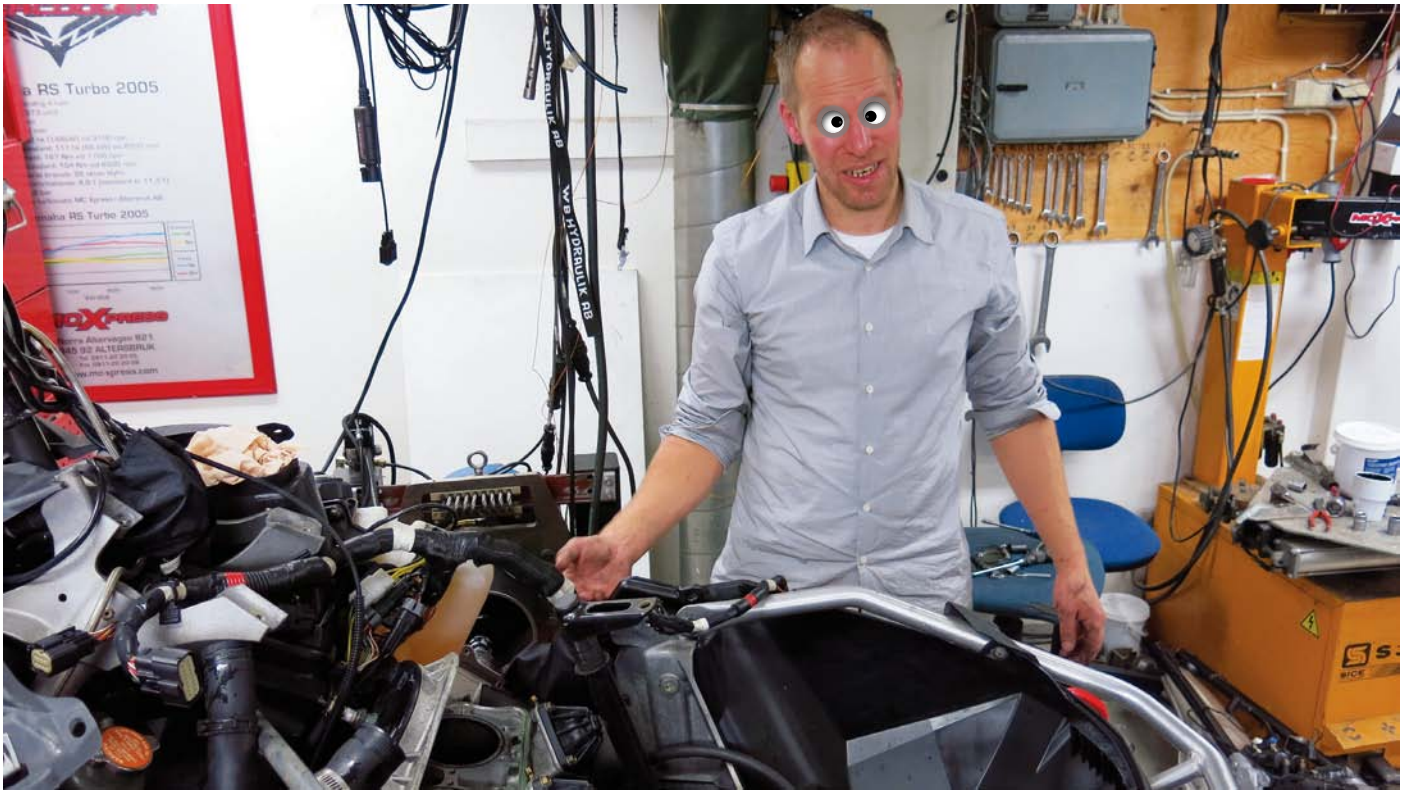
Clipset till kolvbulten kan vara lite svårt att få i men lär man sig bara tekniken går det som en dans.

Detta är själva cylinderspacern som alltså ska göra underverk tillsammans med de längre kolvarna.



Typskylten, där står det vilken effekt motorn har standard. Att effektmäta standardskotrar är numera inte så intressant.

En hårt arbetande Gurra, en blick på denna bild och man får klart för sig varför han är så välbetald på sitt jobb. Det beror självklart på hans fina utbildning kombinerat med mycket hög intelligens samt ett grymt sexigt utseende.

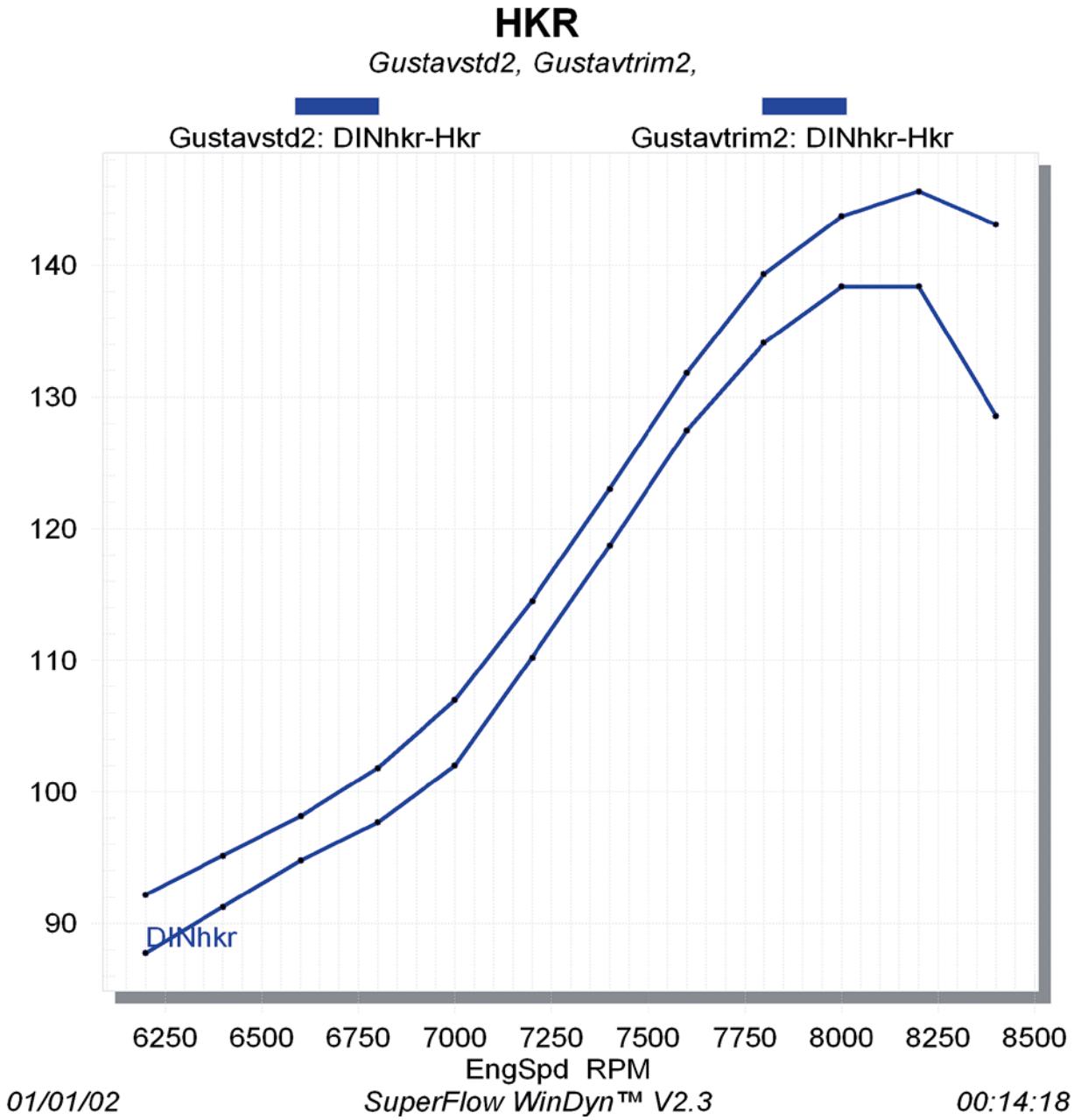


i framtiden ska gå i produktion. Han är dessutom en skoterdåre av sällan skådat slag och har ägt hur många skotrar som helst, de flesta samtidigt då han är mycket bättre på att köpa skotrar än att sälja. Det finns ingen övre gräns för vad Gurra lägger ner på skoterköp/körning och det oavsett om vi pratar tid eller pengar. Lustigt nog är han betydligt mer sparsam när det gäller bruksbilar samt släpvagnar då han inte hittills ägt en bil som fungerat längre än vad jag kan kasta en sportkeps och hans släpvagnar ser ut som att de varit med i kriget, första världskriget alltså. Gurra är nu inne på sin andra Pro RMK och då han var nyfiken på hur miltalet påverkar motorprestandan kom han förbi MCXpress för att kolla upp den i bromsbänken. Enligt typskylten ska motorn leverera 98,7 kW eller just under 135hk men det var när den var ny, nu har skotern färdats över 600 mil och det borde rimligtvis påverka effekten negativt? Det finns många som anser att kolvarna är något av CFI 800 motorns svaga punkt och att de bör bytas långt innan de passerat detta miltal. Nu var det tydligen inte så illa då motorn faktiskt gav ett par hästkrafter mer än vad märkningen visade då den levererade hela 139hk under testkörningen och skälet till att vi fick ett antal bonushästar känner vi inte riktigt till, kan det vara så att vi hade en lite "effektivare" körcykel? I vilket fall som helst verkar det som att det höga miltalet inte på något sätt påverkat motoreffekten negativt. Efter testkörningen demonterade Gurra cylindrarna, kolvar samt reedventilerna för nu skulle det trimmas. Vi undersökte kolvarna noga och det fanns inget sätt att med ögonen upptäcka att dessa hade jobbat i så många mil, de såg nästan märkligt fina ut? Inte ens på insugssidan var det några som helst repor eller spår vilket för mig känns nästan som en saga, mina första RMK-maskiner brukade ha mycket repiga kolvar redan efter 100 mil och denna motor hade 6 gånger längre körsträcka i ett tempo som vida överstiger det jag höll i min ungdom. Kan det ha att göra med ett bättre insugssystem som håller snön borta eller är det förbättrad smörjning, material samt teknik som är förklaringen? Hur jag än ser på det är tydligen Gustavs RMK-motor bättre än de exemplar jag ägde för 10-12 år sedan sett både till prestanda samt slitstyrka. Men nu ska vi testa vad eftermarknadsdelarna ger.

Nya längre kolvar samt uppflyttad cylinder, vad ger det?

Ett koncept som många använder sig av då det gäller CFI 800 är att montera i längre kolvar som ska ha en stabilare gång i loppet och därmed "jobba bättre"

då kolvringarna får det enklare när inte kolven skramlar fram(?). För att det ska fungera behöver man dessutom ett cylindershims som då bara har till uppgift att kompensera för de längre kolvarna, porttiderna ska inte ändras. Även kompressionen ska enligt uppgift vara lika som standard efter monteringen så frågan är om detta alls kan ge någon förändring? Vi ska snart ta reda på det då ett komplett kit med stålshims (stål? var inte detta ett lättviktsbygge?) nu ska på plats. Kolvarna Gustav monterade är av det välkända märket Wiseco och jag har många minnen då det gäller att montera sådana kolvar i de skotrar jag ägt under åren, alla minnen är inte så bra. Ett par V-force 3 reeds monterades också men allt annat lämnades helt standard. Nu var det tyvärr inte samma dag längre då monteringen tog så pass lång tid att vi for hem och sov en stund hos mig innan nästa bänkkörning. Denna vackra gryning var det nästan 10 grader kallare än föregående dag vilket skulle ge upp mot 2% mer effekt om resultatet inte korrigeras. Nu kompenserar bromsbänkens väderstation för denna skillnad men jag vill ändå nämna detta, effektskillnaden var avsevärd dag två och utan tvekan mycket större än vad väderskillnaden ensam kan förklara. Motorn gav nu 146hk och skillnaden var lika hög över hela registret, den var starkare redan från 6200rpm där effektmätningen började. Nu är vi inte helt säkra på exakt vad som gav denna höjning men en kombination av nya (och stabilare) kolvar samt större vevhus med bättre flöde till spolportarna samt bättre reeds kanske är nära sanningen? Vad som står klart är att motorn går väsentligt bättre i detta utförande och det ska bli mycket intressant att testa den när vi far på vår årliga lössnötur senare under våren. Bara Gustav får nytt lager till beltdriven så kan han testa den med den ”nya” motorn, det ska bli mycket intressant att jämföra denna med Anders Pro RMK som är helt standard, vi återkommer med rapport.



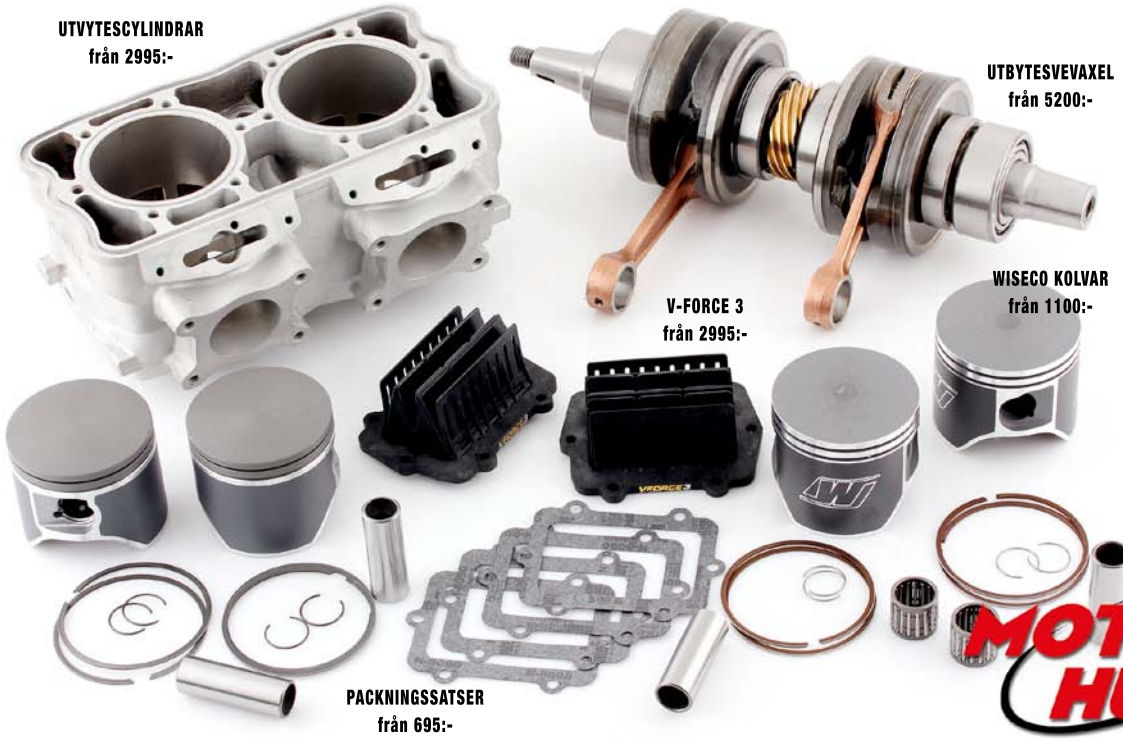
UTBYTESCYLINDRAR - UTBYTESVEVAXLAR - PACKNINGAR - KOLVAR

Polaris - Arctic cat - Lynx - Ski doo - Yamaha

TILL NÄSTAN ALLA MODELLER I LAGER

WWW.MOTORHUSET.COM
WEBSHOP
snabbt, smidigt och när du vill!

Vårt populära utbytessystem av cylindrar och vevaxlar.
För mer information se vår hemsida.



MOTOR HUSET

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

VARMT FÖRZINKAD. KALLT REKOMMENDERAD.

Det är sällan de bästa väderförhållandena eller väglagen när man transporterar snöskotrar. Då är det skönt att ha en helsvetsad snöskotertrailer från Fogelsta, med varmförzinkat chassi som tålmodigt står emot tuffa påfrestningar.

Snöskotertrailer S2240, som du ser här, har rejält tilltagen lastlängd-/bredd samt plats för två snöskotrar och pulka utan att öka spårbredden. Med förstärkt ljusramp, skotergrind och tippskruv som standard klarar trailern riktigt tuff hantering. Aluminumhuv finns som tillval. Finns i färgerna svart, vit och silver. För fler snöskotervagnar gå in på www.bjornlyan.se.

Trailern på bilden är extrautrustad.

FOGELSTA

www.fogelsta.se

HIGHLAND FOOTWEAR

NYHET! NYHET! NYHET!

BAAK DOGWALKER VINTERKÄNGA

Här har du kängan med stängda hällar så du inte rispar sönder dynan på din fyrhjuling eller skoter.

- Finns i storlekarna 36-47.
- Vinterkänga av prima läder som skyddar mot fukt och kyla.
- Köldisolerande PU-mellansula och värmande filtsula.
- Fukttålig membran i Sympatex®.
- Vibramsulan ger gott fästa i alla typer av terräng.
- Dämpad sula avlastar lederna och stabiliserar åt häl och vrist, och ger bekväm gång.
- 690 gram i storlek 42.

2 385:-

Beställ din känga på:

www.dog-walker.se

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

NATIONELLA SNÖSKOTERRÅDET

Mer information på
www.snoskoterradet.se

Nordic Battle Grass Drag

Det biter i bra i gräset för Jacob Hård i Stock 800 klassen.

Resultat
Nordic Battle Grass Drag
PRO
Top Fuel
1 Stefan Nyholm
2 Rickard Linden
3 Morten Rushfelt
4 Mats Lager
5 Jon Landsverk
6 Sanna Ek
Pro Stock
1 Ronny Nylund
2 Lornts Åstrand
3 Tore Gustavsson
4 Ragnhild Ervik
5 Daniel Kivilä
6 Philip Norrdahl
7 Marcus Georgsson
Improved Stock
1 Josefin Ersson
2 Paul Gjemse
3 John Holmes
4 Lars Norlin
Stock 800
1 Jakob Hård
TRAIL
Trail Unlimited
1 Ragnhild Ervik
2 Trine Skörholm
Ungdom 600 Vätskekylt
1 Niklas Nyholm
Ungdom 600 Fläktkylt
1 Mattias Nyholm
2 Hedda Ervik
VETERAN
Lilla Standard
1 Christoffer Viklund
Retro Veteran
1 Tomas Sandström

24-26 juli kördes det dragracingtävling på gräs i Dala-Järna under tre dagar med deltagare från Norden. Förra året firade dragracingtävlingarna 20-års jubileum, så tävlingen har långa anor.

Av: Martin Urverk

Tidigare i år tog dock snöskoterklubbens styrelse ett tråkigt beslut, man tänkte inte köra utan låta tävlingen vila något år och sen bestämma framtiden. Då lyckades några eldsjälar, som verkligen ville att tävlingarna skulle fortsätta köras, övertyga styrelsen om att få låna banan. Så till det här året gick Race Of Snow MK in och samarrangerade tävlingen tillsammans med Dala-Järna SSK och Svensk Racing, samtidigt byte man namn på tävlingen, ändrade upplägget och klasserna.

Sjunkande deltagarsiffror

Deltagarsiffran har ju tyvärr varit sjunkande senaste åren där kostnaderna gjort att antal utövare minskat. För ett par år sedan hade man ett 60-tal anmälda och för tio år sedan var det hela 80 anmälda med och körde Dalacupen. Deltagare är ju en förutsättning för att kunna arrangera, under årets tävling var det ett 30-tal förare med. Att man lyckas locka ett tungt startält från Norden visar på ett behov av att fortsätta köra tävlingen, hade man haft ett par års uppehåll hade det nog varit svårt att starta upp igen. Men sjunker deltagandet ännu mera till nästa år blir det nog svårt att köra vidare, vi får hoppas på en vändning.

Kvalkörningar

Veckorna före tävlingen jobbade man med banan för att få den så bra som möjligt. Leran hade legat till sig perfekt och hela startområdet hade preparerats med laserhjälp. De otrevliga knölarna togs bort och gräset blev klippt, vidare flyttade man ut fotocellerna vid mål så att banan fick samma bredd hela vägen. Kvalkörningar kördes under torsdag och fredag, men det ingick också två fria kval på lördagen för de som ville eller för de som bara kunde komma och köra då. Efter det började man köra elimineringsstegar i de olika klasserna tills vinnarna hade utsetts. Under dessa tre dagar var det fri entré så att vem som helst skulle kunna komma in på området och titta på Swap och bakluckeloppis utställarnas delar som skulle säljas, och självklart titta på dragracingtävlingen.

Fyra divisioner

Tävlingen delades in i fyra olika divisioner där killar och tjejer tävlar mot varandra på samma villkor. Veteran där alla maskiner ska vara tillverkade före 1985. I outlaw finns alla som har byggt ett riktigt dragracingbygge med fri trimning och fritt bränsle. Trail där samtliga tävlingsfordon skall vara trafiksäkra och användbara som snöskoter på skoterleder med full fjädring. I Pro finns alla gamla beprövade dragracingklasser med specifikt reglemente. Som vanligt fick man trimma skotrarna olika mycket beroende på vilken klass man tillhörde. Stock 800 är den högsta standardklassen, där får man inte trimma motorn men man får justera variator och fjädring. Snabbast av alla var Morten Rushfelt i Top Fuel klassen med tiden 4.371 sekunder och med en sluthastighet på 204 km/h. Lornts Åstrand i Pro Stock klassen fick också till en kanon tid 4.790 sekunder och 173 km/h i sluthastighet.

Fakta

Nordic Battle Grass Drag är en dragracingtävling på gräs med tävlanden från hela Norden. Man har kvalkörningar torsdag och fredag och två fria kval på lördagen, efter det kör man elimineringsstegar i de olika klasserna. Banan är av gräs och banan är 152 meter lång. De som kör den största klassen Top Fuel har tider under 5 sekunder med sluthastighet på ca 200 km/h.

Christoffer Viklund som körde Lilla Standard Veteran kämpar med att få ner skotern i starten.

Lornts Åstrand i Pro Stock klassen fick till en kanon tid 4.790 sekunder och 173 km/h i sluthastighet.

Morten Rushfeldt varmkör innan start, i Top Fuel klassen räckte det till en tredjeplats.

Ronny Nylund tog hem Pro Stock klassen knappt före Lornts Åstrand.

Tomas Sandström väntar att få köra i Retro Veteran klassen.

Christoffer Viklund i vänster bana, fick köra mot Tomas Sandström i höger bana i finalen. De körde var sin veteranklass så det blev vinst för båda.

Top Fuel finalen vanns av Stefan Nyholm i höger bana med tiden 4.493 sekunder, Rickard Linden i vänster bana körde i mål på 5.273 sekunder.

Uppradade och klara för finalrace.

Vinnaren i Top Fuel blev Stefan Nyholm som här varmkör innan finalen.

Invägning av Ragnhild Erviks Pro Stock skoter.

Mattias Nyholm tog hem förstaplatsen före Hedda Ervik i Ungdom 600 fläktkylt.

Det gäller att ha ordning på skotern och datainformationen om man ska köra snabbt i Pro Stock klassen.

Det är mycket som ser annorlunda ut på en Top Fuel skoter.

Snabbast av alla var Morten Rushfelt i Top Fuel klassen med tiden 4.371 sekunder och med en sluthastighet på 204 km/h på den 152 meter långa banan.

Tore Gustavsson får transporthjälp tillbaka till depån efter sin repa.

För Rickard Linden räckte det till en andraplats i Top Fuel.

Det gäller att ligga på hela vägen över mållinjen om man ska få till några bra kvaltider, här är det Lornts Åstrand som gasar fullt.

Tore Gustavsson körde hem tredjeplatsen övertygande mot Ragnhild Ervik i Pro Stock.

För Lars Norlin räckte det inte hela vägen då han körde till sig en fjärdeplats i Improved Stock klassen.

Ockelbo GUMMI SERVICE

-Tillbehör & Reservdelar
-Snöskoter & ATV
-Försäkrings skador
-Motorreparation

Butiken öppen: Mån-Ons 7-17
Tor 7-19 from 30/10-14 hela vintern
Fre 7-17
Lörd, Sönd åker vi också skoter

Tel: 0297-42100 POLARIS

STÖRSTA UTBUDET HOS OSS! NYA & BEG

KÖP NYA 2015

Missa inte vår SKOTEROUTLET!

MASSOR AV NYHETER PÅ VÅR WEBSHOP

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

www.kalixmaskiner.se

FJÄLLHOTELLET I LOFSDALEN

Skoterboende till bra pris
Skoterled ända fram till hotellet

Nyhet!! Skotergarage
Hyr ditt eget skotergarage tillsammans med polarna, plats för 4 skotrar / garage.

Info & Bokning 0680-411 77

WWW.LOFSDALENSFJALLHOTELL.SE

ANNONSERA HÄR !

RING ELLER MAILA MIG PÅ:

0250 - 22 887
carina@otlas.se

SKÄM BORT DIN MOTOR

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

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

Maximal ökning är 14 oktan.

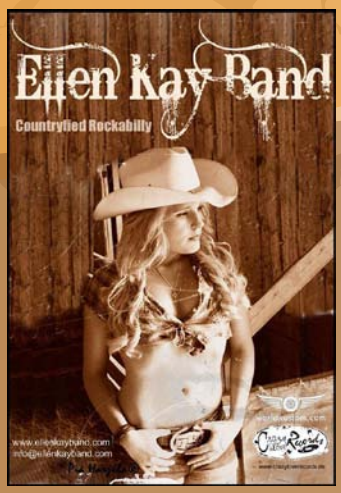
LUBOLOGY INT. AB, BOX 4001, 183 04 TÄBY
072-250 82 00 · INFO@TORCOSWEDEN.SE · WWW.TORCOSWEDEN.SE

Snow Rider CANONBALL RUN ÄLVDALEN

7-8 FEBRUARI 2015

INFO SKOTERFÖRARE:
Pris 790:-/person
I priset ingår:
övernattning lör-sön (del i rum) på Hotell Älvdalen
Lördag:
lunch
fördrink
amerikansk buffé
entrè till efterfesten
Söndag:
frukost
Sista anmälan 28 januari eller först till kvarn!

Anmälan & info:
mikaela@snowrider.se



VETERANSKOTER-TRÄFFEN DU INTE VILL MISSA!

ENDAST EFTERFEST?

AFTER SKOTER FRÅN KL. 16.00
AMERIKANSK BUFFÉ 18-21 159:-
ELLEN KAY BAND 21-01 ENTRÉ 100:-
18 ÅR & LEG

Scanna QR-taggen för att se starten från förra året

SAMLING 08.00

VETERANSKOTER-PARKERING
utanför hotellet från kl 16.00. Välkommen att titta.

START: VIKA, MORA MÅL: HOTELL ÄLVDALEN

Russkaya Mekhanika

Plötsligt var dom inte bara fem!

Text: Björne Bild: Russkaya Mekhanika

Det har gått ett bra tag sedan man för första gången hörde talas om den ryska skotern Tayga. Sedan dess har vi och säkert många med oss glömt denna maskin och kanske trott att den gått i graven, men inte då!

Större än man tror

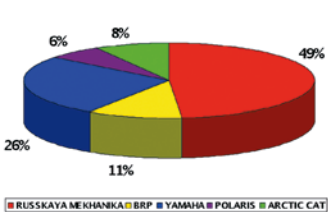
Den ryska marknaden för snöskotrar har stadigt växt under senare år och så har även RM som tillverkar Taygan gjort. Med inriktning på arbetsskotrar har man nu ett stort antal modeller att erbjuda sina kunder. Motorerna varierar mellan en 2-taktare med en cylinder på 249 kubik och en 2-cylindrig på 553 kubik samt några 4-taktare. De nyare modellerna från RM har sina klara konkurrenter i de lite äldre modellerna från de etablerade tillverkarna, och likheterna är också ganska stora.

Att man säljer så pass mycket av sina skotrar i Ryssland beror nog till stor del på det tilltalande priset, som inte sällan ligger på nära hälften av vad konkurrenterna ska ha för sina skotrar. Under säsongen 2010-2011 hade RM hela 49% av den ryska marknaden!

Till Sverige?

Mycket tyder på att RM nu riktar sina blickar mot Sverige och Skandinavien för att sälja sina snöskotrar samt ATV. Hur snabbt detta kan tänkas gå vet vi inte i dagsläget, och vilka modeller som kan tänkas komma samt hur dom blir prissatta här återstår att se.

Här ser man lite av det som RM har att erbjuda.



Att man säljer många snöskotrar syns tydligt på den stora röda tårtbiten.

Ryssland är ett stort land och RM har återförsäljare över hela landet.

Våga köpa lössnö?

600 mil med samma maskin!

Ibland är man tyvärr seg i starten. För mig tog det alldeles för lång tid innan jag vågade köpa en riktig lössnömaskin.

Text: Gustav Gurra Berggren
Bild: Daniel Danne Orevi

Jag har kört skoter ett bra tag. Under mina första 20 skotersäsonger bytte jag maskin i princip varje år. Något år hann jag till och med byta två gånger, och varje gång köpte jag en kort maskin. Jag lyckades också byta märke vid varje nytt köp, hoppade mellan slidmatning och reedventiler, tripplar och fläktkylt, dessutom ett par maffiga 4-takts radfyror. Det enda som jag aldrig frångick var mattlängden på 307cm.

I början på det nya millenniet så upptäckte jag i alla fall ett helt nytt användningsområde för snöskotern. Körning i snö. Utvecklingen av nya mattor, starkare motorer och lägre vikt hade gjort det möjligt att ta sig åtminstone en liten bit ut i terrängen. En helt ny typ av körning uppenbarade sig. På den tiden höll man full gas så långt det bara gick och sedan fick man gräva och lyfta för att ändra riktning. Youtube var inte uppfunnet, så några sporrande körtips på nätet fanns helt enkelt inte. Nu började man fundera på hur man skulle förändra skotern för att funka lite bättre utanför leden. Från att ha bytt till kraftigare stötdämpare och vassare coromantstål så var det istället PowderPro-skidor och längre mattor med högre kammar som prioriterades. Visst blev det lite bättre. Ett tag trodde jag faktiskt att jag kommit rätt nära den optimala skotern med både vassa ledegenskaper och nästintill perfekt framkomlighet. Jag kunde inte haft mer fel. En renodlad lössnöskoter är som alla idag vet helt överlägsen utanför spåret. Tyvärr var den tidigare också helt urusel på led, och jag kunde inte tänka mig att offra ledkörningen helt och hållet. Men så hände något med lössnöskotrarna. Helt plötsligt blev de hyfsade på ledtransport trots att de samtidigt lyckades med konststycket att bli ännu bättre i snön. Det var Polaris Pro Ride som till slut fick mig att våga chansa på en riktigt lång maskin. Dels fungerade den hyfsat på led, och dels tog den verkligen ett stort tekniskt kliv med sitt limmade och superlätta chassie. En sådan skulle jag prova.

Som så många andra undrade jag dock om ProRMK'n verkligen skulle klara all den körning jag planerat på led. Avsaknad av boggihjul och löjligt lite kylare skulle bli en utmaning vid långkörning på stenhårda vårleder. Den 155" av 2011 års modell jag köpte fungerade klart över förväntan. Helt underbart lättkörd för en nybörjare i snön. Myrsurfandet blev en barnlek, och de grymma skenmonterade isrivarna höll lätt nere temperaturen på både motor, matta och slides. Jag körde bland annat 40 mil i sträck på blåis utan några problem, och både isrivare och matta var som nya efter en hel säsong. 2011:an hade visserligen några irriterande problem. Fotstegen sprack rätt brutalt, och motorn strulade till och från. En helg gjorde jag av med 12 tändstift. Trots det, var skoterbytet för en gång skull superenkelt. Polaris hade kommit med en del nyheter till 2013 Pro-RMK, bland annat nya fotsteg, och stabilare motor. Dessutom remdrift istället för kedjehus, och superlätt limmad framvagn. För första gången i mitt skoterliv bytte jag till samma märke som jag haft året innan!

Skillnad med remdrift

Jag behöll min 2011 och kunde hoppa mellan ny och gammal Pro-RMK för att direkt jämföra skillnader. De nya fotstegen var fantastiska, men då jag enkelt bytte till Burandt-fotsteg på elvan så blev

Alla med en gnutta självrespekt har minst två snöskotrar.

Det är inte bara engelsmän som har dåliga tänder utan även Polaris Quick-drive-rem emellanåt.

SGT är polarishandlaren som inte vänder kunden ryggen i första taget. Vad sägs om lite paniklagning i den högre skolan. Här svetsade de på lite material innan axeln svarvades ner till rätt dimension igen. Allt för att vi skulle ta oss vidare. Tack för den.

Pro-RMK. Lättburkade och helt klart den bästa lössnömaskinen på marknaden.

den likvärdig. Den skillnad som återstod mellan årsmodellerna var istället "rappheten". Om det berodde på en uppdaterad och vassare motor, att den gamla var sliten eller om det var remdriftens lägre roterande massa kan jag inte svara på. Faktum är i alla fall att den nya drivlinan kändes mer direkt och gjorde körningen ännu lite lättare.

Limmad framvagn och drivaxel

Jag hårdstartade säsongen, och hann få sprickor i drivaxeln innan det första servicemeddelandet kommit ut. Det blev inget haveri, men byte till en axel med förstärkningar vid första service. Några av de första framvagnarna hade fått för lite lim och trillade helt enkelt isär, men jag klarade mig. Faktum är att framvagnen fixat mycket större belastning än vad man någonsin kan begära. Jag har utmanat flera riktigt stora träd, och trots det inte fått några problem.

Packning

Säsongen fortsatte med ganska många mil, bland annat en 140 mils sväng tur och retur Ljungdalen-Heligfjäll. Långkörning fungerade fantastiskt bra, och bitvis hade jag inte velat ha något annat än en fullblods lössnöracer. Det enorma snödjup som man ibland stöter på i den svenska fjällvärlden kräver mycket bra egenskaper hos antingen förare eller skoter. Jag litar på den senare, speciellt vid de tillfällen då alla ledkryss drevat igen och man sakta får leta sig fram i terrängen för att komma på rätt spår. På så sätt är en lössnöskoter den bästa långkörningsmaskin man kan tänka sig. Det var värre att få med sig packning för en längre tur. Längst bak på tunneln finns en liten dekal som upplyser om begränsad lastförmåga. Överdriven amerikansk varningstext tyckte jag och spände fast en ryggsäck med kläder och lite olja. Det skulle jag inte gjort. Redan första dagen, med mer än 100 mil kvar på resan, hade jag en bananformad tunnel helt utan styvhet. Klart oroväckande med tanke på att tunneln huvudsakligen består av kylare, och en liten spricka skulle innebära totalstopp. Jag spände upp tunneln med spännband och körde vidare utan problem, men det är en stark rekommendation att inte lasta saker långt bak på en RMK. En lösning på problemet är förstås att styva upp tunnelsidorna, som man tillexempel gör med Polaris egna dragtillbehör. Som bonus får man då även en krok att fästa bogserlina i för de tillfällen då polarna kört fast ordentligt, eller havererat. Helt klart ett tillbe-

Även om Polaris RMK-maskiner är extremt specialiserade så måste de väl ändå klara några rejäla långturer.

hör jag ska satsa på till nästa maskin. Ryggsäcken gick förstås att hänga på ryggen, men den packning jag lagt i Polaris egna "under-seat-bag" var bara att glömma. Eftersom den nya skotern hade kortare dyna var även väskan ny. Tyvärr visade sig dragkedjorna exakt lika dåliga som på 2011 års väska. Både jag och resekamraten upplevde snabbt haveri på samtliga dragkedjor hos både gammal och ny väska. Kanske kan man frambringa tillräcklig motivation för att lyckas locka fram sin Snickers om man blir strandsatt på fjället. Annars är väskan inbrottssäker. Även rutväskan lämnar lite övrigt att önska. Efter att ha upplevt Arctic Cats fantastiska "gogglestinare" hade jag hoppats på liknande funktion, men här blir det knappt ljummet. Man kan förvara vatten utan att det fryser, vilket är bra. Dessutom funkar faktiskt dragkedjan både att öppna och stänga.'

Belt Drive problem

Efter långkörningen låg jag åter så att säga före servicebulletinerna, och denna gång klarade sig inte maskinen till service. Den nya belt-driven hade från början något lågt åtdragningsmoment och rallade upp. Resultatet blev lagerhaveri och en halvt uppäten sekundäraxel. Det är vid sådana haverier man märker hur overkligt bra moderna lössnöskotrar faktiskt tar sig fram. Det är näst intill omöjligt att ta sig hem gående, och bogsering både uppför och nedför backarna en riktig utmaning. Uppförsbackarna fick vi släpa för hand och bromsning i nedförsbacke löstes med lina till en bakomliggande skoter. Det blev en heldagsupplevelse och ett minne för livet. Typiskt nog skedde haveriet på en fredag, så helgens körning såg ut att gå om intet. Jag slog dock en signal till närmaste Polarishandlare som utan tvekan bad mig komma förbi på direkten. Någon ny axel gick inte att uppbringa under dagen, men med stor entusiasm och rejält mycket övertid på fredagskvällen lyckades man svetsa på material på axeln och svarva den till rätt lagerdimension. Nytt lager, ny drivrem samt massor med kaffe, och sedan var drivningen bättre än ny. Fantastisk service hos SGT i Gäddede trots att jag inte köpt skotern där. På den efterföljande servicen byttes den lagade sekundäraxeln mot en ny, och Polaris fick alltså utföra två garantijobb för att åtgärda ett och samma problem. Servicen skedde dessutom hos en annan handlare, i Mora, där jag inte heller köpt skotern. Starkt jobbat! Under servicen fixade man också småproblem som lösa handtagsgummin och glappkontakt i handtagsvärmaren.

Resten av säsongen

Resten av den första säsongen förlöpte helt utan problem. Totalt blev det 426 mil den första vintern, det höga miltalet tack vare en hel del långkörning. Jag kunde konstatera att även en extrem lössnömaskin går att använda ganska all-round, och att ledkörning faktiskt inte är något större problem. Det är absolut ingen rolig ledpiskare, men den fungerar och håller för många mil i rätt högt tempo. Mattan håller overkligt bra med tanke på kamhöjden och hur ofta man trots allt står och spinner på stock och sten. Apropå mattan så rekommenderar instruktionsboken oväntat mycket spänning. Jag har följt denna instruktion, och tror själv att det sparat en del drivremmar. Om mattan kuggar över tycks belt driven ta stryk, och det är många som förbrukat en hel del drivremmar. Jag har klarat mig mycket bra, men så har jag också fått spänna mattan även direkt efter varje service. Ett par drivremmar har jag trots allt förbrukat. Den första gick förstås då bulten till remdriften rallade lös. Efter den incidenten köpte jag en extrarem och Polaris egna smidiga verktyg för montering. Rem nummer två tappade tänderna i en lång klättring i Riksgränsen. Det är rätt läskigt att tappa både driv- och bromsförmåga i en lång, brant backe, och inte helt lätt att få stopp på skotern som helt plötsligt känns väldigt tung. I slutet av andra säsongen på skotern havererade så sekundäraxellagret vid drivremmen för andra gången. Nu var det inte någon utrallad bult som or-

sakat problemet, utan lagret hade helt enkelt disintegrerat. Det låg kulor och bitar från lagerhållare i hela motorutrymmet. Givetvis betydde detta havererad sekundäraxel igen. Och avkuggad drivrem, igen. Det visade sig vara ett ganska vanligt problem. Flera Polarisåkare jag talade med har haft problem med lagret, och då jag stannade till på Polaris i Umeå fick jag se en skog av skadade sekundäraxlar på verkstaden. Jag fick min utbytt på garanti igen, och den här gången blev det Auto Blå i Lycksele som ordnade saken, trots att jag inte köpt skotern där. Dessutom hade garantitiden gått ut innan jag lyckades lämna in maskinen, men då jag förklarat att haveriet skett tidigare så gick det ändå bra.

Sammanfattning

Andra säsongen blev det mycket färre mil, vilket helt enkelt berodde på ett större fokus på ren lössnöåkning från min sida. Inte för att skotern satte begränsningar, utan snarare för att jag föredrar den typen av körning före ledåkning numera. Det är ett helt nytt sätt att åka skoter, och så otroligt mycket nytt att lära. Efter andra säsongen stod mätaren på 600 mil. Under de milen har det gått totalt tre quick-drive remmar, och fyra variatorremmar. Två variatorremmar har havererat precis innan lagret till sekundäraxeln givit upp, och min teori är att sekundärvariatorn snedställer sig vilket tär på variatorremmen. Jag har frågat Polaris om ny variatorrem på garanti i samband med axelbytena, men fått avslag båda gångerna. Ändå är jag otroligt nöjd med Polaris hantering av garantiärenden. Som Stockholmare befinner man sig aldrig hos "sin" skoterhandlare, och är därför helt beroende av service och garantihjälp där man kör för tillfället. Jag har aldrig haft problem att få verkligt bra hjälp och stöd av handlare som inte tjänat en krona på mig innan. Det är ett mycket gott betyg. Nu har jag bestämt mig för att åka en tredje säsong på RMK'n trots att garantin gått ut. Det känns som om barnsjukdomarna med limmade framvagnar och drivaxlar är fixade. Dessutom har Polaris uppdaterat Quick-Drive systemet med drivaxel ett par gånger. Om man löst problemet återstår att se. Själv tycker jag att det blir spännande att se om denna superlättviktare håller ihop ytterligare ett par hundra mil. Det blir i alla fall nya kolvar i förebyggande syfte. Mer om det på ett annat ställe.

Att lasta saker på en Pro-RMK går aldeles utmärkt, bara man inte gör det på bandtunneln.

De båda konformade distanserna som sticker ut ur varje drev är själva moteringsverktygen för att lyckas trä på dreven tillsammans med Quick-driveremmen. Ett måste att ha med sig i fält om man har med sig en extrarem.

Vad gör man med en Pro-RMK som havererat. Vänd den på sidan och den blir ett fikabord.

Såklart förevigar man det historiska ögonblicket när mätaren visar 6000 km.

Sekundäraxelhaverier är inte roliga. Att släpa en skoter uppför är inte heller så kul.

STORSERVICE

Har man använt en snöskoter i två år så börjar det bli dags att kolla över den ordentligt.

Av: Björn

Snöskotern är ett underligt fordon och börjar man syna själva konstruktionen så kan man förundras att den håller överhuvudtaget. Tänk att en vikt aluminiumbit kan kallas för ett chassie och att krafterna som en boggie får utstå inte resulterar i ett omedelbart ras. Det är fantastiskt hur tillverkarna balanserar vikt, kostnader och design för att i slutändan en färdig snöskoter ska hålla massor av hårda mil i vildmarken.

När fabrikantens garantitid gått ut så är det extra viktigt för dig som skoterägare att kolla över maskinen inför vintern.

En koll som är betydligt mer övergripande än skoterverkstans service. När maskinen är två år och äldre kan det alltså vara läge att plocka isär den för att se till att det står rätt till.

Dags för en översyn

Jag har precis sålt min Yamaha Apex till en kompis. En maskin som i dagsläget passerat sin tvåårsdag och samtidigt gått 230 mil, varav samtliga med turbo. Just det där med turbo bör ju slita lite extra på en snöskoter tycker man vilket i sin tur gör att det är läge att kolla över den lite extra. Framförallt när den också haft dubb i mattan under hela sin livslängd. Den nya ägaren tycker att det där med dubb inte är någonting för honom vilket betyder att det var dags för ett mattbyte där den dubbförsedda 32 millimetersmattan får ge vika för en 44 millimetersvariant istället. Alltså, dags för en ordentlig översyn av vår gamla långtestare, Yamaha Apex EPS Turbo.

Även om just du inte har en Apex turbo så är själva serviceprincipen direkt överförbar på många skotrar, så öppna korpgluggarna och läs följande sidor med öppen mun.

Då en fyrtaktare kräver ytterst lite översyn finns det inte så mycket annat att göra än att byta olja på denna best. Avtappningspluggen sitter dold under en lucka mitt på buken.

Vi tappar också ur oljan ur torrsumpen genom att lossa den lägst belägna slangen på denna. Vi lossar de båda skruvarna och tar ut hela silen för att kontrollera att ingen kladd och ludd sitter fast i nätet.

Då oljefiltret sitter fram på motorn gäller det att likt en arkeolog försöka jobba sig ner genom lager av plast och slangar för att till slut hitta fram. Där en gång luftburken satt sitter idag intercoolern till turbosystemet. Allt ska bort innan vi hittar fram.

Batterihållaren tråcklas ut från alla slangar och sladdar.

Och där ser vi äntligen oljefiltret. Att lossa detta är sällan en svårighet, det är mest platsbristen som kan göra det lite pilligt. En polygrip är alltid bra att nypa i runt oljefiltret. Skulle man inte få plats med en sån kan det också fungera med att helt enkelt slå en skruvmejsel genom filtret och använda den som hävstång när man gängar lös den. När du stoppar dit ett nytt filter så ska du se till att tätningsytan på blocket är rent. Sen fyller du oljefiltret med ny olja och stryker ren olja på oringen innan du gängar tillbaka filtret. Jag brukar dra åt filtret för hand, så hårt jag kan. Kolla handboken vad som gäller angående mängd och oljetyp för just din maskin innan du fyller upp motorn igen. På denna maskin fyller man på olja i torrsumpsbehållaren. Dubbelkolla att du skruvat dit oljeavtappningspluggen innan du gör några som helst påfyllningsförsök.

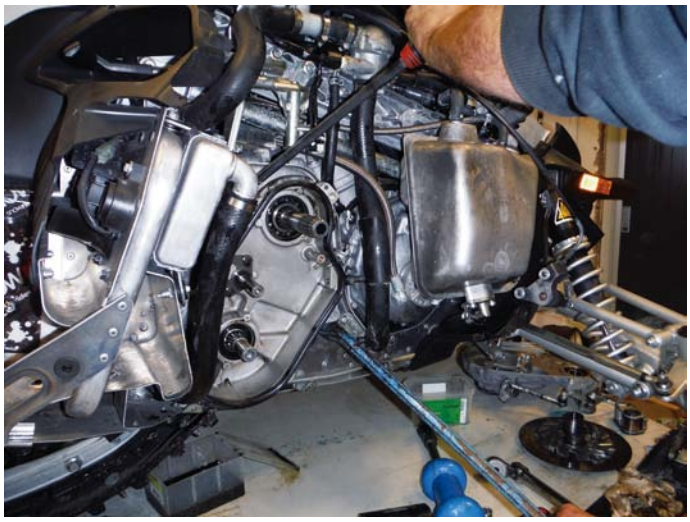
Nu var det dags att byta matta och kolla över boggin. Vi börjar med att tappa ur oljan ur kedjehuset. Oljeavtappningen sitter antingen på ut- eller insidan eller under kedjehuset.

Då det inte finns någon dragkedja på en drivmatta måste man demontera drivaxeln vilket i sin tur betyder att man måste ta bort kedjehuset. Vi börjar med att lossa låsringen så att vi kan ta bort bromsskivan.

Bromsskiva samt bromsok demonterat. Bromsoket lägger du bara åt sidan. Du ska alltså inte lossa någon slang på detta.

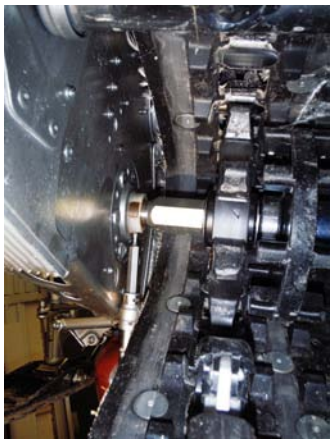
När locket demonterats så har du blottat själva drivningen. Det nedersta drevet sitter fast med en loctitad bult som också är säkrad med en låsring som måste tas bort.

Då vi inte har en verkstadshandbok på denna maskin är vi extra noggranna att lägga allting i ordning så att vi försäkrar oss om att vi sedan får tillbaka allting i rätt ordning. Sprängskisser brukar finnas på nätet om man skulle råka strula till det där med ordningen.



När du försäkrat dig om att du inte glömt någon skruv någonstans så kan du försiktigt bända loss kedjehuset från sekundär- och drivaxeln. Naturligtvis är detta ganska läskigt eftersom det ibland kan gå lite trögt, men inte för trögt. Är det stumt har du glömt en skruv. Var varsam. Var rädd om gummipackningen.

Vips. Borta. Nu går du över till andra sidan.



På en Apex så sitter det två insexskruvar på drivaxellagret på vänster sida. Dessa ska du lossa på innan axeln är fri.

Spänn av boggifjädrarna. Boggin sitter med fyra bultar. Lossa dessa och tråckla sedan ut boggin ur mattan.

När boggin är ute så är det bara att trä ut drivaxeln.

230 mil med turbo och dubb har lämnat lite spår i tunneln. Vi körde de första milen utan dubbskydd vilket syns klart och tydligt. De hemmagjorda dubbskydden i tunneltaket har sedan gjort sitt jobb.

När vi väl har boggin lös och ledig så ser vi direkt att det är någonting som som inte står riktigt rätt till med bakaxeln.

Vi kan också konstatera att den ena mattspännaren kollapsat.

För att ha gått 200 mil med dubb ser mattan och piggarna oförskämt fräscha ut. Är någon sugen på att vara värst så är det bara att höra av sig till redaktionen för ett köp av en begagnad dubbmatta med tillhörande dubbskydd.

Få är tillfällena då man kan kolla igenom en boggi på ett enklare sätt än så här. Varenda bultförband kontrolleras samtidigt som vi tittar efter sprickor i både skenor och sax. Vi ser också till att mätta alla fettnipplar.

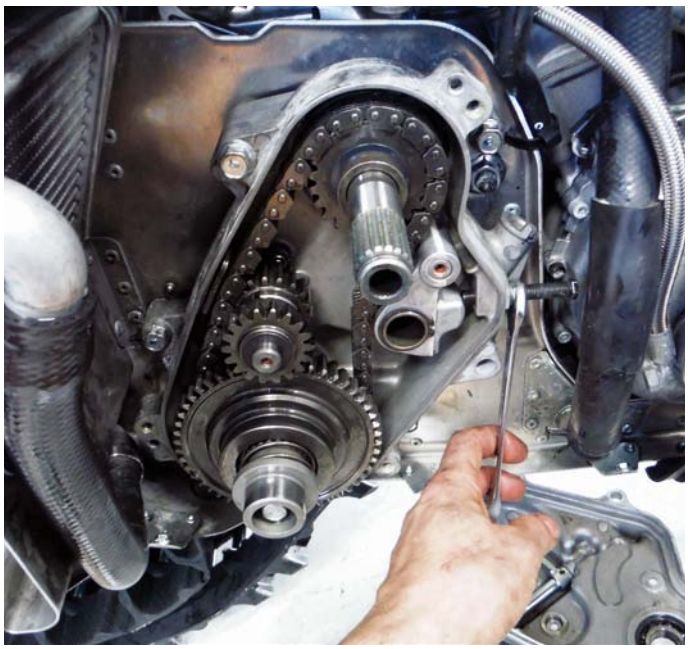
Den gamla mattspännaren som sitter med nitar har slipats bort och ersätts med en ny som skruvas fast med rostfria skruvar som också loctitas.

Innan du stoppar in mattan i tunneln så ser du till att kontrollera att den sitter åt rätt håll. Pilarna skvallrar om rotationsriktningen.

Nu är det bara att trä in drivaxeln igen.

Dags att trä på det vänstra lagret igen, lugna dig med att dra åt låsskruvarna.

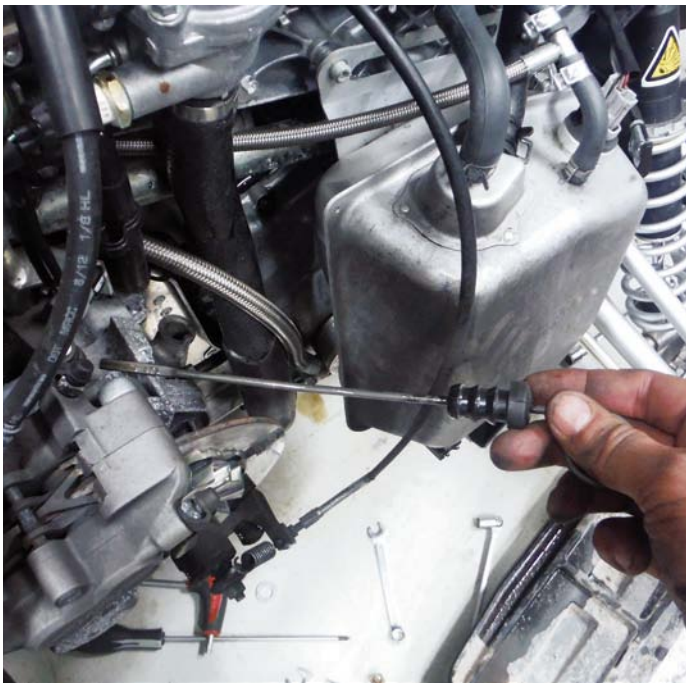
Du kan nu knacka på kedjehuset igen med en snäll klubba. Du kan för att underlätta det hela stoppa i två skruvar för att se till att kedjehuset sitter där det ska. Det kan vara lite knepigt ibland innan det hela hoppar på plats. Var försiktig med knackandet med klubban. Använd aldrig en hammare.



Montera tillbaka innandömet och var extremt noga med att inspektera drev och kedja för att konstatera deras status. Även en till synes hel kedja kan ha brustna länkar och du vet ju vad man säger? Ingen kedja är starkare än sin svagaste länk. Nu är det också läge att kolla vad som händer när du skruvar på kedjespännaren. Är gängan fräsch så ska det räcka med att dra åt denna för hand innan du låser den med låsmuttern. Fungerar inte detta på din maskin så kan det vara läge att ta loss spännskruven och göra ren gängan. Skruva åt för hand, lås ställskruven.

Nu är det bara att stoppa på locket, skivan och slutligen också bromsoket. Har du nu gjort allting rätt så ska det med säkerhet fungera.

Kolla i handboken för att ta reda på oljetyp samt oljemängd till kedjehuset. Dubbelkolla sedan genom att kolla på nivåstickan.



Nu är det bara att stoppa i boggin igen. Låter enkelt men kan vara bökigt då mattan gärna fastnar överallt. Har du en stark kompis så underlättar detta å det grövsta. Vi valde att stoppa i boggin utan bakaxeln då vi fick lov att beställa en ny sådan.

O-Mek
OVIKENS MEKANISKA AB
Vi har 30 år i branchen

Vi gör skoterkälkar efter kundensönskemål
www.o-mek.se
Tele: 0643-10560 info@o-mek.se

DIPLOMERAD SNÖSKOTERUTHYRARE
Uemdalen
Hyr skoter hos Frihetsbolaget.se

0684 - 300 60 info@frihetsbolaget.se

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

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

Larssonssläp & Husvagnar
Unik konstruktion.
Finns i massor av andra storlekar. Även den lite enklare LV serien.
Skotersläp

www.larssonsslap.se
Öppentider: Mån-To 8.00 - 17.00 Fre. 8.00-16.00
Lunch 11-12.00
Tele: 0920 - 25 49 40

motorbiten
ATV / MOPED / MC / SKOTER / VERKSTAD

PROFFSEN PÅ PRESTANDADELAR , LJUDDÄMPARE & VARIATORKIT
SPEEDTECH.SE
RELEASE THE ADRENALINE
Bästa vikten till Polaris 800!
MAGNETISKT JUSTERBARA VIKTER

Pris. fr. 1695:-

SKI-DOO & LYNX
VARIATORKIT
Fr. 3295Kr
Högsta kundnöjdhet!
WWW.SPEEDTECH.SE

ATV&tillbehör

REKO Traction
GÖRANS MOTOR
MORA 0250 - 10177
www.goransmotor.se

Snöskotrar&tillbehör
can-am Kawasaki ski-doo

LJUSVATTNET
0914-520216
SKOTERSKROT
Säsongsöppet: 1/11-31/4

Till alla märken
Beställ dina reservdelar - nytt & begagnat, Skotertillbehör, Personlig utrustning
Ny hemsida
www.skoterdemontering.com

Vintercamping

Det är klart du ska använda husvagnen på vintern!

Av: Björn

Det finns väl ingenting som säger att man bara får campa under de varmare månaderna. Jag ryckte till lite extra när jag såg vad företaget Fritidsvagnen och MCM gjort tillsammans. Fritidsvagnen har specialiserat sig på mindre 750-husvagnar medan MCM sedan länge håller till i tillverkningsindustrin där allt från släp till timmervagnar finns i deras repertoar. Naturligtvis skulle ett par specialdesignade skidor anpassas till Fritidsvagnen för att underlätta för alla de som faktiskt vill använda sin vagn även på vintern. I skogen!

Sagt och gjort. Ett kit har testats fram och finns nu till salu till dessa exceptionellt små och väldesignade "compact living"-hem på hjul. Så skulle du vilja ta din bandförsedda fyrhjuling eller snöskoter ut i skogen eller på pimpeltur med husvagn bakom, finns det nu en lösning på detta.

Monteringen är extremt enkel och dessa skidor skruvas helt enkelt fast där hjulen i vanliga fall sitter. Du behöver alltså inte på något sätt bygga om eller modifiera vagnen för att denna sats ska kunna skruvas fast.

Monteringen tar lika lång tid som att byta från sommar- till vinterdäck och gör din vagn redo för nya slags äventyr i ett nafs. Vi var med på en visning där vagnen gick extremt lätt och följsamt vilket gör att du nu på ett smart sätt exempelvis kan ta med dig värmestugan när du ska ut och pimpla. Man får tänka till lite extra om man ska ta med sig vagnen ut i skogen då en husvagn inte är designad för några som helst kollisioner med grenar med mera. Det här var i alla fall riktigt innovativt och vill du sticka ut lite extra nästa gång du ska till fjälls så är det ju bara att ta med sig husvagnen.

Fakta per skida:
Vikt 30 kg
Längd 163 cm
Bredd 30 cm
2 st styrstål
Polyetenplast
Pris ink moms 18900:-/par
Mer information på
www.fritidsvagnen.se

Det visade sig att detta koncept fungerar så pass bra att man får passa sig lite var man åker då en husvagn inte är designad för att ta stryk från träd och kvistar. Så länge du har koll på omgivningen så tar sig detta ekipage fram i förvånansvärt svår terräng och tuffa förhållanden.

Dessa skidor passar alla slags vagnar med fyra hjulbultar, vilket i sin tur gör att du kan skruva dom på en släpvagn om du så skulle vilja det.

Företaget MCM i Mora har specialicerat sig på legotillverkning till bilindustrin men hinner emellanåt också med att tillverka lite olika slags vagnar och numera också dessa skidor.

LÄSVÄRT I VINTER

SNOWMOBILE
Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige
325:-

SNOWRIDER
Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige
335:-

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

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

BESTÄLL PÅ
WWW.OTLAS.SE

BigRiverCamp

Välkommen till Jämtlandsfjällen.

Två campingar med stugor och husvagnsplatser
och mil efter mil med skoterled.

▪ Guidade skoterturer ▪ Skoterkläder ▪ Skoteruthyrning ▪ Jakt
▪ Konferens ▪ Events ▪ Fiske ▪ Restaurang "fullständiga rättigheter"

070-3973412

BIGRIVERCAMP.SE

WWW.MONTANASWEDEN.SE

-SULOR
-HANDSKAR
-KLÄDER

MED INBYGGDA VÄRMEELEMENT OCH
UPPLADDNINGSBARA BATTERIER

MONTANA

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

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

motor & fritid
unäsdalen

0684 - 294 50 | www.motorfritid.com

HÅLLBARHET, FINISH, KVALITET & PRESTANDA I ABSOLUT VÄRLDSKLASS!

Billett
MADE IN SWEDEN
WWW.BILLETX.COM

2015 ÅRETS STORA NYHETER!

1495:- Inkl. Fästen

OKROSSBARA HANDTAGSSKYDD!

ENSPAKS JUSTERBAR STYRHÖJARE!

Fr. 1495:-

© BILLET X

www.hanngrens.nu

1 + 1,2 UP CLICK ON PASSAGERARDYNOR!
TILLVERKNING, OMKLÄDNING, REPARATION
OCH OMBYGGNAD AV SKOTERDYNOR

AB HANNGRENS BIL & SADELMAKERI

LULEÅ SKOTERDEMONTERING

• Kawazaki-, E-ton-, SMC-, TGB- & SYM 4-hjulingar
• Original reservdelar till hela Kawasakis program.

www.luleaskoterdem.se

Kawasaki ATV TGB

Tel: 0920-34142, 070-5734440
Öppettider, 10-00-17,30 månd- fred lunch 11,30-12,30

www.snowrider.se

www.polarismora.se

Almdalen mitt i ingenstans

Känner du för en lite annorlunda upplevelse. Besök Almdalens Fjällgård, mitt i väglöst land.

Av: Text: Björn Foto: Jan-Owe Johansson

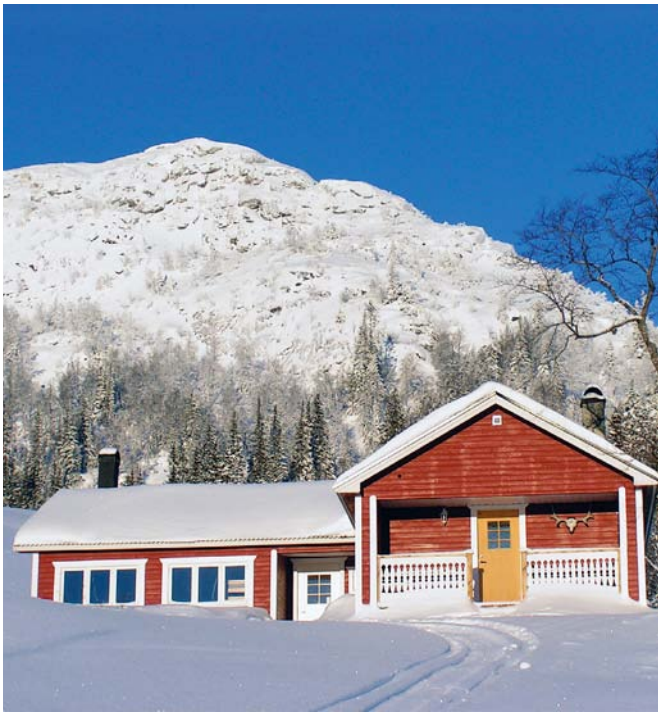
Är det en sak jag personligen eftersöker då det gäller min skoteråkning så är det ett vettigt utflyktsmål. Att bara irra runt är inte alltid roligt. Vissa gånger kan ett förutbestämt resmål vara att föredra. Är du i krokarna runt Jämtland så finns det massor av bra resmål att bocka av i listan och ett av dessa är utan tvekan Almdalens Fjällgård som ligger i de södra delarna av Hotagens naturreservat. Du behöver inte vara orolig för att ge dig ut på skoterförbudsmark då det finns skoterled fram till Fjällgården. Almdalen har fått sitt namn av att det av någon anledning växer almar här trots att området är beläget på 600 meter över havet. Är du sugen på fiske eller jakt så är detta ett utmärkt ställe att titta lite närmare på. Öring och Röding finns i vattnet runtomkring för er som gillar att vinterfiska och även om det aldrig blir jaktsäsong på gårdens tackor och lamm så bidrar de till gårdens försörjning och höjer stämningen.

Uthyrning av stugor

Almdalens Fjällgård som saknar vägförbindelser med den moderna världen har anor från 1800-talet och är självförsörjande då det gäller el i form av solpaneler samt elverk. Randi och Håkan som driver fjällgården får alltså förlita sig på snöskotern som enda transportmedel på vintern vilket gör det hela lite extra exotiskt för oss som valt att leva i civilisationen. Både Håkan och Randi är fjällräddare samtidigt som Håkan också jobbar som naturbevakare. Visst är Almdalens Fjällgård ett ställe där natur och djurliv ligger dem varmt om hjärtat men låt er inte avskräckas av detta, snarare tvärtom. Här är både skid- och skoteråkare välkomna då det finns hela 34 bäddar fördelat på fyra stugor för uthyrning. Känn er trygga att åka hit eftersom det finns kompetent folk här som vet var och var ni inte får åka i omgivningarna utan att det behöver bli några som helst missförstånd. Det finns ett väl utbyggt skoterledssystem i området. Öppettiderna är helt beroende på säsong och förbokningar. Bokar man i förväg finns här såklart möjlighet att äta både frukost, lunch och middag. Här finns också en kaffestuga samt en mindre affär där ni kan handla på er det nödvändigaste för en trevlig dag på fjället. Vill du veta allt och lite till om detta ställe mitt ute i ingenstans så är det bara att surfa in på www.almdalen.com.

Randi & Håkan
Almdalens Fjällgård
0645-22028
070-3437146

Kaffestugan är det perfekta stället för dig som är sugen på nåt gott och vill värma dig.



Här finns det 34 bäddar fördelat på ett flertal stugor. Nystugan, Storstugan, Häbbret och Farfarsstugan. På bilden Storstugan som rymmer 9 skoteråkare.

I Almdalen med omnejd finns det ett väl utbyggt skoterledssystem för trevliga turer.

weekend

snowrider

MED POKERRUN 19-22/3 2015

Missa inte denna helgalna helg med oss på Snowrider! I år kommer vi även att köra pokerrun på fredagen. Det blir en fullspäckad helg med härlig skoteråkning, tävling och fest!

Se till att du har en maskin utan trimpipor eller utbytt ljuddämpare. Vi menar verkligen detta! Klä dig riktigt bra och ta även med din finaste gåborttröja så att du kan skina i baren på kvällen.

Bit ihop och genomlid vintern nu, för snart är det i slutet av Mars och vi får umgås på riktigt. Anmäl er enligt instruktionen nedan. Hjärtligt välkomna.

Del i fyrbäddsrum: 2455:- Per person

Del i dubbelrum: 2755:- Per person

Vill du bara vara med på själva pokerrun så kostar det 600:- per person.

Anmälan sker via telefon 0280-22370

eller mejl info@skotercenter.se

Snöskoter - ATV
ARCTIC CAT®
Reservdelar
Service · Kläder
Tillbehör · Hjälmar
Speedshop
Krokom 0640-618 00
www.speedshopkrokom.se

www.atvmag.se

ATV HONDA LYNX
SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR
BIL & MASKINFIRMA
ERIC GRÖNING
TEL:0651-711255 FAX:0651-12956
LJUSDAL

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

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

FÖRSÄLJNING & VERKSTAD FÖR
ARCTIC CAT®
I LULEÅ
NAVIS
Tel: 0920 - 222 111 info@navismaskin.se
www.navismaskin.se

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

www.orrkvistmotor.se
STORUMANS SKOTERSKROT AB
ORRKVIST MOTOR
STORUMAN · Tel. 0951-775 00
www.orrkvistmotor.se
ski-doo
En av Skandinaviens största skoterdemonterare som har funnits på marknaden i över 18 år!!
STORUMANS SKOTERSKROT AB
Tel 0951-710 27
Stort beg.reservlager alla skotrar, mc & mopeder - samt nya piratdelar.
www.skoterskrot.se

Allt för din snöskoter sedan 1992
MD
MARINDEMONTERING
ALLT FÖR DIN SNÖSKOTER & BÅTMOTOR
Webshop för snabba leveranser !
www.marindemontering.se
Tel. 0920-21 19 59 Banvägen 10 Luleå

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

POLARIS
Auktoriserad verkstad
Besök oss på: Sundbrogatan 10 (gamla biografen)
www.hallgrensmotor.se
Snöskoter & ATV nytt & begagnat
HÄLLGRENS MOTOR AB
i Burträsk - tel 0914-10402

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

Klövsjö bensin & Service AB
LYNX can-am
Försäljning
Reservdelar
Service
Uthyrning
www.klovsjo.com/preem
Byvägen 61 Tel: 0682-213 12

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

Ockelbo
Vindrutor
Passar modellerna 3500, 4500.
Finns även rutor till: 5000 86-88, samt fighter List ingår.
1250 kr Ink. moms + frakt
Nu även till aktiv:
Alaska 1250 kr
Karibou 1450 kr Ink. moms + frakt
Nostalgi
www.ockelbo-collection.se

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

ski-doo
LINSELL SKOTER & MOTOR
Nytt & Begagnat Verkstad
www.skoterochmotor.se

Beg.Skoterdelar
* Tillbehör
* Stötdämparrenovering
* Cylinderborrning
* Vevaxelrenovering
* Försäljning av nya ATV
* Parsun Båtmotorer
* Nya Bildelar
* Däck och montering
WST Demontering AB
Öppet mån-fre 8.00-17.00
www.wstdemontering.se
Lokalgatan 13, 912 34 Vilhelmina Telefon 0940-10051
wst.demontering.ab@spray.se

Välkommen till Funäsfjällens bästa skoterhotell!
ERIKSGÅRDENS FJÄLLHOTELL
FUNÄSDALEN
eriksgarden.se

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

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

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

Siljansnäs Maskin AB
Släpvagnar, skotersläp, båttrailers, biltransporter...
Hos oss hittar du vad du behöver för transporten.
www.siljansnasmaskin.se
Tel: 0247-23500
Fogelsta Thuletrailers

SKOTER-KORT
FALUN
Tel nr 023-12170
nordstans@nordstans.se
www.nordstans.se

Försäljning
Service & Reservdelar
ski-doo
SEATEC SERVICE
Brädgårdsvägen 2 Skelleftehamn
Tel. 0910-71 47 55
www.seatecab.se

Nordimotor
• Utbytesvevaxlar
• Vevaxelrenovering
• Cylinderborrning
Wössner kolvar och andra tillbehör till skotrar
Även MC
Nordimotor SMT AB
090-773 663
Besök vår hemsida för mer info och priser
www.nordimotor.se

Öppettider:
Vardagar 7-18
Från och med skoternsdag:
lördags öppet 09-12
can-am
ski-doo
TEAM CYKEL OCH MOTOR
Verkstadsgatan 4 Tel 0225-525 80 070-588 14 00
783 31 Säter Fax 0225-525 08 070-531 01 60
www.cykelomotor.se

BÅGE/UNDERKÖRNINGSSKYDD
Succen är ett faktum gör som så många andra kör med MES-Bågen
Passar RMK 2011-2014
Båge inklusive underkörnings-skydd
Tel: 0661-220 00
www.messmide.se

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

Anders Terräng Väg Service
Auktoriserad verkstad. Allt från tillbehör till reservdelar.
ARCTIC CAT
SUZUKI
Landsvägen 11 Östnor (Fd. Frost knivfabrik) MORA
Anders Hansback • 070-290 28 99

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

FLAK & PACKKÄLKAR
TILL FABRIKSPRISER
www.kalke.se
info@kalke.se 070-6075395

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

Nikasil
Vi har över 35 års erfarenhet!
www.nikasil.se
Har du en sliten eller skadad Nikasil-cylinder? Vi reparerar och lägger in ny Nikasil i din cylinder. Det enda riktiga reparationsalternativet för denna typ av cylindrar. För mer info, ring eller skriv.
RACING KONSULT Björn Andersson KB
Vidholmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@nikasil.se

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

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

SKOTER SERVICE
Tel. 0660-56100 • Ö-VIK
POLARIS
• Försäljning • Nytt & Beg.
• Tillbehör • Service
www.skoterservice.se
Tel 0660-561 00

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

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

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

Allt du behöver veta för att välja SNÖSKOTER

BESTÄLL PÅ

SKOTERTIDNING.SE
ELLER
TELEFON 0250-22885

Succén från förra året är tillbaka igen!

Från v. 41 finns tidningen Skoterguiden ute i butiker och på mackar. Här kan du läsa om alla 2015 års skotermodeller. Det här är tidningen du ska köpa om du vill få reda på det mesta om alla på marknaden förekommande skotrar.
På köpet får du en massa råd då det gäller att välja rätt modell.

PRENUMERERA!

Starta din prenumeration idag så du inte missar något nummer

Nästa nummer i butik 24 februari

Prenumerations priser

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

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

JUST NU!!

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

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

Skoterguiden 2015

Allt om alla 2015 års nya skotrar samlat i ett och samma magazin

Beställ i SnowRider shopen

www.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

Styrhöjare Snell Mora Svart

Fullt justerbara styrhöjare från Snell. Perfekt för dig som vill kunna justera styrhöjden utan att behöva krångla med några verktyg. Tillverkade i Billet och rostfritt för högsta kvalite!

SPEC:

- Fäste mot styrstång 22mm
- Både styrfästen har en rostri låsskruv
- Snabbspakarnas handtag kan vinklas i valfri riktning när styrhöjaren är låst (så att dom inte är i vägen)
- Vanliga bultar medföljer för den som vill låsa styret fast i en vald position eller önskar att köra utan snabbspakar.
- Justerbar höjd 10-15cm eller 14-21cm.

799 kr

Slides SnoPro / Kimpex

från 99 kr

Styrstål SnoPro / Kimpex / Woody´s

från 99 kr

Skidor CA Pro Crossover XTX

3.999 kr

HANDLA NU, BETALA I MARS!

sledstore
SVERIGES SKÖNASTE **SKOTERBUTIK**

sledstore.se info@sledstore.se