Långtestarna utmanas

Nummer 5 12/13 Pris: 64:- 8,30 EURO 74 NOK

snow rider

Mäntä helvettiin!

Lavinkittad

Polaris RidersClub Sälen

Yamaha Nypex provkörd

LÖSSNÖTEST 2013

Nationella snöskoterrådet - OLA

Bästa Led Skoter

Yamaha Apex McX Turbo

Rob Alford om Summit XM

INTERPRESS 0518-05
7 388051 806400
RETURVECKA v 12

www.snowrider.se Nr 5 12/13

LÄSVÄRT I VINTER

SNOWRIDER
Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige
335:-

SNOWMOBILE
Prenumeration 6 nummer
1 år inom Sverige
325:-

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

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

otlas.jetshop.se

ARCTIC CAT – REN KÖRGLÄDJE!

2013 ÅRS SKOTRAR FRÅN ARCTIC CAT REPRESENTERAR MER ÄN ETT HALVT SEKEL AV PRODUKTUTVECKLING, TESTANDE, RACING OCH OAVBRUTEN KÖRNING. MASKINERNA ÄR LÄTTA, SNYGGA, HÅLLBARA, PRECISA OCH SNABBA. GÖR SOM VÄRLDSMÄSTAREN TUCKER HIBBERT – KÖR ARCTIC CAT!

ARCTIC CAT #1 VÄRLDSMÄSTAR MÄRKET

www.arcticcat.se

ARCTIC CAT®
SHARE OUR PASSION.™

Nummer: 5-12/13 Årgång: 16
Foto omslag: Stefan Sund
Utgivning nr 6 2012/13: 12 mars
Annonsstopp: 8 februari

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

Redaktör:
Stefan Sund
stefan@snowrider.se 0250-22884

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

Annonschef, nyhetsredaktör:
Marita Skommar
marita@snowrider.se 0250-20533

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

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

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 TS

MILJÖMÄRKT 341 078 TRYCKSAK

LEDAREN

Garantiåtgärder

Varje år ringer det massor av läsare till oss och spyr galla över våra importörer och försäljare av snöskotrar och det är alltid garantifrågan som är i fokus. För oss är det extremt svårt att veta huruvida en skoterägare har rätt till en garantiåtgärd eller ej, men det är detta problem som de flesta tar upp. Mestadels är det handlaren som får ta den största smällen men även generalagenterna får sig en rejäl skopa ovett eftersom de så gott som aldrig är anträffbara för slutkunden. Oavsett vilket och oavsett huruvida en slutkund har rätt till en kompensation för en bristande produkt så måste det till någon form av skärpning på hur man hanterar ett garantiärende eftersom många skoterägare verkar vara frustrerade i dagsläget. Hur går man tillväga som frustrerad kund när man anser att maskinen man köpt inte lever upp till vad man kan anse att en ny maskin ska göra? Du ska gå till din handlare, inte till generalagenten, och det är din handlare som ska föra diskussionen med generalagenten, inte du. Är du sedan inte nöjd med svaret och behandlingen du får, så är det upp till dig att dra ärendet vidare till ARN, Allmänna Reklamations Nämnden. Därifrån så kan det gå hur som helst och skulle det visa sig att du har rätt till en ersättning enligt ARN, så är det sedan upp till den du för målet mot om du ska ersättas. Det kan vara ganska dyrt att driva ett mål men kollar du lite extra så kan du har något som heter rättsskydd i din hem eller skoterförsäkring. Men som så många gånger förr så är det ju alltid bättre att försöka komma sams ändå. Det finns ju ingenting som säger att just ditt fall kommer att få ett positivt utslag i ARN. Vi har ju faktiskt också blivit kontaktade av flera läsare som faktiskt enligt oss har orimliga krav som dom tycker generalagenten ska stå för, vilket i sin tur är svaret på varför det finns ett motstånd till att alltid ersätta slutkunden. Svaret är att inte alla reklamationsärenden är korrekta då slutkunden helt enkelt försöker luras.
Att vi på något sätt skulle ta ställning mellan importörer, handlare och slutkund är svårt och omöjligt, detta har man ARN till, men jag tycker att en ordentlig uppryckning i detta ämne är ett måste då förvånansvärt många ringer oss. Flertalet av våra läsare som hört av sig känner sig överkörda och nonchalerade av importören och handlaren, och tycker sig inte fått gehör för sina klagomål. När någon uppmärksammat handlaren på exempelvis högt remslitage har svaret varit, kör inte i djupsnön, skjutsa inte, du måste dreva ner den, du kör fel och så vidare. Kunden har fått känslan av att de anses som dryga och helt utan grund kräver något som är helt orimligt, när dom själva bara vill att maskinen ska fungera. De upplever enligt vad vi fått höra att ingen egentligen vill ta ansvar och att handlaren skyller på generalagenten som ber kunden att ta detta med handlaren. Lite som ett moment 22 utan någon synlig lösning. Vi eftersöker därför ett nytt reklamationssystem där kunden tas om hand bättre och slipper känna sig oärlig, ogin och dålig.

Graderade verkstäder och jämnare kvalité

Det är en enorm skillnad på en montör och en reparatör. Att reparera en snöskoter kan göras på olika sätt och det är inte samma sak att montera bort krockade detaljer och ersätta dem med nya, som att hitta ett fel som uppkommer ibland under körning. Vad jag har förstått så är det en enorm skillnad i kvalitét på våra verkstäder i Sverige och jag skulle på något sätt vilja ha en slags gradering på dessa. En gradering som respektive generalagent delar ut och som lockar återförsäljaren till att utbilda sina mekaniker hos generalagenten. Detta sätter högre krav på både återförsäljare men också generalagenten som måste hålla fler och mer avancerade utbildningar utöver de servicekurser som hålls idag. Det ska vara fint och respektingivande att ha en femstjärnig verkstad samtidigt som kunden då också får en vink om att det är mer eller mindre lämpligt att lämna sin problematiska maskin till respektive handlare.
Återigen, det är en enorm skillnad på att serva och byta ut delar och på att lokalisera ett skumt fel samt åtgärda detta. En tanke bara.

Jag gärna ta emot lite tankar och ideér i detta ämne från handlare som kanske har en bättre lösning på mina funderingar.

För övrigt är det svinkallt i Dalarna just nu i skrivande stund. Kallast i landet faktiskt. Men som man säger, det finns inget dåligt väder, om man har kläder. Äh, nu kör vi.

MVH Chefredaktör Björn Friström

RUSH®

REAL-WORLD DOMINATION.

Pro-Ride chassie. Pro-Ride progressiv boggi, race-testad framvagn, Walker Evans Piggyback stötdämpare. Nytt styre och nya reglage. 600/800 Cleanfire® motor, lättvikts-bromsskiva och variatoraxel.

800 RUSH PRO-R LE
137 900:-

Se film med 2013 RUSH

SWITCHBACK®

ON-TRAIL PERFORMANCE. OFF-TRAIL VERSATILITY.

Med en Switchback Pro-R är det du som förare som sätter gränserna. Skotern är extremt mångsidig med grym ledprestanda och häpnadsväckande lössnöegenskaper. Byggd på det beprövade Pro-Ride chassiet fast med 18 cm längre tunnel och fotsteg. I år även med 44 mm Backcountry matta.

800 SWITCHBACK PRO-R LE
142 900:-

Se film med 2013 Switchback

POLARIS®

POLARIS FÖRSÄKRING · PURE POLARIS · POLARIS FINANS · POLARIS Riders CLUB

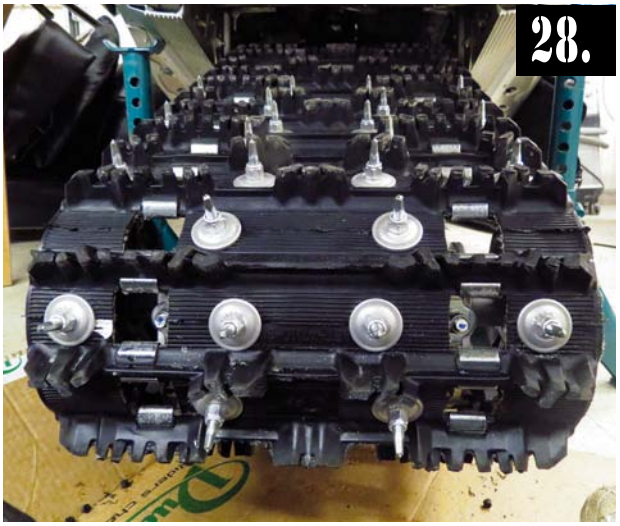
www.polarissverige.com • www.facebook.com/PolarisSweden

INNEHÅLL NUMMER 5 2012/13

4. LEDARE
10. NYTT & NOTERAT
12. BÄSTA LED SKOTER, BLS
22. ROB ALFORD OM SUMMIT XM
26. POLARIS RIDERSCLUB
28. YAMAHA APEX TURBO
32. SKOTERCROSS UR EN ANNAN SYNVINKEL
33. SKIIDOJACK SKOTERSTÄLLNING
34. TEST: SPY X 4
36. PIMPA SLÄPET
38. PROVKÖRNING YAMAHA NYPEX
41. LASTA PÅ TAKET
44. LÅNGTESTARNA
50. NATIONELLA SNÖSKOTERRÅDET - OLA
52. LÖSSNÖTEST 2013
62. LAVINKITTAD
66. PREN&SHOP

Årets lössnömaskiner testas mot varandra!

LÖSSNÖMASKINER 2013



Discovery

Byxa 1295:-

Jacka 995:-

Discovery Set

Jacka+byxa

1990:-

Underställ

Specialerbjudande:
Underställ för 1:- när Du handlar för 1500:- .
(Ord.pris 149:-) Storlekar XS-4XL

Just nu!

upp till

SUPERREA 70%

ITAB

www.fritidsklader.se

Allt du behöver veta för att välja

SNÖSKOTER

101 HETA MODELLER

ski-doo LYNX ARCTIC CAT YAMAHA POLARIS

KÖP DEN NU!

Beställs på otlas.jetshop.se eller telefon 0250-22885.

Här kan du läsa om alla 2013 års skotermodeller.
Det här är tidningen du ska köpa om du vill få reda på det mesta om alla på marknaden förekommande skotrar.
På köpet får du en massa råd då det gäller att välja rätt modell.
Du kan även beställa Skoterguiden 2012.

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

YAMALUBE®

YAMAHA 2 YEARS WARRANTY

Handelsbanken Finans

Yamahas unika elektriska servostyrning gör skotern mer lättkörd, stabilare vid kurvtagning med mindre skidlyft. Du slipper stötar och slag i styret och det blir betydligt lättare att styra. Elektrisk servostyrning är inte bara en ny upplevelse – det är en revolution!

SERVO-REVOLUTIONEN!

Apex X-TX EPS

Fyrcylindrig 4-taktsmotor, 998 cc och över 163 hk, Camoplast BackCountry-matta med 44 mm kamhöjd.

152.900:- inkl moms

NYHET!

Vector L-TX EPS

Trecylindrig 4-taktsmotor, 1049 cc och mer än 120 hk, EFI bränsleinsprutning, 3454 mm Camoplast Ripsawmatta. Monoschockboggie.

119.900:- inkl moms

Venture GT EPS

Trecylindrig 4-taktsmotor, 1049 cc med EFI bränsleinsprutning, 3650 mm Camoplast Ripsawmatta. ProComfort boggie.

134.900:- inkl moms

Venture TF EPS

Trecylindrig 4-taktsmotor, 1049 cc med EFI bränsleinsprutning, 3840 mm Camoplast Ripsawmatta. ProComfortboggie med flip.

134.900:- inkl moms

Alla modeller med vår unika progressiva servostyrning EPS.

www.yamaha-motor.se

YAMAHA

NYTT & NOTERAT

NYHETER, EVENEMANG, TIPS

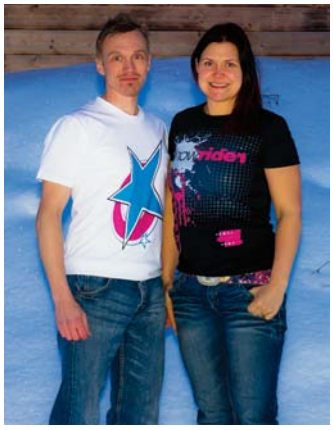
Ny smart pannlampa från Petzl

Petzl Nao är en ny smart pannlampa som är utvecklad för att ge träningsvilliga skidåkare, löpare och multisportare maximal frihet. Den innovativa och mångsidiga lampan är både en traditionell lampa med konstant ljus och samtidigt - en revolutionerande ny lampa med en helt ny ljusteknik- reactive lighting- som anpassar ljusflödet efter dina behov. Två starka LED-dioder står för lampans kraftfulla ljus. På lampan sitter en ljussensor som styr ljusflödet och levererar det ljus man är i behov av beroende på aktivitet och omgivande mörker – från 7 lumen till 355 lumen. Mer information och pris finns hos närmaste återförsäljare.

100% RACECRAFT

Parts Europe har en hel del skoterprodukter som går utmärkt att få hem till Sverige. Bland annat dessa goggles från märket 100%. Anpassade för snö med tre lager foam och nässkydd.Glasen finns i många färger och är av typen antifog-skyddad lexan med god ventilation. Du hittar många fler skoterprodukter på hemsidan partseurope.eu

Egenhändig design



Efter att ha sett att man kunde göra sin helt egna tröja på Curve Industries fick vi lov att testa. Efter 30 minuter framför datorn och några veckors väntan kom så ett paket på posten, och här är resultatet! Tröjorna har även tryck på baksidan. Mer information finns på customs.curveindustries.com

REV-XM dynan till fler modeller

Den nya 13 mm kortare dynan som sitter på Summit X-modellerna utrustad med 3,2 liters förvaring passar även på äldre modeller. Denna dyna passar även på REV-XS, -XP, -XR och -XU Tundra. Dynan finns i tre olika färger, gul som på Summit X och svart eller orange. För den svarta dynan finns det ett färdigt kit som heter "Extreme Summit Seat Kit, with Removable Storage" P/N 860 200 596 som innehåller alla delarna man behöver för installationen. Dynan kostar 3.490 kronor hos din närmaste Ski-Doo återförsäljare.

T-TRAIN TILL CLASH OF NATIONS 2013

Tucker Hibbert var klar för tävlan i Clash of Nations redan 2012. Tyvärr skadades han i en krasch i en tävling helgen innan Clash of Nations gick av stapeln. De skador han ådrog sig gjorde att han var tvungen att lämna återbud i sista stund. Clash of Nations är glada att han nu är helt återställd och att han vill komma till Clash of Nations 2013 i Falun och visa vad han går för.
"Det är många som längtat efter att få se Hibbert på svensk mark igen efter VM i Malå 2010, att få se legenden Tucker rejsa om medaljerna på Lugnet i påsk blir helt galet!" Ted Lindborg, åkaransvarig Clash of Nations
Foto: John Hanson

Zodiac- minst i klassen!

Nu har Zodiac tagit riktning mot en bransch som vill ha en ytterst liten, smidig och framförallt lätt komradio. Den nya komradion heter Zodiac Micro vilket verkligen är passande för dess design och smidighet! Komradion är licensfri vilket betyder att du kan tala med obegränsat antal människor, hur ofta du vill utan kostnader. Frekvensen ligger på 446 med 8 kanaler och 53 pilottoner. Finns att köpa hos Proffsmagasinet.se

STARKT OCH VINKLAT

MCM i Mora har utvecklat ett kraftigare och vinklat lyfthandtag till Polaris Pro-Rmk modeller som ersätter originalet. Finns på Polaris Mora för den som är sugen.

Fjärilar smakar med fötterna.

Ringspärrnyckel med trippelfunktion

Industriverktyg IDG-Tools AB presenterar ett nytt kombiverktyg för den professionella användaren. Ett och samma verktyg klarar torxskruv eller sexkantsskruv med utvändig skruvskalle beroende på vilken hylsinsats som väljs. Ringspärren är ledad och vändbar för vänster/högergång och försedd med 14 och 19 mm 12-kant hylsgrepp. Satsen innehåller hylsinsatser som enkelt kan monteras i ringspärrnyckeln och skiftas beroende på dimension och typ av skruvskalle. Innehåller hylsinsatser i följande storlekar förutom 14 och 19 mm som är standard på ringspärrnyckeln: Torx: E8, E10, E11, E12, E14, E16, E18, E20 och E22. Sexkant: 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16 och 17 mm. Rekommenderat cirkapris för satsen är 1.850 kronor.

En skida till allt

Nya Curve XSM är skidan som ska klara alla förhållanden, även om den i första hand är en mountainskida. Tuffa gropiga leder, skråköra i branterna och höga farter, med Curve XSM och dess tillbehör ska man inte behöva kompromissa. Från Slednecks-åkaren och hill climb mästaren Shad Free, till Cains Quest mästarna Rob Gardner och Rich Knipping, till X-Games medaljören Justin Hoyer och Sam Rogers, alla har dom två saker gemensamt – Guld och Curve skis.
Curve XSM är ett modulärt skidsystem som gör att man kan behärska alla underlag. Mer information hittar man på www.curveindustries.com.

Hybrid eller led
· Välj styrstål, Thruster för bättre kontroll, tillsammans med Leading Edge för minskad spårkänslighet.
Hybrid
· Välj styrstål och Standard eller Mountain Thruster för bättre kontroll på leden.
Lössnö
· Välj styrstål och Mountain Thruster
Mountain Thruster för ökad flytförmåga och bra balans vid skråkörning.

SNOWPEOPLE T-42

Det här är en tuff lättvikt-shjälm för junioren. Den väger endast 950 ± 50g och är godkänd EN1078 (ej för Mc). Hjälmen finns i storlekarna S, M och L i tre olika färger. Du hittar den hos www.garage24.se för 995 kronor.

Glove Box Liner

R&M Lightning Products har utvecklat en inredning för det varma handskfacket på Ski-Doo REV-XM och REV-XS-plattformen.
Glove Box Liner skyddar dina värdesaker genom att täcka hela utrymmet med ett mjukt, hållbart 100% polypropylen tyg som även står emot mögel. Är lätt att installera och ta bort.
Priset ligger på $19,95 hos www.rm-products.net

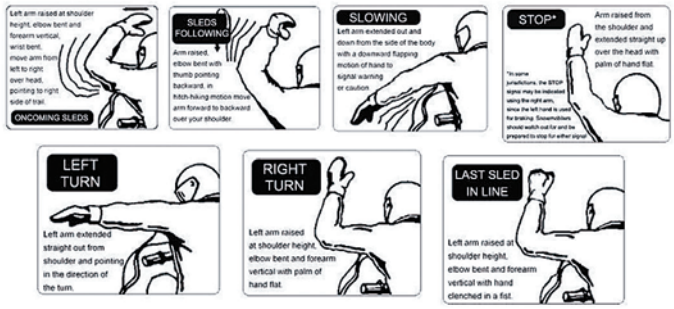
SPRINT 500 amatörracing

Hur många gånger har man inte "testat" sin maskin mot kompisens, i backen, på skoterspåret eller ute på sjön. Vem är snabbast? Efteråt diskuteras det 1000 saker som gjorde att resultatet inte blev rättvist. Samtidigt så vet dom flesta att man inte skulle orka många varv på en crossbana och inser att man aldrig kommer att stå på startlinjen tillsammans med Petter Nårsa, Tucker Hibbert, Emil Öhman och Johan Lidman. Nu har du chansen att tävla på din nivå under rättvisa förhållanden. Både vad gäller körskicklighet och skotrarnas prestanda. Under ordnade former och utan knepiga regler eller sprillans nya specialmaskiner för dyra pengar. Det finns en division och en klass för dig och din maskin, där du möter dina jämlikar. Vi har delat in förarna efter skotrarnas prestanda i tre olika divisioner. För information om klasserna och tävlingarna kan man gå in på www.sprint500.se

Veterangodis

Ockelbo-collection har tagit fram verktyg för tillverkning av rutor till bland annat Aktiv Karibo, finns att beställa i webshoppen. Snart finns även rutor till Ockelbo 300, Årsmodell 66-68 att tillgå. Tanken finns och om efterfrågan finns, tar man även fram rutor till andra gamla maskiner. Den nya t-shirten finns också den i webbshoppen på www.ockelbo-collection.se

Internationella skotertecken



Speciellt när man kör snöskoter i USA använder sig skoteråkarna av tecken, betydligt mer än vi gör, för att visa vad som är på gång. Något som också är vanligt där borta är att man visar hur många skotrar som är i en grupp när man möts på leden. Man håller helt enkelt upp lika många fingrar som det är skotrar bakom en i gruppen, där den sista håller upp en knuten näve.

På 10 minuter frigör en orkan mer energi än världens alla kärnvapen tillsammans.

BLS Bästa Led Skoter 2013

Snabbast på leden

Text: Björn Foto: Glenn&Stefan

1999 var ett magiskt år eftersom det var då vi körde BLS för första gången. BLS eller Bästa Led Skoter som det egentligen heter är det mest prestigefyllda testet att vinna för respektive tillverkare och generalagent eftersom det är ett kvitto på att maskinen levererar. Eftersom dessa korta ledmaskiner, Yamaha undantaget, också finns i längre utförande så kan det vara en fingervisning om prestandan även i dessa maskiner. En sak är i alla fall säker och det är att vi blivit förvånade mer än en gång under de 15 år vi kört detta test och att det sällan är den maskinen vi förutspått som vinnare, som sedan verkligen vinner.

Vi har genom åren korat massor av olika vinnare och kommit fram till att det alltid är de större maskinerna som vinner titeln och att det ytterst sällan är någon motorsvagare maskin som är snabbast. Hur som helst, nu kör vi.

BLS hur går det till?

BLS körs på tre olika sträckor som alla ska symbolisera olika typer av leder. Vi har långsam, mellan och snabb. Den långsamma och mellansträckan körs på myrmark där vi dragit upp leden och där den långsamma sträckan har snävare kurvor medan mellansträckan har lite öppnare. På den snabba sträckan som är belägen på en oplogad avstängd väg låter vi maskinerna sträcka ut för fullt då man kan hålla full gas en längre tid här. Vi vill vara riktigt noga med att uppmärksamma er på att alla sträckor är belägna på privat mark och att allmänheten inte har möjlighet att köra här medan vi utför testet. Vi uppmanar ingen till att härma detta och att all körning görs av vana skoterförare och att vi verkligen har värnat om säkerheten. I år har vi tre förare, vid namn Micke Ljungberg, Magnus Säfström och Jonas Sjödin. Alla kör mycket skoter och har en bakgrund som tävlings och extremförare. Framför allt så är alla tre extremt duktiga på att köra led

Vikt	V.fram	H.fram	Bak	Totalt
1.Polaris 600 Indy	72,1	70,8	118,8	261,7
2. Arctic Cat F800 RR	64,8	74,4	127,9	267,1
3. Ski-Doo MXZ 800	65,3	68	134,7	268
4. Lynx Rave 800	67,1	66,2	135,6	268,9
5. Polaris 800 Rush	64,9	68	136,5	269,4
6. Yamaha Nytro TTX	79,8	83,5	131	294,3
7. Arctic Cat F1100 RR	78,5	81,2	151,5	311,2
8. Yamaha Apex XTX	83,5	86,2	152	321,7

Arctic Cat F800 RR "Riktigt häftig motor men väldigt orolig att köra."

Instrumentet på Ski-Doo:n satt visst lite löst, bara att trycka dit.

Polaris valde i år att utrusta Widetraken med SLP-skidor för att hänga med i toppen.

Magnus Säfström visade talang när Lynxen övervarvade lite.

Ett tåg med nya sports-kotrar längs rälsen.

100 personer om året dör till följd av att de satt en penna i halsen.

Lynx RAVE 800
”Bra karaktär på motorn och fantastiska skidor.”

och att vi verkligen litar på deras olika input då det gäller de olika maskinernas för och nackdelar. Vi har noga planerat körordningen som ständigt kastas om bland förare och snöskotrar för att det ska bli så rättvist som möjligt. Att testa snöskotrar på tid är svårt eftersom banan ständigt ändrar form och egenskaper ju mer man kör. Vi försöker att göra saker och ting så rättvist det bara går.

Mecka

Vi lägger väldigt lite tid på att skruva på maskinerna, då vi helt enkelt inte hinner detta eftersom vi kör BLS under en dag. Vi kollar igenom maskinerna när de vägs för att försöka försäkra oss om att maskinerna är standard. Vi försöker inte optimera någon inställning eftersom alla förare vill ha olika inställningar och att vi då inte får göra annat än att skruva. Det är först när någon klagar på att en maskin inte fungerar som den ska som vi försöker åtgärda problemet. Ett exempel på en modifiering är när Rave 800:n varvade över så rättade vi till detta genom att ställa om variatorn. Rush 800 och 1100 turbon slog igenom vilket också åtgärdades. Vi har också tagit beslutet att vi inte åtgärdar sånt som inte originalverktygen klarar av. Men (ta i trä) så är vi ytterst förskonade från de flesta ras och konstigheter. Vi kan konstatera att alla skotrar håller ihop under vårt test och att alla förarna är riktigt nöjd med fabriksinställningarna.

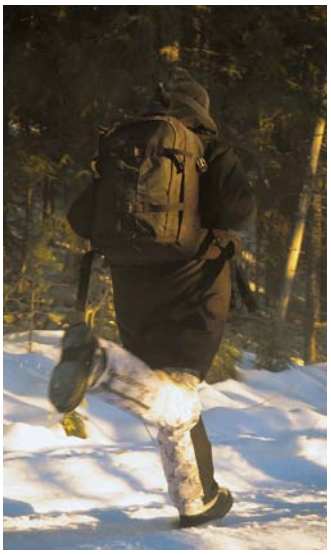
Vägning

Det där med vägning är ett känsligt ämne för några av våra mest konstiga läsare som anser att vi ska väga maskinerna torra, vilket är helt omöjligt för oss. Vi kan omöjligt hinna torrlägga dessa maskiner med allt vad det innebär. Torrvikt betyder, vikt utan vätskor, vilket i sin tur betyder att bensin, olja, bromsolja, kylarvatten och stötdämparolja ska avlägsnas från maskinen, vilket i sin tur ger en helt ointressant vikt. Vi väljer därför att väga alla snöskotrar i alla våra tester fulltankade. Den vikt vi alltså uppger här och i alla test vi gör är den vikten skotern har när du ger dig ut för att åka. Den uppmärksamma läsaren vet då att olika skotrar har olika stor bensintank vilket i sin tur betyder att torrvikten är olika på alla skotrar. Ta den uppgivna bensinmängden tanken rymmer på respektive modell och multiplicera den med 0,7, dra sedan av summan du får fram på den fulltankade vikten vi fått fram, så har du den faktiska vikten på din maskin, utan bränsle.

Långsamma sträckan

Denna sträcka är belägen på samma plats sedan snart tio år. Faktum är att banans sträckning inte har ändrats det minsta under dessa år. Det enda som har hänt är att alla rundningsmärken i form av träd blivit lite längre. Detta gäller för övrigt också mellansträckan vilket i sin tur betyder att du kan jämföra tiderna på dessa sträckor med tidigare år och på så sätt få dig en uppfattning om hur snabb en exempelvis tre år gammal maskin egentligen är. Vi började i alla fall dagen med den långsamma sträckan. Här gäller det att ha mycket matta eftersom det är mycket start och stopp som

En Formel-1 bil avverkar 0-100 på ca 1,8 sekunder.



Som fotograf gäller det att vara snabb, här klockad till 16 km/h på snabba sträckan.

Det största problemet vi hade var att draget på Widetraken inte gillade Brännapulkan.

Toppfartsnoteringarna hade sina överraskningar, en billig 600:a som hänger på 800:orna!

Långsamma sträckan	Micke	Magnus	Jonas	Totalt
1. Lynx Rave 800	46,6	44,6	45	136,2
2. Ski-Doo MXZ 800	44,9	45,9	45,8	136,6
3. Polaris 800 Rush	47,1	46,6	46,3	140
4. Polaris 600 Indy	48,2	46,6	46,7	141,5
5. Arctic Cat F800 RR	47,5	47,5	47,2	142,2
6. Yamaha Apex XTX	48,3	47,6	47,4	143,3
7. Arctic Cat F1100 RR	48,8	47,7	48,7	145,2
8. Yamaha Nytro TTX	49,8	47,6	48,8	146,2

Arctic Cat F1 100 RR

”Ett jäkla drag när laddtrycket kommer!”

Folk i allmänhet är mer rädda för spindlar än för döden.

Mellansträckan	Micke	Magnus	Jonas	Totalt
1. Lynx Rave 800	63,9	62,2	64,9	191
2. Ski-Doo MXZ 800	64,9	65,2	64,3	194,4
3. Polaris 800 Rush	66,3	64,6	65,5	196,4
4. Polaris 600 Indy	68,6	66,3	66,1	201
5. Arctic Cat F800 RR	69,9	66,8	67,4	204,1
6. Yamaha Apex XTX	68,3	69,2	67,4	204,9
7. Arctic Cat F1100 RR	70,1	69,4	68,3	207,8
8. Yamaha Nytro TTX	72,2	69,3	66,8	208,3

Polaris 600 Indy
”Så enkel och så bra!”

BLS: Åtta skotrar, tre förare, en tidtagare, två fotografer, en laserman, en protokollförare och en som eldade (Björn).

gäller här. Man behöver också mycket effekt för att accelerera ut ur böjarna. Naturligtvis ska dessa två egenskaper också kombineras med kontroll. All körning sker i vanlig ordning med rullande start för att vi ska slippa orättvisor i detta moment. Vi börjar körningen och ser genast att en maskin sticker ut lite extra, i alla fall om man jämför med föregående år. Ski-Doo 800 känns helt plötsligt komplett, lättkörd och fantastisk, när den förut känts lite bångstyrig. Vi såg redan när vi lastade av de både BRP 800:orna att Ski-Doon blivit fusktrimmad med Lynx-skidor, vilket enligt oss har lyft denna maskin till en helt annan nivå. Varför den säljs med de sämre Pilot 5.7-skidorna är en fråga som säkert diskuterats på BRP i Umeå? En annan maskin som stack ut å det grövsta är nykomlingen för året i form av testets enda 600:a. Snåljåpen

En krokodil kan inte sticka ut tungan.

Ski-Doo MXZ 800
”Nästan för enkelt, bästa Ski-Doo:n jag kört”

(endast 89,900:-) Polaris Indy 600 är inte bara den mest prisvärda maskin du kan köpa, den är också en av de absolut snabbaste oavsett kubikantal. Vi reagerar också på att Yamahas Apex XTX är riktigt snabb här vilket i och för sig inte överraskar då den verkligen kommer till sin rätt med servo.

Men det är Lynx Rave 800 som tar förstaplatsen här, med Ski-Doo 800 nosandes i hasorna, tacka Lynxskidorna för det.

Mellansträckan

Mellansträckan har lite vidare kurvor och betydligt fler raksträckor. Här är det mer flyt i körningen och betydligt färre start och stopp och medelhastigheten är mycket högre. Kommer inte chauffören överens med maskinen på den här sträckan så straffar det sig direkt eftersom det går rejält fort här. Här finns det tid att spara, men också att förlora om det inte riktigt vill sig.

Vi kan ta ett exempel. Den skotern med den absolut värsta motorn, den som utmärker sig genom att vara den hetsigaste och helt klart vassast är Arctic Cat 800 RR. Motorn är helt klart till denna maskins fördel, men också nackdel eftersom den skjuter skidorna i luften vid minsta gaspådrag och blir därför svårkörd. Detta visar sig i vårt test eftersom ingen av chaufförerna har förtroendet för maskinen ifråga och får lov att släppa gasen för att styra. Ski-Doos 800 är som förbytt mot föregående år och gör däremot exakt som den blir tillsagd och visst ska det betraktas som fusk att den i testet har Lynxskidor men samtidigt så är det kul att se att en så till

För att få så jämna förhållanden som möjligt sker alla starter rullande i 20 km/h.

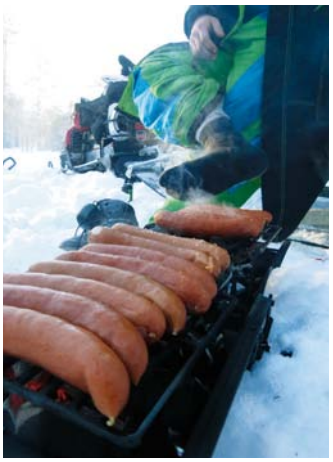
Internet består till 61% av porr.

Polaris 800 Rush

”Skön fjädring, smidig och fin att köra”

Snabba sträckan	Micke	Magnus	Jonas	Totalt
1. Ski-Doo MXZ 800	61,5	63,5	63,7	188,7
2. Lynx Rave 800	62,6	63,5	63,6	189,7
3. Polaris 800 Rush	62,3	63,7	65,6	191,6
4. Yamaha Apex XTX	64,5	62,7	64,8	192
5. Yamaha Nytro TTX	64,9	63,1	65,4	193,4
5. Polaris 600 Indy	63,3	64,1	66	193,4
7. Arctic Cat F1100 RR	63,8	67	66,4	197,2
8. Arctic Cat F800 RR	66,1	66,8	66,4	199,3

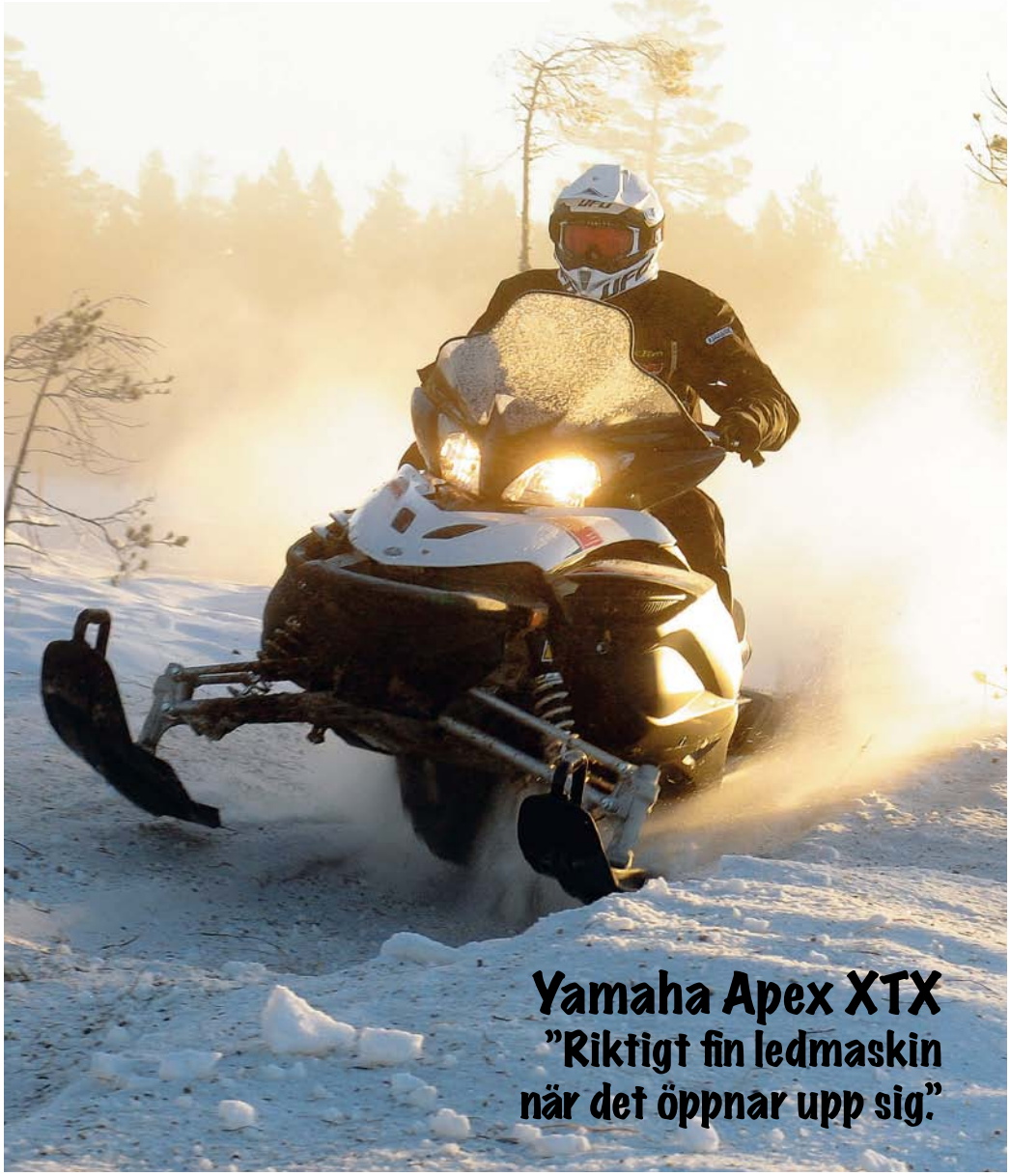
Fallande kokosnötter dödar fler människor än hajar gör.



Då allt flöt på väldigt bra hann vi till och med äta!

King Kong har en väldigt stor stock.

Toppfart km/h	Micke	Magnus	Jonas	Snitt
1. Yamaha Apex XTX	136	144	135	138,3
2. Arctic Cat F1100 RR	139	138	134	137
3. Ski-Doo MXZ 800	137	132	134	134,3
4. Yamaha Nytro TTX	132	136	133	133,7
5. Polaris 800 Rush	134	132	132	132,7
6. Lynx Rave 800	132	134	131	132,3
7. Polaris 600 Indy	130	133	127	130
8. Arctic Cat F800 RR	126	126	118	123,3



synes liten detalj, helt ändrar en maskins uppträdande. Den som utan fusk dominerar är dock Lynx Rave 800 som återigen både känns trygg och odramatisk samtidigt som den är overkligt snabb. Vi börjar ana att vi har en vinnare i Lynxen. Också här är Rush 800:an snabb tätt följd av den ultrasnabba snålisen Indy 600.

Snabba sträckan

Det är här maskinerna får sträcka ut ordentligt, men här finns också långa svepande kurvor som ställer krav på att maskinen också styr. Detta faktum ställer återigen till det för Arctic Cat 800 RR som gör allt annat än just detta. Med en annan inställning och andra skidor så hade denna maskin regerat, men så ser det inte ut nu. Återigen så måste förarna släppa gasen för att få den dit dom vill och tittar vi på alla bilder på denna maskin så har den skidorna långt upp i vädret långt ut på rakorna. Här ser vi istället den fusktrimmade Ski-Doon ta kommandot och förarna är helt eniga om att detta är den bästa MXZ som de kört eftersom den är tryggheten själv och perfekt inställd för denna dag. Den är tätt följd av Lynxen som i sin tur är dryga två sekunder totalt före Rush 800. Vi är inte det minsta förvånade att Apex XTX ramlar in på en fjärdeplats totalt på denna sträcka eftersom den är extremt väl avvägd och medgörlig trots att den väger dryga 60 kilo mer än sin lättaste kombattant. Det här med vikt har för övrigt inte varit det viktigaste i BLS utan snarare trygghet och hanterbarhet. Titta bara på Arctic 800 RR som utan tvekan är vassast i gänget, men inte riktigt kommer till sin rätt i helt originalskick då den är totalt distanserad i år.

Vi passade också på att ta en högsta hastighet i slutet av en av rakorna vilket inte ska förväxlas med maskinens toppfart. Yamaha Apex heter maskinen som förarna lyckades köra snabbast på och vi är inte det minsta förvånade eftersom denna best tillåter att man håller full gas och svänger samtidigt. Den har också 160 hästar utan att någon behöver tveka angående denna siffra. Arctic Cat 1100 RR kommer in på en andraplats och gör detta på grund av den starka motorn, inte direkt för att den vill dit chauffören vill. Vi kan också lyfta på ögonbrynen för att Polaris Indy 600 är rejält mycket snabbare än Arctic 800 RR! Varför? Indy 600 tillåter absolut full gas under hela sträckan vilket inte bara spöar 800 RR i tid, utan också i en högre uppmätt hastighet.

Sammanfattning

Vi har helt klart en jobbig dag bakom oss då det varit ordentligt kallt. Men vi lyckades återigen avverka BLS på en dag vilket är ett måste för att alla maskiner ska få ta del av samma förutsättningar. Vi är både positivt och negativt överraskade av de olika maskinernas prestanda och

Eskimåer använder sina kylskåp för att maten inte ska förfrysa.

BLS Totalt	S	M	L	Totalt
1. Lynx Rave 800	189,7	191	136,2	516,9
2. Ski-Doo MXZ 800	188,7	194,4	136,6	519,7
3. Polaris 800 Rush	191,6	196,4	140	528
4. Polaris 600 Indy	193,4	201	141,5	535,9
5. Yamaha Apex XTX	192	204,9	143,3	540,2
6. Arctic Cat F800 RR	199,3	204,1	142,2	545,6
7. Yamaha Nytro TTX	193,4	208,3	146,2	547,9
8. Arctic Cat F1100 RR	197,2	207,8	145,2	550,2

Yamaha Nytro TTX

”Den bästa Yamahan jag kört, öhlinarna gör verkligen skillnad.”

uppförande samtidigt som vi i vanlig ordning har slutat förvåna oss då vi vet att vi sällan brukar gissa rätt då det gäller vem som ska vinna BLS. Jag kan direkt säga att jag är besviken på de båda Arcticarna. Inte på prestandan, inte på kvalitén utan på det där lilla sista som i slutändan gör maskinen svårkörd. Vad ska man ha en massa effekt till om man i slutändan inte kan använda den. I år är Arctic helt klart snabbast rakt fram, men får stryk när det svänger. Årets överraskning är vår utmanare och den enda 600:n i gänget, Polaris Indy 600 som är närapå hälften så dyr som sina stora 800-bröder, men samtidigt också lika snabb, och i vissa fall även snabbare. Indy 600 är en otrolig maskin och konkurrenterna kan bäva om den kommer som 800 nästa år! Rush 800 visar återigen att den tillhör de snabbaste maskinerna i ledsegmentet.

Ski-Doo 800:n var inte helt original, vilket var lite tråkigt och ställer saker och ting på ända lite, men samtidigt så vet ni som har köpt en vad ni ska göra för att den ska bli fantastiskt bra, istället för bara bra. Köp ett par Lynx-skidor. Men vem vann då? Ja det kommer att skrålas, skålas och firas i Finland igen i veckorna tre, eftersom Lynx Rave RE 800 R E-Tec i år visade var skåpet skulle stå och återigen tagit hem titeln till Finland. Eller som Lynx RE:s fader och skapare Janne Tapio säger varenda gång en Lynx vinner BLS. Mikä ihmeen kuhmu sinulla on otsassa?

Vissa saker är för bra för att hållas på. Visst, just denna bild kanske inte har med BLS att göra, men samtidigt lite ändå. Möt Micke Ljungberg, allas vår lilla mysgubbe.

Många hamstrar blinkar med ett öga åt gången.

LADDA UPP!

KRAFT HANDLAR OM MER ÄN BARA MOTORSTYRKA. MED CTEKS LADDARE ÄR DU SÄKER PÅ ATT BATTERIET ALLTID ORKAR STARTA MOTORN.

VÄLJ CTEK MXS 5.0 POLAR!

FÖR STARTSÄKRA BATTERIER I VINTERKYLAN.

www.ctek.com

CTEK®

THE SMARTEST BATTERY CHARGERS IN THE WORLD

FOX

BURANDT'S BACKCOUNTRY ADVENTURE

REDEFINE YOUR LIMITS

Chris Burandt's Polaris Pro RMK BACKCOUNTRY EDITION SHOCK REPLACEMENT KITS

Developed during the 2010-2011 season with Chris Burandt, the world's foremost backcountry snowmobile athlete, this replacement kit will completely transform your **Polaris Pro RMK**'s* handling by improving your sled's mogul soaking capabilities while maintaining excellent control in whooped-out trail conditions. In addition to the added plush trail feel, you'll get incredible bump performance, increased floatation in powder, and improved transfer in all terrains and conditions.

10.995:-

Complete REAR TRACK Shock Replacement Kit

ZERO X Front Track Shock

- Low-speed Compression (LSC)
- Advanced, velocity-sensitive high-flow damping, developed exclusively with Chris Burandt
- Fully re-buildable and re-valveable

Plus

FLOAT R EVOL Rear Track Shock

(see specs below)

Available exclusively from Chris Burandt

TO BUY visit **foxshox.info/cbrmk**

"The FOX setup on my Polaris Pro RMK truly completes this gnarly backcountry sled. Not only does it handle the bumps like no other, but the rear shocks' ability to get my sled on top of the snow quicker is a huge advantage." ***—Chris Burandt***

Complete FRONT SKI Shock Replacement Kit

FLOAT R EVOL Set

- IFP FLOAT with EVOL Air Chamber and Rebound adjust
- Advanced, velocity-sensitive high-flow damping, developed exclusively with Chris Burandt
- Lose up to 6 lbs off your sled by replacing your OEM coil shocks
- Fully re-buildable and re-valveable

9.995:-

*Fits most Polaris Pro RMK, RMK Assault, RMK 600.

FOX

REDEFINING RIDE DYNAMICS

MOTOR HUSET

www.motorhuset.com

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

Rob Alford om Ski-Doo Summit XM

Är fyra grader hela hemligheten?

Text: Stefan Sund Bild: Rob Alford (Där inte annat anges)

I och med tMotion har Ski-Doo tagit ett nytt grepp i lössnösektorn. Det är också inom detta segment som utvecklingen av skotrarna går som snabbast och dom största landvinningarna görs nu för tiden. Till i år kom Ski-Doo med sin helt nya XM-serie av Summit och inte nog med att vi har den som långtestare, vi har dessutom kollat med Sledneckssveteranen Rob Alford vad det här är för maskin och vad fördelarna är!

Kört mycket på XM

Rob Alford hade privilegiet att vara en av dom utvalda som fick köra Summiten ett år innan alla andra. Han hade till uppgift att dels testa skotern och dessutom ta ut folk på turer med nästa års maskin för att promota den. Här har vi ett riktigt proffs som dessutom har kört en säsong mer än alla andra på denna skoter. Vi bestämde oss för att fråga Rob vad alla dessa nyheter gör för hans åkning och hur det fungerar ute i terrängen.

tMotion

Det första som slår en med nya Summiten är tMotion som tiltar totalt 4 grader i sidled. Runt denna sitter det sedan en matta som saknar förstärkningar ända ut, vilket gör att den kan vika sig när man lutar skotern. Fördelarna ska vara att det blir mycket lättare att lägga ner skotern och skråköra. Första gången Rob hörde talas om detta tyckte han helt klart det lät som en innovativ idé som skulle kunna fungera. Efter att ha kört mycket kan Rob nu konstatera att det fungerar.

–tMotion gör till och med mig till en bättre förare då skotern är betydligt lättare att köra, säger Rob.

Finns det inga nackdelar med konstruktionen?

–Jag har inte sett några nackdelar än så länge, inte där jag kör och det skotern är avsedd för, menar Rob.

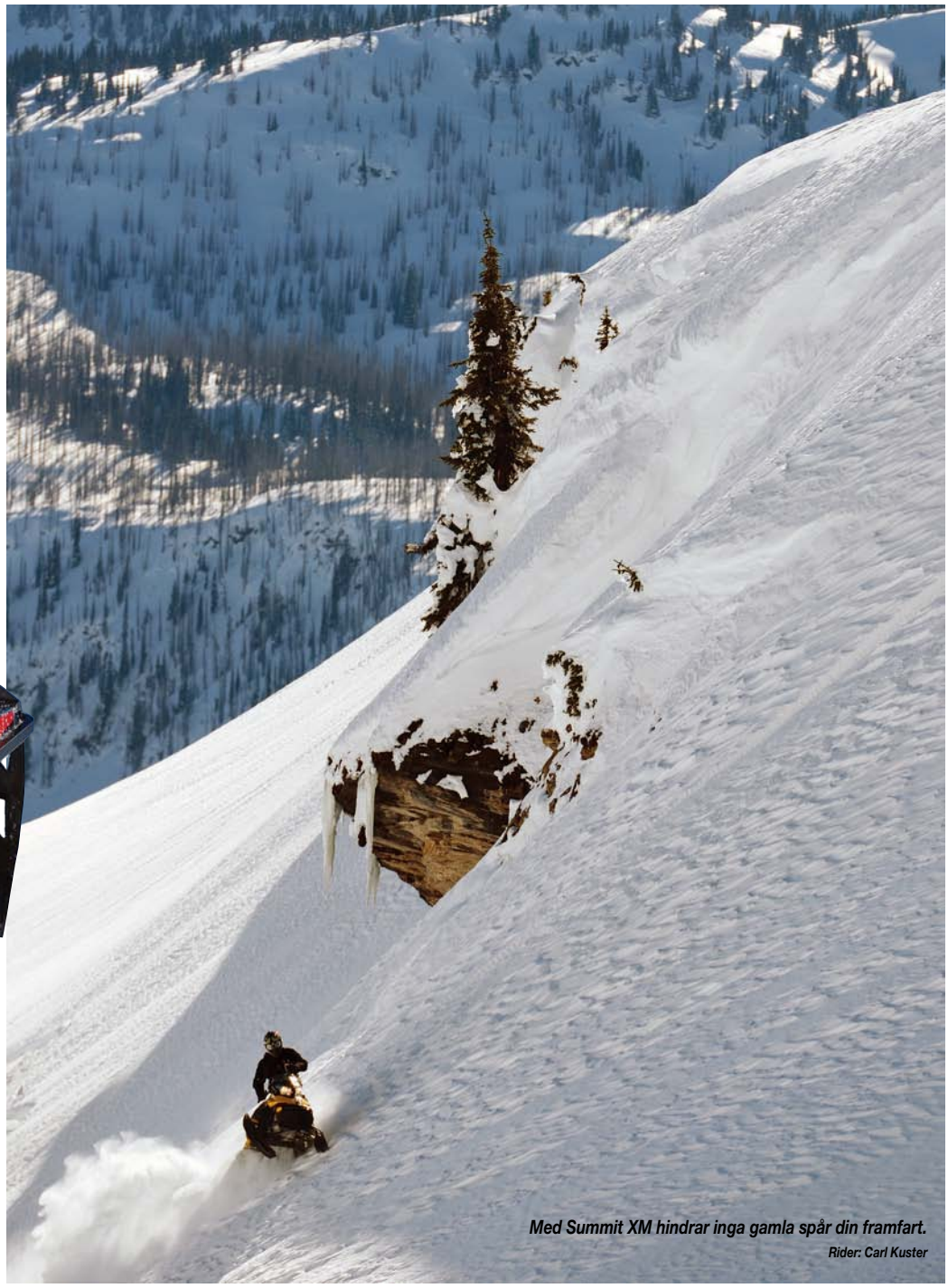
Många tycker säkert konstruktionen ser lite vek ut med sin kulled med mera, vad tycker du?

–Vi har några testskotrar med över 6000 kilometer av hård körning på och ingen av dom har gått sönder, säger han och fortsätter. Testerna har verkligen varit omfattande och jag känner ingen oro över att det inte ska hålla, och jag har även gjort några 30 meters dropp för att testa hållbarheten, skrattar Rob.

Exakt vad är det med Summit XM som gör till och med dig till en bättre förare?

–Det är väldigt lätt att hålla linjen vid skråkörning och att manövrera mellan träden. Den visar verkligen framfötterna när det är gamla spår i vägen då den håller linjen lättare, säger han och fortsätter. Jag lyckades faktiskt klättra högre än många andra skotrar just på grund av att skotern var så stabil och att jag kunde behålla farten under dessa förhål-

Jordnötter är en av beståndsdelarna i dynamit.



Med Summit XM hindrar inga gamla spår din framfart.
Rider: Carl Kuster

landena, vilket normalt kanske hade fått mig att vända.

Målet och resultatet

Under pressvisningen berättade Ski-Doo att ett av målen med XM var att den normale föraren skulle blir bättre, samtidigt som den extreme skulle slippa modifiera skotern för att den skulle fungera. Tycker du att man lyckats med detta?

–Det gjorde dom absolut, det här är en originalskoter som jag skulle kunna köra på hela säsongen utan att göra någonting med den, säger han.

Det är ju inte bara tMotion som är nytt på XM, man har bland annat även rundat av sidopanelerna jämfört med XP, hur fungerar det?

–Man kan helt klart känna en skillnad,

Enligt Rob är 154 en bra "all round" längd då den både fungerar i pudret och att hoppa med!
Foto: Carl Kuster

En Formel-1 förare utsätter sig för ungefär 3G vid inbromsningen.

med XM kommer man upp på snön både snabbare och lättare, och den gräver inte lika mycket, menar Rob.

Den nya mattan PowderMax 2.5" med Duro 80 i hårdhet ska vara en bra matta för många snöförhållanden, både hårt och löst, är den det?

–Jag tycker det är en väl avvägd matta och det är därför Ski-Doo valt den. Det finns många mattval där vissa är bättre i torr snö och andra i blöt, den här mattan fungerar bra i både och, säger Rob.

En annan nyhet är den andra generationen av DS-skidorna, DS 2, med en längre platt del bakom spindeln och en djupare köl, vad tycker du om den?

–Jag gillar skidan, den fungerar precis som mattan under många förhållanden och hjälper skotern att spåra rakare.

Hur fungerar dom nya fotbrädorna med 53% hål och styvare kant?

–Dom är helt underbara att ha, snön håller sig borta vilket gör stor skillnad för hur man kan manövrera skotern utan att tappa fotfästet! Att man dessutom öppnat upp fotholkarna och flyttat fram dom 200mm gör att man kan vända på en femöring.

Här måste väl även den korta dynan göra lite för manövrerbarheten?

–Ja det är lättare att byta sida utan att fastna i någonting, vilket bara är bra, enligt Rob.

Det sitter ju även ett högre burkhandtag på XM är det något du använder?

–Jag tar väl tag där någon gång ibland om jag skråkör sakta. Just höjden på handtaget spelar ingen större roll för mig, säger han.

Det finns två infästningar för styrstången på XM, vilken av dessa föredrar du?

–Jag har valt att köra i den framflyttade positionen då den känns bäst, säger Rob.

Om du fick önska, hade du gjort något annorlunda med Summit XM?

–Snöskotrar kan alltid ha mer effekt eller vara lättare, skrattar Rob glatt.

Många har säkert funderat länge över vilken längd man ska ha på maskinen 146, 154 eller 163, vilken föredrar du?

–Enligt mig är 154 en bra "all round" längd då den både fungerar i pudret och att hoppa med! ler Rob.

Nu vet vi lite mer hur en Summit XM fungerar för ett proffs, låt oss hoppas att den presterar lika bra i händerna på en vanlig dödlig.

Rob Alford har satt tMotion-boggin på prov med 30 meters dropp.
Foto: Carl Kuster

Det här är en originalaskoter som Rob skulle kunna köra på hela säsongen utan att modifiera den.
Rider: Rob Hoff

Cigarettändaren uppfanns före tändstickan.

THE HEROES OF LYNX®

LYNX® BRP

STORSÄLJAREN!

Xtrim™ Commander® Limited 600 E-TEC®

Commander är Sveriges mest sålda modell*.
Med sin väl tilltagna drivbandslängd och kamhöjd, tar den sig lätt fram i lössnö och behåller greppet i branta backar.

*Källa: SCB registreringsstatistik

© 2012 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Alla rättigheter förbehålles.
®, ™ och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterb olag. Kör alltid säkert och ansvarsfullt.

brp.com
lynx.se

RUCO SCANDINAVIA

WWW.RUCO.SE - WWW.FACEBOOK.COM/RUCOSWEDEN

BAFFIN & HMK ÄR DISTRIBUERAT AV RUCO SCANDINAVIA - FÖR MER INFO & KONTAKT POST@RUCO.SE - 070-6619344

Polaris Riders Club

Träffen på Skotercenter i Sälen.

Av: Micke Berntsson

I dagens digitala mediesamhälle verkar de sociala nätverken på internet tagit över våra liv. Till och med snöskoteråkningen bedrivs med likes och taggade bilder. Skumt kan tyckas men det är väl så vi moderna människor umgås antar jag.

Då är det uppfriskande att det finns de som tagit initiativ till något så gammalmodigt som att arrangera träffar där deltagarna faktiskt fysiskt träffas och kör snöskoter ihop!

Polaris Riders Club i Sverige har utvecklat ett unikt fenomen som startades för tre år sedan och växt till något av en gräsrotsrörelse för hugade snöskoteråkare över hela landet.

Fler och fler

Jag besökte det senaste eventet som arrangerads i Sälen i januari i år.

–När vi träffades första året i Sälen var vi runt 35 glada själar, berättar Thomas Wärdell, en av grundarna och arrangören av Polaris Rider Club's träffar.

–Andra året kom runt 50 föranmälda och i år hade vi hela 80 skoterentusiaster inbokade med boende och mat. På fjället kom vi upp i ett närmare 100-tal skoteråkare när man räknar in de med eget boende runt omkring Sälen.

Polaris Riders Club var från början ett internetforum men som med hjälp av Thomas Wärdell kommit att även handla om att ordna träffar med snöskoteråkning och andra aktiviteter på agendan. I tre år har de nu ordnat event där man samlar glada snöskotersjälar för att umgås och åka skoter ihop. Det blir ett antal events per år runt om i Sverige, säger Thomas.

Inte bara Polaris

Alla är välkomna till våra träffar, fortsätter Thomas. Det spelar ingen roll vilken skoter du åker på, märke, modell, gammal eller ny. På morgnarna samlas vi och ställer frågan om vilken typ av åkning var och en önskar inför dagen och delar sen upp oss i grupper. Vissa vill köra fast i brant och trång skog medan andra vill ta en dagstur på lederna eller åka och hoppa i drivor. Under samlingen tipsar vi även om olika produkter och nyheter som dykt upp. Vi tar också upp vikten av att se över vad man har med sig under dagen. Kroppskydd, lavinutrustning, kommunikation mm är viktiga delar för en lyckad säsong.

–Att så många kommer är naturligtvis oerhört kul och visar ett tydligt tecken på att vi skoteråkare vill träffas på riktigt för att umgås med likasinnade som delar ett gemensamt intresse.

Demokörningar

Den här lördagen i Sälen ville samtliga svettas och efter morgonsamlingen klädde vi upp oss i våra skoterkostymer och styrde skidorna mot skogen. Polaris Mora fanns på plats och lånade ut hela 19! Polaris demomaskiner. Alltså en festlig möjlighet att få prova, klämma och känna på årets modeller.

Efter runt 1 mils uppvärmning på leden hade vi nått dagens lekplats. Där samlade vi ihop oss runt ett vindskydd som blev dagens samlingspunkt. Framför oss låg en skogsbeklädd dal och nästa hålltid var klockan 13:00 då det vankades grillad korv. Att bestämma en samlingsplats och en tidpunkt är väldigt viktigt ur säkerhetssynpunkt. Med så många skotrar i en grupp gäller det att samlas upp vid olika tidpunkter och kontrollera att alla är med. Väl vid lunchtid saknades således också en kamrat, vi nämner inga namn men han var grönklädd och hittades till slut nere i en brant bäckravin.

Magiskt

Efter en välgrillad lunch fortsatte gympapasset. Runt om i dalen sågs skotrar åka på skrå mellan träden och alla hann nog med att köra fast så pass många gånger för att förtjäna träningsvärken dagen efter. Vid skymningen samlades vi åter igen, de som behövde bogseras hem började bogseras medan andra kunde njuta av en magisk solnedgång under ledfärden tillbaka till hotellet. Väl åter satt man ner och tävlade i vanlig ordning om dagens bravader. Och i vanlig ordning hade alla upplevt den värsta fastkörningen och den bästa klättringen. Allt var alltså som det skulle och nästa pitstop var en samlad middag som avrundades med hårdrock på hög volym och fler historier.

Nu är jag trött, mätt och kommer sova som en skoteråkare efter helgens hårda arbete.

Gilla bilder och kommentera statusinlägg överlåter jag i kväll gärna till någon annan medan en skön trött känsla infinner sig i kroppen efter att ha levt i verkligheten en dag.

Under ett år sväljer du 14 insekter medan du sover.

Solnedgången under ledfärden tillbaka till hotellet var magisk. Är du intresserad av kommande event? Bli gratis medlem på Polaris Riders Club www.polarisridersclub.com

Scanna QR-koden med din telefon för att se lite videoklipp från träffen.

Myrbus, ledpisk, hopp o skutt i raviner

Skoterkul till kanonpris!

Fre-sön fr. 1 295:- inkl. halvpension

SkoterCenter
Ditt skoterparadis i Sälen

I Sälen har vi 40 mil pistade leder, fina myrar, raviner att leka i, fikaställen och vindskydd där man kan grilla. Vi ligger mitt i och du parkerar utanför dörren.

Boende, tvårätters hotellmiddag och frukost. Dessutom: Restaurang & bar med livemusik, fredagsturen, bastu/bubbelpool med relax mm.

Välkommen till skoterparadiset!

Boka på **skotercenter.se** eller **0280-22370**

Hajen är den enda fisken som kan blinka med båda ögonen.

Yamaha Apex Turbo

Såklart vill man ha någonting lite extra att tillbringa vintern på.

Av: Björne

Det finns helt klart olika genrer av snöskotrar som bevisligen är bra på olika saker. Jag har för länge sen gett upp tanken på att ha en skoter som är bra på allt och har istället vant mig vid tanken att faktiskt ha flera stycken. Trotjänaren i familjen heter Widetrak och är nyttomaskinen som vi brukar dra pulkan med. Jag brukar också ha en lössnömaskin, men har saknat en vettig ledskoter lämpad för lite längre turer. Jag har alltid haft en förkärlek för Yamahas 4-cylindriga Apex och när den kom med servo så föll alla bitar på plats. Man kan se den här maskinen som en skön racer lämpad för fin led då den verkligen kommer till sin rätt. Om man då tar och kombinerar dessa egenskaper med ett turbosystem från Mc Xpress så får man den ultimata milätaren som verkligen underhåller i alla lägen.

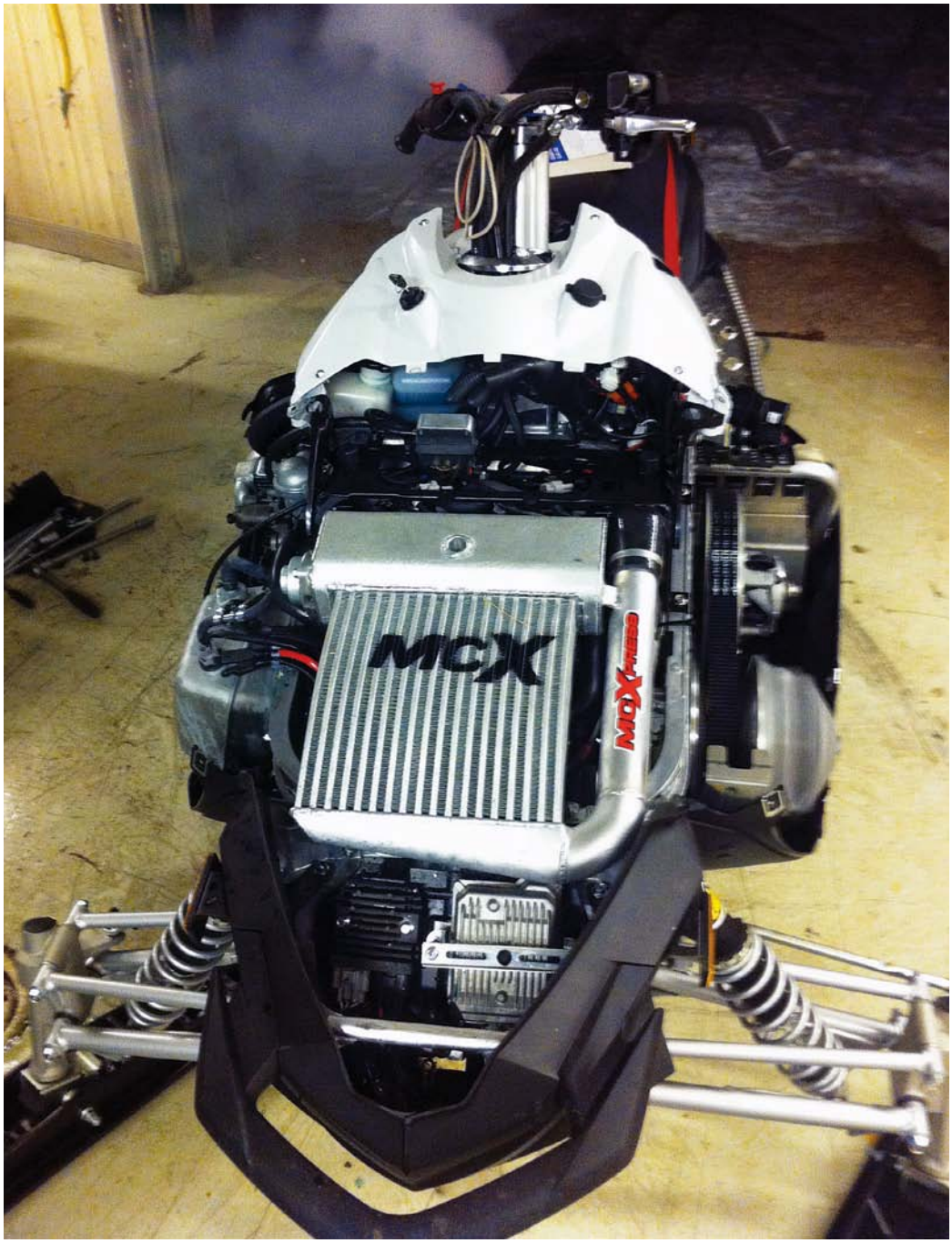
Okrånglande turbo

Jag har ganska stor erfarenhet av olika slags turboinstallationer på diverse farkoster och vet att jag föredrar ett system som fungerar, framförallt på en snöskoter. Bara tanken på att det kan krångla får mig att tappa lusten innan jag ens försökt vilket fick mig att välja just denna installation. Jag nöjde mig med ett 290-hästarskit vilket i praktiken betyder att Mc Xpress sänker kompressionen med en special topplockspackning och att man med turbosatens hjälp tar ut precis så mycket effekt som originalspridarna kan ge med en viss säkerhetsmån vilket jag föredrar. För att få till det med originalspridarna så har Mc Xpress höjt bränsletrycket till 4,0 bar med hjälp av en större Malpasipump och bränsletrycksregulator. Av gammal vana vet jag att Yamaha Original så gott som aldrig fallerar och så länge man håller sig runt 300 kusar så fungerar detta koncept. Ta Affes Apex Mountain som ett typexempel. Jag vet ingen maskin som levt ett längre och hårdare liv än denna 1000 milamaskin. 1000 mil med turbo utan några egentliga problem! Naturligtvis har Affe servat maskinen med ny olja varje år, sen har han bytt tändstift en gång, bytt ut några boggiehjul och fyra drivremmar. Lite rolig kuriosa är att det samtidigt gått åt fem drivmattor under dessa 1000 mil. Men inget annat har vare sig krånglat eller gått sönder om man bortser från att han faktiskt fick lov att chimsa om två avgasventiler här i höstas, vilket är fullt normalt även på en helt standard maskin. Just detta kit känns helt skottsäkert och vintern får väl utvisa huruvida det också stämmer för mig.

Att äga en turbo

När du väl har köpt maskinen och turbosatsen är monterad, hur är då en

Formel-1 föraren trycker ner bromspedalen med ca 150 kg tryck vid full inbromsning, lyfter du 150kg i knäböj?

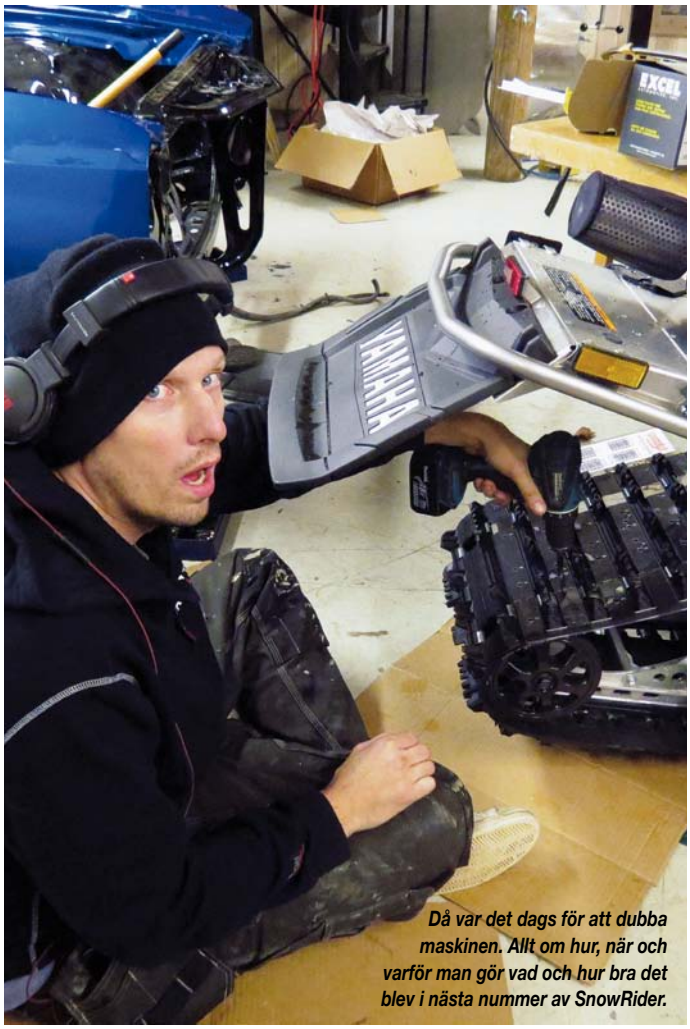


Skulle du vara lite klantig och stänga av skotern innan den blivit varm så blir det dags att byta stift, vilket i sin tur betyder att du måste plocka bort ganska mycket saker. Vi kan konstatera att det är bättre att varmköra.

Den smarta piggyback-boxen som ser till att maskinen får den mat den ska ha när man har övertryck i systemet.

Allt du behöver för att dubbla effekten. Ser ju väldigt enkelt ut.

Det vanligaste namnet i Sverige är Maria Johansson.



Då var det dags för att dubba maskinen. Allt om hur, när och varför man gör vad och hur bra det blev i nästa nummer av SnowRider.

turbomaskin att äga? Såvida allting är monterat rätt och så länge du inte mixtrat på eget bevåg med exempelvis laddtrycket så ska det inte hända speciellt mycket. I vanlig ordning så gäller det att låta maskinen bli riktigt varm innan du stänger av den då stiften mer än gärna dör annars. Att byta stiften på en Apex är ogärna något du gör på en parkering i 20 minusgrader. Håller du dig till tumregeln att maskinen ska vara varm innan du stänger av den så kommer du aldrig ha några problemos med detta. I och med att du fått några hästar mer under huven så sitter det numera lite biffigare vikter i variatorn vilket i sin tur innebär att du får lov att lära dig att köra lite annorlunda. Ett knep kan vara att tjuvhålla lite på gasen istället för att släppa helt så att vikterna slår in som en klubbad säl så blir det lite bättre flyt i körningen. Naturligtvis kostar hästkrafter bensin och du måste ha lite extra koll på bränslemätaren och gärna tillgång till extra soppa. Då avgassystemet mynnar ut där bak så finns där ingen naturlig plats att stoppa någon extra bensindunk.

Viktens vikt

Viktmässigt så skiljer det en del om man jämför en standard-XTX mot en med turbo. Men inte så mycket som man kan tro. Du lägger på dryga 20 kilo i runda slängar vilket i det stora hela inte spelar så stor roll då den redan väger en bra bit över 300 kilo original. Vem bryr sig, den går ju liksom ganska bra ändå.

Dubb

Idag slog mätaren om till 50 mil vilket jag tycker är ganska bra jobbat i och med att det både varit dåligt med snö, kallt och ont om tid. Redan innan jag köpte min Apex så hade jag konceptet klart i huvudet då jag återigen ville köra dubbat. Jag hoppade därför över den fina 44-mattan som Yamahahandlaren monterar på alla XTX:er som säljs i Sverige. Jag tyckte att 32:an tillsammans med 171 stycken Woodysdubb istället skulle få fast de 290 kusarna lite bättre i backen. Själva monteringen är busenkel samtidigt som resultatet är helt makalöst.

Vi hade inte riktigt plats för ett utförligt reportage angående detta, men ge dig till tåls till nummer sex av SnowRider då vi berättar allt du vill veta då det gäller prestandan, användarvänligheten och för & nackdelar då det gäller dubb och turbo. Håll ut.

Lite diskret men ändå tillräckligt fränt för att den uppmärksamme ska reagera. Ett stycke från ljuddämpare och luftintag. Ljudnivån är för övrigt fullt jämförbar med original.

Är man lite extra sugen på att veta det mesta man behöver veta så skvallrar displayen om detta. Här får man reda på laddtryck, batterispänning, lambdavärde, varvtal, gaspådrag och så loggas det du vill veta 10 gånger per sekund.

Att stoppa i 171 dubbar i en 345 matta tar faktiskt inte längre tid än en kväll.

	V.fram	H.fram	Bak	Totalt
Standard Apex XTX	83,5	86,2	152	321,7
MCX Turbo Apex XTX	68	83	189,6	340,6

Priser

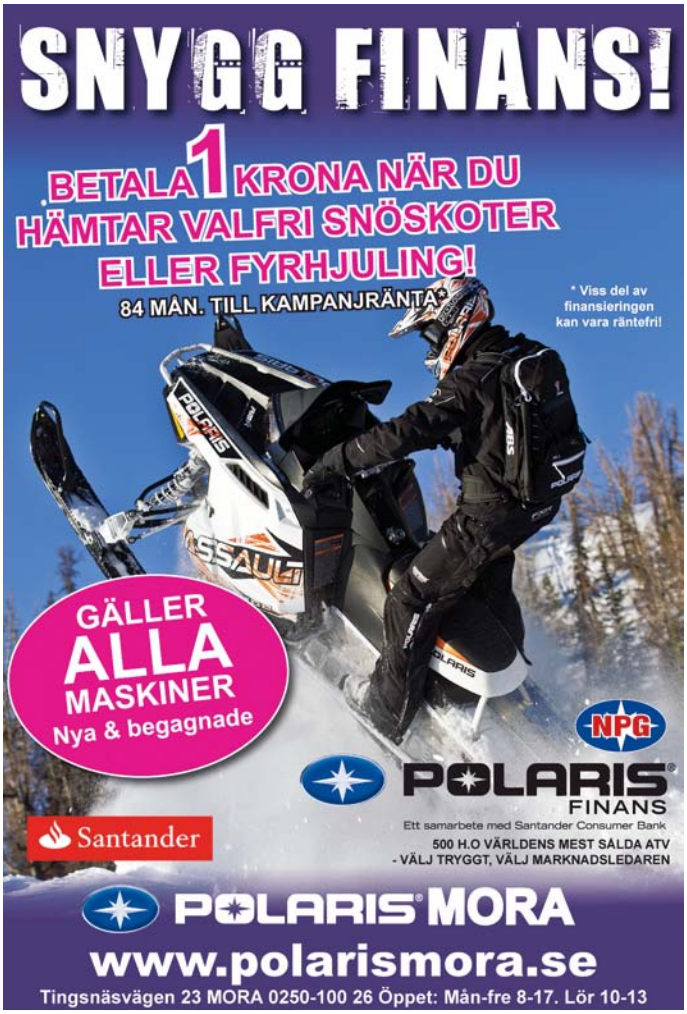
Standardkittet omonterat ca 290 hk 39.900 kronor ink moms

Racekittet kostar 4.000 kronor extra och innehåller 4 stycken injektorer vilket tillsammans med ny mjukvara ger totalt cirka 315 hk.

Displayen med lambdasond 6.000:-

Vi föds utan knäskålar. De är först utvecklade vid sex års ålder.

Se webshop:
www.blingfactory.fi
Boggieförlängningar
från 1350SEK
Aluminium insug
från 1260SEK
BLINGFACTORY
Billet Parts
Ka-Mu Oy | Taka-Wetkantie 3 | 43500 Karstula, Finland


SNYGG FINANS!
BETALA 1 KRONA NÄR DU HÄMTAR VALFRI SNÖSKOTER ELLER FYRHJULING!
84 MÅN. TILL KAMPANJRÄNTA*
* Viss del av finansieringen kan vara räntefri!
GÄLLER ALLA MASKINER
Nya & begagnade
NPG
POLARIS FINANS
Ett samarbete med Santander Consumer Bank
500 H.O VÄRLDENS MEST SÅLDA ATV
- VÄLJ TRYGGT, VÄLJ MARKNADSLEDAREN
Santander
POLARIS MORA
www.polarismora.se
Tingsnäsvägen 23 MORA 0250-100 26 Öppet: Mån-fre 8-17. Lör 10-13

SPEEDWERX
SPEEDWERX KIT ARCTIC CAT M/CF 800 2010-11.
Innehåller slutburk, pipa med Y-rör, powercommander och variatorkit
~~16300:-~~
Superpris: 13 495:-
(Gäller så långt lagret räcker)
SPI SLUTBURK XP-CHASSIET
Spara 5kg och få lite skönare sound men med en bibehållen ljudnivå
3 200:-
44 MM RACEMATTA
307*38*44 2,52 delning
5 495:-
44 MM RACEMATTA
305*38*44 2,86 delning.
Passar bla Lynx/Skidoo Xp-modeller
5 495:-
SPI SINGELPIPA ROTAX 800 E-TEC
Ger dig ett grymt gassvar och betydligt bredare register
5 250:-
Gilla oss på Facebook.
facebook.com/oktansverigeab
Såklart har vi presentkort!
OKTAN
BROSSLARVÄGEN 19B TORVALLA
063-805 50 • info@oktanab.se
ÖPPETTIDER VARDAGAR 8-18, LÖRDAGAR 10-14
SUZUKI
LYNX
ARCTIC CAT
can-am
www.oktanab.se

Detta eviga skotercrossprat!

-Ur en tjejs synvinkel

Av: Malin Murmester

Då var det dags igen, säsongen ska börja och likaså snacket. För några år sedan visste jag ingenting om skoter och än mindre om skotercross. Efter några år på skotercrossbanorna inser jag att jag vet mer än jag vill. Varför känner jag igen ord som helix, digatron och pipor? Varför vet jag att man kan skylla på dämparna om man förlorar?

Första tävlingen

Min första tävling var Arctic Cat Cup i Östersund, det var så mycket nya ord att jag mest var tyst hela helgen. Jag fattade absolut ingenting mer än vem som vann varje heat. Var vi än gick pratades det skotercross, skoterdelar eller skotercrossresultat. Jag insåg ju ganska snabbt att skulle jag följa med resten av vintern gällde det att fråga, våga ställa de där dumma frågorna som varför man har dämpare eller varför ni byter helix. Sen att jag fortfarande inte förstår svaren… Jag har genom mitt arbete lärt mig namnen på några av åkarna men försöker in i det sista att inte lära mig vilket märke de har på skotern. Jag kommer alltför ofta på mig själv med att förklara för andra att det heter woppisar, inte gupp. Eller varför man schimsar om dämparna, eller varför freestyleåkarna har ett annat styre.

Mot USA

I slutet av november reste jag och Ted till Duluth i USA för att bjuda in amerikanska åkare till Clash of Nations 2013. Redan innan kunde jag ju räkna ut att det skulle bli en del skotersnack men att det gick att prata så mycket skoter på så kort tid trodde jag inte var möjligt.

På planet från Stockholm träffar vi inte mindre än 4 skoternördar som vi såklart diskuterade skoter med. När vi mellanlandade i Amsterdam tog vi en fika med Felix & Peter Gräsvik från Kiruna och vi diskuterade inget annat än skoter. Eftersom vi tog sällskap med Gräsviks på resan har det blivit en hel del skotercrossprat, jag har nu även lärt mig lite engelska facktermer.

Men det grabbarna inte vet är att jag snabbt kan sätta på lite musik i mina hörlurar när det blir för ingående prat om årets modeller, stötdämpare, a-armar…

Passionen

Hur kommer det sig att alla ni förare i Sverige kan tillbringa så mycket tid med att prata om skoter? Visst ni är intresserade det har jag fattat, men tröttnar ni aldrig på att diskutera dämparinställningarna? Jag tror att flera av er kan svara snabbare på frågan om polarens variatorinställning än när du och din flickvän blev tillsammans.

Det är underbart att se och höra er passion och brinnande intresse för sporten, men tävlingarna är bara en bråkdel av ert intresse. Det skulle inte vara någonting utan alla diskussioner och all tid i garaget. För det allra viktigaste efter träning eller tävling är ju att ta isär skotern i molekyler och sedan sätta ihop den igen. För att man gör så!

Nisse Kjellström gillar också att diskutera, ja vad tror ni?

Ted och Motorhuset Arne diskuterar, ja vad tror ni?

Adam och mamma Renheim diskuterar, ja vad tror ni?

Skoterpratförbud

Sista kvällen på USA resan utfärdade jag ett totalt skoterpratförbud inför sista dagen när shopping stod på schemat. Ted, Peter och Felix försökte faktiskt men efter en timme fick de syn på en skoterledsskylt och där sprack det. Så var vi igång att diskutera åkning vid Riksgränsen och vilken maskin som är bäst för de svenska fjällen.

Hur less jag än blir på allt detta snack ibland så inser jag ju att det är tack vare er vi icke-förare också brinner för sporten, för det är genom ert engagemang som vi andra förstår hur stort skotercross faktiskt är. Tack vare er går utvecklingen av sporten framåt och snart har vi en lika stor depå som i USA.

Snart är även den svenska säsongen igång och jag måste erkänna att jag längtar efter att få träffa alla er underbara skotercrossnördar som i timtal kan diskutera hur dämparna ska ställas in!

Det var en dansk som uppfann inbrottsalarmet, men tvärr blev det stulet innan han hann ta patent på det.

SkiidoJack skoterställning

En stabil skoterställning som underlättar.

Av: Stefan Sund

Både när det gäller sommarförvaring och när man ska skruva med skotern är det bra att ha en ställning som lyfter mattan från marken. När maskinen ska stå länge rekommenderar alla instruktionsböcker att man lyfter mattan från underlaget, dels för att boggin ska vara i vilande läge men kanske också för att gummit i mattan mår bäst av det.

Vän av ordning tar då en planka eller stock och sågar till den i lämplig längd för att palla upp skotern med. Detta är så klart bättre än ingenting så länge lyftbågen pallar trycket och inget barn snubblar till på planken. Nej, det finns bättre alternativ som dessutom har fler användningsområden.

Skoterställning

Jag har länge haft en skoterlyft som häver upp bakdelen och säkras med kedja. Den har fungerat bra till förvaring men med dom nackdelarna att den sticker ut långt bakom skotern och är lite ranglig. När jag fick möjlighet att testa denna nya skoterställning SkiidoJack var jag inte sen att nappa.

Fördelarna med denna ställning var uppenbara redan vid en första anblick. Man kan både enkelt och snabbt få upp skotern tack vare hjulen, dessutom står maskinen riktigt stabilt så att man kan skruva med boggin utan att riskera något. Den står faktiskt så säkert att det inte är några problem att gasa mattan ren från snö, det finns dessutom en aluminium-skyddsplåt som tillbehör för den som vill varmköra sin skoter i depån. Ute i snön kan man använda ställningen med tillbehörsskidorna istället för hjulen.

Justering av höjden

Själva ställningen finns i två olika storlekar beroende på vilken skotermodell man har, en hög med en maximal lyftpunkt på 800 mm och en låg på 720 mm. För att finjustera höjden kan man sedan ändra höjden på klykorna med hjälp av en mutter, sedan är det bara att trycka fram ställningen med foten och vips är skotern i luften. Väl på plats tar den inte heller så stort utrymme bakom maskinen som andra ställningar.

Original sitter det två hjul på ställningen, vilket fungerar utmärkt i garaget, ska man vara ute i snön finns det skidor som tillbehör.

Skotern står stabilt på två gummerade klykor som sitter på en gängad stång vilket gör att man kan ställa in höjden med en mutter.

Har man en lämplig lyftbåge fram på skotern kan man naturligtvis använda SkiidoJack även där. Att höja en skoter både fram och bak samtidigt under en längre tid är däremot inte att rekommendera, då den om man har otur förvandlas till en banan.

Sammanfattning

Det här är en mycket bra skoterställning som är gediget byggd i Finland med bra finish. Den enda nackdelen jag upptäckt är att den inte passar på Arctic Cat:s nya chassin. Då stänklappen sitter i linje med lyftbågen böjs den på tok för mycket inåt när man ska lyfta skotern. Förutom just det lilla problemet har ställningen fungerat utmärkt på övriga skotermodeller. Den är användarvänlig, funktionell och sparar ryggen men kanske framför allt stabil. I dagsläget finns ingen återförsäljare i Sverige. Men priset är ca 150:- EUR och leveranskostnaden ca 25:- EUR, för mer info om tillverkaren gå in på www.mh-steel.fi

Fakta

Material:	Järnrör Ø 32x1,5 svart
Ytbehandling:	Fosfatering, Zink grundfärg och pulverlack.
Dimensioner:	1. Låg modell, total höjd 820mm / bredd 750mm / lyftpunkt, min 600mm, max 720mm.
	2. Hög modell, total höjd 820mm / bredd 750mm / lyftpunkt, min 680mm, max 800mm.
Tillbehör:	Al-skyddsplåt och skidor.

Inget ord i det engelska språket rimmar på ordet "Month".

SPY vs SPY

Vad är skillnaden?

Av: Stefan Sund

Det senaste året har jag testat fyra olika SPY-brillor. Just SPY används av många skotercross-förare då sikten är extremt viktig i den sporten, bland annat kör Adam Renheim här i Sverige och Tucker Hibbert borta i staterna med SPY.

Dessa goggles har jag använt både när jag kör fyrhjuling och snöskoter. Två av dessa modeller är speciellt anpassade för just snöskoter med framför allt sin större foam.

Lika som bär

Tittar man snabbt ser man inte så stor skillnad på modellerna då alla är av klassisk storlek, antingen svarta eller vita, de finns dock i betydligt fräsigare färger i sortimentet om man så önskar. Tittar man närmare finns det ändå viktiga saker som skiljer dom åt, om inte annat är det ganska stor skillnad på priset. Dom fyra modellerna jag kört med är Whip MX, Whip SnowX, Zed och Klutch SnowX. Det alla fyra har gemensamt är att dom har samma linser, man får näs-

SPY Whip SnowX

Dessa har samma ram som Whip MX, men också det där lilla extra som gör att dom fungerar ännu bättre för snöskoteråkning. Här har man ett större nässkydd utan ventilationshål, dessutom betydligt större foam som ser till att vinden inte kommer åt huden. Med så här bra ventilation är det endast imma på utsidan som blir ett problem när det är riktigt kallt. Detta tar man dock enkelt bort med handsken.
Här körde jag med orange glas vilket fungerade ännu bättre i snön än det gula. Men vid mörkrets infall blev även dom för mörka. Dom är klart värda det något högre priset jämfört med Whip MX.
- *100% UV-skydd*
- *Anti-Fog Lexan® lins*
- *Siliconbehandlat band*
- *Scoop®-ventilation*
- *Trelagers Isotron™ stor foam, med Dri-Force™ fleece.*

Pris: 699 kronor

SPY ZED

Dessa känns snäppet mer påkostade än dom två tidigare, och är dessutom väldigt snygga. Detta är en klar favorit på sommaren, men för skoteråkning har dom lite för tunn foam. Dessutom är bandet lite för kort när man har hjälm. Kanske passar bäst när man åker snowboard eller skidor? Visst fungerar dom även till skoteråkning men det finns bättre lämpade SPY-brillor för det ändamålet.
- *100% UV-skydd*
- *Scoop®-ventilation*
- *Polycarbonate cylindrical lins med anti-fog & anti-scratch.*
- *Trelagers Isotron™ foam, med Dri-Force™ fleece.*
- *Siliconbehandlat band*

Pris: 1.299 kronor

Kackerlackan har en otrolig överlevnadsförmåga. Även om den mister huvudet kan den leva i flera veckor - tills den dör av svält.

4P Sportlovsyra!

Utförsäljning 2012 års modeller.

Gäller endast vecka 7-10, Så långt lagret räcker!

4P SNOW INLINE

PRIS FRÅN 26 395:- exkl. kåpa.**

4 ÅR TILL FÖRSTA BESIKTNING

4P SNOW TWIN XL

PRIS FRÅN 25 395:- exkl. kåpa.**

Sportlovspaket!
Passa på! Vinterhjul & 4P Skiglide
Ord. Pris 4295:- Endast 1500:-

ingår!
Lås & Spännband följer med alla vagnar!

4PSLÄPET.SE

Erbjudandet gäller endast vecka 7 t om vecka 10 så länge lagret räcker.
** Rekommenderade priser. Vagnarna på bilderna är extrautrustade.

skydd, påse och på flera modeller även en extra lins.

Det löstagbara nässkyddet är alltid bra att ha som skydd mot snösprut och vind när man kör skoter, men det passar inte i alla hjälmar och gör det dessutom krångligare när man ska sätta på sig glasögonen.

SPY Whip MX

Det är en version av dessa som Tucker använder sig av. Jag antar att man som crossåkare vill ha ett par goggles som man är van vid från motocrossåkandet, då MX står för just motocross. Men med ett tjockt foam och bra ventilation fungerar dom även på vintern. Skyddet för näsan är lite mindre än på de andra skoteranpassade-modellerna men fungerar bra ändå, bara man har något under. Jag använde dom gula linserna mest även om det följde med en klar lins också. De ger en bra kontrast men är lite mörka när solen gått ner.
Whip MX har en bra storlek för att sitta tätt mot ansiktet i alla hjälmar jag provat. Någon anpassad snöskoter-goggle är det dock inte. Men med en ansiktsmask eller bandana som extra skydd mot kyla fungerar dom ändå bra.

- *100% UV-skydd*
- *Anti Scratch, Anti-Fog Lexan® lins*
- *Siliconbehandlat band*
- *Trelagers Isotron™ foam, med Dri-Force™ fleece.*
- *Scoop®-ventilation*

Pris: 649 kronor

Klutch SnowX

Det här är den klart bästa snöskoterbrillan av dessa fyra. Om jag ska förklara hur den ser ut är det en blandning av ZED i ramen och Whip SnowX i funktion. Man har tagit det bästa från dessa två och kombinerat det i Klutch SnowX.
Den har snäppet större foam än Whip SnowX och ett ordentligt nässkydd. Imma på insidan var aldrig något problem och det blå orangea glaset gav bra sikt och konturerna i snön syntes bra. Som på alla goggles var det dock bra att ha ett klarglas vid nattkörning. En mycket bra snöskotergoggle från SPY som jag verkligen kan rekommendera.

- *100% UV-skydd*
- *Scoop®-ventilation*
- *Trelagers Isotron™ stor foam, med Dri-Force™ fleece.*
- *Anti-Fog Lexan® lins*
- *Silicone-Ribbed Strap*

Pris: 899 kronor

Ögats storlek är detsamma från födseln till döden.

Pimp my släpvagn!

Går det att få kåpvagnen skinande blank?

Av: Daniel Orevi

En vanlig syn i depån är släpvagnar med mer eller mindre trist lyster på kåpan. Idag säljer vissa tillverkare sina aluminiumkåpor lackerade men vår 4P Duo kåpvagn har nu efter 2 vintrar fått en ganska matt finish med mycket ärg-angrepp. Vi tänkte att den kåpan skall vi putsa upp. Hur svårt kan det vara?

Förberedelser

Efter en liten marknadsundersökning på nätet så inhandlades lite produkter och en lämplig putsmaskin lånades in. Kåpan tvättades noggrant och sedan skred vi till verket.

Slipmedel

Vi testade tre olika preparat. Mothers Mag & Aluminiumpolish från Hansen Racing började och denna tog bort en hel del av ärget och gav en yta som blev väldigt blank, nästan som en spegel men ganska flammig. Därefter kördes Autosol Kromglans med ett klart sämre resultat. Bäst var Autosol Aluminiumglans som tog bort nästan all ärg och gav en fin yta och lyster som påminde om originallooken, men tyvärr fortfarande rätt så flammigt resultat.

Man blir trött

Det var ganska jobbigt att putsa och tuben skulle förstås inte räcka till hela kåpan. Vi nöjde oss då med att polera fram och bakstammen och lät långsidorna vara. De såg inte heller så illa ut som framstammen så helhetsresultatet blev halvt godkänt.

Resultatet?

Blev det bra? Nej, det blev förstås ganska flammigt och inte riktigt som vi önskat. Vad skall man då göra? Inse att du och jag är amatörer och lämna in kåpan till ett proffs och gör själv något du är bra på t ex titta på TV. Det blev dock bättre än det var från början så helt bortkastat var det inte.

Slutsats: köp en lackerad kåpa så slipper du dessa problem eller överlåt jobbet till ett proffs.

Släpkärran

För övrigt så är vi nöjda med vår 4P Duo. Efter två problemfria år och ca 1500 mil så har vi nästan bara gott att säga.

Durken har stått emot slitaget mycket bra. Skruvtipp och lämlås fungerar perfekt. Det enda vi inte gillar på denna vagn är den klena baklämmen som direkt blir bucklig om den inte har mycket bra stöd mot marken vid lastning. Den sluter inte heller tätt utan glipar ganska mycket i stängt läge.

Tillbehör

Vi har monterat LEDljusramper inne i kåpan och fått en fantastisk innerbelysning. Riktiga LEDbackljus sitter nu på hjulhusen. En nedskuren skotermatta är skruvad på durken för att enkelt kunna lasta två skotrar utan att de slirar och måste knuffas upp. Nu är släpvagnen precis så utrustad och funktionell som vi önskar, så den kommer att bli en trogen kamrat på många fantastiska skoterresor framöver.

När mörkret faller är det riktigt bra med belysning i kåpan.

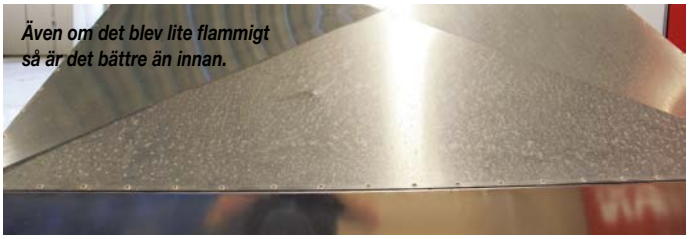
Vi testade tre olika preparat. Mothers Mag & Aluminiumpolish, Autosol Kromglans och Autosol Aluminiumglans.

Efter några vintrar efter saltade vägar börjar kåpan se allt annat än fräsch ut.

Att se vad som händer bakom släpet underlättas med backljus.

Det tar lite tid att polera en hel kåpa!

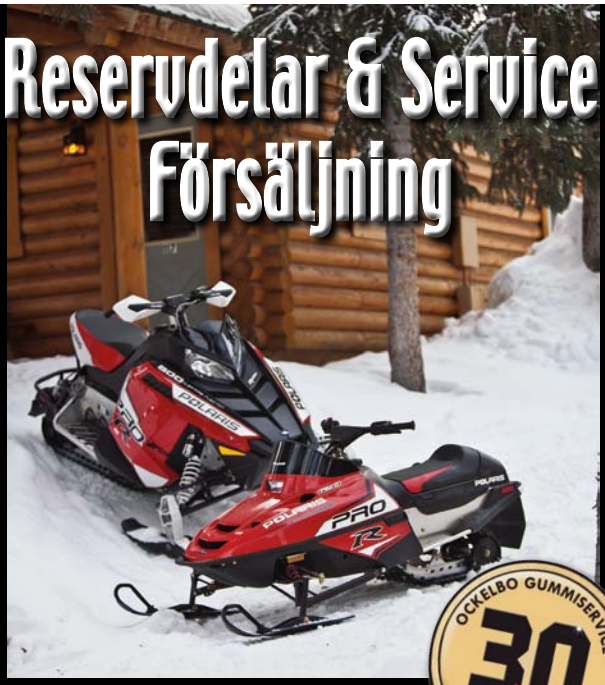
Här är halva bakdelen klar.



Även om det blev lite flammigt så är det bättre än innan.

Kvinnor blinkar nästan två gånger så mycket som män.

Reservdelar & Service Försäljning



OCKELBO GUMMISERVICE 30 år 1982-2012

Tillbehör & Reservdelar
Snöskoter & ATV

POLARIS

Ockelbo GUMMI SERVICE

Tel: 0297-42100

Butiken öppen: Må-Fr 7.00-17.00
Torsdagar extra öppet 17.00-19.00

SVERIGES MEST SÅLDA SKOTERPULKA!

BRÄNNAPULKAN ROYAL AIR:
Brännapulkan Royal AIR. Den första skoterpulkan på marknaden med LUFTFJÄDRING!!
En luftkudde från Firestone i kombination gasstötdämpare ombesörjer att ni får en mjuk och behaglig färd.

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 marknadsledande flaggskepp med baljan upphängd på 5 gummikuddar mot chassit som är stötdämpat, tillsammans med ledat skidsystem ger det dig en ny upplevelse - maximal komfort!

BRÄNNAPULKAN FINNS SOM COMFORT, ROYAL OCH FLEX SYSTEMET

För hela sortimentet och återförsäljare: 073-801 19 66

WWW.BRANNAPULKAN.NU

FREERIDE™ 146" - en maskin som saknar gränser och är extremt rolig att köra!

EXTREMA MASKINER.
EXTREMT KUL.

ski-doo BRP

brp.com
ski-doo.se

© 2012 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP) ® ™ och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag.

Nypex i nysnö
en angenäm upplevelse

Äntligen dags att få prova skapelsen!

Av: Affe Sundström

Så var det dags att få köra lite med TBirds specialare i svensk pudersnö när första riktiga turen blev av en tidig lördagsmorgon. Det är inte ett extremt lössnöföre detta år men långt ifrån dåligt med tanke på att det ännu bara är början på januari, klart godkänt är min bedömning. Solen lyser, den orörda snön täcker landskapet och det är varmare än -20. En perfekt dag med andra ord.

Alltid under justering

Skotern är fortfarande under utveckling och kommer att behöva ett par förändringar och justeringar innan ägaren blir helt nöjd. Detta är inget konstigt alls då ett specialbygge som detta alltid kräver en del finjustering för att fungera för den körstil som den aktuelle föraren har.

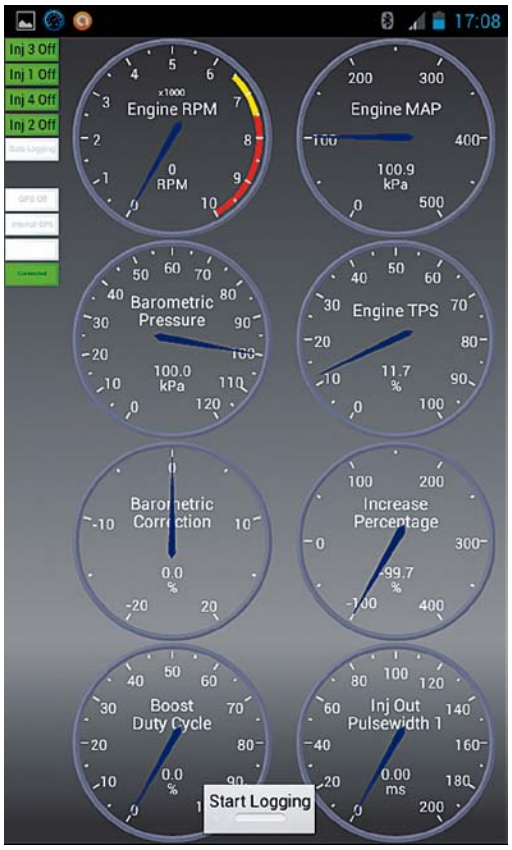
Framvagnen är just nu något för bred men det kommer att avhjälpas med nya A-armar som även de är tillverkade i titan. Dessa ger inte bara en smalare spårvidd utan även en något förändrad geometri då de har en lite framflyttad position för styrspindeln. Med denna förändring kommer förarens vikt mer på mitten av skotern samtidigt som den naturligvis blir lättare att lägga omkull i lössnön.

Boggin EZ Ride liknar inte en originalboggi varken till utseende eller sett till övriga egenskaper men den är inte så annorlunda som man lätt kan tro vid en första anblick. Den saknar främre och bakre vagga och har i stället en lång svingarm som är fäst i skenan där bakre saxen brukar finnas.

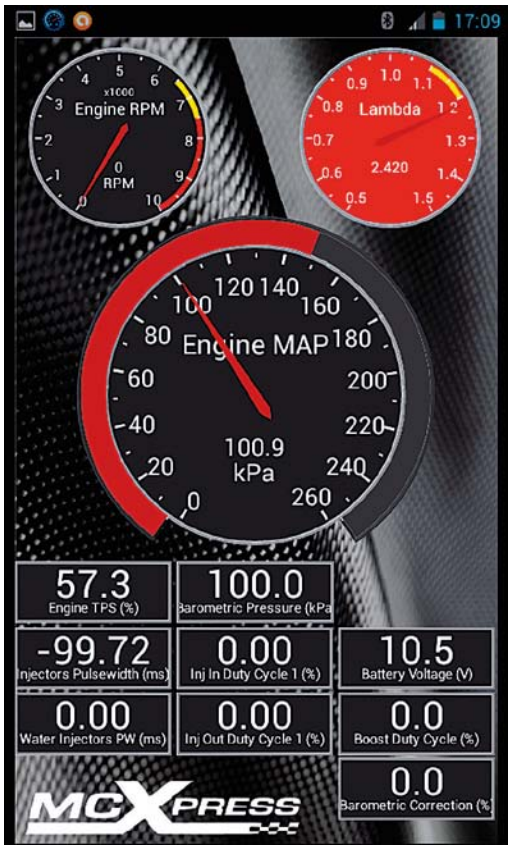
Den har dock en främre samt bakre stötdämpare samt möjlighet till individuell rörelse mellan dessa och egenskaperna i jämn fart är därför likartad en vanlig lössnöboggi.

Vid acceleration ger den långa momentarmen betydligt bättre kontroll då den låga vinkeln samt dess långt bakmonterade fästpunkt eliminerar proble-

Nitrometan brinner med gul låga.



Varvtal, laddtryck, gaspådrag samt lambdavärde kan avläsas och man kan med hjälp av dessa data göra justeringar och optimera sin maskin.



Bluetooth-enhet gör det inte bara möjligt att överföra data trådlöst till en PC utan även till en smartphone!

EZ Ride-boggin liknar inte en originalboggi varken till utseende eller sett till övriga egenskaper.

met med att framfjädringen når sitt mest utfjädrade ändläge när man ger fullt. Man kan alltså attackera den brantaste backe med en mycket stark motor och ända ha skidorna i marken samt en boggi som följer ojämnheterna i terrängen för maximalt fäste. En riktig klättrarboggi med andra ord.

I den snömängd som vi nu hade och med tanke på att skotern inte var helt inställd känns det lite fel att bedöma hur den är att hantera. Jag vill ändå påstå att den fungerar mycket bra, faktiskt över förväntan. Inte lika aggressiv i reaktionen som en Nytro men inte lika sävligt trygg som en Apex.

Vi får återkomma med mer körintryck och ett jämförande test vid ett senare tillfälle. Men det är inte bara chassit som ska få en del små kalibreringar, även motorpaketet ska ses över en del.

Hurricane Racing motorn

Motorn är byggd av Dave Marshall som driver företaget Hurricane Racing i Kanada. Detta är en välkänd prestandafirma och Dave har själv flera världsrekord. Han har byggt många extrema Yamahaskotrar och säljer färdiga turbomotorer med 600 hästkrafter för den som önskar och vill betala. Hela motorn i TBirds skoter är sammansatt enligt ett väl fungerande recept.

Vevstakarna är förstärkta och av märket Carrillo som är starkare och har bättre lager, ARP-bultar håller samman block och den portade toppen och kamaxlarna är framtestade i dyno. Kompressionsförhållanden med JE-kolvar men standard toppackning är relativt högt då motorn använder sig av metanominsprutning för att kontrollera detonation, men detta har ägaren nu lite funderingar över.

Kanske det är bättre med ett lägre mekaniskt kompförhållande och därmed ha ett högre laddtryck innan metanolen behövs?

Då driftsäkerhet är minst lika viktigt för ägaren som hög effekt kanske det är rätt väg att gå? Med en något tjockare topplockspackning kan man uppnå detta och

En snigel kan sova i tre år.

En perfekt dag, solen lyser, den orörda snön täcker landskapet och det är varmare än -20.

därmed öka säkerhetsmarginalen vid höga tryck, det kanske blir den vägen som ägaren väljer.

EFI-systemet, inte helt perfekt vid leverans

Tanken var att justera in de olika motorstyrsystemen som var monterade så att de skulle fungera optimalt och detta skulle ske i MCXpress bromsbänk. Nu avslöjade de inledande testkörningarna att det skulle bli svårt att få allt att fungera enligt önskemål. Efter en tids funderande bestämde sig därför ägaren för att plocka bort de dubbla boondocker-boxarna som var lite svåra att ställa in och ersätta de med en MCX box och därmed få möjligheten att programmera bränslemängden mer exakt.

Original EFI-systemet till Apexmotorn behålls och en Rapid-bike box gör det möjligt att justera tändtidpunkten efter behov. De fyra extra injektorerna styrs helt av MCX-boxen och det är dessa som tillför den extra bränslemängden som behövs när turbon matar på mer luft än motorn själv kan förse sig med. Det är på detta sätt som MCX bygger alla sina turbomaskiner där standard injektorer inte kan ge nog med bränsle, man byter alltså inte ut de till större utan förser motorn med ett set extra injektorer som styrs av den programmerbara MCX-boxen.

De som är vana med bilmotorer kan ibland ställa sig frågande till varför man ska behålla standard EFI och inte byta ut allt till ett så kallat "stand alone system". Svaret på det är att man vinner ytterst lite på 4T-skotermotorer som inte byggs för enbart racing men förlorar en del saker. Skoterns EFI styr inte bara motorn utan också instrumentering samt även värmehandtagen och så vidare, man får lägga ner en hel del jobb på att få kringutrustningen att fungera om man byter ut skoterns styrsystem, och det kostar både tid samt pengar. Då dessa motorer fungerar otroligt bra när man behåller original motorstyrning men kompletterar med ett tilläggssprut, finns det inget tekniskt skäl till att gå omvägen via ett komplett eftermarknadssprut.

MCX är numera uppe i sin femte generation av styrsystem och det TBird nu har på sin maskin har dessutom en riktigt intressant nyhet som bör tilltala dagens användare av modern mediateknik. Samtliga generationer av MCX-boxar kan givetvis programmeras via en vanlig PC men att vara beroende av en dator känns numera lite daterat enligt MCX själva.

Koppla ihop med telefonen

I denna Nypex sitter det nu den stora nyheten som är en Bluetooth-enhet för kommunikation med valfri enhet! Denna gör det möjligt att inte bara överföra data trådlöst till din PC utan även till din smartphone! Man kan då utan problem i fält programmera om sin bränslemängd och även logga de mätvärden som man vill ha koll på. Allt detta med telefonen som man ändå har med sig.

Varvtal, laddtryck, gaspådrag samt lambdavärde kan avläsas och man kan med hjälp av dessa data göra justeringar och optimera sin maskin. Att kontrollera hur väl man uppnått rätt växlingsvarv efter en körning är mycket underhållande för alla som någon gång jobbat med variatorkalibrering. Systemet har dessutom en "auto-tune"-funktion som gör att man kan överlåta finjusteringen till boxen när man har satt upp yttre gränsvärden. Man kan alltså låta motorn ställa in sig själv genom att den styrs av bredbandslambdan och detta fungerar faktiskt!

Under dagen vi körde testade ägaren att låta skotern justera in sig med hjälp av auto-tune och resultatet blev häpnadsväckande bra.

Nu ska kompressionen sänkas och laddtrycket justeras upp så denna maskins fulla potential kan uppnås. En till provkörning där skotern verkligen testas fullt ut är alltså att vänta.

Näsan och öronen växer genom hela livet.

Ett skepp kommer lastat!

Med vad?

Av: Stefan Sund

Det är inte alltid man har plats för eller vill ha alla saker inuti bilen. Detta kan bero på att lasten är skrymmande eller att den helt enkelt luktar illa och kan förstöra nybilsdoften! Utan något extra skydd är det dock inte all last som klarar att åka på taket och precis som på ett släp måste den säkras på ett bra sätt.

Ett alternativ till en takbox, som ibland är i minsta laget, finns Thule Xperience 828. Detta är en stor och robust korg byggd i lätta stålrör med ett sportigt utseende. För att inte förstöra aerodynamiken totalt är den utrustad med en spoiler i framkant, som dessutom skyddar lasten lite. När jag byggde ihop korgen var spoilern det som var svårast att få dit, men tillslut löste det sig. Likt en Ikea-möbel får man alltså bygga ihop korgen själv, men med hjälp av bra instruktioner går det på ungefär 45 minuter - en timme.

Med justerbara lasthållarrör på korgen är det även möjligt att montera cykel-, skid- eller vattensporthållare ovanpå korgen. Som säkerhet har Thule sitt tillbehör One Key System för att låsa fast korgen. Är man minst två som hjälps åt kan man även lyfta av korgen med lasten på, till en viss gräns då förstås, men i vissa fall kan det underlätta själva lastningen.

Denna korg kan vara lösningen när sakerna inte får plats i bilen och man inte vill ha släpet med sig på resan.

Specifikationer
- Bredd 99 cm
- Längd 112 cm
- Låser hållaren till takräcket.
- Passar AeroBar och fyrkantsrör.
- TÜV-godkänd

Pris: Ca 3.599 kronor
www.thule.com

Precis som på en takbox låser man enkelt fast takräcket (tillbehör).

Som tillbehör bör man skaffa lastnät och eventuellt Nomad väskan för att säkra och skydda lasten.

Typewriter är det längsta ord som som kan skrivas med tangenterna på en rad.

» PART OF THULE GROUP

VARMT FÖRZINKAD.
KALLT REKOMMENDERAD.

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

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

Trailern på bilden är extrautrustad.

FOGELSTA

www.fogelsta.se

STÖRSTA UTBUDET
HOS OSS!
NYA & BEG!

Lynx Yeti 550 -12 NY
Mycket populär bredbandare
med hög & lågväxel
Ink dubbeldyna & Box
Kampanjpris: 88 895:-
Ord pris: 100 300:-

Skoterkläder outlet -50%
PÅ VÅR WEBSHOP

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

www.kalixmaskiner.se

SALAB

YAMAHA
Försäljning
Reservdelar
Service
SP Snowpeople
SCOTT
Halvarssons
Klim

www.salab.nu
Sveg • 0680-718330

Vinterdag med skoterfest i Rättvik
Långbryggan lördag 23 februari kl 10-15

Classic Skoter racing på isovalbana
Skoterutställning med träff
Isracing motorcyklar • Veteranbilsparkering

Isracing kl. 11.00 och 13.00, skoterracing kl. 12.00 och 14.00
Entré 50 kr, alla skotrar och veteranbilar gratis.
Servering hamburgare, kaffe mm.
Anmälan till racing, 0248-109 04

NOSTALGIA BILTEMA

Arrangör: Classic Car week
Info www.classiccarweek.com, 0248-109 04
Vid tveksam väderlek, se hemsidan.

Information & Bokning: 0973-400 70 • info@storasjofallet.com • www.storasjofallet.com
Året-runt-öppet

Årets långtestare

Polaris Pro RMK 163

Jag har alltid gillat lössnömaskinen och egentligen aldrig lidit av dess dåliga ledegenskaper.

Förare: Björn Friström

Vissa år vill det sig inte riktigt då det gäller skoteråkningen. Antingen så är det snötillgången som krånglar eller så är det maskinen. Under vårt årliga lössnötest så råkade en lånad Pro RMK 155 lite halvt illa ut med en skadad a-arm som följd vilket i sin tur betydde att jag fick lov att snabbt plocka av de friska armarna från min 163 eftersom de var restade hos Polaris just då. Vad gör man inte för att ställa tillrätta det man ställt till. Jag har i alla fall hunnit med några mil till och har verkligen uppskattat den nya uppdaterade RMK:n som utan tvekan är den bästa jag kört. Den är extrem på alla sätt och jag älskar den. Denna maskin är och känns i lätttaste laget, men, är det bara av godo? Man har limmat många detaljer samtidigt som en hel del saker är gjorda i aluminium, allt för att spara vikt. Nu vet jag att det här är en lössnömaskin som ska behandlas som en sådan, då den är designad för att användas just i lössnön.

Men jag kan så här i efterhand ställa mig lite tveksam till a-armarnas hållbarhet eftersom den relativt moderata smällen gjorde att a-armen separerade från sitt aluminiumfäste ute vid styrspindeln ganska lätt. Nu vet jag att vissa delar är gjorda som offerdelar som är designade för att ge efter för att spara dyrare komponenter, men ändå. Det känns i alla fall som om årets RMK är i allra lättaste laget. Ta lyftbågen bak som ett lysande exempel. Den vågar man nätt och jämnt lyfta maskinen i, framförallt inte om maskinen ifråga sitter ordentligt fast. Drivaxeln som fått lov att förstärkas med ett överfall som en garantiåtgärd håller inte riktigt måttet, den heller.

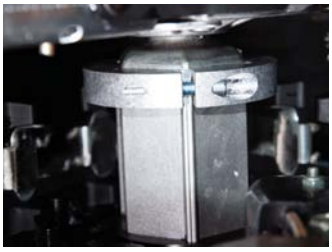
Om detta är isolerade händelser som inte kommer att drabba gemene man får vintern utvisa och jag har inte på något sätt tappat förtroendet för denna RMK, snarare tvärtom. Jag konstaterar bara att avsaknad av vikt kostar tillförlitlighet och styrka. Var ligger gränsen?

Nu sitter maskinen i alla fall ihop igen och jag är precis på väg ut för att återigen känna pulsen. Vi hörs till nästa nummer.

Det har inte blivit så mycket åka sen sist då jag fått lov att låna lite a-armar från min maskin för att ersätta de vi körde sönder.

En relativt liten smäll resulterade i en defekt a-arm som helt enkelt ploppade isär, vilket i sin tur resulterade i att skidan vek sig bakåt och böjde båda a-armarna.

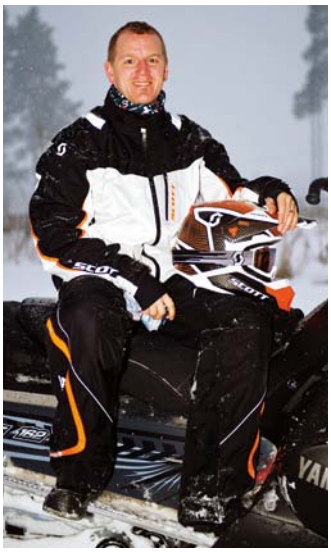
Då original lyftbåge är ultralätt och i alla fall ser ut att vara i vekaste laget så vet jag att det är många som byter ut den mot lite kraftigare doningar. Just denna hittade vi hos Polarishandlaren i Mora.



Då den lätta drivaxeln visat sig vara i vekaste laget har man nu åtgärdat detta med ett överfall som monteras på garantin. Se till att detta är gjort på din RMK.

På en brandstation i Livermore, i Kalifornien, finns det en glödlampa som lyst sedan 1901

Yamaha FXNytro M-Ride 162



Känslorna under den här månaden har växlat enormt, både positivt och negativt.

Förare: Micke Kvilten

Å ena sidan är jag imponerad av den råstarka motorn där kraften aldrig verkar sina. Å andra sidan är jag besviken på den bångstyriga konstruktionen som gör att man aldrig känner sig som herre över sin egen skoter, det är maskinen som bestämmer allt för mycket.

De första turerna jag tog med M-Ride:n var i trakterna av Norra Garberg, där det enligt uppgifter skulle finnas bra med snö. För att ta sig till snön skoterledes så blev det några mil på led och jag instämmer helt med förhandsinfon om att den gör sig bra även som ledskoter. Inte vet jag om det var den högkammade mattan eller om fjädringen var komfortabelt ställd men den av mig förväntade stelbentheten på led visade sig aldrig. Även med skjuts, vid gud förbjudet, är komforten bra.

Fick aldrig lyfta

Väl uppe i skogarna ökade snömängden flerfalt jämfört med nere i byn. Men, eller jag kanske inte ska säga men, för det är ju inget negativt med att hela tiden ha känslan att, här kör jag aldrig fast. Hade ärligt talat sett fram emot att få baxa och lyfta lite för att ta mig loss, men det behövdes aldrig trots en halvmeter lös snö. Så länge jag håller gas så driver den på fint, släpper man dock för tvärt så föreligger risk att knocka sig själv genom att ramla över huven. fast det är ju bara en känsla, inget som händer på riktigt. Möjligen kanske för några år sedan, nu är motorbromsegenskaperna på den trecylindriga snurran mycket mer förfinade, eller sofistikerade som man fint säger.

Den här maskinen klarar det mesta så länge det finns snö och öppna ytor att svänga på, det ska helst inte vara för knixigt, då uppstår det lite problem. Direkt lättsvängd kan jag inte beskylla M-Ride:n för att vara, möjligen att jag själv är klen, ovan med Yamaha osv. men någon pinnätare i specialslalom uppför kommer den aldrig kunna bli, möjligen i Super G. Kassa liknelser men jag tror ni förstår, några pass på gymmet är också att rekommendera då det krävs lite kraft för att bryta omkull besten.

Upp och ner

Som sagt tidigare i presentationen så hyllade jag det ställbara styret vilket jag inte ändrat uppfattning om, mycket bra. Först lågt ställt vid ledkörning, för att sedan snabbt och lätt höja styret till max när det är dags att leka i lössnön. På plussidan även fotstegen som greppar bra vid skråkörning, dock lägger sig en del snö kvar, för utskärningarna är inte alls jämförelsevis så stora som de övrigas. Märkte även att en stor mängd snö fastnar i tunneln, inget som direkt påverkar körningen men vikten stiger allt några kilo. Och är det något denna maskin inte behöver så är det extra vikt. Utförligare uppgifter om det beskrivs närmare i lössnötestet. Nyåret tillbringades som sig bör, på skoter i norra dalarna, ett par mil nordväst om Idre. Där förbrukades det en tank med soppa, drygt 27 liter för att vara lite mer exakt. Har inte gjort några direkt vetenskapliga uträkningar på förbrukningen men strax under två liter tippar jag att den drog. Detta anser jag vara helt ok för den 1049 kubik stora motorn.

En vända till gymmet skulle inte skada.

Trots no-slip

Under de cirka 25 milen som skotern nu gått är mattspänning det enda som mekaniskt behövts justerats. Maskinen känns riktigt gedigen och robust, speglar kvalitet rakt igenom. Extra plus för den 9-vägs justerbara hand- och tumvärmaren som värmer riktigt bra. Den så kallade aerodynamiska vindrutan märkte jag inte så mycket av, skulle vilja kalla den för obefintlig istället. Eftersom jag är mer van vid tvåtakt blir jag glatt överraskad när man varit ute och kört en dag, och inte stinker så mycket avgaser som man vanligtvis gör, detta tack vare att utblåset är bakåt och inte vid fötterna som brukligt på tvåtaktarna. Fox-dämparna och den fjäderlösa boggin gör sitt jobb men inte mer vid lite hårdare körning. Har dock inte justerat något från fabriksinställningarna men det går säkert att hitta en setup som passar din egen körstil utan problem. De extroverta drivhjulen får Yamahan att gå relativt tyst, inga direkta missljud och vibrationer.

Sammanfattningsvis vill jag påstå att Yamaha fortfarande är en bit bakom de andra vad gäller manöverbarhet och låg vikt, vilket är nog så viktigt, men i topp gällande kvalitet och driftsäkerhet. Over & Out.

Vi ska försöka testa lite "normalare" skidor som ska fungera bättre när det är hårt.

En 70-årig människa har under sin livstid i genomsnitt stoppat i sig 30 000 kilo mat. Det motsvarar vikten av sex fullvuxna elefanter.

Arctic Cat F 800 RR

RR:en gör upp med sitt förflutna.

Förare: Stefan Sund

Det är inte helt svårt att se att Sno Pro 600, som kom 2008, har stått som modell för de nya ProCross-modellerna och då speciellt 800 RR. Som jag skrev senast vore det kul att jämföra modellerna mot varandra. Trots en del olikheter vänder dom sig till samma målgrupp av förare, som är tuffa, lekfulla och högtflygande, såna som jag med andra ord...

Kraft och dämpare

Gamlingen är en Sno Pro 600 XC som endast såldes under 2009 i Sverige. Den har nydonad motor och alla hästarna hemma. Motorn är en fabrikstrimmad skapelse på 600 kubik försedd med förgasare. Lite omodernt i sammanhanget, men väldigt roligt och förvånandsvärt driftsäkert! Precis som på den nya RR:en har maskinen samma setup i dämparna som motsvarande Cross Country-tävlingsmaskin. Som dom allra flesta säkert gjort har drevning, variatorsetup och skidor bytts på gamlingen, dessutom har mattan kamdubb, vilket kanske kan göra att den hänger med den betydligt kraftfullare F 800 RR av senaste modell?

För att genomföra en jämförelse begav vi oss först till crossbanan. På leden upplevs båda väldigt hårt ställda så några varv på en crossbana borde inte vara några problem, eller?

Då banan visade sig vara väldigt hård med många platta landningar, om man inte dubblade det vill säga, räckte inte alls fjädringen till som den stod standard. Nu finns det all möjlighet att justera detta på båda maskinerna, så efter lite pumpande och skruvande fungerade det ändå helt okej.

Förutom pumpen bör man på RR:en även ha med sig en extremt kort skruvmejsel för att ställa dämparna i boggin (gäller även Sno Pro 600). Själv slipade jag till en encentare så att kompression och retur kunde justeras enklare. Båda maskinerna är trots detta långt ifrån till exempel Ski-Doo MXZ och Polaris Rush i användarvänlighet när det gäller att ställa dämperiet.

Ut på banan igen

När vi åter svänger ut på banan är det ändå Sno Pro 600:an som känner sig mest hemma. Detta kanske inte är så konstigt då den enkom konstruerats för just detta! Den absolut största skillnaden hur dom upplevs får tillskrivas skidorna, där C&A Pro XTX-skidorna på Sno Pro:n går som på räls. Med en något lägre körställning blir det dessutom lättare att komma ner på Sno Pro:n i kurvorna.

Då man inte kommer upp i några enorma hastigheter på banan hinner inte RR:en utnyttja sitt kraftövertag så mycket som om det vore öppnare. Men ut ur kurvorna får man ändå sig en slev av den medicinen. Motorn i kombination med ett enormt grepp från R/T 44-mattan gör att man formligen skjuts ut ur kurvorna och trots dubb har inte Sno Pro:n en chans att hänga på. Då boggin dessutom står i ett ganska okopplat läge på RR:en får man även vänja sig vid att skidorna pekar rakt upp, vilket är riktigt roligt men kanske inte så effektivt. Då det finns många lägen att välja på när det gäller kopplingen i boggin går det naturligtvis att ändra på detta beteende om man vill. Men det vill man väl inte? Det här är en enormt kraftfull maskin som ska vara lite galen och framför allt rolig att köra. Hur tråkig terräng man än kör i med RR:en är det alltid underhållande. Vissa kanske kallar det stirrigt och lite läskigt, jag kallar det underhållande.

Vi ska ändå testa ett par nya skidor på RR:en för att se vad som händer. Denna medicin har tidigare visat sig göra stor skillnad på just Cattar.

Vanlig led

Ute på den något hårda leden är rollerna ombytta, här drar istället RR:en ifrån Sno Pro:n. Mycket beroende på ren kraft och en högre utväxling, för skidorna drar ändå ner helheten något. Precis som på en gammal hederlig Firecat måste man lära sig att lita på maskinen för att åka riktigt fort. När leden blir stygg med många smågupp känns våran "crossinställning" av dämpare och fjädring på tok för hård. Fram med verktygen igen för att hoppa tillbaks till standardinställningarna. Nu äter RR:en guppen betydligt bättre och ju fortare man kör desto bättre går den.

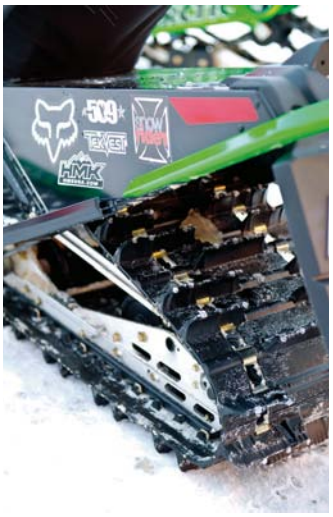
Vad det gäller Sno Pro:n märks det tydligt på leden att det saknas lite topp för att hänga med RR:en. Motormässigt ger den ändå ifrån sig bra med kraft, men drevningen passar bäst i lägre farter in och ur tajta kurvor. Här ger även skidorna en liten fördel då framvagnen är betydligt lugnare än på RR:en.

Summering

Att utvecklingen har gått framåt känns tydligt om man jämför dessa två maskinerna. Men dom har som sagt ändå väldigt mycket gemensamt. Att RR:en är en mer användarvänlig maskin råder det inget tvivel om och som normal bruksskoter är den överlägsen. Här räcker det om man tankar och fyller på olja, sedan är det bara att köra. Den något extremare Sno Pro:n behöver lite mer omsorg för att alltid leverera. Här ska det blandas bensin och olja i tanken, det finns ingen back eller möjlighet till elstart. Blir det stor skillnad i temperatur eller höjd kan det även vara på sin plats med en ombestyckning av förgasarna, på RR:en tar EFI:n hand om detta. För att inte tala om hur krångligt det är att komma åt choken som sitter direkt på förgasarna hos Sno Pro:n.

Den nya RR:en är alltså överlägsen när det kommer till användarvänlighet och således en perfekt kombination av två världar. Här får man både det vilda och rejsiga som Sno Pro:n erbjuder, detta i kombination med att vara en ganska normal skoter som alla kan utnyttja och ha roligt med. (Sno Pro 600:an är till salu på Blocket)

Varje år dör det fler människor som blir ihjälsparkade av en åsna än som omkommer i flygplansolyckor



Trots dubbarna i mattan har inte Sno Pro:n en chans i starten.

På den snäva och hårda crossbanan kände man att Sno Pro:n stortrivdes.

Vart man än åker är C&A Pro XTX-skidorna på Sno Pro:n överlägsna originalet.

Visst styr skidorna dit man vill men nog är dom lite lynniga allt.

Det RR:en förlorar i kurvan tar den tack vare kraft och grepp igen i utgången.

I sin grundinställning var RR:en på tok för mjuk för plattlandningar.

Den ena är race, den andra vill vara det. Allt hänger på vad man är ute efter.

Efter en direkt jämförelse kan vi konstatera att Sno Pro 600 XC fått en värdig efterträdare i F 800 RR!

Klistret på frimärket innehåller 2-8 kalorier

Ski-Doo Summit X 154

Bränsleförbrukningen hittills.

liter	mil	snitt
14,80	4,85	3,05
11,11	3,90	2,85
11,78	6,98	1,69
19,15	10,26	1,87
8,56	4,58	1,87

Efter drygt 30 mil har jag hunnit köra in mig på Summiten. Vi har redan haft riktigt kul och det ger verkligen mersmak inför kommande skoterresor.

Förare: Daniel Orevi

Direkt efter leverans av skotern började jag gå igenom maskinen ganska noggrant. Det är väldigt bra att veta hur du tar bort kåpor och huv innan man står i kolmörker en sen söndag eftermiddag på fjället och något har pajat.

Detta medförde upptäckten av att slangen till APS lufttrycksgivaren inte var ansluten och då lär inte ECM få rätt värden heller gissar jag. Skönt att få sätta dit den innan man börjat köra. Kontrollera gärna din egen skoter enligt bild på sid 70 i instruktionsboken.

Känslan på skotern är gedigen. Kåporna har bra passform och allt känns stabilt och rejält. Möjligen att knapparna för tum- och handtagsvärme är onödigt små. Om de varit lite större hade det varit enklare att justera värmen i farten eftersom de inte sitter på styret utan man måste flytta ner handen på konsolen.

Körupplevelse

Vilken glädje att köra en riktig lössnöskoter! Ja, den fungerar förstås dåligt på led som väntat, även om jag ändå tycker att det går bra att förflytta sig via leder på vägen till nästa lössnöområde. Det gäller bara att anpassa farten på ett lämpligt sätt.

Första åkturen gick i ganska lite snö så det blev en perfekt första inkörning av skotern. Det finns ju lite olika teorier om man behöver köra in eller inte. Tillverkarna tycker det och jag tycker att det lär ju inte skada så varför inte göra det ordentligt när tillfälle ges.

Jag har kört skotern i varierande snödjup, upp till 60 cm en dag. Fjädringen både fram och i boggin är ställd i neutralt läge i mitten ungefär. Detta ger en väldigt mjuk skoter då den belastas med mina dryga 0,1 ton. Känslan i lössnö har varit perfekt och eftersom jag sällan (läs aldrig) gör några hopp eller drop att skryta om har det fungerat mycket bra hittills.

En tydlig egenskap är att den gillar att gå på rullen och utan problem lyfter skidorna vid behov. Själv gillar jag det skarpt men vi får se hur det blir när vi skall till Gränsen i vår. Vid långa klättringar i riktigt branta partier kanske det blir onödigt spännande.

tMotion

Summitens boggi har imponerat på några kompisar när man torrbrytit lite och mattan ligger kvar platt på marken. I fält fungerar den riktigt bra även om man inte riktigt känner skillnaden. Det skulle vara intressant om man kunde låsa tiltfunktionen och jämföra då. Hursomhelst fungerar den mycket bra i lössnön. Jag har mot bättre vetande gjort ett par håriga skråklättringar i Mossokaln-ravinen i Sälen. Det avråddes eftersom det var mycket snö men absolut ingen botten och risken för bärarmskrasch var överhängande men ingen kommer ju ihåg en fegis så jag gick all-in i alla fall. Halvvägs uppe sackade det rejält och tanken slog mig direkt om jag valt fel längd? Här skulle nog en 163:a passat bättre men jag kom upp och ner helskinnad och med ett enormt leende i mitt runda ansikte. Skråande körde jag brant uppför på snedden igenom en rejäl vinddriva och Summiten höll linjen utan problem. Hittills upplevs den som mycket lätt att styra med kroppsvikten.

Summitens boggi har imponerat på några kompisar redan stillastående.

Ofrivillig backning

Jag har haft lite besvär av att man någon gång tryckt in backknappen oavsiktligt med höften vid burkning, vilket då resulterat i en vacker vurpa.

Det lilla facket i dynan är inte stort men rymmer lite smågrejer och en halvliterscola, så det fyller en bra funktion i alla fall. Det uppvärmda facket under rutan rymmer lite mer men effekten på uppvärmningen kunde gärna fått vara bättre. När jag jämför med Arctics XF som hade samma funktion redan förra året så räcker det inte till. På XF kunde man slänga ner ett par igensnöade goggles och efter 10 minuter var de varma och torra men på Summiten försvinner snön men de är fortfarande blöta och då kommer imman tillbaka ganska snabbt när man byter.

800 E-Tec går fint och under inkörningen har den hittills dragit 2,3 liter olja på 48,3 liter bensin vilket ger ett snitt på 4,76%. Jag räknar med att den kommer att gå ner kraftigt efter slutförd inkörning. Till nästa rapport skall det monteras 12v uttag, handskydd och en mindre packväska enligt Ski-Doos nya Linq-system.

Det är väldigt bra att veta hur du tar bort kåpor och huv innan man står i kolmörker under en gran.

American Airlines sparade över en tredjedels miljon genom att ta bort en oliv från salladen i första klass.

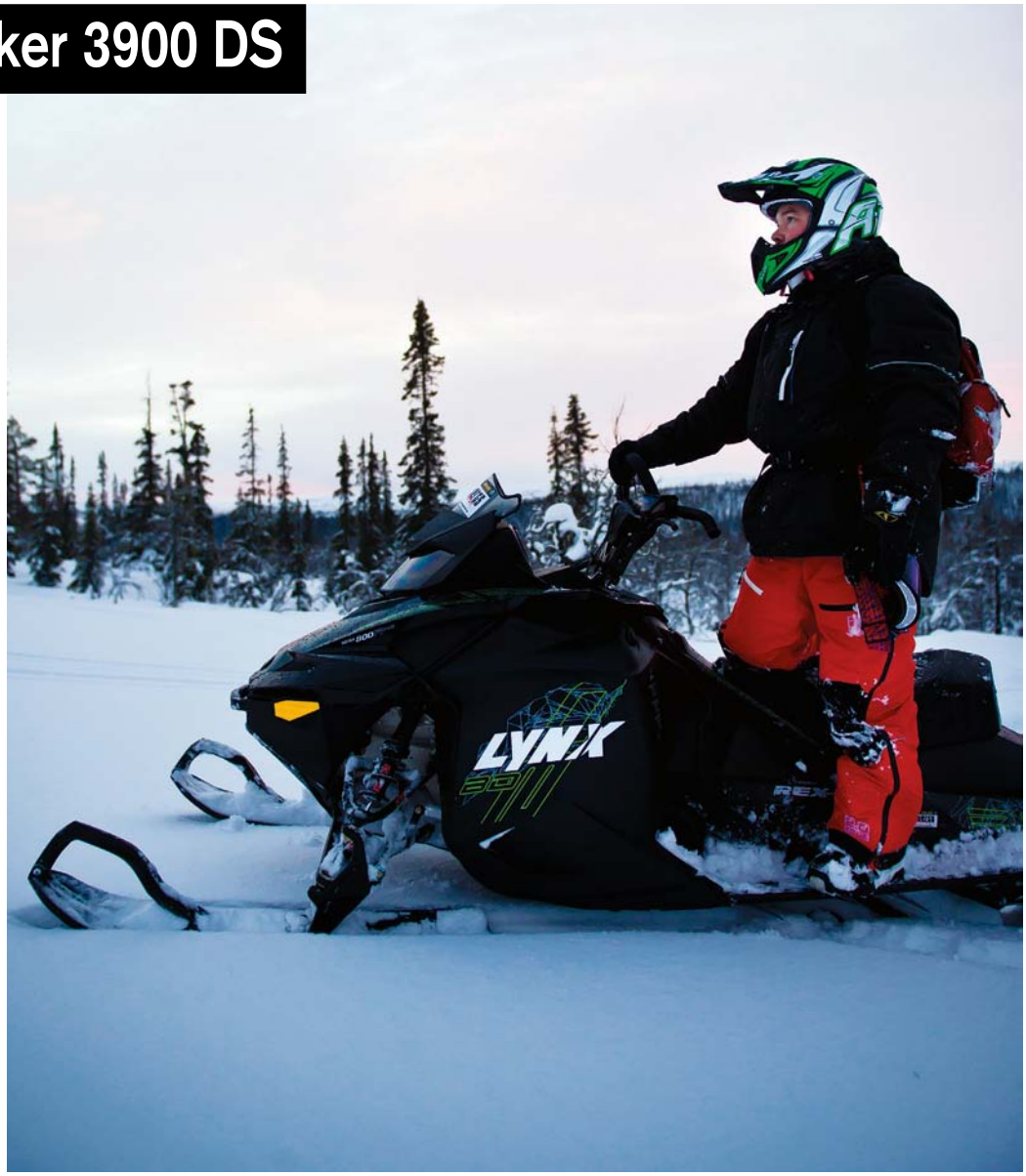
Lynx BoonDocker 3900 DS

Rätt val 2013!

Förare: Muppe Ljungberg

Snö i massor har jag varit utan... Men massor med mil har det blivit ändå, hemma i Funäsdalen blev det mest ledåkning på grund av att snömängden inte riktigt infunnit sig. Men ska man hitta hem på en skoter gäller det att man kör den riktigt mycket så man kan den som sin egen fru! Det vill säga att man vet när man kan gasa sig ur en situation eller om man kanske ska ta det lugnt och försöka lura ut en bättre lösning.

Även om jag nu har en Boondocker DS så måste jag ju bara säga att man hänger på vem som helst på leden, för ledegenskaperna är helt otroliga fast jag har skidorna på smalaste inställning. I Ljungdalen tar jag av snabbkopplingen till krängningshämmarna och svänger ut i orörd djupsnö på en myr. Vad lätt-svängd den blir i pudret, tänker jag samtidigt som jag kommer på att jag inte testade den i snön före jag frikopplade hämmarna. Men det går på 10 sekunder att göra om proceduren och testa med dom på igen. Men dubbelkolla att du stängt fickan om du lägger kopplingen där, för den kostar en hel del! Finurlig och enkel lösning, nästan i klass med Arctic Cats teleskopiska styrhöjare. Känner mig väldigt nöjd med mitt val av skoter i vinter.



Just 3900:an är lite mer rumphuggen än dom andra Boon-Docker-modellerna.

Behöver ännu mer puder för att verkligen utvärdera denna lösning.

Lössnötest i Gördalen!

Hur den stod sig i testet får ni läsa i separat reportage. Men personligen så kändes den jämnbördig med konkurrenterna, jag kände direkt att mina timmar på boondockern gjorde att jag aldrig behövde fundera på om jag vågade utmana någon brant eller inte, det var bara att köra på. Ja ungefär som jag brukar tycka om Polaris lössnömaskiner annars.

Min känsla efter alla år av tester och jämförelser brukar vara att RMK´n kan vem som helst sätta sig på och komma väldigt långt, medans dom andra måste man vara lite inkörd och "hemma" på innan man kommer lika långt. Men nu tycker jag att alla lössnömaskiner är väldigt lika, men man bör lära sig gassvaret i maskinen först, sedan kommer man lika långt. Största skillnaden är skidorna, dom nya BLADE-skidorna är i en klass för sig både på korta och långa maskiner. Spelar igen roll om det är skare eller puder eller klabbsnö. Helt klart bästa originalskidorna på marknaden.

Småskutt

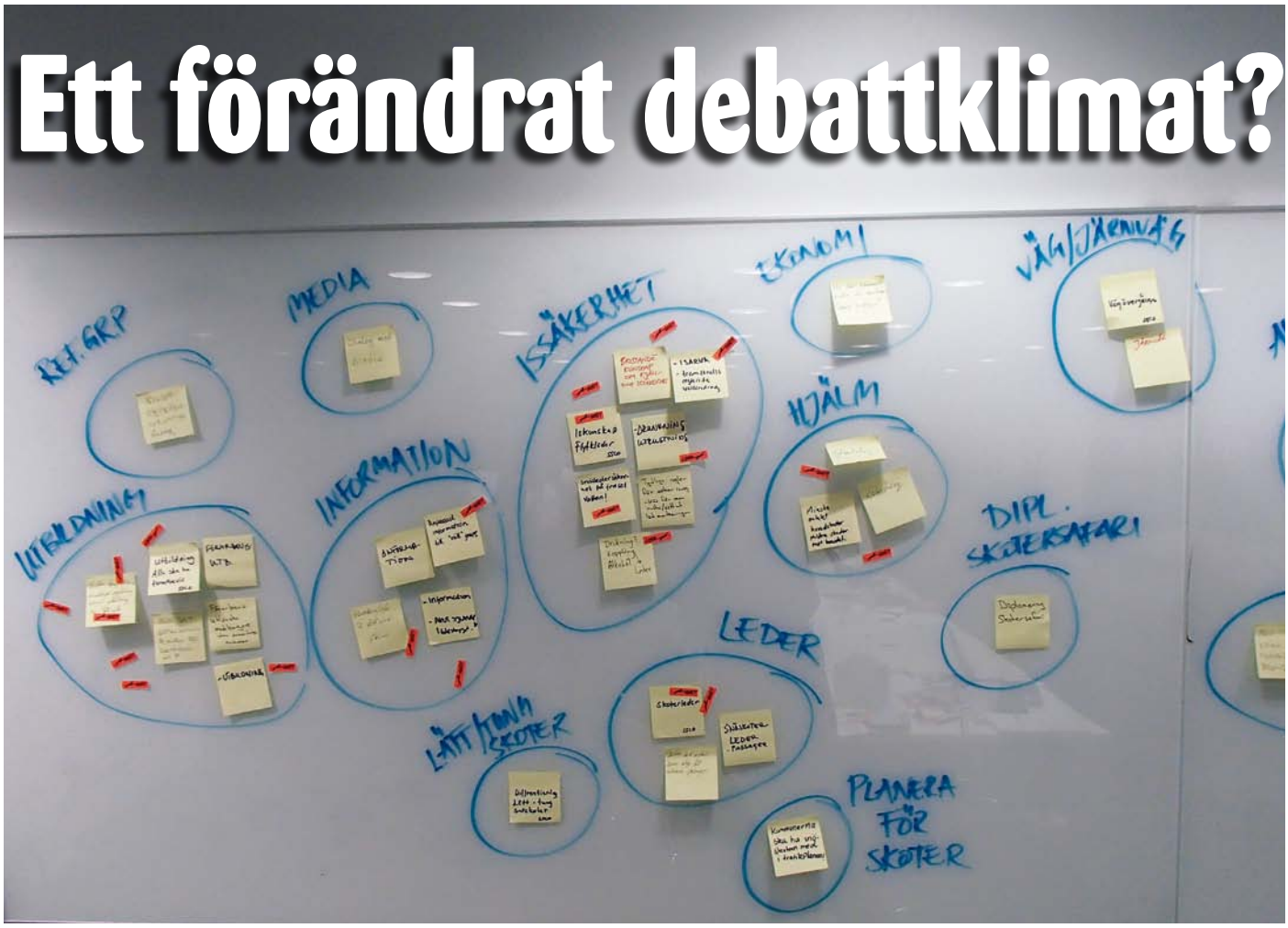
Mer lössnö tack, vill ha mer körtid i lössnö så man får känna på riktigt ordentliga fastkörningar, då brukar svagheterna komma fram. Då kan även fotstegsgälarna testas ordentligt!

Har inte haft möjlighet att hoppa riktigt ordentligt ännu, bara lite småskutt. Men dom känns riktigt behagliga småskutten så det bådar gott för framtiden.

Under inkörningsperioden drog Boondockern ganska mycket soppa och olja, men nu när den är inkörd kommer man bra långt innan man får fylla på. Har inte haft möjlighet att kolla än så det blir till nästa rapport. Hoppas då att den fått bekänna färg på alla sätt och vis!

I medeltal ringer 4 personer om dagen till Graceland och ber att få tala med Elvis.

Ett förändrat debattklimat?



Den som intresserat sig för hur myndigheterna hanterat frågor som rör oss snöskoteråkare genom åren kan nu notera en viss attitydförändring.

Av: Micke Berntsson

Från att tidigare skjutit lite vilt från höften har de nu bestämt sig för att analysera de faktiska omständigheterna och sätta in åtgärderna där de verkligen behövs. Scandinavian Freeriders bjöds in att delta vid det senaste mötet i Sundsvall med Nationella Snöskoterrådet.

Som många av er minns startade Scandinavian Freeriders efter att debatten om friåkningen börjat spåra ur. Många kände att det var dags att ge myndigheter och politiker en mer nyanserad bild av sporten. Nationella Snöskoterrådet är den organisation som samlar både myndigheter, intresseorganisationer och kommersiella aktörer för att diskutera dessa saker och lägga grunden för framtida beslut. Att vi friåkare nu bjuds in att delta istället för att problematiseras markerar vi som en milstolpe i snöskoterdebatten.

Baksidan

Som inom så mycket annat har även snöskoteråkningen en tråkig baksida, ett antal människor skadas och dör varje år. Nationella Snöskoterrådet har diskuterat detta och kommit fram till att de vill föra en dialog med olika aktörer i snöskoter-Sverige för finna lösningar på problemet, alltså inte bara de 10 organisationer som ingår i rådet.

Som ett led i det generella arbetet att öka säkerheten inom snöskotersporten har Nationella Snöskoterrådet drivit en mötesserie där de använt sig av en analysmetod kallad OLA.

På dessa möten har följaktligen ett antal olika organisationer och personer från olika grupper av snöskoteråkare deltagit i diskussionerna. Innan starten och under dialogen har man kommit fram till att vi idag vet en hel del om säkerhet och olyckor men inte allt. Därför kan och bör man fylla på med mer kunskap. Men samtidigt vet man tillräckligt mycket för att börja agera direkt inom vissa områden. Man kan inte vänta på att fler dör eller skadas i onödan. Målet med dessa diskussioner är naturligtvis att arbetet slutligen mynnar ut i handling.

Som representant för Scandinavian Freeriders blev jag inbjuden att delta, lyssna och bidra med tankar och synpunkter från den grupp av skoteråkare vi på Scandinavian Freeriders representerar.

OLA

Nationella Snöskoterrådets approach med OLA är mycket intressant. OLA-metoden kan man nog förenklat säga är ett sätt att få många olika grupper att lösa samma problem.

I det här fallet är problemet att man vill minska skador och dödsfall medan grupperna består av olika typer av snöskoteråkare samt olika yrkesgrupper och organisationer som kan komma i kontakt med snöskotern.

Förkortningen OLA står för Objektiva fakta, Lösningar och Agerande.

Möte #1 - Objektiva fakta:

Man börjar med att ta reda på vilka problem man faktiskt har, innan man löser dom! Alltså vill vi försöka undvika att laga det som inte är trasigt.

Det låter väl inte som raketforskning direkt men som ett exempel kan nämnas att frågan om lag på hjälmtvång dykt upp under diskussionerna. Efter att ha kört skoter i över 15 år har jag i mina kretsar nog aldrig sett någon köra utan hjälm. Så varför lägga resurser på att fixa något som verkar fungera ändå? Samtidigt får jag dock veta att olycksstatistik och obduktioner visar att skallskador är ofta förekommande i samband med olyckor på snöskoter. Men om alla i min krets bär hjälm så måste det ju vara så att hjälmen antingen inte är skydd nog eller att det finns andra utövare utanför mina kretsar som inte bär hjälm. Eller förekommer kanske skallskadorna i samband med alkohol? Frågan fortsätter då i mitt huvud med om en lag om hjälmtvång hjälper när man redan brutit mot lagen om att man inte får köra någonting alls med motor när man är full?

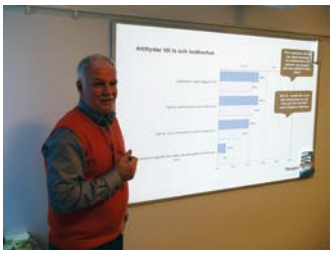
Slutsatsen tycks vara att man vet att man ofta skadar huvudet i samband med snöskoterolyckor men att man inte vet vilken typ av olyckor som orsakar skadorna och följaktligen inte vart man behöver stoppa in åtgärder. En lag om hjälmtvång tycker vi är solklar. Kör du skoter ska du naturligtvis själv känna på dig att du vill ha hjälm på huvudet. Samtidigt ska det finnas en lag som gör klart att det inte finns några alternativ till detta.

Frågorna avlöser varandra och det finns många intressanta ämnen att ta upp. Och det är just det som är det fina

Dom 16 tändstiftens elektroder är totalt bortbrända efter en repa.

Förkortningen OLA står för Objektiva fakta, Lösningar och Agerande. Denna herre heter dock inte Ola utan Anders Eriksson och kommer från Rättsmedicinalverket.

Statisitken visar tydligt att isbelagt vatten innebär en stor olycksrisk och detta bör vi arbeta med omgående.



SnowRider skickade den vassaste kniven i lådan, Herr Friström.

Att samarbeta kring frågor som rör vårt gemensamma intresse är oerhört viktigt för alla snöskoteråkare.

med att samla olika grupper med olika bakgrunder och slutligen sammanställa dessa till en gemensam problembild med prioritetsordning.

Möte #2 - Lösningar:

När man väl vet vilka problem man egentligen har är det dags att hitta på lösningar. Här ska man hitta möjliga förbättringar på både kort och lång sikt och vad var och en kan bidra med inom sina områden och kretsar. Vi som deltog kom med förslag om vad vi själva kan göra eller kanske idag redan bidrar med inom de problemområden som identifierats.

Möte #3 - Agerande:

Vid det sista kommande mötet är det dags för oss deltagare att lägga korten på bordet med vad vi själva inom respektive grupp eller i samarbete med andra konkret kommer att göra.

Sammanfattning:

Efter de två första mötena har man genom omröstning kommit överens om att dessa problemområden är prioriterade att arbeta med: (Röster inom parentes)

· Analys av olyckor (8)
· Issäkerhet (7)
· Utbildning (7)
· Information (3)
· Riskmedvetande (3)
· Alkohol (2)
· Hjälm (2)
· Leder (2)
· Lätt/tung snöskoter (0)
· Dialog med media (0)
· Väg/järnvägsövergångar (0)
· Referensgrupp (0)
· Försäkringar (0)
· Teknik och fordon (0)
· Yrkestrafik (0)
· Diplomering av snöskotersafari (0)
· Planera för snöskoter (0)
· Ekonomi (0)

Vi behöver på lång sikt alltså arbeta med att ta reda på mer fakta om de olyckor som sker. Idag finns mycket material utspritt på många grupper och vi behöver samla detta för att kunna dra bättre paralleller och slutsatser.

Statistiken visar tydligt att isbelagt vatten innebär en stor olycksrisk och detta bör vi arbeta med omgående. Samtidigt bör vi arbeta vidare med och förbättra vår utbildningsplan för snöskoterförare. Man är överens om att de punkter som fått få röster fortfarande inte är oviktiga.

Personligen tror jag att ett utförligare arbete kring vad som orsakar olyckor och dess bakgrunder kommer att visa att alkohol är en stor bov i dramat och att alkohol då borde få en högre röst än den här har.

Konkreta förslag på åtgärder blev framflyttat då möte #2 drog ut på tiden men en del exempel på arbete som redan sker idag är inom media i form av artiklar och ledare. Man kan även se tecken på att olika ideella event redan satsar på lättare former av utbildning/information och attitydsförändrande åtgärder i samband med att man samlas och åker skoter ihop. Inom trafikförsäkringsföreningen vill man verka för en hjälmlag och det finns även förslag från Svenska livräddningssällskapet som vill ta fram islivräddningsutbildning riktad mot snöskoteråkare. Den skulle i så fall kunna kopplas till förarbevisutbildning.

Oavsett om vi sitter ner, står upp, kör på en eller två skidor åt gången så har vi alla en gemensam nämnare i snöskotern. Att samarbeta kring frågor som rör vårt gemensamma intresse är oerhört viktigt för alla snöskoteråkare.

Alla isbjörnar är vänsterhänta.

King of the hill FO

Nu är det upp till bevis för årets lössnömaskiner!

Av: Stefan Sund

Äntligen dags för årets lössnötest, som vi längtat! Sällan har det väl varit så intressant att köra detta test. Själva segmentet växer så att det knakar och intresset för dessa extrema maskiner är enormt. Det verkar också vara så att det är just här utvecklingen går som snabbast just nu. Tillverkarna formligen sprutar ur sig ny intressanta tekniska lösningar för att skapa en så smidig, lätt och stark maskin som möjligt.

Senast vi körde ett test med alla lössnömaskiner var dom av 2009 års modell och Polaris RMK 800 blev favoriten med sitt IQ-chassi. Sedan dess har det hänt mycket och det återstår att se om man kan försvara titeln.

Rätt längd

Att testa alla lössnömaskiner på marknaden är en näst intill omöjlig uppgift då det finns 23 olika modeller att välja på. Dom mountainmaskiner som av goda skäl säljer bäst här i landet har en längd av 150 tum plus med stor motor. Därför valde vi också att koncentrera oss på just dessa maskiner, med ett undantag.

Startfältet ser alltså ut som följer, i Polaris ringhörna står en elakt svart 800 PRO-RMK 155, i andra ringhörnan hittar vi heta Ski-Doo Summit X 800R 154, nästa BRP-maskin är den helt nya versionen av Lynx BoonDocker, nämligen 3900 800R. Från Arctic Cat kommer den uppdaterade M800 SP 153 Ltd och den maskinen står ut lite i gänget med sin fyrtaktare och längd är Yamaha FX Nytro M-Ride 162. Alla dessa är mer eller mindre uppdaterade jämfört med tidigare år och striden om förstaplatsen borde bli hårdare än någonsin och alla maskinerna borde kunna hitta sin favoritgren.

Testförfarande

Det är oundvikligt att testa lössnömaskiner utan att väga in tycke och smak, även om vi gillar hårda fakta och rena testresultat. Det får alltså bli en härlig blandning av detta som fäller avgörandet. För den hårda faktan får radarpistolen och vågen stå, sedan är det dom fem testförarna som får avgöra hur skotrarna upplevs i varierande terräng ute i fält.

Om det är bland träden man tänkt tillbringa vintern är det viktigt med en smidig skoter och om det är något som hjälper till på det området så är det vikt, eller rättare sagt avsaknaden av vikt. Våran plan var att väga skotrarna som i BLS, alltså med alla vätskor fullt påfyllda. Nu för tiden står ju vikten klart och tydligt på tunneln tillsammans med effekten. Efter att ha vägt maskinerna kan man ställa sig frågan vart dessa vikter kommer ifrån, för inte stämde det så bra med våra resultat på alla maskiner. Hur vi än tänkte fick vi inte alltid ihop det, har dom räknat med bensin men inte olja, extautrustning och kylarvätska?

Föga överraskande, med tanke på just motorn och längden, är det M-Ride som väger tyngst med sina 282,6 kilon. Men det är inte alls så mycket mer än till exempel Arctics M800 och Lynx BoonDocker, bara dryga tio kilo! Om man jämför med testet 2009 har den dessutom bantat bort hela 18 kilo! Dom stora posterna här är luftdämparna, mattan och i viss mån skidorna. Att M800 har en massa Limited-utrustning och elstart är ganska ointressant då även Yamahan har det, däremot har Yamahan en lite mindre tank med soppa men är längre. Då tänker säker ni som vi gjorde, Yamahans vikt ligger fram på skidorna! Men nej, det gör den inte. Alla maskinerna har en viktfördelning mellan skidor och matta med ungefär 57 procent fram och 43 procent bak! Undantaget här är Polarisen som har 59 procent på skidorna. Förvirringen är nu stor, betyder det att Polarisen är framtung? Nej, Pro-Rmk är bara så sjukt lätt och då helst bak, sedan flyttar man vikten med gasen helt enkelt. Den nya XM-Summiten är också den väldigt lätt med 250,8 kilo med exakt samma vikt över skidorna som Polarisen, som totalt vägde in på lätta 232,5 kilo! Polaris idoga arbete med att jaga vikt har verkligen lönat sig och dessutom är det den skotern som har minst skillnad mellan vänster och höger sida, tillsammans med M800:an, på 4 kilo.

Alla 2-taktarna är betydligt tyngre på variatorsidan, så ett startbatteri på motsatt sida kanske inte är så dumt ändå, vilket märks på M800 Ltd som har en bra fördelning mellan höger och vänster sida. Av någon anledning är M-ride istället tyngre på Mag-sidan, vad detta beror på får vi titta närmare på, antingen stod vågen fel eller så skiljer sig fyrtaktaren rent konstruktionsmässigt.

Då alla maskinerna har ungefär samma viktfördelning procentuellt sett är det nog den totala vikten kontra effekten som i slutändan är det viktigaste för hur dom upplevs.

Prestanda

Då vi inte har någon bromsbänk i garaget fick laserpistolen agera som mätinstrument av prestanda. Det fina med

Enda möjligheten att stänga av en TopFuelmotor är att stoppa bränsletillförseln.

REST

Trots en ganska hög vikt i sammanhanget är årets upplaga av M 800 riktigt smidig och förbaskat rolig.

Vikt kg	Fram	Bak	Totalt
1. Polaris	137,3	95,2	232,5
2. Ski-Doo	143,8	107	250,8
3. Lynx	152,9	116,6	269,5
4. Arctic Cat	154,7	117	271,7
5. Yamaha	163,3	119,3	282,6

detta är att man får reda på vad skotern presterar ute i snön inte i labbet. Här kommer, förutom motorn, saker som variatorer, matta och boggikonstruktion med i bilden. I denna gren ligger M-Ride lite efter konkurrenternas 2-taktare, då den mer räknas som en 600 effektmässigt, även om jag sett bromspapper på hela 140,2 hästar!

Efter mätningarna kunde vi konstatera att resultatet blev som förväntat. Mellan 800 kubiks 2-taktarna skiljer det inte speciellt mycket, med den lägsta hastigheten av 81 km/h mot högsta på 87 km/h. Hur dom beter sig under acceleration skiljer däremot väldigt mycket när dom står standardinställda i boggin. Dom flesta, okopplade som dom är, skickar skidorna rakt upp i himlen. Lynxen höll en betydligt lägre profil, detta märks inte lika mycket vid vanlig åkning då man även kan få upp skidorna på BoonDockern om det skulle behövas. Snabbast i detta jämna test var Polaris Pro-Rmk, som tillsammans med Arctic Cat också känns rappast i motorn med duktigt gassvar.

Trots en längre matta kunde inte M-Ride riktigt hänga med dom starkare maskinerna och fick se sig slagen med cirka 10 km/h på denna sträcka. Lite lägre effekt i kombination med en lite högre vikt är nog hela orsaken till resultatet. Man skulle ha testat Yamahan mot 600 kubikarna och sett om resultatet blivit ett annat, för då ligger den helt plötsligt i topp effektmässigt. Men då det inte finns varken turbo original eller någon Apex Mtx får vi köra det som bjuds, även om det blir lite orättvist.

M 800 finns bara i 153 tums längd, men hade nog fungerat grymt bra även med 162 tum.

Den främsta egenskapen hos Arctics styre är att det går att höja och sänka, annars ser reglagen ut som på alla andra Arctic Cat.

På variatorsidan har man tätat kåpan jämfört med i fjol, nu ska det inte komma in någon snö här.

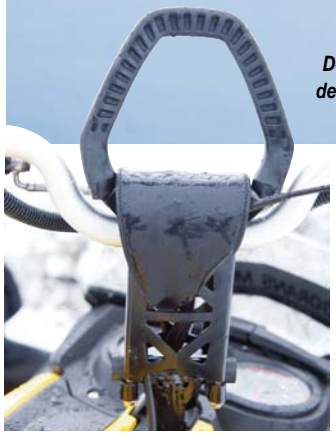
Hastighet km/h	
Snitt	
1. Polaris	85,5
2. Ski-Doo	83
2. Arctic Cat	83
4. Lynx	82,5
5. Yamaha	70,5
Angiven Effekt kW (På tunneln)	
1. Arctic Cat	113
2. Ski-Doo	108
3. Lynx	108
4. Polaris	98,7
5. Yamaha	N/A

Nu åker vi!

Men vart? Dit där det finns en skaplig mängd med snö och varierande körning och terräng. Mot fjällen och den norska gränsen med andra ord. Vi startade turen med någon mil efter guppiga leder för att hitta orörda områden. I denna gren, om man nu kan kalla ledåkning för det, finns det bättre och sämre ma-

Endast en person av två miljarder kommer att uppnå 116 års ålder.

Det enda som drog ner förarnas intryck av den smidiga Ski-Doon var att skidorna skar ner för lätt.



Mycket bra reglage på Summiten och den höga burkremmen fungerade bra.

Hela hemligheten med att det är så lätt att initiera en sväng med Summit ser ni här.

Ibland tar det stopp och då gick Polarisen upp i limningen.

När man är ute och testkör gäller det att hjälpas åt.

skiner. Det är iallafall allt som oftast helt omöjligt att ta sig till djupsnön utan att även tvingas åka lite led.

Här har dom maskinerna med höj- och sänkbart styre, det vill säga Arctic och Yamaha, en ergonomisk fördel och FOX luftdämpare hanterar guppen med ro. Det är endast i lite högre fart som bakänden på den 162 tum långa M-Riden blir orolig. På Catten är det istället skidorna som spårar lite på klassiskt Arctic maner. Trots detta ligger dom i topp tillsammans med BoonDockern som med krängarna på plats är riktigt stabil och trygg. Även med Polarisen och Summiten kan man ta sig fram efter leden utan några större problem. I det här gänget var endast två maskiner utrustade med isrivare, Pro-Rmk och M800, detta borde vara standard på alla lössnömaskiner som säljs i Sverige. Detta helst med tanke på dagens ibland enorma kamhöjd tillsammans med att det onekligen blir lite ledåkning hur mycket man än försöker låta bli.

Ut i djupsnön

På sina ställen var snödjupet dryga 80 centimeter uppbyggt med lite olika hårda lager. Här skulle det visa sig att skidorna fick en ganska stor betydelse och det som vi på förhand hade siat om ställdes lite på ända. Man får en känsla av att många av maskinerna är väldigt specialanpassade för extremt mycket torr snö, helst helt utan skare i någon form. Men med små medel kan man ändra på detta, nämligen byta skidor för att få skotern lite mer mångsidig. Det optimala är naturligtvis att det redan standard sitter bra och mångsidiga skidor monterade som fungerar under många förhållanden, för sådana skidor finns.

Vi börjar med hur maskinerna upplevs på öppna ytor där det finns väldigt få hinder att gränsla. I nästa moment ger vi oss upp bland träden, men även ner, för att känna på smidigheten. Den riktiga High Markingen uteblev på grund av haveri och lite annat skruvande. Men då vi har en uppsjö av långa långtestare får vi försöka återkomma i det ämnet. Vi tar nu en maskin i taget och försöker förklara hur dom är att köra.

Yamaha FX Nytro M-Ride 162

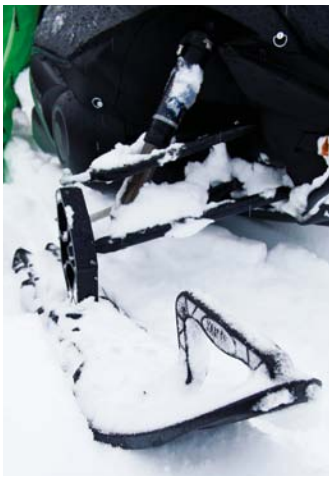
Med små medel har man till i år skapat M-Ride som med höj- och sänkbart styre och tuffa dekaler blivit betydligt trevligare. Trots ett effekthandikapp var det ingen av förarna som klagade på kraften i motorn jämfört med dom andra maskinerna. Vi kan säga direkt att det här inte är skotern för dig som vill leka bland träden, om du nu inte är Chris Brown det vill säga. Vi är inte Chris Brown eller Burandt heller för den delen. Då dom enormt stora MT-9 skidorna gör allt i sin makt för att hålla sig ovanpå snön blir det väldigt tungt och tröttande att få ner och med sig skotern dit man vill i trånga situationer. Att den dessutom är klart längst gör det inte lättare att skråa och kryssa mellan träden. På långtestaren ska vi testa dom lite mer normala mountainskidorna för att utvärdera skillnaderna.

När det blir lite öppnare ytor är det en helt annan sak och maskinen tillsammans med föraren trivs nu betydligt bättre. Men som snön var under testet hade M-Ride klarat sig med lite smalare skidor för att bli enklare att lägga ner i snön. Alla testförare trivdes riktigt bra rent ergonomiskt på M-Ride och det justerbara styret är ett riktigt lyft. Med den här skotern känns det som att Yamaha

Guinesse Rekord-bok håller rekordet för att vara den mest stulna boken på allmänna bibliotek.

Yamaha FX Nytro M-Ride 162

Mycket bra initiativ att montera en justerbar styrhöjare på M-Ride.



MT-9 skidorna gör allt i sin makt för att hålla sig ovanpå snön.

Vid första klättringen kuggade det över för M-Ride och Björn gjorde det han gör bäst, sitta ner.

har försökt bygga något som går extremt bra rakt upp, inte någon riktig lek och busmaskin. Man får planera sin körning betydligt mer än med de andra skotrarna och fyrtaktaren behöver lite tillvänjning innan man lärt sig, detta även om inte motorbromsen är något större hinder nu för tiden.

Med den här mattan och den otroligt starka motorn tror vi att den kan hänga av många om inte alla 600:or i en klättring. Men mot 800:orna blir handikappet helt enkelt för stort.

Lynx BoonDocker 3900 800R E-tec

Som vanligt när det gäller Rotax E-tec motorer blir man grundlurad vad det gäller kraften i motorn. Både ljudet och karaktären lurar helt enkelt brallorna av oss gång efter gång. Innan radarmätningen trodde alla att Arcticen tillsammans med Polarisen skulle vara överlägsna, men så blev det inte. Trycker man bara in tummen tillräckligt långt vaknar motorn ordentligt. Innan man lämnar leden med BoonDocker klickar man med fördel bort snabbkopplingen till krängningshämmaren, för då blir den betydligt smidigare och nästan en helt annan maskin.

Lynx Blade-skidor briljerar verkligen under dessa förhållanden och testförarna upplevde att skotern var stabil att hålla linjen med och ganska enkel att få ner. I branta utförsåkningar upplevde vissa att den ibland skar ner för mycket, men trots det en riktigt smidig maskin. Viktförskjutningen i boggin fungerar utmärkt när man kör rakt upp och fungerade även riktigt bra efter leden. Skidlyften blir tillsammans med den lättdoserade motorn lagom aggressiva och man känner att man har kontroll hela tiden. Med tanke på att detta är Lynx första riktiga lössnömaskin presterar 3900:an snuskigt bra!

Ski-Doo Summit X 800R E-tec 154

Vi har kört denna versionen av Summit flera gånger i våras och blev grymt imponerade över beteendet i pudersnön. Under testet var det många som tyckte den var klart enklast att lägga ner och ändra kurs med, men ibland blev det lite väl mycket av den varan. Skidorna hade en tendens att skära ner vilket ibland gjorde det svårt att hålla linjen. tMotion fungerade alltså som det är tänkt då det är klart enklast att initiera en sväng med Summiten, men DS 2-skidorna fungerar mycket bättre i mer puder.

Motormässigt är den av förklarliga skäl väldigt lik Lynx och det är lätt att krypa runt i skogen med en Rotax 800 under huven. Känner man för att lyfta skidorna till väders och köra på rullen tillhör detta en av favoritgrenarna hos Summit. Om detta skulle vara till någon nackdel vid rena klättringar hann vi som sagt aldrig utröna. Precis som på Lynx upplevde man även här att skotern låg tyngre på skidorna nerför än hos vissa andra, vilket gjorde att den skar ner och svängde mer än man tänkt. Fotstegen på Summit som till större delen består av luft fungerar mycket bra även om det samlas lite snö fram i fotholken. En Summit kräver fortfarande lite tillvänjning och det känns som att man har alla förutsättningar för att bli en mycket bättre lössnöåkare om man äger och kör en Summit X.

Polaris 800 PRO-RMK 155

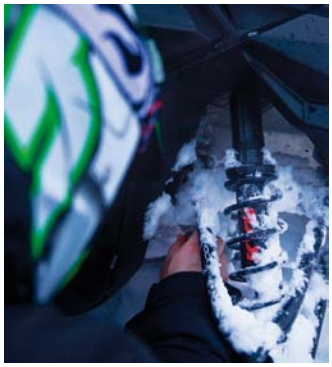
Lätt som en fjäder och gott om kraft verkar vara receptet till en lättkörd skoter. Alla testförare håller denna maskin som enklast att köra. Man hittar lätt balansen

Om man kunde köra bil till solen med en konstant fart av 100 km/h skulle det ta 176 år att komma ända fram - utan vilopauser.

Lynx BoonDocker 3900 800R E-tec

Lynx Blade-skidor är en ny favorit som fungerar både på och vid sidan av leden.

Har man aldrig tagit bort snabbkopplingen till krängarna ska man göra det.



M-Ride lider faktiskt inte så mycket av att klassas som en 600 2-takt som man kan tro.

vid skråkörning och kan hålla linjen utan problem. Även här kan man utan problem åka på rullen om så önskas. Polaris Gripper skidor klarade av dessa snöförhållanden riktigt bra och behärskar även leden utan problem.

Dom nya Powder Tack-fotstegen rensar snön klart bäst av alla i det här gänget. Lite beroende på vad man har för skor kan dom dock var lite halkiga i längsled, trots att dom är sylvassa. Den här maskinen känns som byggd för bus och lek bland träden även om den inte byter riktning lika kvickt som till exempel Summiten, men det har man igen i att den är mer lättbalanserad.

När det gäller kraft så känns Polarisen väldigt rapp med ett bra gassvar. Den visade dessutom i radartestet att den också är snabbast, om än inte med mycket. Att Polaris fortsätter sitt arbete med att banta sina mountainmaskiner är riktigt bra så länge sakerna håller, vilket det varit lite si och så med.

Arctic Cat M 800 SP 153 Ltd

Våran testmaskin var en extrautrustad Limited-modell, vilket bland annat innebär elstart, utrustnings- och utseendemässiga skillnader mot den vanliga maskinen. Att man får handskydd på en mountainmaskin kanske är bra för någon, någon gång, men i lössnön känns det som att dom sitter för nära och är mest i vägen. Dessa kunde man istället satt på sportmaskinerna som standard.

Dom två stora förändringarna på Arctics M-maskiner i år är den smalare spårvidden och det ökade styrutslaget. Detta gör att årets M 800 upplevs som en helt ny maskin! Maken till kraft får man leta efter och Suzukirovan skulle skickat skidorna till månen om dom inte suttit fast i spindlarna. Just detta beteende var nog orsaken till att den inte vann accelerationstestet.

Tillsammans med Polarisen är den också den maskinen som man hittar balansen lättast med och dessutom håller den linjen bra vid skråkörning. Den är inte lika lätt att få ner som till exempel Summiten på gott och ont. Alla förarna trivs riktigt bra på Catten som är dagens stora överraskning. Om man ska ta ytterligare ett steg i utvecklingen med M 800 borde man snegla på konkurrenternas fotsteg som ligger lite före på den fronten.

Förarnas bedömning

Efter en lång dag med många intryck och en hel del skruvande var det dags att summera allt. Testförarna var rörande överens om att det är ruskigt jämt bland dagens lössnömaskiner oavsett vilken typ av åkning man ska ha maskinen till. Den maskinen som skiljer sig lite från mängden är Yamahan som trots sin enorma längd känns mer som en hybrid, alternativt en rätt upp för berget skoter. Konkurrenterna har alla så gott som nya maskiner inriktade på busig och tekniskt svår åkning. Yamahan är naturligtvis bättre än någonsin tidigare tack vare år av uppdateringar och har många fördelar i motor, teknik, kvalité och ergonomi. Då detta är den modellen som funnits med längst behövs det något helt nytt om man har som ambition att slåss bland träden med dom andra.

När testförarna satt sina betyg hamnade M-Ride längst ner med 25 poäng på en skala där man ska ha så låga poäng som möjligt. Placeringen sattes utifrån

Varmt vatten fryser snabbare än kallt.

Arctic Cat M 800 SP 153 Ltd

”Stegrar sjukt lätt!”

Här har ni Lynx första riktiga lössnö-maskin och en riktigt bra sådan!

Polaris 800 PRO-RMK 155

”Känns mest byggd för trädåkning av alla!”

Ski-Doo Summit X 800R E-tec 154

Det finns 20 gånger mer får än människor på Nya Zeeland

En vinnare oavsett om du är nybörjare eller proffs.

Dom nya Powder Tack-fotstegen rensar snön klart bäst av alla i det här gänget.

Polaris styre ser lägst ut men upplevs lika högt som dom andras.

Det man inte har i magen får man ha under huven, fungerade klockrent.

den åkningen som utfördes under det här testet. Den grenen som vi tror och har upplevt tidigare att M-Ride presterat riktigt bra i är branta klättringar på öppna ytor, hanns inte med som vi nämnde tidigare, lite tråkigt för M-Ridens skull.

Många av förarna kände att placeringarna bland dom fyra första kunde hamna lite hur som helst och man ändrade sig hej vilt bland placeringarna. Så bra är dessa maskiner för denna typen av åkning, lite beroende på före kan denna lista kastas om totalt. Av någon outgrundlig anledning hittar vi Ski-Doo Summit på placering 4 med 16 poäng. Ja så outgrundlig kanske den inte är, då mycket hängde på skidorna som kändes oberäkneliga i detta före. I mer mjuksnö fungerar dom perfekt, och en testförare vägrade ta med detta som ett minus och placerade Summiten som etta, då det var den maskin han kände att han kunde utvecklas mest och bli bäst på.

En poäng före Summiten placerade sig nästa BRP-maskin, nämligen Lynx BoonDocker. Finnarna har verkligen byggt en lyckad lössnömaskin med många egna lösningar i sitt första riktiga försök.

En lössnömaskin för skandinaviska förhållanden kan vi nästan kalla den. Det var ingen av förarna som hade något stort att anmärka på när det gäller BoonDocker. Det känns någonstans att maskinen har mycket gemensamt med den smidiga Summiten men ändå är dom väldigt olika. Kanske inte så konstigt med tanke på motor och chassits grundkonstruktion, samt viktfördelning. Riktigt roligt med en till kombattant bland lössnöarna, som dessutom gör så här bra ifrån sig.

Vilken maskin skulle då blir förstavalet för testförarna? Två maskiner finns nu kvar att välja på, Arctic Cat M 800 Ltd och Polaris Pro-Rmk. Det är nog även dessa två som är mest lika varandra. Båda har riktigt rappa motorer med en liknande balans i skotrarna. Men någon måste ju komma först. På andra plats hamnade tillslut M 800 på 10 poäng, ynka 2 poäng efter Polarisen. Att Catten skulle hamna på en andraplats var lite förvånande då den i fjol inte alls var så här smidig. Små smarta förändringar har skapat en grymt rolig maskin som alla trivdes på. Snäppet smidigare var dock Polarisen som under dessa förhållanden passade förarna allra bäst.

Det här var också den maskinen som alla upplevde som enklast att köra tekniskt med, väl avvägd i alla avseenden. En värdig vinnare trots att det var stenhårt i toppen.

Nu är det upp till dig att ta med saker som pris, driftsäkerhet, utseende och andra saker som du värdesätter på en skoter för att utse din vinnare, så jämt är det faktiskt bland dessa lössnöskotrar.

Betyg

	Snitt
1. Polaris	8
2. Arctic Cat	10
3. Lynx	15
4. Ski-Doo	16
5. Yamaha	25

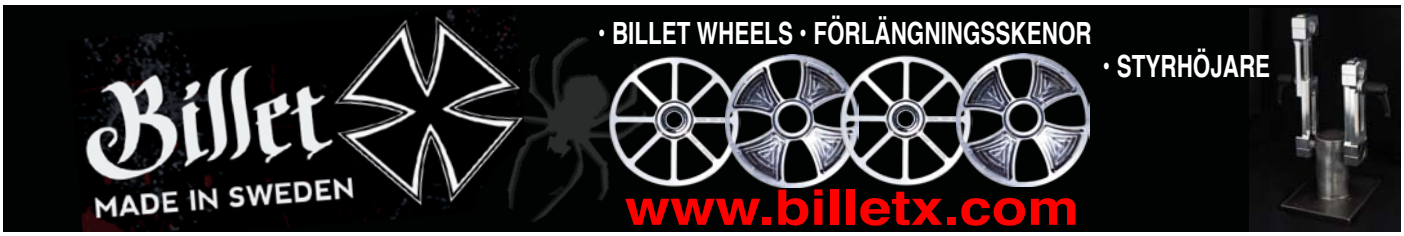
För tjugo år sedan vägde fotomodellerna 8 % mindre än genomsnittskvinnan. Idag väger de 23% mindre.

TORDS MOTORSERVICE
Begagnade reservdelar till alla märken
ski-doo
WWW.TORDSMOTORSERVICE
Tele: 0921-470 290

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

INTRODUCING
SNOWX
WHIP SNOWX / TUCKER HIBBERT SIGNATURE MODEL
Brown Couch AB 070-677 14 81
WWW.SPYOPTIC.COM

BÅGE/UNDERKÖRNINGSSKYDD
Nu äntligen finns det en frontbåge till Polaris 2011-13
Använd din Polaris Snowcheck!
Original
Den skyddar huven och buken från sly, grenar och springbjörkar m.m
Monteras enkelt i befintliga hål
TEL: 0661-220 00
- En förgiftad familj är ingen hitt, ett Bk-system löser problemet ditt.
BK-system
www.bksystem.se


Billet
MADE IN SWEDEN
• BILLET WHEELS • FÖRLÄNGNINGSSKENOR
• STYRHÖJARE
www.billetx.com

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

NYHET
BILLY 15450:-*
* Priser inkl. moms
BÅT & TRAILER
www.batochtrailer.se
BILLY 350x150x33
Last 408kg
kåpa från 11535:-
Sök din Återförsäljare
tel.nr 08 7112635

LULEÅ
SKOTERDEMONTERING
• Nya & beg. skoterdelar till alla märken
• Original reservdelar till hela Kawasakis program.
• Servar och reparerar alla fyrhjulingsmärken på marknaden
• Orginaldelar till Suzuki ATV, MC samt TGB ATV
www.luleaskoterdem.se
SUZUKI TGB Kawasaki ATV
Tel: 0920-34142, 070-5734440 Öppettider, 10-00-17,30 månd- fred lunch 11,30-12,30

STORÅNS TURISTSERVICE

Välkommen till Jämtlandsfjällen.

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

• Konferens • Skoteruthyrning • Events • Fiske
• Jakt • Restaurang • Guidade skoterturer

070-3973412

BIGRIVERCAMP.SE

WWW.HANSERIKSSON.SE

POLARIS

can-am THE ULTIMATE RIDE™

LYNX

Hans Eriksson AB
0581 - 310 95
hanseriksson.se

Sälens SKOTER & MOTOR Aktiviteter

Behöver ni guide eller hyra en riktig snöskoter?

Vi hjälper er!
Allt från några timmar till flera dagar, från söder till norr.
Besök oss i Tandådalen eller ring för förslag

NYHET

Klim

Boka 070-62 62 598 skoteraktiviteter.se

Skotertouring Outback – Gäddede

Hotellboende och carport för skoter i direkt anslutning till ledsystem i storslagen fjällmiljö åt alla håll!
Boende: weekend, vecka eller säsong. Bastu.
Mat: Restaurang med fullständiga rättigheter.
Touring: Med eller utan guide.

0672-104 20
nordic outback
www.nordicoutback.eu

12V - Batteri - motorcykel - snöskoter - oavsett blir du varm - GARANTERAT!

www.warmnsafe.eu
Warm & Safe Heated Gear
by the makers of the Heat-troller

www.värmekläder.se

0523 - 611501 - LYSEKIL

VARIATORKIT!

www.SpeedTech.se

SPEED TECH.SE
RELEASE THE ADRENALINE

070-3810440

ski-doo

LYNX

motor & fritid
Junäsdalen

0684 - 294 50 | www.motorfritid.com

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

www.streetnstrip.se

alfareklam.com

Alfa Design Reklam

Allt inom Reklam

063 -12 50 06

Stoppa tjuven!

Små och smidiga larm med GPS-söksystem som ger skoterns position via SMS och på karta direkt i din mobil.

redKnows

www.redknows.se

redKnows marknadsförs av Axtech AB
Tel: 031-55 88 66, E-mail: info@axtech.se

NY BANDANA!

Edition: 12-13

Köp den på:

otlas.jetshop.se 149:-

TRIBORON

GÖR SOM ELITEN!

Ökad effekt
Miljövänligt
Rökfritt

Återförsäljare sökes

www.triboron.se info@triboron.se

BRASSAPÅ

Gör det enkelt att Elda direkt på snön

www.tra-inventive.se

Specialister på ARCTIC CAT

Service & Reservdelar till ALLA märken

BSA BERGNÄSETS SKOTER & ATV AB

LULEÅ 0920-24 96 60

ATV & TERRÄNG MAGAZINET

Allt om fyrhjulingar!

I din butik NU!

Katterjokk

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

Beg.Skoterdelar

Tillbehör,
Stötdämparrenovering,
Cylinderborrning,
vevaxelrenovering mm

Öppet mån-fre 10,00-17,30
Lunch 11,30-12,30

WST Demontering AB

www.vilhelmina.emarknad.se/wst

Lokalgatan 13, 912 34 Vilhelmina Telefon 0940-10051
wst.demontering.ab@spray.se

Polarn Snabbpump

Beställ direkt på vår webbplats!

POLARN SNABBPUMP ORIGINALET TILLVERKAD SEDAN 1984

polarn innovation ab

Tel: 063-13 11 90

www.polarn-innovation.se

FLAK & PACKKÄLKAR TILL FABRIKSPRISER

www.kalke.se

info@kalke.se 063-127 090

FJÄLLBOCKEN EVENT & ÄVENTYR

Fjällbocken-Funäsdalen

Vi har 15 års erfarenhet av guidade skoterturer i svenska fjällvärlden och vi hittar som ingen annan! Vi har skoteruthyrning. Med Fjällbocken åker du mot nya upplevelser med säkerheten i fokus och du kan vara helt trygg med att vi tar hand om dig och naturen på bästa sätt!
Fantastiska pistade leder, friåkning som utmanar dig och en naturupplevelse utöver det vanliga
- åk med oss i vinter!
info@fjallbocken.se 070-666 85 06

www.fjallbocken.se

EXPERIENCE Arjeplog

Experience Arjeplog AB

Adventures Beyond the Ordinary! Vi erbjuder grym skoteråkning i Arjeplogsfjällen med dem nyaste och bästa skotrarna från Polaris och Lynx.
Butik, uthyrning och guidade turer. Även guidad backcountrykörning. Vi erbjuder bra boende på Hotell Silverhatten och Kraja Camping.
Maila: info@experiencearjeplog.se
Telefon: 0961-10102 070-5511779

www.experiencearjeplog.se

JOCKES SKOTER&MOTOR

ARCTIC CAT

ATV: SUZUKI ARCTIC CAT

service & reservdelar till alla märken
Heby tel. 0224-342 21
Öppet Må - Fre 08.00-17.30

Siljansnäs Maskin AB

Släpvagnar, skotersläp, båttrailers, biltransporter... hos oss hittar du vad du behöver för transporten.

www.siljansnasmaskin.se

Tel: 0247-23500

LAVINKIT

När det gäller laviner sitter en stor del av faran i hur vi tänker och vilka risker vi väljer att utsätta oss för. Har man aldrig gått en lavinkurs men vet med sig att man åker i lavinfarliga områden kanske det är dags nu. Det krävs till exempel en betydligt mindre lutning än man kanske tror för att en lavin ska kunna utlösas. När man gått sin kurs, eller innan, bör man införskaffa lite saker för att kunna praktisera det man lärt sig. Här kommer flera exempel på vilka saker man bör ha med sig i branterna.

HMK

HMK L-handle Shovel

Smidig lättvikts teleskopspade i aluminium. Inne i skaftet finns ett sågblad i extra starkt stål som klarar att såga det mesta samt vid handtaget en ishacka. Färg: Svart, orange, vit och rosa
Pris: 699:-

HMK Probe (lavinsond)

Ett av de viktigaste redskap att ha men som man förhoppningsvis aldrig behöver använda. Ovärdelig när det är kritiskt läge, sparar värdefull tid när man letar efter sina vänner som är begravda i snön.
2,7m lavinsond i aluminium med djupindikator. Flätad kabel av rostfritt stål för hållbarhet (gummibelagt).
Pris: 699:-

HMK Recon V13

Ryggsäck med fickor för att enkelt hitta dina väsentligheter och gott om förvaring.
En 20 liters ryggsäck tillverkad i kraftigt ripstop och ballistisk nylon med robust och fuktbeständig botten. Justerbart bröstband och midjebälte för extra stöd, intern ficka för vätskesystem, intern ficka för spadbladet och handskar samt externa hölster för tex spade, isyxa eller lavinsond. Färg: Svart (spade ingår ej)
Pris: 1.199:-

www.ruco.se

ORTOVOX

Lavinkit nummer 1

Lavinset Zoom

Ortovox transceiver Zoom är med bara två knappar väldigt lätt att använda. Den har även "smart-antenna technology" som gör det lättare att hittas i en lavin. Den levereras tillsammans med teleskopspaden Beast i lätt men hållbart aluminium samt sonden 240 Economic.
Pris: 3.200:-

Lavinkit nummer 2

Lavinset 3+

Ortovox populära transceiver 3+ med "smart-antenna technology" som gör det lättare att hittas i en lavin, välupplyst display och automatisk övergång från sök till sänd om en andra lavin skulle utlösas. Den levereras tillsammans med teleskopspaden Beast i lätt men hållbart aluminium samt sonden 240 Economic.
Pris: 4.000:-

wwww.wsf.se

Utan färgmedel är Coca-Cola grönt.

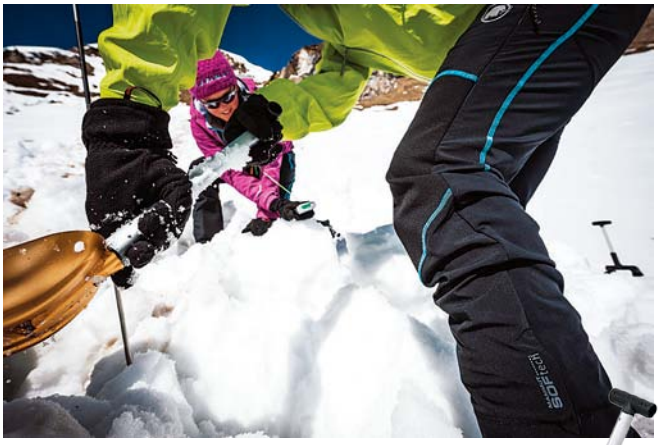
MAMMUT

Puls Barryvox

Lavinsändare som kan användas analogt och digitalt, 3 antenner, 360 graders riktningsvisare, hittar och håller isär begravda personer.
Pris : 4.500:-

Ride RAS 22L /30L

Mammuts första lavinsäck med Snowpulse nya teknik R.A.S (Removable airbag system)airbag på 150L. Snabb och effektiv aktivering från axelremmen. Avtagbar airbag och aktiveringshandtag, använd säcken som en vanlig ryggsäck. Hela systemet går att flytta över till en annan ryggsäck som är kompatibel med systemet.
Pris : 6.500:-/7.000:-
Patron: 1.150:-



Mammut Alugator Super Light

Ultralätt spade i aluminium. Liten volym hoppackad, bred och djupt spadblad, ergonomiskt T-handtag. Vasst spadblad som är perfekt för hårt packad snö.
Pris : 600:-

Element Barryvox

Mycket prisvärd lavinsändare från Mammut. Använder sig av avancerad teknik och är enkel att använda.
Pris : 3.000:-

www.mammut.com

Lavinpaket bestående av Transceiver (BCA T2), Spade (BCA B1-EXT), Sond (BCA Stealth 240)

BCA

BCA T2, BCA B1-EXT, BCA Stealth 240

BCAs transceiver T2 är robust och tålig med fokus på snabbhet. Markeringsfunktion vid fler begravda. Batteri och hölster medföljer. Fakta: 3-antenners digital, vikt 248gr, max sökradie 60 meter.
"B1-EXT" är en robust och smidig lavinspade av högsta kvalitet med mottot: "Dig hard. Pack small". Bra ergonomisk utformning. Del- och förlängningsbart skaft. 595gr.
"Stealth 240" är en kompakt och lätt sond med stålvajer (255gr). Utrustad med ett sk. "Quick-Lock" så går det snabbare och enklare att montera.
Pris: 3.495:-

ABS VARIO 15L

ABS, Vario 15L svart/orange

ABS har utvecklat och tillverkat lavinryggsäckar sedan 1984 och är idag världsledande inom detta område. ABS Vario serien är en patenterad "best-practice" lösning anpassad efter de individuella behoven hos off-pist åkarna, bergsguiderna och skoteråkarna. Det två-delade systemet innehåller en ABS basenhet med det integrerade TwinBag-systemet och de sk. zip-ons i olika storlekar och färger. Vad du än planerar, antingen en kort tur, en endagstur eller flerdagstur, så kommer du alltid vara utrustad med det rätta ryggsäckssystemet. Basenhetens vikt är 2.100gr (utan patron) ABS Zip-ons finns i 15L, 25L och 40L. Varje säck har ett separat fack för din säkerhetsutrustning så du får snabb tillgång till spade och sond. Möjlighet att integrera vätskesystem.
Pris: 7.790:-

Prisvärt lavinpaket bestående av Transceiver (ARVA EVO3+), Spade (ARVA ECO), Sond (ARVA 2.40 Light)

ARVA

ARVA EVO3+, ARVA ECO, ARVA 2.40 Light

ARVAs transceiver EVO3+ är en lättanvänd och okomplicerad transceiver. Displayen visar riktning och avstånd till den begravda personen. Med "clip for safe" funktionen så glömmer man aldrig att starta sändaren. Markeringsfunktion vid fler begravda. Batteri och hölster medföljer.
Fakta: 3-antenners digital, sändtid 250 tim., söktid 40 tim., vikt 220gr, max sökradie 60 meter.
"ECO" är en stabil och smidig aluminiumspade med delbart skaft. 440gr.
"2.40 Light" är en lätt (190gr), 6-delad aluminiumsond.
Pris: 3.495:-

BCA FLOAT 22L

BCA, Float 22L blå

BCA Float 22L är en smidig och lätt lavinryggsäck. Den är tillräckligt stor för att också få plats med mat, vatten, förstärkningsplagg, osv. Två färger, svart och blå.
Pris: 6.595:-

www.klingheim.se

George W Bush var cheerleader när han gick i skolan.

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

TEAM GRYTBÄCKEN RACING
Service & Reparation
Egen bromsbänk
0708-17 28 18
info@tgr.nu

www.glansgarden.se

ALLTID NÄRMAST
Skoterdelen
www.skoterdelen.com

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

www.yngvessonsmaskin.se
Butik Tel: 0951-77345 Lager 0951-77245
ARCTIC CAT
Fullständigt Reservdels- och Tillbehörslager samt Kläder till ARCTIC CAT. POSTORDER
YNGVESSONS MASKIN AB
Blå Vägen 255 STORUMAN

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

Snö Skoter Bolaget.se
Begagnade skoterdelar
-Fraktfritt

Cykel & Motor Säter
ski-doo
TEL:0225-525 80 FAX 0225-525 05
WWW.CYKELOMOTOR.SE

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

Team Granaths
www.granaths.com
0250 - 59 22 10

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

ARCTIC CAT Exclusive Arctic Cat dealer
LUVA MOTOR & FRITID
4-HJULING • MOTORCYKEL • SNÖSKOTER
0278-177 71 • 070-684 84 59 • BOLLNÄS. www.luvaracing.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.

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

LYNX can-am
VI HAR FLYTTAT
VÄLKOMNA IN
Ljungbergs Motor
0680-10360 / 070-2650770 Kolgatan 1, 842 32 Sveg
www.ljungbergsmotor.se

MASKIN & TRANSPORT AB
ARCTIC CAT
SUZUKI
PSE PARTS
GÄLLIVARE
0970-35040

ENGAGERA FRIHET.
CURVE INDUSTRIES
THE HANDLING EXPERTS
WWW.CURVEINDUSTRIES.COM

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

FJ kalix
SKOTERUTHYRNING
Försäljning av 3s Aluvagnar
Skotervagnar pris från 61500:- ink moms.
Telefon 070 275 26 46
www.fjnhb.se

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

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

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

www.helage.se
... man behöver inte äta apelsiner för att bo på ett fjällpensionat !
www.helage.se
www.helage.se
www.helage.se

RESERVDELAR & TILLBEHÖR
PÅ POSTORDER - SNABBT & ENKELT
www.rinab.nu
RINAB
RINAB, Reservdelar I Norr AB, Verkmästargatan 10, 841 32 ÅNGE
Telefon: 0690-12699. Fax: 0690-12633. E-mail: info@rinab.nu

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

www.orrkvistmotor.se
ski-doo can-am 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

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

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

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

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

www.safsenskotersafari.se
Ensam eller i grupp, lugn familjeutflykt
eller häftig tur med polarna?
Vi ordnar skoterupplevelsen!
Se vårt erbjudande här:
Fredriksberg, södra Dalarna
Email: info@safsenlogi.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

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

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

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

NAVIS
MASKIN & MARIN
Auktoriserad försäljning/verkstad i Luleå för:
ARCTIC CAT SUZUKI CFMOTO
Skoter & ATV Marin
Vi finns på Ålgatan 10 (bakom Laitis)
Telefon: 0920-222 111
www.navismaskin.se

Snöskoterservice i Ljungdalen AB
Återförsäljare av Yamaha sedan 1975
• Försäljning • Uthyrning
• Service • Skoteräventyr
YAMAHA
Tel 0687-202000
070-6748166
www.ljungdalenskoter.se

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

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

PRENUMERERA!

Starta din Prenumeration idag så du inte missar något nummer

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

Nästa nummer i butik den 12 mars 2013

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:-

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!

snowrider

☐ 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 priser utanför norden.

USED BY TEAM Artic Cat / Klim

BACKCOUNTRY SHOVELSYSTEM

Packing a serious punch to the face of backcountry survival situations, the KLIM Backcountry Shovel System comes complete with a quick-access saw blade and massive extendable handle for maximum reach and leverage for both the shovel and saw. The oversize grip handle and wide shovel blade ensure you can move maximum snow with the most efficiency while the sleek, easy-to-carry design keeps all your cutting and digging tools as close as possible. All aluminum construction for lightweight strength.

- FULLY INTEGRATED SHOVEL, EXTENDABLE HANDLE AND SAW SYSTEM
- QUICK-ACCESS TO SAW FUNCTION VIA SIMPLE PUSH-BUTTON RELEASE AND CLIPS
- EXTENDABLE HANDLE WORKS AT MAXIMUM LENGTH
- WITH SAW AND SHOVEL
-OVERSIZED GRIP HANDLE
- SAW HAS LASER-ETCHED DEPTH GAUGE PRINT FOR SLIDE TEST/SNOWPACK MEASUREMENTS
-ALL ALUMINUM CONSTRUCTION
- EASY-ON SAW BLADE PROTECTOR

Klim®

Learn more about the industry-leading KLIM SHOVEL SYSTEM:
www.pseparts.com

© KLIM® 2013

PSEPARTS
IT'S ALL ABOUT RACING
KLIM Agent for Scandinavia

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

Billet X
Universal
Boggieförlängning

1 899 kr

MED LIVSTIDS GARANTI!

Boggieförlängning som passar till det flesta snöskotrar, välj rätt förlängning utifrån diameter på bakaxeln på din skoter.

Skenorna är tillverkade i bästa tänkbara material/kvalité och har mycket bra passform och finish. Allt som behövs för installation ingår i varje paket. Monteringsanvisning på Svenska.

Kort: för 18-25cm längre matta
Lång: för 35-45cm längre matta

Oxford
SnowBoss bygel
Snöskoterlås

699 kr

~~999 kr~~

-30%

ÖVER 80 MODELLER
av snöskotergoggles på 24mx.se... check it out!

Oakley
Crowbar Snow Iridium

1 690 kr

Styrhöjare
Billet X

Billet MADE IN SWEDEN

1 595 kr

Klim
Togwotee
Handskar

OAKLEY

1 199 kr

KOMPROMISSLÖS KVALITET!

- Gore-Tex® High Performance
- Uttagbar Isolerande polyesterfleece
- Silikonförstärkta knogar
- Goggle-skrapa
- 3M Scotchlite™-reflexer
- Justerbare handled

DELAR OCH TILLBEHÖR
Vi har allt du behöver till din snöskoter!

24MX

MOTOCROSS | MOTORCYKEL | FIDDY | SNÖSKOTER

You ride it, we provide it. Europas största motorsportbutik.

WWW.24MX.SE

Prova hemma-service | Lägsta pris-garanti | Fraktfri leverans | 60 dagars öppet köp | Aktuella lagersaldon | Trygg e-handel