Lössnö 2014

Nummer 5 13/14 Pris: 64:- 8,30 EURO 74 NOK

www.snowrider.se Nr 5 13/14

snow rider

"För dig med mer hår på bröstet"

Marsfjäll
När borta är som bäst

Ull - ett magiskt material

Planet Snowmobile

Pro Ockelbo

2-taktsturbo del 2

TTX på långtest

Poker Run Sälen

Garaget färdigt

ArcticCatCup

Vi bygger en
Ockelbo Racer

INTERPRESS 0518-05
7 388051 806400
RETURVECKA V 15

SEB

Enkla lånet
– låna till vad du vill och få snabbt besked

Gör så här för att ansöka

- **Gå in på seb.se/enklalanet**
- **Ring 0771-ENKLALANET** (eller 0771-365 525) och ange ”Enkla lånet” – du får lånebesked direkt!
- **Kom in på närmaste kontor** – du får besked och hjälp medan du väntar!

Enkla lånet, från **4,75 %*** rörlig ränta

* Vi tillämpar individuell prissättning (ränta för närvarande 4,75 % - 12,86 %) och en sedvanlig kreditprövning görs alltid. Det får inte finnas några betalningsanmärkningar och lägsta årsinkomst är 180.000 kr.

Om den rörliga årsräntan är 5,64 %, blir den effektiva räntan 5,92 % för ett annuitetslån på 100.000 kronor upplagt på 5 år, med uppläggningsavgift 300 kronor, samt under förutsättning att betalning sker via autogiro. Det totala beloppet att betala, under förutsättning att räntan är oförändrad, blir 115.295 kronor och din månadskostnad blir 1.916 kronor. Årsränta per 2014-01-01.

ToBe Mono 2.0
Freerideoverall med fantastisk funktionalitet. Dermizax-membran. Pris från ca 6495:-
Leatt GPX 5.5I
Justerbart i fyra olika lägen Ligger mycket lägre på axlarna vilket gör att den passar även hjälmar med vinge bak. Extremt bra rörlighet. Pris ca 3695:-
Airoh Aviator 2.1 Captain
Snygg, lätt och säker karbon- och kevlar-konstruktion. Vikt endast 1000 gram. Pris ca 5495:-
Dr. Zipe Healer Level V
Dr Zipes största ram, stort synfält. Ventilerade glas. Siliconband. Pris ca 799:-
Dr. Zipe Headmaster Level VII
Dr Zipes stösta lins, unikt synfält. Ventilerade glas. Justerbara infästningar för banden. Multicoat glas. Siliconband. Pris ca 999:-
Fly F2 Carbon Dubstep
En superlätt hjälm till bästa pris, ca 2295:-
Förlängning Billet X
Finns i två versioner. Förlänger din drivmatta 20 eller 40 cm. Pris från ca 2995:-
C&A Pro Boondocking Xtreme
En helt ny skida avsedd för freeride och boondocking. Den nya generationens skoteräkning. 7-1/4" (18,5 cm) bred. Justerbar skidögla. Finns i flera färger. Pris ca 3995:-
ROX Flex-Tec 2 Handtagsskydd
Används av nästan alla racers i USA. Tål en massa stryk, till och med en rullning. Pris ca 1695:-
ROX Justerbar styrhöjare
Anpassa höjden på styret efter åkstil och humör. Pris från ca 1495:-
Sno Pro CDI boxar
Pris från 705:-
Sno Pro A-armar
Pris från ca 1360:-
Drivmatta Camoplast PEAK 2,5
64 mm kamhöjd med exakt rätt vinkel. Kraftiga kammar som gör du kan köra både i nyfallen puder-snö men även på en vindpinad fjällsida. Pris från ca 8595:-
Riders choice
Världens bästa varumärken inom området snöskoter finns samlade hos en stark leverantör – Duells.
Devisen Riders choice betyder att vi ständigt strävar efter att bli ditt självklara val när du behöver tillbehör eller reservdelar till din skoter, eller varför inte ny utrustning till dig själv.
Du hittar produkterna hos de ledande återförsäljarna runt om i landet och det kompletta sortimentet kan du beskåda på www.duells.se. Välkommen!
Duells
Riders choice
www.duells.se

Nummer: 5-13/14 Årgång: 17
Foto omslag: Björne
Utgivning nr 6 2013/14: 1 april
Annonsstopp: 28 februari

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

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

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

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

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

Tidskriften är TS-kontrollerad

Ledare # 5

Det var en konstig vinter vi hade i år. Först ingen snö, sen ingen snö, sen en massa snö, i alla fall i mitten och de norra delarna av Sverige. Man kände sig skapligt uppgiven ett tag, men som så många gånger förr så rättade vintern till sig, till slut. Vi har därför blivit lite försenade då det gäller tester på svensk snö, samtidigt som vårt nya redaktionsbygge dragit ut lite på tiden. Men nu är det klart. Vi började vår tidningsresa 1997 med att sitta i en gammal nedlagd affär på Sollerön för att sedan flytta en sväng in till Mora innan vi byggde en ny redaktion hemma på gården. Den har vi nu växt ur och har därför renoverat en gammal mätstation som är belägen på grannfastigheten. Där sitter nu den skrivande delen av redaktionen. Nu har vi fotostudio, fullutrustad verkstad med diverse lyftar, utsug och allt annat man bara önskat sig under alla år. Kolla närmare på sidorna 62-63 för att se hur vi har det.

Skrattar högst som skrattar mest

Ibland är det svårt att hålla sig för skratt åt andras olycka. Min kompis Magnus Säfström har varit aktuell som testförare i SnowRider sedan starten och vi körde också skotercross tillsammans när det begav sig. Jag insåg mina begränsningar och lade hjälmen på hyllan medan Magnus varit aktiv hela tiden. Eller aktiv och aktiv. Han har inte kört någonting, bara planerat att han eventuellt ska börja igen. Han har också tänkt att träna men aldrig riktigt kommit till skott där heller. Han är nu lite äldre, lite gråhårigare, där han har hår. Han har också glasögon vilket helt klart också det är åldersrelaterat. Vi gjorde årets första tur tillsammans vilket resulterade i en massiv träningsvärk för oss båda vilket i sin tur gjorde att Magnus inte kunde träna en enda gång innan han skulle göra sin comeback i amatörklassen på Mora crossbana i slutet av januari. Premiärdagen kom och Magnus ställde upp. Vann ett heat för att sen skaka loss några gallstenar så att han hamnade på sjukhus med enorma smärtor. Ganska roande att karln både är blind, flintis, gråhårig, men samtidigt som gallstensanfallen haglar kring honom så har han inte en tanke på att ge upp sitt intresse då jag tror att han fick blodad tand. Körningen kändes ju i alla fall riktigt bra. Snacka om bra timing då det numera finns en klass för 40-plussare som känner sig manade att misshandla sig själva på crossbanan. Så ge Magnus en extra klapp på axeln då ni ser honom nära en skotercrossbana. Kännetecken på denna man kan vara att han har käpp, äter plommon för matsmältningens skull, är gråhårig där håret finns kvar samtidigt som han berättar historier om hur det var förr. Han tackar heller inte nej till en Werthers Original, eller Kongen av Danmark som tydligen alla gubbar gillar. Kör hårt Magnus. Eller nej vafan. Ta det lugnt, du är inte 39 längre.

Tiden går

När du håller denna tidning i din hand så sitter vi med största sannolikhet på ett plan till Salt Lake City för att därifrån ta en hyrbil till West Yellowstone och köra 2015 års maskiner. Jag var där första gången för dryga 17 år sedan och sen har det hela rullat på varje år i början av mars. För mig som bor i Mora är det en välsignelse eftersom Vasaloppet går av stapeln vid samma tidpunkt varje år, vilket gör att jag slipper alla snorande apelsinskalande trikåmuppar. Direkt efter hemkomst från USA brukar det vara dags att bege sig till körning av nästa års Lynx och Ski-Doomaskiner i antingen norra Sverige eller Finland. Vi har ett ytterst späckat schema framför oss innan det hela lugnar ner sig. Fram till dess så är det bara att njuta av vintern som äntligen är här. Morsning.

Björn Friström
Chefredaktör

ROAD SHOW 2015

START I MARS – PROVKÖRNING AV 2015 ÅRS MODELLER!

Upptäck 2015 års snöskotrar från Arctic Cat – i mars startar vi 2015 års Road Show! På www.arcticcat.se hittar du datum och tider för när vi kommer till just din handlare. Där finns också bilder och information om de skotrar som är med. Vid snöbrist blir det visning av maskinerna. Välkommen!

1 års FRI SERVICE

MASKINGARANTI 3 år ARCTIC CAT

WWW.ARCTICCAT.SE

ARCTIC CAT®
SHARE OUR PASSION.™

Innehåll #5 13/14

4. Ledare
10. Nytt & Noterat
12. Lössnö 2014
20. Poker Run Sälen
22. 2-t turbo, komplicerad trimning
24. SnowRider evenemang
26. Nya garaget
28. Ockelbo Racer
32. Pro Ockelbo, snabb som satan.
38. TTX, en massa rattar har den.
40. Fox Float en luftig historia.
44. Marsfjäll, ett paradis.
49. Arctic Cat Cup
52. Ull, var inte en fårskalle
56. Bromsning E-tech 800
62. Planet SnowMobile
66. Prenumerationer

The perfect partner!

FX Nytro X-Ride 153

FX NYTRO M-RIDE 162

FX Nytro X-Ride 153

Just nu kan du göra en extra bra affär på de sista snöskotrarna av 2014 års modell.
Dessutom kan du finansiera ditt köp till superlåga 1,95% ränta.

Räntekampanj!

1,95%*

Gäller alla nya Yamaha snöskotrar av 2014 års modell tom 31 mars 2014!

*RÖRLIG RÄNTA F N 1,95%. UPPLÄGGNINGSAVGIFT 595 KR. ADMINISTRATIV AVGIFT 49 KR/MÅN. VID EN AVBETALNING PÅ 100.000 KR I 72 MÅNADER BLIR TOTALA BELOPPET ATT BETALA 110.168 KR. EFFEKTIV RÄNTA 3,31%.

SE VÅRA **NYA SKOTRAR 2014**
www.yamaha-motor.se

YAMAHA
Revs Your Heart

1495:-

T&P DISCOVERY ACTION II JACKET
Avancerad och sportig jacka, fullmatad med funktion. Helt vattentät med andasmembran. Urtagbart värmefoder gör jackan användbar året runt. Art nr **1314**

995:-

T&P TOURING DISCOVERY JACKET
Robust och slitstark. Stora rymliga fickor. Helt vattentät med andasmembran. Urtagbart värmefoder gör jackan användbar året runt. Art nr **1104** Art nr **1239**

695:-

T&P ALLROUND HÄNGSELBYXA
Rejält varmfodrad med smidig sittdyna och urtagbara knäskydd. Helt vattentät med andasmembran.
Art nr **2224-05**

699:-

T&P DISCOVERY SHELL PANTS
Praktisk skalbyxa med smidig värmeisolering i bak. Det optimala skalet med rätt kläder under. Helt vattentät med andasmembran.
Art nr **2385-05**

1095:-

T&P DISCOVERY ALLROUND PANTS
Actionbyxa med stretchpaneler i rygg och knän. Urtagbart värmefoder. Helt vattentät med andasmembran.
Art nr **2275-05**

895:-
995:-
T&P POWER II JACKA
Riktigt skön jacka för touring, arbete m.m.
Smart kroppsanpassat värmefoder.
Helt vattentät med andasmembran.
Art nr 1318
DOWN IGLOO JACKET
Riktigt varm jacka för kalla dagar.
Yttertyg och dragkedjor att vatten-
resistenta. Fyllning: 50% fjäder/
50%gåsdun. Art nr 1224
SPECIALERBJUDANDE!
Ultralätt dunjacka 250:-
När du handlar för 1.500:- Reservation för slutförsäljning.
1398:-
Perfekt förstärknings-
jacka i bra kvalitet .
Fyllning: gåsdun 80/20
Fill Power 500 cuin.
Praktisk packpåse
medföljer.
Art nr Herr 1296
Art nr Dam 1295
Ord lågpris
795:-
T&P SKOTEROVERALL
Mycket varm och slitstark
overall för många användare.
Helt vattentät med andasmembran.
Art nr Herr 4410 Art nr Dam 4535
För mer info, fler kläder, skor, underställ och mycket annat besök vår webbutik:
www.fritidsklader.se
ITAB
Fraktfritt vid order över 500:-. Övriga villkor se webshopen.
Butik/lagerförsäljning: Enbärsv. 18, Surahammar
Kundtjänst: 0220-308 60 Välkomna!
TRYGG E-HANDEL

Houdinis Bedrock Pants

Höst/vinter 2014/2015 lanserar Houdini Bedrock, ett helt nytt 3-lagers skal för freeride. Bedrock markerar en ny era i historien, inte bara genom att sätta en ny standard när det gäller funktion. Med Bedrock tar Houdini hållbarhet till en helt ny nivå. Bedrock är tillverkad av återvinningsbara och återvunna tyger (utan PFOA) och eftersom membranet, Atmos, är gjord av ren polyester möjliggör detta en cirkulär produktlivscykel. ”Vi tror att tiden präglad av icke hållbara lösningar måste avslutas, och vi tror att Bedrock kommer att leda vägen framåt”, säger Eva Carlsson VD, Houdini Sportswear.

MAGNUM

Glansgården har ett helt gäng olika mattor att erbjuda, med allt från 50-mattor till 365 långa 38-kams mattor. R32 Magnum finns i 307 och 345 med 2.52 i delning och R38 Magnum finns i längder från 305 upp till 365 med både 2.52 och 2.86 i delning. Priserna startar redan vid 3,995 kronor. Finns hos närmaste återförsäljare eller på www.glansgarden.se

Kopplad Catt

Zbroz Racing har tagit fram ett justerbart kopplingsblock till boggin i Arctic Cat ProClimb M6000, M7000, M8000 och Yamaha SR Viper. Detta är något man har särskilt stort behov av när man överladdar dessa maskiner och på de med turbo redan standard. Man kan välja nu välja mellan kopplat eller okopplat genom att vrida klossen. Ett kitt går loss på 169 dollar hos www.zbrozracing.com

Halvarsson SCORE

SCORE Fake down är en skön och snygg innerjacka för henne, som även passar utmärkt som gå på stan jacka. Kviltad lättviktsjacka i polyester med microfiberstoppning. Finns i storlekarna S–2XL och priset är 1,295 kronor. Mer info och kläder hittar man på www.jofama.se

Headlight Delete Kit

Om du rejsar med din Polaris kanske du klarar dig utan lyse? I så fall ger detta kit en sänkt vikt med 1,5 kilo och dessutom förbättrad ventilation. Priset är 550 kronor hos www.modshop.se

SVENSKA STR CK

STR CK skidan är en utveckling av både C&A- och SLP-skidan. Man har helt enkelt inspirerats av det bästa från båda skidorna och förbättrat egenskaperna ytterligare till en allroundskida som ska passa alla typer av körning, från crossåkning till lössnöåkning. Har justerbara skidöglor i två lägen. Specifikationer; bredd: 17 cm, längd: 107 cm, köl djup: 3 cm, köl längd: 83 cm och färg: vit. Priset ligger på 3,895 kronor komplett och du hittar mer information på www.swedtechracing.se

Plug&Play nödstopp

Det här är OFT Racing Plug & Play Tether Polaris nödstopp. Det blir allt ovanligare att detta sitter på från fabrik och nu löser man det alltså enkelt på egen hand. Pro-Armor nödstopp har Polaris orginalkontakt och kräver ingen skalning, skarvning av kabel eller annat bök, bara att koppla in och börja använda. Priset för denna ibland livsviktiga pryl ligger på 550 kronor hos www.modshop.se

Mammut Freeride

En teknisk, lätt och isolerande fleecejacka som ger dig full rörelsefrihet. Materialet är från Field Sensor som är elastiskt och har särskilt bra andningsförmåga. Håller kroppen torr under fysisk ansträngning. Vikten är 290 g och storlekarna spänner mellan XS-2XL. Priset hos närmaste återförsäljare är 1,200 kronor.

Arbetsbyxa X-Treem

Industrigrossisten Proman AB presenterar en ny arbetsbyxa för den lite snyggare mekaren. Med Promans nya X-Treem byxa erbjuds en crossover mellan bekväm vardagsbyxa och en tålig arbetsbyxa. Midjebyxan i industribyxmodell har genom ny innovativ vävteknik fått en mjuk bomullsinsida och smutsavstötande polyamidutsida. Låg midjelinje ger en passform utöver det vanliga. Många praktiska fickor och förböjda knän är också ett signum för denna produkt. Storlekar: 46-154. Färg: Svart. Tvättas i 60°C. Rekommenderat cirkapris 895 kronor. Mer information hittar man på www.industrigrossisten.se eller www.proman.se

Mammut airbag

Alyeska Protection Airbag Vest kombinerar de unika egenskaperna hos Airbag-systemet och ett plagg med perfekt passform. Den tätt åtsittande västen har blivit en favorit bland våra pro-skidåkare. "Airbag Protection System" skyddar dessutom huvud, hals och bröst mot fysiska skador och ser till att åkaren förblir "flytande" vid en lavin. Dessutom finns det plats för resten av lavinutrustningen. Västen har en öppning på baksidan med plats för spade, sond och förstahjälpen-utrustning. Dessutom finns plats för matsäck och dryck. Volymen är 4L och vikten 2300g. Mer info hos närmaste Mammut-återförsäljare.

NYHET! *NU FINNS ISRIVARE TILL*

Arctic Cat & Yamaha Viper, årsmodell 2014

Nu har TR Skoter & Mek tagit fram ett fäste så att deras smidiga isrivare även passar till nya chassit från Arctic Cat och Yamaha Viper. Priset för en isrivare i boggin går loss på 1,199 kronor. Fler varianter och mer information hittar man på www.tr-skoteromek.se

Sikta lågt!

Det har blivit populärt att ha styret lite lägre än tidigare. Detta löser BilletX med sin ultralåga styrhöjare som endast bygger 5 mm! Den är speciellt anpassad för freestyle- och crossmaskiner. Självklart är den utrustad med BilletX patenterade låssystem. Passar alla styren standard som fatbar. Finns att köpa i deras webbshop, billetx.com, och hos välsorterade återförsäljare.

Lössnö 2014

Längst, störst och störigast

Vissa maskiner både hatar och älskar man på grund av deras egenskaper. Alla lössnömaskiner passar in i den kategorin.

Av: Björn

Ska man göra någonting så ska man göra det ordentligt, brukar det ju heta och visst stämmer det. Just lössnösegmentet ligger tillverkarna varmt om hjärtat då denna genre helt klart är en måttstock på deras kunskap om hur man bygger en maskin som ska ta sig fram i sitt rätta element. Nämligen opreparerad snö av lös sort.

Det finns faktiskt inte så många olika vägar att gå för att få en maskin att fungera i denna miljö.

Dessa vägar leder fram till samma ställe vilket i korta drag är smal framvagn, lång matta med höga kammar och löst ställd fjädring. Dessa egenskaper är själva grundstenen i ett lössnöbygge och faktiskt också roten till allt ont som en lössnömaskin för med sig. Vi tjatar om detta varje gång, men för säkerhets skull gör vi det igen. En lössnömaskin kör man i lös snö med, inte på leden. Okej man kan transportera sig, men ogärna mer än så. Nu kör vi.

Sälen

Vi har jämfört den svenska marknadens längsta och största lössnömaskiner mot varandra för att till slut utse en vinnare bland dessa. Vi testade dessa maskiner i Sälen en vinterdag i februari då det fanns rejält med snö i området. Vi hade en ordentlig botten som både bar bra samtidigt som den gav mattan bra grepp. Visst gick det att köra fast utan problem, men vi har varit med om betydligt lösare förhållanden. Vi anlände till vår lokala guide vid tiotiden på morgonen. Guiden heter i vanlig ordning Jonas Sjögren och har skoteruthyrningen Sälens Skoter&Motor aktiviteter där han som namnet avslöjar aktiverar stockholmare och annat löst folk som ska förlusta sig i fjällen. Detta jobb innebär att han ganska naturligt känner hela Sälenfjällen innan och utan vilket i sin tur gör att vi alltid blir bjudna på utmärkt åkning. Sälen är för övrigt det perfekta stället att tillbringa en vårvecka i eftersom området bjuder på allt från friåkning, väl omhändertagna leder, uteliv och schyst boende i olika prisklasser. En parentes i sammanhanget men klart värt att ha i bakhuvudet när det ska bokas stuga till våren.

M-Ride

Vår färd börjar vid Preemmacken i Tandådalen där vi lastat av. Vi beger oss västerut för att sedan svänga upp på fjället genom lite tätare skogsterräng. Ganska omgående så fick vi lov att snäppa upp oss rejält vad det gäller körningen då både lutningsvinkeln och snötillgången var mer än tillfredsställande. Jag började min färd på Yamahan vilket jag först ångrade då jag inte kört den på ett tag. M-Ride är av längsta modell vilket på Yamahaspråk betyder 162 tum. Kammarna är på 57 millimeter, vilket behövs. Rent effektmässigt brukar vi säga att den är jämförbar med en tvåtakts 600 samtidigt som den är lite tyngre än de andra i gänget. Detta ställer extra krav på föraren som både ska vara inläst på hur man ställer in maskinen samtidigt som han eller hon bör vara lite extra duktig på att köra. Detta löser man genom att köra mycket och samtidigt våga skruva på dämparna. Då denna maskin är lite tyngre där fram så fungerar den bäst på fullgas ute i snön. Tvekar du eller tar omtag så är det inte ovanligt att fronten, som lever sitt eget liv, väljer att skicka maskinen åt något håll med resultatet att du sitter fast. M-Riden är den maskin i gänget som skulle behöva olika skidor beroende på snötypen. Den behöver breda skidor om det är extremt löst underlag så att maskinen håller nosen över ytan, men så fort det blir lite hårdare så ska den ha smalare skidor eftersom den är lite trög att få ner med för breda skidor. De andra maskinerna lider inte riktigt av detta handikapp då de är lättare där fram. Vi kan direkt konstatera att denna maskin lider av lite övervikt samtidigt som den har lite mindre hästar. En

Visst trivs M-Ride bättre med en snigel på avgasröret. Men det är ju en helt annan historia.

Med en fast hand och en skopa muskler får man Yamaha M-Ride dit man vill. Denna maskin trivs bäst på full gas.

Yamaha FX Nytro M-Ride 162

Motor	
Typ:	Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	1049
Borr/slag mm:	82x66,2
Bränslesystem:	3 x EFI 41mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	3-1
Effektklass:	120
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	Ca 257
Tunnel:	FX chassi
Framvagn:	FXG2
Fjädring fram:	FOX FLOAT 2
Fjädringsväg fram mm:	216
Boggi:	Pro Mountain Air 162, vinklad
Dämpare:	FOX FLOAT 2 / FLOAT 2 XV
Fjädringsväg bak mm:	380
Typ av matta mm:	381x4115x57 Ascent
Skidor:	8FK Mountain ski
Spårvidd mm:	1036
LxBxH mm:	3340x1220x1195
Tankvolym L:	27,7
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	134 900:-
Färg:	Blå
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

Körställningen är lite speciell på Yamahan och man gör bäst i att stå lite längre bak än brukligt på en lättare tvåtaktare.

Den maskin i detta gäng som behöver mest tillvänjning är utan tvekan Arctic Cat M8000 som är en tuffing som behöver guidning här i livet.

Arctic Cat M 8000 153

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	794
Borr/slag mm:	85x70
Bränslesystem:	BEFI 46 mm
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	150
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	212
Tunnel:	Proclimb
Framvagn:	Arctic Race Suspension
Fjädring fram:	FOX IFP
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	M rear Suspension
Dämpare:	FOX IFP
Fjädringsväg bak mm:	394
Typ av matta mm:	381x3887x57,1 Power Claw
Skidor:	Mountain 6”
Spårvidd mm:	965-990
Längd/Bredd/Höjd mm:	3175x1118x--
Tankvolym L:	45
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	129 900:-
Färg:	Grön
Generalagent:	KGK Motor AB

turbo förvandlar dessa nackdelar till fördelar i ett nafs, men det är en annan historia, nu kör vi maskinerna så standard vi kan. Ska vi däremot leta fördelar så är det istället denna maskins tillförlitlighet och mångsidighet som gör den intressant. Du kan klara dig ganska bra med denna skoter i alla slags miljöer då den är rätt allsidig och kanske mer påminner om en hybrid i många avseenden. Som värsting lössnömaskin avsedd för meterdjupt puder så kommer den klart sist i detta gäng. Men, den har några år på nacken och kommer troligen att utgå ur sortimentet inom en snar framtid. Den är inte dålig, bara lite blyg i detta sammanhang. Känner du att du är den där skoterföraren som vill hänga med dom andra lössnöåkarna ut till favoritstället, men gärna sitter säkert längst ner och kanske tar dig en lugnare sväng i omgivningarna så är det här maskinen för dig. M-Ride är en allroundmaskin som inte skäms för sig. Den är driftsäker, håller sitt värde, är av fyrtaktstyp och passar fler personer än som vågar erkänna det. Och återigen. En turbo på denna och konkurrenterna lämnas i ett snömoln på väg upp till toppen.

Arctic Cat

Ja vad säger man om årets Arctic Cat M8000? Hjälp, kan man säga om man inte kört den förut. Hoppar man från den trygga trevliga Yamahan till Arcticen så kan man få sig en funderare. Är det en crossmaskin? Den låter elakt, den ser elak ut och den har en elak setup. Allt är elakt med denna maskin. Om man åker en Yamaha, så måste man köra en Arctic. Annars finns det risk att man blir körd. Den här maskinen är helt klart den i gänget som man behöver mest tid för att känna sig hemma på. Den känns snabbast och starkast, men visar sig inte vara det vid vårt accelerationstest. Vi tror att det kan vara en kombination av att den är lite kortare än de andra, samtidigt som variatorsetupen gör att mattan får upp farten betydligt snabbare än skotern. I folkmun kanske man kallar det att Catten spinner? Detta är ingen nackdel när man väl fått upp farten. M8000 ska köras i full rulle med skidorna högt. Vissa gånger lite väl högt vilket i sin tur återigen gör att vi skulle vilja ha den lite längre. För visst säljs den som 162-tummare i USA men när väl generalagenten tagit in den i längsta versionen har intresset från slutkunden (det vill säga du) varit svalt. Jag säger alltså att det är just ditt fel att denna maskin inte finns i fullängdsversion i Sverige. Eller, nej det gör jag inte. Men svaret på frågan varför den inte säljs som fullängdare är som jag sa, svalt intresse rent historiskt. Vill du ha en 162-tummare är det fyrtaktsmodellen du ska titta på. Som en parentes kan jag säga att den skotern är lika smidig som en Ålandsfärja och gör sig bäst i Klippiga Bergen där man måste ha lite mer att åka med för att ta sig lodrätt uppför backarna.

Personligen skulle jag vilja ha en snällare variatorsetup samtidigt som jag inser att man vänjer sig vid den här maskinen. Den är troligtvis en av kandidaterna till att vara bäst om vi skulle kört här i två veckor. Ha detta i åtanke innan du köper en M8000. Bli inte rädd vid första provturen, vänj dig och gör något positivt av denna aggressivitet. Den svänger bra

Arcticen känns bastant och är inte minst i gänget. Men den är arg, väldigt arg.

Mest motor och kortast matta ger inte Arcticen de bästa lågfartsegenskaper, men när du väl fått upp farten så gäller det att hålla i sig.

Boondockern är minst sagt bastant och känns gedigen. Precis som en Lynx ska göra.

vid aggressiv körning och ändrar gärna riktning när man ber den om detta. Men jag skulle vilja ha den längre, som sagt. Flera gånger lider jag av att den vill gå lite väl högt med skidorna även om den till i år är omgjord i boggin för att motverka detta. Föret idag är lite underligt och snön gör att mattan får väl mycket grepp. Just detta stegringsfenomen är kanske som bortblåst vid lösare snöförhållanden. Omdömet får bli. Lite väl värst, kräver lång inkörning, klart underhållande. Sa jag att den känns värst och elakare än Hasse Olsson?

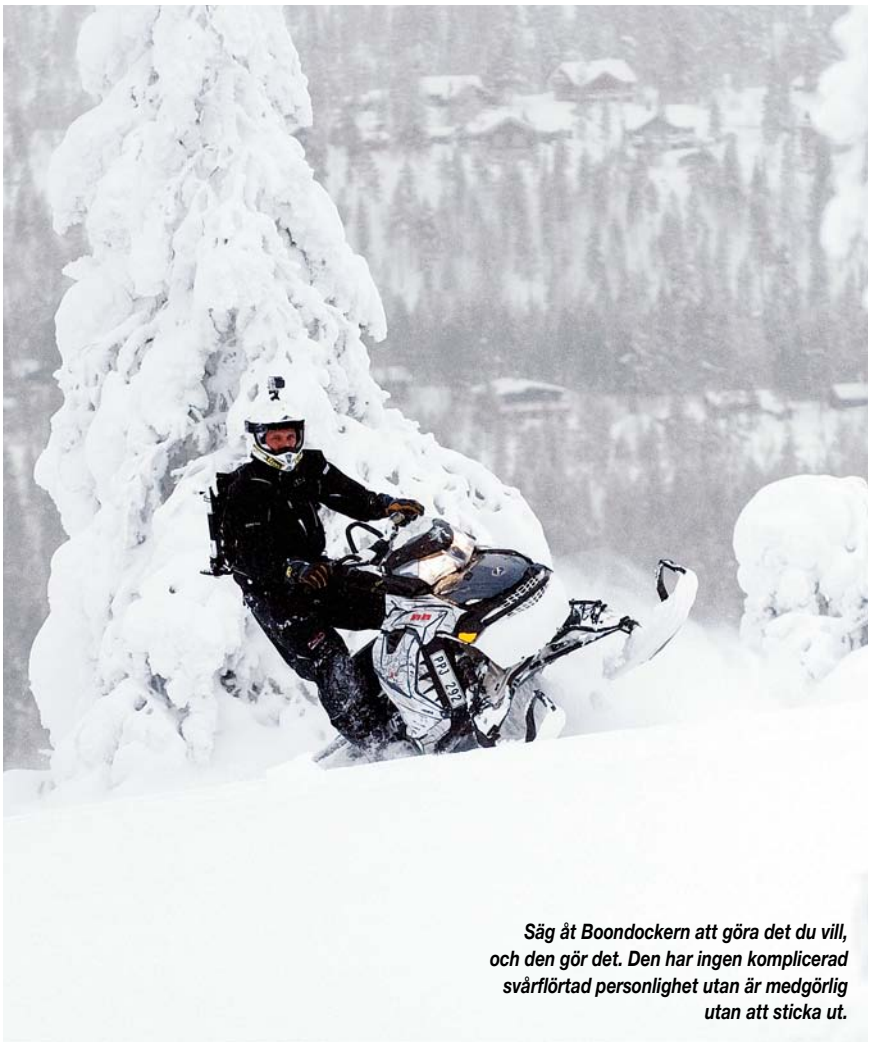
Lynx

Lynx har en konstig förmåga att bygga maskiner som vi alltid önskat oss. Framför allt är dom specialanpassade till våra förhållanden. Man kan lätt glömma bort att de andra tillverkarna byggt lössnömaskiner avsedda för den amerikanska och kanadensiska marknaden där de har Klippiga Bergen och andra kullar som dessa maskiner ska klara av att klättra i. Lynx Boondocker 3900 är utan tvekan en riktigt bra skogsmaskin som tar sig fram på ett fantastiskt bra sätt samtidigt som den känns robust. Detta märks också vid en vägning. Den väger lite mer än de andra tvåtaktarna, men känns samtidigt som sagt robust och byggd för att användas, vilket man i sin tur inte riktigt kan anklaga exempelvis Polaris RMK för. Här finns det lyftbågar fram och bak som man också kan lyfta skotern i, utan att fundera en enda sekund över om de klarar uppgiften. Samma gäller framvagn, chassie och boggie. Grejerna är på riktigt utan att kännas som ett smycke man ska titta på. Den extra vikten känner man inte mycket av och behandlar man bara Boondockern som den okänsliga Finne den är så kommer man överens med den ganska omgående. Man känner sig inte tafatt och som en passagerare på den här maskinen. Snarare tvärtom. En sak slår mig direkt. Där Arcticen för länge sedan talat om för mig att den är värst, mörkar Boondockern detta tills man öppnar spjällen och motorn vaknar till liv. Den känns slö tills man gasar fullt med andra ord. Den går riktigt bra utan att göra något väsen av sig vilket är förvånande men framförallt sofistikerat och den känns ljusår modernare än Arcticen på den fronten, men samtidigt lite tråkigare och egentligen inte så mycket Lynx som jag skulle vilja. Varför inte ge tillbaka Lynxen lite av det gamla. Då menar jag inte som på Big-pipetiden då man stod där med styret i handen och Öhlinarna hoppade ut ur huven. Bara att den visade lite mer av den rebell den är. En

Boondocker 3900 är utan tvekan den maskin som är byggd för våra förhållanden och är en multitasker utan dess like.

Lynx BoonDocker DS 3900 800R E-TEC

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	799,5
Borr/slag mm:	82x75,7
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52
Smörjning:	Elektronisk pump
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	150
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	230
Tunnel:	REX²
Framvagn:	A-LFS
Fjädring fram:	KYB 36 R
Fjädringsväg fram mm:	210
Boggi:	PPS-3900-DS
Dämpare:	KYB 36 / KYB 46
Fjädringsväg bak mm:	390
Typ av matta mm:	406x3923x64 PowderMax FE
Skidor:	Blade
Spårvidd mm:	975-1017
LxBxH mm:	3280x1145-1187x1230
Tankvolym L:	38
Oljetankvolym L:	3,7
Att äga	
Cirkapris:	143 900:-
Färg:	Svart, Grå
Generalagent:	BRP Scandinavia



Säg åt Boondockern att göra det du vill, och den gör det. Den har ingen komplicerad svårflörtad personlighet utan är medgörlig utan att sticka ut.

Vi gillar alla RMK:er oavsett motor och längd.

sak är säker, Boondockern är en riktigt bra maskin. Lynx gör idag top of the line maskiner, inget snack?

RMK

Jag har utan tvekan åkt mest RMK. Jag fullkomligt älskar denna modell oavsett motor och längd. Den är snäll och gör det den blir tillsagd, oavsett om du kört den i fem år eller fem minuter. Naturligtvis blir den mer medgörlig ju mer tid du tillbringar med den, men den gör dig till en bättre förare ganska omgående. Polaris är den tillverkare som dragit lössnöåkandet till sin spets och är de som verkligen tagit i lite extra. Här har man inte sparat på någonting vilket i sin tur gör att det öppnar upp för att man faktiskt kan gnälla lite också. Denna maskin är overkligt lätt. Jag menar verkligen overkligt lätt. Den väger 236 kilo, fulltankad? Va i hela helv... tänker du nu! Ja, man blir lite förvånad. Men jag säger men. Du förstår snart varför. Räknar man på allting med baktanken att lätta en maskin så kommer man i slutändan få äta upp en del av lättningarna. Förra året fanns varningssignalerna i form av lite krångel. Till i år så förbättrades flera av dessa punkter, men maskinen ligger lite på gränsen för vad som är acceptabelt.

Vi var ganska förskonade från krångel förra året och det värsta som hände var ett transmissionsremsbrott och att den limmade a-armen helt enkelt ploppade isär med resultatet att att framvagnen böjdes bakåt med fler skador som följd, irriterande och ingenting som vi önskade. Hellre en maskin som väger något kilo mer och är helt fri från anorektiska åkommor. Jag ska väl också förtydliga att detta krångel hade vi på vår 2013 års modell. Men är det någon vinst med att ha en sån här lätt maskin? Visst är det det! Den är fantastiskt medgörlig och gör exakt som den blir tillsagd. Pro RMK är helt klart en av favoriterna. Rent körmässigt är detta en dröm. RMK:n gör det du vill och håller den linje du valt när du exempelvis skråar uppför en brantare sluttning samtidigt som den gärna byter linje om du så önskar. Motorn är riktigt bra och levererar effekt direkt utan fördröjning samtidigt som den inte är lika hetsig som Arcticen. Enligt effektuppgifterna så ska RMK:n sakna 10 hästar mot Ski-Doo och Lynx vilket inte känns. Snarare tvärtom. Den är ytterst viril. Att den sedan på något sätt via sitt namn framställs som en ren "cleanfire-motor" är ju snarare ett skämt än ett faktum. Denna motor snurrar säkerligen på sista versen då den inte gör miljöpartisterna glada, men säkerligen någon olje-arab

Polaris Pro RMK 800 163

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	795
Borr/slag mm:	85x70
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	150
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	192,3
Tunnel:	RAW PowderTrac
Framvagn:	PRO-RIDE RMK
Fjädring fram:	Walker Evans IFP
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	RMK Coil-Over
Dämpare:	Walker Evans IFP
Fjädringsväg bak mm:	406
Typ av matta mm:	381x4140x61 Series 5.1
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	991-1016-1041
Längd/Bredd/Höjd mm:	3404x1181x1295
Tankvolym L:	43,5
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	142 900:-
Färg:	Röd
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

RMK:n är absolut lättast i gänget. Fantastiskt lätt. Vad sägs om 236 kilo lika fulltankad som Kicki Danielsson.

RMK 800 är i vanlig ordning rejält balanserad och svarar direkt på alla slags kommandon.

Summiten känns rejält slö ända tills du öppnar spjällen fullt då den vaknar till liv. Men utan att förvåna eller försvåra. Elmotorkänsla.

Första provturen på denna maskin förra året blev en förskräckelse. För första gången fick jag känna på hur det vara att ta i för mycket på en Ski-Doo när det ska svängas. Nu gäller det att tona ner all viktförflyttning. En maskin att växa med.

Ski-Doo Summit X 800R E-TEC 163

Motor

Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	799,5
Borr/slag mm:	82x75,7
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52
Smörjning:	Elektronisk pump
Avgassystem:	2-1
Effektklass:	150
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)

Chassi

Uppgedd torrvikt kg:	211 kg
Tunnel:	REV-XM
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	HPG Plus
Fjädringsväg fram mm:	200
Boggi:	tMotion
Dämpare:	HPG Plus
Fjädringsväg bak mm:	406
Typ av matta mm:	4141x63,5 PowderMax II
Skidor:	Pilot DS 2
Spårvidd mm:	907-950
LxBxH mm:	1081-1126x1346
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	3,7

Att äga

Cirkapris:	145 900:-
Färg:	Svart/Röd
Generalagent:	BRP Scandinavia

Lössnömaskinen är verkligen specialiserad på just sitt område och duger inte mycket annat till.

Föredömligt förarställning men kräver lite justering för att passa mig personlig som handen i handsken.

Årets Vinnare i vårt lössnötest. Ski-Doo Summit X 800R E-tech 163 en maskin som utmanar och levererar.

som behöver stålar till något överdådigt byggprojekt. Den drar alltså mycket bensin för att tala klarspråk. Samma gäller Arcticen. Men ska det morra så kostar det bensin.

Summit

Någon måste ta på sig att vara sämst på leden och jag tror nog att Summiten får göra det. Den är så jäkla dålig att man nästan tror att det är nåt fel på den. Detta i sin tur brukar betyda att den är bra i snön. Och som tur är så är Summiten helt fantastisk i det vita pudret. Den i sidled lite ledade boggin gör att du helt plötsligt kan göra de mest fantastiska manövrar och kursändringar i snön. Nästan lite för bra. I alla fall i början innan du vänjer dig. Den är inte lika snäll och medgörlig som RMK:n men är samtidigt inte lika elak som Arcticen. Den har samma drivlina som Boondockern och känns då också nästan lite för tyst och mesig. Det är först när du tryckt gasen ända in mot styret som den vaknar till liv, dock utan att skrämma slag på någon. Den är mer som en elmotor och påminner om fyrtakts-Yamahan. Om Arcticen är AC/DC så är Ski-Doon lite mer åt blockflöjthållet men samtidigt faktiskt också mer att åka med. En jävla bra blockflöjt med andra ord och riktigt motsägelsefullt, eller modernt?

Summiten är faktiskt den maskin som jag detta år känner mest för. Jag har inte alls tillbringat många timmar på den men inser att den har kompetensen och ger mig mest att jobba med. Man blir sugen på att lära sig köra den då den emellanåt visar mig vad den klarar av. Nu är det bara upp till mig att anpassa mig till möjligheterna den ger. Där RMK:n känns helt perfekt kan jag tycka att Summiten behöver en del justeringar rent chassiemässigt för att passa just mig. Samma gäller körställningen. Jag skulle behöva ytterligare en dag innan den skulle passa mig perfekt, men som sagt den ger mig en utmaning. Den här maskinen är betydligt känsligare på hur och var du placerar vikten på fotbrädorna och det tar ett tag att komma underfund med hur man ska bete sig. RMK:n är betydligt mer förlåtande och lättare att hålla en linje med samtidigt som man får kämpa mer på en Summit innan man knäckt koden. Jag väljer alltså Summit X 800R E-tec 163 som den maskin jag tycker känns mest komplett och den lössnömaskin som jag skulle ta fram som årets värsta (bästa alltså) lössnömaskin. Jag gör det med följande motivation.

"Ski-Doo Summit 800 E-tec är riktigt genomarbetad och känns som en blandning mellan riktigt ny banbrytande och gammal beprövad teknik. Den låter dig som förare bestämma var du ska, samtidigt som den också låter dig växa som chaufför". Att den sedan tydligen drar lite soppa och är luktfri kommer nästan lite i skymundan, vilket är lite lustigt. Alltså årets lössnövinnare, Summit X 800R E-tec 163!

Helt ovetenskapligt stegade vi upp en sträcka på cirka 200 meter där vi i slutet mätte upp hastigheten med radarpistol.

Uppmätt fulltankad vikt:

Ski-Doo Summit 800 163

Vänster fram:	71,0 kg
Höger fram:	63,5 kg
Bak:	131,5 kg
Total vikt:	266 kg

Arctic Cat M 8000 153

Vänster fram:	74,8 kg
Höger fram:	57,0 kg
Bak:	127,0 kg
Total vikt:	258,8 kg

Yamaha M-Ride 162

Vänster fram:	80,3 kg
Höger fram:	70,8 kg
Bak:	132,4 kg
Total vikt:	283,5 kg

Polaris Pro RMK 800 163

Vänster fram:	67,1 kg
Höger fram:	61,4 kg
Bak:	107,5 kg
Total vikt:	236 kg

Viss reservation på denna vikt då den inte var helt avisad.

Lynx Boondocker 3900

Vänster fram:	69,8 kg
Höger fram:	71,5 kg
Bak:	132,3 kg
Total vikt:	273,6 kg

Acceleration i hårdare form av lössnö med bra botten. Accelerationssträckan var ca 200 meter och skedde med stillastående start.

Uppmätning skedde med kalibrerad Stalker radarpistol.

Polaris RMK 800 163:	99 Km/h
Ski-Doo Summit 163:	95 Km/h
Lynx Boondocker 3900:	95 km/h
Arctic Cat M 8000 153:	93 Km/h
Yamaha M-Ride 162:	89 Km/h

Poker Run Sälen

Att umgås på olika sätt är alltid trevligt. Kombinationen skoteråkning och pokerspelande är nästan oslagbar.

Av: Björn

Jag fullkomligt älskar alla slags träffar som innebär att man får umgås med vänner samtidigt som det står skoteråkning på schemat. Jag avskyr däremot att lasta skotern för att åka 50 mil för att hitta snö. Sälen ligger dryga 10 mil från Mora och är precis det avstånd jag kan tänka mig att transportera mig för något evenemang. Men det är jag det. När det var dags för årets version av Poker Run Sälen så fanns där långväga resenärer som gladeligen spenderat många timmar i bil innan det var dags för vår utflykt. Dagen till ära hade Magnus Säfström förärat mig sitt sällskap och tagit ledigt från jobbet för att hänga med på ett trevligt gubbdygn, där vi kunde minnas tillbaka, umgås och snacka lite. Trevligt. Sälen kan i mångas öron klinga skidåkning och annat sattyg, vilket också till stor del stämmer. Men på senare år är också skoteråkare varmt välkomna till detta väl utbyggda område som rymmer massor av restauranger, hotell, affärer, spa och relaxavdelningar och allt annat man vill kunna ta del av om man bortser från den sedvanliga skoteråkningen man kommer dit för.

Det var naturligtvis skoteråkningen vi kom för, och det är skoteruthyraren och den gamla skotercrossföraren och tillika SnowRidermedarbetaren Jonas Sjögren som stod för inbjudningen. Poker Run Sälen ska avverkas för tredje gången i ordningen. Vad är då Poker Run?

Sälen, det ultimata skoterparadiset?

Poker Run är en företeelse där man på olika motorfordon förflyttar sig till förutbestämda mål för att där få sig utdelat spelkort tills man har en full hand och därmed kan medverka i ett pokerspel på kvällen. Vi har sett detta evenemang på båt och bilsidan där mer eller mindre vuxna män samlas för att umgås med dessa fordon. I Sälen har man inte mycket vägar och ännu mindre ställen att åka båt på vilket gjorde det ganska naturligt för Jonas Sjögren att dra igång ett Poker Run på snöskoter. Vår resa började med att vi samlades vid Sälens Skoter & Motoruthyrning uppe på fjället i Sälen en snöig fredagsmorgon. Dagen till ära var vi hela 30 gubbar. Det var en brokig skara med skoteråkare av manligt kön som dök upp. Vi fick en ordentlig genomgång av Jonas och en karta som skulle följas för att få våra spelkort utdelade till oss. Vi satte oss på maskinerna och gav oss iväg. Tro vad ni vill om Sälen då det gäller skoteråkning, men här finns den perfekta mixen av leder, underbar friåkning, raviner, backar, uteliv och allt annat man vill ha under en helg. Enligt mig så är Sälen det ultimata stället bara man ger det en chans och utforskar området noga och tar reda på vad det är som gäller. Var får man åka och var får man inte åka. Idag så var det ren ledkörning som gällde och det var bara att följa ledskyltarna till utsatt mål.

Bra brytning

Första anhalt var Hemfjällsstugan vilket innebar att vi tog vägen nerför fjället då vi rundade Tandådalen för att åka uppåt igen innan vi tog oss dit. På vårkanten är detta ett utmärkt utflyktsmål för alla soldyrkare då skoteråkare och längdskidsmuppar trängs på den stora terrassen. Riktigt trevligt ställe. En snabb kaffe och varsitt förslutet kuvert med spelkort i delades ut och färden fortsatte mot Vålåbrändans fäbodar. Dryga 1 mil på breda fina leder tog oss dit. En varm fäbodstuga var välkommet då det bet i ordentligt och det var allt annat än varmt ute. Också detta ställe kan varmt rekommenderas då miljön och Jörgen

Ett av delmålen var Vålåbrändans fäbodar där vi fick några av spelkorten.

Dagens värd och guide var Jonas Sjögren.

Vi värmde oss och tog en snabbkaffe på Hemfjällsstugan innan det bar iväg till nästa ställe.

Att hitta ett trevligt steakhouse långt bort i ingenstans förvånade och gladde oss. Att sedan en ag äganrna pratar med amerikansk Rörbäcksnäs-brytning är obetalbart.

Vem Lima-Tarzan är fick vi aldrig riktigt reda på. Men får jag tag i den som stoppat i en peng i denna Duracellkanin så blir det inte roligt. En sak är i alla fall säker och det är att han alltid har tungan ute samtidigt som tummarna oftast är utfällda. Han måste bli torr i munnen?

Efter avklarad skotertur hängdes det lite i baren. Vilket också hör till enligt mig.

bakom disken är så pittoresk det bara går. Spelkorten delades ut även här, väl förslutna i kuverten. Vi satte oss på maskinerna för att ta oss hela vägen till Rörbäcksnäs och dagens lite halvt sena lunch. Av någon anledning ligger det ett trevligt LongHorn mitt i byn som gud glömde till min förvåning. Stället drivs av ett par där frun är amerikan som till min förtjusning pratar svenska med amerikansk Rörbäcksnäsbrytning vilket roade ordentligt.

Här passade vi också på att tanka då det finns 95 oktan här på macken. Vill man handla lite övriga förfriskningar så har denna by fortfarande en öppen livsmedelsaffär.

Snubbla på trappen

Vi hade fått två kort i varje kuvert och tydligen ska man ha sex kort när man spelar poker. Ta detta med en nypa salt eftersom det närmaste kortspel jag kommit under mina dagar är patiens och vändåtta.

När de sista korten delats ut begav vi oss åter till Tandådalen där vi startade på morgonen. Vi lastade skotrarna och begav oss nerför fjället och svängde höger mot Transtrand innan vi åkte över bron mot Sälens by. Någon kilometer in på den vägen ligger ett riktigt trevligt ställe som heter Försgården och som drivs av Bondpä Johan Eriksson (ja jag vet, skumt namn men han heter faktiskt så). Försgården är ett genuint och trevligt fjällpensionat som är riktigt mysigt och som gjort för oss skoteråkare. Du tar dig enkelt upp och ner på fjället med skoter härifrån och detta ställe är verkligen ski in och ski out om man ska snacka slalomspråk. Du kan med andra ord snubbla på trappen och landa på din skoter om du nu parkerat den rätt. Ett riktigt kanonställe med andra ord och en dold pärla i Sälens jättelika utbud.

Lima-Tarzan

Vi kastade in prylarna i rummet och sprang som två barn ner till baren där varsin kall öl fick ta sin plats i magen. Ska sanningen fram så tog vi faktiskt en till innan vi hoppade in i duschen. Eller hoppade. Vi haltade då detta var första turen för säsongen. Tråkigt nog så haltade vi inte in samtidigt utan duschade denna gång var för sig. En snabb dusch senare så satt vi nere i baren igen för att ta del av den trevliga middagen med tillhörande pokerspel. Naturligtvis vann ingen av oss då man tydligen måste kunna detta komplicerade spel. Vi ägnade resten av kvällen åt att försöka förstå de deltagare som var från Lima och Malung vilket i sig var en utmaning. Det var framför allt en kille vid namn "Lima-Tarzan" som utmärkte sig lite extra genom att slumpmässigt framkalla ljud som tydligen skulle vara hans version av det svenska språket. Minst sagt underhållande och en upplevelse ingen av oss kommer att glömma i första taget. Framåt småtimmarna så var det inga som helst problem att somna. Dagen efter så var det inte det lättaste att ta sig nerför trappen då låren verkligen fick ta stryk dagen före. En frukost senare och med lite hjälp satt vi sedan i bilen på väg hem igen. Naturligtvis ska vi åka nästa år igen. Ett kanonevenemang av en kanonkille och som avslutades med ett kanonboende. Högsta betyg. Vi syns nästa år.

Sälen är idag varmt välkomnande då det gäller skoteråkare och vår hobby.

2-taktsturbo, så funkar det

2-takt och turbo är någonting som intresserar många av oss. Men vetenskapen kring detta är komplicerad och krånglig. Eller är den det?

Text&Bild Lennarth Zander

Förra artikeln i SnowRider ansågs lite tung. Jag ville gärna ge lite bakgrund för de läsare som är teoretiskt orienterade innan vi kommer till praktikaliteterna. Teorin är inte helt nödvändig för byggandet men kanske när man skall ta nya steg och när det inte går som man har tänkt sig.

Förra artikeln handlade om en 125cc motor som satt i bromsbänken. Denna artikel kommer handla om en 50cc motor som också är utvecklad i bromsbänken och som har ett större kommersiellt värde nuförtiden än 125cc där jag får ett mer utvecklat stöd för mina studier. Efter två år i bromsbänken börjar det bli dags att se hur en turboladdad 50cc tvåtaktsmotor låter sig installeras i en rullande applikation.

Förutom den förmodade glädjen av att känna effektleveransen av något så totalhysteriskt finns det en del mer vetenskapligt orienterade ting att kartlägga. Dit kan man räkna upplevd respons och dellastbestyckning av förgasare. Valet av applikation föll på en Yamaha TZR 125 årsmodell 1991. För den normala målgruppen av 50cc mopeder ter sig säkert valet av MC som förhistoriskt. Men vår provförare är det också och det finns fördelar att välja en riktig MC och inte en moped när man skall ut på motorvägen och kanske nå hastigheter runt 170 km/h. AM6:an är dock från nutid eller 2006. Motorn passar dessutom enkelt i ramen utan strul med integrerad svingbult som nyare MC har och kedjepaketet är på vänster sida. Bäddat också för en 125cc turbo med drygt 50 hk lite senare.

Bränslesystem

Motorn är en lite modifierad AM6 Malossi 50cc som med efterbrännkammare och turbo ger ca 30 hk.

Förgasaren från Dellorto sitter på sin vanliga plats och kräver en bränslepump för att bränslet skall ta sig in i flottörhuset. Bränsletrycket regleras av en speciell regulator som känner laddtrycket och lägger på lite "moms" för att orka skjuta in bränslet. Flottörhusventilationen ansluts till luftboxen och matas med ett tryck som skall vara lite högre än laddtrycket för att kompensera för luftens kompressibilitet som förgasarens venturi inte hanterar. Bränslepumpen behöver vara av bränsleinsprutningstyp för att klara trycken som krävs. Men det är snålt med ström ombord så det har tagit en stund att hitta rätt pump. Enligt uppgift skall den klara sig med 2 A.

Oljesystem

Turbon behöver smörjas med olja av visst tryck och flöde. Det går att lösa med en mekaniskt driven pump och det finns faktiskt en sådan lösning under utvärdering. Så länge används en elektrisk pump. Det ger en friare installation för många olika applikationer men det kostar 4 A och några extra tusenlappar. Den pump vi använder har en inbyggd regulator som förenklar installationen. Helst skall man använda ett förfilter på pumpens sugsida för att skydda pumpen och turbon från världens ondska. Mellan filter och turbons oljeretur sitter en liten oljetank i aluminium som också skall värmeväxla bort värmen som uppstår.

Luftsidan

Turbon sitter tvärmonterad i ramen med kompressorn till vänster. Luftröret från kompressor till LLK (Laddluftkylare) letar sig förbi Wastegate-klockan och stötdämparen. Därefter kommer en delning för att klara montering. Jag tycker bättre om de äldre två-stötdämparsystemen som monterades längre bak vilka ger bättre plats för potentiella turboinstallationer. Men då får man leta MC länge….

Längden på luftröret mellan luftbox och LLK har försökts göra så kort som möjligt för att förbättra trycksignalen till flottörhuset. Luftfiltret för kompressorinloppet kommer inledningsvis bestå av en grovsil som började sina dagar som tesil. Tesilar är underskattade som luftfilter. Jämför gärna med de nät som kan köpas på metervara…..Använd dem dock inte

direkt på förgasaren där instationariteten är lite för framträdande för trånga tesilar….Sidokåpa & underkåpa passar utan problem.

Avgasinstallation

Avgassidan börjar med en avgaspipa precis som på en vanlig tvåtaktsmotor. Geometrin på avgaspipan kan skilja lite från sugmotorn men det är inte helt centralt i denna diskussion. BoostBusterspipan från bromsbänken var tänkt att användas men då passade inte kåpan… Därför byggs just nu en ny BoostBusters-pipa upp. Så länge sitter en köpepipa från Yasuni på plats.

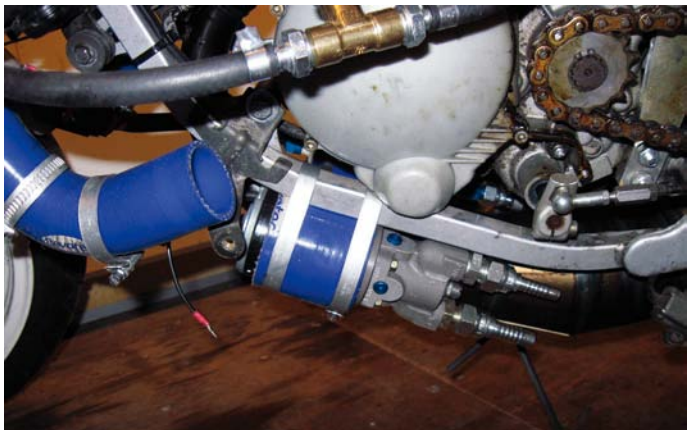
Yasunipipan är mer anpassad för Malossis större cylindrar som kanske också testas med turbo senare. För 50cc är den inte helt optimal, åtminstone inte för sugmotorn. Avgaspiporna förses med en avgastempsensor ca 100 mm från kolven för att undvika haverier. EBK (EfterBrännKammaren) fick inte plats direkt på pipan utan ligger nu vertikalt på väg upp mot turbinen. Nedströms EBK sitter avgastempsensor nummer två för att veta när EBK tänder. Avgastemperaturen efter EBK kan lätt överstiga avgastemperaturen nära kolven. Ljuddämpare måste man ha. Med tvärmonterad turbo blir det trångt men det har ändå gått att få plats med rören under kåporna. Ljuddämparen blir förstås lite grövre än vanligt.

Instrumentering

Det är lätt att lusa ner cockpiten med för många instrument som man ändå inte hinner läsa av. Det finns två olika kategorier av presentation på mätare; diagnos och aktuell driftpunkt. Vi har valt att presentera bränsletryck istället för laddtryck. Dessa tryck skiljer sig marginellt från varandra och jag fångar med en mätare två viktiga parametrar; diagnos bränslepump och aktuellt laddtryck. Oljetrycket är bara för diagnos. Varvräknaren finns där för information förstås och är en separat, elektronisk pryl som läser Ignitech-tändsystemets varvtalssignal. Originalvarvräknaren är av mekanisk typ och kan inte kopplas in på denna motor och fixar inte 15000 rpm. På väg är presentation av två avgastemperaturer.

Tack till

Jag vill tacka Peter Olson i Lindome för hjälpen med NC-frästa motorplåtar och inmonteringen av motorn i ramen. Han har också byggt motorn i samråd med oss enligt samma specifikation som motorn i bromsbänken. Bengt Cyren skall också ha tack för sina insatser med plåtutbredningarna som krävs för att fabricera BoostBusters avgaspipa specialanpassad för turbo och efterbrännkammare. Peter Lindgren i Bålsta hjälper oss med både plåt, svets och bearbetning så tänk på honom när ni ser en snygg svetssträng här och var. Tack också till Hasse, Daniel och ligan på Twostroke som hjälper till med delar trots att kolvkontot har varit digert på sista tiden. Laddluftkylaren kommer från MCXpress och Erik Marklund som BoostBusters samarbetar med i överladdningsfrågor rörande MC. Turboladdare kommer från GIK Turboteknik i Göteborg.



Yamaha TZR125 årsmodell 1991 med turboladdad Minarelli AM6 50cc motor inne i BoostBusters motorlab. Bilden visar oljepumpen från Weldon som sitter under ramröret.

Cockpiten har kompletterats med en övre rad mätare för oljetryck, varvtal och bränsletryck.

Bränslepumpen sitter monterad under ramröret ungefär som oljepumpen. Vi ser också avgaspipan centralt under hojen som ansluter till efterbrännkammaren (EBK) som i sin tur är dold på sin väg upp mot turbinen. Ljuddämparröret får faktiskt också plats under sidokåpan vilket är ganska fantastiskt. Men för att förstå hur fantastiskt detta är, krävs kanske att man byggt några hojar av detta slaget där platsen inte räckt till….

Samtliga kåpor passar fantastiskt nog fortfarande trots en del extra rördelar.

”Naken” ser vi lättare hur mycket ting som behövs i samband med överladdning. En motorcykel är minst lika svår att ”packa” som en skoter tror jag

SnowRider Weekend

2014 20-23 Mars

SnowRider Weekend är i vanlig ordning helgen du bara inte får missa.

Vi har nu kört vår SnowRider Weekend några år och vi känner att den bara blir bättre och bättre. I vanlig ordning så är det SkoterCenter i Transtrand som är stället vi håller till på och i vanlig ordning så kör vi detta vecka 12. Vi har satt ihop ett trevligt schema där du som gillar led och friåkning kommer att få lusten mättad. Du gör bäst i att boka ganska omgående för att försäkra dig om en plats. Kolla in dom olika paketen vi har att erbjuda här nedan.

Boende med halvpensionspaket inkluderar 2-rätters hotellmiddag, frukost, linne och tillgång till bastu

Period	to-sö	fr-sö	to-sö **	fr-sö ***
Enkelrum	2555	1955	2355	1855
Dubbelrum	2355	1755	2155	1655
Trippelrum	2055	1555	1855	1455
Fyrbäddsrum	2055	1555	1855	1455

***** Helgspecial torsdag till söndag inklusive:***
Två 2-rätters hotellmiddag (fr, lö), tre frukost (fr, lö, sö), slutstäd, linne och tillgång till bastu.

****** Helgspecial fredag till söndag inklusive:***
En 2-rätters hotellmiddag (lö), två frukost (lö, sö), slutstäd, linne och tillgång till bastu.

Ledbevis tillkommer med 100 kr/dag och skoter. Boka en plats på www.skotercenter.se eller ring på 0280-22370

snowrider POKER RUN

LOFSDALEN

Gillar du att spela kort? Gillar du att åka skoter långt? Har du några kompisar? Då är det här något för dig!

Denna färd går av stapeln mellan den 14 och 15 mars med utgångspunkt från Lofsdalen. Man kör i tremannalag och tanken är att man ska samla på sig så många spelkort som möjligt under sina skoterturer på två dagar. Korten kommer att finnas på ställen som Linsell, Sveg, Lillhärdal, Särna, Idre, Funäsdalen, Ljusnedal, Vemdalen, Hede och Lofsdalen. Det finns 52 spelkort på varje ställe, där vart och ett ligger i ett förseglat kuvert. Hela laget måste åka till samma ställen så att laget inte blir utspritt över nejden. Det är alltså bara att välja ut de mål som passar tills man fått ihop minst en hand att spela poker med där bästa handen vinner!

För att man inte ska köra hela nätterna får man istället ett korts avdrag för varje påbörjad timme som man är ute efter klockan 18.00! Det hela avslutas med en bankett på lördag kväll klockan 20:00 på Restaurang Trapper.

Det praktiska
Startmöte: Kl. 20.00 på torsdag 13 mars
Start fredag: Kl. 08:00-18:00 14 mars.
Start lördag: Kl. 08:00-18:00 15 mars
Kostnad: 2000 kronor / lag inklusive middag.
Anmälan: jimmygudru@hotmail.se
Boendepaket torsdag-söndag bokas på Lägergården 070-332 82 22

MOTOR HUSET®

Gilla oss på facebook

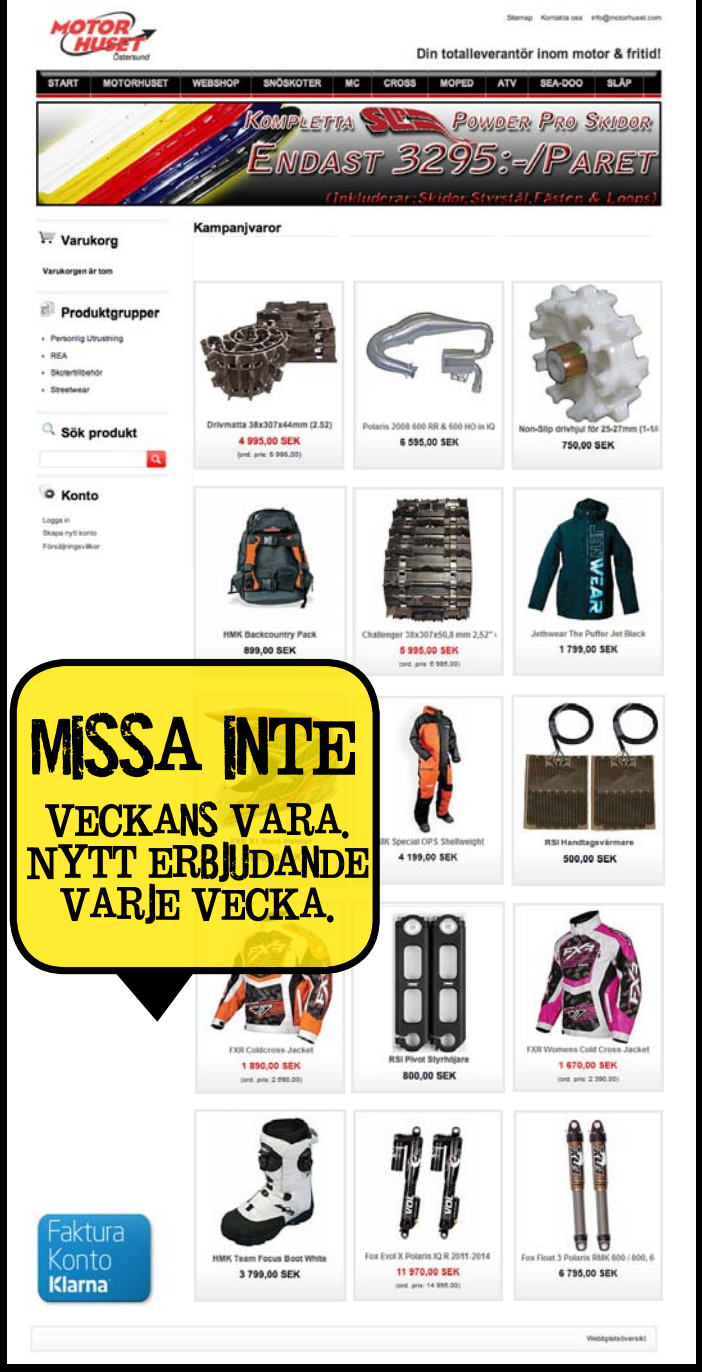
WEBSHOP

HITTA KATALOGER, SPRÄNGSKISSER OCH ARTIKELNUMMER PÅ VÅR HEMSIDA

ski-doo® | BRP

POLARIS®

BESÖK VÅRAN NYA WEBSHOP DÄR DU HITTAR ETT STORT UTBUD MED VAROR OCH ERBJUDANDEN



MISSA INTE

VECKANS VARA. NYTT ERBJUDANDE VARJE VECKA.

www.motorhuset.com

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

NYA REDAKTIONEN

Äntligen har SnowRider en redaktion som till hundra procent är avsedd för vår verksamhet med allt vad detta innebär. Förutom en schyst redaktion att sitta och skriva i så behöver vi ett garage. Ett garage där vi kan fotografera, väga, förvara, tina av och mecka med snöskotrar och fyrhjulingar. Vi har idag ett garage med en golvyta på 119 kvadratmeter och en redaktionsyta där vi sitter och skriver på 48 kvadratmeter, vilket i dagsläget är perfekt.

Lokalerna är anpassade i minsta detalj och larmade i värsta Fort Knox andan. Bjuder härmed på lite före och efter bilder då jag vet att många av er håller till i garaget mer än vad som betraktas som normalt. Detta är bara en försmak. I nästa nummer bjuder vi på en rejäl rundvandring med allt vad det innebär. Tills dess, håll till godo.

Svårt att tro att det är samma hus. Tänk vad lite plåt och nya fönster kan göra.

Före.
Lite panel blandat med gips och spånskiva gör ingen glad. Här ska det bli enhetligt.

Efter.
Det är fortfarande inte helt 100 klart då elektrikern ska göra sitt samtidigt som vi väntar på en ny port. Lägg märke till den nedsänkta höglyftande billyften framför bilen. Den första som skickar ett mail med bilens fullständiga korrekta namn får en helårsprenumeration och en huvtröja. Skicka till bjorn@snowrider.se.

I SEE

'54 60TH '14 ANNIVERSARY POLARIS

THE FUN

AROUND EVERY CORNER.

Radema

INDY 2014

PRIS FRÅN 79 900:-

Polaris INDY har branschens bredaste skoterfamilj. Från barnfavoriten 120 INDY via multifunktionella 600 INDY Voyager till ledpiskaren 800 INDY SP. Ett brett spann av motor- och chassiealternativ. Och ett lika brett spann av användningsområden.

INDY familjen består av skotrar där alla har Polaris omtalade kvalitet, prestanda och körglädje.

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

TERRAIN DOMINATION

POLARIS®

PolarisSverige.com • facebook.com/PolarisSweden

Vi bygger en Ockelbo racer

I början av 1990-talet försvann Ockelbo som den sista svenska snöskotertillverkaren.

Av: Robert Olsson

Man kan undra hur det kom sig att Lynx blev kvar medan Ockelbo lades ned. Det finns säkert flera förklaringar men klart står att finnarna under 1980-talet lyckades med konststycket att kombinera nytta med nöje bättre än någon annan på marknaden med storsäljarna Lynx 5900 och 3300. Till och med i racing var Lynxarna en kraft att räkna med medan Ockelbos storhetstid sedan länge var över. Om vi backar bandet till tidigt 1970-tal var det däremot andra bullar. Då var Lynx en plutt i rymden medan innovativa Ockelbo förde med sig respekt på tävlingsbanor över hela Skandinavien.

Klassikern

Som en hyllning till Sveriges sista snöskotermärke skaffade vi en riktigt klassiker - en Ockelbo 300. Om man skall vara petig är det en "300-2" vilket betyder att den var utrustad med en tvåcylindrig MAG 340. Under Ockelbos glory days i slutet av 1960- och början av 70-talet byggde fabriken om standardchassin för tävling. Det var gott om egna lösningar så man kan inte säga att det finns någon exakt mall för hur saker och ting ska se ut men det fanns ändå detaljer som tävlingsmaskinerna hade gemensamt – ankstjärten, lådsitsen, skidorna etc. Vi valde en look som påminde om tävlingsföraren Kjell Engströms maskin från 1972 även om det var en 380 och det här en 300.

Svetsning

Vi konstruerade den stukade "lådsitsen" med måtten från en äkta racer 10.5cm fram och 13.5cm bak med 29 centimeters bredd. Likaså byggde vi fotholkarna med 60 graders lutning. Baktill konstruerades en ankstjärt i 1mm plåt. Man får säga att det är ganska tacksamt att hålla på med en Ockelbo eftersom allt är gjort i plåt. Det var ingen finmekanik och ädla

Det är allmänt känt att toppfarten ökar med 10 km/h om man klistrar på tävlingsnummer.

Ockelbo hade längre baksving än de flesta. Det fungerade som en ledad förlängning.

Orange list på dynan har blivit standard bland Ockelbo-freaks.

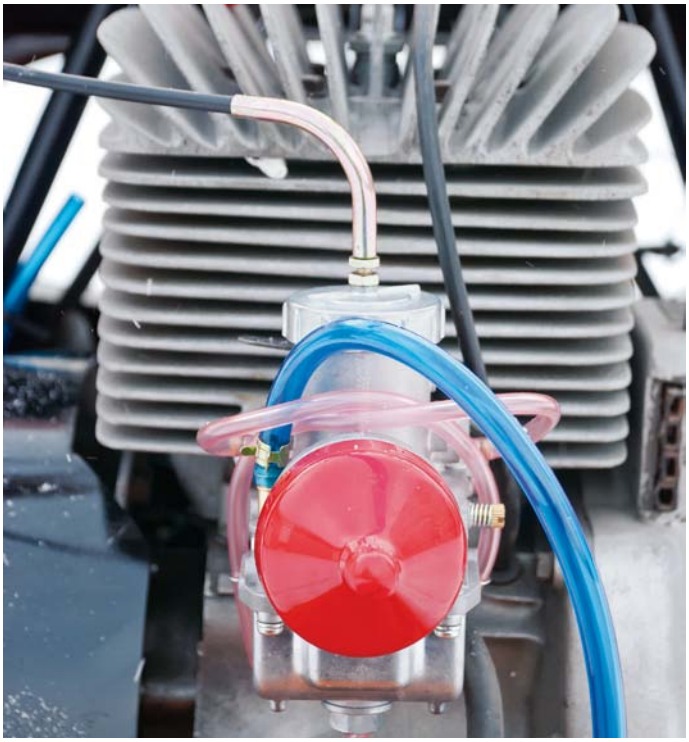
metaller här inte. På skidorna svetsade vi 5mm rundstål längs kanterna och bockade till de karaktäristiska "kringlorna" till skidorna. Både kringlorna och rundstålen var obligatoriska säkerhetsdetaljer som tillkom på tävlingsbanorna.

Resto-modified

Huven blev ett kapitel för sig där vi valde att gå en lite egen väg. De flesta tävlingsförarna kapade helt enkelt upp ett stort hål för att underlätta kylningen av de fartvindskylda motorerna men vi kände att det vore kul att sätta en lite egen prägel så en Ockelbo 600-huv införskaffades. Idén var att använda de två halvorna från lyset och bygga ett luftintag i formen av ett scoop. Huvens sidor vinklades in 5cm på varje sida för att ge skotern ett lite nättare, mindre fyrkantigt utseende. Resultatet blev hmm… originellt. Skönhet ligger som bekant i betraktarens ögon.

Topplack

Efter blästring, rostlagning, riktning och spackling lackerades chassiet, huven och skidorna med en liter Hagmans Primer som visade sig både lättlackerat och snabbtorkade. Kulören RAL 2009 orange har blivit standardfärg för huvar bland ockelboentusiaster. Kulören på



Mäktiga kylflänsar på Sachsen. Mikuni 38:an kör med gummitutte för säkerhets skull

Vit pipa a la Shelby Daytona.

Originaldekaler är ett måste och även chassibrickan finns nyproducerad.

Ockelbos finurliga öppning till den alltid så praktiska lådsisten.

Orginalhuven och den grå specialhuven sida vid sida.

Fotholkarna värmdes till med gassvetsen.

Ankstjärt och den lutande lådsitsen tar form.

Blästringen avslöjande desvärre en del rostangrepp.

Som sången säger: Ockelbo 300 hon är det finaste som finns, hon är så grann.

De klassiska kringlorna bockades till med hjälp av en jigg.

Det hade varit smartare att montera mattan före alla prylar på ovansidan.

Gummibands-fjädring var dåtidens Fox Float.

Allt lackades i Hagmans primer.

Efter mycket vridande och vändande är pipan klar.

Vi hade lite olika idéer hur vi skulle montera dekalerna men det blev rätt till slut.

Skruvade ihop allt men upptäckte att Ockelbos drivhjul inte lirade med kimpexmattan. Det blev att riva isär allt igen och fixa till det.

chassit tycks vara en öppen fråga där vissa föredrar en gulare "vägverksgul" medan andra föredrar en lite mer persikoorange. Vi valde det senare och fick hjälp av Bennet på Ockelboguiden.tk. Receptet kan du se nedan. Huven pryddes sedan av originaldekaler från Borlänges Ockelbopojkar.

Motor

Ockelbo monterade tävlingsmotorer från ILO, Sachs och Hirth genom åren så det fanns många alternativ att välja på men vi fastnade tillslut för en Sachs 340R det vill säga en fartvindskyld stånka. Med sina massiva kylflänsar är den en mäktig syn men tyvärr bland de dyrare alternativen så om man vill hålla nere budgeten kan man exempelvis titta efter en Sachs 290. Pipan byggdes efter Sachs 340C mått. Sachs 340C var en mildare motorvariant än 340R så den här pipan var endast tänkt som en startpunkt och för att fortsätta på muskelbils-temat lackerade vi med vit värmefärg på pipan. På insugssidan hade det varit klart snyggast med en Tillotson HD-förgasare med fet tratt men membranförgasare kan vara lite trixisga så det fick bli en rundtrottel Mikuni 38.

Matta

Vi ville behålla så mycket som möjligt av drivlinan intakt och skaffade en Kimpex Aggressor 19mm matta för hjulboggi. Vill man behålla ett någorlunda tidstypiskt utseende bör man inte gå över 19mm. Tyvärr visade det sig att mattan inte passade med driv- och vändhjulen. Det blev att ta isär axlarna och montera ski-doo drivhjul med 1.92 delning.

Uppstart

Så kom då äntligen stunden när det var dags att starta upp monstret. Sachsen skuttade igång på första draget och lät väldans likt en 1970-tals Husqvarna 360 eller liknande. Sitsen är så smal och hög (för att vara veteran) att man verkligen får "crosskänsla" och maskinen är så pass bred att den är någorlunda stabil. Nu återstår att se hur maskinen presterar på tävlingsbanan!

Fakta Ockelbo 300-2 1975
Motor Sachs 340R
Effekt ca 35hk vid 8000rpm
Variator Powerbloc Remmodell 1034
Byggkostnad exklusive motor ca 10 000kr

PERFORMANCE DEFINED

Att sammanfatta KLIM's dominerande linje av fodrade skoterställ för ultra-kallt-väder är inte lätt. Tack och lov finns nya Keweenaw Parka från KLIM för att bevisa det, med sitt avancerat 3M™ Thinsulate™ foder under det starka skalet av KLIM's GORE-TEX®.

Keweenaw är helt enkelt den mest avancerade jackan på snö! Om du behöver skydd från de mest extrema och kalla väderförhållanden, vill synas och kräver högsta kvalitet, är det här din nästa jacka.

WITH THE HIGH-TECH FUNCTIONALITY OF

GUARANTEED TO KEEP YOU DRY GORE-TEX

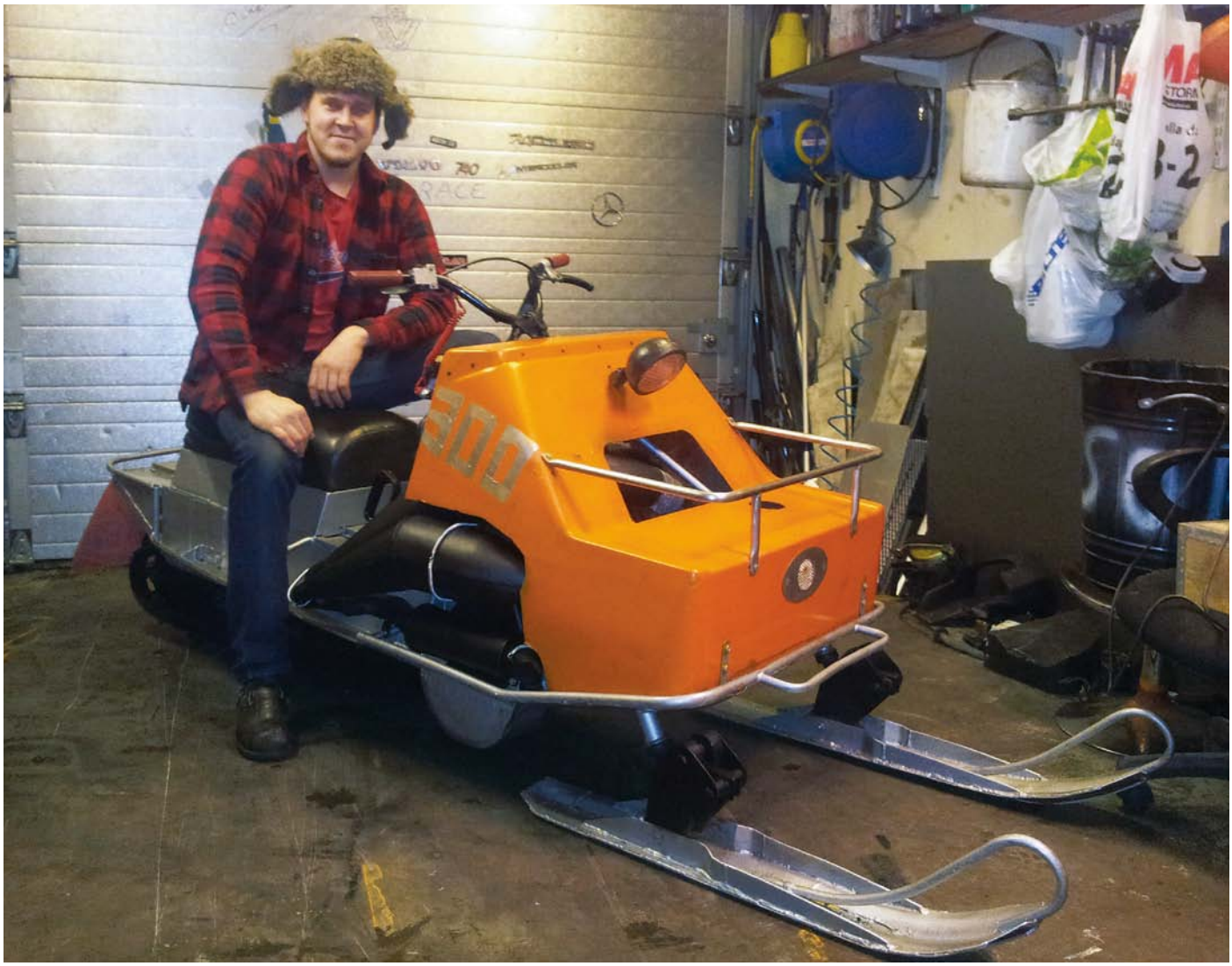
Klim

www.KLIM.com

You Tube

© KLIM® 2013

PRO OCKELBO
Så här gör vi i Luleå



Alla fordon med för mycket hästkrafter är bra, om vi ska lita på Tobias Renberg från Luleå.

Av: Björn

Det anrika snöskotermärket Ockelbo firar i år hela 50 år. Att sedan tillverkaren inte existerar sedan 1992 är en annan sak. Oavsett så finns det tusentals maskiner kvar, vissa mer original än andra. Skulle konstruktören vetat om vad Tobias Renberg från Luleå skulle utsätta hans skapelse för fyrtio år senare är vi helt säkra på att han skulle dra på smilbanden och göra tummen upp.

Historien om denna Pro Ockelbo började som så många gånger förr att en person med för mycket energi har svårt att hålla sina fingrar i styr och skapar någonting eget.

–Egentligen är det internets fel, eftersom jag såg en film på Youtube där någon stoppat i en Polaris 650-trippel i en liten Ski-Doo Elan vilket verkligen var något utöver det vanliga. Jäklar vad den gick. Då började jag fundera lite över vad jag ville göra då kombinationerna egentligen är oändliga, minns Tobias.

När Tobias sprang över en Ockelbo 300 utan motor och med dålig matta så var inte valet direkt svårt. När han i samma veva hittade en El Tigré 550 så var det bara att sätta igång.

Att utgå från en gammal maskin och förse den med alla delar från en nyare donatorskoter verkar vara vägen att gå eftersom man då har massor av mått att gå efter och slipper famla i blindo.

–Jag ringde på en El Tigré som stod i Boden och råkade väl nämna att jag skulle slakta den och stoppa grejerna i en gammal Ockelbo. När jag väl åkte dit så berättade gubben om alla idioter som ringt på annonsen och lät mig få reda på att den värsta av dem alla var en kille som minsann skulle förstöra den fina Arcticen till förmån för ett konstigt bygge med en Ockelbo inblandat. Jag nickade och höll med, skrattar Tobias.

Motorns placering

–Jag slaktade ner den gamla 300:an ganska omgående och började med att försöka få plats med allting. En kylare monterades upp i tunneltaket och den vattenkylda Suzuki 550:n fick ta plats där den en gång trötta originalmotorn satt, minns Tobias. I vanlig ordning så är det där med korrekta mått a och o i ett skoterbygge. Motorn måste hamna på rätt plats så att måttet mellan variatorena blir rätt så att remmen får rätt arbetsför-

Duger skotern till att åka på snö med, så duger den också för sommarbruk. I Norrland är det bara mesar som har vattenskoter.

Alla hemmabyggen genomgår olika faser i sin uppbyggnad. Låt oss kalla denna för mellanfasen där den ännu inte nått sin fulla potential rent utseendemässigt.

Inpassning av motor driv och sekundäraxel är verkligen a och o i ett sånt här bygge. Se till att få detta rätt så löser sig resten av sig själv.

En vässad Wildcat 700 med förgasare och pipor är väl ändå inte helt fel. Eller hur?

I tunneln sitter det en förstärkt boggie från en Arctic Cat El Tigré.

Även om man säkerligen uppfattas som mesig i Norrland när man har stoppning i dynan, så är det ju ganska mjukt och skönt.

Plåt i all ära, visst är det tyngre än aluminium, men samtidigt lättare att arbeta med.

Visst ska man provmontera allting innan man ens börjar tänka på att lackera skapelsen?

Det enklaste och snabbaste sättet att plocka av en cylinder på är att antingen lämna hela maskinen till Tobias så att han kan sänka den åt dig på full gas. Eller så gör du det själv.

hållanden. Sekundäraxeln och drivaxeln måste naturligtvis också de linjera med varandra samtidigt som boggin måste hamna på rätt ställe för att harmoniera med resten av skotern. Allt detta gör att man inte helt enkelt kan kasta ihop någonting på en eftermiddag. Allting tar tid och ska det bli bra måste man mäta både en och två gånger innan allt sitter där det ska. Den uppmärksamme ser också att man förr i tiden placerade motorn bakom sekundäraxeln vilket också Tobias gjorde.

–Jag såg bara till att motorn hamnade där det passade bäst och hittade sen en rem som passade detta mått, minns Tobias.

Spruckna cylindrar

Maskinen sattes ihop och premiärturen gick över förväntan och det var egentligen inga större problem under den första vintern. Maskinen fungerade fint.

–Jag fick lov att förstärka boggin litegrann men det var egentligen det enda, säger Tobias.

Vinterkörningen avslutades för att övergå i vattenkörning vilket i sin tur resulterade i någonting riktigt spektakulärt. Att sänka en maskin på full gas är verkligen någonting du ska göra om du vill montera loss en cylinder på snabbast möjliga tid utan att lossa en enda skruv.

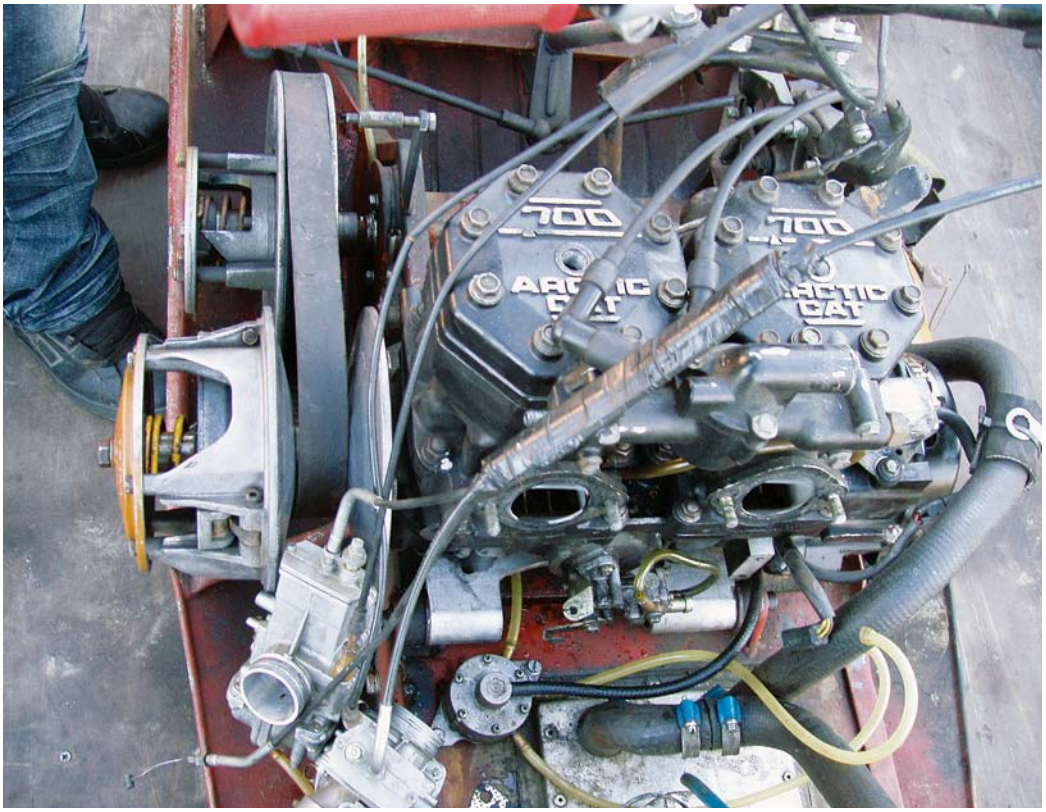
–Ja en av cylindrarna sprack runt om och lossnade. Det blev en jäkla smäll och det var faktiskt bara att byta motor, skrattar Tobias.

Trevligt med lite färg på den annars väl använda gamla Ockelbon.

Alla som fått en variatorrem på foten räcker upp en hand. Ett bra variatorskydd är att föredra.

Inpassad, svetsat, slipat och lackerat och färdigt för ihopmontering. Underbar känsla.

Känslan av att köra ut maskinen för första gången är ganska skön då man får lite lön för allt slit.



Här ser du tydligt att motorn sitter bakom sekundäraxeln istället för tvärtom. Centrerad vikt regerar.

Ett par omkapade twinpipor från en nyare Arctic passade ganska bra här.

En vattenkyld motor mår betydligt bättre av att ha en kylare som kyler. Detta löstes genom att montera en sådan i tunneltaket.

En bild säger mer än 1000 ord. Just denna bild förmedlar ett stilla vansinne med en gnutta humor.

En större 700 EFI motor från en Wildcat förgasarkonverterades och ersatte den mer eller mindre demolerade 550-maskinen vilket gav den gamla Ockelbo-krigaren fartresurser utöver det vanliga trots att den redan hade för mycket hästkrafter under huven. Bra. Man kan aldrig ha med sig för mycket hästar, den saken är helt säker.

Nederst på listan

Ett par pipor från en nyare Arctic kapades ner och passades in helt ovetenskapligt men samtidigt blev det riktigt bra klös i bitarna i och med detta. Variatorerna har också de fått ta del av en del ommöbleringar för att maximal prestanda ska infinna sig. Han har kört ifrån betydligt nyare och på pappret snabbare maskiner på vattnet med Ockelbon vilket i sin tur måste betyda att den i alla fall inte går dåligt. I övrigt har maskinen ganska mycket av sin originalkänsla kvar. Styrningen har lämnats helt intakt med skidor och allting. Originalstyret har breddats någon centimeter samtidigt som originalhuven fått sin beskärda del från sågen för att piporna ska få plats.

I dagsläget känns det som om Tobias Pro Ockelbo är så gott som färdig och inte alls är överst på prioriteringslistan längre. Kanske det vankas ett nytt projekt i verkstan vad det lider? Den som lever får se. Och fram till dess får väl ni i Luleområdet njuta av Tobias alldeles egna Pro Ockelbo.

NORDENS MEST SÅLDA SKOTERPULKOR!

Flaggskeppet med luftfjädring

BRÄNNAPULKAN ROYAL AIR:

Marknadens bredaste pulka, ny kaross till Royal, 105 cm invändigt och bäddbar. Luftfjädrad.

073-801 19 66

WWW.BRANNAPULKAN.NU

BRÄNNAPULKAN FINNS SOM COMFORT, ROYAL OCH FLEX SYSTEMET

BRÄNNAPULKAN "FLEX"-SYSTEM:

Ny serie skoterpulkor. Samma underrede kan med ett enkelt handgrepp växlas om mellan en extra rymlig packpulka, en flak-kälke och en hundtransport pulka!

BRÄNNAPULKAN COMFORT:

Bränna Fritids marknads-ledande skoterpulka med baljan upphängd på 5 gummikuddar mot chassit som är stötdämpat, tillsammans med ledat skidsystem ger det dig en ny upplevelse - maximal komfort!

Alla återförsäljare:

MASKIN O FRITID ARVIDSJAUR 0960-10770
DAHLINS MOTOR BOLLSTABRUK 0612-21188
HARALDS BÅTAR BORLÄNGE 0243-13019
TORDS MOTORSERVICE BODEN 0921-470290
ÅKES MOTOR DELSBO 0653-10605
MOTOR O FRITID FUNÄSDALEN 0684-29450
HANS ERIKSSON AB FRÖVI 0581-31095
LINGVALLS MOTOR GÄVLE 026-517541
YAMAHAHALLEN GÄLLIVARE 0970-10156
XYZ HUDDIKSVALL 0650-543434
JOCKES SKOTER O MOTOR HEBY 0224-34221
SKIDOO LYNXHALLEN IDRE 0253-20105
MATTISUDDENS MOTOR JOKKMOKK 073-8192762
KALIX MASKIN KALIX 0923-12290
POLARMASKIN KIRUNA 0980-80800
SPEEDSHOP KROKOM 0640-61800
ABRIS SJÖ O SNÖ LEKSAND 0247-34632
KALIX MASKIN LULEÅ 0920-88466
BR. SUNDSTRÖMS LAISVALL 0961-20044
YAMAHACENTER LULEÅ 0920-18585
GÖRANS MOTOR MORA 0250-10177
YTTEROCKE PROD. MATTMAR 0640-45117
CU:S FRITID NORDMALING 070-3213004
BIRGERSSONS BENSIN OFFERDAL 0640-32149
BIL LAGET PITEÅ 0911-18010
FORDONSSYSTEM STOCKHOLM 0733-716369
JOESTRÖMS BIL O MEK STORUMAN 0951-10075
LJUNGBERGS MOTOR SVEG 0680-10360
OLLANDERS VULK STRÖMSUND 0670-611015
PN MOTOR STRÖMSUND 0670-10000
SERVICE CENTER SOLLEFTEÅ 0620-12432
YAMAHACENTER SKELLEFTEÅ 0910-714420
JOESTRÖMS BIL O MEK TÄRNABY 0954-34031
YAMAHACENTER UMEÅ 090-148400
ÅSARNAS SKOTERSERVICE ÅSARNA 0687-30375
AB NIAN ÄLVSBYN 0929-20105
DAHLBOMS BIL ÄLANDSBRO 0611-61090
SNOF AB ÖVERTÅRNEÅ 070-3444446
YAMAHACENTER ÖSTERSUND 063-510147
Ö-VIKS MARINA ÖRNSKÖLDSVIK 0660-58270

EN VÄN ATT LITA PÅ

Autoexperten Laitis® TOOLS
BIL & INDUSTRI

Boden:	Gällivare:	Kiruna:	Luleå:	Pajala:	Piteå:	Skellefteå:	Umeå:
0921-510 35	0970-553 50	0980-121 30	0920-24 73 00	0978-69 93 00	0911-23 23 70	0910-71 54 40	090-70 64 00

laitis.se

RINAB

Reservdelar och tillbehör för

SNÖSKOTER & ATV

cross | mc | moped | scooter | släpvagn | älgdragare

TIOTUSENTALS ARTIKLAR PÅ VÅRAT EGET LAGER!

FRAKTFRITT - ALLT PÅ EGET LAGER - !

*Välkommen att handla på vår hemsida eller besök vår **lagershop** på **Verkmästargatan 10** i **ÅNGE***

Vi bjuder på kaffe!

Öppet vardagar: Kundtjänst 08.00 - 17.00
Lagershop 10.00 - 17.00

www.rinab.nu 0690 - 126 99

FXNytro T-TX

Klicka dig fram!

Av: Micke Kvilten

Förväntansfull likt ett barn dagen före dopparedan, som skakat och till slut listat ut vad det hårda paketet innehåller, har jag tålmodigt väntat på att få mitt paket, läs testskoter, i mina händer. Likaså har väntan på den riktiga snön varit nästan olidlig. Men nu är väntan över.

Runt om

I år har jag fått nöjet att köra Yamaha igen. Ifjol testade jag det längsta som märket hade att erbjuda på marknaden, M-Ride. I år har turen gått till FXNytro T-TX, deras crossovermaskin. Utseendemässigt sett nästan samma skoter men med något kortare högkamsmatta, 144 tum, vilket förhoppningsvis gör den lättare att manövrera.

Som extra bonus är även Nytro:n utrustad med Öhlinare runt om. Dessa ska så klart också testas extra noga vid årets körningar. Ser med spänning fram emot att få piska lite led och inte bara leta djupsnö som förra året. Fast jag tror inte heller att årets långtestare ska ha några större problem när man avviker från leden. Tänker tillbaks några år då en 144 tums matta var det som gällde vid lössnökörning.

Och med tanke på utvecklingen som ständigt pågår gällande viktminskning, viktcentrering, och diverse vinklar på boggie och fotsteg, bör det inte vålla några som helst bekymmer att skotta puder.

Imponerande

Med första provturen i färskt minne blev jag glatt överraskad över Nytron:s förmåga att enkelt svälja gupp och bibehålla körriktningen. Jämförelsevis mot M-Riden som jag körde förra året, vilken var något längre och började svassa med bakdelen och då kändes osäker, var nu känslan endast positiv. Även när jag pressar den ordentligt finns ingen tendens att dämparna slår igenom. Det tackar jag Öhlinarna för, som Abris i Mora hade justerat innan jag fick lägga

Lätt att justera, mindre till vänster, mer till höger

Dubbla A-armar och en fräck dekal ingår

Det sitter även Öhlinare i boggin

Justera koppling och förspänning efter behag

vantarna på skotern. Jag blir ärligt riktigt imponerad av dessa dämpare.

Dit jag vill

De dubbelkölade skidorna hjälper till att hålla ekipaget i den riktning jag vill, på leden. I lössnön, som bara är puder just nu, vill den gärna dyka ner åt det håll vikten trycker den. Som settingen är gjord nu styr den exakt dit jag vill när farten inte är alltför hög, men har samtidigt en tendens att överstyra lite när det går undan. Detta styr man upp genom att bromsa till lite och sedan gasa ur kurvan.

Den trecylindriga fyrtaktsmotorn svarar som sig bör bra på gas och matar på riktigt fint. Kraften i den känns överlägsen 600:orna, men når inte riktigt fram till 800-kubikarnas spets. Bottenvridet är grymt och är jämförbart, om inte bättre, än de större twinnarna. Som på tidigare modeller av denna motor så sker inget dramatiskt nu heller när man släpper gasen. Känns snarare som en lätt nedväxling då farten minskar lugnt, tack vare motorbromssystemet maskinen är utrustad med.

Död!

Första riktiga långturen på led (8 mil) avverkades utan större problem. Enda kruxet var när jag efter en fikapaus skulle starta den, maskinen var helt död, ingen kräm alls. Wtf, tänkte jag, hur ska jag nu förklara detta för chefred. nu när jag så innerligt lovat att inte köra sönder något. Efter ett par minuters kliande i huvudet kom jag på att jag borde nog leta rätt på batteriet och kolla upp det. Mycket riktigt så var det strömkällan som var boven i dramat, men inget värre än att skruven på pluskabeln hade vibrerat loss. Puh, nu slapp jag det samtalet i alla fall.

Efter åtta mil på guppig led brukar man bli rätt mör i kroppen, men icke. Öhlinsdämparna är riktigt bra, borde vara lag på att alla skotrar utrustas med dessa. Självklart är inte det ekonomiskt försvarbart men ni förstår vart jag vill komma. Känslan när man ser några riktigt uppstudsiga knölar och tänker; det här kommer kännas ända in i märgen, och sen rycker styret bara till lite grann och man kör vidare som inget hänt.

Snålis

Bränsleförbrukningen de första 10 milen ligger på måttliga 2 liter per mil. Och med tanke på att motorn är helt ny och oinkörd så är ju det skapligt. Det går ju säkert att få Nytro:n att dra mindre om man luskör den, men det är inte därför jag testkör den. Med en tankvolym på knappa 28 liter så tar man sig en bra bit per tankning. Läste i specifikationerna om ett avancerat system för oljetrycksövervakning och det verkar fungera då maskinen automatiskt stängdes av vid för mycket lutning. Jag provade att surfa lite och det slutade som det oftast brukar. Eller rättare sagt, man ger sig inte förren det händer, slagsida i pudret och väntande skottning av snö. När jag väl fått den på rätt köl igen slutade oljetryckslampan att lysa och startade som vanligt igen. Jag lekte ju en hel del med den längre M-Riden ifjol och glömde väl att TTX:en inte behövde riktigt lika mycket kraft för att läggas omkull. Nästa helg blir det en tur till Transtrand, en nätt sträcka på 10 mil, med det är inget jag tvekar över, då det är en ren fröjd att åka på led med denna välbestyckade (fjädringsmässigt sett) crossover-maskin.

Väl mött i skogen.

FOX FLOAT

Den luftfjädrade stötdämparen

Den magiska och fantastiska luftdämparen har visat sig vara extremt driftsäker med god funktionalitet. Men hur fungerar den?

Text & Bild Affe Sundström

Det är nu över tio år sedan jag först såg en Fox Float avsedd för snöskoterbruk och jag förstod inte just då att detta skulle bli en mycket stor framgång både som originalutrustning samt eftermonterat tillbehör. Grundprincipen för stötdämparens luftfjäder är enkel och inte på något sätt ny, man ersätter metallfjädern med en glidande kammare fylld med luft som minskar sin volym med slaglängden och man kan då enkelt ställa fjäderkraften genom att fylla på eller tömma ut luft. Framgafflar på motorcyklar hade detta system för en mansålder sedan och fördelarna, lägre vikt samt enkel justering av fjäderförspänning/konstant, har hela tiden fått kämpa emot nackdelarna.

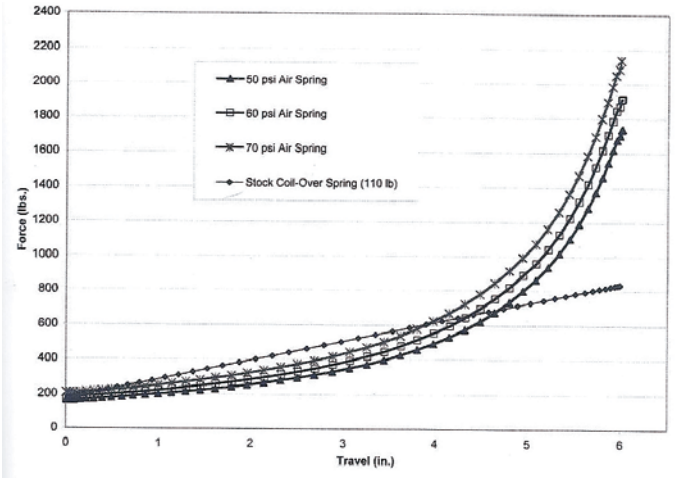
Tätningarna är alltid ett känsligt kapitel då de får jobba med riktigt höga tryck i slutet på fjädringsrörelsen och ofta får man en allt för kraftig progressivitet som många gånger inte är önskvärd. I ljuset av att luftfjädrade samt luftassisterade framgafflar var något från förr var jag därför något skeptisk till denna nyhet just då men med åren har jag ändrat åsikt.

Fox Float är enligt mig något av de bästa fjädringssystemen man kan välja för en stor del av de snöskotrar som i dag byggs, de är dock inte absolut bäst för alla typer av maskiner. Tyvärr finns det än i dag en del missuppfattningar om hur Float fungerar och hur de är uppbyggda, vi ska därför titta lite närmare på denna välkända luftdämpare.

I grunden, en helt vanlig trycksatt enkelrörsdämpare

Den vanligaste missuppfattning gällande Floatdämpare är att de "dämpar med hjälp av luft" vilket är totalt fel, luften används som fjäder och inget annat. En

Lufttrycket mäts och justeras med framvagnen upplyft och i den temperatur som körningen sedan sker.



Här ser man skillnad i fjäderkraft mellan olika lufttryck hos en Fox Float av första generationen. Som referens är en linjär stålfjäder med i diagrammet, skillanden i slutet på slaglängden är som synes mycket stor.

En närbild på luftcylindern med dess glidlagring och skrapring, på stötdämparcylindern syns de två glidbanden i grått och mellan dessa sitter huvudtätningen.

Detta är i huvudsak hårdvaran för själva luftfjädern, på nedre sidan av tätningshuvudet ser man dämpkolven som alltså inte har något med själva fjädern att göra.

Med handkraft vrider man lös luftcylindern som är fastgängad i samma fästhuvud som kolvstången

För att kunna ta isär den trycksatta dämparen måste jag först befria den från kvävgasen genom att lossa ventilen i botten.

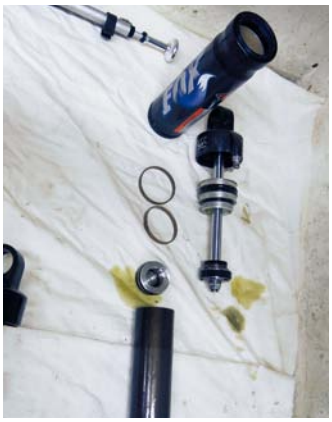
Float är uppbyggd som en DeCarbon-dämpare med antingen en invändig skiljekolv i dämparröret (IFP) eller separat gas/oljebehållare. Dämpkolven i stötdämparen jobbar i olja och kvävgasen håller oljan konstant trycksatt, rörelseenergin tas alltså om hand av oljan på exakt samma sätt som hos (i princip) alla andra högpresterande "stötdämpare" då konstruktionen på själva dämparen är identisk. Kolven har givetvis ett hastighetsberoende shims-system som hos alla FOX-dämpare och dämpningen kan därmed anpassas för olika fordon och körstilar. För övrigt anser jag som alltid att en "stötdämpare" borde kallas för "svängningsdämpare" då det bättre beskriver hur de arbetar men den termen kommer jag med all säkerhet förbli ensam om att använda. En Fox Float kan renoveras samt omkalibreras och de finns även i mer avancerade utföranden med "klicker"-rattar för lågfartsjustering av kompression samt returdämpning. Som alltid med vanliga gas-enrörsdämpare finns det begränsning för hur hög kompressionsdämpning man kan ha om dämparen är av IFP-typ, för kraftig dämpning kan medföra att kolven flyttar på sig vid höga slaghastigheter. För högre kompressionsdämpkrafter är separat gas/oljebehållare därför att föredra. Sammantaget är det helt enkelt luftfjädern, och inte dämpningen av fjädringsrörelserna, som gör Float till en unik "stötdämpare".

Fox Float Optimizing Air Technology=FLOAT

Fox valde alltså att eliminera fjädern och i stället förse Floaten med en hylsa som löper över cylinderhuset och en mycket effektiv tätning som håller luften på plats ovanför tätningshuvudet. Hylsan där den fjädrande luften finns har en påfyllningsventil av biltyp (schrader-ventil) där man med den medföljande pumpen kan ställa trycket. Som synes i diagrammet blir skillnaden i fjäderkraft i förhållande till trycket mycket liten i början på slaglängden men ytterst stor i slutet. Detta för att volymen i dämparen minskar till nästan noll när man når full ihopfjädring. Trycket skall justeras när stötdämparen är fullt utfjädrad samt i den temperatur som man sedan har tänkt köra i. Detta för att en stor sänkning av yttertemperaturen ger lägre tryck i dämparen, när temperaturen ökar sker det omvända. Konstruktionen av huvudtätningen

Med hjälp av ett specialverktyg lossas tätningshuvudet

Oljan som faktiskt är från 2006 töms ut, det var på tiden att dessa dämpare servades.



Det mesta är isär, det är bara shimsstacken som ska demonteras för kontroll och en liten justering.

Detta är de så kallade shimsen som tillsammans med kolven i mitten avgör dämpkraften i samtliga slaghastigheter. Mejseln pekar mot det så kallade "bleed-hålet" som är alltid är öppet i bägge riktningarna, detta grundflöde avgör till stor del lågfartsdämpningen på både retur samt kompression.

Olja av rätt kvalité fylls på och sedan är det bara att dra dit kolvstång/dämparhuvud, lufta och trycksätta till angivet tryck med kvävgas.
Efter alla tätningar samt skrapringar rengjorts och återfettats med syntetfett kan luftfjäderhylsan monteras och lufttrycket fyllas på.

Den flytande skiljekolven (IFP) mellan kvävgas och olja monteras med ny o-ring i dämparröret. Man måste montera IFP i den för dämparen föreskrivna höjden.

samt skraptätningen måste anses som mycket lyckad, så länge inga uppenbara yttre skador uppkommer är tryckläckage mycket ovanliga. Så de som trodde att man ofta skulle få "punktering" när stålfjädern eliminerades fick fel, men det betyder inte att stålfjädrarna för alltid är förlegade. Floatens begränsning ligger i en av dess fördelar, den kraftigt progressiva konstanten hos luftfjädern. Man behöver inte längre något genomslagsgummi då det nästan är omöjligt att bottna fjädringen och att enbart öka förspänningen utan att öka fjäderkonstanten går inte. De enklaste Floatdämparna passar därför bäst när länkaget de jobbar med inte i sig är progressivt då linjär eller till och med degressiv rörelse av dämparen fungerar bättre.

Dämparen passar dessutom bäst till skotrar som inte ska ha så stor fjäderkraft i början av rörelsen men kraftigt ökande i slutet som exempelvis en lössnöskoter ofta vill ha. Det är vanligt att Float har en invändig "returfjäder" i själva dämparhuset som gör återgången till fullt utfjädrat läge lugnare, de med längre slaglängd har ofta en sådan fjäder. Numera har många Float en extra luftvolym som gör att de inte alls är lika extremt progressiva och det går att bygga om en äldre Float med delar från antingen eftermarknad eller original för att få större luftvolym. Den externa luftkammaren kan ha en egen flytande kolv med egen ventil vilket gör att man med olika tryck kan variera fjäderkraften på ett bättre sätt över hela slaglängden. Så numera fungerar denna fjäderlösa dämpare ytterst bra för de flesta skotrar men inom skotercross är de sällsynta. Stålfjädern är tydligen svårslagen när det gäller racing trots att de ofta jagar låg vikt. För den fördelen är odiskutabel, en Fox Float är lätt! Med sitt hus, länkhuvuden samt lufthylsa i aluminium blir den en mycket lätt stötdämpare, lägg sedan till att luft är betydligt lättare än stål så förstår alla att viktmatchen vinner Float!

Kvalitén på ytbehandlingarna samt maskinbearbetningarna är av yttersta klass och det oavsett vad man jämför med! Livslängden på tätningar både då det gäller svängningsdämparen samt luftfjädern är mycket hög så länge dämparhuset inte utsätts för slitage. Lufthylsan skyddar dessutom hela kolvstången som varken kan slitas av främmande partiklar eller utsättas för fukt så länge som luftfjädern är tät. Så ska man sammanfatta denna dämpare så vill jag påstå att det är en grymt bra produkt om inte man har andra behov gällande fjäderkraft än vad den kan uppfylla. Då det gäller lössnö eller ledmaskiner är de mitt förstahandsval.

HÄNG MED OSS I SÄLEN
BOKA ÅRETS ROLIGASTE UPPLEVELSE PÅ
SkoterCenter.se
Ditt skoterparadis i Sälen
0280-22370

Gilla oss på facebook
MOTOR HUSET
SLP
POWDER PRO™ SKI
SLP POWDER PRO
Skidan som ger dej den maximala körglädjen. Färgdesigna ditt eget par.
Valfria färger på skida och krok.
Competition fästplattor och styrstål med 75° 100mm cormantstål.
3 295:-/par
FRAKTFRITT
www.motorhuset.com
Butik och verkstad Odenskogsvägen 35, 831 48 ÖSTERSUND Tfn: 063-57 00 20

Saxnäs i Västerbottensfjällen är en trevlig ort som alla borde besöka. Det finns ett stort utbud av olika upplevelser som erbjuds här. Vi är nu bara intresserade av skoteråkning så vi koncentrerar oss på den delen. Många företag lägger aktiviteter här t ex generalagenter som ordnar provkörningar av nya skotermodeller. Bra boende, underbar varierande terräng och mycket snösäkert gör Saxnäs till ett bra val för dem. Byn ligger 9 mil från Vilhelmina efter Vildmarksvägen.

Text: Daniel Orevi
Bild: Daniel Orevi och Håkan Jonsson

Det finns flera alternativ för boende och denna gång ville vi besöka ett nytt, nämligen Marsfjäll Mountain Lodge. Anläggningen byggdes för 80 år sedan och renoverades 1995. Tidigare ägare har inte inriktat sig speciellt på oss skoteråkare men sedan förra vintern ägs och drivs stället av paret Ingela Danielsson och Anders Wesslan Westlin. De har byggt till och fräschat upp det mesta. Wesslan är dock inte ny i Saxnäs utan har under många år arbetat med sitt företag Wesslans Rubb och Stubb där han ordnat event av allehanda slag och bland mycket annat guidat många skoteråkare. En kall helg i januari 2014 checkade vi in hos Ingela och Wesslan.

Anläggningen

Lodgen har 90 bäddar och du kan välja att bo i rejäla hotellrum med egen toalett och dusch eller i vandrarhemsboende med lite olika standard och självhushåll. Det finns även en lägergård med 25 bäddar som man kan hyra om man är ett större gäng som då kan ha den för sig själva. Vi bodde i hotellrum och sov väldigt bra i riktiga sängar. Restaurangen serverar utsökt mat av prima råvaror. På kvällarna serveras middagsbuffé som oftast har två rätter. Dessutom finns à la carte meny att beställa ifrån. Den hemlagade 200 grams hamburgaren var av världsklass så den rekommenderas starkt. I restaurangen finns en bar men efter maten går man gärna en trappa upp. Där finns en pub i en gediget timrad och mysig lokal. Skoterfilmer visas på storbild och stämningen blir ofta hög. Det passar perfekt att fördriva kvällen där.

Konferens

Här finns fina konferensmöjligheter för grupper på upp till 100 personer. Det är bara att övertala din chef att nästa konferens skall vara här, så kan Wesslan fixa teambuilding på skoter i terrängen. Det blir ett minne för livet för dina arbetskamrater och din chef. Det kan du hälsa från oss.

Relax

Ingela och Wesslan byggde i somras ett hus på gården med bastu och relaxrum inne och jacuzzi under bar himmel. Det är magiskt att kunna ligga där på kvällen och ljuga om alla bravader i skogen. I källaren finns ett stort torkrum med ställning för hjälmar och gott om plats för blöta kläder. Jag rekommenderar inte att göra som Gurra och torka skinnhandskarna i mikron. Efter 2 minuter var de

visserligen snustorra men även stenhårda, totalt hopskrynklade och bortom all räddning.

Lokalkännedom

Givetvis har Wesslan åkt massor med skoter i regionen och har sagolik lokalkännedom. Det finns otaliga myrar, fjäll, branter och raviner där Wesslan kört fast, eller kanske rättare sagt där Wesslans kunder kört fast. Det stod omgående ganska klart att han själv kan köra på de mest overkliga platser. Det finns även ett väl utbyggt nät av fina leder men denna gång ville vi bara åt friåkningen. Vi har sagt det förut och säger det igen. Anlita en lokal guide när du besöker ett nytt ställe. Det medför 100 % säkert att ni får ut det bästa möjliga av er skoterdag, eftersom de alltid vet var bästa åkningen finns och de förstås vill se till att ni tar med era vänner och kommer tillbaka fler gånger.

Åkningen då?

På lördag morgon blev det dags för skoteråkning. Vi var förväntansfulla av flera skäl, dels var det första riktiga skoterhelgen för oss och sedan skulle vi åka med Wesslan som guide. Bägge delarna hade vi sett fram emot. Dessutom fick vi sällskap av Edvard Lundberg från Vilhelmina Motorcenter, vilket också kändes spännande. Totalt blev vi ett gäng på 8 skotrar.

Svårighetsgraden

Många har kanske hört talas om några legendariska raviner i området och vi var inte säkra på att vi ville åka ner i dem. Det visade sig vara en korrekt tanke. Wesslan behövde bara ta ut oss någon kilometer utanför byn fram till en bergssida med ganska tät vegetation. I början var lutningen trevlig men snart blev den värre och lite skrämmande innan den övergick i fasansfullt brant. Wesslan kryssade uppför utan någon märkbar ansträngning och Edvard lät turbon på sin 800 jobba när han knäckte brant efter brant.

Där fick vi börja gräva och slita för att ta oss fram. Det är riktigt trångt och inget för några lössnönybörjare. Möjligen trodde vi att vi passerat nybörjarstadiet men det kändes inte så just då. Wesslan skrattade lite fint åt oss och försökte därefter leda oss till lämpligare områden. Det är inte ovanligt att gästerna frågar efter det absolut värsta i åkväg och sedan har man tagit sig vatten över huvudet när Wesslan står på toppen och väntar och ingen kan ta sig upp. Ett tips är att börja lite ödmjukt så skruvar han

Ingela och Wesslan i receptionen

Puben på övervåningen

Man känner sig extra välkommen när man får parkera sin älskade skoter mitt framför huvudbyggnaden.

Edvard sliter inte på dynan

Wesslan skråar bland träden

Gurra bryter ner 174:an

Fantastiskt kul att bara åka ospårat ut i terrängen

Tjejweekend med Amber Holt som instruktör

Amber håller clinic för tjejerna

Tjejerna samlade före dagens åkning

Gurra vill gå Wesslans simskola

Snö fanns det gott om och tänk att det är så kul att leka i den

Man har inte så många timmar dagsljus i januari men det räckte för att Wesslan skulle köra slut på oss

Den krävande åkningen ger många pauser.

upp svårighetsgraden steg för steg tills ni garanterat fått nog.

Endast friåkning

Vi sökte oss vidare och fick underbar åkning efter en orörd rågång med en lång brant sluttning nerför åt ena sidan. Där var det lite glesare skog som passade oss perfekt. Rejält med snö och helt orört blev detta fantastisk åkning för oss. Det är ju så enormt kul när man inte tror att det skall gå att komma upp men man klättrar uppför kulle efter kulle och rundar träd efter träd och till slut var vi tillbaka på rågången igen. Lyckan visste inga gränser och vi växte som skoteråkare. Wesslan och Edvard var förstås inte utmanade av denna enkla terräng men de instruerade oss och tyckte det var kul att se oss utvecklas och skrattade åt våra glädjetjut när vi väl kom upp.

Leder

Vi har sällan åkt så lite led som denna helg. Ofta behöver man åka led en längre eller kortare bit för att komma till lekområdena men här ligger de direkt inpå knuten så det blev extremt lite ledåkning under helgen.

Önskar man åka led så finns det gott om sådana och då kan dagsturen gå till många kända platser t ex Jorm, Blåsjön, Kittelfjäll, Klimpfjäll, Borgafjäll eller Sagatunstugan.

Bensinpumpar finns i byn ca 600 m från Lodgen med både 95 och 98 oktan så det är enkelt att tanka upp skotern på väg tillbaka på kvällen.

Förbudsområden

Som vanligt så finns områden med förbud mot skoteråkning. Dessa måste respekteras för att inte riskera fler inskränkningar för vår älskade skoteråkning. Det är dock inget problem eftersom det finns enorma områden med fri åkning, även inom naturskyddsområden. Visa gott omdöme så kommer det att fortsätta vara så bra som det faktiskt är.

Säkerhet

Wesslan håller i samarbete med Nils Åslund på Stalo Adventure lavin- och säkerhetsutbildningar riktat till skoteråkare så det är verkligen tillfälle att förbättra sina egna kunskaper inom dessa områden. Ganska ofta råder lavinrisk i området så man kan inte vara nog försiktig.

Skoteruthyrning & verkstad

Ingela och Wesslan hjälper er gärna med skoterhyra via Mimek som även har verkstad. Inte helt sällan så kör man sönder något på sin skoter och behöver göra någon mindre reparation. Då kan man hyra en plats i Mimeks verkstad och laga skotern själv. Inte så kul kanske medan polarna sitter i jacuzzin men har skotern gått sönder så är alltid det primära målet att få igång den till nästa dag. En ovärderlig service som vi verkligen uppskattar. Det finns inget tristare

Edvard, Wesslan, Ingemar, Viktor, Gurra och Thomas

Edvard lyfter skidorna mot solnedgången. Poesi!

Mackjärn à la Edvard

När borta är som bäst

Bastu, relax och jacuzzi

Barhäng före middagen

Jacuzzi utomhus i månsken

än att åka långt för en härlig skoterhelg och sedan blir man stående med trasig skoter. Nu åker jag ju ofta skoter med Gustav Gurra Berggren och han brukar börja de flesta skoterhelger med att skruva på sin skoter. Så även denna gång eftersom Gurra precis monterat 174"matta på sin ProRMK. Därför blev Gurra väldigt nöjd när han kunde spendera första natten i Mimeks verkstad och montera sista delarna för att mattan skulle snurra fint runt boggin.

Hemma är bäst?

Ingela och Wesslan profilerar sin anläggning med uttryck som "Välkommen hem till oss!" och "När borta är som bäst!" Sådana uttryck kan falla ganska platt om man inte levererar. Här passar de dock perfekt för de lyckas verkligen leva upp till sina deviser. Man känner sig som en i familjen och vi trivdes jättebra på Marsfjäll Mountain Lodge! Stort tack till Ingela och Wesslan med personal och även till Edvard som hjälpte till med goda råd och grävning på fjället. Min slutsats blir denna gång borta är bäst.

För mer information om Marsfjäll Mountain Lodge, se www.marsfjall.se

Fler tips om området

Kultsjögården Saxnär 0940-70044, www.kultsjogarden.se
Saxnäs Lanthandel, 0940-70016
Saxnäsgården, 0940-37700, www.saxnas.se, info@saxnas.se
Marsfjällen Express, 0940-70085, Taxi, Buss
Marsliden Fjällby, 070-5217630
Norrhelikopter, 070-5977746
Fiskecentrum Saxnäs, 0940-70270
Mimek Saxnäs, 0940-70160, 070-3018371, www.mimek.se
Klimpfjällshandlarn 0940-71090, sedeltank
Hotell Granen, Henriksfjäll, 0940-81100, www.granen.nu
Kolgårdens Camping & Stugby, Lövliden, 0940-10304 www.kolgarden.se
SA Event , Vilhelmina, 0940-12030, www.saevent.se
Maries Livs, Malgovik, 0940-20030, sedeltank
Statoil 0940-10476, sedeltank/konto
Sista Utposten, Kittelfjäll, 0940-81052
OKQ8 Vilhelmina 0940-55610, Storuman 0951-77100
Stalons Bensin & Kiosk 0940-50005

www.yamaha-motor.se

YAMAHA
Revs Your Heart

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 klarar trailern riktigt tuff hantering. Aluminumhuv finns som tillval.

Trailern på bilden är extrautrustad.

FOGELSTA
www.fogelsta.se

Arctic Cat Cup 2014

11-12 januari var återigen Europas snöskoterelit samlade på anrika Gräfsåsens Skoterstadion utanför Östersund. Arctic Cat Cup arrangerades av Östersunds SSK för 42:a gången i ordningen och det var enligt undertecknad den klart bäst genomförda upplagan på länge.

Text: Otto Bergsten Foto: Peter Bond

Arctic Cat Cup har aldrig ställts in sen man började köra under det tidiga 1970-talet. Ett par veckor innan årets tävling såg det dock inte så ljust ut. Den milda förvintern med sitt ständiga regnande gjorde att snötillgången var knapp.

Men tack vare ett omslag i vädret sista veckan och en enorm kämpainsats av arrangörsklubben (man körde in mer än 400 lastbilslass med snö, det ni…) kunde man bjuda på en bana av full längd och med rikligt av den vita varan. Banan var gropig och utmanande och tycktes uppskattas av en klar majoritet av förarna. Snöröken befarades bli ett problem, men det visade sig fungera riktigt bra när allt drog igång.

Guldhjälm

Under några år har det anordnats uppvisning med miniskotrar i samband med Arctic Cat Cup. Detta har visat sig vara mycket populärt och till säsongen 2014 har Svemo nu infört en licensklass för detta kallad Guldhjälm. Guldhjälm är avsedd för barn upp till 12 år och har funnits inom motocross ett antal år men gjorde alltså debut först nu inom snöskoter.

En av fördelarna med att ha en licensklass för det och att inte bara köra som en uppvisning är att man har likvärdigt försäkringsskydd som de övriga både med tanke på förarna själv och de funktionärer och åskådare som finns kring banan. Tanken från Svemos sida är att det hela fortfarande ska hållas på en lekfull nivå, alla ska ha kul och kunna känna sig som vinnare när dagen är över.

Östersunds SSK var inte sen med att nappa på detta och anordnade Guldhjälmsrace i två klasser: Stock och Open. I Stock får inga förändringar göras medans man i Open får justera lite friare så länge man håller sig inom det reglemente som Svemo bestämt. T ex så måste nödstoppsanordning finnas samt att motorn får vara på max 150 cc. Men i övrigt lämnas det mycket till arrangören att bestämma hur det hela körs. På Gräfsåsen hade man gjort en tuff liten ovalbana för knattarna att gasa runt på. I Stock var det hela 23 startande och i Open 12! Det här är vår sports framtid och det är riktigt underhållande att se de små fara runt likt sina större förebilder. Vi får verkligen hoppas att fler arrangörer kör på med Guldhjälm i vinter.

Ungdom 12-14 och 14-16

Ungdomsklasserna hade i år 20 respektive 21 startande. Den intressantaste förändring här för i år är att de äldre ungdomarna nu tillåts köra vätskekylda 600:or så länge de är av föregående årsmodell (eller äldre) och har ett original gas-/trottelblockeringskit monterat. De fläktkylda 600:ornas framtid är ju oviss och detta känns helt rätt. Regeln med årsmodellen är till dels för att försöka hålla nere kostnaderna samt öka andrahandsvärdet på begagnade tävlingsmaskiner vilket nog alla som kör på seniornivå kan hålla med om är välkommet.

Den yngre klassen är alltid kul att kolla på då många av dem är tämliga korta i rocken samtidigt som de brottas med fullstora skotrar. Konstigt vore väl annars när man ligger där kring 12-13 år. Det är imponerande att se hur bra de ändå klarar av att hantera de 200 kg de har under sig. Snabbast under helgen var Emil Harr, Gargnäs MK. Efter honom rullade sedan Alexander Waeraas, Hammerfest RK (Norge), och John Wolden, NMK Oppdal (Norge), in. Samtliga där styrde Lynx och BRP´s dominans i den här klassen är ganska solklar. 14 av 16 maskiner i finalen var antingen en Lynx eller Ski-Doo.

När de äldre ungdomarna gjorde entré visade sig skillnaden på fläkt- och vätskekylt klart. Inofficiella uppgifter sä-

Gustav Salomonsson, Team Walles MK, flyger fram. Gustavs mentor är en gammal svensk mästare i skotercross och numera engagerad i det norska landslaget. Om ni vet vilken, skicka mail till bjorn@snowrider.se och ni kan vinna en SnowRiderbuff.

Alexander Berglund och Andreas Sjöström i tät fight.

Johan Dahlgren, Team Walles MK, på väg mot andraplatsen i Pro Open.

Helene Hjelm, Mora MK, åkte på ett av helgens snyggaste ekipage.

Emil Harr, Gargnäs MK, vann Ungdom 12-14.

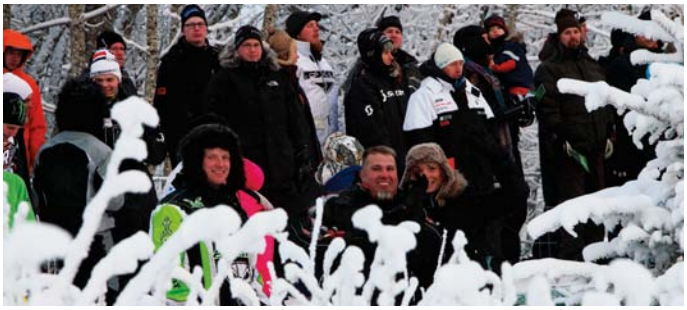
Tim Karlsson, Umeå AK, segrade i Ungdom 14-16.

Sebastian Drotz representerandes Härjedalens AK gick miste om segern i Ungdom 14-16 med endast fyra tiondelar.

Elina Öhman tog hem damklassen.

Full attack i Guldhjälm.

Publik kom det till tävlingen, ca 3000 st. Här är ett glatt dalagäng. Mannen med skägget längst ner är förövrigt känd från tv.



ger att bromsningar av dessa maskiner har visat på effekter kring 100 hk. Det är ungefär som de äldre standard 600 och 440 hade.

Och det syns, tro mig. I finalen bjöds vi på en tuff kamp om vinsten. Tim Karlsson, Umeå AK och Ski-Doo, lyckades precis hålla undan för Sebastian Drotz, Härjedalens AK och Polaris. I mål var skillnaden endast fyra tiondelar! Drotz tävlar för övrigt även i motocross och hade egentligen tänkt stå över denna skotersäsong, men beslutade i sista stund att i alla fall köra Arctic Cat Cup. Vi får hoppas att detta ger mersmak på resten av säsongen för köra det kan pojken. Tredjeplatsen togs av Edvard Moland, Alta SSF i Norge.

Dam

Årets damklass bjöd tyvärr "endast" på 16 förare och av dem var bara nio från Sverige. Jag skriver "endast" för att normalt på Arctic Cat Cup så brukar antalet vara en bit över 20. Några profiler har bestämt sig för att inte köra i år, som t ex AnnaCarin Karlsson och Emma Karlsson, medan fjolårets SM-vinnare Marica Renheim kör ISOC på heltid. I deras frånvaro blev det nu främst en kamp mellan Elina Öhman, Älvsbyns MS och Lynx, och Norge i form av Ingrid Boldermo, Signe Iren Bråten och Victoria Emelie Kirkhus. Elina imponerade och gick också segrande ur striden. Det syns att äpplet inte fallit långt från trädet här, Elinas pappa är nämligen legenden Mats Öhman.

Pro Stock

Precis som vanligt är Pro Stock Arctic Cat Cups största klass sett till deltagarantalet. Strax under 90 förare startade och med det är det också extra svårt att kvala sig in bland de 16 som får kör final. Pro Stock känns i år också som den i SM-sammanhang mest svårtippade klassen. Många har potential och möjlighet att köra hem segern. Det visade sig inte minst på Arctic Cat Cup. Endast veteranen Johan Eriksson, Team Walles MK, lyckades vinna båda sina kvalheat på lördagen. Johan ser faktiskt bättre ut än på länge. Körmässigt alltså. Han verkar stortrivas på Polaris-stocken och glider runt likt en oljad blixt med sina gängliga ben uthängda i kurvorna. Det som han också lyckas förbättra är starterna. I söndagens final gick han tidigt upp i ledning och såg ut att kunna köra hem det hela. Men då kom framtiden ikapp honom i form de norska gutterne Elias Ishoel och Magnus Reitein. Elias är blott 15 år och gör debut i seniorsam-

Henrik Revelj i täten före bl a Viktor Hertén i ett av Pro Open heaten.

Adam Renheim var tämligen ohotad i Pro Open.

Resultat topp 5
Ungdom 12-14
1. Emil Harr, Gargnäs MK, Lynx,
2. Alexander Waeraas, Hammerfest Racingklubb, Lynx
3. John Wolden, NMK Oppdal, Lynx
4. Pontus Berggren, SMK Söderhamn, Polaris, NK Racing
5. Oliver Lidström, Älvsbyns MS, Lynx

Ungdom 14-16
1. Tim Karlsson, Umeå AK, Ski-Doo, Motorbolaget Ski-Doo Sweden
2. Sebastian Drotz, Härjedalens AK, Polaris
3. Edvard Moland, Alta SSF
4. Niklas Grönlund, Storumans SK, Polaris, Vilhelmina Motorcenter/Fjälldalens
5. Emil Persson, FMCK Kalix, Lynx

Dam
1. Elina Öhman, Älvsbyns MS, Lynx, Br Öhman Racing Team
2. Ingrid Boldermo, Hemnes MK, Polaris, Team Daleng
3. Signe Iren Bråten, Hattfjelldal SSF, Polaris, Team Daleng
4. Victoria Emelie Kirkhus, Singsås MK, Polaris
5. Ronja Renheim, Lima MS, Ski-Doo, Ski-Doo och Lynxhallen Idre

Pro Stock
1. Elias Ishoel, NMK Oppdal, Lynx,
2. Magnus Reitein, Singsås MK, Lynx, SnoX Norway
3. Johan Eriksson, Team Walles MK, Polaris
4. Pontus Engström, Östersunds SSK, Lynx,
5. Jonas Östbyhaug, Tydal MK, Lynx

Pro Open
1. Adam Renheim, Lima MS, Ski-Doo
2. Johan Dahlgren, Team Walles MK, Polaris
3. Kristoffer Holm, Nordreisa MK, Polaris
4. Nisse Kjellström, Team Walles MK, Polaris, Team Polaris Sweden
5. Aki Pihlaja, LAMK, Lynx

Elias Ishoel vann Pro Stock i stor stil.

Adam Renheim på vinsten från Duells Duellen.

Johan Eriksson jagas av Elias Ishoel och Pontus Engström.

manhang, vilket inte syntes ett dugg på körningen. Vågat och snabbt men samtidigt stabilt, inte olikt en viss Petter Nårsa. Om hans utveckling får hålla i sig så är jag säker på att vi har en framtida världsmästare där. Magnus, han hela 17 år gammal, var inte mycket sämre men fick nöja sig med andraplatsen här medan då Lång-Johan hoppade in som trea.

Duells Duellen

Nytt för i år var att man arrangerade en Head to Head under namnet Duells Duellen. Åtta utvalda åkare deltog och priset var inget mindre än en Arctic Cat ZR120. Startande var Alexander Berglund, Adam Renheim, Oskar Norum, Marcus Johansson. Nisse Kjellström, Filip Eriksson, Emil Öhman och Albin Lundqvist. Upplägget var så att man möttes man mot man i ett varv och vinaren fick sedan stå kvar till nästa omgång. Efter fyra täta heat var det klart för final mellan Adam Renheim och Emil Öhman. Adam lyckades ta starten och höll den sedan hela vägen in i mål och tog hem miniskotern.

Det här var ett fartfyllt och roligt inslag som man gärna får behålla. Smolket i glädjebägaren var dock att hemmahoppet Marcus Johansson skadade handen i sin semifinal och kunde inte fortsätta dagen. Tråkigt och vi önskar honom ett snabbt tillfrisknande!

Pro Open

Kungaklassen Pro Open såg på förhand ut att handla mest om två namn: Emil Öhman och Adam Renheim. Visst, vi har andra som visat prov på snabbhet i Marcus Johansson, Filip Eriksson, Oskar Norum mfl, men det är ändå de två som fått agera förhandsfavoriter. Mycket riktigt var de också etta och trea efter kvalen, med Nisse Kjellström, Team Walles MK, som kvaltvåa. Väl i final uteblev dock kampen de två giganterna emellan då Öhman gick över vallen i andra kurvan. Renheim var då först med Älvsbysonen tätt bakom. Renheim kunde sedan tämligen säkert köra hem guldet medan Öhman fick kämpa sig upp från sistaplats till sjunde slutligen. Tvåa blev Johan Dahlgren, Team Walles MK. Johan är en sån som oftast kör riktigt fort men som det alltid krånglar till sig för. Är det inte ett jordfel orsakat av handvärmare eller holeshotknapp så är det någon del i förgasarna som lossnar. Men nu gick allt som det skulle och han visade verkligen hur snabb han kan vara. På tredje plats hittade vi sedan Kristoffer Holm, Norge.

Avslutning

Trots att temperaturen låg stadigt kring minus 15 grader hela helgen så lockade racen ändå ca 3 000 åskådare totalt vilket visar på tävlingens popularitet. De fick se bra racing och ett kanonarrangemang som Östersunds SSK ska vara stolta över. Nu är bara problemet att göra det här ännu bättre 2015.

Yllekalsonger

Klä dig rätt från början och förhöj din skoterupplevelse.

Text & Bild Thomas Berntsson

För en tid sedan blev jag på en föreläsning presenterad som en ”auktoritet inom skoterklädbranschen”. Jag vill nog ta ett bestämt avstånd från påståendet och väljer istället att kalla mig för en typisk skoteråkare som i snart 20 års tid lyft, burit, skottat, svettats och haft en massa kul med min snöskoter. Med tiden har jag dock fått en smula förståelse för hur kläder fungerar rent tekniskt och kanske också utvecklat vad en del skulle kalla för ett rent nördigt intresse av detsamma. Att jag också är en besserwisser och besitter ett lätt narcissistiskt drag föranleder mig därför att vilja skriva några rader om hur du kan göra för att hålla dig torr och varm under de ganska extrema förhållanden vi skoteråkare vistas i.

Långkalsonger, det låter inte särskilt sexigt och vad du har på dig under dina avancerade skalkläder glöms lätt bort i sammanhanget när klädtillverkarna brer på och försöker överträffa varandra om sina produkters utomordentliga vattentäthet, andningsförmåga och vindtäthet. Eftersom jag har en del insyn i branschen kan jag avslöja att om du köper ett plagg i den högre prisklassen med något av marknadens kända membran som Dermizax, Sympatex eller GoreTex så är samtliga plagg helt enkelt fullkomligt vattentäta på en nivå som är svår att mäta utanför ett laboratorium. Alla de gånger du trots detta kommer känna dig blöt och kall så beror det på att vi skoteråkare utövar en extrem form av intervallträning och dessutom ofta inte begriper hur vi ska ta hand om oss själva. För att komma hem torra och glada efter att ha skottat lös och burit runt våra lösnömaskiner på max-puls med svetten sprutandes i en sådär åtta-nio timmar krävs lite eftertanke och förståelse för naturlagarna. Visste du till exempel att något så enkelt som en bomulls t-shirt kan förstöra funktionen i vilken 6000 kronors jacka som helst? Jag tänkte att jag skulle förklara lite om hur det fungerar.

Vattentäta kläder som andas.

Att din jacka är vattentät betyder inte att den kommer hålla dig torr. Vilken regnjacka som helst för 149 kronor är fullkomligt vattentät. Trots det skulle jag våga påstå att du skulle vara dyngsur efter bara någon timme om du skulle dryfta dig till att försöka åka skoter i den. Anledningen är att fukten som gör dig blöt kommer inifrån, din svett, och sällan från snö eller regn.

De flesta är idag medvetna om att det är lika viktigt att deras kläder tillverkas av material som andas som att de är vattentäta.

Vi åker helt enkelt inte runt i regnkläder eftersom de andas ungefär lika bra som en plastpåse.

Tekniken

Att beskriva hur dessa tyger fungerar kräver egentligen minst en helt egen artikel så jag ska försöka hålla det kort och enkelt.

Tyget i din jacka är i sig inte vattentätt. Det stöter ifrån vatten på grund av att det är impregnerat för att inte bli blött, men att det är vattentätt och samtidigt kan andas beror på membranet som sitter på insidan av tyget.

Det finns olika tekniker för att uppnå detta men fysiken är densamma. Membranet är helt tätt åt båda håll för flytande vatten. Alltså, om det regnar eller om du sitter på en blöt skoterdyna kommer inte vatten att kunna tränga in. När du svettas avdunstar fukten i form av ånga. Detta vatten som nu inte binds ihop av ytspänning som flytande vatten gör, kan ta sig igenom membranet och ut på andra sidan. Att fukten vandrar bort från din kropp och ut och inte tvärtom beror på att atmosfären innanför jackan är fuktigare, dvs innehåller en högre koncentration av vattenmolekyler än utanför. Naturen vill därför av statistiska skäl helt enkelt jämna ut denna skillnad.

I korta drag

Nu när jag på några (för korta) rader förklarat hur ditt ytterskal fungerar är det så äntligen dags att prata om dina långkalsonger.

Hela tricket med att klä sig i lager med ett oisolerat skal ytterst är kunna justera klädseln efter väder och verksamhet.

Foto Jörgen Reimer för Woolpower

Lagret du har närmast kroppen kallas Lager ett och dess viktigaste funktion är att hantera den fukt som du svettas ut. Är det en kallare dag kan du behöva mer isolering och då tar du följaktligen på dig Lager två, vilket kan vara en tjockare tröja, en fleecejacka eller något liknande.

Bomull

Allting av bomull som du har på under din skaljacka är som jag kort nämnde helt förkastligt. Du kan lika gärna åka runt i den där regnjackan. "Real friends don't let their friends ride in cotton" läste jag en gång i en butik jag besökte. Mycket sant. Bomullsfibern har den egenskapen att den suger åt sig fukt som den sen ogärna låter avdunsta. Dessutom blir hela fibern blöt rakt igenom vilket gör att om du har ett plagg närmast huden av bomull kommer det suga åt sig din svett och sen ligga mot huden och fortsätta kyla ner dig. Använd inte heller en huvtröja som Lager två, det är nästan lika illa eftersom bomullen även här kommer stoppa upp vattenångan och suga åt sig den innan den hinner transporteras bort och ut genom ytterskalet. Tack och lov hittar du inte så mycket underställ av bomull längre. Men tänk också på vad du har för kalsonger och strumpor på dig när du ger dig ut, även dessa är ofta av bomull.

Inte så skönt att sitta en hel dag på skotern i kalla och blöta kallingar.

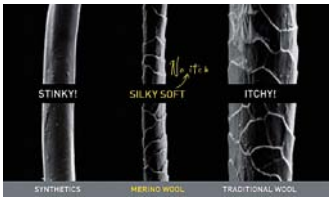
Polyester

De vanligaste och billigaste underställen är tillverkade av polyester vilket som du så klart vet helt enkelt är plast. Polyesterfibern saknar åtminstone bomullens dåliga egenskaper, det är trots allt bara en död tunn tråd av plast. Däremot hjälper den inte till med fukttransporten och när du arbetat dig svettig upplevs understället som både klibbigt och fuktigt. Dessutom älskar bakterier miljön i polyesterväven och de förökar sig glatt. Detta har du förmodligen upptäckt när ditt nytvättade underställ luktar pensionär och fotbollsdoja i en trevlig mix efter tio minuter.

Merinoull

Låt oss istället prata om något betydligt trevligare. Vad sägs om ett material som varken luktar, blir blött eller kyler ner dig? Såklart är det inget som människan själva tillverkat. Som så ofta annars har naturen genom år-miljonerna lyckats bättre med sin produktutveckling än vad människan mäktat med under sina knappt 150 år av industrialisering. Jag pratar såklart om ull och i det här fallet en speciell sorts ull som kallas merinoull. Skillnaden mellan den och vanlig ull är att merinoull-fibern är många gånger tunnare och därför inte upplevs klia eller stickig som vanlig ull kan göra.

Ullens främsta egenskap är att den är ihålig till skillnad från syntetfiberns döda, solida struktur. När buren närmast huden kommer ullen precis som bomullen att suga åt sig fukt, upp till en tredjedel av sin egen vikt. Skillnaden är att medan bomullsfibern blir blöt hela vägen igenom och kyler ner dig så transporterar ull-fibern fukten in till sitt centrum. Därigenom lyfts den kylande fukten bort från huden. Dessutom alstras värme i denna process vilket gör dig både torr och varm. Ull värmer alltså även när det är blött, precis som både farmor, mormor och mamma har förklarat för dig. Varför vill man då ha ett underställ som suger åt sig fukt kan man ju då undra?



Svaret är att det helt enkelt inte finns ett membranmaterial i världen, oavsett tillverkare och vad de påstår i reklamen, som klarar att transportera bort all den fukt som du svettas ut när du gräver fram din skoter under granen där den lagt sig till rätta. Ullen hjälper då till att snabbt få bort fukten från din hud och genom att både kunna suga åt sig och avge fukt utjämnar det klimatet i atmosfären innanför din jacka. På så vis håller du dig torr och varm trots att du arbetat dig sjöblöt av svett. Som bonus är ullen också naturligt anti-bakteriell och luktar därför inte som ett syntetunderställ.

Slutklämmen

Vi lägger ruskiga summor på vår skoteråkning och vi vill gärna att allt ska vara perfekt. Även om ett underställ kan kännas som ytterligare en utgift du kan vara utan skulle jag vilja påstå att det är en av de små detaljerna som verkligen kan göra en stor skillnad för din totala upplevelse.

Ha så kul där ute!

STÖRSTA UTBUDET HOS OSS! NYA & BEG

Besök vår välfyllda webshop

KÖP NYA 2014

ski-doo

LYNX

POLARIS

STOOOORT utbud av beg. skotrar, titta in ofta! kalixmaskiner.se

Självklart fixar vi skoterlånet -Snabbt & Enkelt!

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

www.kalixmaskiner.se

NATIONELLA SNÖSKOTERRÅDET
www.snoskoterradet.se

KITTEL FJÄLL

FJÄLLSÄKERHETSRÅDET
www.fjallsakerhetsradet.se

Thomas Wärdell med Terrain Events deltar

Fredag 14/3: Nationellt snöskoterforum
Lördag-söndag 15-16/3: Workshops i fält om lavin- och issäkerhet / Senaste utrustningen / Tävlingar / Uppvisningar / After Skoter /

Bra erbjudande på mat och boende. Bokas hos: Hotell Kittelfjäll och Kittelfjäll Skilodge.

LÖÖVE ALUMINIUMTRAILER

Trailern på bilden är extrautrustad.

Snöskotertrailern

Lööve Trailer är en följsam och lättkörd trailer som tål tuffa väderförhållanden, väglag och laster. En aluminiumtrailer i hög kvalitet och bästa lastförmåga. Med våra trailers följer alltid generösa garantier. Dessutom rostar den inte. LT1304 för enkelskoter eller LT1302 och LT1303 som har väl tilltagen lastlängd för två skotrar.

3 LÖÖVE IRSTA
15 LÖÖVE

LÖÖVE
www.loove.se

EMCON TRAILER AB
Umeå
Tel 070 - 264 54 21
www.emcontrailer.se

JEMTBIL AB
Östersund
Tel 063 - 15 59 00
www.jemtbil.se

EKETORN TRAILER AB
Sundsvall
Tel 070 - 515 11 50
www.eketorn.se

OCKELBO GUMMISERVICE 30 år 1982-2012

Troligtvis universums minsta polarishandlare!
Välkommen

Tillbehör & Reservdelar
Snöskoter & ATV
Försäkrings skador
Motorreparation

POLARIS

Butiken öppen: Mån-Ons 7-17
Tor 7-19
Fre 7-17
Lörd, Sönd åker vi också skoter
Tel: 0297-42100

Ockelbo GUMMI SERVICE

FROST vagn med kåpa 49900:-*

Kåpa i färg: svart, vit eller silvermetallic
Vinterdäck på fälg från 995:-/st

GRATIS UPPKÖRNING!
För utökat B-körkort (B-96) vid köp av valfri vagn

BILLY obromsad 15450:-*

Plats för två snöskotrar

80 BROMSAD

flakmått: 370x185x33cm
totalvikt: 1350kg
max last: 934kg

Alla priser inkl. moms

80 UTAN BROMS OBROMSAD

flakmått: 350x150x33cm
totalvikt: 750kg
max last: 458kg

BÅT & TRAILER ab
www.batochtrailer.se
08 - 7112635

www.swedtechracing.se

NYA SKIDOR I SVERIGE
STR CK

COMPOSIT TRACKS
R32 MAGNUM
R38 MAGNUM
500 MAGNUM

STR

Ultimate DAYCO SIM POWERSPORTS Boyesen DONJOY

POLARIS
BRP
LYNX
ski-doo
SEA-DOO
can-am
Klim
Hans Eriksson AB
0581 - 310 95
hanseriksson.se

Skoterhotellet i Åre
Prisvärt boende med sköna sängar
Halvpension och Sport Club ingår
Kamerabevakad skoterparkering
Scooters bar med biljard och dart
VIP-bastu med utomhusbubbelpool
Ice driving och andra aktiviteter
860:- /person/dygn i dubbelrum inkl. halvpension, pooler, gym och bastu
ÅRE Continental Inn
www.areinn.se
0647-17170

STORÅNS TURISTSERVICE
Välkommen till Jämtlandsfjällen.
Två campingar med stugor och husvagnsplatser
och mil efter mil med skoterled.
▪ Guidade skoterturer ▪ Skoterkläder ▪ Skoteruthyrning ▪ Jakt
▪ Konferens ▪ Events ▪ Fiske ▪ Restaurang "fullständiga rättigheter"
070-3973412
BIGRIVERCAMP.SE

Skoterhandlare, se hit!
Effektivisera försäljning och verkstad
med INFOFLEX FORDON.
Jobba smartare, inte mer.
Affärssystem för fordonsbranschen
08-792 64 60 | www.infoflex.se
infoflex

ROTAX 800 E

I bromsbänken hos MCX

Bild: Affe Sundström
Text: Björn Friström

Effektmätning av standardskotrar är numera inte något som SnowRider lägger ner tid och pengar på och det av flera skäl.

För ungefär tio år sedan samarbetade SnowRider med prestandaföretaget MCX i Altersbruk och alla intressanta skotrar bromsades i deras trogna SuperFlow SF901AT bromsbänk. Det var en intressant tid full av konflikter då arga personer hörde av sig för att med kraft förklara resultaten som oriktiga. Kulmen på detta svammel var nog en 700cc maskin som vann alla tester när SR körde den men hade "10 hästkrafter för lite" i bomsbänken enligt de rättrogna. Vi fick den gången till och med direktkontakta tillverkarens experter i USA för att försöka hitta "felet" men sedan vi bromsat 5 originalmaskiner med samma resultat la vi ner det hela. Det var inget som var fel, denna grymt snabba skoter gav exakt den effekt vi fick ut och inte mer än så. Efter det valde vi att helt enkelt publicera det skotrarna gav och inte fundera så mycket mer på det. Sedan kom en tid när SnowRiders dyrköpta resultat från bromsbänken samma dag kom ut på internet, ofta på SRs eget forum! Detta för att skotrarna som regel var privatägda och ägaren (eller dennes kompis) valde att ignorera vår önskan om att i alla fall vänta med att lägga ut resultaten tills vi hade publicerat uppgifterna, lite irriterande för oss.

Men den sista spiken i kistan kom faktiskt från en liten klisterlapp på skotrarnas tunnel, för runt 8-9 år sedan började tillverkarna ange korrekt motoreffekt på typskylten vilket gör effektmätning av originalskotrar till onödigt arbete. MCX-press jobbar med och bygger turbokit till samtliga 4-taktssnöskotrar som säljs och de har därför effektmätt alla dessa under en mängd år.

Sammanfattningsvis är det så enkelt att motorerna numera ger den effekt som typskylten säger. Då MCX inte alls jobbar med tvåtaktssnöskotrar har de inga nyare resultat från effektmätning av dessa men den allmänna uppfattningen är att samma sak gäller för dem. Nu vet vi till och med att det är så.

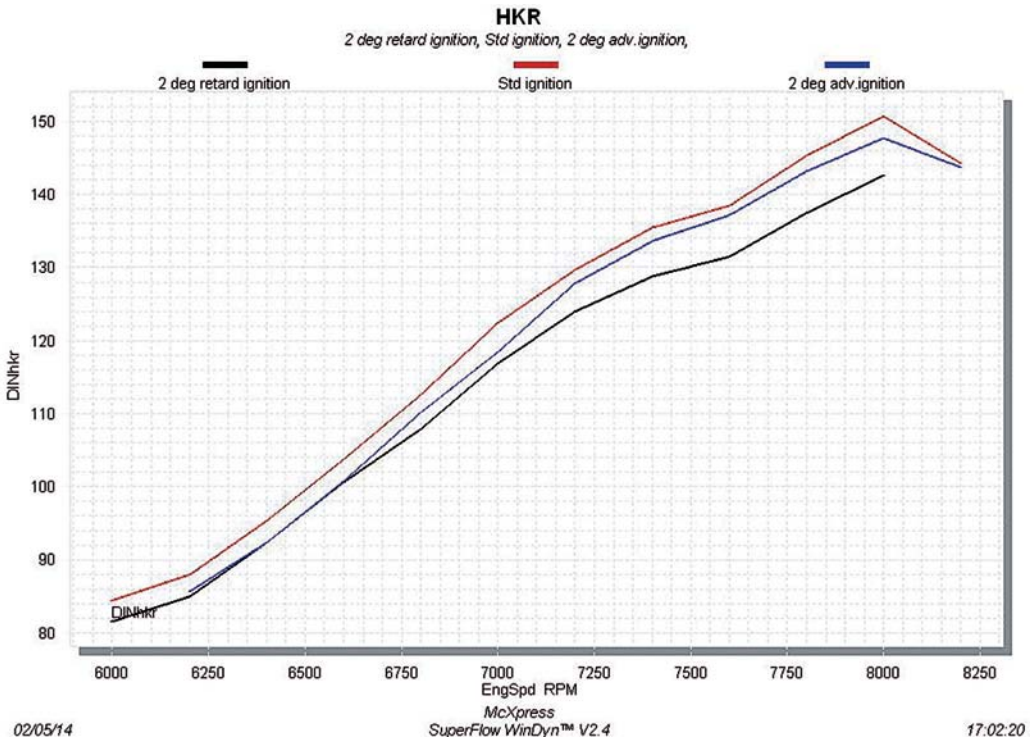
Crossfix effektmäter sin Etec 800

Jonas Brännström som driver Crossfix i Piteå är en av MCX trognaste återförsäljare och han har jobbat mycket med

TEC

Jonas "Crossfix" Brännström ställer om tändtidpunkten med hjälp av sin PC, tiden när man filade på svänghjulets krysskil för att uppnå detta är tydligen förbi.

turbosatserna till Rotax 1200. Jonas kontaktade MCX och frågade om det skulle vara möjligt att få mäta effekten hos en standard Etec 800, en motortyp som MCX inte alls arbetar med. Då Jonas är en trogen samarbetspartner gjorde MCX ett undantag gällande denna motortyp och hjälpte honom med detta. MCX har sedan en tid en ny SuperFlow bromsbänk och detta blir den första tvåtaktsmotor som testas i den. Resultaten från denna effektmätning fick SnowRider sedan lov att ta del av. Skälet till att en bromsning behövdes var att det tydligen går rykten om att en höjning av tändtidpunkten ger fantastiska resultat i form



Rotax 800 Etec, helt standard samt med tändtidpunkten ökad respektive sänkt med 2 grader. Det syns tydligt i effektdiagrammet att original tändtidpunkt är att föredra

Typskylten på tunneln berättar vad skotern väger och vad den har för effekt, uppgifter som sedan flera år faktiskt stämmer!

Mc Xpress fick följande mail från Rotax motoravdelning när dom fick ta del av denna bromsning:

Thanks for the info, Michael Seyrl who is doing all the calibration on the 2 stroke, does not let any room for improvement. The competition is too high and the setup is completely on the edge. Thanks.

MCXpress ägare Erik Marklund analyserar resultaten från den nyss utförda effektmätningen.

av högre effekt. Det finns tydligen piratmjukvara att få tag på som gör denna justering möjlig via skoterns diagnosuttag på samma sätt som en auktoriserad handlare kan göra. Så en effektmätning med tändningen i tre olika lägen var vad testet handlade om, standard och 2 grader förställd respektive 2 grader retaderad. På chassit kan man läsa "108kW" och motorn gav mycket riktigt ca 150hk så effektmätning av standardskotrar är i princip slöseri med tid. Med 2 grader lägre tändtidpunkt tappade man en del effekt över hela registret och med 2 grader extra så tappade man lite mindre och var nästan uppe i samma effekt som original. Motorn var mycket fin att köra i bromsbänken och i princip luktfri när den uppnått driftstemperatur, mycket stor skillnad jämfört med tvåtaktare för bara ett par år sedan. Men att trolla fram några extra hästkrafter med hjälp av en PC är inte så lätt.

Tydligen är det så att teknikerna hos BRP som utvecklat denna avancerade tvåtaktsmotor faktiskt också kan ställa in korrekt tändtidpunkt. Hoppas att detta klargörande gör att ni som funderar på att laborera med detta ägnar er tid åt att köra snöskoter istället.

Bromsbänken stabiliserar motorns varvtal till exakt 6000rpm innan den släpper iväg varvtalet för effektmätning.

När borta är som bäst!
Välkommen hem till oss!
MARSFJÄLL
MOUNTAIN LODGE
info@marsfjall.se
marsfjall.se

SPY
www.ridespy.se
Brown Couch AB
Sälenvägen 2
780 67 SÄLEN
info@ridespy.se

* Fantastiska Skoterupplevelser
* Härliga måltider, Pub och Relax
* Åk skoter direkt från alla boenden
* Vandrarhemmet Strandpaviljongen
* Åkersjöstrand Camping
FjällGården
ÅKERSJÖN
STRANDPAVILJONGEN
Åkersjöstrand Camping
FÖR MER INFORMATION RING 0645-420 35
ELLER BESÖK akersjon.com

TOK-UTFÖRSÄLJNING I VÅR OUTLET
www.hecamc.se
Fri frakt över 1000 kr.
Snabba Leveranser.
30 dagar öppet köp.
prisex.
449:-
Snowpeople Grizzlyjacka ord. 1295:-
Snowpeople Lady P jacka ord. 1095:-
349:-
299:-
Snowpeople Barnoveraller ord. 899:-
Butik i Birsta SYD Sundsvall.
hECa
MC · SKOTER · MOPED · CROSS · ATV

☆SLEDROC☆
TELEFON: 076-1177707
WWW.SLEDROC.SE

Vilhelmina
Motorcenter
AB
Polaris • Snöskotrar • ATV | Reservdelar, tillbehör, service.
0940 - 559 70
070-6418966
Gilla oss på facebook

NIKASIL SPECIALISTEN
BLIXTENS RACING
Tel:036-134096
WWW.BLIXTENSRACING.SE
Vi är bäst på Nikasil Reperationer!
GRATIS frakt av din cylinder till oss!!
Kolla hemsidan för info eller ring oss!!

Skoter Outback – Gäddede
Upptäck PilgrimsHotellet med bra boende vid skoterleden!
Boende: Weekend, vecka eller säsong. Bastu.
Pris: Från 300 kr/natt/pers.
Mat: Restaurang & bar med fullständiga rättigheter.
Boka nu med bra erbjudande!
Pilgrimshotellet
PilgrimsHotellet i Gäddede
0672-104 20
"Suveränt läge mitt på skoterleden, i oändlig fjällmiljö."
www.pilgrimshotellet.se

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

SaxnäsGården
Hotell & Konferens
Välkommen till Saxnäsgården!
"Strålande friåkning i myr- och fjällmark. Saxnäsgården är en komplett anläggning med mycket uppskattad service, mat, pool, bastu, Spa-behandlingar och boende!"
Jocke Jansson, sundsvall
www.saxnas.se info@saxnas.se 0940 – 377 00

Billet
MADE IN SWEDEN
WWW.BILLETX.COM
STYRHÖJARE I BRUTAL KVALITET!
JUSTERBARA & FASTA , FRÅN 5CM TILL 25CM!
10ST NYA MODELLER!
Pris fr. 595kr
WWW.BILLETX.COM

www.xyzmaskin.se
POLARIS
XYZ Maskin & Trädgård
Tel. 0650-54 34 34

HELLWOOD.SE
DYE
PRECISION
Designer Owned
&
ATHLETE DRIVEN
EST.1994

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

LULEÅ
SKOTERDEMONTERING
• Kawazaki-, E-ton-, SMC-, TGB- & SYM 4-hjulingar
• Original reservdelar till hela Kawasakis program.
www.luleaskoterdem.se
Kawasaki ATV
TGB
Tel: 0920-34142, 070-5734440
Öppettider, 10-00-17,30 mån- fred lunch 11,30-12,30

Billet
MADE IN SWEDEN
www.billetx.com
ÅRETS NYA DESIGNER!
• BILLET WHEELS • FÖRLÄNGNINGSSKENOR • STYRHÖJARE

ski-doo
LYNX
motor & fritid
unäsdalen
0684 - 294 50 | www.motorfritid.com

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.
Din MC
Stockholms största ATV och skoter utställning.
Rotebergsvägen 2, Sollentuna 08-754 99 00

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

Utbytes cylindrar, vevaxlar och packningsatser till alla maskiner.
MOTOR HUSET
www.motorhuset.com

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.
• 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

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

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

LYNX
can-am
Ljungbergs Motor
0680-10360 / 070-2650770 Kolgatan 1, Sveg
www.ljungbergsmotor.se

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

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

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

Snö Skoter Bolaget.se
Begagnade skoterdelar
-Fraktfritt

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

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

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

planet snowmobile

www.planetsnowmobile.net

Är gräset verkligen grönare på andra sidan?

De flesta av oss har vid det här laget nog i alla fall insett att snön är djupare på andra sidan Atlanten. Och många av oss drömmer nog också om att få åka dit!

Men exakt var finns all den där snön?

Nordamerika är ganska stort ändå och en resa dit kostar en rätt så skön slant. Har man väl tagit beslutet och tömt sparkontot så vill man alldeles säkert ha ett hum om vart man vill åka och vilken typ av åkning man vill uppleva. Det här är en av frågorna vårt nya projekt är tänkt att kunna besvara.

En hemsida för skoteråkare som vill utforska världen! I grund och botten bor det nog en liten Columbus inom mig. En liten snubbe som hela tiden vill utforska, hitta och uppleva okända platser. Eftersom jag föddes och växte upp i Norrlands inland blev det så att Columbus istället för hatt och roder bär hjälm och gasar med tummen.

Men att utforska sin omgivning behöver inte bara betyda resor till andra sidan av planeten. För mig handlar det lika mycket om att hitta ny skoteråkning där jag själv bor eller att se var andra skoterfrälsta runt om i Sverige kör och vilken typ av åkning dom har.

Från Sverige till Andorra

Planet Snowmobile är ett projekt vi klurat på under flera år men inte riktigt vetat vilken form det skulle ha. Det startade för sex år sedan med en film som heter just Planet Snowmobile.

I den kan man se skoteråkning från olika delar av världen. Revelstoke i Kanada, Riksgränsen i Sverige samt det lilla landet Andorra som ligger mellan Spanien och Frankrike är några exempel. Men media såsom film och bilder har nackdelen av att snabbt bli bortglömt och utbytt mot nyare material. Och det var med det i åtanke som utvecklingen av denna sida tog fart. Målet blev en samlingspunkt för information som är beständig, intressant och rolig. Sidan är uppbyggd runt en stor karta och fokuserar på sidans registrerade användare. Medlemskap är gratis och alla kan bidra med att lägga upp videoklipp, rösta och kommentera på andra användares material.

Tanken är att användarna sedan ska kunna sortera informationen på t.ex. land, område, antal röster, kommentarer eller bland användarna själva.

Hur många har en hjälmkamera?

En intressant detalj är att material som lämpar sig på denna sida kan vara av en helt annan sort än den man kanske är van att se idag. Bland den medieexplosion av häftiga redigeringar filmade med kameror som varje år fördubblar både upplösning och bildhastighet kan det vara svårt att nå ut med något intressant.

Hur många av oss äger inte en hjälmkamera idag? Men gör vi egentligen någonting vettigt av dom där ändlösa timmarna med material annat än att lägga över dom till en mapp på hårddisken? Här kan du istället visa dina GoPro klipp för omvärlden på en karta och vips så har de helt plötsligt förvandlats till spännande info om skoteråkningen i just det området. Information som är intressant för en lång tid framåt.

Live i januari

Sidan Planet Snowmobile gick live under januari i år och utvecklas ständigt. Efter lanseringen har det arbetats en hel del med förbättringar och rättats till små fel. Men vi har även börjat lägga till små oumbärliga tjänster.

Vår första kamera som dagligen fotar och mäter temperatur uppe på fjället har som exempel lagts ut uppe i Jormvattnet, Jämtland och ytterligare kameror är planerade redan i år. Samarbete med lokala företag eller hjältar som vill hjälpa till med drift och underhåll mottas gärna!

Samhällsnyttigt

En annan trevlig tjänst som redan ligger i startgroparna kommer att kunna måla ut förbudsområden, naturreservat och annan matnyttig info direkt på kartan.

Både oumbärligt och samhällsnyttigt i jakten efter nya och spännande områden.

Dessa data finns idag tillgängliga på andra sidor men de är utspridda och ofta rätt oöverskådliga. Fokus på dom här sidorna ligger vanligtvis heller inte på att hjälpa oss att hitta nya områden att köra skoter på. Med start i Sverige hoppas vi senare även kunna färglägga andra intressanta länder.

Skattjakt

Till i år har vi även bakat in fjolårets succé, skattjakten The Bounty, på Planet Snowmobiles sida. Det hela kan liknas med ett slags geocaching, fast på skoter. Skatterna visas tillsammans med tillhörande GPS koordinater på kartan, därifrån är jakten i full gång! Vinnare av fina priser lottas senare ut efter säsongens slut, en lott per hittad skatt gäller. Nyheter för i år är att alla nu kan gömma egna skatter och "claima" funna skatter direkt på hemsidan.

Se så, gräv nu fram klippen från datorn och dela med er till omvärlden!

Lyckan var total när vi fann denna orörda dal långt inne i en skog. Den första ledtråden om platsen fann vi på google maps.

avignon
VARM & TORR
KÖLDEFFEKT NER TILL -40°
Skönaste neoprenstövlar du kan ha!
Modell ASPEN HIGH stl 37-47.
avignon
www.avignon.se

SNOW-RAIL
By IMEX FIBER AB system
IMEX
IMEX FIBER AB
Malung, Dalarna
Tel: 0280-12570
www.snowrail.se

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

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

Umeå Terräng & Motor AB
POLARIS
www.utmab.se
Tele: 090 - 14 40 30

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

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

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

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

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

Borga Skicenter
Platsen för alla.
Borgafjäll skoteruthyrning
Kontakta oss:
0942-422 72
070-422 72 08
www.borgaskicenter.se

Öppettider:
Vardagar
7 - 18
can-am
ski-doo
TEAM 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

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

FJÄLLBOCKEN
EVENT & ÄVENTYR
www.fjallbocken.se

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

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

BÅGE/UNDERKÖRNINGSSKYDD
Succen är ett faktum gör som så många andra kör med MES-Bågen
Passar RMK 2011-2014
Båge inklusive underkörnings-skydd
Tel: 0661-220 00
Vi är ÅF för:
bksystem.se rindab.se TQ1.se
mes
www.messmide.se

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

Cylindrar och statorer
Vi lagerför till flera märken och typer.
Ny cylinder i ersättning för din gamla defekta.
Stator eller Cylinder:
Samma pris oavsett modell!
2900:-
KNAPPEN
MOTOR SERVICE FILIAL
www.knappen-motorservice.se

NH★Service
070-639 90 27
SLADD
RASPEN2
Pris 19995:- ink moms
070-6399027
Vi finns i Boden

MT HELMETS
1299:-
Ny modell från MT-Helmets
SYNCHRONY. Check it out!
www.pmcbike.se

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

SKOTER
BEG. DELAR
SMÅ MOTORER
MC & ATV
NIKASIL-BELÄGGNING
UTBYTES-CYLINDRAR
Helt enkelt personligare med massor av service!
Utbytes/rep tändplattor / stator
Utbytessystem för cylindrar
Cylinderreparationer
Nikasilbeläggning
norrservice
★★★★★ MEK & MOTOR
www.norrservice.se · 070-240 90 82

Katterjokk
SOL OCH SNÖ
Katterjokk Lägenhetshotell
Lägenhetshotell med egen skoterparkering. Restaurang Ebbes Kök och Konsumbutik i samma hus. Flera olika typer av lägenheter - bra standard.
Mail: info@katterjokk.nu
Telefon: 0980-430 60
www.katterjokk.nu

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

FÖRARBEVIS
nordiac
ONLINEBOKNING PÅ NORDIAC.SE

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

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

JÄCKVIK
FJÄLLCENTER
Skoteruthyrning
boende & mat
För mer info ring: 0961 - 211 40
www.jackvikfjallcenter.com

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

service & rep
alla märken
försäljning av
skotrar
4-hjulingar
KIL`S
Motor och Fritid
0554-14777, 070-689 47 77

ATV
HONDA LYNX
SERVICE – RESERVDELAR – TILLBEHÖR
BIL & MASKINFIRMA
ERIC GRÖNING
TEL:0651-71125S FAX:0651-12956
LJUSDAL

ski-doo
LINSELL
SKOTER & MOTOR
Nytt & Begagnat Verkstad
thomas.larsson@linsellsskotermotor.se
0680-220 23 070-314 20 66

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

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

BK-system
070-3706578
www.bksystem.se

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

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

RotopaX dunkar och tillbehör
Xenonkit till det mesta
Motorvärmare till skoter, ATV mm
ROTO PAX
Vilhelmina
Data & Maskin
Tel:0730-554218
www.v-dm.se
Se webbshop för mer info
www.v-dm.se

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 66. Kvarngat. 1, Borlänge
Öppettider – se hemsidan.

PRENUMERERA!

Starta din prenumeration idag så du inte missar något nummer

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

Nästa nummer i butik 1 april

Prenumerations-priser

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

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

Skoterguiden 2014

Finns att beställa i våran shop

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

Beställ i SnowRider shopen → **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.

Skoterutthyrning
Livs - Bensin - Fiskekort
Sista Utposten
Kittelfjäll-Lappland
0940-810 52
Handlaren
Svenska Spel

Buss & Taxi
Lika billigt
som i sta'n.
Marsfjällen Express
0940-70085

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

SAEVENT.se
Häftiga aktiviteter
Uthyrning Skoter
och 4-hjulingar
tältkåtor mm
Vi har det ni söker..
070-317 49 19
www.saevent.se

Specialdesignade
dekaler & dekalkit
imegadisplay.se
display@imega.se
0970-800580
imega display
SKYLT, DEKOR & REKLAM

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

LÄSVÄRT I VÅR

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:-**

Gör din prenumerations beställning på:

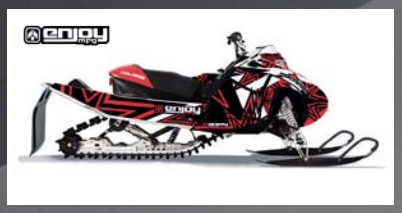
www.otlas.se

Priserna gäller inom Sverige

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

NYHET!

GRYMMA SKOTERDEKALER FRÅN AMERIKANSKA ENJOY!



enjoy mfg

FRI FRAKT

TRYGG E-HANDEL

Enjoy Monster 2.795 kr

Enjoy Rev XS Rockstar 2.795 kr

DU HITTAR ALLT DU BEHÖVER TILL DIN SNÖSKOTER PÅ SLEDSTORE.SE

sledstore
SVERIGES SKÖNASTE SKOTERBUTIK

sledstore.se info@sledstore.se