VINN SNOWRIDER IPHONE 5 BILLET SKAL!

Nummer 1 13/14 Pris: 64:- 8,30 EURO 74 NOK

www.snowrider.se Nr-1-13/14

snow rider

För dig med långt gången Skoterfili

Chris Burandt
Backcountry Kit

ALLA NYA Lössnömaskiner

Årets skotermode

Yamaha ET 340 på långtur

Classic Car Week dragracing

Chris Brown på svensk mark

INTERPRESS 0518-01
7 388051 806400
RETURVECKA v 44

» PART OF THULE GROUP

VARMT FÖRZINKAD.
KALLT REKOMMENDERAD.

Det är sällan de bästa väderförhållandena eller väglagen när man transporterar skotrar. Då är det skönt att ha en helsvetsad skotertrailer från Fogelsta, med varmförzinkat chassi som tålmodigt står emot den bitande kylan.

Skotertrailer S2240, som du ser här, har rejält tilltagen lastlängd samt plats för två skotrar och pulka utan att öka spårbredden. Med förstärkt ljusramp, skotergrind och tippskruv som standard blir på- och avlastningen smidig. Kort sagt, S2240 är byggd för att klara riktigt tuff hantering. Vill du ge din skoter extra skydd finns dessutom aluminiumhuv som tillval.

Trailern på bilden är extrautrustad.

FOGELSTA

www.fogelsta.se

I SEE THE LINE

OTHERS THOUGHT IMPOSSIBLE

2014 broschyren är här. Hämta ditt exemplar hos närmaste återförsäljare!

Redesma

NÅGRA AV VÅRA NYHETER 2014

800 PRO RMK 155 LE | 600 SWITCHBACK ASSAULT 144 | 800 INDY SP

550 INDY | 600 INDY VOYAGER | 550 INDY ADVENTURE X2

Det är ingen nyhet att vi äger lössnösegmentet. Du vet förmodligen redan att våra RMK maskiner är det grymmaste du kan köra i lössnö. Lättast, starkast - ja helt enkelt bäst. Det är något vi inte tänker ändra på.

Däremot har vi massvis med nya härliga maskiner i INDY-familjen. Ledracers som chockerade branschpressen med överlägsen prestanda kontra pris. Eller flexibla INDY Adventure som kombinerar både nytta och nöje på ett smart sätt.

Besök din Polaris återförsäljare. Förklara ditt användningsområde och behov. Du kommer att åka hem med en Polaris på släpet som passar dig som handen i handsken.

TERRAIN DOMINATION | POLARIS®

PolarisSverige.com • facebook.com/PolarisSweden

Nummer: 1-13/14 Årgång: 17
Foto omslag: SnowRider
Utgivning nr 2 2013/14: 22 oktober
Annonsstopp: 20 september

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

Ekonomi, nyhetsredaktör:
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

Fasta medarbetare:
Alf Sundström
Daniel Orevi

Prenumeration & Shop:
www.snowrider.se
pren@snowrider.se
0250-22885
Telefontid vardagar 8-16
Pris: 6 nr (1 år) 329:- 12 nr (2år) 629:-

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

MILJÖMÄRKT TRYCKSAK 341 157

Tidskriften är TS-kontrollerad

Ledare # 1

Tidningsförlaget Otlas AB är verkligen ett motorförlag till 100%. Vi driver tre tidningar med inriktning på snöskoter, en med fyrhjulingar och en med bilar som innehåll. Det hela har varit extremt lärorikt och roligt under de 17 åren vi varit verksamma. Jag sitter i skrivande stund tillbakalutad i min kontorsstol här på tidningsförlaget Otlas AB och ser en ny snöskotersäsong framför oss. Jag känner mig i år extra motiverad och laddad. Skillnaden mot föregående år är att jag numera är bortkopplad från vår biltidning. Detta gör att jag för första gången på 10 år kommer att kunna ha fullt fokus på snöskoter och ATV vilket i mångt och mycket är samma bransch från vårt sätt att se det hela och arbeta. Det hela känns som en nystart och verkligen som en lättnad rent jobbmässigt. Eller jag omformulerar mig. Vi kommer att frigöra tid för att utveckla andra saker inom tidningsförlaget som fått stått tillbaka för biltidningsmakande. Vad kommer detta betyda för dig som läsare? Vi har mycket på gång, och jag kan väl nämna lite av de saker som kommer att hända från och med nu. Vi jobbar som bäst på en ny snowrider.se med tillhörande forum, där du måste logga in som en person. Borta är alla nicknames och synonymer. Borta kommer allt anonymt skitsnackande vara. Vi kommer inte att eftersträva att skapa det största forumet, vi kommer att skapa det bästa. Gamla forumet har anor från 1900-talet och är inte bara segt och öppet för alla slags internetvirus, det har varit tråkigt och lite sömnigt på senare år. Detta ändrar vi på nu. Hela sidan snowrider.se kommer att bli 100% ny med allt vad det innebär. Premiäröppning av vår nya sida sker ganska lämpligt samma vecka som Skoterns Dag. Håll ut ett tag till med vår gamla sida.

Vintern kommer, var så säkra på det. Visste du att det vår föregående säsong såldes drygt 9400 snöskotrar vilket tangerar rekordförsäljningsåren på åttiotalet. Vi har märkt en ökad tidningsförsäljning i de södra delarna av Sverige och stämmer min känsla så är det mer sörlänningar som intresserar sig för snöskoteråkning. Detta är fantastiskt roligt då jag tror att alla tjänar på att vår hobby blir större och ekonomiskt starkare. Skoterbranschen är enorm och förser många med jobb i norra Sverige samtidigt som den sysselsätter ett enormt antal människor på fritiden. Vi gläds naturligtvis åt detta och håller tummarna för kommande vinter, snötillgång, försäljningssiffror och ökande intresse. Jag lutar mig tillbaka lite till i stolen och njuter av hösten. Snart är vintern här.

Chefredaktör Friström

SNOWCASH!

MED SMARTCHECK

YAMAHA SMART CHECK

Med Smartcheck har du 5.000:- i rabatt på ordinarie cirkapris inkl moms. Väljer du Apex T-TX eller Nytro T-TX ingår dessutom Öhlins stötdämpare värde ca 33.500:-

Öhlins stötdämpare ingår. Värde 33.500:-

"Världens bästa fjädring"

Apex T-TX

Marknadens enda snöskoter med 4-cylindrig 4-taktsmotor och över 160 hkr blir nu ännu häftigare. Nu ingår Öhlins TTX i framvagnen och komplett Öhlins i boggien. Camoplast-matta med 44 mm kamhöjd är standard.

Smartcheck-pris: 154.900:-
inkl Öhlins-kit värde 33.500:-

Ord: 159.900:-

Dundersuccé 1. FX Nytro T-TX

Komplett Öhlins-kit i både framvagn och boggie, bättre än så här blir det inte. Camoplast-matta med 44 mm kamhöjd och unik tunneldekor.

Smartcheck-pris: 139.900:-
inkl komplett Öhlins-kit värde 33.500:-

Ord: 144.900:-

Dundersuccé 2.

SR Viper X-TX SE

Vår nya tuffa crossover med 3-cylindrig 1049 cc, 4-taktsmotor. 3580 mm lång matta och superlätta Fox Float stötdämpare runt om.

Smartcheck-pris: 138.900:-

Ord: 143.900:-

SMARTCHECK-PRISERNA GÄLLER T.O.M 15/11

YAMAHA 2 YEARS WARRANTY

YAMALUBE®

Handelsbanken Finans

www.yamaha-motor.se

YAMAHA
Revs Your Heart

Innehåll #1 13/14

4 Ledare
10 Lössnö 2014
24 Nytt&Noterat
28 Långtur på en gammal krigare
32 Bergshästen
38 Test Glovebox
40 Test Backspegel
42 Classic Car Week
46 Mardrömskalkylen
50 Foxdämparna
52 Kläder 2014
62 Chris Brown Clinic
66 Pren&Shop

Tävling!
Vinn SnowRider Iphone
5 Billet skal!
Sidan 40

Presentation
Kläder
Sidan 52

2014 ARCTIC CAT

SPARA UPP TILL 8900:-

ETT ÅRS FRI SERVICE. TRE ÅRS MASKINGARANTI. KÖP DIN SKOTER FÖRE 31/12 2013!

ETT ÅRS FRI SERVICE Du får vid köpet en check som gäller där du har köpt maskinen. Checken gäller till den 31/12 2014 eller max 170 mil. Gäller ej ZR 120. Serviceintervallerna är 25 mil och 150 mil. Stötdämparservice ingår ej. Erbjudandet inkluderar material samt arbete och är värt ca 5000 kr.

TRE ÅRS MASKINGARANTI Du får också tre års maskingaranti. Sista garantidatumet blir den 31/12 2016 oavsett när du hämtar ut maskinen 2013. Gäller ej ZR 120. Vår garanti gäller motor-, driv-, styr- och fjädringssystem. Varje mekaniskt problem som kan hänföras till tillverknings- eller monteringsfel i motor-, driv-, styr- eller fjädringssystem täcks vid normal körning av garantin. Vid köp efter ovanstående datum, gäller som vanligt två års maskingaranti. Nytt för 2014 års modeller är att du vid köp efter 2013 kan köpa till ett tredje garantiår för 3900 kr.

1 års FRI SERVICE ARCTIC CAT

MASKINGARANTI 3 år ARCTIC CAT

WWW.ARCTICCAT.SE

ARCTIC CAT®
SHARE OUR PASSION.™

Allt du ..behöver veta för att välja SNÖSKOTER

I DIN BUTIK

1 oktober

Den kan även förbeställas på skotertidningar.se eller telefon 0250-22885.

Succén från förra året är tillbaka igen!

Från v. 40 finns tidningen Skoterguiden ute i butiker och på mackar.
Här kan du läsa om alla 2014 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.

QR taggar för att se produktfilmer med maskinerna. Bara att scanna in och kolla.

LYNX® BRP

HJÄLTARNA I DJUP SNÖ.

lynx.se

BOONDOCKER

Första ögonkastet säger allt. Den nya modellserien Lynx BoonDocker® har ställt in siktet på djupare snö och brantare sluttningar. Den nya, iögonfallande REX²-designen visar sina bästa sidor när du tyglar skotern i djup pudersnö. BoonDocker lyder utan tvekan varje rörelse du gör, varje gaspådrag och den backar inte för hård behandling.

ski-doo® BRP

VISSA SER ETT BERG. ANDRA SER OÄNDLIGA MÖJLIGHETER ATT NÅ LÄNGRE, HÖGRE OCH EXTREMARE.

ski-doo.se

FREERIDE

OM DU ÄR EN EXTREMFÖRARE VET DU ATT OM DU SKA KUNNA SATSA MÅSTE SKOTERN SVARA PÅ ÄVEN DINA MINSTA RÖRELSER. Och det är precis vad Freeride gör, tack vare REV-XM RS-plattformen med tMotion-fjädringen och FlexEdge-drivbandet. De massiva KYB Pro 40-stötdämparna och de strategiska chassiförstärkningarna gör att den klarar alla stötar och hopp.

BOONDOCKER®
- **RE 3700** 800R E-TEC
- **DS 3900** 800R E-TEC
- **3700** 600 E-TEC
- **3900** 600 E-TEC

LINQ SYSTEM™

FREERIDE™
137" / 146" / 154"
800R E-TEC

brp.com

© 2013 Bombardier Recreational Products inc. (BRP). Alla rättigheter förbehålles. ®, ™ och BRP-logotypen är varumärken som tillhör Bombardier Recreational Products Inc. eller dess dotterbolag.

Lössnö 2014

Utvecklingen går framåt varje år och tillverkarna öser nyheter över oss fördelat på ett antal modeller. Har man väl kommit underfund med att man vill ha en renodlad lössnömaskin så gäller det också att veta vilken av alla snöskotrar marknaden erbjuder som passar dig just bäst. Vi skriver denna text för dig som bestämt dig för en lössnömaskin och är säker på vad du vill ha. Ni andra som är osäkra vill med största sannolikhet ha en hybridmaskin. Det här är i alla fall en ordentlig genomgång då det gäller årets nyheter på lössnöfronten.

Text: Björn

Du som jag vet ju hur specialiserad en lössnömaskin är för sitt ändamål. Är du på det klara med vad en lössnömaskin är byggd för och klarar av så kommer du bara bli nöjd. Är du inte det så kommer du med största sannolikhet bli besviken på denna genre av snöskoter. En lössnömaskin är ingen multimaskin, byggd för att klara av all slags körning. En lössnömaskin är byggd för att köras i lös och djup snö. Thats it. Så länge du greppat och accepterat detta så är du redo att köpa en långmaskin med höga kammar. Idag har alla tillverkare bränt bra mycket krut i denna kategori bara för att hänga med i utvecklingen. För i denna klass utvecklas det. Borta är den tiden då det gick att stoppa på en längre matta med högre kammar på en sportmaskin, bara för att sedan kalla den lössnömaskin. Idag är det lite på modet att inhandla en lössnömaskin och har man fattat grejen så är den otroligt underhållande att äga och köra. Vi börjar denna intressanta klass med Polaris bidrag för den djupa lösa snön.

Polaris

Polaris har genom åren gjort sig kända för att bygga extremt lättkörda maskiner som samtidigt är extremt potenta och dugliga. De har länge varit ledande i detta segment och vi får lov att säga att de verkligen är med och leder utvecklingen istället för att följa sina konkurrenter. Förra årets RMK Pro 800 blev en hit samtidigt som de kanske tog i för mycket i jakten på kilon. Den längsta 163:an vägde nämligen in på 232 kilo fulltankad vilket fick de flesta att höja på ögonbrynen, minst en decimeter. Mycket riktigt så tog de i lite för hårt vilket resulterade i en del garantiåtgärdande som exempelvis utbytta drivaxlar och brustna transmissionsremmar. Mer om dessa senare i texten, nu drar vi igenom vad Polaris har att erbjuda 2014. Det har inte hänt allt för mycket och trots att det känns lite som ett mellanår så är hela sortimentet fräscht.

Brett & Lätt

I vanlig ordning så har Polaris en bred men ändå spetsig uppställning i lössnösegmentet. Allt för att passa amatören, medelåkaren och proffset. Polaris har utan tvekan det bredaste sortimentet och tycker du om detta märke finns det alltid en maskin som passar just din körstil. Om du gillar tvåtakt det vill säga. Polaris har ingen fyrtaktare i denna genre, vilket är synd och minst sagt tråkigt och gammelmodigt. Men, och kom ihåg att jag sa det först, Polaris har numera kunskap och möjlighet att bygga en potent fyrtaktsmotor och vi har hört viskningar i manegen att just detta kan vara aktuellt redan om något år. Om så är fallet vet jag ju naturligtvis inte, men visst kan det vara ett skvaller att ta på allvar. Om vi ska slänga kristallkulan och istället återgå till vad vi vet så kan vi ta och dra igenom Polaris 2014-laguppställning. Polaris har en uppsjö av olika maskiner som kan vara ganska förvirrande för den som inte är påläst i ämnet. Tur för dig att vi finns och att vi på ett pedagogiskt sätt kan skingra alla orosmoln. Polaris har två olika motorstorlekar att erbjuda dig som vill ha en lössnömaskin. 600 kubik och 800 kubik. Båda av tvåcylindrig tvåtaktsmodell med insprutning. Utöver detta val ska du också välja längd på mattan och

Vill du vara riktigt jäkla säker på att vara längst så är det bara att se till att du är det på en 800 Pro-RMK 163 som trots sin längd upplevs som relativt smidig i snön. I år uppdaterad och förbättrad på ett par punkter.

800 PRO-RMK 163/ 155 / LE			
Motor		Fjädring fram/bak:	Walker Evans IFP
Typ:	Vätskekyld 795 cm³ 2-cylindrig 2-takt	Typ av matta mm:	381x4140/ 3937x61 Series 5,1
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion	Skidor:	Gripper
Uppgedd effekt/varv:	--	Spårvidd mm:	991-1016-1041
Start:	Manuell / elektrisk	Att äga	
Chassi		Cirkapris:	142 900:-/ 139 900:- 141,900:-
Uppgedd torrvikt kg:	192,3/ 189 kg	Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

om du vill ha en PRO-modell. Vad är det då som skiljer en standardmodell från en PRO-dito då? Förutom dekalerna så har en PRO-maskin fått ta del av Polaris senaste innovationer i jakten på kilon och prestanda. Här hittar vi ett Pro Taper styre med lite aggressivare framtoning och minst sagt rejäla Powder Trac fotsteg som slår det mesta i branschen. Tittar vi under skalet så är det först och främst drivningen som särskiljer den dyrare Pro-modellen. Här hittar vi förutom en annan bromsskiva också en lättviktsdrivaxel med tillhörande remdrift. Redan förra året lanserade man denna lösning som vi sett från eftermarknadstillverkarna i flertalet år och detta spar in några kilon av både roterande och fjädrad vikt. Borta är kedjan, oljan och kedjehuset. Men fungerar det då? Både ja och nej. Ser vi till förra och första året denna lösning kom i produktion har det inte varit helt problemfritt. Den lätta fina drivaxeln i aluminium gick av i infästningen mot den splinesade hårdmetalländan mot remmen och förstärktes på garantin med en skruvad "hylsa" vilket mig veterligen eliminerade detta problem. Då det gäller transmissionsremmen så vet vi av egen erfarenhet att den inte är oförstörbar

Högsta betyg då det gäller förarmiljö

Det är inte ofta man ser det, men emellanåt kör Micke fast och blir påmind om att det skulle vara bra att ha lite överkropp att bryta med.

då vi pajade två stycken i våras på vår långtestare. Varför fungerade det inte? Limningen (ja man limmar vissa saker nuförtiden) mellan aluminiumdrivaxeln och drivsplinesen där sedermera drivhjulet för QD (Quick Drive) remmen sitter var undermålig. Transmissionsremmen var också den underdimensionerad eftersom den i kombination med att bli för varm inte gillade att chockstressas med brott som följd.

Till i år sitter det en starkare transmissionsrem monterad tillsammans med en förstärkningshylsa på drivaxeln redan från början, samtidigt som limningsförfarandet är annorlunda, vilket enligt utförliga tester helt ska eliminera problemen som varit. Remmen har bytts ut mot en som tål värmen bättre samtidigt som den inte blir lika chockad av för hårda knyck som fjolårsremmen. Om du ska byta rem på eget bevåg, se till att få den med det nya artikelnumret 2205250. En sak är i alla fall säker, det är inte det enklaste att bygga en lätt maskin.

Vilken storlek

Du har som sagt två olika motorstorlekar att välja mellan och vi gillar båda. Du måste egentligen veta vad du är ute efter för att kunna välja rätt. Personligen är jag en erfaren skoteråkare som kan se fördelen med båda motorerna.

800:an är kännbart starkare och behövs om du gillar mer avancerad körning och verkligen vill få snurr på mattan samtidigt som den också underhåller den mindre kunnige skoteråkaren. En 600:a är betydligt smidigare samtidigt som man emellanåt kan sakna det där lilla sista. Jag kan inte påstå att det är hugget som stucket vilken motor man väljer och skulle jag välja utan att tänka på kostnaden så faller valet på en 800 kubikare av längsta modell.

Om du nu väl kommit underfund med vilken motor och om du vill ha en Pro eller inte så återstår bara vilken längd och övrig utrustning du önskar. Vi går därför igenom de modeller som står till förfogande detta år.

Minst först

På något sätt känns det bäst att börja från början och vi startar med den billigaste och kortaste. Polaris RMK 600 144 är inte riktigt en renodlad lössnömaskin om vi ska vara petiga. Den blir lite avslöjad om man ser på fotstegen och dynan som man annars hittar i Polaris Hybridsortiment eftersom den som enda RMK saknar Powder Trac-fotstegen. 144 tum kan tyckas lite kort för en långbandare och i sammanhanget har 51

RMK 144 och 155 är trots att de ser ganska lika ut, egentligen inte det. Två rejält olika maskiner i samma skrud.

800 RMK 155/ ASSAULT

Motor		Fjädring fram/bak:	Ryde FX/ AFX, WE Needle
Typ:	Vätskekyld 795 cm³ 2-cylindrig 2-takt	Typ av matta mm:	381x3937x54 Competition
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion	Skidor:	Gripper
Uppgedd effekt/varv:	--	Spårvidd mm:	1054-1080-1105
Start:	Manuell	Att äga	
Chassi		Cirkapris:	142 900:-
Uppgedd torrvikt kg:	197,3	Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

Årets transmissionsrem ska tåla värmen lite bättre än fjolårsditot.

Förr kunde vi gnälla lite på fotstegen som saknade genomsläpp, fäste och stabilitet. Nu gnälls det inte så mycket angående detta. Du får dock passa dig så du inte har sönderna kläderna på dessa vassa fotsteg.

Årets Pro RMK 800 163 är uppdaterad på flertalet punkter till i år.

600 Pro-RMK 155 är utan tvekan ett bra val om man bor på låglandet i Sverige då denna maskin har massor av körglädje och pondus, trots att det finns längre och starkare maskiner i Polaris lineup.

600 PRO-RMK 155/ RMK 144/155

Motor		Fjädring fram/bak:	Walker Evans, Ryde FX/ AFX
Typ:	Vätskekyld 599 cm³ 2-cylindrig 2-takt	Typ av matta mm:	381x3937/3658x61
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion	Skidor:	Gripper
Uppgedd effekt/varv:	--	Spårvidd mm:	991-1016-1041
Start:	Manuell/ Elektrisk/ Manuell	Att äga	
Chassi		Cirkapris:	124 900:-/ 119 900:-/ 121 900:-
Uppgedd torrvikt kg:	189,1/ 204/ 197,3	Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

PHAZER M-TX

Motor		Fjädring fram/bak:	KYB 36, HPG 36
Typ:	Vätskekyld 499 cm³ 2-cylindrig 4-takt	Typ av matta mm:	356x3658x51
Bränslesystem:	2 x EFI 43mm	Skidor:	8FK Mountain ski
Uppgedd effekt/varv:	--	Spårvidd mm:	980
Start:	Elektrisk	Att äga	
Chassi		Cirkapris:	98 900:-
Uppgedd torrvikt kg:	--	Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

Du som är ute efter en lite mindre maskin men ändå vill ha back, fyrtakt och elstart så är Phazer M-TX ett alternativ. Kanske inte värst på marknaden, men helt klart en trevlig maskin som klarar lite av varje.

millimeter blivit i lägsta laget då det gäller kamhöjd. Vi får istället se denna maskin som en slags hybrid som är mer avsedd för lössnökörning eftersom den saknar ett robust stötdämperi. Modellen känns lite udda utan att säga överflödig framför allt när prislappen inte är märkbart lägre än RMK 600 155. Men å andra sidan får du ju elstart på 144:an. 155:an har som namnet skvallrar om lite längre matta, Powder Trac fotsteg och 61 milimeterskammar. Den är betydligt vettigare än 144:an samtidigt som den bara kostar dryga 2000 kronor mer, men då ingen elstart. Slantar du upp ytterligare tretusen spänn så får du den sistnämda modellen i PRO utförande som faktiskt kan vara värd varenda spänn, framför allt när du ska sälja den då jag inbillar mig att den är hetare på den marknaden. Rent körmässigt kommer du att tycka att förarmiljön är mer spartansk och rejsigare vilket man kan ha delade meningar om. Personligen gillar jag Pro-modellen mer. Man ska inte heller glömma att du slipper bära på 10 extrakilon som man får på köpet när du väljer en vanlig RMK. Jag brukar påstå att vikt inte är allt, men dessa 10 kilo märks faktiskt.

Vill du lägga ytterligare några kronor så kan du hoppa upp till RMK 800 155 som verkligen levererar då den är precis nog, utan att du ska behöva känna att du saknar något. Visst är 163 tummaren lite längre, men det fungerar bra med en 155:a. RMK 155 finns också i Pro-utförande men kostar då drygt 10,000 till och hamnar därmed precis under 140,000 kronorsstrecket. Vill du ha en fullängdare det vill säga 163 tum blir det att punga ut med 142,900 spänn.

Okej, vilken maskin ska du välja? Om du är en erfaren åkare så ska du ha en Pro RMK 800 163 tummare, inget snack. Den står sig bra i pris och är också eftertraktad som begagnad. Känner du att du vill treva dig fram och känna om det där med lössnöåkning är din grej samtidigt som du vill ha en Polaris råder jag dig till att slå till på en Pro RMK 600 155 tum då den är extremt smidig, lättkörd, fullutrustad och verkligen maskinen som gör dig till en bättre förare.

Multitasker

Jag höll faktiskt på att glömma maskinen som kan lite mer än bara ta sig fram i pudret och det är RMK 800 Assault 155. Denna hårding har ett riktigt bastant stötdämperi och är utan tvekan maskinen för den som gillar lite omväxlande flygturer. Här sitter det ett fullt justerbart stötdämperi runt om och detta till bekostnad av lite mindre Pro-prylar som

exempelvis remdriften. Du ska också ha i åtanke att denna maskin ”bara” har 54 millimeterskammar i och med sin Competitionmatta. RMK Assault är en lite mer lössnöorienterad Switchback Assault, är tanken.

Rent körmässigt är alla Polarisar extremt vänliga. Trots alla olika längder och motoralternativ påminner de om varandra eftersom de lyder förarens order. Detta utan att de känns tama och tråkiga. I alla fall inte 800 modellerna. 600:orna kan kännas lite mesiga efter halva säsongen, något att tänka på för dig som gillar att gasa. Minsta lilla du misstänker att du vill ha en 800, så ska du lätta lite extra på lädret för att se till att detta blir verklighet. Att snåla till det brukar oftast bli dyrare om du ska byta mitt i säsongen.

Yamaha

Det har hänt grejer i Yamahas sortiment till detta år, men egentligen ingenting då det gäller lössnösegmentet. Här ser vi tre olika modeller i form av Phazer M-TX, X-Ride och M-Ride. Vi kan direkt konstatera att det inte haglat nyheter i detta segment. Vanan trogen börjar vi med minstingen Phazer M-TX. I det övriga lössnögänget som erbjuds från alla tillverkare detta år så är Phazer M-TX absolut minst både vad det gäller motorstorlek och prestanda. Vi kan i ärlighetens namn inte kalla denna maskin för en renodlad lössnömaskin i sammanhanget eftersom den saknar kraft och kompetens att mäta sig med någon annan maskin avsedd för ändamålet. Vi väljer istället att se den lilla M-TX:en som en trevlig mindre hybridmaskin som tar sig skapligt på leden och i snön. Det här är absolut ingen värsting men har helt klart ett brett användningsområde för den som sätter trevlighet, totalekonomi och tillförlitlighet först. Yamaha är som vanligt läskigt noggranna när dom tillverkar någonting och enligt mig finns det ingen på marknaden som matchar Yamahas kvalitét och tillförlitlighet. Just detta tankesätt hämmar till viss del Yamaha att bygga helt urflippade maskiner. Gör dom någonting, gör dom det ordentligt, vettigt och präktigt. Då det gäller Phazer M-TX så stämmer den att den är vettig, men ordentlig och präktig är den inte. Den är helt klart busig och riktigt rolig att köra, så länge man håller sig från den bottenlösa snön och de brantaste backarna. Man blir liksom lite glad av att köra denna arga krabat som trots sina två fyrtaktscylindrar på totalt 500 kubik och 80 hästkrafter är tillräckligt yster för att vara underhållande. Det som talar mest för

Är du en skoteråkare som gillar det där lilla extra samtidigt som du vill ha kvar din maskin några år. Då vet jag att många Yamahaägare resonerar på samma sätt. Turbo är det ultimata tillbehöret för denna från början välutrustade maskin.

X-Ride är menad för dig som vill göra lite allt möjligt.

X och M-Ride är en produkt avsedd för oss här i norden, vilket vi tackar allra ödmjukast för. Lite roligare, lite bättre.

Vi har ingenting att invända då det gäller stötdämperiet på M-Ride och X-Ride som är riktigt bra. Dessa maskiner fungerar även förvånansvärt bra vid transportkörning på led.

Är du på jakt efter en lössnö-Yamaha så har du två maskiner att välja mellan. M-Ride 162 eller X-Ride 153, både utrustade med det mesta från början.

Phazern har en föredömlig körställning. Högsta betyg.

M-Ride 162 är menad för dig i lössnön.

Var det någon som påstod att det inte går att bada med en fyrtaktare? Visst är en trecylindrig fyrtaktare lite tyngre, men det hela är en fråga om att vänja sig.

FXNYTRO M-RIDE 162 / X-RIDE 153

Motor	
Typ:	Vätskekyld 1049 cm³ 3-cylindrig 4-takt
Bränslesystem:	3 x EFI 41mm
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Fjädring fram/bak:	Fox FLOAT 2, XV
Typ av matta mm:	381x4115/3886 x57mm Ascent /Maveric
Skidor:	MT-9
Spårvidd mm:	1009
Att äga	
Cirkapris:	134 900:- / 129,900:-
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

denna maskin är faktiskt körställningen som är helt perfekt och passar lång som kort. Man är som förare placerad precis "spot on" och detta gör att man med relativt små förflyttningar på maskinen alltid sitter rätt.

Phazer M-TX är en enmansskoter och egentligen ingen maskin du skjutsar på om det inte är en nödsituation. En Phazer M-TX har egentligen allting du vill ha och har man väl vant till sig med elstart och backväxel känns dessa två utrustningsdetaljer som någonting man ogärna vill vara utan. Vem är då du som köper en Phazer M-TX? Du är antingen förstagångsköpare eller är ute efter en andraskoter till familjen. En maskin alla kan köra och som kan lite av varje. Du orkar inte med något krångel utan vill ha en maskin som det inte behöver fyllas på tvåtaktsolja i. Du vill ha en maskin som du hämtar servad på hösten och lämnar in på service efter säsongen. Det enda du egentligen behöver hålla koll på är batteriets status och detta gör man ju lätt med exempelvis en Ctek-laddare som du kan ha inkopplad när du lämnar fjällstugan. Har du allt detta i åtanke innan du bestämmer dig för denna lilla filur så kommer du bli riktigt nöjd.

FX Nytro X-Ride & M Ride

I år finns det två stycken maskiner i lössnösegmentet från Yamaha i form av X-Ride och M-Ride, i alla fall om du vill börja köra lite mer avancerat. Vi har ibland benämnt Nytro M-TX modellen som en bra plattform och utgångsobjekt om man vill bygga en värsting eftersom den med sin fyrtaktsmotor matchar en 600 rent effektmässigt i standardskick och därmed blir lite på efterkälken mot de starkare 800:orna. Missförstå mig rätt. M-TX är en bra maskin som hänger med om du kört in dig på modellen. Den är ju av fyrtaktsmodell och är därmed lite tyngre och behöver därför en fastare hand för att komma till sin rätt. Minst sagt. Det här är en maskin som hänger med bra så länge man håller fart men som känns osympatisk och bångstyrig när snön bär sämre. Förra året satt det såkallade MT-9 blowmolded skidorna på M-TX:en. Dessa breda skidor fungerar ganska okej under rätta förhållanden, men inte alls under andra. Faktum är att Yamahas trecylindriga fyrtaktare är framtunga och behöver all hjälp de kan få att hålla nosen över snöytan i låga farter. För breda skidor hämmar dock omkulläggningsförmågan och motarbetar maskinen när snön är lösare. Det är svårt att få till det hela perfekt, men jag tor att

Yamahas val detta år att stoppa på de bättre MTX skidorna var ett bra val.

Värsting-plattform

Jag nämnde att den är ett bra utgångsobjekt för ett värstingbygge och då är det framför allt turbokonvertering som jag tänker på. I USA kan du till och med få maskinen levererad med turbo från handlaren med fulla garantier. I Sverige blir det knepigare eftersom vi har lite strängare regler och en maskin med turbo får det betydligt svårare att gå igenom ett typgodkännande och därmed blir olaglig att framföra i terrängen efter en modifikation.

Känner du att du kan bortse från att fabriksgarantin blåser bort i samma sekund som det blir övertryck i motorn så kan du med relativt enkla medel bygga en tillförlitlig maskin. Det finns flera slags kit att välja mellan och nöjer du dig med ett 180 hästars-kit så kostar det dryga 30,000 spänn och tar inte alls lång tid att montera. Vill du ha en 240-hästars variant så blir det till att sänka kompressionen i motorn vilket i sin tur gör att monteringstiden drar iväg eftersom topplockspackningen ska bytas. Enligt oss så behöver du inte oroa dig för något motorras så länge du inte mixtrar med laddtrycket själv. Några drivremmar kan fara åt helsike under säsongen, men inget mer. Med 180 eller 240 kusar så lever en lössnö-Nytro upp å det grövsta och känns både lättare och trevligare. I alla fall när landskapet är öppet och tillåter att motorn kommer till sin rätt. Det finns ingen tvåtaktare som hänger med, i alla fall inte i oöverladdat skick. Känslan av att köra en turbomaskin är helt sjuk och är absolut någonting du ska göra innan du hänger upp hjälmen för gott.

En sak är säker. Köp en Yamaha och du kommer med största sannolikhet slippa krångel.

Arctic Cat

Är det någon som sätter lössnösegmentet högt upp på listan så är det Arctic Cat som rent historiskt alltid haft riktigt potenta maskiner i denna genre, så också i år. Vid en flyktig titt så ser årets M-modeller ut som förra årets, men tittar man lite närmare så inser man att det hänt massor av saker. För fanken, de heter ju inte ens likadant som 2013. Förra årets M modeller har fått lite extra nollor i beteckningen och faktiskt också helt nya namn. M800 heter numera M 8000, M 1100 Turbo heter i år M 9000 SP Turbo, även M HCR 800 har fått en nolla till i namnet. Du har alltså som konsument lite att lära in till denna säsong. Men det

Även om HCR:en inte är byggd för leden så kan den tas ut och piskas där också när andan faller på.

M 8000 HCR 153/

Motor			
Typ:	Vätskekyld 794 cm³ 2-cylindrig 2-takt	Typ av matta mm:	381x3886x66
Bränslesystem:	BEFI 46 mm	Skidor:	HCR 6"
Uppgedd effekt/varv:	160 Hk@--	Spårvidd mm:	1067-1092
Start:	Manuell	Att äga	
Chassi		Cirkapris:	148,900:-
Uppgedd torrvikt kg:	212 kg	Generalagent:	KGK Motor AB
Fjädring fram/bak:	FOX Float Evol/ Float IFP Float 2		

I år har HCR:en blivit av med sin teleskopstång. Arctic resonerade som så att en tävlingsförare sällan ändrar höjd på stången. Konstruktionen är starkare lättare och bättre med en fast styrstång.

HCR har ett fast stötdämperi. Fox Float Evol fram och Fox IFP / Float bak.

Du har några maskiner att välja mellan i Arctics sortiment. Vill du ha den tvåcylindriga tvåtaktaren så finns den i 153 tums längd.

M 9000 SP TURBO 162 LTD

Motor	
Typ:	Vätskekyld 1056 cm³ 2-cylindrig 4-takt
Bränslesystem:	EFI 46 mm
Uppgedd effekt/varv:	177 Hk@--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	254
Fjädring fram/bak:	FOX Float 3/ FOX IFP / Float 2
Typ av matta mm:	381x4115x66 Power Claw
Skidor:	Mountain 6”
Spårvidd mm:	965-990
Att äga	
Cirkapris:	159 900:-
Generalagent:	KGK Motor AB

M9000 trivs bäst på full gas, och då gäller det att hålla i sig. Vikten glöms bort lite och den bjuder upp till dans. Ska du i sakta gemak kryssa mellan träden finns bättre maskiner.

HCR är Arctics hårding i denna kategori och är förutom hård, riktigt jäkla hård.

M8000 är med på det mesta men var lite för stegringsbenägen förra året. Nytt tänk i boggin har löst detta ”problem”.

Det finns flera varianter av M8000 och M9000, läs artikeln för att få reda på allt.

är inte bara modellnamnen som skiljer en -14 mot en -13, efter en rejäl djupdykning i årets presskit hittar vi några uppdateringar.

M 8000

Vi kan direkt konstatera att importören även i år väljer att ta in den mäktiga 800:n med 153 tums längd och vi kan samtidigt ifrågasätta detta. Vill du ha en fullängdsversion på 162 tum blir det att köpa en fyrtaktare. Varför finns inte M 8000 att köpa som 162? Svaret på den frågan är att intresset har varit svagt för den längsta modellen och att man rent historiskt sett alltid sålt mycket av 153:an. Läser du förra årets lössnötest så gnälldes det unisont från alla testförare på stegringstendenser och att alla ville ha en lite längre maskin. Detta problem är inte bara uppmärksammat av vårt testteam utan också av Arctic Cat som till i år har flyttat infästningen för främre armen i boggin och därmed eliminerat de värsta stegringstendenserna. Man vill ju att en lössnömaskin ska kunna ”stegra” lite, men för mycket är aldrig bra. Visst blev det en skillnad i och med denna omflyttning i geometrin, hur mycket får vi utröna under vinterns lössnötest.

Alla M-modeller har fått en ny lättare dyna, såvida inte maskinen är utrustad med elstart då batteriet sitter längst bak i den äldre dynan. Vidare har alla M-modeller fått en lättare mellanaxel i boggin och urfrästa spindlar fram. Denna totala viktminskning ingår i Arctics Weight Reduction program och ska väl banta den redan ganska lätta M-serien med dryga 4 kilo. Vi ser också en ny slags ventilation för remmen som ser till att hålla temperaturen i schack utan att slätt in snökristaller till variatorerna. Håll koll på beteckningarna då det gäller de olika M 8000 varianterna. M 8000 SP LTD/ES betyder speciell färgsättning, tunnel och goggleväska, teleskopstyrstång, Fox Float 3 dämpare och elektrisk start, vilket ES står för det sistnämnda. M 8000 153 är den billigare basicmodellen som saknar det där som föregående modell har. Repetition. Det finns tre stycken M 800 153. Det vill säga den enkla M 8000 153, den mer utrustade M 8000 153 SP, och den extra, extrautrustade maskinen med elstart med namnet M 8000 153 SP LTD/ES. Sen har vi ju HCR:en också.

HCR

HCR:en är framtagen som en tävlingsmaskin för hillclimb och är verkligen en

M 8000 SP LTD / ES 153

Motor		Fjädring fram/bak:	FOX FLOAT 3
Typ:	Vätskekyld 794 cm³ 2-cylindrig 2-takt	Typ av matta mm:	381x3886x66 Power Claw
Bränslesystem:	BEFI 46 mm	Skidor:	Mountain 6”
Uppgedd effekt/varv:	160 Hk@--	Spårvidd mm:	965-990
Start:	Manuell / Elektrisk	Att äga	
Chassi		Cirkapris:	142,900:- 146,900:-
Uppgedd torrvikt kg:	219/ 229	Generalagent:	KGK Motor AB

M 800 har till i år fått en del uppdateringar och en nolla till i namnet. Möt M 8000. Hej.

Många saker i Arctics Weight Reduction program har bidragit till att årets lössnömaskiner är lite lättare. Värt att notera är också att man ventilerar remmen lite bättre.

I vanlig ordning gäller det att lära känna och köra en effektstark maskin. Nära 180 kusar levererar M9000. De du.

hårding. Den är många friåkaren favorit då den är oöm samtidigt som den fungerar bra i snön. Så bra att Arctic har den i sitt M-program då den heter M 8000 HCR och vi har inget att invända mot detta. Eftersom detta är en maskin avsedd för lite hårdare tag hittar vi här Fox Float EVOL fram och Fox IFP bak. Som en extra markering då det gäller racingen har Arctic tagit bort den fina teleskopstyrstången eftersom en tävlingsförare sällan får för sig att ställa om höjden på styret. Man reducerar vikt samtidigt som en fast styrstång är betydligt starkare.

Sugen på en HCR? varför inte, den är riktigt från och lämpar sig för sin arbetsuppgift och är sämre för touring.

M 9000

För dig och mig som numera är upplysta så vet vi ju att 9000 står för Arctics tvåcylindriga 4-taktsmotor. I Sverige finns M-modellen endast som 163-tummare och med turbo, vilket vi tackar för. Den är lång, den är stor, den är elak. Ska du ta dig uppför en bergvägg är denna maskin suverän. Ska du på något sätt på vägen upp, ändra kurs, finns det bättre maskiner. Samma gäller på låglandet. Den här maskiner äter stora ytor med meterdjup snö till frukost, men är ganska kass när du ska ta dig fram i skogen. Det gäller att du vet vad denna maskin är till för då den är minst lika specialiserad på sin uppgift som exempelvis HCR:en. Den är extrem på alla sätt eftersom den har ganska mycket motor. Denna best spottar ur sig närmare 180 kusar i standardskick och gärna mer om man mixtrar med den. M 9000 finns i två utföranden i och med SP LTD och bara SP. LTD står för fränare färgsättning, värme i dynan och lite väskor i vanlig ordning. Vet du vad en M 9000 turbo har att ge dig så blir du utan tvekan nöjd. Vet du inte det kan jag jämföra känslan med att du precis gett Jörgen Kruth en örfil för att sedan ta konsekvensen av detta. Du ska med andra ord veta vad du gett dig in i och samtidigt inneha en del jävlaranamma och viss skicklighet i brottning eller annan kampsport, gärna på världsmästarnivå.

Ski-Doo

En sak är säker, och det är att Ski-Doo alltid gjort sina Summit-modeller med stolthet. De har alltid eftersträvat att vara värst på marknaden och stundtals också varit det. Överlag måste jag säga att Ski-Doo genom åren inte byggt direkt lättkörda lössnöare, men alltid potenta sådana som man måste växa in i för att

SUMMIT FREERIDE 137 E-TEC 800R/ 146 / 154

Motor	
Typ:	Vätskekyld 799,5 cm³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52
Uppgedd effekt/varv:	155+Hk@7900
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	219/ 220 / 222
Fjädring fram/bak:	KYB Pro 40 R EA/ KYB Pro 40 EA/
Typ av matta mm:	406x3487/3705x57/3923x63,5
Skidor:	Pilot DS2
Spårvidd mm:	975-1019
Att äga	
Cirkapris:	145,900:-:-/ 149 900:- / 151,900:-
Generalagent:	BRP Scandinavia

Årets Freeride-maskiner går att få som 137, 146 och 154. Du kan också få vilken färg och motorstorlek du vill, bara du håller dig till grå/vit och 800 cc.

Gillar du rattar i färgglada färger så blir du inte besviken på dämparna som sitter på Freeridern.

Krängningshämmaren på Freeridern går att knäppa loss med ett knäpp. Enkelt och bra.

Pilot DS 2 känns helt ok på en FreeRide.

bemästra. Just detta fenomen har på senare år minskat och Ski-Doo har levererat mer lättkörda men samtidigt bättre maskiner för gemene man. Vill du ha en Ski-Doo lössnömaskin idag så finns det några olika att välja mellan som faktiskt skiljer sig ganska mycket från varandra. Du har fyra lössnömaskiner att välja mellan från Ski-Doo och vi drar igång med de två Summitar som kommer till Sverige i år.

Summit

Summit har blivit ett begrepp då modellnamnet snart har 20 år på nacken. Då när det begav sig en vanlig standardskoter med längre matta och högre kammar, idag specialanpassad för djup snö. Årets Summitar finns i två olika motorstorlekar som vanligt, 600 och 800 kubik. De finns också i flera olika längder, i alla fall om du väljer 800:n som kan fås i 146, 154 och 163 tumsutförande. Vill du ha en 600 så får du den i måttliga och för kubiken utmärkta 154 tums längd. Det går tungt att driva runt en högkamsmatta i snön och ju längre den är desto trögare går det. Årets Summit SP 600 H.O E-TEC 154 har till i år fått det modernare och trevligare REV-XM chassit som i praktiken betyder att den bytt utseende och idag ser ut som sin storebror 800R, vilket den inte gjorde förra året. I och med denna uppgradering så har nu också SP 600 den fräna tMotion boggin vilket i sin tur betyder att den har allt man vill ha och önska av en bra prisad 600-maskin av precis rätt längd. Det man snålat in på om vi ska fortsätta jämföra 600:n mot 800R så är det stötdämperiet som är lite blygare på den mindre och billigare 600:n. Det sitter HPG på 600:n och HPG Plus på 800:n. Men sen när bryr man sig speciellt mycket om stötdämperiet på en lössnömaskin? Oavsett vad man gör med den så är den ju tämligen kass på leden och bjuder inte in till någon som helst inspirerad körning. Åter till tMotion. Jag måste säga att jag trodde att tMotion var en värdelös gimmick, ja ungefär som en ställbar vindruta, när den presenterades. När jag väl låg där i snön på grund av att Summiten hade svängt för mycket, ändrade jag ganska snabbt åsikt och uppfattning. tMotion är fantastisk och har verkligen gett den forna träbocken Summit en ny dimension. Med träbock menar jag att jag tyckt att de äldre Summitarna varit svåra att komma överens med. Nu kommer man överens för bra, och måste istället tona ner sin viktförflyttning från sida till sida innan man blir van. Den "ledbara" boggin kan

SUMMIT SP E-TEC 600 H.O. 154

Motor		Fjädring fram/bak:	HPG
Typ:	Vätskekyld 594,4 cm³ 2-cylindrig 2-takt	Typ av matta mm:	406x3923x57,2
Bränslesystem:	Elektronisk DI	Skidor:	Pilot DS 2
Uppgedd effekt/varv:	--	Spårvidd mm:	907-950
Start:	Elektrisk	Att äga	
Chassi		Cirkapris:	122 900:-
Uppgedd torrvikt kg:	207	Generalagent:	BRP Scandinavia

Summit 600 154 är verkligen en trevlig maskin som är väl avvägd i alla lägen och är precis så mycket man behöver även vid god snötillgång. En favorit.

Summit X 800 R finns i längderna 146, 154 och 163. Personligen tycker jag att den längsta passar bäst i djupsnön.

SUMMIT X E-TEC 800R 146/ 154/ 163

Motor		Typ av matta mm:	406x3705/3923/4141x63,5 Powder Max 2
Typ:	Vätskekyld 799,5 cm³ 2-cylindrig 2-takt	Skidor:	Pilot DS 2
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52	Spårvidd mm:	907-950
Uppgedd effekt/varv:	155+Hk@7900	Att äga	
Start:	Manuell	Cirkapris:	141 900:-/ 143 900:-/ 145 900:-
Chassi		Generalagent:	BRP Scandinavia
Uppgedd torrvikt kg:	206/ 208/ 211		
Fjädring fram/bak:	HPG Plus		

Fotstegen av idag är uteslutande bra på alla lössnömaskiner. Här ett Summit 163 fotsteg med rejält genomsläpp.

En burkrem kan se ut på olika sätt men är alltid lika uppskattad.

Ett fack för reservbrillorna är alltid mer än välkommet och kan verkligen få en att välja mellan två olika maskiner. Just detta fack är inte riktigt lika bra som på en Arctic där ett par blöta brillor blir torra på tio minuter.

Beroende på vad du är ute efter så ska du välja rätt då det gäller Freeride. Tänk på att 146:an och 154:an har tMotionboggin medan 137:an har rMotion.

Idag finns det färdiga dekalkit att köpa från Lynx om man vill sticka ut lite extra. Prata med din handlare om detta.

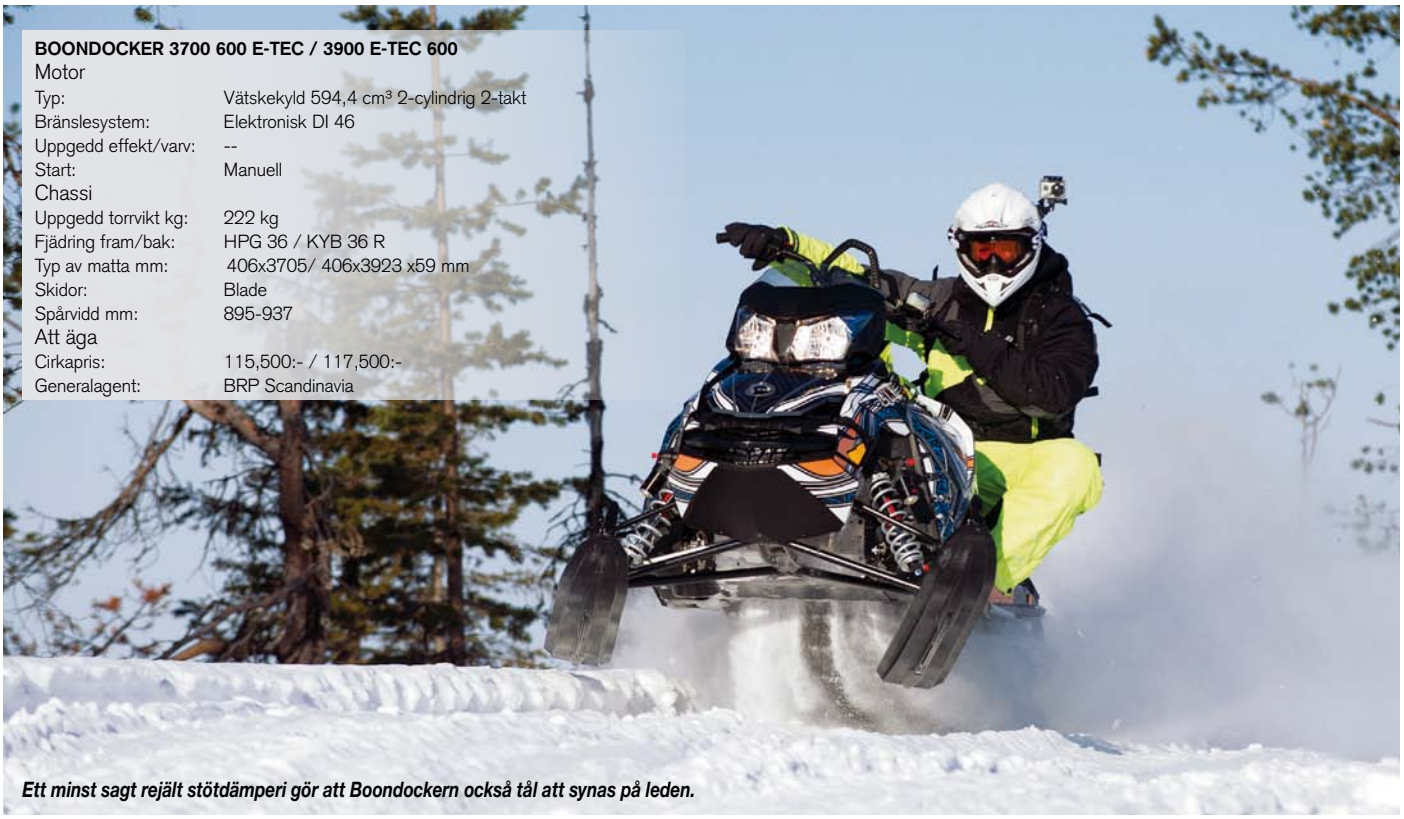
röra sig 2 grader till höger och vänster och tillsammans med Powder Max II-mattan med Flex Edge, det vill säga en matta som inte är stel utan har möjlighet att vika upp sig på sidorna vid skråkörning, gör maskinen extremt svängvänlig. Kanonbra.

Ski-Doo Freeride

Vill du leka i snön och samtidigt ha en lite oömmare maskin till förfogande så kan Ski-Doo Freeride vara maskinen för just dig. Freeride beroende på längd är Ski-Doos svar på RMK Assault, Boondocker 3700, Yamaha X-Ride och Arctic HCR. Alltså en maskin som förutom lössnöegenskaper också har något som kan kallas stötdämperi och verkligen gillar att pinas. Vill du köra led så finns det andra bättre ledanpassade maskiner då denna snöskoter har sina begränsningar då det gäller spårvidd och så vidare. Det är svårt att bygga en maskin som klarar allt, om inte omöjligt. För att krångla till det lite extra så finns det tre stycken Freeride att välja mellan. Freeride 137 E-Tec 800 R heter maskinen som kanske är den som mest påminner om en hybrid och också kan användas för ledkörning på ett vettigt sätt eftersom den både har den fina rMotion boggien och DS-2 skidorna. Fortfarande 57 millimeterskammar som tillsammans med de 137 tummen gör att maskinen blir riktigt allround. Vill du ha ut lite mer av din maskin då det gäller lössnöåkning så är det 146:n och 154:n du ska titta på eftersom den har tMotion boggin och Flex Edge-mattan vi hittar på Summiten. Mycket att välja mellan och ju osäkrare du är på vad du vill ha, desto svårare blir det. En sak är i alla fall säker och det är att Ski-Doos fina 800-kubikare är riktigt fin och makalöst stark.

Lynx

Det tog ett tag innan finnarna kom in i matchen i lössnöracet men när dom väl gjorde det så var det inget tvivel om att de tog uppgiften på fullaste allvar. Man kan utan tvekan kalla Lynx bidrag till lössnöklassen i och med sin BoonDocker för en renodlad skandinavisk lössnömaskin, specialiserad för våra förhållanden. Vi är riktigt förvånade över hur egna Lynx fortfarande tillåts vara, framförallt i dessa hårda ekonomiska tider. Med det menar jag att Lynx har lyckats behålla sin identitet trots att storebror Ski-Doo står bredvid och har en betydligt större tillverkningsandel. Enklast hade ju varit att bara klistra på en Lynxlogga på de befintliga Ski-Doosar som redan tillverkas, men icke. Och ingen är gladare än



BOONDOCKER 3700 600 E-TEC / 3900 E-TEC 600

Motor	
Typ:	Vätskekyld 594,4 cm³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI 46
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	222 kg
Fjädring fram/bak:	HPG 36 / KYB 36 R
Typ av matta mm:	406x3705/ 406x3923 x59 mm
Skidor:	Blade
Spårvidd mm:	895-937
Att äga	
Cirkapris:	115,500:- / 117,500:-
Generalagent:	BRP Scandinavia

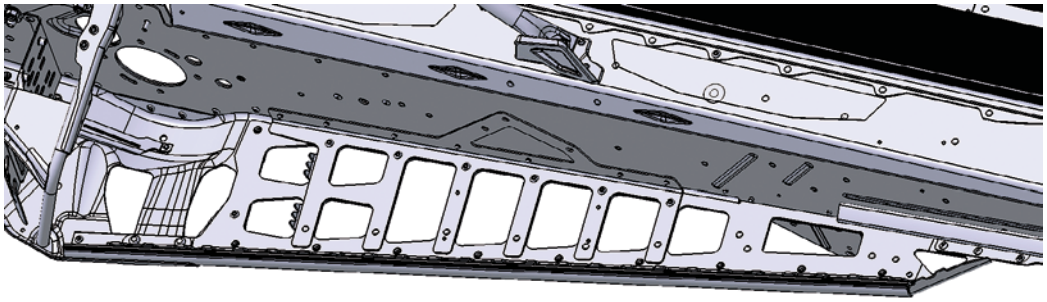
Ett minst sagt rejält stötdämperi gör att Boondockern också tål att synas på leden.

vi för det eftersom Lynxen har en självskriven plats då den inte allt för sällan ofta är bättre än sin storebror. Åter till Boondocker som i år har genomgått en makeover rent utseendemässigt och ergonomiskt. Den nya Rex2 designen är verkligen en fullträff för ögat samtidigt som den låter föraren jobba mer aktivt på skotern. I år har du två olika längder att välja mellan i och med Boondocker 3700 och 3900, som båda kommer som 600 och 800, och för att krångla till det lite extra så heter alla lite olika. 3700 och 3900 avser längden på maskinerna och betyder i tumspråk att du kan få dessa maskiner som 146 respektive 154 tummare. Du kan för övrigt egentligen glömma att en BoonDocker ska kännas som en Ski-Doo, det gör den inte.

BoonDocker

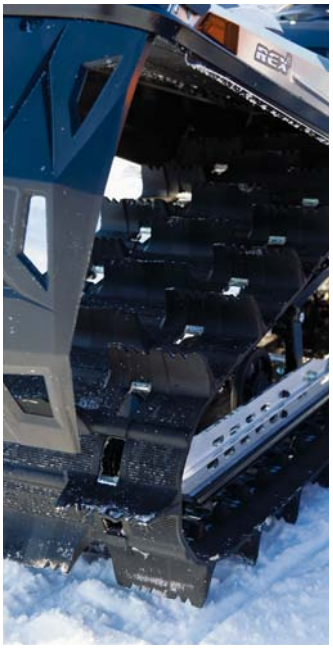
Ska vi försöka reda isär begreppen då det gäller BoonDocker så är det bäst att börja särskilja de båda 600:orna åt. Vad skiljer en 3700 600 E-TEC från en 3900 600 E-TEC förutom längden? 3700:n har för det första en annan framvagn, där de undre A-armarna är uppvinklade mot den inre infästningen. Spårvidden är också i snävaste läget sju centimeter smalare än sin längre bror. Vidare sitter det lite bättre dämpare på den längre varianten.

Kollar vi vidare på de båda 800:orna som lystrar till namnen Boondocker RE 3700 800R E-TEC och BoonDocker DS 3900 800R E-TEC så är det då som vanligt längden som skiljer dessa åt. Vi



Fotstegen på BoonDockern har varit ett ämne som nötts och stötts hos tillverkaren. I våras var det inte hundra spikat hur det skulle bli när 2014 års maskiner kom i produktion.

Till i år har BoonDockern fått en rejäl ansiktslyftning med tillhörande ny körställning.



Vi kan också se några skillnader då det gäller mattvalet på de fyra BoonDockers som finna att tillgå i år. Förutom längd och kamhöjd är det bara DS 3900 800R E-TEC som har FE-mattan med lite mer böjvänlig kant.

Lynx har valt att sätt sina BoonDockers i den egna klassen Deep Snow Sport och vi är villiga att hålla med. Klart sportigaste maskinen för Deep Snow.

BOONDOCKERRE 3700 800R E-TEC/ 3900 DS

Motor	
Typ:	Vätskekyld 799,5 cm³ 2-cylindrig 2-takt
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	226/ 230
Fjädring fram/bak:	KYB 40 PB HLCR, KYB 36, 46 PB HLCR / KYB 36 R, KYB 36, KYB 46
Typ av matta mm:	406x3705/3923x59/64
Skidor:	Blade
Spårvidd mm:	975-1017
Att äga	
Cirkapris:	145,500:- / 143,900:-
Generalagent:	BRP Scandinavia

Lynx BoonDocker oavsett längd och motorstorlek är utan tvekan en skandinavisk lössnömaskin som kan både det ena och det andra.

I och med årets kosmetiska uppsnoffsning vid namn RX 2 vilket i praktiken betyder nya kåpor och körställning har årets BoonDocker också fått ny dyna.

Även om alla BoonDockers är förvillande lika så kan man enkelt särskilja en 3700 600 E-TEC från de andra genom att titta på de nedre A-armarna som är uppböjda mot inre infästningen.

ser direkt att den kortare varianten har det lite dyrare dämperiet som toppas av KYB 40 PB HLCR fram och en KYB 36 samt 46:a fullt justerbar i boggin. Du har full kamhöjd i och med 64 millimeterskammar på 3900 och lite blygare 59 millimeterskammar på 3700:an.

I slutändan skiljer det dryga 2500 spänn dessa maskiner emellan till fördel för den längre varianten vilket vi i första hand förklarar med att den har ett billigare men fullt funktionabelt stötdämperi.

Av alla lössnömaskiner på marknaden så är det BoonDockern som är den mest anpassade för våra förhållanden. Den är inte byggd för att ta sig upp för Klippiga Bergen utan att framföras i vår djupa snö med allt vad det innebär. Den är också byggd för att ta sig till och från snörika områden, även om det i praktiken betyder att maskinen ska köras i raskt tempo på en sämre led. Finnarna har i vanlig ordning gjort hemläxan bra, utan ursäkter och kompromisser.

Håll ut

Ja det här var årets lössnöare och vi ser verkligen fram emot att testa dessa bestar mot varandra så fort snön kommer. Och jag avslutar denna text genom att återigen påminna er om att en renodlad lössnömaskin verkligen är snäv i sitt användningsområde. Är du det minsta fundersam över detta så ska du inte ha någon lössnömaskin utan snarare en hybrid, som vi kommer att skriva om till nästa nummer. Tills dess, håll ut.

Houdini

I år har Houdini dubbel anledning att fira, de fyller 20 år och en av deras absolut populäraste produkter fyller 10 år, Houdini Power Houdi. Power Houdi togs fram tillsammans med Carl Lundberg, UIAGM-certifierad bergsguide. Vid den tiden var många mellanlager ganska skrymmande och bulkiga och Carl ville ha ett mellanlager som kunde få plats under ett skalplagg utan att begränsa rörligheten. Houdini Power Houdi står för essensen av minimalism samtidigt som den levererar allt man kan begära av ett funktionellt mellanlager. Slitstark, mångsidig med perfekt passform, smarta detaljer och ett 4-vägs stretchande material som ger en perfekt kombination av värme och fukttransport. Tillverkad av Polartec® Power Stretch® Pro. Materialet är godkänt av bluesign®. Finns till både dam och herr i massor av färger, priset ligger på 1.900 kronor. Se mer på www.houdinisportswear.com

Smidig dolly

SledEZ snöskoterdolly är avsedd att enkelt kunna flytta din skoter utan att behöva lyfta upp den. Skotern gör allt arbete vid lastning och lossning, allt du behöver göra är att rulla den dit du vill förvara den. Med sina fyra tretums vridbara hjul, är det lätt att få den till trånga platser. SledEZ tar inte upp mer plats än din skoter när den lastas på vagnen. SledEZ sparar inte bara tid utan också din rygg och ditt garagegolv. Du hittar den på www.sledez.se där den kostar 3.990 kronor.

QRS Tech Link

Det här fullt justerbara kolfiberstaget ska hålla sekundärvariatorn i position även under extrem belastning. Passar REV XP/XS/XM (ej 550&ACE). Kolla med din lokala Ski-Doo återförsäljare om du är sugen.

Yngre skoterförare skyddar sig bättre

Svedea Motorförsäkring har frågat närmare 2 000 skoterägare hur de ser på skoteråkande och säkerhet. Undersökningen visar att de yngre förarna i högre utsträckning än de äldre använder skyddsutrustning som ryggskydd och hjälm. De är också mer positiva till en lagstiftning om hjälmtvång. När det gäller faror som förknippas med skoteråkning toppar stubbkörningar, svaga isar och berusade skoterförare.

Svedea Motorförsäkring har i en webbenkät under mars 2013 undersökt hur närmare 2 000 skoterägare ser på skoteråkande och säkerhet. De som svarade på enkäten var till stor del (85 %) erfarna skoterägare som ägt flera skotrar och använder sin skoter mer än 10 dagar per år. 73 % av de som svarat var bosatta norr om Gävle.

På frågan om vilken skyddsutrustning de använder svarade 33 % av de under 30 år att de använder både hjälm och ryggskydd, motsvarande siffra för de äldre var 20 %. Bland de under 30 år var det endast 9 % som inte använder vare sig hjälm eller ryggskydd, bland de äldre var siffran 13 %.

– Det är en glädjande trend att yngre skoteråkare väljer att använda bra skyddsutrustning, säger Fredrik Lilliehöök, ansvarig för Svedeas skoterförsäkringar. Självklart är det kopplat till vilken typ av skoter man har och hur aktivt man kör. Dessvärre är det fortfarande så att det är de yngre skoterförarna som är de mest olycksdrabbade.

En mindre andel av skoteråkarna använder inte ens hjälm och på frågan om en lagstiftning kring hjälmtvång är 50 % av alla som svarat positiva till en sådan lagstiftning. Även här är det de yngre förarna som är mest positiva, 54 % av de under 30 år är positivt inställda till en hjälmlag.

Undersökningen ställde också frågan om vad man anser vara risker med skoteråkandet. 72 % av skoteråkarna ser kollisioner med stubbar och träd som riskfyllt, 51 % anger svaga isar och 30% av de som svarat anser att berusade skoterförare är en skaderisk.

– Att stubb- och stenkörning är en risk med skoteråkning vet de flesta och det bekräftas också av vår skadestatistik. Detsamma gäller svaga isar. Att alkohol i kombination med skoterkörning kommer på tredje plats, före att köra vilse och kollision med andra skotrar eller fordon tycker jag dock är ett beklagligt fynd i undersökningen, säger Fredrik Lilliehöök.

Minimal vikt med maximalt skydd

The Sentinel Protector från Thor är den mest mångsidiga, bäst passande och lättaste skyddet man någonsin byggt. Med en vikt på endast 600g och god ventilation känns det knappt att man har den på sig. Passar de flesta åkare mellan 54-90 kilo. Tillgängliga färger är blå, svart, vit/svart, Volcom, rippel och Dot. På www.partseurope.eu hittar man mer info och pris.

Nyheter som håller smutsen borta

Dart och Drive är nykomlingarna med hög prestanda. Med hjälp av nanoteknologi har Icebreaker fått merinoull som är lite mer vattenavstötande men fortfarande med bästa andningsförmåga. De nästan obefintliga sömmarna gör plaggen len mot huden och för bästa möjliga komfort. Bär plaggen solo eller kombinera lager på lager. Finns i färgerna rosa, blå, brun och svart. Dart LS Half Zip kostar 1.299 kronor och Drive LS Half Zip 1.299 kronor. Fler produkter hittar du här www.icebreaker.com

Mammut Trion Light

Detta är en ryggsäck som inte bara är lätt – den är ultralätt! Att ha en lätt ryggsäck är perfekt för alla aktiviteter och varför inte när man kör fyrhjuling. Trion Light är tunn och smidig med sina 28 liter. Det finns också möjlighet till integrering av vätskesystem. Detta är väskan för dig som uppskattar kvalitet och detaljrikedom. Vikten på ryggsäcken är 990g och utan topplock och höftbälte kommer den ner till 690g. Priset ligger runt 1.500 kronor och mer info hittar man på www.mammut.com

CARRERA GOGGLES

Carrera presenterar sin nya vinterkollektion för 2013-2014. Kollektionen erbjuder toppmodern teknik i kombination med snygg grafisk design och exklusivt material. Här är två av Carreras skidglasögon, Arthemis ligger på 600 kronor i butik och den lite dyrare Cliffevo kostar 1.300 kronor. Närmaste återförsäljare får man av Safilo på 020-32 89 60

Knox Armour Guerilla

Den vadderade västen Guerilla med tillhörande shorts, är avsedd att bäras under kläderna och är lämpliga även för skoteråkning. För dem som känner behov av extra skydd, kan Knox CE armour enkelt sättas på väst och shorts med kardborreband. Tillverkad av elastisk mesh för maximal andningsförmåga och svalka, med lätt polyetylen (PE) vaddering på bröst och rygg. Knox Guerilla Vest är svart/ vitt och finns i storlekarna S-XXL. Shortsen är tillverkade i svart och finns i storlekarna XS - XXL. För information besök www.knox-armour.co.uk

Polaris/FXR XI

Ny lätt hjälm med skal i en kompositmix av kevlar, kolfiber och glasfiber. Inredningen är löstagbar Dual Density EPS stoppning och skärmen är justerbar med Super-Hi-Flow funktion. Hjälmens vikt är från 1000 gram och uppåt beroende på storlek. Finns i färgerna Grå/röd/vit med storlekar från S till 2XL och priset är 2.995 kronor hos www.polarissverige.com

Gängtappshållare

Med IDG-Tools hållare för gängtappar kan man nu enkelt gänga med hjälp av ett spärrskaft eller en skruvdragare. Gängtappshållaren har ¼" anslutning och kan tillsammans med en ¼" adapter användas med skruvdragare.
Hållaren har låg profil för åtkomst vid trånga utrymmen och är försedd med chuck för fasthållning av gängtappar med fyrkantsfäste. Den finns för närvarande i två storlekar, en för tappar motsvarande M3-M8 och en för tappar motsvarande M5-M12. Verktyget ger nu i kombination med skruvdragare och ¼" adapterfäste helt nya möjligheter till snabb gängning när inte möjlighet till stationär maskingängning finns. Rekommenderat cirkapris för hållarna är 210:- styck för M3-M8 eller 235:- styck för M5-M12. Kontakta Industriverktyg IDG-Tools AB för mer information.

KTM RACE nackskydd

Motorcykeltillverkare och off-road specialist KTM och Leatt samarbetar för att minska nackskadorna för Off-road motorcyklister. Det nya KTM RACE nackskyddet kombinerar Leatts beprövade teknik för nackskydd med KTM-design. Skyddet har 4-vägs justerbarhet för bra komfort och passform. Alternative Load Path Technology som minskar krafterna med upp till 46%. Nydesignad och delad front tillåter oberoende rörelse av vingarna för bättre komfort och passform, samt en ny lägre front och sida som ökar rörelseomfång för att titta ner och åt sidorna. Finns i två storlekar; S-M eller L-XL.

Ly(n)xig skjorta

Lynx Flanell Shirt är en skjorta i flanell med Lynx brodyr fram- och baktill. Finns i storlekarna XS-3XL så att den ska passa alla lynxfrälsta. Den kostar 649 riksdaler hos din närmaste återförsäljare. Du kan se fler nyheter på www.lynx.se

Collection 2014
Red Bull
KINI
Marknadens bästa allround
sport-touring ställ.
Du hittar närmaste återförsäljare på www.racemi.se
RACEMi
www.racemi.se
REMUS
MIZU
NEWFREN

Klim
I VINTER KÖPER NI KLIM HOS OSS
www.motorhuset.com
Butik och verkstad Odenskogsvägen 35, 831 48 ÖSTERSUND Tfn: 063-57 00 20
MOTOR HUSET

www.yamaha-motor.se

YAMAHA
Revs Your Heart

De sista idioterna!

Det sägs att den sista idioten inte är född. Vad sägs om att köra från Bjursås till Treriksröset, två personer, på en ET 340, en tvåhundrakilos släde? Ja du hör själv. Helt orealistiskt men samtidigt genomförbart, i alla falla om man ska tro Ola och Rickard Hansson.

Text&Bild Ola & Rickard Hansson

Köra 200 mil med en bladfjädrad 25 år gammal snöskoter, går det? Att dessutom packa på två personer och en 200 kiloskälke gör ju inte direkt saken enklare. Visst är det genomförbart, man har ju rent historiskt gjort långresor med bladfjädrade maskiner. Skillnaden är att då kanske inte maskinerna var 25 år gamla, utan snarare nya. Att göra denna resa på en modern skoter är ju fullt möjligt med dagens fjädring och moderna körställning. Hur kommer man ens på en sån här idé kan man fråga sig, så också vi. Så vi frågar Ola och Rickard. Varför?

– Den här Idén är ju kanske inte en av våra bästa, men på något sätt kändes det som ganska enkelt att ta sig upp till Treriksröset hemifrån Bjursås. Allt började med en öl om vi ska vara ärliga. Å sen en till, som fick sällskap av några fler. Eftersom Ola genomfört denna resa en gång tidigare, dock på en helt ny skoter, så började vi smida lite planer om att göra det en gång till. Problemet var att ingen av oss ägde någon skoter. Mitt i allting kom vi ju på att Täppen (Olas far) ägde en Yamaha ET 340 från 1987 som säkerligen skulle fungera aldeles utmärkt. Under berusningens eufori slogs det fast att en 200 milatur på ovan nämnda skoter skulle vara fullt genomförbart även med två personer och rejält med packning.

Och sen var det hur enkelt som helst, minns Ola och Rickard. Eller minns, grabbarna hade ett vagt minne av att stora planer dragits upp kvällen före.

När vi väl nyktrat till var det ingen av oss två tjurskallar som ville backa ur så vi började planera det hela lite mer seriöst. Sagt och gjort.

– Vi bestämde avresedatum till den 15 mars 2013, servade skotern så gott vi kunde och införskaffade nödvändig utrustning inför resan.

I mellandagarna tog vi en femmilatur på ET:n utan vare sig kälke eller packning, bara för att få prova på hur det skulle kännas. Helt ledbrutna återvände vi hem efter cirka fyra timmar bara för att tillbringa den efterföljande veckan i sängen. När vi kvicknat till var det dags för träningsläger nummer två. Det var dags för test av sovsäck, utomhus, i vinterklimat. Vi tillbringade natten ute på Olas gård i 15 minusgrader. Naturligtvis blev vi sjuka igen och Ola låg faktiskt till sängs i en hel månad efter sovsäcksnaten. Minns Rickard.

–När vi väl piggnat på oss igen så närmade sig avresedatumet med stormsteg och vi tyckte oss vara redo för uppgiften.

Dagen innan avfärd packade vi kälken med allt vi tyckte oss behöva samtidigt som vi kollade över skotern en sista gång. Förutom det isiga föret runt Bjursås så kändes det ganska bra. Men nog hade det varit bättre med mer snö. Våra farhågor angående det isiga föret

Ola är glad i hågen över att äntligen få komma iväg, lyckligt ovetandes om vad som komma skall.

Fint svetsarbete av Lollo

Myggfritt

Precis hittat på leden upp mot Grönklitt

ska visa sig berättigade, mer om detta senare. Vi var redo, maskinen var redo, dagen D var här.

Dag 1

Väckarklockan ringer kl 05,00 och det är 20 minus ute. Perfekt, då slipper vi svettas. Vi käkar en rejält grötfrukost och packar det sista i kälken.

Det är värt att nämna att vi provkört hela ekipaget cirka noll meter med fullpackade kälken bakom ET:n.

Eftersom vi inte riktigt kunde bestämma oss för vilka saker som skulle vara absolut nödvändiga att ha med så blev det i princip att vi packade allt vi fick plats med i kälken inklusive en himla massa reservdelar från en likadan skoter som vi skrotat. Den blev astung!

När det väl var dags för avfärd så känns det som om hela ekipaget fryst fast under natten på grund av den väldigt tunga kälken. ET:n rubbar sig inte en millimeter trots fullgasvarvningar. Efter många om och men lyckas vi till slut ta oss av gården. Nu är vi i alla fall på väg!

Allt flyter på klockrent om än väldigt halkigt på dom isiga lederna samt att skotern är fruktansvärt vinglig med den tunga kälken. Efter hela fyra kilometer märker vi att Yamahan börjar sacka och knappt orkar ta sig framåt samtidigt som det luktar bränt. När vi stannar för närmare undersökning märker vi att slidesen bränts fast rejält i mattan. Vi lyckades med gemensam kraft bryta loss slidesen från mattan och fortsätter helt problemfritt i hela tusen meter tills vi vältar bara för att sitta fast under skotern. Dock ingen större skada skedd mer än att den helt nyinköpta förhöjda rutan gick sönder. Yippie!

Efter denna fantastiska start körde vi faktiskt hela sex mil utan några större problem. Det är dock med hjärtat i halsgropen emellanåt då vi ska forcera någon brant eller isig backe eftersom ET:n inte direkt är någon muskelmaskin. Vi stannade till vid Hansuskojan ovanför Rättvik för en kort paus. När vi sätter oss på skotern igen upptäcker vi att draget princip är helt av. Nu är humöret på topp, vi vägrar ge upp och sätter fast draget så gott det går med spännband. Vi fortsätter färden mot Mora, väldigt försiktigt. Efter fyra mil i max 10 kilometer i timmen lyckas vi fråga oss fram till någon som kunde svetsa ihop draget. En mycket vänlig herre som kallar sig Lollo förbarmade sig över oss och fixade draget på ett kick och vi fortsätter vidare mot Orsa. När vi närmar oss denna dödsförgätna håla försvinner allt vad ledmarkeringar och skyltar heter, även lederna försvinner delvis. Vi irrar runt i timtal i Orsa utan att ta oss en meter närrmare målet. När vi väl lyckas hitta ner till centrum är vi trötta, kalla och lätt irriterade över den obefintliga skyltningen, och vi beslutar oss för att ta in på campingen för att slippa sova i tält. Efter lite mat och elementen på full värme blir humöret bättre och vi planerar inför morgondagen. Trots alla bravader slutar dagens etapp på 14 mil på 13 timmar. Vi är ordentligt möra, speciellt i ryggarna och vi somnar ovaggade.

Dag 2

Vi vaknar till ännu en knallkall morgon. Med stela och trötta kroppar packar vi ihop grejerna och ger oss ivrigt på jakt efter bensin i underbara Orsa. Efter fyrtioelva felkörningar och en tank som sinar mer och mer hittar vi äntligen en mack, tankar både skoter och dunkar och ger oss av mot Grönklitt. Resan

Här går det inte så fort framåt då vi tvingas släpa både kälke och packning för hand uppför en rejält isig och lång backe

Snuspaus mellan Dyverdalen och Kräckelbäcken där bland annat snus stoppades in och ryggarna sträcktes ut.

På plats i Hångtjärnsstugan nära Lofsdalen där vi spenderade andra natten i full snöstorm

En välförtjänt paus vid Kojan i Korskällan

En stärkande gulaschsoppa och lite välbehövlig värme från kaminen i Korskällan

flyter på riktigt fint ända tills vi når en kraftledningsgata i närheten av Untorp, där uppförsbackarna bara blir längre, brantare och isigare. Till slut går det inte längre. Vi kommer halvvägs upp i en riktigt brant och isig backe när skotern börjar kana bakåt. På något sätt lyckas vi få stopp på ekipaget i sista sekunden. Vi kopplar loss kälken och backar försiktigt ner skotern igen. I samma veva öppnar sig himlen och det börjar snöa ymnigt. Nu fick vi släpa både kälke och grejor upp för backen. Denna gymnastiska övning tar inte mer än en och en halv timme. Helt tvärslut fortsätter vi. Vi planerade att stanna i Dyverdalen för matintag men den kojan var upptagen så vi valde att fortsätta till Korskällan istället. Halvvägs dit när vi stannat för en liten bensträckare kommer ett gäng på minst 10 stycken flång nya Polarisskotrar, som stannar till, stannar till och frågar vad vi är ute på för tok och vi förklarar, Rickard får en klapp på axeln och ett ironiskt "lycka till" innan dom åker vidare. När vi var framme i Korskällan hade vi inte ätit sedan frukost och nu började det nästan att skymma. Trötta, kalla och hungriga lagade vi lite mat och värmde oss vid kaminen. När vi kom ut igen hade snöovädret tilltagit och vi var helt snöblinda. Det höll på att sluta med katastrof när vi kom av leden på grund av den totala snöblindheten och vi nästan körde ner i en bäckravin. Vi såg inte ens till nästa ledmarkering förren det blev riktigt mörkt och reflexerna började synas. Vi hade nu nio mil framför oss till stugan i Lofsdalen vi planerade att spendera natten i. Vinden tilltog och det var i det närmaste storm på fjället. I samma veva började skotern gå dåligt och delvis bara på en cylinder. I full snöstorm på kalfjället innan Lofsdalen var det inte roligt längre. Vi fick chansa var leden var och det gick knappt att se längre än 10 meter samtidigt som vi inte visste om skotern skulle hålla hela vägen till stugan. Trots allt, tog vi oss fram till kojan och började elda för att få upp värmen. Vi passade också på att fira med en bottenfrusen öl. Dagens etapp blev hela 18 mil på 12 timmar. Kälken och draget håller än, tack än en gång Lollo! Med ännu mer mörbultade kroppar och en viss osäkerhet angående skoterns driftsäkerhet somnar vi relativt ovaggade trots hårda träbritsar.

Dag 3

Vanan trogen gick vi upp klockan fem och åt frukost. Solen gick upp och det såg ut att kunna bli en mycket fin dag, dock fortfarande väldigt blåsigt. Efter ett par kilometer i halv storm blåser rutan bort. Ola som i det närmaste är en sprinter lyckas springa ikapp och fånga den. Med Rickard sittandes på rutan tar vi oss ner till macken i Lofsdalen där vi tankar och renoverar rutan med hjälp av

Vacker men kall och blåsig gryning i Lofsdalsfjällen

En utslagen Ola efter mat, bastu och öl i Ljungdalen

46 mil blev det denna gång

Ta er en titt på dessa två män från Bjursås. Tror nu dom gett upp? Nej, det bär snart av igen.

Silvertejp is the shit!!

Felsökning av den trilskandes Et:n

silvertejp. Vi fortsätter färden vidare mot Tännäs. Här är det väldigt fina leder och allt går bra förutom att skotern trilskas lite emellanåt. Vi kommer till Flatruet, där vi stannar för en kexchoklad och lite vila. Till vår förvåning ser vi att dragstången på kälken är rejält böjd. Moralen sjunker och vi undrar vad i hela friden håller på med egentligen. Hur kunde vi någonsin komma på en sån fruktansvärt dum idé? Strax efter Flatruet börjar skotern gå som en säck skit och vi tar oss knappt framåt. Vi lyckas i alla fall på något vis ta oss till Ljungdalen och stannar där för mat. Efter maten kollar vi till skotern och upptäcker att det läcker olja från packboxen bakom variatorn och börjar misstänka att den drar tjyvluft eftersom den inte går riktigt. Skotern orkar knappt framåt, misständer och går nu riktigt illa.

Vi ligger redan nu en bra bit efter tidsplaneringen och vi är rejält möra i varenda liten muskel. Tillsammans kommer fram till att ska vi ge upp så ska vi göra det nu medans vi fortfarande befinner oss i civilisationen och har möjlighet att bli hämtade med bil och släp.

Vi tar oss med nöd och näppe bort till det lokala pensionatet och frågar om dom har ett rum över. Efter lite mat och resonemang bestämmer vi oss för att ta det jobbiga beslutet att ge upp. Tanken var att vi skulle nå Östersund idag och det är 15 mil dit. Idag kom vi 13 mil på sju timmar. Trots ypperliga leder blir inte dagens snitthastighet mer än 20 kilometer i timmen.

Framåt sena kvällningen börjar vi se lite mera nyktert (eller onyktert) på hela det här äventyret och kommer fram till att vi gjort det riktigt bra ändå, trots allt. Att ta sig 46 mil med detta ekipage på ca 500 kg med en 34 hästars ET 340 är en rätt hyfsad bedrift och egentligen bara vansinne men vi är redan sugna på revansch. Efter lite diskuterande så kommer vi fram till att vi ska göra ett nytt försök med att nå Treriksröset på en bladfjädrad skoter. Denna gång på varsin maskin och utan kälke. Fortsättning följer, för snart åker vi igen.....

CrossFix
Auktoriserad verkstad & försäljning av reservdelar.
ski-doo LYNX can-am
Pris exempel:
SLP skidor
3495:-/par
Ny webshop!
Erbjudande på en matta från camoplast
Drivmatta 2,5 peak
41*371*64 mm
7995:-
Återförsäljare för
MCXPRESS
Finns i nya lokaler bakom Traktorcity i Öjebyn. Topp modern verkstad!
www.crossfix.se
Crossfix AB
Hammarvägen 39, 943 36 Öjebyn,
Tele 0911-66423

Bergshästen

Enkelspår i lössnö, den perfekta kombinationen av snöskoter och crosshoj?

Av: Affe Sundström

Snöskotern är ett ytterst märkligt fordon på alla sätt man ser det och den är fortfarande relativt ung sett till andra motordrivna färdmedel.

Motorcykeln samt bilen är en bra bit över 100 år medan den serietillverkade snöskotern uppfanns för "endast" cirka 60 år sedan så det är därför inte så konstigt att det fortfarande finns funderingar på om utvecklingen är på väg åt rätt håll. Man kan om man vill sammanfatta denna fundering som en konkret fråga: varför ser snöskotern ut som den gör och är det så den ska se ut?

För nu 13 år sedan blev jag bekant men en ny variant av snöskotrar som byggdes i Kanada, den då nykonstruerade Snow Hawk som på nästan inget sätt liknade en vanlig skoter. Drivbandet och boggisystemet påminde om det man var van att se men det var frågan om ett enkelspårfordon med en skida och ett smalare drivband, det var en motorcykel för snö!

En vanlig skoter kan ses som en sidovagnsmotorcykel eller en gammal engelsk trehjuls-bil med sina tre kontaktpunkter. Skidorna och mattan bildar en triangel och liksom sidovagnshojen fungerar skotern bäst när underlaget är löst då den svänger enklast eftersom då mattant inte har så bra fäste. Den traditionella snöskotern är därmed ett översnöfordon som gärna "går på tvären" i kurvorna och är mer lik en bil än en mc när man kör på led, den styrs under normal körning genom att skidorna tvingar in skotern på den kurs som föraren väljer och då tappar mattan delvis eller helt sitt fäste. Ett enkelspårfordon som en motorcykel är svänger när tyngdpunkten går utanför linjen mellan framhjulets och bakhjulets fotavtryck vilket är en helt annan körteknik.

I låg fart styr man i den riktning dit man önskar men så fort man passerar normal springhastighet så använder man styret för att hålla balansen och man styr faktiskt "åt fel håll" när man initialt ska byta ritning för att få maskinen att falla åt det håll man önskar. Man kan givetvis även köra en mc med hjulspinn och ta samtliga kurvor när bakhjulet endast har sporadisk kontakt med underlaget men det är inte nödvändigt, för att ändra kurs behöver man alltså bara på något sätt vicka hojen så far den dit man vill och enklast gör man detta med styret. En mc kan lutas i kurvorna och det är kurvans radie samt maskinens hastighet som avgör lutningsvinkeln så länge man har tillräckligt med fäste.

En inbiten mc-fantast (som jag) hävdar därför att en mc använder sig av centrifugalkraften vid kurvtagning medan en bil kämpar mot den, alltså är en mc ett överlägset fordon när man svänger enligt oss hojåkare.

Så vad var då problemet med Snow Hawk, borde inte den vara bättre än en

Rörramen som är grunden för bandkitet tillverkas enligt ritning.

Bromsskivan sitter på en helt ny plats då den inte har kvar sitt gamla infästningsställe.

Kedjetransmissionen är en av de svårare sakerna att lösa.

En stabil jigg gör att allt är på exakt rätt plats efter svetsning.

En monoskida ersätter framhjulet

snöskoter på det mesta och speciellt på att ta kurvor?

Första problemet var faktiskt drivbandet som inte alls likar ett bakhjul. Det gäller alltså att få viktcentrum utanför en tänkt linje mellan kontaktytorna mellan fram och bakhjul för att styra ett enkelspårfordon vilket medför att ett brett och platt bakhjul ger en svårmanövrerad maskin, man får jobba hårt för att flytta viktcentrum utanför den breda mattan och när det sedan sker lutar maskinen ofta för mycket då allt sker extremt fort.

En Snow Hawk har verkligen ett rejält fotavtryck bak jämfört med en motorcykel så den är ett ganska svårt fordon att bemästra om man är en inbiten mc-åkare, den liknar faktiskt inte ens en vanlig hoj när man kör den på hårt underlag.

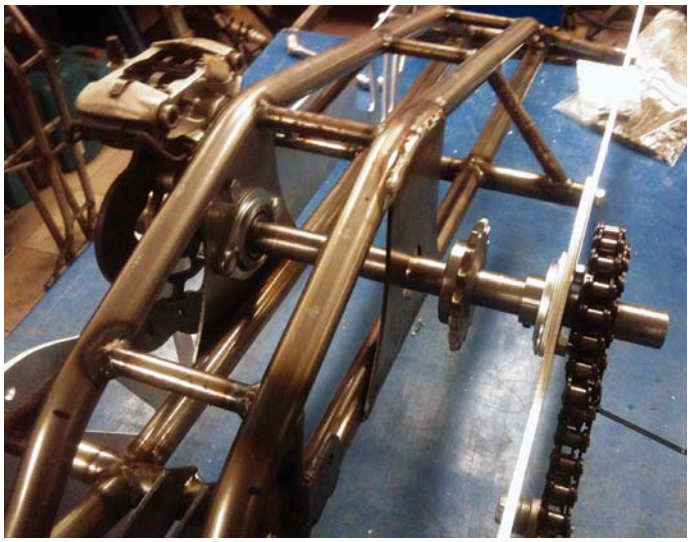
Min första provtur med Snow Hawken skedde på en av tillverkarens prototyper som bland annat hade en tidig variant av skida och det var dessutom på en isig körplan i West Yellowstone som jag skulle försöka lära mig ett helt nytt körsätt på en ovärderlig prototyp.

Man kan lugnt säga att det inte var de bästa förutsättningarna! Jag fick känslan av att köra en mc med totalt skuret styrlager och var rent ut sagt skräckslagen under turen, detta var mycket mer svårkört fordon är vad jag någonsin tidigare testat. Med mer mod och aggressivare körning fungerade den på en gång bättre men då denna maskin inte fick gå sönder så fanns det ingen möjlighet för mig att testa hur hårt man skulle köra innan jag passerade min egen kapacitet som förare. Jag vinglade därför tillbaka till de andra och klev av, ytterst lättad över att inte har vält med den. Min bedömning var att under dessa förhållanden är detta ett så pass specialiserat fordon att det på inget sätt kunde ersätta en vanlig snöskoter, den var för svår att bemästra för en vanlig förare helt enkelt.

Att fabrikens testförare formligen flög fram på samma underlag där jag inte alls klarade av maskinen bevisade att den visst fungerade men inte för en vanlig klant som jag. Nu var denna första provtur mycket orättvis mot både mig och maskinen, den utvecklades senare i flera steg och bland annat ny skiddesign och en mängd varianter på drivband samt motorer gav helt nya och bättre egenskaper. Sedan ska man inte köra en Snow Hawk på en plogad parkering då den inte alls är kul just där. I djupare snö fungerar den otroligt mycket bättre när mattans ytterkanter inte jobbar emot lika mycket beter sig maskinen som att fotavtrycket bak vore mycket smalare och man kan då verkligen tala om en mc för snö!

Snow Hawk blev tyvärr ingen stor kommersiell framgång men den är ett unikt översnöfordon som många än i dag verkligen älskar. Man glömmer lätt bort att när den kom hade snöskotrar en helt annan körställning och att i princip ingen körde på det sätt som man i dag gör med de värsta lössnöskotrarna, dåtidens skotrar känns i dag extremt föråldrade men en Snow Hawk-prototyp årsmodell 2001 är fortfarande en maskin från framtiden.

Sammanfattningsvis är det den mest lyckade varianten då det gäller att bygga ett översnöfordon med enkelspår från



Boggi och bakram är färdiga för montering.

Upphängningen av turbo-aggregatet påbörjas, en bakmonterad turbo är vad som gäller för Bergshästen.

grunden, den byggs fortfarande men nu enbart på beställning då kundgruppen är så pass begränsad. Men tanken på enkelspårfordon med band är än i dag i högsta grad levande, det finns även andra vägar att gå om man vill köra hoj på snö.

Crosshoj med band, en ofta återkommande idé.

Första gången jag läste om en crosshoj med bandtillsats var under 80-talets mitt, jag tror det var en konverterad Honda CR250 som en tidning skrev ett kort reportage om och den såg faktiskt mycket välbyggd ut för sin tid.

Bakhjulet var ersatt med en enkel bandsats som satt i en ombyggd sving och framhjulet var ersatt med en skida, en lätt och smidig lösning för den som vill köra sin cross på vintern var testomdömet. Någon försäljningssuccé blev det inte, i alla fall inte i Sverige, och sedan dess har det funnits en hel del olika lösningar på samma tema men ingen av dessa har sålts i några stora mängder här i norden. Som jag minns det var den allmänna åsikten på den tiden att en bandsats gjorde det möjligt att kunna bruka sin cross hela året men det var inte ett seriöst alternativ till snöskotern, inte ens till de skotrar som då fanns. Så att bygga om en motorcykel så att den funderar i snö är ett mycket äldre koncept än vad många inser.

För riktigt länge sedan kom de första översnöfordonen som mer liknar en modern snöskoter än en bandvagn. Det var frågan om hemmabyggen baserade på mc-delar eftersom motorcyklar hade motorer som vägde nog lite och var nog starka för att man skulle kunna använda dessa som drivkälla. Detta var alltså före den första Ski-Doon samt Polarisen, att bygga om sin hoj till ett bandfordon är alltså en idé som är äldre än den första riktiga snöskotern men det har de senaste 60 åren sett ut som att den stora majoriteten föredrar en vanlig snöskoter framför en konverterad motorcykel. Så att köpa en bandsats till sin motorcykel har under de senaste decennierna mer känts som en nödlösning då en "riktig" skoter fungerat bättre på nästan allt, men det var då det.

Nu ser det faktiskt ut som att dagens bandsatser till crosshojar börjar attrahera en stor grupp människor även här hemma och ska man döma efter intresset på internet är det frågan om en verklig revolution, översnö-mcn är nu här på riktigt. En bidragande orsak till detta är alltså de nya drivbandsatserna från Nordamerika och kanske framförallt Timbersleds Mountain Horse, en mattsats som gör din motorcross till en lössnöracer. Genom att helt ersätta baksvingen med en modern MTN-boggi får man en maskin som verkligen fungerar i lössnö, många andra bandsatser har som sagt "endast" ersatt bakhjulet men behållit svingarmens funktion.

Nu har man en bakfjädring som kan utföra viktfördelning vid gaspådrag samt har en betydligt bättre anfallsvinkel mellan drivbandet och snön, skillnaden är enorm.

Detta tillsammans med en specialutvecklad skida som har korrekt försprång ger en manöverbarhet som aldrig förr.

Man kan sammanfatta det som att man kombinerat de bästa egenskaperna hos en lössnömaskin samt smidigheten, den fjäderlätta vikten och stryktåligheten hos en crossmotorcykel. Det finns flera tillverkare av bandsatser som med lite olika tekniska varianter kan leverera liknade lösningar men den gemensamma

nämnaren tycks numera vara att man tagit inspiration från bakfjädringen hos dagens snöskotrar och inte förlitar sig på motorcyklens svingarm. Så lösningen för den som har en fin cross och vill klättra i bergen är att beställa ett sådant kit och montera dit det, enkelt och smärtfritt. Men det finns en del som inte vill köpa färdiga lösningar utan väljer att bygga allt själv.

Projekt Bergshästen, det svenska alternativet för den händige

Om en crosshoj med band i princip är frågan om att montera en skoterboggi istället för bakhjulet är det enkelt, man köper en boggi och skruvar dit den.

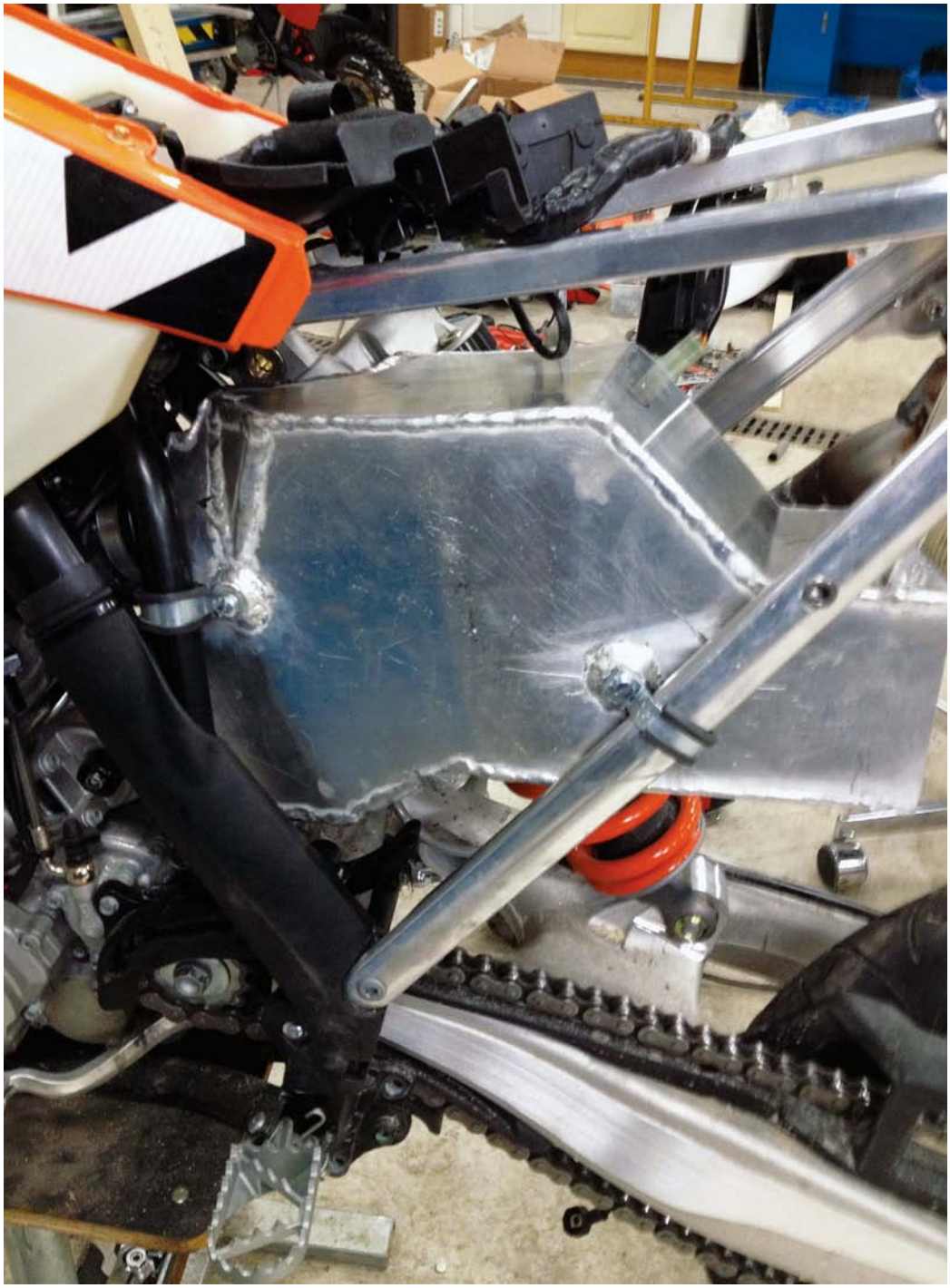
Så verkar Håkan Björkman ha resonerat när han bestämde sig för att bygga den första varianten av det han kallar för Bergshästen. En YZF 450 samt en boggi samt lite drivlinjedetaljer från en MXZ var utgångsmaterialet och redan från första stund skrev Håkan om sitt projekt på internet så att alla som var intresserade kunde följa bygget av maskinen, eller maskinerna då en kompis redan från början hängde på och byggde en egen Bergshäst. En mängd funderingar om olika problem fanns tidigt med och bara det att lösa transmissionen och den nya placeringen av bakre bromsskivan blev ett riktigt ingenjörskonststycke.

Delarna tillverkades för hand eller beställdes från företag som kunde laserskära eller på annat sätt bearbeta metall efter de ritningar som skapades under byggets gång. Boggin smalnades av och mattan kapades ner så mycket som var möjligt då clipsen avgör hur mycket som går att kapa, en smal matta ger som sagt ett mindre fotavtryck och ger därmed bättre manöverbarhet på hårt underlag. Fjädringssystemet i boggin fick ses över och ett par FOX-Float fick sköta uppgiften i stället för de tunga och allt för styva fjädrarna. Håkan är ett riktigt multigeni när det gäller all form av mekanik samt även en mycket kompetent förare, han har kört motorcykel både på bana samt i terräng i snart 20 år och sysslar med allt från radiostyrda helikoptrar till att driva en husfabrik.

Att han ville prova på att bygga sig ett eget enkelspårigt översnöfordon är alltså inte så underligt då han har alla förutsättningar för att lyckas och var sugen på att prova något nytt under vinterhalvåret, hans Nytro MTX med 270hk började kännas lite långtråkig. Bergshästens framskridande fanns redan från början med på Sveriges nu största skoterforum där han i en mängd inlägg beskriver i stort sett allt om maskinen, han har dessutom lagt ut detaljerade ritningar och specifikationer så att alla som vill kan bygga en klon av hans och hans kompisars bergshästar.

Vidare har Bergshästenentusiasterna även en egen facebookgrupp så alla som är med på "fejan" kan där läsa samt även delta, tyvärr är jag själv en riktig stofil när det gäller den hemsidan så jag kan därför inte ta del av informationen där eftersom jag inte vill vara medlem och då inte kan logga in. Byggbilderna på forumet är fantastiskt fina och man slås dels av att de får fram väl fungerande prototyper samt färdiga maskiner men kanske än mer över vilken enormt hög finish delarna har. Det är ingen överdrift att intresset redan från första stund var extremt stort och att det knappast förr startats en så intensiv byggtrend då det gäller egenhändigt ombyggda fordon för bruk på snö. När man först ser ritningarna till alla detaljer får man

Plenumet är gigantiskt för att utjämna pulserna så mycket som möjligt.



Laddluftskylaren placeras på bakramen där den kyls av både luft och snö.

Färdigmonterat ser det så här snyggt ut.

en nästan övermäktig känsla över hur komplicerat allt är men när man studerar en färdig Bergshäst ser allt mycket enkelt ut. Håkans ritningar och färdiga resultat är ytterst välgjorda jämfört med de mesta jag har stött på och det får framförallt mina egna projekt att framstå som slarviga hafsjobb utan någon som helst planering. En sak känns för mig extra ovanligt då det gäller allt arbete som lagts ner och det är att inget vinstintresse verkar finnas.

Det ligger tveklöst massor av timmar bakom konstruktionerna och färdigställande av ritningar samt utvärderingen av de färdiga Bergshästarna i fält, mängder av dyrköpt erfarenhet som de flesta skulle vilja ha betalt för på för något sätt men Håkan väljer att skänka bort all denna utvecklingstid till var och en som vill bygga något liknade, ett ovanligt och berömvärt sätt att bjuda på sin egen tid enligt mig. Jag hann faktiskt inte med att ens se hans första Bergshäst då han ganska tidigt bestämde sig för att uppgradera sitt bygge och börja om med en annan hoj som bas. Då Yamahan var en oregistrerad hoj kändes det lite fel att fara omkring på den så det blev en sprillerny KTM 500 EXC i stället. En registrerad motorcykel är faktiskt lika laglig på skoterleder och terräng som en vanlig snöskoter när det finns nog med snö, enda undantaget är de få ställen som har ledsystem med påbjuden skotertrafik. Bandsatsen är likartad men anpassad för den nya hojen och alla ståldetaljer är nu lackade orange i stället för blåa. Så den nya maskinen är i princip laglig och Håkan var mycket nöjd med hur den fungerade, men de 56 hästkrafterna kändes lite för lite så varför inte montera turbo?

140kg 100 hästkrafter

Den senaste versionen av Håkans skapelser har nu även turbokonverterats enligt ett välkänt koncept.

En relativt liten Mitsubishiladdare monterades relativt långt bak och den laddar via en laddluftskylare till ett enormt plenum. Att överladda encylindriga motorer kan vara svårt då kraftiga pulser kan uppstå på både avgassidan samt i insuget, pulser som kan ställa till det rejält om man har otur. Vid laddtryck förses motorn med extra bränsle som styrs av en piggy-back EFI box från MCX vilket är ett väl utprovat system.

Man kan se det som en vanlig MCX-sats med den skillnaden att det är Håkan som byggt den, MCX har enbart hjälpt till med kalibreringen. Tydligen var denna anläggning mycket välkonstruerad från första stund då den gav en effektökning

Från standard 56hk till hela 97 hk redan vid 0,9 bar vilket är ett mycket bra resultat, effekten mättes på bakhjulet så hojen var just då inte i Bergshästutförande.

Håkan har nu fulländat maskinen sett

ur mina ögon, originalhojarna som används som utgångsmaterial har motorer med beskedlig effekt (jämfört med mina snöskotrar) och manuell låda, det är en kombination jag känner mig tveksam till i djup snö. Med turbo har man effekt så att det räcker till och en maskinvikt som man bara kan drömma om som skoterförare, frågan är nu bara om de är roliga att köra eller om det återigen är för svårt för mig? Jag har sett en hel del härliga filmer som ligger på Youtube och vet att de som lärt sig behärska en bergshäst kan köra där jag inte ens har funderat på om en skoter tar sig fram.

De verkar vara enormt underhållande man knappast något för den med dålig fysik eller svaga nerver. Håkan kom förbi oss med sin skapelse under våren och erbjöd alla som ville en provtur och det ville vi alla. Föret var tyvärr riktigt dåligt, kanonhårda spår och ytterst lite med lös snö vid sidan om spåren. Dagen till ära valde Bergshästen att enbart ladda 0,3 bar så vi fick inte uppleva full effekt men den fungerade motormässigt bra ändå.

Jag blev genast förvånad över att det fungerade riktigt bra med växellåda då jag verkligen gillar variatorsystemen som snöskotrar har, med denna fordonsvikt klarar man tydligen av att hålla korrekt varv även med manuell växling.

I den lilla lössnö som fanns var hästen riktigt kul och om man bara tordes att inleda en sväng med lite våld så fungerade den bättre än vad jag väntade mig. På hårt spår var den jobbig, inte lika jobbig som den första Snow Hawken men långt ifrån den känslan en hoj har när man med hög precision och minimal insats får den att hålla den kurs man önskar. För en Bergshästnybörjare som mig är det faktiskt inte ens kul att köra på hårda spår och är det där man tänkt köra med sin motorcykel så tror jag att dubbdäck är att föredra framför en drivbandskonvertering.

Men en Bergshäst ska inte köras aktivt på hårda spår, det är bara transport, den ska kastas fram i djup snö i så tät skog att ingen dubbelskidmaskin hänger med. Min provtur var allt för kort och i för litet snödjup för att jag ska kunna uttala mig om hur den är att köra, jag tror dessutom att man behöver ett antal timmar i sadeln innan man vet hur de ska bemästras. Men det är trots allt mycket enkelt för mig att förstå varför så många blir fascinerade av dessa skapelser, låg vikt och enorm smidighet är skäl nog för att bli en frälst Bergshästförare.

Risken är att man mycket snart kommer att bli förnedrad av en dylik crosshoj med skotermatta när man försöker ta sig fram i snårskogen med gammelskotern, man kanske måste bygga sig en sådan här till vintern och lära sig köra på nytt?

Glovebox liner

Ombonat handskfack till Ski-Doo REV-XM

Text och bild: Daniel Orevi

När Ski-Doo presenterade sin nya Summit förra året tyckte jag att de gjort många saker väldigt bra. T ex flera förvaringsfack för dricka, extra handskar och goggles. Men när jag tittade ner i facket framför styret var det flera ganska vassa plastdelar där som jag undrade om de inte skulle repa mina ganska dyra glasögon. Det var tydligen fler som upptäckt det potentiella hotet. R&M Products från Utah har löst problemet genom att ta fram en mjuk inredning som man klär in facket i.

Snabbt och enkelt

Monteringen är väldigt enkel. Börja med att avlägsna rutan och handskfackslocket så kommer man lättare åt. Det självhäftande kardborrebandet fästes i facket och sedan fastnar "tyget" i kardborret och inredningen sitter på plats. Ombonat blev det och inga vassa kanter som kan repa plasten i gogglarna. Jag lyckades dock punktera en Cola Zero-burk som låg där så man måste fortfarande tänka på vad man stoppar i facket. "Tyget" blev inte kladdigt och missfärgat av Colan. Det syntes faktiskt inte alls att en sådan kvalitetsdryck hade gått till spillo i mitt kära handskfack.

Summa summarum: en praktisk liten produkt som på ett enkelt sätt fyller sin funktion.

Mer info finns på www.rmproducts.net

Komplett produkt.

Före montage.

Monterat och klart.

Dyra glasögon ligger säkert.

STÖRSTA UTBUDET HOS OSS! NYA & BEG

Utförsäljning på kvarvarande 2013.

ski-doo | BRP | LYNX | BRP | POLARIS

Webshop

-25% -50% -75%

OUTLET

Skoterkläder Utg. modeller

Snowpeople
jacka & byxa säljs i set.
Finns i storlekar
L, XL, XXL
999,- Ord pris 1998,-

FRI FRAKT över 1000,-
Gäller Kalix butik
& webshop

KAMPANJPRISER

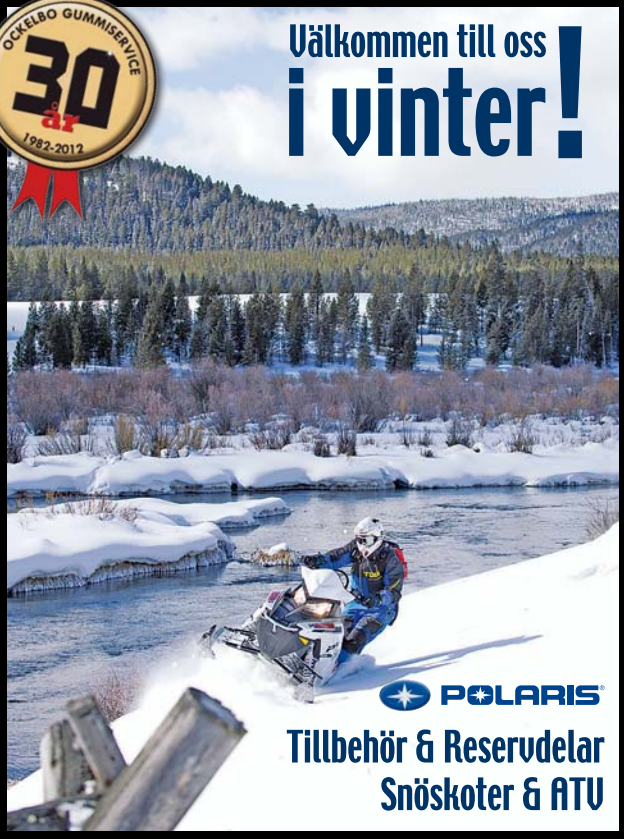
Stort utbud på begagnade skotrar, ca 50st. Bra priser. Frakt i hela Sverige ordnas. Självklart fixar vi skoterlån.

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

www.kalixmaskiner.se

OCKELBO GUMMISERVICE 30 år 1982-2012

Välkommen till oss i vinter!



POLARIS

Tillbehör & Reservdelar
Snöskoter & ATV

Butiken öppen: Må-Fr 7.00-17.00
Tel: 0297-42100

Ockelbo GUMMI SERVICE

WE FEEL THE WAY YOU RIDE

WWW.SNOGEAR.SE

SOON in stores!

SEASON 2013-2014 PREMIERE

snogear®

Handbackspegel

Av Daniel Orevi

Jag älskar skoteråkning och pratar ofta, alltid säger min fru, om snöskotrar och mina skoterresor och alla bravader och upplevelser vi gör på våra skotrar. Många kompisar blir nyfikna och vill hänga med och uppleva allt detta. Det slutar ofta med att jag har med mig glada nybörjare som jag får guida in i denna fantastiska värld. Alltså blir jag guide och får ett gäng efter mig som jag vill hålla så bra koll på som möjligt. Med crosshjälm och goggles så blir sikten åt sidan begränsad så jag måste vrida huvudet nästan ur led för att titta bakåt. Ofta släpper jag styret med en hand för att kunna vrida hela överkroppen och riskerar då förstås att vingla av skotern och det är sällan rätt sätt att imponera på ovana skoteråkare.

Leksak?

I ArcticCats tillbehörsprogram finns lösningen. Jag trodde att det var en leksak men det visade sig bli ett av mina bästa inköp. För 160:- får du en backspegel som du sätter på handleden. Den ger mycket bra bild och det är väldigt enkelt att hålla bra koll bakåt utan att tappa balansen eller helt förlora fokus framåt. Du får bara komma ihåg att tala om för dem du guidar att en diskret handuppräckning bara betyder att du kikar bakåt och inte att du tänker stanna eller varna för hinder. Jag tyckte att spännremmen runt handleden satt lite för tajt men det var lätt fixat. Allt som behövdes var en symaskin och en symaskinist som flyttade kardborrbandet på ett kick.

VLING TÄVLING TÄVLING TÄVLING TÄVLING TÄVLIN

Vinn SnowRider Iphone 5 Billet skal!

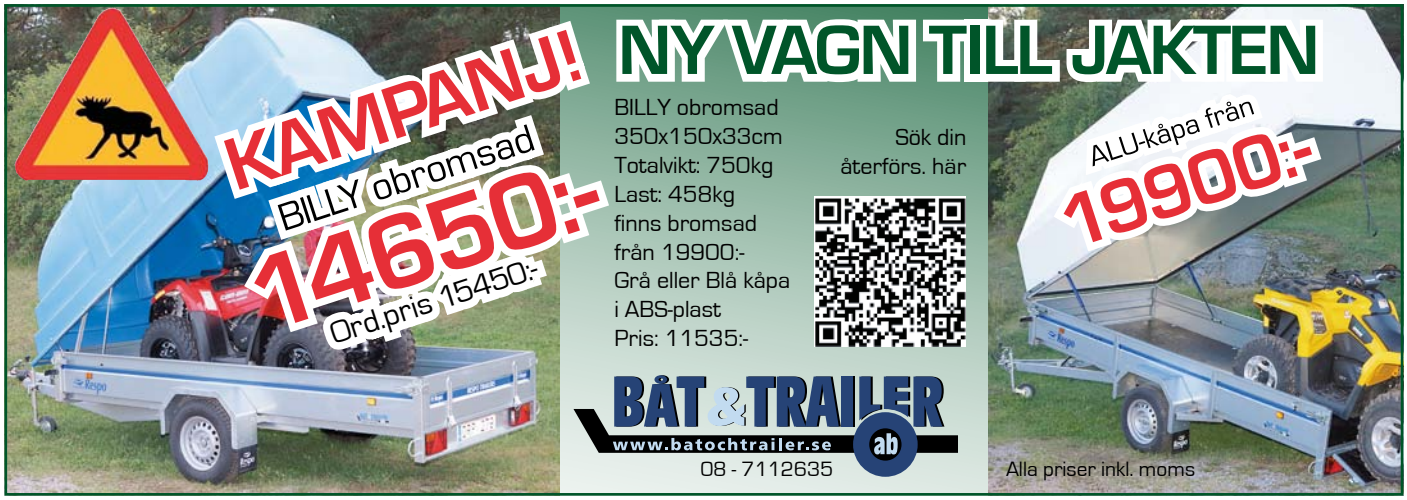
Varför vara som alla andra mesar med Iphone 5? Klart just du ska ha ett custom made SnowRider skal, i urfräst aluminium. Vad behöver du göra då för att bli stolt ägare till ett Billetskal?

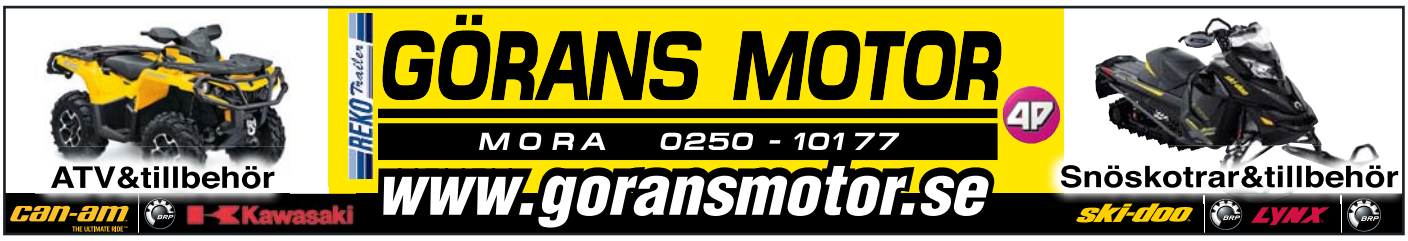
Enkelt. Hjälp oss med en devis till framsidan. Vad är en devis? Devisen är texten du ser under SnowRider loggan på framsidan. Exempelvis "SnowRider världens sämsta golftidning", "SnowRider, the shit since 1997".

Hitta på en bra devis och var med i utlottningen av ett helt gäng billetskal redan nu. Maila din devis till bjorn@snowrider.se, glöm ej att berätta vem du är och vad du har för adress.

Juryn består av representanter från SnowRider. Juryns beslut är enhälligt och kan inte överklagas. Med reservation för ändringar. Vinnaren betalar ev. vinstskatt. Vinnande bidrag som lämnas till tävlingen kan komma att användas i marknadsföringssyfte eller annan publikation av inblandade parter.

TECKNA DIN PRENUMERATION PÅ SKOTERTIDNING.SE





Classic Car Week dragracing

Varje sommar träffas tiotusentals raggare under Classic Car Week i Rättvik för att visa upp sina bilar. För att det inte ska bli för långtråkigt och enkelspårigt finns det massor av andra aktiviteter också denna vecka. En av de mer uppskattade är veterandragracingen för snöskotrar.

Av: Robert Olsson

För andra året i rad arrangerades dragracing för veteranskotrar i samband med Classic Car Week i Rättvik och trots att vädrets makter inte var på sitt bästa humör bjöds det på fin racing med nytt banrekord och mycket publik.

Det finns de som förebereder sig ett helt år innan en tävling sedan finns det folk som Micke Sundin som dagen innan race väcker Blizzard 5500an från sommardvalan och efter en kvarts laborerande med variatorvikter och några remsor gaffatejp på huven konstaterar att maskinen är så klar som den någonsin kommer bli. Skotern levererade trots allt en andraplats i Snowrider Hillcross för ett halvår sedan men på väg till Classic Car Week noterades att det varken medtagits extra tändstift eller variatorremmar. So what? Skotern är bara är 33 år gammal. Bensin fanns i alla fall och oljeblandad var den också.

Med på resan släpade Micke med sig racingräven "Märlan" - ett namn som nog låter bekant för några av er som aktivt sysslat med skoterdragracing. Märlan agerade mentor och påpekade att motorn vred sig fem centimeter vid gaspådrag och att det "inte var helt optimalt" samt att det troligtvis förklarade varför variatorerna blev glödheta redan efter hundra meters körning.

Efter ett par repor med fastskruvad motor konstaterades att Micke stod sig relativt väl i konkurrensen. En av de värsta konkurrenterna - vinnaren från förra året Mikael Nygards Arctic-Cat Pantera kastade in handduken med förgasarfel medan regnet tilltog i styrka inför finalen. Plötsligt körde Micke med skidres mitt i depån. Kanske var det adrenalinet eller bara den nya primärfjädern, ingen vet. Finalmotståndet utgjordes av Stig Svanborgs SS 440 som genom hela kvalet varit snabbare men tack vare ett gudomligt ingripande (alternativt lite tur) fick Micke fick en kanonstart samtidigt som Stig knäckte styret vilket av naturliga skäl tog fokus från körningen och därmed stod Micke som slutsegrare i klassen "Stora Standard". Se där, Herr Sundin hade visst ett vinnande rejskoncept ändå!

Hans Emerén landade på nya banrekordet 5.2 sekunder.

Tomas Sandström på Ski-roule RTX och Conny Öjenstam på Ski-doo Blizzard gör sig redo för kvalheat.

Det saligen insomnade märket Sno-Tric fanns väl representerade i klassen ”enstånk”.

Den magiska kraften av en ny primärfjäder kan inte underskattas.

Bengt Roos på Harley Davidsson och Per Gustavsson på Ockelbo bjöd på en god show.

Om det delats ut stilpris hade nog Micke Sundin legat bra till med matchande ski-doo originalhjälm och jacka anno 1979.

Lars och Jocke gjorde upp om snabbaste Ruschen 2013. Jocke gick segrande ur striden trots bredställ i mitten av banan.

Europas enda Polaris Starfire 650 gjorde debut på gräset i Rättvik.

LÄSVÄRT I VINTER

SNOWRIDER
Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige

335:-

SNOWMOBILE
Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige

325:-

ATV&TERRÄNGMAGAZINET
Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige

265:-

STREET&STRIP MAGAZINE
Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige

299:-

skotertidning.se

WWW.HANSERIKSSON.SE
POLARIS
can-am
THE ULTIMATE RIDE
BRP
LYNX
Hans Eriksson AB
0581 - 310 95
hanseriksson.se

Scott TP-One Jacka
NU 1249:-
ord. 2499:-
www.hecamc.se
Outlet
på Skoterutrustning m.m.
Vi öppnar i nya större lokaler i samma hus, den 23/11 (stängt för flytt 18-22/11)
ord. 1999:-
NU 749:-
ord. 1999:-
NU 1099:-
Scott TP-One Byxa
heca
MC · SKOTER · MOPED · CROSS · ATV
Gesällv. 9 Birsta SYD, Sundsvall

STORÅNS TURISTSERVICE
Välkommen till Jämtlandsfjällen.
Två campingar med stugor och husvagnsplatser med ström och mil efter mil med skoterled.
• Konferens • Skoteruthyrning • Events • Fiske
• Jakt • Restaurang • Guidade skoterturer
STORÅNS TURIST SERVICE
070-3973412
BIGRIVERCAMP.SE

WWW.MONTANASWEDEN.SE
-SULOR
-HANDSKAR
-KLÄDER
MED INBYGGDA VÄRMEELEMENT OCH UPPLADDNINGSBARA BATTERIER
MONTANA

BÅGE/UNDERKÖRNINGSSKYDD
succen är ett faktum gör som så många andra kör med MES-Bågen
Passar RMK 2011-2014
Vi är ÅF för:
bksystem.se
rindab.se
TQ1.se
Båge inklusive underkörnings-skydd
BÅGE
Den skyddar huven och buken från sly, grenar och springbjörkar m.m
Monteras enkelt i befintliga hål.
www.messmide.se
M.E.S
Markus Edlunds Svens Smide
Tel: 0661-220 00

POLARIS
Åsarna Skoterservice
•Servar och reparerar alla märken
•Tillbehör •Reservdelar
•Nya & begagnade skotrar, fyrhjulingar
Tel: 0687-303 75 Fax: 0687-305 50
Snöskoter Fyrhjulingar Släpvagnar Snöslungor

VARIATORKIT!
www.SpeedTech.se
SPEED TECH.SE
RELEASE THE ADRENALINE
070-3810440

YAMAHA
motor & fritid
Junäsdalen
0684 - 294 50 | www.motorfritid.com

Mardrömskalkylen

Skoteråkningen engagerar oss som är intresserade, och när intresset är stort nog så får det kosta. Men hur mycket kostar det egentligen att komma igång som skoteråkare?

Av: Björn

Är du känslig? Sluta läs nu! Bläddra förbi och tänk på nåt roligt.

Skoteråkningen är inte det billigaste man kan hålla på med, det ska gudarna veta. Men är det någon som har räknat på vad det kostar egentligen? Det är det säkert, och man kan ju göra den uträkningen på massor av olika sätt. Vi kan göra ett försök att dissekera det hela och få fram en månadskostnad baserad på den totala kostnaden år ett. Framför allt det första året som är aboslut dyrast. Hur ska vi räkna då? Jag tycker att vi ska ta fram den totala kostnaden på skoterägandet, det vill säga kostnaden för ränta på lånade pengar, bränsle, försäkring och framförallt värdeminskningen på en ny skoter. För att göra alla glada (eller arga för den delen) så gör vi uträkningen baserad på nyköpet av en mellanlång maskin av 2013 års modell.

Fem tillverkare

Då det gäller totalekonomin vid ett skoterägande så varierar det skapligt beroende på vilken maskin som du väljer. Vi kan då se svart på vitt vad man förlorat på drygt ett år. Vi valde de dyraste från varje tillverkare, slog ihop priserna och delade slutsumman med antalet tillverkare, det vill säga fem stycken. Summan blev 148,400 kronor för en ny maskin av största och värsta mellanlånga modell. Denna summa kan man alltid pruta lite på, men vi förutsätter att du betalar fullpris. Vi kollade sedan på Blocket och fick en bild av snittpriset på samma modeller efter ett år, det vill säga i skrivande stund, och kom fram till att samma maskin idag hade ett pris på 112,000 kronor. Det betyder att dryga 36,400 försvunnit och måste ses som en ren kostnad i skoterägandet.

Dyrt första år

Vi skulle kunna göra denna uträkning på massor av sätt och en sak är säkert och det är att det alltid är det första året som är dyrast eftersom du tar ett ganska stort tapp då det gäller värdeminskningen då. Vi skulle kunna göra denna uträkning på flera år men då också ta med kostnader för slitdelar som inte skulle täckas av garantin vilket skulle bli svårt. Om vi skulle sia om ett motorras år tre och få med detta i kalkylen så hade det blivit ganska oprecist. Därför nöjer vi oss med ett år, som blir billigare år två då du fortfarande har en garanti på maskinen.

Kläder

Kläder är ett kärt ämne och många av oss lägger en avsevärd summa för att se snygga ut och inte frysa. Men vi köper sällan en komplett utrustning varje år, men kanske var tredje säsong? Just detta inköp är svårt att spekulera i ef-

tersom vissa kostar på sig mer än andra. För att få fram en summa så tycker jag att det är rimligt att vi lägger oss i mittensegmentet rent kostnadsmässigt från topp till tå. Också här minskar ju denna kostnad år två, eftersom du troligtvis har kvar samma utrustning minst ett år till, kanske också längre. Men vi vill få fram en total summa vad det kostar att bli skoteråkare och tar därför upp hela kostnaden direkt då vi inte tycker att skoterkläder har ett andrahandsvärde utan mer ska ses som en förbrukningsvara.

Låna pengar

Ingen lånar ut pengar utan ränta. Ingen. Hur mycket det än lockas med räntefria lån när du exempelvis ska köpa en TV så kan du vara helt säker på att den som lånar ut pengarna får betalt för detta. Denna utlåningsbranch är lukrativ även om ränteläget är helt ok för oss som slutkonsumenter. Idag är det den bästa affären att låta din skoterhandlare fixa ett "skoterlån" åt dig då detta är förmånligt och enkelt. Hur ska vi då räkna då det gäller att låna pengarna till ett skoterköp? Du måste betala minst 20% kontant vid en avbetalning men dessa pengar ska väl också in i kalkylen. För att göra det enkelt för oss så sätter vi upp hela inköpssumman för snöskotern som ett lånat belopp och räknar därefter ut den totala kostnaden för att låna dessa pengar under ett år. Som vi tagit upp tidigare så är det förstaåret som är dyrast eftersom man då tar det största tappet. Räntekostnaden sjunker ju hela tiden eftersom summan du lånat sjunker i samma takt som du amorterar bort den.

Reservdelar

Hur du än gör och hur du än kör så händer det att du kröker till något på din maskin, oavsett hur försiktig du än är. Antingen så ska du punga ut med en självrisk på 8000 spänn eller så kanske du löser det genom att själv köpa de delar som gått sönder. Vi kan i alla fall förutsätta att minst ett par slides, ett par styrstål och en A-arm kommer att gå åt under 200 mil. Och då räknar vi lågt. Denna summa kan ju också dra iväg å det grövsta vid en trädsyning, men är svår att ta med i en kalkyl. Vi chansar på att du har tur och inte krockar i denna uträkning.

Övriga utgifter

Allt man arkiverar under övrigt är lätt att glömma bort. Hit räknar vi allt från

Kexchokladen till Festisen, soppan till bilen då du drar din skoter med den nyinköpta släpvagnen.

Visst tänkte du till lite extra när du köpte bilen? Kanske den är 4-hjulsdriven, kanske köpte du en pickup som drar två liter milen? Bilen använder du ju resten av året också men ha i åtanke att just valet av bil ger dig en extrakostnad året runt. Bara en tanke alltså. Visst skulle väl släpvagnen ha vinterdäck och visst har den väl kåpa?

Att köpa en täckt släpvagn för 60 tusen spänn är en barnlek och ingenting du behöver anstränga dig för att göra, du kan också hitta en mindre för 25,000 kronor. Hur räknar vi då ut en kostnad för din släpvagn? Detta blir svårt, men räkna iskallt med att den inklusive värdeminskning, slitage och reparationer lätt kostar dig 10,000 :- på ett år. Minst. Vi struntar i räntan det kostar dig att köpa vagnen och eventuell försäkring, vi bakar in den i de där 10,000:-.

Sen ska du väl hyra en stuga, bo på hotell och unna dig något gott när du väl är ute med grabbarna eller tjejerna. Vi säger att du minst lägger 4000 spänn på boende och extra utgifter runt detta, per säsong. Minst. När jag tänker efter så ska man ju också ha lite spännband, några soppadunkar, packväskor till skotern och varför inte ett dekalkit. Äh vi lägger på 4000 till för det. Minst.

Mycket att tänka på

Nu var det många siffror och slutsumman är skräckinjagande. År två blir denna summa betydligt mindre och är man riktigt lurig kan du ju slå ut många av utgifterna på tre år. Men, vi ville ta fram den totala och verkliga kostnaden för att bli en skoteråkare med allt vad detta innebär, år ett. En sak som slår mig är att det är mycket snack om bränsleförbrukning från tillverkarna. Ur miljösynpunkt är det ju fantastiskt bra, likaså om man ska se till hur långt du tar dig med din maskin. Ur en ekonomisk synvinkel spelar det knappt någon roll alls om din maskin drar en eller fem liter milen. Om man räknar som vi gjort så lägger en nyköpare nästan 100,000 spänn på ett år eller 8333 kronor i månaden första året! Fasansfullt och faktiskt värt varenda krona. Konstigt nog. Om du inte gillade vad du precis läste är det ju bara att glömma detta. Du som inte vill att frun ska få reda på detta. Bränn denna artikel nu. Och vem har sagt att det är helt gratis att renovera ett kök, köpa virknålar, peruker och smink hela tiden! Så de så.

Mardrömskalkylen

Inköp&Värdeminskning
Inköp sportmaskin hösten 2012 ca 148,400:-
Värde sportmaskin hösten 2013 ca 112,000:-
Värdeminskning ca 36,400:-

Byxa & Jacka	*5000:-*
Hjälm	*2500:-*
Underställ	*500:-*
Glasögon	*500:-*
Skor	*1000:-*
Strumpor	*250:-*
Handskar	*800:-*
Total summa	*10,550:-*

Övriga kostnader
Släpvagn kostnad inkl värdeminskning år 1 = 10,000:-
100 mil med bil&släp a 1,5L/mil 150 liter a 15:-/L = 2250:-
Hotell&Boende = 4000:-
Övrigt som spännband, packväska, soppadunkar = 4000:-

Slitage, underhåll, försäkring

1 par styrstål	*800:-*
1 par slides	*800:-*
1 A-arm	*2700:-*
2 remmar	*2400:-*
Service 200 mil	*4000:-*
Försäkring 1 år	*8000:-*

Bränslekostnad 200 mil ca 2,1 L/mil a 15:-/L ca 6300:-
Olja (gäller ej 4takt) ca 1000:-

Lån på 148,800 kr
Avbetalningstid 60 månader (normalt)
Räntekostnad år 1: 8.020 kr brutto 5.614 kr netto efter skatteavdrag
Avgifter (upplägningskostnad och aviavgifter år 1: 1.040 kr
Totalkostnad ca 6600:-

Totalsumma mardrömskalkylen

Värdeminskning	*36,400:-*
Personlig utrustning	*10,550:-*
Övriga kostnader	*20,250:-*
Slitage, underhåll, försäkring	*18,700:-*
Bränsle / Olja	*7300:-*
Lån/ränta	*6600:-*
Total kostnad 1:a året	*99,800:-*

SNOWRIDER PRYLAR

BARN T-SHIRT 129:-

BANDANA 89:-

OTLAS.JETSHOP.SE

Gäller till den 15 nov 2013

SNOWCASH! MED SMARTCHECK

Öhlins stötdämpare ingår. Värde 33.500:- (Apex och Nytro)

Apex T-TX
Smartcheckpris: 154.900:-
inkl Öhlins-kit värde 33.500:- Ord:159.900:-

FX Nytro T-TX
Smartcheckpris: 139.900:-
inkl komplett Öhlins-kit värde 33.500:-
Ord: 144.900:-

YAMAHA
Revs Your Heart

YAMAHA CENTER
WWW.YAMAHACENTER.COM

Sundsvall	060-641580	Kiruna	0980-63005
Haninge	08-55652300	Skellefteå	0910-714420
Karlstad	054-7775800	Luleå	0920-18585
Göterborg	031-7001700	Umeå	090-148400
Helsingborg	042-155555	Örnsköldsvik	0660-18200
		Östersund	063-510147

ANNONSERA HÄR !

RING ELLER MAILA MIG PÅ:
0250 - 22 887
carina@otlas.se

Utbytes cylindrar till alla märken
MOTOR HUSET
www.motorhuset.com

www.xyzmaskin.se

POLARIS
XYZ Maskin & Trädgård
Tel. 0650-54 34 34

SKOTERUTHYRNING.com

ALLA UTHYRARE PÅ SAMMA SAJT

VÄLJ ENKELT LÄN OCH ORT

Test: Fox Shox by Chris Burandt

Bra kan bli bättre med annat dämperi.

Text & Bild Dan Eklund

När vi snackar stötdämpare så är det oftast led eller crossmaskiner det brukar gälla. När jag såg att det fanns en uppsättning dämpare signerade av Chris Burandt så slog jag till och inhandlade ett uppsättning till min RMK 155 i våras. Motorhuset i Östersund har dessa på hyllan och ett komplett set (framvagn och boggie) för runt 20,000:-. Själva monteringen är en baggis och är ingenting att orda om. Bara att byta ut det som redan sitter där.

Rent visuellt så är dessa luftdämpare mycket snyggare och de ser verkligen racing ut, även om det inte är racing jag är ute efter. Jag vill ha en mjuk och följsam maskin eftersom jag ganska uteslutande kör i djupsnö i skogsterräng. Skulle du vilja ha din maskin lite hårdare så är det bara att ställa in maskinen för exempelvis lite mer ledorienterad körning. Med den medföljande luftpumpen kan du enkelt pumpa i eller pysa ut luft för önskad hårdhet. Pumpen får du enkelt plats med i innerfickan eller i påsen för glasögonen. Det fungerar bra att fylla på luft ute i fält utan problem.

Prova dig fram

Hela kitet kommer snyggt paketerat och man behöver inte oroa sig för att man inte kommer lära sig att ställa in dämparna. Det följer med en bra och lättförstådd handbok med råd och tips. Det är faktiskt bara att skruva dit dom och börja prova sig fram.

Lös inställning

Boggidämparna märkte jag inte så stor skillnad mot originaldämparna eftersom min sorts körning inte innehåller så mycket mycket hop, lek eller led. De är extremt lätta att ställa in då man bara behöver lägga maskinen på sidan för att komma åt och pumpa i eller släppa ut luft för önskad hårdhet. Komp och returrattarna kommer man också åt lätt i boggin. Jag åkte nog endast några få

Då det är enkelt att både komma åt rattarna och fylla på luft i dämparna så är det ingenting man drar sig för ute i fält.

Snyggt förpackat och en ordentlig handbok med mycket know how ger dig en bra start då det är dags att börja pumpa och ratta med de nya dämparna. Fram heter dämparna Fox Zero X och fram heter de Float R Evol. Hela paketet går lös på runt 20,000 spänn och får anses som ett bra köp för den kräsne som vet vad han vill ha.

Boggiedämparna från Fox är lättare än original och väldigt lätta att ställa in.

Den där lilla behållaren ser till att dämparen inte bottnar trots lågt tryck och mjuk inställning.

mil led i fjol vinter och upplevde den då som lite vingligare vilket i sin tur beror på hur jag vill ha framdämparna inställda.

Jag provade en massa olika inställningar och kom fram till att jag vill ha den extremt mjuk, speciellt där fram. Ska man ha den optimalt inställd för skogskörning så blir den extremt dålig för leden men de kan jag gärna leva med.

Personligen tycker jag att RMK:n är alldeles för allround och hård i fjädringen original, jag har ingenting emot att ha en maskin som är ännu mer specialiserad för lössnön.

De bästa med dessa Foxdämpare är att man kan ha dom väldigt mjuka så skotern blir riktigt följsam å ändå inte slår igenom i landningarna. Den blev extremt mycket mer lättsvängd och härligare att skråköra med.

Går du och funderar på om du ska uppdatera dig inför denna vinter så kan jag ge klartecken för detta. Orkar du prova dig fram så kommer du ganska snabbt hitta en inställning som just du känner fungerar.

Säsongens klädnyheter!

HMK

Hustler 2

Cascade Ballistic 400 Nylon Oxford tyg som är mjukt och följsamt material för maximal rörelsefrihet men fortfarande slitstarkt. Xr-gold weatherproofed technology membran som är laminerad mikroporös film på tyget. Skapar en varaktig, hög andningsförmåga och vindtäthet. Högt vattenavvisande mot extrema vinterförhållanden och varierande temperatur. 20000mm vattenmotstånd/18000g andning. Vattentätade dragkedjor, magnetknappar till överliggare, ventilation under armar, löstagbar huva, bröstfickor på både utsida och insida, mediaficka, goggleficka, snölås midja som går att fästa fast i tillhörande Hustler 2 byxa.
Färger: Blå, Orange, Svart/vit
Storlekar: XS-XXXL
Pris: 2.899:-

Special OPS

Mjukt och följsamt material för maximal rörelsefrihet men fortfarande slitstarkt.
Xr-gold weatherproofed technology membran som är laminerad mikroporös film på tyget. Skapar en varaktig, hög andningsförmåga och vindtäthet. Högt vattenavvisande mot extrema vinterförhållanden och varierande temperatur. 20000mm vattenmotstånd/18000g andning. Vattentätade dragkedjor, magnetknappar till överliggare, ventilation under armar, öppningar med dragkedja längs benet, löstagbar huva, slitstark Cordura förstärkning på insida ben och nedtill på benen, lättåtkomliga och praktiska lårfickor, bröstfickor på både utsida och insida. Svart overall är även lätt fodrad modell medan de andra färgerna är tunnare.
Färger: Svart/Orange, Blå/röd, Blå, Orange och Svart
Storlekar: XS-XXXL
Pris: 4.499:-

Peak 2

Cascade Ballistic 400 Nylon Oxford tyg som är mjukt och följsamt material för maximal rörelsefrihet men fortfarande slitstarkt. Xr-gold weatherproofed technology membran som är laminerad mikroporös film på tyget. Skapar en varaktig, hög andningsförmåga och vindtäthet. Högt vattenavvisande mot extrema vinterförhållanden och varierande temperatur. 20000 mm vattenmotstånd/18000g andning. magnetknappar till överliggare, ventilation under armar, löstagbar huva, 3 i 1 jacka med löstagbar mellanlagers funktions tröja, bröstfickor på både utsida och insida, mediaficka, goggleficka, snölås midja som går att fästa fast i byxa. Även byxan har vattentätade dragkedjor, ventilation utsida av benen, löstagbar huva, 3 i 1 byxa med löstagbar mellanlagers funktions byxa, löstagbara hängslen.
Färger: Blå, Röd, Grön och Svart
Storlekar: XS-XXXL
Pris: Jacka 3.199:-
byxa 2.799:-

www.ruco.se

FXR

Pulse Dam Jacka

HydrX pro membran som är vatten- och vindtät, 100% tejpade sömmar, 20.000mm.
Färger: Svart, grön, blå, vit
Storlekar: 4-16
Pris: 2.790:-

Maverick ONE PCS.

HydrX pro membran som är vatten- och vindtät, 100% tejpade sömmar, 20.000mm, ventilering, stretch, D-ring, muddar.
Färger: Herr: Svart, röd, blå och dam: svart, rosa/blå/vit
Storlekar: S-2XL
Pris: 5.495:-

Mission Mountain Jakke Herr

HydrX pro membran som är vatten- och vindtät, 100% tejpade sömmar, 20.000mm, lycra muddar, snölås, YKK-dragkedjor, uttagbart innerfoder.
Färger: Blå, röd, grön, blå/orange och camo
Storlekar: S-2XL
Pris: 3.590:-

www.fxrracing.com

HELLY HANSEN

Thrym Jacket & Treeline Pant

Designad utifrån berömda H2FLOW teknologi är jackans gåsdunisolerade kapslar i ryggen för första gången vinklade uppåt för att samla varm luft längs med ryggen och ut från jackkragen. Designen bidrar till ständig luftrörelse och förstklassig kroppstemperaturreglering. Jacka är tillverkad i Helly Tech ® Professional. Treeline Pant är en funktionell byxa med stilren design, hög komfort och utmärkt luftflöde.
Färger: Jacka: grå. Byxa: röd, grön, isblå, koboltblå & svart
Storlekar: -
Pris: Jacka 7.500:-
Byxa 2.500:-

W Enigma Jacket & W Treeline Pant

Feminin, bekväm och funktionell. Enigma Jacket har Helly Hansens revolutionerande H2FLOW teknologi samt PrimaLoft® Infinity, en fjäderlätt vaddering med extraordinär värmeförmåga. Jackans fyravägsstretch ger användaren utmärkt rörelsefrihet som passar för atletiska utomhusaktiviteter. W Treeline Pant har en smickrande passform och ett utmärkt luftflöde. Designade för den stilmedvetna.
Färger: Jacka: lila & svart. Byxa: rosa, lila, vit & svart
Storlekar: -
Pris: Jacka 7.000:-
Byxa 3.000:-

www.hellyhansen.com

ARCTIC CAT

Arctic Cat Jacka Guardian

Exceptionellt varmt Thinsulatefoder. Vattentätt A-tex membran med tejpade sömmar. Magnetknäppning i fronten som hindrar snön från att blåsa in. Bekväm ficka för MP3 spelare med system för trasselfri kabeldragning.
Färger: Svart med vit dekor
Storlekar: S-2XL
Pris: 3.295:-

Arctic Cat Jacka Retro

Som det såg ut förr. Tillverkad i 65% bomull och 35% polyester. 100% quiltat nylonfoder. Har kragknappar samt dolda ärmmuffar.
Färger: Svart med vit dekor
Storlekar: S-2XL
Pris: 1745:-

www.arcticcat.se

SNOWPEOPLE

SnowPeople Damjacka

Tillverkad i Soft Cordura med 600D förstärkningar samt reflexer. Snötäta blixtlås. Jackan är lika snygg på stan som multifunktionell på fjället. Långa sidenmuddar med tumgrepp vid handlederna ger extra komfort.
Färger: Röd/svart
Storlekar: 36-46
Pris: 1.195:-

SnowPeople Unisex-ställ

Tvådelat ställ i Soft Cordura med 600D förstärkningar samt reflexer. Snötäta blixtlås. Långa sidenmuddar med tumgrepp vid handlederna ger extra komfort.
Färger: Röd/svart, vit/svart, blå/svart
Storlekar: S-XXXL
Pris: 2.295:-

CKX

Jacka Octane & Byxa Climb

Varm jacka med smart magnetstängning över dragkedjan. Reissacoating som andas och är vattentätt, tejpade sömmar, 3M-reflexer, vattentäta dragkedjor och ventilation under armarna. Varm byxa med Reissacoating som andas och är vattentätt, tejpade sömmar, 3M reflexer, vattentäta dragkedjor, avtagbara hängslen, Cordura 500D förstärkningar på säte, knän och insida ben.
Färger: Jacka Octane i Svart eller Orange.
Byxa Climb i fluorgult
Storlekar: XS-XXXL
Pris: Jacka 1.995:-
Byxa 1.995:-

Sublime jacka&byxa

Varm jacka med smart magnetstängning över dragkedjan. Reissacoating som andas och är vattentätt, tejpade sömmar, 3M-reflexer, vattentäta dragkedjor och ventilation under armarna. Tillhörande Edge byxa på bilden.
Färger: jacka blå/rosa, byxa vit, svart
Storlekar: XS-XXL
Pris: Jacka 2.195:-
Byxa 1.795:-

www.garage24.se

SINISALO

Valli jacka & byxa

Jackan är försedd med ett vattentätt yttermaterial i PU Polyester som andas och har tejpade sömmar, lätt 75 g innerfoder. Löstagbar och justerbar huva, ventilations blixtlås under ärmarna, 3 ytterfickor samt 2 innerfickor. Snölås samt dragsko i nederkanten. Piléfodrad mjuk krage. Snölas i ärmarna samt försedd med reflekterande brodyrer. Byxan i samma material som jackan med 2 ytterfickor, justerbara och löstagbara hängslen och bälte för variabel midjelinning, ventilations-blixtlås på sidan av byxbenen, snölås och blixtlås upp till knäna. Reflekterande brodyr. Materialet är mjukt och modellen kan användas även till utförsåkning och som vanligt streetplagg.
Färger: Jacka: Grön-svart, röd-svart & svart. Byxa: Röd-svart & svart.
Storlekar: XS - XXL
Pris: Jacka 2.098:-
Byxa 1.798:-

Ria damjacka & Holly byxa

Jackan försedd med ett lätt och hållbart 320D nylon och 450D Polyestermaterial, som är vattentätt och andas med tejpade sömmar, 180 g varmt innerfoder. 3 ytterfickor samt 1 innerficka med blixtlås. Löstagbar variabel huva försedd med mjuk piléfoder och även piléfodrad hög krage. Ventilations-blixtlås under armarna. Bälte for variabel midja, dragsko i nederkanten samt snölås. Snölås i ärmavslut. Reflekterande detaljer i ärmarna och midjelinning. Byxa i vattentätt material som andas i 320D Nylon med tejpade sömmar. 2 ytterfickor samt blixtlas ifran midjelinning ner till knäna for användningsbekvämlighet. Ställbara hängslen, blixtlås samt snölås nertill. 80 g innerfoder, reflekterande detaljer. Denna kombination av jacka och byxa kan även användas vid utförsåkning samt som vanligt streetplagg, vilket ger plaggen flera användningsområden.
Färger: Rosa/vit/svart, svart/vit/rosa. Byxa: Svart.
Storlekar: 34-46
Pris: Jacka 1.598:-
Byxa 1.498:-

www.sinisalo.com

POLARIS

Zone Mountain, Keith Curtis, KC711 Edition

Slitstarkt 300-D Cordura skal med förseglade sömmar, HydX Pro och 500-D Cordura förstärkta axlar. HyrX Pro laminat foder med helt förseglade sömmar. Vattentäthet/andasfunktion: FXR's exklusiva MMT Two Stage Dry System, 20.000 mm/8.000 g (vattentäthet/andasfunktion), trippel söm på viktiga områden. Vattentäta YKK blixtlås. Ventilation: FXR's Radial Dry Vent System med YKK's vattentäta dragkedjor och integrerade Dry Vent inlägg.
Färger: Vit
Storlekar: S-3XL
Pris: Jacka 3.195:-
Byxa 2.995 kr

www.polarissverige.com

SCOTT

Cobain jacka & byxa

Jacka med 100gr Thinsulate flex foder för bästa komfort. Tejpade sömmar och andningsmembran. Ventilationsöppningar. Många fickor. Snölås och lycra muddar. Fodrad byxa med Thinsulate flex för bästa komfort. Alla sömmar är tejpade. Andandningsmembran. Stretch på sidorna för bra flex. Extra hög byxa för powder åkning. Byxan går att sätta ihop med jackan med en dragkedja. Extra värmeisolerad över sittytan och knän. Snölås.
Färger: Blå/Lime & Svart/Vit
Storlekar: XS-XXXL
Pris: Jacka 2.999:-
Byxa 2.999:-

Flurry barnjacka & Intake barnbyxa

Fodrad jacka för fritid och skoteråkning med andningsmembran. Löstagbar huva, reflexer. Fodrad barnbyxa med andningsmembran. Extra isolering över sittytan och knän. Dragkedja längs med hela benet för att lättare komma i och ur. Två sidofickor och en benficka.
Färger: Jacka: Blå/lime grön & svart. Byxa: svart
Storlekar: Jacka: 130-160 Byxa: 100-160
Pris: Jacka1.299:-
Byxa 1.199:-

Comp Two jacka & byxa

Jacka med löstagbart foder och andningsmembran. Alla sömmar är tejpade. Ventilations öppningar. Snölås, lycra muddar. Byxa med löstagbart foder och andningsmembran. Alla sömmar är tejpade. Extra värmeisolerad över sittytan och knän. Byxan går att sätta ihop med jackan med en dragkedja.Ventilationsöppningar. Snölås.
Färger: Svart/Orange, Svart/Vit & Svart/Gul
Storlekar: XXS-XXXL
Pris: Jacka 2.899:-
Byxa 2.499:-

www.scott-sports.com

LYNX

Flight Jacka&byxa

Lynx kommer med ett helt nytt ställ, Flight som passar perfekt för Freeride- och Boondocker-åkning. Det är vind- och vattentätt och speciellt utvecklat för körning i djupsnö, med Recco-system som ökar säkerheten. Förseglade sömmar och snölås på jackan och byxan för att skydda mot kyla och fukt. Tack vare det löstagbara fodret i jackan fungerar stället under hela säsongen i alla temperaturer.
Storlekar: XS-3XL
Pris: Jacka 3.190:-
Byxa 2.690:-

www.lynx.se

SNOGEAR

Extreme Jacka&byxa

Extreme passar till den krävande användaren. Med Cordura som yttermaterial och Sympatex membran är stället garanterat 100% vatten- och vindtätt och har optimal andningsförmåga. Stället är extremt lätt och smidigt och har alla nödvändiga egenskaper. Extreme finns i både dam och herrmodell.
Storlekar: Dam XS-2XL & herr: XS-3XL
Pris: Jacka 3.690:-
Byxa 3.290:-

www.snogear.se

SKI-DOO

MCode Jacka&byxa

Bra jacka för Freeride-föraren med uttagbart foder och lätt fodrad byxa för varierade temperaturer. Förseglade sömmar och snölås på jackan och byxan för att skydda mot kyla och fukt. 2-vägs dragkedja och innerfickor för MP3 och mobiltelefon på jackan. Byxan har ventilationsfickor på låren samt hellånga sidoblixtlås och multifickor bak- och framtill. Finns i dam- och herrmodell.
Färger: -
Storlekar: XS-3XL
Pris: Jacka 3.190:-
Byxa 2.490:-

www.ski-doo.se

T&P

Discovery Action II Jacket & Pants

Sportig skoterjacka. Urtagbart värmefoder. Snölås gaiter i midjan. Dubbelt vindlås. Ventilationsöppningar. Avtagbar huva. Vattentäta dragkedjor. Vattentätt yttertyg med tejpat andasmembran. Skoterbyxa för allroundbruk. Dragkedja i benslut med snölås gaiter. Ventilationsöppningar. Avtagbara hängslen. Justerbar midja. Vattentätt yttertyg med tejpat andasmembran. Byxan finns i två versioner, Discovery Shell pants utan värmefoder och Discovery Allround Pants med urtagbart kroppsanpassat värmefoder.
Färger: Jacka: Svart/varselgul/vit, Svart/varselröd/vit. Byxa: Svart
Storlekar: S-3XL Byxa även i C148-154, D96-116
Pris: Jacka 1.495:-
Byxa från 895:-

Skoteroverall

Nu finns T&P Skoteroverall även i damstorlekar. Varmfodrad. Dragkedja längs hela benen med integrerat snölås. Avtagbar huva. Vattentätt yttertyg med tejpat andasmembran.
Färger: Svart/vinröd
Storlekar: Dam XS-XL
Pris: 1.395:-

Power II Jacket

Touring och arbetsjacka. Kroppsanpassat värmefoder för bästa komfort. Snölås gaiter i midjan. Dubbelt vindlås. Ventilationsöppningar. Avtagbar huva. Vattentätt yttertyg med tejpat andasmembran.
Färger: Svart/mango eller Svart
Storlekar: S-3XL
Pris: 995:-

www.idefixteko.se

HALVARSSONS

SCORE

Kviltad lättvikts jacka i polyester med microfiber filling. Passar bra som extrafoder under en skaljacka. Finns även som dammodell.
Färger: -
Storlekar: Unisexstorlek S–2XL
Pris: 1.295:-

HALIFAX 2

Byxa med Dryway+® funktions membran samt isolerande material i sits och knä. Förstärkning vid ankel och sammankopplingsbar med jacka. Snölås i midja och i benslut med hake samt reglerbar vidd i benslut. Avtagbara hängslen.
Färger: -
Storlekar: Unisexstorlek XS–2XL
Pris: 2.195:-

Scratch

Det här är en 2-lagers Polytec skaljacka med Dryway+® laminerat funktionsmembran. Meshfodrad, ventilationsöppningar, snölås i midja och stormcuff med tumgrepp. Sammankopplingsbar med byxa. Har reflexer samt reglerbar huva ärmvidd och nederkant.
Färger: Svart, grå
Storlekar: Unisexstorlek XS–2XL
Pris: 2.495:-

www.jofama.se

TOBE OUTERWEAR

Camok

Har Dermizax 20000mm membran samt avancerade snölås och avtagbar huva. Det är en lättåtkomlig ventilation och off-center zipp.
Färger: Röd/Grå, Grön, Gul, Svart
Storlekar: XS-XXL
Pris: 4.195:-

Enging Bib

Dermizax 20000mm membran och Cordura förstärkningar samt inbyggda knäskydd. Utrustad med sex stycken fickor, rejäla snölås med metallkrok.
Färger: Röd, Svart
Storlekar: XS-XXL
Pris: 3.595:-

Mono Suit

Overall med Dermizax 20000mm membran och Cordura förstärkning. Hängslen på insidan och justerbar midja. Den har avtagbar huva samt stora praktiska fickor samt lättåtkomlig ventilation.
Färger: Grön, Svart, Röd/Grå, Gul, Blue/Gray, Kevlar
Storlekar: XS-XXL
Pris: 6.495:-

www.tobeouterwear.com

CASTLE X

Surge jacka&byxa

Castle X är det största klädmärket i USA för snöskoter. Med stora volymer kan man kombinera mycket hög kvalitet till ett lågt pris. Surge serien har den absolut senaste teknologin med mjuka tyger som håller bättre mot slitage än tidigare och en membranteknik i topp. Dubbelmembran varav det ena är laminerat för maximal vind och vattensäkerhet men andas bättre. Mech foder gör att även om det är ett skalplagg blir det inte lika kallt som traditionella skalställ. Naturligtvis finns alla detaljer en bra jacka ska ha. Surge jacka och pants finns i flera färger.
Färger: -
Storlekar: -
Pris: Jacka 2.795:-
Byxa 2.595:-

Core jacka

Core serien har den absolut senaste teknologin med mjuka tyger som håller bättre mot slitage än tidigare och en membran teknik i topp. Dubbelmembran varav det ena är laminerat för maximalt vind och vattensäkerhet men andas bättre. Core jackan har ett tunt foder och är lite varmare än ett skalställ. Naturligtvis finns alla detaljer en bra jacka ska ha. Core jacka finns i flera färger.
Färger: -
Storlekar: -
Pris: Jacka 2.595:-

www.swedtechracing.se

JETHWEAR

The One Overall

Skaloverall som har allt du behöver.10,000 mm vattenpelare/andning, tejpade sömmar. Hängslen inne i overall, ventilation, snölås, bra fickor och avtagbar huva.
Färger: Röd/vit/svart, gul/svart/vit och svart/turkos/rosa
Storlekar: XS-XXL
Pris: 2.999:-

The Puffer

Lite mer fodrad jacka för dom kalla dagarna. Snölås, ventilation. 10,000 mm vattenpelare/andning, tejpade sömmar.
Färger: Svart/turkos och gul/svart
Storlekar: XS-XXL
Pris: 1.599:-

Jet Cargo Pant

Midjebyxor med sidfickor. 10,000 mm vattenpelare/andning, tejpade sömmar Snölås och ventilation.
Färger: Svart/Turkos och Röd/Svart
Storlekar: XS-XXL
Pris: 1.499:-

www.jethwear.se

ALLRIGHT

M-Racing Zenith

Racejacka och byxa för både fritids- och tävlingsbruk. Testad av tävlingsteam. Yttermaterial av laminerad polyamid, vatten- och vindtätt med andningsfunktion. VERTEX®-membran, meshfoder. Har en urtagbar innerjacka i fleece. Tejpade sömmar, timecard-ficka och snölås. Ventilationsöppning fram och bak. Avtagbar vit/orange tävlingslapp. Plats för skyddsutrustning. Byxbenen förstärkta med Kevlar® och har löstagbara spännband för bättre passform.
Färger: -
Storlekar: 46-58
Pris: Jacka 2.790:-
Byxa 2.590:-

YOKO Epicure

Toppklassens racing-jacka med softshell-innerjacka och laminerad Sympatex®-membran.Urtagbar Softshell-innerjacka. Vattentäta dragkedjor på fickorna och ventilationsöppningar fram och bak. Neopren-krage, reflekterande tryck fram och bak samt snölås i ärmar och midja. Byxan har samma egenskaper som jackan fast med förstärkt innerben. Steglöst justerbar midja och hängslen. Stretchpanel på nedre rygg för bättre passform och snölås i byxben.
Färger: -
Storlekar: -
Pris: Jacka 4.490:-
Byxa 3.390:-

www.allright.eu

snow rider
HÄR SYNS MAN BRA!
RING: CARINA 0250-22887
CARINA@OTLAS.SE

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

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

Snö koter Bolaget.se
Begagnade skoterdelar
-Fraktfritt

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

LJUNGBERGS MOTOR
www.ljungbergsmotor.se

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

SALAB
YAMAHA
• Försäljning
• Reservdelar
• Service
www.salab.nu

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

Öppettider: Vardagar 7 - 19
can-am ski-doo
SÄTER 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

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

ÄVENTYRS MÄSTARNA
www.aventyrmastarna.se
HASSELA B&B
SKOTERUTHYRNING
POLARIS SWITCH BACK 800
0703 - 72 85 55
0652 - 35 06 13

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

ATV HONDA LYNX
SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR
BIL & MASKINFIRMA ERIC GRÖNING

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

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

WWW.SNOWRIDER.SE

RotopaX dunkar och tillbehör
Xenonkit till det mesta
Motorvärmare till skoter, ATV mm
ROTO PAX
Vilhelmina
Se webbshop för mer info
www.v-dm.se

ALLTID NÄRMAST
Skoterdelen
www.skoterdelen.com

Hos oss hittar du skoterkläder från Halvarssons och Sinisalo. Forum snowmobileboots. Hjälmar från UFO, Suomy m m. Samt övrig utrustning.
Halvarssons SINISALO
MotoBikers
www.motobikers.se
0243-23 99 68. Kvarngat. 1, Borlänge
Öppettider - se hemsiden.

www.glansgarden.se

YTTEROCKE PRODUCTION AB
SKOTER
TILLBEHÖR
VERKSTAD
ATV
POLARIS

Siljansnäs Maskin AB
Släpvagnar, skoterslåp, båttrailers, bilttransporter... hos oss hittar du vad du behöver för transporten.
www.siljansnasmaskin.se
Tel: 0247-23500

SNOW-RAIL
IMEX FIBER AB System
IMEX
IMEX FIBER AB
Malung, Dalarna
Tel: 0280-32570
www.snowrail.se

Fjällbädden
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

ski-doo
Linsells skoter & motor
Nytt & Begagnat Verkstad
thomas.larsson@linsellsskotormotor.se
0680-220 23 070-314 20 66

Allt för din snöskoter sedan 1992
MarinDemontering AB
Webshop för snabba leveranser !
www.marindemontering.se
Tel. 0920-21 19 59 Banvägen 10 Luleå

POLARIS
Auktoriserad verkstad
Besök oss på: Sundbrogatan 10 (gamla biografen)
Snöskoter & ATV nytt & begagnat
www.hallgrensmotor.se
HÄLLGRENS MOTOR AB
i Burträsk - tel 0914-10409

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

Polarn
Snabbpump
Beställ direkt på vår webbplats!
ORIGINALET
polarn innovation ab
Tel: 063-12 11 90
www.polarn-innovation.se

RESERVDELAR & TILLBEHÖR
PÅ POSTORDER - SNABBT & ENKELT
www.rinab.nu
RINAB

www.orrkvistmotor.se
ski-doo can-am YAMAHA
STORUMANS SKOTERSKROT AB
ORRKVIST MOTOR
STORUMANS SKOTERSKROT AB
Start beg.reservdelar alla skotrar, mc & mopeder
www.skoterskrot.se

YAMAHA YAMAHA
Yamaha sälen AB
Leonarden
Försäljning Förvaring Uthyrning
Reparation Service
www.leonarden.se
Tele: 0280-26065
YAMAHA YAMAHA

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 cylinder. För mer info, ring eller skriv.
RACING KONSULT
Vidholmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@nikasil.se

JOCKES
SKOTER&MOTOR
ARCTIC CAT
service & reservdelar till alla märken
Heby tel. 0224-342 21
Öppet: Må - Fre 08.00-17.30

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

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

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

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

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

MASKIN & TRANSPORT AB
ARCTIC CAT
SUZUKI
GÄLLIVARE
0970-26040

Skoterclinic med Chris Brown i Jorm 15-17 mars 2013

Förra vintern arrangerade TOBE Outerwear tillsammans med Snowrider en clinic i Jormvattnet där Chris Brown rest över från Kanada för att agera läromästare.

Text: Daniel Orevi Bild: Mikael Berntsson och Daniel Orevi

Efter en artikel i Snowrider om eventet blev de två planerade kurserna fullbokade så en tredje omgång fick läggas till.

Tomas och Mikael Berntsson från TOBE hade tagit initiativ till denna kurs, de känner Chris väl efter att ha åkt mycket skoter och filmat med honom i Nordamerika. Chris är känd för oss via en massa skoterfilmer och de artiklar han skrivit om avancerad skoteråkning i Snowrider.

Förväntan

Vi var 9 förväntansfulla grabbar i blandade åldrar som checkade in på mycket trevliga Korpens Öga i Jormvattnet på fredagskvällen. Vi samlades i baren och Chris, Tomas och Mikael hälsade oss alla välkomna.

Tomas började med att prata säkerhet och utrustning. Han är mycket seriös när det gäller detta och vill att vi skall använda ordentliga skydd och rejäla funktionella kläder. Eftersom han äger och driver klädmärket TOBE så har han väldigt mycket materialkunskap och kunde även visa med praktiska tester skillnader på olika tyger och membran. Det var väldigt nyttig info och visar att om man klär sig rätt kan man njuta fullt ut av skoteråkning i alla väder utan att bli blöt och kall eller för den skull för varm.

Jorm

Tomas och Mikael hade förlagt kursen till sin egen bakgård Jorm. Området är legendariskt och nämns ofta när svenska skoteråkare pratar om de bästa områdena i Sverige. Och vi kunde förstås inte ha bättre guider än Berntssons som åkt avancerat här i 15 års tid och hittar till massor av speciella ställen. Nu är det inte så svårt att hitta bra åkning för den verkar finnas precis överallt. Jag har aldrig varit på något ställe där det finns så mycket åkning i skogsbeklädda branter

Micke Berntsson demonstrerar högersväng när det lutar brant ned åt vänster.

av varierande lutning. Det är enkelt att hitta den svårighetsgrad som passar till allas kompetensnivå och önskad grad av utmaning.

Korpens Öga

Därpå följde middag i matsalen. Maten var helt underbar hela helgen och Korpens Öga är otroligt mysigt och liknar inte något annat ställe jag bott på. Ola och Elin är utmärkta kockar och tillagar förstklassig mat av lokala råvaror. Ola är dessutom enormt händig och har byggt det mesta av anläggningen själv. Stenlagda golv och grovhuggna plankor ger en stil som passar perfekt här. Rummen var mycket fina och med egen toalett och dusch. Andra kvällens middag var oförglömlig. Den serverades i festhuset som är ett tidlöst rundhus i grovhuggen stil med öppen eld i mitten. Alla satt runt ett långbord av plankor och med stolar som var uthuggna ur grova trädstammar. Vi åt med hemsmidda bestick och kände oss som på en vikingafest värdig en kung. Lägg till detta ett mycket trevligt och serviceinriktat bemötande från Ola och Elin med personal så förstår du att jag verkligen rekommenderar alla att checka in på Korpens Öga.

Dags att åka skoter

Efter frukost på lördagens morgon var det ett mycket ivrigt gäng skoteråkare som samlades på gården vid skotrarna. Solen lyste från blå himmel när vi åkte iväg över Jormsjön och fortsatte på leden några kilometer in i friåkningsområdet. I en liten dal med en platt yta på botten började Chris vår första lektion. Bryt ner skotern 45 grader, balansera still och led sedan runt skotern i ett helt varv med hjälp av gas, broms och styre. Det kändes lite udda och kanske inte jättesvårt men direkt när vi gjort det flyttade han upp oss i backen där vi fick göra samma manöver i hygglig nedförslutning. Nu blev det förstås svårare och direkt tydligt varför det är bra att kunna denna manöver. Vi fortsatte och så snart vi klarat det i vänstersväng blev det högersväng. Nu kanske man slipper att alltid åka ner på platten innan man kan vända uppåt igen tänkte jag glatt.

Träning ger färdighet

På detta sätt fortsatte Chris med olika övningar, t ex att komma fram till en mkycket brant backe, nära nog lodrätt första metern. På krönet bröt vi ner skotern liggande och sedan fick den glida nerför medan vi höll balansen med styre, gas och broms. Det började gå upp för mig att Chris lär oss alla manövrar man behöver för att klara av svåra knipor man kan hamna i när man ger sig in i svår terräng och man inte vet hur det kommer att sluta. Fantastiskt nyttigt och jättero-

Tomas demonstrerar vattentäta membran.

Elev gör första försöket på högersväng enligt Mickes förebild.

Lavinkurs. Sökning pågår.

Lavinkurs. Chris lär ut teori och praktik.

ligt. Man blev förstås stolt när man lyckats vända skotern i en nedförsbacke och bara gasa uppför igen. Att skråa sakta var en annan sak vi övade mycket på. Om man kan balansera skotern på skrå i mycket brant terräng så öppnar sig nya möjligheter att ta sig fram där man tidigare inte vågat åka. Många sekvenser jag sett i skoterfilmer kom framför mina ögon och så fort jag lyckats skråa några meter förbi några träd spred sig ett nöjt leende inne i hjälmen. Ganska snabbt avbröts det av sucken när skotern tog kommandot igen och for rätt nerför fallinjen med mig som passagerare mer än chaufför. Då gällde det bara att komma ihåg vad Chris lärt oss, bromsa ner farten, bryta ner skotern med lite gas och motstyrning, balansera, vrida styret dit vi vill och börja gasa och vara beredd med bromsen och skråa iväg snett uppför igen. Direkt kom leendet tillbaka.

Planering

Längre upp i branten satt Mikael på sin skoter och observerade. Jag stannade mer eller mindre frivilligt nedanför honom och direkt så fick jag en uppgift av honom. Vänd rakt nedför, runda en viss björk och skråa mellan två andra björkar några meter bort. Här gällde det att styra skotern exakt dit och inte bara gasa och se var man hamnade som det brukade bli. Man planerar sin linje och sedan ser man till att det blir så. På detta sätt fortsatte vi i två hela dagar och alla i gruppen växte verkligen mycket. Gruppen hade väldigt olika förkunskaper men alla fick utvecklas vidare från sin egen kunskapsnivå. Någon hade en skoter som inte alls var lätt att hantera i denna terräng men då lånade både Tomas och Mikael ut sina Polaris RMK:s så han också fick en vettig chans att manövrera i branterna. Chris berömde våra framsteg och vi kunde alla känna att vi lärde oss mycket. För min egen del så klev jag definitivt över en tröskel där jag nu vågar prova mycket svårare linjer och inte är lika rädd att åka nerför en bäckravin även om jag inte ser exakt hur den slutar.

Lavinträning

På söndagen var det många stela män som samlades vid frukost och fick en genomgång av lavinsändare, lavinsond, airbagryggsäck och teoretisk lavininformation. Detta säkerhetsinslag i kursen fortsatte på eftermiddagen med praktiska övningar där vi fick leta fram nedgrävda lavinsändare. Chris hittade även en lavin som gått nerför en brant fram mot en sjö uppe på fjället. Den såg inte så stor och farlig ut men efter mätning av snödjupet så räckte inte en 2,5 meters lavinsond till. På isen nedanför lavinen var det 0,5 meter snö. Lavinen som släppt uppe vid överhänget hade alltså lätt kunnat ta livet av en skoteråkare. Chris var väldigt personlig och berättade när han själv blev begravd i en lavin för många år sedan. På den tiden hade han ingen lavinutrustning och han var medvetslös när han blev framgrävd, men hans kompis räddade honom med hjärt- och lungräddning. Allt detta gjorde att lavinkursen Chris höll för oss blev mycket konkret och intressant och det var ingen som inte förstod allvaret och faran. I Sverige har vi i princip varit för-

Chris demonstrerar säker nedstigning och uppfärd ur bäckravin

Surftips

Info om Chris hittar du på www.ridewithchrisbrown.com
Info om Korpens Öga hittar du på www.korpensoga.com
Info om TOBE hittar du på www.tobeouterwear.com

Chris trivs som vikingahövding

skonade från lavinolyckor med skotrar men den tiden kommer snart att vara förbi. Det är fler och fler som åker mycket högre upp i de lavinfarliga områdena så vi måste alla ta vårt ansvar, gå kurs och använda lavinsändare. Det är en absolut nödvändig hjälp för du vill inte stå och se på när din kompis dör i en lavin för att du inte hittar honom i tid.

Svårighetsgraden skruvas upp

Söndagens åkning gick i tätare och brantare skog. Svårighetsgraden ökade och det var inte bara en gång som jag fick ta fram spaden och gräva fram skotern. Emellanåt tog Chris sin skoter och drog iväg på lite egna upptäcktsfärder. Det ser så lätt ut när han bollar runt skotern och han körde några hårresande linjer utan problem. Jag vill även framhålla Mikael och Tomas som i denna terräng ser lika skickliga ut som Chris. Riktigt imponerande.

Åka till BC?

Hela kursen avslutades sen söndag eftermiddag i matsalen på Korpens Öga där Mikael visade en film med Chris från British Columbia. Några sa att vi måste träna mycket på våra övningar så vi kan åka till Chris i Whistler och åka med honom där men Chris berättade att vi redan var mogna för den åkningen. Områdena runt Whistler är så stora så man hittar alltid den åkning man vill ha. Öppen åkning med valfri lutning, gles eller tät skog i lagom eller riktigt branta områden. Hopp och drop osv. Det finns åkning för alla och Chris anpassar allt efter kundens önskemål. Det var många av deltagarna och inte minst undertecknad som nu är riktigt sugna på att åka till British Columbia nästa vinter för att åka med Chris i Whistler. Det vore ett äventyr för livet.

Tack

Ett stort tack till Chris för att han kom till Sverige och tog sig an oss. Jag vill även tacka bröderna Berntsson för att de hela tiden var enormt hjälpsamma med råd och hjälp när man kört fast och de till och med lånade ut sina egna skotrar till dem som inte hade så moderna lössnömaskiner och därför fick lite svårt med vissa av övningarna vi skulle göra. Tack även till Polaris som ställde upp med skoter till Chris samt reservskoter till deltagarna.

Alla deltagare var helt överens om att dessa två dagar var helt fantastiska och att vi lärt oss massor och förstås hade mycket mer som vi skall öva på innan vi börjar behärska tekniken hyggligt. De ibland små tekniska finesser som Chris visade gör hela skillnaden och helt plötsligt förstår man hur man kan hantera sin skoter i svår terräng. Personligen skall jag träna stenhårt på en del vitala övningar tills de sitter rejält. Denna vinter var den första för mig på en riktig mountainmaskin och inget kunde ha varit bättre än att få åka med Chris och bröderna Berntsson. Inlärningskurvan blev brant och även terrängen jag (nästan) kunde manövrera i.

PRENUMERERA!

Starta din prenumeration idag så du inte missar något nummer

GILLA oss på FaceBook "SnowRider V.I.P."

Nästa nummer i butik 22 oktober 2013

Prenumerationspriser

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

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

Förbeställ redan idag!!

Årets skoterguide i butik 1 oktober!

Allt om alla 2014 års nya skotrar samlat i ett och samma magazin

Beställ i vår shop redan idag
www.otlas.jetshop.se

PRENUMERERA PÅ snowrider

Skicka in talongen nedan eller ring in din beställning till:

Tel: 0250-22885
Telefontid: Vardagar 8-16

Eller maila på:
pren@snowrider.se

Eller så går du in på våran hemsida och beställer din prenumeration.
WWW.SNOWRIDER.SE
WWW.OTLAS.JETSHOP.SE

Svarskort
-Posta redan idag!

snow rider

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

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

B

SVERIGE
Porto Betalt

Namn: _____

Adress: _____

Postnr&Ort: _____

Tel: _____

TIDNINGSFÖRLAGET OTLAS AB

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

OBS! PRISERNA GÄLLER ENDAST INOM SVERIGE.

Prenumerationen övergår i en bekväm tillsvidareprenumeration.
Beställningen går även att göra på otlas.jetshop.se fax: 0250-22883 eller telefon: 0250-22885
Kontakta oss för prenumeration utanför Sverige.

POLARIS®

Först till kvarn!

127,900:-

Vi har ett antal -13 kvar som vi kittat med dessa produkter.

- SLP Variatorkit
- SLP Powderpro skidor (valfri färg)
- Dekalkit

Värde på detta är ca 8000:-

MOTOR HUSET®

Edition 800 Switchback Assault 144” -13

www.motorhuset.com

Butik och verkstad Odenskogsvägen 35, 831 48 ÖSTERSUND Tfn: 063-57 00 20

MOTOR HUSET®

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

24MX = sledstore

MOTOCROSS, MC OCH SNÖSKOTER, NU DELAR VI PÅ OSS!

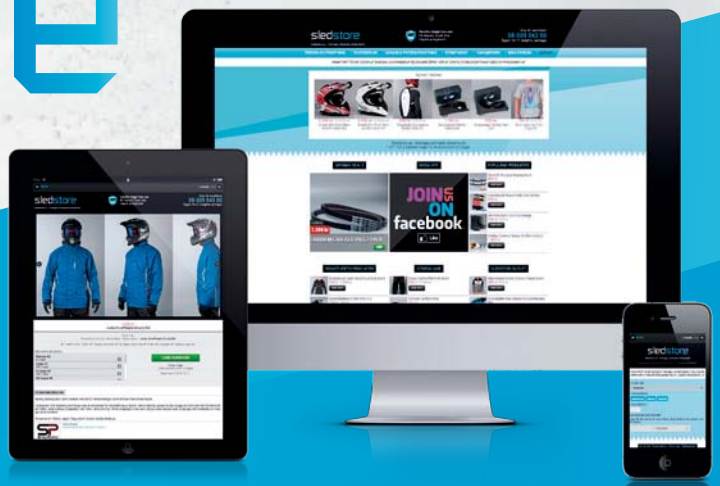
24MX
100% FOKUS PÅ MOTOCROSS!

XLmoto
100% FOKUS PÅ MC!

sledstore
100% FOKUS PÅ SNÖSKOTER!

sledstore

100% SNÖSKOTER!



SVERIGES STÖRSTA SORTIMENT FÖR SNÖSKOTER!

sledstore.se | info@sledstore.se | 08-509 043 00

FRI FRAKT ÖVER 1.000 KR | 60 DAGARS ÖPPET KÖP | GRATIS STORLEKSBYTE | ENORMT SORTIMENT

ALLA GODA TING ÄR TRE!

Vi har alltid strävat efter att vara bäst på precis allt och nu har vi röjt det sista hindret i vår väg.
Den perfekta webbutiken ska vara lätt att använda, ha tydlig information och rätt fokus.
För att slippa kompromissa delar vi upp oss i 3 anpassade siter där vi kan ha 100% fokus på rätt saker!

Varmt välkomna!

NYA SMIDIGARE OCH SNYGGARE SITER!
Bättre, snyggare och mer överskådligt

NY BÄTTRE SÖKFUNKTION
Hitta rätt produkt snabbt och enkelt

ANPASSADE FÖR ALLA SKÄRMSTORLEKAR
Fungerar lika bra från din smartphone som din dator

NYA FILTER
Nu kan du filtrera produkter efter varumärke