



# Yamaha Phazer MTX "Chris Edition"



Nummer 6 12/13 Pris: 64,- 8,30 EURO 74 NOK

# SNOW rider

SnowRider, för oss som är mycket bättre.

Långtestarna summeras

 Björnes Apex Turbo



# Hybridtest 2013

Arctic Cat XF 800 SP—Polaris 800 Switchback Pro-R—Ski-Doo Renegade BackCountry X 800—Yamaha FX Nytro T-TX

*Canonball Run Orsa*



*Rob The Alford*  
**Godfather**

INTERPRESS 0518-06  
7 388051 806400  
RETURVECKA V 19

# NYHETER FRÅN KINI RED BULL



**Teknisk information:**

Jacka och byxa i Cordura 600D, vattentätt membran, neopren krage, blixtlåsskydd med magnetlås. urtagbar innerjacka, reglerbar ventilation.

Komposithjälm 950 gram (finns för lev).

Leverans hösten 2013

Distribueras i Sverige av :

# RACEMi

[WWW.RACEMi.SE](http://WWW.RACEMi.SE)



# **ARCTIC CAT**

## **1100 CROSS TOUR**



### **ETT KRAFTPAKET FÖR FAMILJEN**

Arctic Cat 1100 Cross Tour är den perfekta touringmaskinen. Välj passagerardynan för sköna turer med familjen och bakracket för rolig körning på led eller i lössnön!

Arctic Cat 1100 Cross Tour gör färden jämn och behaglig, du kommer fram pigg och utvilad även efter att ha kört långa sträckor. Du får Arctic Race framfjädring, Fox Float 2 stötdämpare bak, Arctic Drive system och en Cobra-matta som biter sig fast i snön. Maskinen levereras komplett med passagerardyna och bakrack och finns även som kraftfull turbo med hela 177 hk!



**Nummer: 6-12/13 Årgång: 16**

Foto omslag: Stefan Sund

Utgivning nr 1 2013/14: september

Annonsstopp: augusti 2013

### **Chefredaktör & ansvarig utgivare:**

Björn Friström

[bjorn@snowrider.se](mailto:bjorn@snowrider.se) 070-2093961

### **Redaktör:**

Stefan Sund

[stefan@snowrider.se](mailto:stefan@snowrider.se) 0250-22884

### **Ekonomi, nyhetsredaktör:**

Mikaela Friström

[mikaela@snowrider.se](mailto:mikaela@snowrider.se) 0250-20505

### **Annonschef, nyhetsredaktör:**

Marita Skommar

[marita@snowrider.se](mailto:marita@snowrider.se) 0250-20533

### **Annons, nyhetsredaktör:**

Carina Boström

[carina@snowrider.se](mailto:carina@snowrider.se) 0250-22887

### **Layout:**

Ann-Sofie Dahl

[annsofie@snowrider.se](mailto:annsofie@snowrider.se) 0250-22885

### **Prenumeration & Shop:**

[www.snowrider.se](http://www.snowrider.se)

[pren@snowrider.se](mailto: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 



# LEDAREN

## Framtiden

På något sätt känns det som om framtiden är här. Med framtiden menar jag den tiden vi väntat på, den tiden då vi får se gränsoverskridande samarbeten snöskotertillverkare emellan. Ett samarbete ämnat för att pressa kostnader och på så sätt också presentera mer imponerande produkter för oss. Naturligtvis menar jag samarbetet mellan Arctic Cat och Yamaha som delar med sig av sin teknologi till varandra, frivilligt. I bilindustrin är detta en väl upptrampad stig att gå för att pressa kostnader och höja vinster vilket i slutändan är den enda anledningen till att tillverka någonting för att sedan sälja det. Att få någonting över på sista raden blir allt svårare, framför allt i en så liten damm som snöskoterbranschen. Det säljs i runda slängar 120,000 snöskotrar totalt i världen samtidigt som det finns ungefär 140 olika slags modeller om man slår samman alla tillverkarnas olika maskiner. Detta gör att det säljs ungefär 800 snöskotrar per modell! Ta det i jämförelse med bilindustrin. Tror ni Volvo tillverkade 800 stycken V70 förra året? På Volvo-fabriken i Torslanda tillverkar man 48 bilar i timmen och eftersom man jobbar tvåskift där så tar det väl lite drygt ett dygn att tillverka 800 enheter. Du vet väl också om att Volvo historiskt sett använt sig av motorer från både Volkswagen och Renault för att nämna några, vilket i sig är hur vanligt som helst i hela bilindustrin där alla lånar teknologi av alla. Det köps tekniska lösningar hej vilt över företagsgränserna

i alla branscher och vi gläds åt att det nu också är en verklighet i snöskotervärlden. Hur ser då detta samarbete ut mellan Yamaha och Arctic Cat? I skrivande stund vet vi faktiskt inte alla detaljer, men kommer snart (dock efter tidningens tryck) att få alla luckor öppnade angående detta och kommer att rapportera om detta. Efter det vi sett så skulle vi inte bli förvånade över om det blir en del förändringar då det gäller marknadsandelar bland generalagenterna. Som sagt, framtiden är i alla fall här och vi gillar det.

Ännu en säsong är till ända och jag hänger nästan inte med i svängarna då det alldeles nyss var första veckan efter semestern i augusti, och vi hade första numret och vintern framför oss. När du har denna tidning i din hand så är vi på den årliga SnowShooten i USA och kör alla 2014 års modeller, som vi kommer att presentera till hösten. I år är det lite speciellt eftersom det har kommit en massa nyheter vilket i sin tur kommer att göra vårt jobb extremt roligt kommande säsong. Men vintern är inte slut än. Naturligtvis ska du också anmäla dig till vår årliga SnowRider Weekend 22-24 mars i Sälen då vi tar det sista ur vintern i Dalarna. Vi tackar för säsongen 2012-2013 och blickar framåt.

Chefredaktör Friström



# 2013



# POLARIS®

RMK & SWITCHBACK  
**ASSAULT**  
THE BACKCOUNTRY ORIGINAL.



**RMK**  
THE ROCKY MOUNTAIN KING.



**PRO RMK**  
THE MOST FLICKABLE SLED ON SNOW.



600 PRO-RMK 155



800 RMK ASSAULT 155



800 SWITCHBACK ASSAULT 144



600 RMK 144



600 RMK 155

# INNEHÅLL NUMMER 6 2012/13

- 4. LEDARE
- 10. NYTT & NOTERAT
- 12. HYBRIDTEST 2013
- 22. ROB "THE GODFATHER" ALFORD
- 28. YAMAHA PHAZER MTX "CHRIS EDITION"
- 32. FRÅGA ALF
- 34. BJÖRNES APEX TURBO
- 38. CURVE XS-SKIDOR
- 40. ALFS SKOTER
- 44. SUMMERING AV LÅNGTESTARNA
- 50. DEKALER MED EGEN DESIGN
- 52. CANONBALL RUN ORSA
- 57. SKOTERMÄSSA NORGE
- 58. TEST AV HJÄLM&SNÖKEDJA
- 62. FIN UNDER
- 66. PREN&SHOP



44.



52.



34.



50.



22.

## HYBRIDER 2013

Fyra hybrider testas mot varandra!



12.

**YAMALUBE**

**YAMAHA**  
2 YEARS  
WARRANTY

Handelsbanken Finans

Yamahas unika elektriska servo-  
styrning 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



## Venture TF EPS

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

**134.900:-** 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.  
ProComfortboggie.

**134.900:-** inkl moms

**Alla modeller med vår unika progressiva servostyrning EPS.**



# 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](http://www.fogelsta.se)



# THE HEROES OF LYNX®

# LYNX®



BÄSTA LEDSKOTER  
snow  
ridet  
LYNX RAVE 800  
2013

Rave™ RE 800 E-TEC:

# BLS 2013!

**BLS = Bästa Ledskoter.** Årligt skotertest i tidningen Snowrider.

Att utveckla en effektiv snöskoter är ingen konst. Vill man samtidigt ha en snöskoter som är extremt snabb och har köregenskaper i toppklass, blir uppgiften betydligt mer krävande. Förnyade Rave™ RE 800R E-TEC är utvecklad från racingskotern Rave RS 600. Dess fjädring och ergonomiska egenskaper har testats på racingbanorna med mycket stor framgång. Den starka och bränslesnåla Rotax® 800R E-TEC-motorn är brutalt effektiv över hela varvtalsregistret. Greppet i det nya drivbandet med 44 mm kamhöjd är totalt i såväl lössnö som på led och de nya Blade-skidorna gör styrningen kirurgiskt precis.

Det är med andra ord kanske inte så konstigt att Lynx Rave RE 800R E-TEC fick utmärkelsen Årets Ledskoter. Vi är mycket glada för utmärkelsen och det ger oss energi att fortsätta utveckla snöskotrar för tuffa, nordiska förhållanden!



**Rave RE™ 800R E-TEC®**  
147.900,-  
Ca. pris inkl. moms

**Rave RE 600 E-TEC**  
132.900,-  
Ca. pris inkl. moms

[lynx.se](http://lynx.se)  
[brp.com](http://brp.com)

# NYTT & NOTERAT

NYHETER, EVENEMANG, TIPS

## Svensk värme i snygg förpackning!



Ridge High och Ridge Mid håller dig varm ner till minus 40 grader. Stöveln är i neopren och gummi med extra utrymme för vaden. Ridge High och Ridge Mid är lägre baktill och har ortopedisk innersula, rull i sulan ger dessutom bekvämare gång. Tillhör du dem som viker upp benet baktill på skotern? Då är Ridge Mid, den mellanhöga stöveln ett bra val. Stövlarna finns i storlek 39-47. Under året kommer den även i 37 och 38. Fråga efter Ridge High och Ridge Mid hos din fackbutik! Avignon är ett svenskt företag som funnits sedan 1995 och mer info finns på Avignon.se

## Pela verktygsvagn - Filip Backlund edition



På Verktygsboden stöttar man gärna duktiga motorsportentusiaster när det ges möjlighet. Ett samarbete man är extra stolta över just nu är det med roadracingtalangen Filip Backlund som resulterat i en unik designad verktygs-vagn. Det är en stabil vagn i svart pulverlackerad stålplåt, som gjord för att hålla ordning i depåer och verkstäder. Verktygsvagnen har 11 kullagrade lådor som går att låsa. Vagnen går också att kombinera med Pela verktyglåda som ger 10 extra lådor. Till verktyglådan och verktygsvagnen finns tillhörande lådsatsar med utvalda verktygs-satsar. Priset för den med extra lådor som på bilden är 9.990:- [www.verktygsboden.se](http://www.verktygsboden.se)

## Flytoverall Amarok & Arctic

Flytoveraller med ett nytt och betydligt lättare flytmaterial. Tejpade sömmar och helt vattentäta material. Utvändiga fickor och en innerficka, hög krage och en kaptuschong som kan rullas in i kragen. Invändiga hängslen för bästa passform och justerbara PU-muddar i ärmarna. Godkänd enligt EN ISO 12402. Storlekar: från 25kg och uppåt. Rek pris ligger på 2.380,- du hittar mer information på [www.baltic.se](http://www.baltic.se)



## Första Six-peat någonsin i X Games

Tucker Hibbert stämplade permanent in sitt namn i rekordböckerna genom att vara först att vinna vinter X-Games guld sex gånger i rad!! I och med detta vann Hibbert också sin totalt elfte medalj i X Games. Första guldet tog han som bekant redan år 2000 vid 15 års ålder!

Tucker Hibbert - #68 Monster Energy/Arctic Cat

"The first corner of the main event got intense. I drove in pretty hard, slid sideways and got hooked with Ross (Martin). I thought for a second I was going to get spun around backwards but then realized it was okay. I knew I was second or third out of the first turn so I played it safe in the second corner because I knew there were a

lot of guys around and behind me. Once I got around Ross, I kept pushing as hard as a could for a few laps to open a gap. Fortunately, I opened that gap pretty quick then just focused on going fast and not making any mistakes. By the last lap, I figured I was in a safe position so I started fist pumping a little early. The track was awesome. It was super technical and got really rough, which is not normal for X Games. That mixed with the long lap times made it really fun. We don't always get those big jumps and rythm sections at a national event so it makes X different and special."



Se Tuckers film från X-Games.



## Personlig nödsändare för satellit



Safe Link solo är en PLB (Personal Location Beacon) som sänder nödsignaler via satellit och övervakas av COSPAS-SARSAT satellitsystemet. Systemet identifierar PLB användaren via en unik användarkod och aktiverar internationella räddningssatsar. Safe Link solo skickar positionsangivelse via inbyggd GPS-mottagare till räddningsteamet. Safe Link solo är vattentät och aktiv minst 24 timmar. Safe Link solo används vid all form av sjösport men kan även användas då man uppehåller sig på otillgängliga platser på land. En PLB nödsändare är licensfri i Sverige men skall registreras hos JRCC. Priset är 3.395 kronor hos [www.duomarin.se](http://www.duomarin.se)

# STORARTAD COMEBACK I X GAMES

Efter sin allvariga skada inför fjolårets X Games var det nog ingen som trodde att Bodin skulle lyckas med detta. I Best Trick gjorde Daniel Bodin en backflip seatgrab indian air, och det i stora rampen, vilket smällde högre än konkurrenternas nya trick.



© Red Bull Media House



## ZEAL iON HD Goggles

Ny tuff goggle med HD-kamera från ZEAL. Som goggles är dom utrustade med anti-fog, 100% UV-skydd och dom är kompatibla med hjälm. Själva kameran filmar i 1080p och 720p HD-kvalitet. Bilder den tar har en upplösning på 8 megapixel. 170-graders vidvinkel på kameranlinsen. Knapparna sitter på sidan av ramen och man kan behålla handskarna på. Batterikapaciteten ligger på tre till fyra timmar. Priset ligger på 3.500 kronor och i Sverige hittar man dom bland annat hos Sörmers Optik Oxelösund, och mer information finns på [www.zealoptics.com](http://www.zealoptics.com)

## TVÅ GULD TILL LEVI LAVALLEE

Efter många krascher och krånglande skotrar kunde till slut Levi LaVallee ta hem guld i Freestyle-finalen, som tyvärr också fick en tragisk utgång för Caleb Moore. Om Levis första guld kom lite överraskande var det andra i Speed&Style däremot ganska givet.

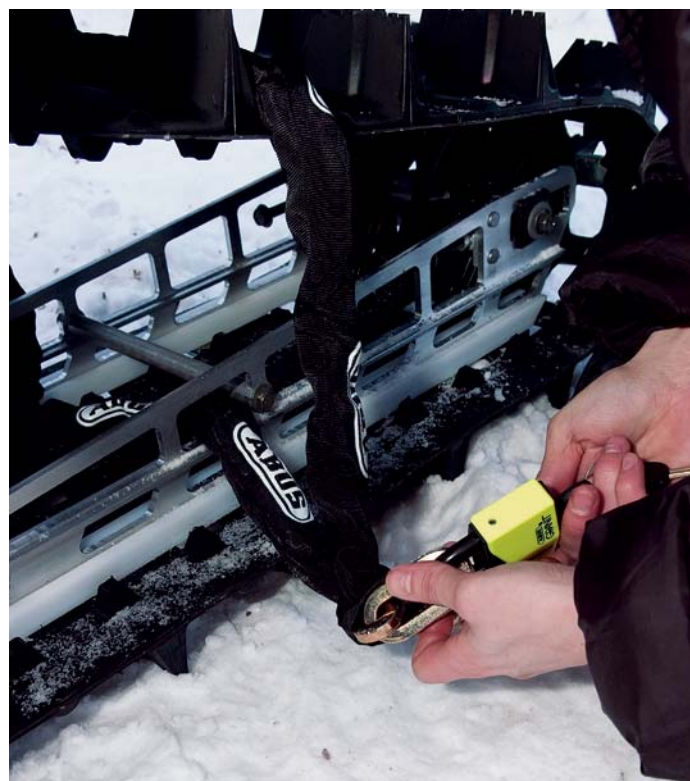


© Red Bull Media House

### SNOWMOBILE SPEED & STYLE - GOLD MATCH

RANK	NAME	SCORE
1	Levi LaVallee	90.963
2	Cory Davis	85.66

Se gulddäket i Speed&Style.



## Ökat antal snöskoterstöld

Vintersäsongen är i full gång vilket även ger avtryck på antalet stöld av snöskotrar. En lägesanalys som Larmtjänst har gjort för perioden 1 december 2012 till 22 januari 2013 visar att stölderna av terrängfordon ökar samtidigt som det finns tydliga regionala skillnader.

Mest drabbade av stöld är Dalarna, Norrbotten och Gävleborg. Dalarna och Norrbotten ligger sedan många år alltid i topp när det gäller skoterstöld. I Norrbotten stals det under granskningsperioden 17 snöskotrar, vilket är lika många som perioden året innan. I Dalarna har 19 snöskotrar rapporterats som stulna vilket är en fördubbling av stölderna. I lägesanalysen framgår det även att stölderna i Gävleborg och Västernorrland ökar markant. Under granskningsperioden stals 12 terrängfordon i Gävleborg och 11 i Västernorrland. Under samma period förra året stals 3 respektive 6 skotrar. Glädjande nog har inte en enda skoter stulits i Västerbotten och i Jämtland har stölderna minskat.

I analysen ingår alla efterlysta terrängfordon i länen Värmland, Örebro, Västmanland, Dalarna, Gävleborg, Västernorrland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten. Under perioden stals totalt 72 terrängfordon vilket är en ökning med 38 procent jämfört med samma period förra året som hade 52 stöld. Framför allt är det snöskotrar som stjäls.

- En förklaring till det stigande antalet stöld kan vara kopplingar till den organiserade brottsligheten. Under perioden har ett antal dubbelstöld inträffat, och de har utförts på ett mycket professionellt sätt, säger utredningsinspektör Mats Carlsson på Larmtjänst.

Han utesluter inte att snöskotrarna, på samma sätt som många fyrhjulingar, förs utomlands.

- Mycket talar för det eftersom det finns många länder med ett stort uppdamt behov av fritidsfordon och snöskotrar, säger han.

Det finns ingen anledning att utesluta snöskotrarna från den illegala handeln med fordon. Under 2012 stals ett antal skotermodeller som tidigare inte varit attraktiva att stjäla, exempelvis rena touring och arbetsmaskiner. En indikation på att tjuvarna för skotrarna utomlands är den låga andelen stulna skotrar som anträffas. De skotrar som anträffas hittas oftast i närområdet kring stöldplatsen eller i samma län där de stulits.

## SNYGG ÄVEN TILL VARDAGS



Lady Lynx är en varm och snygg vinterstövle för damer, som finns i både hög och låg modell. Stövelskaftet är i blank nylon och fodret består av ull/fole i tre skikt. Testad ner till -40 grader. Löstagbar innersko. Justerbar skaftvidd och tillverkad i Europa. Priset ligger på 1.295,- för den höga och 795,- respektive 895,- för den lägre. Storlekarna varierar på den låga mellan 25-40 och på den höga mellan 35-42. Du hittar dom hos din närmaste välsorterade Duellsåterförsäljare.

## NYA MODELLER AV SKYDDSBACKAR

Med IDG-Tools fyra olika modeller av skyddsbackar i aluminium har man nu alltid rätt skyddsback för fastspänning av olika arbetsämnen i skruvstycke. Skyddsbackarna har magneter på baksidan och de fyra olika modellerna som ingår i en sats har fiber, syntetiskt gummi, prismatisk eller räfflad framsida för att skydda. Skyddsbackarna finns i två olika bredder och passar skruvstycken med 125 respektive 150 mm:s bredd.

Rekommenderat cirkapris för satsen med

120 mm backar är 1050,- och för 150 mm backarna

1280,- Kontakta Industriverktyg IDG-Tools AB för mer information, [www.industriverktyg.se](http://www.industriverktyg.se)





# HYBRIDTEST 2013

En hybrid är en skoter som ska passa alla, eller?

Av: Stefan Sund



**D**å vi förra året koncentrerade oss på dom lössnöorienterade hybriderna kände vi att dom mer ledanpassade också skulle få en chans att visa vad dom går för. För den som tänkt köpa en hybrid är det lika jobbigt som att vänta på julafton då det nämligen finns hela 24 olika modeller att fundera på. Om man tittar på vad ni prenumeranter har för skotrar så åker hela 25% av er en hybrid och sett till alla skoteråkare i Sverige är det säkert ännu fler.

En till mycket

Den stora orsaken till att just hybriderna sålt så bra i Sverige genom åren måste bero på mångsidigheten hos en sådan maskin. En annan och ibland helt avgörande orsak är hur man kan motivera valet av skoter för dom där hemma. Kan man peka på en skoter med både

drag och möjligheten till en dubbeldyna är slaget oftast vunnet! Att skotern trots detta fortfarande är en helt galen maskin med över 140 hästar som kommer upp i hundra bara man nyser, verkar spela mindre roll i sammanhanget, för det är 800:orna som gäller och säljer.

Med vilken av hybriderna är det då lättast att övertala sin äkta hälft att matpengarna ska investeras i? Om vi håller oss till just 800:orna respektive den trecylindriga Yamahan går dom långa, som är snudd på lössnöare, bort direkt. Kvar har vi då dom, förvisso fortfarande ganska långa hybriderna, men med lite moderatere kamhöjd.

Våra kombattanter i detta test är således Arctic Cat XF 800 SP, Polaris 800 Switchback Pro-R, Ski-Doo Renegade BackCountry X E-tec 800R och Yamaha FX Nytro T-TX. Men hallå, vart är Lynx

kanske du tänker? Dom har helt enkelt ingen maskin i detta segment i och med att BoonDockern blivit en lössnöskoter. Men visst hade 3700:n fått vara med om vi kört dom lössnöinriktade hybriderna, så även Freeride 137", men nu gör vi alltså inte det.

Mer utrustning

Vilka av dessa maskiner har då det som krävs för att vara just mångsidig? Kan alla ha saker som dragkrok och dubbeldyna? Nej, konstigt nog kan dom inte det. Det är helt okej att det inte följer med standard på maskinen, men visst ska det finnas en möjlighet att skruva dit dessa saker. Den skotern som går i bräsch här är Ski-Doo som enligt tradition alltid har draganordning och med ett klick ersätter man standarddynan med en dubbeldyna, och vill man ha ryggstöd finns det också i sortimentet och fästs då med linQ-systemet. Hos Arctic Cat finns det också möjlighet att montera

detta även om inget är standard, dynan är fäst med bultar och av samma sort som på CrossTour.

På Polaris finns ingen möjlighet till dubbeldyna i dagsläget, men däremot kan man få tag på ett svensktillverkat drag på eftermarknaden. Här missar nog Polaris en del av dom kunderna som behöver båda dessa attribut, även om man kanske bara använder dom någon enstaka gång under en hel säsong vill man ändå att möjligheten ska finnas. Till Yamahan kan man få tag på allt även om det kräver en titt på eftermarknaden när det gäller möjligheten att skjutsa. Det fanns en dubbeldyna på gång från Yamaha, men på grund av bristande intresse från återförsäljarna gick man inte vidare med detta. Fem stycken av dessa ligger dock fortfarande kvar i lager om man är intresserad, fråga då efter SMAFXNXDYNA som även finns till Apex.

Kanske ligger en stor del av hemlighe-

## Arctic Cat XF 800 SP



**”Ett bra alternativ till en lössnömaskin.”**

ten till att Ski-Doo och även Lynx säljer så bra i detta segment just på tillbehörsidan och att man alltid monterar ett drag som standard. Det är absolut något som dom övriga märkena bör ta efter då det tilltaget inte borde skrämra bort någon potentiell köpare.

### Arctic överraskar

Alla skotrarna startar med ett vrid på nyckeln, alternativt en knapptryckning. Precis som det ska vara i denna klass är alltså samtliga av dessa modeller utrustade med el-start. Detta innebär en liten viktökning hos alla då man bland annat ska släpa på ett batteri, men det är det värt! Då det inte alltid är så himla lätt att dra igång en 800 är detta nästan nödvändigt för att hela familjen ska kunna nyttja skotern.

Tittar vi på övrig utrustning är handskydd standard på alla maskinerna förutom hos Arctic Cat. Detta är ett tillbehör vi tycker ska sitta standard med tanke på



**Med 141 tum och 160 plus hästar klarar man sig riktigt långt med 38 millimeters kammar.**

**FOX Float 2 passar perfekt för Arctic Cat XF och det den är avsedd för.**

**Efter att skotrarna tankats och vägts bråkar vi lite om vilken skoter man ska börja att köra.**



**Fulltankad och redo för start är Arcticen hela 19 kilo lättare än tvån Ski-Doo Renegade.**

dom låga rutorna som maskinerna har. Ibland hände det också att man famlade i luften i jakt på en burkrem att hålla fast sig i, detta skedde på Polaris och Yamahan som inte har detta som standard. Förvisso kan detta vara en fingervisning om vart tillverkaren tycker att man ska åka mest med dessa skoter.

Andra saker som spelar in i hur mycket skotern väger är hur långa dom är. Här har vi ett spann mellan 136 tum hos Polaris till 144 tum hos Yamahan, sedan spänner bränslevolymen mellan 27,7 och 41,6 även det hos Yamaha respektive Polaris. När skotrarna är fulla med alla sorters vätskor ställer vi upp dom på en trepunktsvåg som ger en vikt från respektive skida samt mattan. På detta sätt kan man alltså även se viktfordelningen hos skotrarna, vilket man sedan kan påverka genom att justera dämparna och balataremmen. Det finns många faktorer som avgör hur man upplever en skoter, där viktfordelning med skid- respektive matttryck är en del av det och som sagt en del man själv kan påverka i viss mån.

Vi hade alla vikterna från BLS i bakhuvudet och blev ganska förvånande när vågen på Arctic Cat XF stannade redan vid 251 kilo, det vill säga 16 kilo lättare än korta F 800 RR! Denna låga vikt är nog en stor hemlighet till skoterns köregenskaper i lössnön. En ganska bra bit efter Catten hamnar Ski-Doo Backcountry med sina 270 kilo, alltså helt naturligt några kilo mer än en MXZ 800, vilken den också delar rMotion-boggin med.

Med dryga 282 kilo ställer sig sedan Polaris Switchback på startlinjen, vilket är en vikt som verkar ligga place-rad långt bak på skotern. Precis som i lössnötestet kan man se att det även här är Polaris som skiljer sig mest från dom andra när det gäller det här med viktfordelning. Fast nu ligger tyngden bak istället för fram som på RMK:n, om det är bra eller dåligt låter vi testförarna avgöra. Med 12 kilo mer än Polaris att släpa på hittar vi Yamaha TTX, vilket faktiskt får anses som en liten skillnad i sammanhanget. Är man på jakt efter en låg vikt men vill ha en fyrtaktare kan man alltså konstatera att receptet inte är en Polaris Switchback Pro-R med Nytromotor.

## Bränsleförbrukning

Både Yamaha och Ski-Doo visar mycket bra siffror på trippen om man jämfört med GPS:en. Polaris är inte i närheten av det GPS:en visar utan har gått flera mil kortare än dom andra skotrarna efter en dags körning. Det är inte första gången vi stött på Polaris-mätare som

inte stämmer med verkligheten, men vi trodde detta var löst till i år då Polarisarna på årets BLS visade mycket korrekta siffror.

Bränslemätaren på Polaris är även den ute och cyklar då den har tendens att visa på för mycket bensin, alldeles för länge. Ski-Doos Backcountry har även den en glädjemätare som vägrar röra på sig till en början. Dess raka motsats är Arctic Cats-mätare som rör sig alldeles för fort och visar på nästan tomt när ungefär halva bränslemängden återstår. Den bränslemätare som håller sig till sanningen verkar komma från Japan och sitter således på Yamaha TTX.

Det klart sämsta i detta sammanhang är naturligtvis en bränslemätare som accelererar ju närmare slutet den kommer. För när den visar på halv tank ska man ta mej sjutton även ta sig hem! Ska man lita på Cattens mätare har man i och för sig åkt hem för länge sedan, vilket faktiskt är ett bättre alternativ än att man ska få gå sista milen till macken.

## Bränsleförbrukning

	Liter/mil
Ski-Doo Renegade BC	2,41
Yamaha Nytro TTX	3,12
Polaris Swb Pro-R	3,37
Arctic Cat XF 800 SP	3,82

## Hastighet

Precis som alla andra tester vi gjort dom senaste åren visar det sig här att alla 800-kubikare som 2-taktar också går ungefär lika fort. En liten bit efter hamnar den i sammanhanget något effektsvagare Nytron. Känslan bland 800:orna blir däremot lite tvärtom mot vad listan visar. När man kör Arcticen känns det hela tiden snabbt då den är väldigt pigg på gasen, detta tätt följd av Polaris som även den har ett bra gassvar. Dom båda amerikanerna är faktiskt väldigt lika på många sätt, både på gott och ont skulle det visa sig. Klart lugnast, fast den uppenbarligen är lika snabb, känns istället Ski-Doo. Samma känsla får man också av Yamahan där det utan undantag alltid står en högre siffra på hastighetsmätaren än man tror att man kör.

## Hastighet km/h

	Snitt
Polaris Swb Pro-R	121
Ski-Doo Renegade BC	120
Arctic Cat XF 800 SP	119,5
Yamaha Nytro TTX	111,5

## Bromssträcka

Efter toppfartsprovet fick förarna stå på bromsen för att vi skulle kunna se om det var någon skillnad mellan maskinerna vid inbromsning. Det blev inte bara stor skillnad på bromssträckorna utan

## Vikt

	V.fram	H.fram	Bak	Totalt
Arctic Cat XF 800 SP	70,3	52,6	128,4	251,3
Ski-Doo Renegade BC	71,2	61,7	137,8	270,7
Polaris Swb Pro-R	68,9	55,3	158,7	282,9
Yamaha Nytro TTX	79,8	83,5	131	294,3



Renegade Backcountry X är som gjord för ett riktigt långt äventyr.



När vi ändå fått upp farten passade vi på att även testa bromsarna.

## Polaris 800 Switchback Pro-R



**”Min favorit på stökig led.”**



*Pro-Ride är inget dåligt namn på denna väl fungerande boggi från Polaris.*



*Om man kör för mycket på rullen blir baken på Polarisen modifierad.*



*Inga dåliga dämpare fram heller, men här är det skidorna som imponerar mest.*

även på hur dom uppförde sig vid en hård inbromsning. Något överraskande så var det Ski-Doo som hade den klart längsta bromssträckan, detta trots en 137 tums matta med 44 millimeters kammar. Mönstret och hårdheten på PowderMax-mattan är tydligen inte optimalt för att plocka ner farten som den så snällt hjälp till att höja.

Näst längst bromssträcka stod Yamaha för, där den trots en lägre hastighet inte kunde stanna snabbare än två av 800:orna. Vi får anta att det är vikten som spelar en avgörande roll då inte ens en 144 lång matta med 45 millimeters kammar kunde bromsa ner farten bäst i det här gänget.

Den skotern som var klart oroligast under inbromsningen var Polaris Switchback, men trots det lyckades den alltså med att ha näst kortast bromssträcka. Detta med en 136 tums matta och 44 millimeter i kammhöjd. Som ni kanske listat ut är det också den lättaste skotern som trots lite ormande har den kortaste bromssträckan, detta även fast Arcticen också har lägst kammar med sina 38 millimeter på den 141 tum långa mattan!

Gemensamt för alla fyra maskinerna är att bromssträckorna var väldigt långa, något att ha i bakhuvudet när man stömar fram efter en bred och fin led.

### Många intryck

Nu lämnar vi faktatabiten lite och koncentrerar oss på känslan och körintrycken. Till min hjälp har jag tre förare mellan 25 år och 40 år plus, alla är dock lite väl aktiva för sitt eget bästa och prioriterar varken dubbeldyna eller dragkrok, även om man inser fördelarna med detta. Trots att det fallit mycket nysnö under dom senaste dagarna var leden till en början sladdad och fin för att sedan fyllas på med mera nysnö under dagen.

Om vi börjar med Ski-Doo BackCountry skvallrar namnet om att detta ska vara en riktigt mångsidig skoter kapabel till en stor portion lössnö, men vi börjar på leden. Körställningen är föredömlig efter led och man sitter riktigt bra på den "Tempur"-liknande dynan, även styrets höjd fungerar bra när man sitter ner. På den lite hårdare leden känns färden riktigt trygg och DS-skidorna gör ett bra jobb utan att var spårkänsliga. När leden sedan blir lite trängre och underlaget lite lösare upplever vi den istället som lite lynnig eller diffus, och dom övriga skotrarna drar plötsligt ifrån Ski-Doo på det knixigare partiet.

E-tec 800:n kan lura vem som helst att den är snäll, för visst finns det pulver i Rotaxen. Men har man som mål



*PowderMax-mattan ger bra med fäste vid acceleration, lite sämre vid inbromsning.*



*Brukar kännas lite mjuka original, men här kändes KYB-dämparna riktigt bra utan åtgärd från oss.*



*Robin såg till att GoPro-kameran satt som den skulle, att han sedan tappade bort själva film-filen är en annan historia.*

## Ski-Doo Renegade Backcountry X 800



att bygga en så snål motor som möjligt blir onekligen karaktären lite tråkig. Det smäller helt enkelt inte till som med dom andra 800:orna, även om kraften lurar där under ytan. Vi körde mestadels med kopplingsklossen på läge 1 vilket innebär minst koppling och således mest skidres. Även med klossen i detta läge fungerade den för Renegade nya rMotion-boggin perfekt även efter leden, mjuk och följsam utan att slå igenom. Det här är en skoter man kan äta många mil med utan att tröttnas nämnvärt, även motorljudet bidrar till att det är behagligt att köra långt med Renegade BC.

Att skruva dit dom i våran mening bäst dämparna som finns på en Yamaha Nytron har verkligen förvandlat skotern. Den som är ute efter en mys-pys-skoter får nog backa lite på standard setupen på TTX för att bli nöjd. Helt orörd får man känslan av en enduroskoter när man kör TTX och det krävs lite tempo för att dämpningen ska jobba ordentligt, men gör man det blir man rikligt belönad. Precis som våran eminenta och proffsiga våg visar får man även en känsla av att Nytron står lite tungt på skidorna. Detta gör den lite tungstyrd när det är hårt medan det går lättare när det är mjukare. Dom nya 8JH-skidorna med dubbelköl upplevs knivskarpa på hård led medan det ibland vandrar iväg lite väl långt på det lösa och tajta ledavsnittet.

Körställningen på Nytron har alltid varit bra även om dynan upplevs lägre än hos dom andra maskinerna medan styret är ganska högt placerat. Ser vi till den tre-cylindriga fyrtaktaren är man absolut inte i behov utav mer effekt på leden. Motorn

matar på över hela registret och kraften finns där när man behöver den.

Både Ski-Doo och Yamaha ligger högt upp på listan om man ska köra en riktig långtur, detta mycket tack vare sin fina ergonomi och lättkontrollerade motorer.

### Amerikanerna

Som vi nämnde tidigare är Polaris och Arctic Cat väldigt lika och det helst när vi pratar motorer. Båda två har ett riktigt bra gassvar och det utan att vara direkt svårkörda, man har både kontroll och kraft vid minst tumrörelse.

Om vi börjar med Polaris så kan vi åter igen konstatera att Gripper-skidorna gör ett bra jobb oavsett underlag, så länge det är snö då förstås. Just att det är en lite längre Switchback gör att den är lite lättare att styra jämfört med

**”Mer ledskoter än man kanske tror”**



## Yamaha Nytro T-TX



**”Gör absolut inte bort sig i lössnön.”**



Även om den rent visuellt ser kortast ut är den längst. Prova att lura tjejen med det!



Jag vet! Vi har sagt det förut, men dom här pjäserna är fantastiska.

den kortare Rushen. Detta tillsammans med den mycket kompetenta och speciella boggin gör att man även här kan köra väldigt långt utan att tröttnas. Just den trygghet som främst skidorna ger gör att det går att köra lite fortare med Switchback än med dom andra maskinerna oavsett hur leden ser ut. Att man ger sig tid att ställa in boggin efter först och främst sin vikt är speciellt viktigt på den här maskinen. Både det nya styret och den bredare dynan hos Switchback är bidragande orsaker till att man trivs här, dessutom fungerar den låga rutan tillsammans med handskydden riktigt bra mot fartvinden.

Hos Arctic Cat XF hittar vi inga handskydd vilket märks då händerna tar lite stryk i högt tempo, detta trots full fräs på handtagsvärmarna. Nu är detta ingen stor investering men ändå, det sitter ju på dom andra maskinerna. Just handtagsvärmarna är det inget fel på då alla fyra maskinerna ger bra med värme. Även om amerikanerna har lite simplare reglage för detta föredrar nästan alla förare detta. Det verkar inte som någon förare riktigt uppskattar dom digitala staplarna hos Yamaha och Ski-Doo och vem behöver egentligen så många lägen på handtagsvärmarna? Lägena av-lagom-mycket fungerar perfekt enligt oss.

Den lite diffusa och nervösa känsla som vi upplevt på Arctic Cat F-serien är inte alls lika påtaglig hos XF och även om skidorna mest är i luften åker skotern dit man vill. Jämfört med en kort maskin känns XF precis lika kvick och egentligen hittar vi bara fördelar med den längre mattan.

### Lössnö

När vi lämnade leden blev vi positivt överraskade av snömängden på högre höjd. Då det var väldigt löst undrade vi om man verkligen skulle klara sig med bara hybrider eller om det krävdes värre doningar.

Som vanligt tvekar man lite innan man viker av leden med Yamahan, när ska vi lära oss? Man behöver inte tveka, utan det är bara att köra precis som med vilken annan skoter som helst! Och det sista man ska göra är nog att tveka. Men det gäller att vara både bestämd och planera körningen lite bättre, för när det blir tajt mellan träden finns inget utrymme för misstag. Även om det saknas lite motor för att bli riktigt busigt tar man sig alltid fram med TTX:en, men utrymme för misstag är onekligen mindre än på dom andra maskinerna.

Nu hoppar vi raskt över till Polarisen som tidigare imponerat på oss med sina

lössnöegenskaper. Detta hade Polarisen tyvärr lite svårt att visa under detta test då den kuggade över precis när man behövde kraften som mest. När vi försökte spänna mattan saknades rätt nycklar och då man gått upp ett steg i storleken på skruvarna kunde ingen annan maskin bidra med verktyg heller. Lite handikapad fick Polarisen visa vad den kunde och visst tog vi oss fram ändå. Det här är en riktigt rolig och smidig maskin i pudret och håller man den på rullen går det ännu bättre. Detta kanske beror på att dom korta fotbrädorna kommer upp ur snön helt och hållet ju mer skidorna ger sig av uppåt.

Det här är den skotern som är lättast att lägga ner i lössnön, och när man hoppar mellan dessa fyra skotrarna får man tänka sig för så svängen inte blir för brant på Polarisen. Som vi sa tidigare passar Gripper-skidorna till allt och det gäller naturligtvis här också. Styret har en perfekt höjd för både pudersvingar och klättringar, men här hade det faktiskt varit trevligare med en smalare dyna som på Rush LE.

### Backcountry Cat

Med ett namn som Backcountry borde Ski-Doon trivas som fisken i vatten när vi lämnar leden, och det gör den också. Den tar sig fram i lössnön precis lika bra som dom andra maskinerna men kräver lite mer kraft av föraren för att läggas omkull om man jämför med Polaris och Arctic. Styret som faktiskt ser ganska högt ut upplevs här istället som lite lågt när man ska kasta omkull skotern. Oavsett vad Ski-Doon presterade i farttestet fattas det lite motor jämfört med dom andra 800:orna, eller motor och motor, det ligger nog snarare i variatorerna och utväxlingen. Maskinen blir på detta sätt lite snällare än dom andra och inte lika busig.

Trots dom lägsta kammarna på mattan är det Arctic Cat XF som känns mest som en lössnöskoter i det här gänget! Precis som på leden är det den här skotern som andas mest bus och lek av dom fyra. Tillsammans med Ski-Doo är det Catten som har dom bästa fotstegen för lössnöåkning, även om det bildas en del is längst bak på tunneln. Även styrhöjden och saker som burkrem gör att XF fungerar utmärkt som lössnöalternativ. Den mycket rappa motorn lilar utmärkt med variatorerna även i lössnön och här finns det kraft för alla situationer.

Man kan lugnt konstatera att dom allra flesta av oss svenskar skulle klara sig bra med någon av dessa hybrider istället för en halvårig lössnömaskin, så bra



*Det lurar mycket bus under huven på den här amerikanaren.*



*Halkar man av leden blir det lätt lite understyrt med T-TX.*



*Inför hastighetsprovet fick vi lov att sladda leden på vårt eget lilla vis.*

är dom och som bonus är dom mycket bättre på led också!

### Summeringen

Det var inte lätt att utse en vinnare då alla maskinerna är riktigt bra, det beror helt enkelt på vad man prioriterar för egenskaper. När det gäller kvalitet ligger Ski-Doo och Yamaha i topp och det finns inte mycket att anmärka på där, allt känns genomtänkt in i minsta detalj. Både Polaris och Arctic Cat har sin brister och ligger något snäpp efter Ski-Doo och Yamaha, men det är samtidigt dessa brister som ger maskinerna dess karaktär.

I det sista momentet bad vi testförarna att rangordna maskinerna i den ordningen dom skulle välja att köra dom. Förstavalet får således en poäng och så vidare. Den skotern med lägst poäng blir alltså testförarnas favorit. Hade man använt sig av detta system i skolvärlden hade även jag varit kung på tyska!

Med 13 poäng och på en sista plats hittar vi en otroligt kompetent allroundskoter, nämligen Ski-Doo Renegade BC. Det känns som att man med Backcountry försöker vara bra på för mycket och blir på så sätt inte bäst på något. Detta även om man faktiskt ligger ganska nära på alla områden. Med lite små modifieringar för den åkningen man föredrar klättrar den nog lätt några pinnhål i resultatlistan.



Betyg	Snitt
Arctic Cat XF 800 SP	5
Polaris Swb Pro-R	8
Yamaha Nytro TTX	11
Ski-Doo Renegade BC	13

*Även om det var jämnt föll valet bland förarna på Arctic Cat XF 800 SP.*



*XF är inte alls lika orolig efter leden som sina kortare bröder.*

Här kan du se en längre film från testdagen.



*Trots att Rotax 800 E-Tec känns så beskedlig och lättkörd gick den precis lika fort som Polaris och Arctic Cat.*

Mycket tack vare sina grymma Öhlins-dämpare och ledegenskaper hamnar Yamaha TTX näst sist, snäppet före Ski-Doon. Här är det avsaknaden av en rejäl topp i effektregistret som drar ner helheten något, det där sista lilla för att blir riktigt rolig i lössnön finns helt enkelt inte där när man behöver det.

På en andra plats hamnar den mångsidiga Polarisen med sina 8 poäng. Den förhandstippade favoriten fick alltså stryk den här dagen och då försökte vi faktiskt ha överseende med att den kuggade över. Polarisen har faktiskt allt man

kan önska när det gäller egenskaper, den är lättkörd i alla fören, har en bra ergonomi och är rolig. Den saknar dock lite i kvalitet och vad det gäller utrustningmöjligheter.

Precis som i lössnötestet verkar lättast också vara roligast. Icke att förglömma, men den är faktiskt även billigast! Etta blev alltså Arctic Cat XF 800 SP, som var förstavalet för tre av fyra förare, med 5 poäng. Den låga vikten i kombination med den starka motorn gör att XF blir smidig som en katt, och det oavsett om du kör på eller bredvid leden. ❄️



USED BY TEAM Arctic 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



Learn more about the industry-leading KLIM SHOVEL SYSTEM:  
[www.pseparts.com](http://www.pseparts.com)

© KLIM® 2013



**PSEPARTS**  
IT'S ALL ABOUT RACING  
KLIM Agent for Scandinavia

# Rob "The Godfather" Alford



Vi har sett honom i många filmer genom åren, men vem är han egentligen?

Text: Stefan Sund Foto: Rob Alford (där inget annat anges)



**V**i såg honom för första gången i filmer som *Roops of hazard 3* och *Slednecks 5*. Sedan dess har han varit ett stående inslag i filmer som dessa och tack vare sin skicklighet gjort sig förtjänt av smeknamnet *The Godfather*. Just detta namn antyder att man är ordentligt rutinerad, men med sina 35 år kan han väl ändå inte anses vara gammal?

Rob håller nu mera till i Revelstoke B.C. ett av jordens bästa områden för skoteråkning, där bor han med Teresa och hunden Charlee. Utan jämförelse anser Rob att hemorten tillsammans med Whistler är dom två bästa områ-

dena att åka skoter på i världen. Som för många andra började hans skoterkarriär genom att han använde skotern för att ta sig till dom avlägsna områdena för att åka skidor. Ganska omgående tog intresset för skoteråkningen över med sin frihet att spåra och hitta nya ställen. Han har nästan alltid kört mountainmaskiner och Rob:s första skoter var en Summit av 1997 års modell med 583-motor.

–Jag började köra i Whistler där jag lärde mig själv att köra, efter ett tag träffade jag några ur lokalbefolkningen som Dave Craig och Dave Daling som jag lärt mig mycket av, minns Rob.

Tro det eller ej men så här långt har

han inte totalkvaddat någon skoter trots att det varit nära. Den värsta kraschen var när han rullade skotern ungefär hundra varv nedför en brant i Whistler, detta är också ett av hans värsta skoterminnen. Ett av dom bästa är också det från Whistler, och det var när han gjorde sitt första drop!

## Att chassit pallade

Han blev involverad i det här med skoterfilmer ganska tidigt och dom första filmerna var som sagt *Roops of hazard 3* och *Slednecks 5*. Han ser tillbaka på dessa filmer med ett stort leende och berättar hur laddad han var.

–Jag var väldigt uppspelt under inspelningarna och då vi hade mycket snö dom vintrarna kunde vi hoppa riktigt stort. Det är nästan svårt att förstå hur vi kunde hoppa så stort med ZX-chassit

om man jämför med vad vi kör på idag! säger Rob.

När jag frågar om han har någon favorit bland alla *Slednecks*-filmer funderar han en stund och säger sedan, *Slednecks 4* och *Slednecks 7*. Som för många andra är det avsnitten med Jay Quinlan som imponerar mest på Rob.

## Turbo eller inte turbo

Då Rob redan har kört en hel del på den nya Summiten håller han den som sin favoritmaskin, medan en Yamaha Turbo ligger längst ner på listan över favoritskotrar. Trots detta är han mer än positivt inställd till turbo, fast då på 2-taktare.

–Normalt kör jag original med endast SLP-pipor på. Men det har också fungerat otroligt bra när jag kört med Boondocker turbo, så i år ska jag ha turbo på en av mina maskiner, flinar Rob.



*Rob Alford gör det han är bäst på!  
Foto: Karleena Taylor*

*Rob försöker hinna med att köra lite med polarna, här ser vi när Brandon Micku laddar hårt.*



*Att Rob håller Revelstoke och Whistler högt på listan över dom bästa ställen förstår man när man ser Geoff Kyle i pudret.*

Vad finns det då för fördelar med turbo kontra inte turbo?

–En turboskoter som går bra har dubbla effekten! En som går dåligt ger dig mycket tid i garaget, skrattar Rob.

Förutom effekt är det även viktigt med en bra fjädring som både klarar hårda landningar och fungerar i djupsnön. Rob stoppar nästan alltid dit kraftigare dämpare som pallar just hårdare landningar som det kan bli ibland.

–Jag kör med Elka suspensions och är riktigt nöjd med hur dom fungerar både i pudret och på gropiga leder, säger Rob.

## Många järn i elden

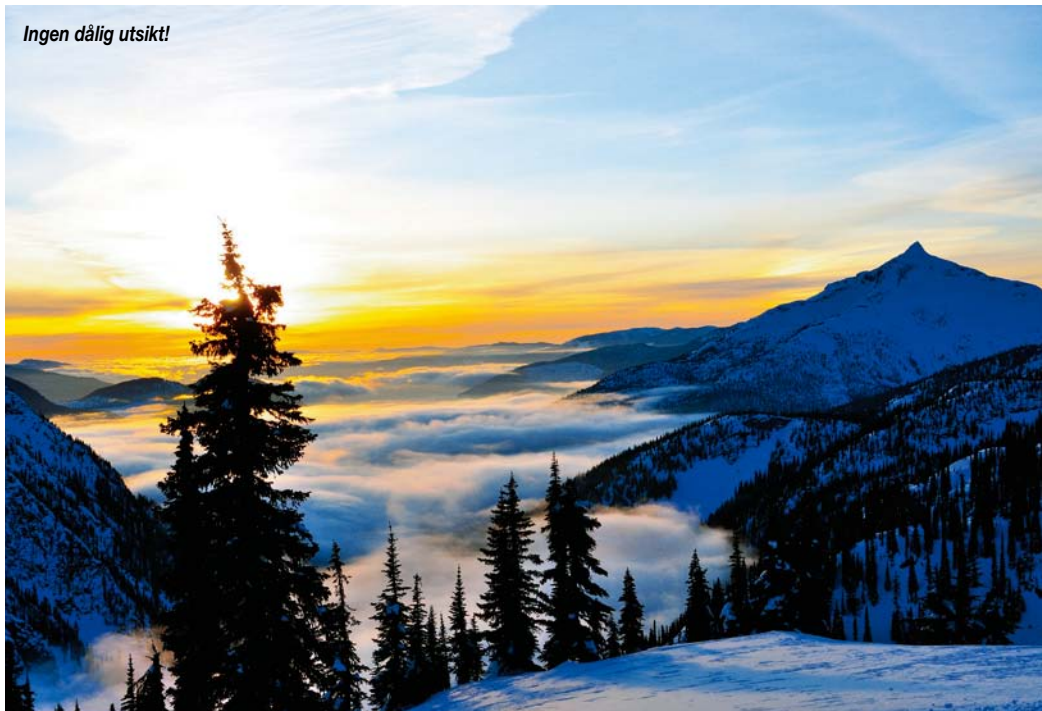
Efter att ha spenderat mycket tid på filminspelningar och att han alltid har med sig sin egna kamera har även gjort honom till en mycket bra fotograf! Många av bilderna i artikeln har Rob själv eller någon annan av åkarna tagit.

–Så fort det händer något coolt tar jag upp kameran och knäpper några bilder helt enkelt, och över åren har jag helt klart blivit bättre på det, säger han.

Allt i Robs liv handlar nästan om skoteråkning, både privat och i jobbet. För ungefär åtta år sedan köpte han lodge i Revelstoke som han nu hyr ut till både skoteråkare och skidåkare, Rob Alford's Mt Mackenzie Log Chalet. Förutom jobbet med uthyrningen och guidning är han också inblandad i filmningen och fotograferingen av Ski-Doo:s nya modeller.

–Jag försöker även hitta lite tid för att filma och åka med polarna. Visst är det mycket att göra men jag anser mig lyckligt lottad som får köra skoter i bergen hela vintern! avslutar Rob glatt. ✨

*Ingen dålig utsikt!*



*Rob Alford har alltid kameran redo när någon annan i gänget ska göra något coolt. Här är en bild på Geoff Kyle som Rob tagit.*

## Rob Alford

Smeknamn: The Godfather

Födelsedatum: 12/03/77

Bor: Revelstoke B.C.

Familj: Teresa Bob och min syster Andrea samt hunden Charlee.

Favoritdryck: Kaffe

Bästa vän: Har så många nära vänner.

Lyssnar på: Allt som låter bra.

Åter: Stir fry.

Kör: Chevrolet duramax diesel pickup truck.

Intresse (förutom skoteråkning): Enduro med cross.



*Första gången många av oss såg Rob Alford var i Roops of hazard 3 och Slednecks 5.*

*Foto: Donovan*



# The family album



#722 Marcus Johansson. Winner Duells-Duellen at Östersund Super SnoX 2013. Awesome performance dude!



#28 Andreas Sjöström. Almost podium. Fourth Pro-Stock final Arctic cat cup 2013. Strong bad-ass ride buddy!



#144 Sebastian Drotz. Second Arctic cat cup 2013. The future is already here!



#722 Marcus Johansson. Again. Third at Östersund Super SnoX 2013!



USA 2012. #722 crashed with a couple of laps left while leading Duluth final Pro-Lite 1. The old #144 Marcus Evansson took third place in Pro AM 30+.



Thanks to the best mechanics in the world. Pomada, Hasse and Sur-Niclas. Thanks Crew Chief Marcus Evansson and team owner Arne Johansson. Thanks to all of our partners - you know who you are. It's possible because of you guys!

# MOTOR HUSET

 **POLARIS**  
**RACING**

Motorhuset Polaris Racing team - Probably the best team in the world

Scan code to  
connect to our  
Facebook page.



Yeah Had fun with this one  
Keep winning Cheers!  
/Mediaman



# 6 tips för en trygg snöskotertur i fjällen

Snöskoteråkning i fjällmiljö ställer särskilda krav på förberedelser och utrustning. Här följer sex praktiska tips för en trygg snöskotertur på fjället.

## 1. VÄL RÄTT UTRUSTNING

Använd hjälm med skidglasögon eller visir och bär varma kläder och skor. Ta med spade, vindsäck, isdubbar och nödvändiga tillbehör till snöskotern såsom extra variatorrem och verktyg. Lavinsond och lavinsändare rekommenderas om ni planerar att lämna skoterlederna och åka i brant terräng. Lär er hur utrustningen fungerar före avresan. På Fjällsäkerhetsrådets webbplats finns checklistor över lämplig utrustning för olika aktiviteter och olika typer av fjällmiljöer.

## 2. MEDDELA FÄRDVÄG OCH BERÄKNAD ÅTERKOMST

Det är viktigt att någon känner till er planerade färdväg och när ni räknar med att komma tillbaka. Berätta för en vän, en släkting eller någon annan som kan slå larm om ni inte skulle återvända som planerat.

## 3. ANPASSA DIN SNÖSKOTERTUR EFTER VÄDRET

Vädret kan slå om hastigt i vinterfjällen – sol och blå himmel kan snabbt övergå till hårda vindar och snödrev. Är man bara väl förberedd ska man inte behöva överraskas av vädret. Ta del av lokala väderprognoser via radion, webben eller Fjällsäkerhetsrådets och SMHI:s telefontjänst på 0771-23 11 23. Respektera alltid utfärdade fjällvädervarningar.

## 4. FÖLJ MARKERADE SKOTERLEDER

Det finns hundratals mil markerade snöskoterleder i fjällen, med bland annat avståndsmarkeringar, vindskydd och hjälptelefoner. Inom många fjällområden är snöskoteråkning reglerad och endast tillåten efter särskilda leder. De flesta gör klokt i att alltid följa lederna – det gör det enklare att hitta, minskar risken för att hamna i lavinfarliga områden och är ett säkrare alternativ om ni av någon anledning skulle behöva hjälp.

## 5. TA MED KARTA OCH KOMPASS

Se till att ha med en karta som är aktuell. Kompass behövs framförallt utanför markerade leder. Användning av kompass kräver dock kunskaper – instruktioner finns på Fjällsäkerhetsrådets webbplats. Använd gärna GPS, men tänk på att batterier laddas ur snabbt när det är kallt.

## 6. RÅDFRÅGA ERFARNA MÄNNISKOR

Människor som ofta vistas i fjällen kan ge viktig information. Ta kontakt och ställ frågor om vägval, vattenstånd, broar och annat som underlättar er planering. Det finns lokala fjällsäkerhetskommittéer med stora kunskaper om fjällen i sina närområden. Kontaktuppgifter finns på Fjällsäkerhetsrådets webbplats.

## PÅ FJÄLLSÄKERHETSRADETS WEBBPLATS FINNS INFORMATION OCH CHECKLISTOR

På Fjällsäkerhetsrådets webbplats finns information om hur man kan förbereda sig för olika typer av fjällvistelser. Där kan man också få tips som är värdefulla om man skulle överraskas av dåligt väder eller någon annan besvärlig situation.

Den svenska fjällkedjan sträcker sig över 1 000 kilometer, från Treriksröset i norr till Sälen i söder. Området, som till ytan är större än Alperna, är en av Europas sista kvarvarande vildmarker med mycket höga natur- och upplevelsevärden.

**FJÄLLSÄKERHETSRADET** består av representanter för myndigheter och organisationer med stor samlad kunskap om fjällsäkerhet. Vår uppgift är att förebygga olyckor i fjällen genom att dels informera och utbilda om fjällsäkerhet, dels stödja forskning och utveckling på området. Fjällsäkerhetsrådet arbetar under Naturvårdsverket.



**SPEEDWERX**  
STRAIGHT-UP LIKE A HORSEPOWER



**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/oktanab.se

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**

THE ULTIMATE RIDE™



**www.oktanab.se**



**WINTER 2013/2014**

**SPECIAL O.P.S -  
ONE PIECE SUIT**

**NEW**



[WWW.RUCO.SE](http://WWW.RUCO.SE) - [WWW.FACEBOOK.COM/RUCOSWEDEN](http://WWW.FACEBOOK.COM/RUCOSWEDEN)

BAFFIN & HMK ÄR DISTRIBUTERAT AV RUCO SCANDINAVIA - FÖR MER INFO & KONTAKT [POST@RUCO.SE](mailto:POST@RUCO.SE) - 070-6619344



# Yamaha Phazer MTX "Chris Edition"



En lite speciell Phazer.

Text: Christian Broman

Foto: Stefan Sund & Christian

**D**et hela började i februari 2011 då jag köpte en Yamaha Phazer Mountain Lite 2007 som var vit och grå och ganska så sunkig. Den hade då gått cirka 750 mil.

Detta är min första mountainmaskin efter att tidigare bara kört korta maskiner eller touring. Det var kompisarna i Fredriksbergs Skoterklubb som visade mig tjusningen med lössnöåkningen och då blev det att köpa en längre maskin.

Min första tanke då jag köpt maskinen var att jag ville byta färg från grått och vitt till blått och svart. Det var egentli-

gen bara det jag skulle fixa. Men under vintern så märkte jag ju att vissa grejer behövde åtgärdas och samtidigt hade jag dammsugit olika forum för att hitta brister och annat som kunde förbättras på min modell.

Isär med allt

När jag tog hem skotern på våren så plockade jag isär den helt för att gå igenom allt och fixa till det som behövdes. Det blev lite mera än så :) Mattan behövde bytas så då passade jag på och bytte till en längre och samtidigt flyttade jag boggien bakåt för bättre attackvinkel. Fixade också till det mesta så allt skulle se snyggt ut.

Till denna säsong så har jag gjort en helt ny tunnel, nya fotsteg, helt ny fram-

vagn, designat och gjort eget dekalkit och byggt en egen boggie. Jag har hela tiden haft en väldigt tight budget vilket innebär att jag gör allt jag kan själv och försöker köpa begagnat om jag måste köpa nåt.

Tack så mycket

Ett stort tack till Kaj för hjälp med lackering, Johan för hjälp med vattenskärning, Hans Lindstrand för hjälp med metallbearbetning, Magnus på Modshop för alla tips och hjälp då jag haft funderingar om Phazern, Peter på Combine för "ekonomisk" hjälp och Maria min fru för att hon står ut med alla mina garagetimmar.

Fler bilder och mera info hittar du på min facebookside [www.facebook.com/Phazer.Chris.Edition](http://www.facebook.com/Phazer.Chris.Edition)



Egentillverkade fotsteg i rörkonstruktion med skruvdubb, betydligt längre än original, pulverlackade.



Så här såg denna Phazer Mountain Lite från 2007, som då gått 750 mil, ut när Christian köpte den 2011.



Det krävs en hel del funderande när man bygger en egen framvagn, här är det styrstagen som justeras.



Det fastnar inte speciellt mycket snö på Phazerns fotsteg.



Här fräser Christian till kanterna på spindeln så att dom ska gå fria från A-armen.



Nygjord tunnel med delar från Polaris Pro RMK 155" med kolfiberdraperad topp och sidor.

Det gäller att väga grejorna innan montering för att veta att inget blir tyngre.



Egentillverkat vent.kit i kolfiber, alu och meshtyg.



Hela framvagnen är egentillverkad och modifierad, bland annat med pulverlackade spindlar som skall minimera "bumpstear" och camberändringar under fjädring.



Egentillverkad boggie i "Timbersled stuk", är ca 10kg lättare än original utrustad med Fox Float Evol dämpare.



Alu.hjul med Yamaha-logga som jag designat och tillverkat själv. Egentillverkad offsetaxel och 9" vändhjul som är ihopkopplade.

#### Modiferingar

##### Framvagn

- Originalskidor med "krok" i alu som jag designat och tillverkat själv.
- Subframe med framflyttat dämparefäste och lackad i Yamaha blå.
- Egentillverkade spindlar som skall minimera "bumpstear" och camberändringar under fjädring, pulverlackade.
- Fox Float 2 dämpare från en Nytro MTX, med sfäriska lager från OFT Racing.
- Egentillverkade A-armar där skidan flyttas fram ca 100mm, lackade Yamaha blå.
- Egentillverkade A-armsskydd.
- Bukplast från en Venture Lite.

##### Boggie

- Egentillverkad boggie i "Timbersled stuk", ca 10kg lättare än original.
- Förstärkta och pulverlackade skenor.
- Fox Float2 och Fox Float Evol dämpare.
- Alu.hjul med Yamaha logga som jag designat och tillverkat själv.
- 2st 9" vändhjul som är ihopkopplade, egentillverkade.
- Egentillverkad offsetaxel.
- 144" originalmatta bytt till en på 151":s från Camoplast med 57mm kamhöjd.

##### Chassi

- Kåpor bytta till blåa och svarta.
- En del egentillverkade kolfiberdetaljer.
- Egentillverkat vent.kit i kolfiber, alu och meshtyg.
- Egentillverkad ruta i kolfiber, monterad på lampkåpan.
- Dekalkit där jag gjort mallar och design själv, sedan fått hjälp med att printa ut och laminera dom.
- Bytt klädsel på dynan till blå/svart.
- Nygjord tunnel med delar från Polaris Pro RMK 155" med kolfiberdraperad topp och sidor.
- Egentillverkad fotsteg i rörkonstruktion med skruvdubb, betydligt längre än original, pulverlackade.
- Egendesignat rack som även fungerar som hållare för lyfthandtag och bakre fäste för boggien, dessutom integrerad "dunkhållare".
- Tillbakaflyttad boggie ca 75mm.
- Egentillverkad "sportbumper" fram.

##### Motor/drivlina

- Omgjord luftbox för att få in kall luft.
- Koppar "donuts" som packning mellan grenrör och avgasrör.
- Variatorkit från Schmidt Bros. Motorsports.
- "Roll Over Valve kit" från Yamaha.

##### Övrigt

- Bi-xenonkit, 55W 4300K.
- Nedflyttat mätarhus.
- Powermadd handskydd med kolfiberinlägg.
- Billet tanklock, Yamaha blå.
- Bytt bromshandtag till ett från en Arctic Cat med inbyggd p.broms funktion.

# 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

**POLARIS**  
SNOWCHECK 2014  
BOKA NU!

**Santander**

**POLARIS**  
FINANS

500 H.O VÄRLDENS MEST SÅLDA ATV  
- VÄLJ TRYGGT, VÄLJ MARKNADSLEDAREN

**POLARIS MORA**  
[www.polarismora.se](http://www.polarismora.se)

Tingsnäsavägen 23 MORA 0250-100 26 Öppet: Mån-fre 8-17. Lör 10-13

STENMARKS MASKIN **lynx** **PSEPARTS** **SCOTT Duell**  
TÄRNABY **can-am** **Halvarssons** **camoplast**

## Freeride!

Vi har laddat lagret med funktionella ryggsäckar, spadar, lavinsonder mm. Helt enkelt prylar som förgyller skoteråkningen. Se webshopen för mer information.



Spade ingår ej!



Vi har drivmattorna, reservdelarna, tillbehören, kläderna och allt annat du kan behöva till skoteråkningen. Kolla in vår smockfulla webshop med massor av erbjudanden!



[www.STENMARKSMASKIN.se](http://www.STENMARKSMASKIN.se) Tfn 0954-10 666

# EN VÄN ATT LITA PÅ



**Max PRO XS**



Skoterbogerlina

Isrivare



TOOLS

Auto**exp**erten

**Laitis**  
BIL & INDUSTRI

Boden: Tel 0921-510 35 | Gällivare: Tel 0970-55350 | Luleå: Tel 0920-24 73 00 | Pajala: Tel 0978-69 93 00 | Piteå: Tel 0911-23 23 70 | Skellefteå: Tel 0910-71 54 40 | Umeå: Tel 090-70 64 00 | [www.laitis.se](http://www.laitis.se)

# Fråga Alf!



Frågor och funderingar om snöskotrar.

Av: Affe Sundström

**V**i som jobbar med SnowRider får varje år en hel del frågor via mail och vi försöker alltid att besvara dessa om vi bara kan. Några av dessa frågor är faktiskt riktigt intressanta så vi valde att sammanställa det här så att fler kan ta del av funderingarna samt svaren.

**"Hjälp!  
Jag kan inte få loss min primärvariator trots att jag har en original avdragare, finns det några knep?"**

Svar:

Japp, en av våra vanligaste frågor är hur man ska få lös dessa trilskande tjurskallar. Ordningföljden som gäller är:

- \*Original avdragare och muttermaskin.
- \*Vill den inte så fyll hålet med fett, sätt linolja på avdragarens gängor och kör på.
- \*Är det fortfarande problem så värm då upp variatorn genom att hålla ett par 10l hinkar kokande vatten på den.
- \*Upprepa allt till du är less, ta sedan en fika.
- \*Efter fiket skär du lös skiten med rondell och köper sedan en ny variator, akta vevaxeln bara!

**"Tjena Alf!  
Har alltid hört att slidmatning ska vara så mycket bättre än reedventiler, varför?  
Och varför finns det inte fortfarande i produktion i såna fall?"**

Svar:

Av vem har du hört det? Kanske av någon som även gillar musik från 80-talet?

Dagens moderna reedventiler är det enda insugsystem som gäller hos 2T motorer av en mängd skäl. Slidmatning är ett snyggt och tekniskt tilltalande system men den fasta durationen gör att nackdelarna blir större än v a d fördelen med det frillödande insuget kan uppväga.

Fast 1983 var det ett dominerande system i road racing och då var reedventiler lite av en "fattigmanslösning", utvecklingen har medfört att det numera är en sanning från förr. Men 1983 kom även Dio med Holy Diver vilket fortfarande är ett av världens bästa album, där står utvecklingen helt still i jämförelse.



**"Hej!  
Jag fattar inte vad en helix är eller vad den gör, kan du förklara så jag förstår?"**

Svar:

Det är något som kräver ett par sidor med text för att få med allt men den korta sammanfattningen blir, det är en momentkännande skruv!

Tänk dig att drivremmen överför motorns kraft till sekundärvariatorn och för att den kraften ska nå kedjehuset (och mattan) så måste den passera en skruv och mutter. När man överför kraften i remmen vill skruven/muttern gänga ihop skivorna och sträva efter lägre växel, "skruven och muttern" fungerar alltså så att om skotern går tungt tvingar de variatorskivorna att behålla en låg växel eller rent av växla ner, detta genom att tvinga upp remmen i sekundärvariatorn.

När skotern sedan går lättare låter skruven/muttern remmen att gå djupare i sekundärvariatorn vilket ger rätt utväxling för högre fart. Har man nog med motorkraft kommer systemet att växla upp till man uppnår jämvikt, när skotern går tyngre än vad motorn orkar med så behåller man det växelläget. Det är alltså en momentkännande konstruktion som mäter motorns kraft i förhållande till hur tungt skotern går och därefter ger korrekt utväxling. De olika vinklarna på helixen man talar om är helt enkelt gängstigning.





## "Hej Alf!

### Rullar en spänd eller en lös matta lättast?"

Svar:  
Det beror på, har du tänkt att köra med skotern eller bara snurra runt mattan för hand?  
En löst spänd matta är lättare att driva runt med handkraft och mycket svaga snöskotrar kan nog fungera bättre när mattan inte är allt för spänd. Har du en motorstark maskin så ska mattan vara så spänd som den kan utan att den binder bakfjädringen i något läge. Är den för slak så blir det som att köra med punktering vilket man ser om man filmar en stark skoter som kör på rullen med för slak matta.



## "Hepp!

### Om jag tillfälligt inte får tag på BR9ES som skotern ska ha och får lov att köra med BR8ES eller BR10ES, vad tar jag då för risk, vad kan hända?"

Svar:  
Ett tändstift har en mängd egenskaper som gör det anpassat för just den motor det sitter monterad i och man bör därför inte frånga specifikationerna. Siffran på dessa NGK-stift är det så kallade värmetalet och det avgör vid vilket temperaturområde som stiftet fungerar i. En högre siffra i NGKs fall betyder att stiftet är "kallare" och tål högre temperatur men också att det behöver en viss temperatur för att vara självrensande. Har du för kallt stift kan det "slå igen" och sluta fungera, har du för varmt stift kan det orsaka motorskador.  
I ditt fall skulle jag välja B10ES som nödlösning och vara beredd på att det kan slå igen. När du sedan köper rätt stift till din maskin så välj BR9EYA då det ersätter BR9ES men är förbättrat på en del punkter.



## "Hejsan!

### Vad anser du vara det bästa sättet att trimma en snöskoter, mest effekttökning per krona?"

Svar:  
Nu kommer ett ganska trist svar, billigaste sättet är en stor service då skotern går så bra den kan om allt är OK. Lager, kedja, stötdämpare och axlar/leder ska vara i ordning och skidorna ska ha korrekt tä-ut. Vill man sedan satsa lite mer pengar så är en bra matta och en nerdrevning något som ger bra valuta för pengarna.

## "Höj SnowRider!!

### Då det inte står något på mina dämpare vad som är vad, hur vet jag vilken skruv som är för komp- respektive returjustering?"



Svar:  
Det enkla svaret är att i de flesta fall hittar du justeringen för returdämpning längst ner på kolvstången och justeringen för kompressionsdämpning har du på gasbehållaren, oavsett om den är "piggy back" eller slangmonterad. Jag rekommenderar dock alltid att på något sätt få tag på information innan justeringar görs så att du har en korrekt grundinställning att utgå från.

## "Hej!

### Om skotern startar utan choke innebär det att den går för fett?"

Svar:  
En förgasarmotor som startar utan choke har troligvis någon form av felaktig bränsleblandning och det kan bero på en del olika saker. Normalt ska en motor inte alls starta utan anrikning när den är kall, klarar den det utan choke så får motorn helt klart för mycket när den sedan blir varm.  
Det är ganska vanligt med kärvande choke-ventiler hos äldre skotrar vilket man bör kolla upp, då går skotern mycket fett på tomgång (när den är varm) men helt OK när man gasar på.  
Problem med förgasventilationen kan också ge för fet blandning och som alltid bör man kolla upp kalibreringen så att allt är enligt tillverkarens rekommendationer.

# SHIT HAPPENS



Visst ska det väl krångla lite innan det funkar?

Text&Bild Björn



Så fort man aviker från original så öppnar man upp för krångel. En av anledningarna till att jag valde att köpa en Yamaha Apex och montera på ett turbokit från Mc Xpress var att slippa så mycket krångel det bara var möjligt. Just denna turbosats har ryktet om sig att vara i princip helt utan brister och så länge man håller sig runt 300 kusar så håller allt runtomkring också. Naturligtvis så måste jag avvika från den krångelfria vägen och naturligtvis så måste jag montera dubb på maskinen, samtidigt som dubbskydden är bortmonterade. Ja, jag kollade om det hela gick fritt och de första fem milen gjorde det verkligen det också. Sen lånade jag ut maskinen till en bekant som tydligen saknar allt vad motoröra och gastumme heter. När jag fick tillbaka maskinen så hade mattan i sedvanlig ordning slackat rejält eftersom den var i princip ny och därmed då fått lite större "rullomkrets" vilket i sin tur tillät dubben att riva hål i hela "pre-coolern / laddröret" samt tryckslangen bak vid turbon. Detta ledde naturligtvis till att laddtrycket försvann.

Detta uppdagades under första metern när jag körde maskinen och jag hörde att det tog i under samtidigt som den kändes tam och orkeslös.

Du som lånade den (inga namn nämnda) kanske ska fundera på om du överhuvudtaget ska åka skoter eftersom du tydligen är döv och med största sannolikhet också blind.

Pre-coolern plockades ner och svet-sades ihop samtidigt som ett par rejäla dubbskydd måttades in och monterades. Samtidigt passade jag på att skriva tillbaka boggien i det nedre läget i bakre infästningen för att skapa ytterligare lite utrymme i tunneln. Vid en första provtur så tyckte jag inte att boggins nya placering påverkade körintrycket nämnvärt, men jag måste återkomma i detta ärende.

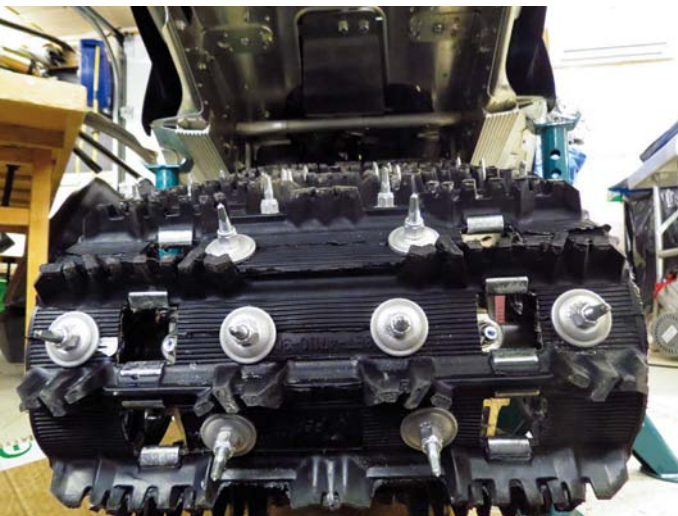
## Bubbla vindunk

Det här med att dubba mattan är inte någonting som alla gör. Varför? I min mening borde alla som kör led, oavsett maskin, dubba mattan. Det finns egentligen inga som helst nackdelar med detta, i alla fall inte så länge installationen är rätt utförd och det sitter dubbskydd monterade i tunneln. Dubbskydden är monterade så att mattan (lämpligt där

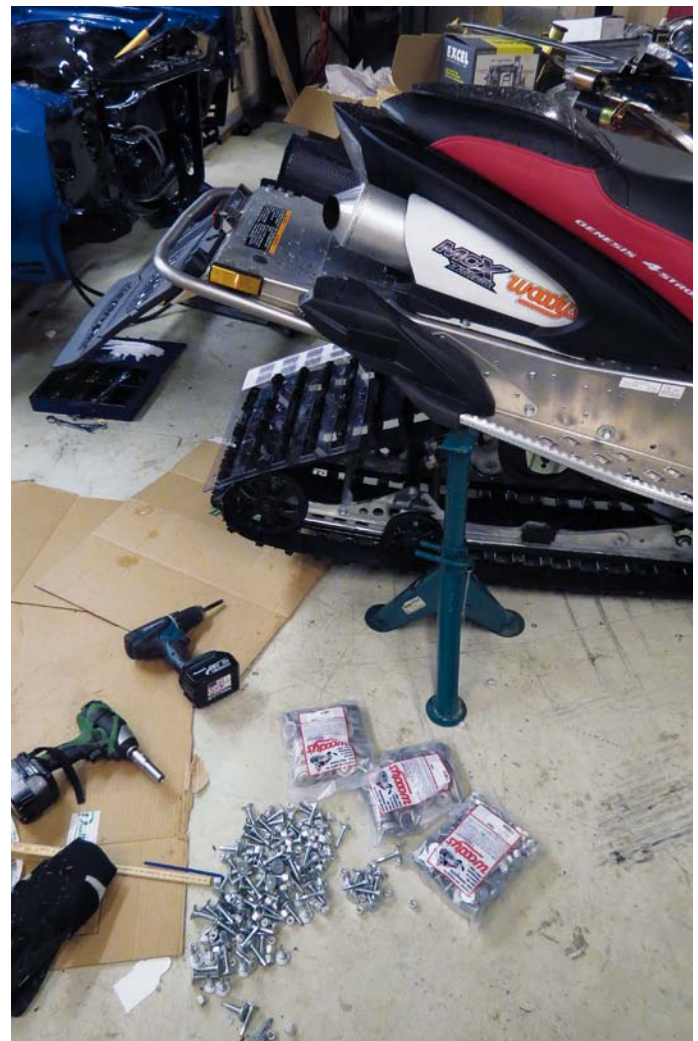


Om du beställer dubb, se då till att också köpa en bormall samt en borr avsedd för ändamålet. Borren är av specialtyp och du kan inte använda en vanlig borrhålsborr för något annat. Med bormallen så försäkras du dig också om att hålen kommer på rätt ställe.

Dryga 6 kilo plussar man på mattans vikt då man fyller den med 171 dubb. Woodys gör verkligen stabila dubbar med coromantspets då dessa verkligen är hållbara. Trots detta lär du tänka lite på hur du kör då underlaget inte är snö och is. För att spara vikt är muttern och brickan av aluminium.



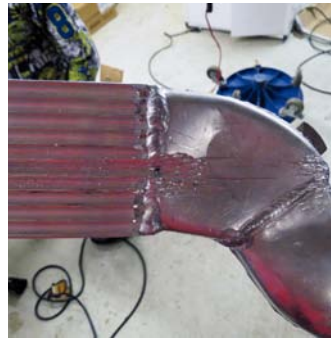
4-2-4-2-4 hela vägen runt.



När man monterar dubb på en skotermatta är det faktiskt enklast om den sitter på plats. Räkna hur många fack det finns i mattan och dela dessa med antalet dubb du har så får du ett bra hum om hur många du ska stoppa i varje fack. Vi valde att stoppa dit fyra och två dubbar i vartannat fack.

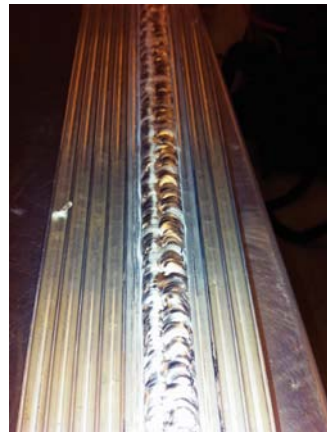


Den trevliga luftpumpen där bak ser till att prestandan är tillräcklig och att maskinen verkligen frustar, pysar och fräser. Bara ljudet är helt fantastiskt.



Lösningen heter dubbskydd och är en hembyggd variant i fyrkantsprofil som låter mattan ta i där clipsen sitter, men hindrar samtidigt dubben att nå upp till bland annat pre-coolern som ligger över mattan hela vägen mot motorn.

Slapp matta och avsaknad av dubbskydd resulterar i att dubben skär igenom aluminiumen som en varm kniv genom smör.



Med en tigsvets och lite jävlaranamma så blev precoolern tät igen.

### Prestanda

Det där med prestanda är ett kärt ämne och vi kan väl säga att den varierar beroende på underlag. Oavsett underlag så klarar du 0-70 tiden med en sekund samtidigt som 70-0 tiden kapas enormt under riktigt hala förhållanden. Vi har uppmätt en tre gånger kortare bromssträcka på hal led vilket verkligen gör körningen tryggare. Framförallt när man sitter på en 300 hk och 300 ++ kilosskoter.

metallclipsen sitter) "rider" på två skenor och inte tillåts att slungas längre upp av centrifugalkraften. På många modeller sitter ju kylarna däruppe och dubben mumsar i sig aluminium fortare än Kicki Danielsson bubblar i sig en vindunk, bara de får chansen.

Vi valde att montera en sats med 171 stycken Woodys dubb på den 32 milimetersmatta som Apexen levererades med från fabrik.

De flesta andra Apexar som sålts på senare år levereras med 44 milimetersmatta som eftermonteras i Sverige. Jag vet inte riktigt om det skulle gå att dubba en 44 milimetersmatta, med allt vad det innebär. Högre kamhöjd kräver längre dubb som säkerligen inte kommer att få plats i tunneln, framför allt inte om det sitter ett turbosystem monterat på maskinen ifråga. Du som provat kan alltid

höra av dig till redaktionen så att vi får reda på fakta angående detta.

### Fantastiskt snabb

Dubbmonteringen blev en succé och nu får ju mattan lite extra hjälp då det gäller att greppa. Även om just fästet under acceleration blir bättre så är det under inbromsning som den verkliga skillnaden uppenbarar sig. Man kan beskylla Apexen för mycket, men att den skulle vara för lätt är inte en av dessa saker. Just vikten är någonting som man inte märker så mycket av i negativ mening, tills man bromsar. Vissa gånger känns det som om det går fortare när man trycker in bromsen på grund av att det bara glider. När dubben satt på plats så känns det hela mycket tryggare. Med 171 dubb så kan man fortfarande bromsa runt maskinen på exempelvis en större yta som

en parkering eller liknande. Det spinner fortfarande när man accelererar och det glider fortfarande om man bromsar hårt, men, man har helt plötsligt kontroll. Att köra en turbomaskin kräver vana. Vid en första provtur så blir du bara förvånad över prestandan och inser att det är dags att bromsa precis efter du har fullt laddtryck. Efter några mil kommer du att lära dig hantera gasen och lära dig portionera ut effekten. En vass 800 kör man sällan på halvgas. Antingen har man släppt gasen helt för att bromsa, för att sedan hålla stumt tills det är dags att släppa gasen igen. På en turbomaskin så kan det vara läge att emellanåt hitta andra gaslägen än just fullt. Jag släpper till exempel aldrig gasen helt inför en sväng. Jag tjuvhåller lite grann på gasen när jag bromsar för att vikterna inte ska slå in helt. På så sätt motverkar jag en

viss fördröjning i drivet och körningen blir jämnare. Beroende på underlag så kan det också vara läge att portionera ut de 300 hästarna successivt för bästa acceleration vilket jag gör genom att helt enkelt gasa lite mjukare och låta mattan hitta greppet i samma takt.

Lär man sig köra en Apex turbo så blir den fantastiskt snabb på en fin led och toppar närapå tre gånger den lagliga hastigheten med original drevning. Nu får man ju bara köra 70 kilometer i timmen så detta har jag ju naturligtvis inte provat någon annanstans än på ett inhägnat område.

Har du möjlighet att överladda en fyrtaktsskoter, köpa en färdig, eller bara provköra, gör det, nu, på en gång. Jag lovar att det är värt det. ✨

# 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](http://www.ctek.com)

# CTEK®

THE SMARTEST BATTERY CHARGERS IN THE WORLD

We feel the way you ride.

# SHOGEAR®



**Drop** | FREERIDE  
SPECIAL

Drop-jacka 1890 SEK

Drop-byxor 1690 SEK

Mer detaljer & info > [www.shogear.se](http://www.shogear.se)

# Ta kurvan med



I den lilla staden Waterville, NY hittar man skidstillverkaren Curve Industries Inc.

Av: Stefan Sund

Att prova en för mig, och kanske dom flesta andra i Sverige, ny skida är spännande och kan verkligen gå hur som helst. Dom väl inarbetade eftermarknadsskidorna på den svenska marknaden är SLP och C&A Pro, där storsäljarna för oss vanliga dödliga är Powder Pro och XTX. Båda dessa är en typ av allroundskida som ska fungera så väl på som av leden. Denna "nya" Curve XS smiter in under samma kategori av skida och ska alltså klara av det mesta man slänger på den.

Nu har det visserligen kommit en ny lössnöskida från Curve men XS borde passa perfekt på värdmaskinen som är en Arctic Cat Sno Pro F800 RR av senaste årsmodell.

## Montering

Att skruva dit ett par skidor borde inte välla någon användare några större problem. Enligt instruktionerna ska det i och för sig var Loctite och olja här och där men inga stora grejor alltså. Använd gärna en kloss som du kan flytta under

skidan för att styra bulten rätt vid montering. Själva skidan är formad som en carvingskida, den är alltså smalare på mitten av skidan och har en bredd på 7,25 tum fram och 7 tum bak. Då den har en lite egen form på undersidan är det svårt att säga hur djup kölen är, men den är iallafall 1 tum bred. Då det är en amerikansk skida är även muttrar och bultar i tum. Nu finns det många av våra millimeternycklar som fungerar hyggligt ändå men för att vara på den säkra sidan skaffar man en hylsnyckelsats i tum, helst med långa hylsor för montering av styrstålet.

Då jag missade att beställa styrstål testade jag med RR:ens originalstål, då

det fanns många hål i skidorna hade jag vissa förhoppningar om att det skulle passa men det gjorde det inte. På Curve XS ska man använda sig av stål från antingen Snow Studs eller Studboy. Som tur var kunde C&A Pro-skidorna på en annan skoter i garaget donera ett par stål så jag kom vidare. Vilket stål man väljer gör precis som själva skidan ganska stor skillnad på hur skotern kommer att upplevas, så ta hjälp av någon kunnig person om du inte är säker på vad du ska ha.

## Tillbehör

För att skidorna ska bli så aggressiva som jag vill och passa RR:en plockade jag med lite tillbehör till skidorna. Beroende på om man använder dessa eller inte ändras karaktären hos skidorna markant. Först har vi Leading Edge som fungerar som ett extra dubbelstål fram på skidan vilket formligen fräser ett nytt spår åt kölen. Detta fungerar riktigt bra och skidan är inte det minsta spårkänslig oavsett hur hårt eller spårigt underlaget är, detta utan att ha några direkta nackdelar.

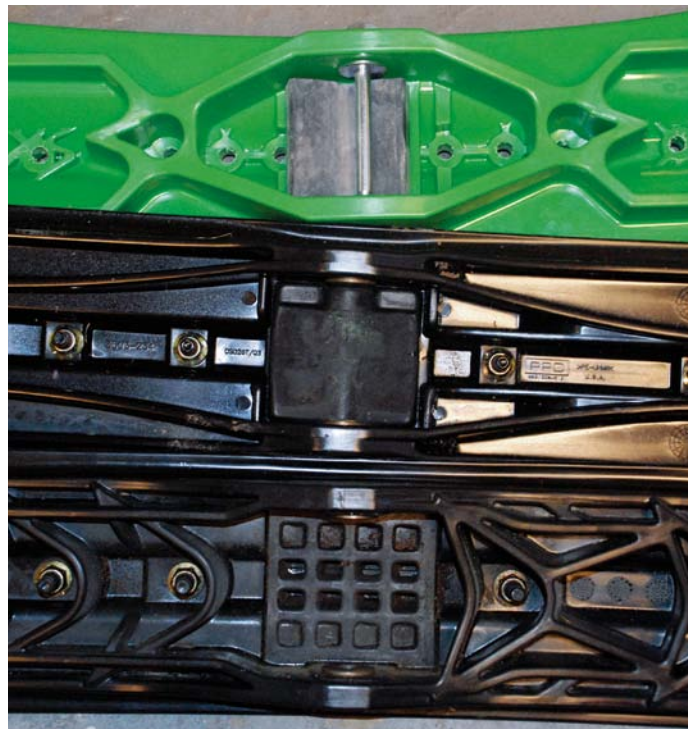
Det andra tillbehöret är Thrusters som du säkert sett på många crossmaskiner. Thrusters sitter fäst som en kant på utsidan av skidan i spindelbulten plus två skruvar till. Tanken är att detta ska förbättra egenskaperna vid kurvtagning även i mjuk snö och då proffsen har detta borde det fungera, eller hur? Då förhållandena inte varit så mjukt eller modigt när jag testat är det svårt att avgöra detta. De har dock inte en enda nackdel och ser coolt ut så dom sitter bra där. Lite extra flytförmåga i lössnöen borde dom också kunna ge då bredden ökar.

Den totala känslan av skidorna under testmilen som körts blir att RR:en nu lyder minsta vink från föraren och att all nervositet är som bortblåst.

Styrningen har blivit aningen tyngre men utan att vara tröttnande. Känslan på leden kan liknas vid C&A Pro XTX i riktighetsstabilitet även om Curve XS är något snällare. I lössnöen fungerar den bättre än XTX som har lite för mycket lyftkraft, känslan blir här istället mer lik den hos SLP PP.

Curve XS har alltså mycket goda egenskaper oavsett vart man har tänkt köra och på Arcticen passade den förredömligt! 🌟

# d Curve



Tre väldigt olika utformning på kölarna, från vänster står AC Sno Pro 600 XC -09, AC RR -13 och Curve XS.



Fick lov att montera bulten åt "fel" håll för att få dit den.

Även om Curve XS-skidan hade många hål för styrstålen passade inte Arctic Cat original.



Längst fram sitter Leading Edge-stålen som banar väg för skidan.



När man monterar Thrusters behövs det längre skidbultar, vilka medlevereras.



Monteringen gick smärtfritt även om lyftöglan krävde lite våld. Se till att matan är rak och kolla toe-out när du ändå håller på.

[www.curveindustries.com](http://www.curveindustries.com)

Pris ink. tull&moms:

CURVE XS-skidor..... Pris: Ca 3.500:-

CURVE Thrusters..... Pris: Ca 700:-

CURVE Leading Edge..... Pris: Ca 700:-

# Längre är bättre,



Jag gillar inte alls att köra led numera.

Av: Alf Sundström

Jag har de senaste 12 åren enbart kört lössnöskotrar och kommer med all säkerhet att aldrig mer äga en ren ledmaskin. Det är i snön jag trivs och skotern ska ha lång matta med höga kammar för att fungera för mig. Just längden är ett kärt ämne då man faktiskt fortfarande kan höra argument att en viss längd är "rätt för svenskt bruk" och att en lite längre är

olämplig. För mig är det ett totalt felaktigt påstående då tillverkarens längsta maskin alltid är den mest lämpade för svenskt bruk om jag ska köra den, varför det ens görs korta lössnömaskiner har jag svårt att förstå.

## Gamla Bettan

Min egen trotjänare, en Apex Mtn, har som bekant en 162" matta och jag har testat en del olika mattor under årens lopp. Jag har faktiskt bytt fler mattor än drivremmar vilket kan kännas lite underligt, skotern har nästan exakt samma milkostnad på drivmattor som bränsle!

Favoritmattan är Challenger Extreme med 2,5" kamhöjd men funderingar på en superlång matta fanns under flera år då det finns en med hela 174" längd. Nu har jag sedan ett par år bestämt mig för att inte bygga om min skoter då den är så bra som den kan bli för mitt brukande. En väl fungerande maskin ska inte modifieras enligt mig men visst vore det kul att testa en som var ännu längre? Historien fortsätter med andra ord och när god vän i USA kom över en 174" matta var jag helt klart intresserad. Han sålde den till mig så billigt att det inte fanns någon möjlighet att tacka nej och fixade

dessutom ett par Ice-Age boggiskenor som inte bara hade rätt längd utan dessutom var helt raka, ingen upp-vinkling den sista biten före vändhjulerna som de flesta skotrar har original. Skenorna var av någon anledning avsedda för 9" vändhjul vilket svenska Billet X levererade tillsammans med de övriga boggihjulen.

## X:ad

Billet X har tillverkat lite större boggihjul än vad Yamaha har original vilket ger en betydligt bättre livslängd på slides-plasten, de extra 5mm gör hela skillnaden. De levererade dessutom



# eller?



Den numera jättelånga Apexen har full uppsättning av Billet X hjul. Fyra 9" vändhjul fyra bogghjul med den lite större diametern 135mm som minskar maskinens apptit på slidesplast.



En justerbar styrhöjare ska också monteras, jag ska bara fixa ett bra fäste till min MCX display. Billet X gör en mycket stadig höjare som inte ger känslan av att flexa i något läge, vissa justerbara höjare är för vecka för min smak.

en fantastisk fin styrhöjare som är fullt justerbar och mycket stadig.

Jag har ibland lite svårt för justerbara höjare då det kan kännas att de flexar när man bryter kraftigt i styret men det är inget problem med denna stadiga konstruktion. Så utan att jag egentligen själv har förstått hur äger jag nu en Apex med 174", Billet X hjul och styrhöjare.

Jag passade dessutom på att kapa så mycket som möjligt av fotstegen baköver där jag inte placerar mina fötter, enkelt och billigt sätt att öka framkomligheten. Men hur kom allt detta sig, jag skulle ju inte bygga om

min skoter alls? Det verkar som att min Apex på något vis modifierar sig själv, märkligt.

### Bigfoot

Körmässigt är det stor skillnad med den nya mattan och Ice-Age skenor vilket knappast förvånar. De raka skenor som är 15cm längre är original ger ett bastant fotavtryck. Skotern känns betydligt längre på hårda spår och jag får placera fötterna 5-10cm längre bak för att uppnå samma balans. I pudersnöen är skillnaden i vissa lägen märkligt liten sett till manöverbarhet.

Jag kan göra lika snäva pudersväng-

ar som förr och den är smidig att kasta från sida till sida. Skråkörning kräver lite mer ansträngning men det känns som att det är ett lågt pris att betala.

Framkomligheten är helt otrolig och man kan köra så sakta man önskar i vilket snödjup som helst. Och när man kör på rullen kommer man högt upp, riktigt högt!

Så nu är min skoter färdigbyggd efter 7 års modifieringar, eller? Nu finns det en matta som inte bara är 174" lång utan även har 3" kammar, vilket kräver omflyttad drivaxel. Vore det inte kul att testa en sådan? Vi får se nästa år. ✨



## CrossFix

**Auktoriserad verkstad & försäljning av reservdelar.**

**ski-doo**  **LYNX** 

**can-am** 



Pris exempel:

**SLP skidor**

**3495:-/par**



## Ny webshop!

Erbjudande på en matta från camoplast

Drivmatta 2,5 peak  
41\*371\*64 mm



**7995:-**

Aterförsäljare för

**MCXPRESS**

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

Crossfix AB

Hammarvägen 39, 943 36 Öjebyn,  
Tele 0911-66423

www.crossfix.se

Allt du .. behöver veta för att välja  
**SNÖSKOTER**

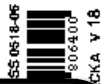
**NYHETA MODELLER**

**Skoterguiden**  
2013

Skoterguiden 2013 Pris: 59,-



Din .. kompletta  
**SNÖSKOTERGUIDE**



**skt-doo** **LYNX** **ARCTIC CAT** **YAMAHA** **POLARIS**

**KÖP DEN NU!**

**Beställs på [otlas.jetshop.se](http://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.



**STÖRSTA UTBUDET HOS OSS!**

**NYA & BEG!**



**Lynx commander STD 600**

**E-Tec - 13**

Med drivbandslängd på 500 mm och 44 mm kamhöjd tar den sig lätt fram i lössnö och behåller greppet. Närbackarna blivit utmanande branta

**Kampanjpris: 128 900:-**  
**103 120:- ex moms**



**Skoterkläder outlet -50%**  
**PÅ VÅR WEBSHOP**

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

**www.kalixmaskiner.se**

**Reservdelar & Service  
Försäljning**



**Tillbehör & Reservdelar  
Snöskoter & ATU**



**Tel: 0297-42100**

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



**Fryser du? Så onödigt.**

Med underställ i fin, frottésticked merinoull så slipper du. Frottéöglorna binder nämligen luften mellan hud och plagg till ett isolerande värmeskikt. Ull har dessutom en naturlig förmåga att transportera bort fukt och svett. Våra underställ används av yrkesfolk, sport- och friluftsmänniskor och andra som ogärna fryser. Woolpower tillverkas i Östersund i materialet Ullfrotté Original sedan 1972.



**Underställ i frottésticked merinoull.**

**www.woolpower.se**



**Stora Sjöfallet**

**Vi gör din längtan till verklighet**

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

**Året-runt-öppet**

# Årets långttestare

## Polaris Pro RMK 163



Årets RMK är utan tvekan den lättaste på marknaden, både på gott och ont.

Förare: Björn Friström

Jag har haft en uppsjö av olika långa Polarisar; Assault, Switchback och RMK i olika längder och storlekar. Jag har haft dem alla. Jag tycker mig vara väl lämpad att säga att 2013 års version av Pro 800 RMK helt klart är den bästa av dem alla, förutsatt att man vet vad man köpt och vad man ska ha den till. Pro RMK är utan tvekan den lättaste maskinen på marknaden i sin genre, ja faktiskt lättast av alla maskiner tror jag, oavsett längd. Det där med vikt är egentligen en fråga om hur mycket och vilket material man använder när man bygger någonting. Vill man att någonting ska vara extremt starkt samtidigt som vikten inte betyder någonting så är stål ett bra material. Vill man att någonting ska vara extremt lätt samtidigt som kostnaden inte är viktig så är exempelvis kolfiber ett bra material. Bryr man sig om kostnaden och vikten så är det egentligen bara aluminium som gäller, framförallt när det byggs snöskotrar. Polaris har tagit det hela till ytterligheter eftersom de lyckats få årets Pro RMK att väga under 240 kilo, fulltankad, vilket inte alla maskiner klarar av om man så plockar bort bensintanken. Detta i sin tur betyder att du inte kan använda årets RMK som murbräcka



**“Lättare kan ingen vara”**

Bränsleförbrukning:

Är bränsleförbrukning intressant på en lössnömaskin? Tror nog att denna drar mindre än 2,5 liter/milen vid extrem ekonomikörning på led. Men är den siffran intressant? Inte ett dugg. En lössnömaskin körs på fullgas i lössnö och drar därmed mycket bensin. Vid vanlig körning som den är avsedd för (det vill säga i lössnö) drar en Pro RMK 800 mellan 4-10 liter/milen. Då du..

och får tänka till lite extra hur du använder den. RMK är byggd för körning i lös snö. That's it! Alla annan körning görs med yttersta försiktighet då den inte tål mycket stryk, som faktiskt fjolårsmodellen gjorde. Jag tänker först och främst på a-armarna som är extremt lätta i år men samtidigt också är ganska sköra, och allt annat än billiga. 2012 kostade en övre och undre a-arm ca 3700:-. I år kostar samma reservdelar ca 5200:-. Ju lättare desto dyrare.

Kan tipsa om att du får en komplett ZBroz Racing framvagn för dryga 480 dollar eller 5500 hemma å klart, alltså ungefär halva priset. Har själv kört sönder två uppsättningar a-armar denna säsong vilket inte tillhör vanligheterna. En sak är säker. Pro RMK är byggd för lös snö, inte för att köra in i stillastående saker.

### Krångelfri

Min maskin har varit förskonad från andra konstiga haverier och har fungerat fantastiskt bra. Motormässigt är denna årsmodell superb eftersom den levererar precis så mycket effekt jag vill ha. Borta och glömt är alla krånglande och orent gående 800 kubikare från Polaris.

Den har varit helt krångelfri och är en chassimässig våt dröm. Så här ska en lössnömaskin vara. Allt mitt skitsnack om svaga a-armar är förlåtet och jag har verkligen glatt mig åt den här maskinens fördelar. Är du ute efter en extrem lössnömaskin, kör du måttligt på led och endast i nödfall, har du ledsyn och vet att man kan vrida styret så att du inte kör in i hårda saker-då är Polaris Pro RMK en maskin för dig.

För övrigt så kan vi rekommendera dig att ha med dig en extra tandad Quick-drive-rem till drivningen, för att vara på den säkra sidan. Jag har hört om några rebrott men är övertygad om att detta är ett ganska ovanligt fenomen. Åker du utslutande lössnö och spöar skotern under längre stunder gör du verkligen rätt i att ta med dig en extra drivrem eftersom livslängden kan vara drygt 25 mil. Nu pratar vi utslutande tung fullgaskörning i massor av snö. Helt ok enligt mig. Nu tar i alla fall jag det sista ur vintern. Ha de. ❄️

## Surftips

www.zbrozracing.com



Jag kan inte annat än påstå att denna ikörning måste vara rejäl. Hur fjolårsframvagnen klarat detta kan vi bara spekulera i. Är ganska säker på att a-armarna från en -12:a passar på en -13 om man skulle vilja ha en billigare, tyngre och starkare variant. Du kan också surfa in på [www.zbrozracing.com](http://www.zbrozracing.com) och kolla in deras avsmalnade superfräscha framvagn för drygt halva priset hemfraktat, tullat och klart.



Årets snackis är utan tvekan Polaris trevliga fotsteg som både har ett rejält genomsläpp och är stabilare än min svärmor.

# Arctic Cat F 800 RR



RR är som Mr Two-Face.

Förare: Stefan Sund

**N**u har det hunnits med att läggas en hel del mil på RR:en och den minst sagt snöfattiga starten på vintern har gett vatten på kvarn. Att jag valde en kort sportmaskin som långtestare berodde mycket på att jag var trött på allt släpvagnsåkande för att ha roligt med skotern. Denna vinter, som är långt ifrån slut, har jag haft extremt roligt direkt jag lämnat garaget.

## Bränslet

Att ha roligt på en skoter brukar betyda en saftig åtgång på dom ädla bensindropparna och RR:en är inget undantag. Under helt normal körning ligger den stabilt på 3 liter per mil, alltså ungefär som denna motor brukar göra om man tittar bakåt genom åren. Jag måste också säga att det är ganska skönt att ha tillgång till alla hästkrafterna direkt från start utan att behöva köra in maskinen under halva säsongen.

Digital mätare i all ära men dom mekaniska verkar vara snäppet stabilare. Innan jag lärt mig hur långt jag kunde köra på en tank skapade bränslemätaren mycket huvudbry genom att visa på tom tank redan efter 5-6 mil för att i nästa stund hoppa upp till halv tank, väldigt känslig på lägesförändringar. Här saknar jag också det gamla jättestora tanklocket som gjorde det möjligt att lätt se hur mycket bensin som var kvar, alternativt kunde man stoppa ner hela foten för att känna med tårna om ville.

Oljeförbrukningen ligger på sina c:a 2 procent precis som det ska. Att fylla på oljan har dock blivit helbökigt på det nya chassit. För att inte främst lössnöåkarna ska knäcka röret till oljebehållaren som stack ut lite på 2012 års modell har man



## Tillbehör

FLYSCREEN #:	6639-194	Pris:	1.050:-	SNO PRO HAND GUARDS #:	5639-262	Pris:	600:-
SNOW MESH #:	5639-835	Pris:	600:-	CURVE XS-skidor		Pris:	Ca 3.500:-
SNO PRO BRAKE LEVER #:	5639-924	Pris:	1.150:-	CURVE Thrusters		Pris:	Ca 700:-
SNO PRO MOUNT KITS #:	5639-264	Pris:	600:-	CURVE Leading Edge		Pris:	Ca 700:-

*Det är inte helt lätt att lossa vändhjulsmuttern med originalverktyget så en egentillverkad hylsa med piggar kan vara på sin plats.*

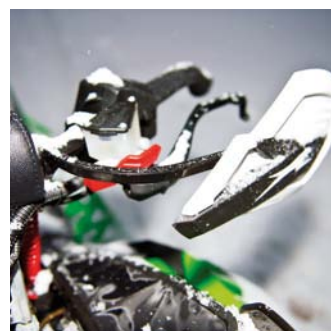


till i år plockat bort det, vilket gör att man nu måste ha en pip på oljeflaskan för att fylla på annars når man inte. Har väl till skrivande stund spillt lika mycket olja i baljan som jag lyckats få i behållaren.

## Besvikelsen

Innan BLS hade jag höga förväntningar på RR:en då den känns klart rappast av alla 800:or på marknaden. Läger man därtill värsta sortens dämpare borde alla förutsättningar för en topplacering finnas där. Nu blev det inte så då ingen av förarna kom överens med maskinens något nervösa beteende. Till en början försökte jag lösa detta med toe-out justering och dämparinställningar utan att komma hela vägen, visst blev det bättre men helt nöjd blev jag inte förän jag bytte skidorna. Detta är en medicin som fungerat riktigt bra på Arctic Cat dom senaste tio åren. Det enda negativa är att maskinerna blir något mer trögstyrda, men i gengäld får man en riktigt stabil maskin. Ska man göra en och endast en investering på sin Arctic Cat RR så är det skidorna man ska titta närmare på.

*Sno Pro-bromshandtaget fungerar perfekt, likaså handskydden som tack vare dom långa Sno Pro-bågarna ger gott om utrymme för händerna.*



*Har även hunnit sätta en personlig touch på RR:en.*

Trots att man genom åren kommit med flertalet omarbetade skidor från Arctic Cat har man inte riktigt blivit av med det nervösa intrycket maskinerna ger.

När jag hoppade mellan en Arctic -12:a och RR:en märkte jag att man visst måste ha ändrat på styrlagslaget även på dom korta maskinerna! För på -12:an gick det nämligen rakt fram i första kurvan med samma styrlagslag som på RR:en. Nu mera fungerar alltså styrningen klockrent även på sportmaskinerna, i alla fall på RR:en.

I samma stund som jag märkte att jag inte skulle klara kurvan fick jag en annan aha-upplevelse, även bromsarna är ljusår bättre på RR:en. Med annan bromskolv är det högre tryck i systemet, det tillsammans med den ventilerade skivan gör stor skillnad. Måste även nämna att mitt långa och krokiga bromshandtag fungerar mycket bra, då det både är lätt att nå och har bra grepp.

## Släppt på trycket

För att dels minska skidtrycket, men även för att få en mjukare maskin har

jag gradvis släppt lite på trycket i huvudkammaren på FOX-dämparna fram. I boggin spände jag däremot istället upp den främre dämparen en centimeter för att lätta på skidtrycket något. Komp och retur klickar jag både hit och dit efter tycke och smak, men endast två klick åt gången för att inte irra bort mig helt!

Nu när jag hittat rätt inställningar vad det gäller fjädringen kan jag verkligen njuta av alla 163 hästarna, hela tiden. Bland det roligaste som finns är att låna ut en Arctic Cat 800 till någon som aldrig provat en förut, lite rädda men mycket glada brukar dom återvända efter provturen.

Denna Arctic är alltså precis som en Arctic ska vara, lite egen, vild och med ett imponerande ryt.



*Att ställa om saker som komp och retur i boggin kräver en ishacker.*

# Yamaha FXNytro M-Ride 162



## “Den sista färden”

Förare: Micke Kviltén

**S**å fick jag då möjlighet att på allvar testa maskinen i skapligt djup snö med branta backar och öppna vidder som bonus. Erhöll en inbjudan att följa med till Älvdalens utkanter där det utlovades mängder med snö och avancerad körning. Med skotern på släp åkte vi så lämmeltåg för att nå målet som var Rivsjön, beläget cirka fyra mil norr om "byn". Längs vägen så kommer jag på mig själv med att småle, hade inte sett så mycket snö under hela vintern.

## Nya skidor

Innan avfärd så hade jag monterat ett par MTX-skidor för att komma tillrätta med manöverbarheten. Dessa kom hem i tre paket varav två såklart innehöll skidorna, det tredje med styrstål och minst fyrtio små påsar med skruvar, muttrar och brickor, packade en och en. Jag spenderade nästan en timme bara för att öppna de små påsarna.

Tidigare med originalskidorna hade den en viss tendens att vara svårstyrd och betedde sig konstigt när den landade efter skidres i lössnö. Yamahan började nästan wobbla och jag kände mig inte alls säker med skoterns vägval när väl skidorna landade. För det var inte jag som bestämde utan helt och hållet skotern. Lite otäckt faktiskt. Med de nya skidorna som är raka så försvann det problemet och jag anser att de borde sitta på från början. Det är lättare att manövrera skotern plus att den styr grymt bra med TotalTek-skenorna. Framkom-

ligheten försämrans inte heller, snarare tvärtom.

## Grym framkomlighet

Övning ger färdighet är en devis som stämmer bra när det gäller att köra i djupsnö med den kraftfulla M-Riden. Det är en sak att köra efter led och lite bredvid i lössnön, det känner jag att vem som helst bör klara av. För mig som äger en hybrid med 136" matta blir det lite omställning att köra med M-Riden. Tidigare har det varit full gas som gäller för att överhuvudtaget ta sig fram i kuiperad terräng i djupsnön. Nu däremot så kan jag puttra fram till där backen börjar och då samtidigt reka färdvägen under tiden. När det väl går uppför kan jag utan problem släppa på gasen och riktändra, känner ingen oro alls för att köra fast, det är bara att mata på. Det kan dock uppstå problem om det är för tigt mellan träden, men maskinens framkomlighet uppför backar är otrolig.

Prövade även att surfa lite men där visade sig ovanan med en så lång maskin omgäende, visst fick jag till några bra svängar och så men det slutade som oftast med huvet i snön. Kan inte säga om det är min teknik, vilket är troligast, eller om det är att den inte sjunker ner ordentligt som man är van vid. Som på alla andra skotrar så fördubblas nästan bränsleförbrukningen när man leker i djupsnön. Men det är ju något man är väl medveten om, jag köper ju inte den här maskinen endast för att den är bränslesnål. Bytlånade skoter med en Polarisägare och det var först då jag hörde hur mäktigt M-Ride:n faktiskt låter, inget hys-

teriskt tvåtaktsgnäll utan ett härligt dovt avgasljud.

## Redan slut

Har nu spenderat drygt 30 njutbara mil på långtestmaskinen innan det snart är dags att lämna tillbaka den. Kommer sakna den, snyft. Jag upplever att detta är en maskin för den som är ute efter en driftsäker lössnömaskin med mycket matta och motor. Användningsområdet känns något bredare än de mer, efter led, vingliga konkurrenterna. Det går riktigt bra att köra skapligt fort och säkert efter led men då med MTX-skidorna som jag redan lovordat. I ren lössnö och öppen terräng är framkomligheten suverän, hur kul som helst att aldrig köra fast. Så klart går det att köra ner sig men det är oftast då något hinder, träd eller dylikt, dyker upp i din tänkta färdväg och stoppar framfarten. Besteg några riktigt branta höjder och den enda gången jag gick bet var när en stor sten som dolde sig under snön slog till styret och gjorde att jag var tvungen att antingen välta eller vända nerför, jag valde det senare alternativet.

Några detaljer som jag återigen vill framhålla är ställbart styre och de underbart varma handtagsvärmarna. Maskinellt upplever jag den som driftsäker och relativt bränslesnål. Har ännu inte behövt byta rem, eller ens haft behov att öppna huven. Kvalitetskänslan jag vill ha hos en ny skoter finns där, robust och gedigen, inga plastiga detaljer att irritera sig på. Mattan är såklart lång men upplevs efter en tids körning inte så extrem. Dämperiet får klart godkänt, har dock

inte ändrat något från originalsetupen. Den fjäderlösa boggin reducerar onödigt klonkande och är antart jag, viktbesparande. De (Yamaha) har vad jag förstår bantat denna modell rejält genom åren men man når inte riktigt fram gentemot konkurrenterna. M-Ride:n är mer som en väldigt lång hybrid än en renodlad lössnömaskin.

Tackar för mitt gästspel för denna säsong och hoppas ha förmedlat någon sorts känsla för snö. ❄️



Allt blev bättre med dom nya MTX-skidorna och dom passar perfekt för min körning.



Det tog nästan hela Gilmore Girls att öppna alla påsarna med muttrar och brickor till skidorna.

# Lynx BoonDocker 3900 DS



It's a keeper!

Förare: Micke Ljungberg

**K**ontraster från förr... Lastar in boondockern i sprintern för en helg i Funäs, slänger även med min Arctic Cat Jag 3000 lång -83 för vi ska även ut på en deep snow mission med 80 tals långbandare! Det går ut på att man ska försöka ta sig upp för de mest omöjliga träd- och klippbeklädda backar. Inser ganska snart att det inte är Boondockern jag sitter på utan en 340 som jag allt som oftast måste springa bredvid för att ta mig upp dit jag vill.

5 timmar senare är vi tillbaka där vi startade och jag är väldigt nöjd att jag inte hade Boondockern eftersom rutan är halv, lyftbågen bak krokig och jag har dessutom fått massor med nyttig motion! Dom andra skotrarna ser inte bättre ut, snarare tvärt om plus att nån blöder i ansiktet också (brorsan). Kan bli fantastiskt tråkigt för den som följer dom spåren v gjorde om han har en skoter att vara rädd om.

Men det var inte det jag skulle skriva om.

## Öppnar sig

Är nöjd med nästan allt på Boondockern men det som är lite drygt är att jag nästan jämt får spänna fast nån av sidokåporna efter att jag kört "som fan". Vet inte om det beror på min körstil eller om dom helt enkelt sitter lite för dåligt. Hade faktiskt samma problem med den korta 800'n jag hade ifjol. Men annars känns det som att man är King of the hill med Boondockern!

Har inte hittat nån klättring som varit för svår (än så länge).

Fotstegsgälarna då? Ja va fasen tycker jag om dom då? Vet inte riktigt, man märker inte av nån jättestor skillnad som



Jämfört med äldre maskiner har Boondockern en stor fördel då man även kan backa sig ur problemen.



Ibland är man faktiskt glad att man inte tog Boondockern!



Under vintern har jag även testat lite hjälmar och goggles, bland annat Fly F2 carbon och Dragon NFX. Brillorna är riktigt snygga och har ett fantastiskt bra synfält, dessutom mycket foam som hjälper till att hålla kylan borta ifrån ansiktet. Lätt dom coolaste brillorna att ha på after skin eller när man står i gassande sol på ett fjäll och bygger hopp!

I FLY-hjälmen har dom blandat det bästa från två världar, bra pris och snygga men framför allt skön. Trots att den inte tillhör dom lättaste hjälmarna på marknaden tänker man inte på att den sitter där. Mer info finns på [www.extraevil.se](http://www.extraevil.se) och [www.duells.se](http://www.duells.se)

gör den bättre eller sämre, måste nog köra mer i annan snö än jag gjort hittills. Bli mer avgörande mot våren med mer kompakt våt snö!

## Grunderna

När jag började köra skoter lagligt, det vill säga när man fyllt 16 år, och köpt en egen skoter istället för Ockelbo 300:n, styrde man alltid kosan mot nån ravin med hängdrivor som skulle sprängas med Phazern. Där la man väl grunderna till skoterkörningen, man fick också lära

sig att ta sig loss eftersom man i princip fastnade varje gång man landade. Det kan jag säga att man inte gör idag! Boondockern är välbalanserad och lätt att dra ikull i snön och funkar kanon i luften också. Man behöver inte heller ha någon hjälp att ta sig lös efter att man landat!

Bränsleförbrukningen har jag inga siffror på men min kollega som kör amerikansk 800 stod betydligt längre vid pumpen. Motorn går riktigt bra vid smygkörning och svarar direkt när man

vill ha mer, vilket är perfekt vid körning i knepiga situationer.

## Omodifierat

Helt original! Har inte gjort en enda inställning på min långtestare i år. Allt har varit i min smak från start, dämpare, styre, gashandtag. Annars brukar man ägna en stund till att få allt som man vill ha det. Men i år blev man utan den upplevelsen. Trycker ändå på "gilla-knappen"!

Boondocker'n gillar leden och älskar pudret! Det är nog en bra slutsamning. ✨

# Ski-Doo Summit X 154



Summiten är uppdaterad.

Förare: Daniel Orevi

Efter att inkörningen och första service var klar så har maskinen nu blommat ut i sin fulla potential. Allt har fungerat bra. Två gånger har den varit återkallad för att byta ut helljusomkopplaren samt byggt om runt en bränsleslang som satt lite trångt. Man kan ju tycka att skotern skall vara klar när den levereras men bägge gångerna fick jag snabb hjälp av verkstaden och man skall nog se det som att tillverkaren tar ansvar för sin sålda produkt och uppdaterar den utan kostnad för ägaren när något inte blev helt bra i produktionen.

## Körintryck

Det har blivit mer och mer lössnökörning även om mina inplanerade djupsnöveckor ligger efter denna tidnings pressläggning. I snö med upp till 1 meters djup har maskinen fungerat riktigt bra. Den är lätt att lägga ner i djupa svängar och mattan driver på väldigt bra. Vi kan nog tacka tMotion och flexedge för det. Tiltfunktionen i boggin och de flexande ytterkanterna på mattan gör helt enkelt att mattan får en flackare vinkel mot marken och har därför större yta som skotern vilar på och skottar framåt med. Resultatet är att man sällan tappar fästet vid nerlägg på myren.

## Styrningen

Skidorna har fungerat bra i all typ av ospårad körning men på moddig led hasar de lite väl mycket i kurvorna. Inför senaste helgen monterades SLP Powder Pro skidor för att se skillnaden och det blev mycket bättre styrning på led. Nu styr den direkt dit man vrider styret. På köpet blev den förstas lite mer nervös och tippbenägen vid inspirerad ledkörning så den kräver ytterligare lite mer burkning för att inte tippa utåt i tvåra kurvor. Jag har bara hunnit testa lite i djup



Inför senaste helgen monterades SLP Powder Pro skidor för att se skillnaden. (Ej på bild.)



snö hittills och jag upplever inte att de skulle vara sämre än originalet så dessa får nog sitta på resten av säsongen.

## Rullekörningen fortsätter

Skotern har gett mig ett större självförtroende att testa svåra linjer och ibland vet man inte vad som finns under alla kullar. Då känns det tryggt att kunna gasa upp den på rullen för att spara framvagnen och istället ta eventuella smällar med mattan. Det ger mycket större chans att komma över en stock eller sten istället för att böja en bärarm, vilket sällan är kul. Man kan ju låta alla roliga kullar vara också men så jobbar inte jag.

## Fotstyrning

Även vid körning i branter med djupsnö är det lättare att göra riktigt tvåra svängar om man lyfter upp fronten rejält. Det blir helt enkelt kortare del av mattan i snön och det blir väldigt lätt att svänga tvärt. Det kan vara väldigt användbart när man surfar uppför i granskog och man inte har helt klar sikt nerifrån och

Det här går inte att skylla på maskinen med tanke på att den åkt dit skidorna pekar.



man måste kunna improvisera spårval när man rundat en gran och ser ett hinder i det tänkta spåret uppför. Här känner man att utvecklingen gått långt framåt och att Summit helt klart är en av de mest lätthanterliga klättrarna på marknaden.

## Tillbehör

Jag har monterat 12V-uttag i främre förvaringsfacket. Allt var förberett plug and play och tog bara 15 minuter att montera. 10 minuter tog det att montera dit Linq-fästen för en tunnelväska. Tack BRP för de förborrade hålen i tunneln. Jag valde den mindre väskan som rymmer allt man behöver för dagsturer. Även handskydd från Acerbis har monterats. Har man som jag frusna händer är det skönt att ha dessa när det blir riktigt kallt.

## Motorn

800 E-Tec är som vanligt lättstartad och går helt problemfritt. På första årsmodellen av denna motor hade jag några gånger ett fenomen att motorn tvekade lite vid gaspådrag innan den svarade.

Både den smidiga väskan som lätt sätts på plats och handskydden fyller sin funktion.



Detta har aldrig hänt på denna maskin utan den har fungerat perfekt.

## Sammanfattning

Ski-Doo Summit X 154 800R E-Tec får helt klart ett toppbetyg. Mycket rolig maskin som känns färdig. Den har fungerat perfekt med enda undantaget att värmen i värmefacket ger alldeles för dålig effekt. Säsongen skall avslutas på Rubens vägg i Riksgränsen vecka 18. Vi ses väl där! ✨

## Bränsleförbrukning

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
11,00	4,75	2,32
5,36	3,72	1,44
18,09	10,40	1,74
23,58	11,65	2,02
11,23	5,46	2,06
23,51	11,06	2,13
21,61	11,97	1,81
179,78	89,58	2,01

På 179,78 liter bensin har det gått åt exakt 7,57 liter (2 dunkar) olja vilket ger en genomsnittlig inblandning på 4,21%.



# LÄSVÄRT



## ATV&TERRÄNGMAGAZINET

Prenumeration 6 nummer  
1 år inom Sverige



## STREET&STRIP MAGAZINE

Prenumeration 6 nummer  
1 år inom Sverige



## SNOWRIDER

Prenumeration 6 nummer  
1 år inom Sverige



## SNOWMOBILE

Prenumeration 6 nummer  
1 år inom Sverige



PRENUMERERA

otlas.jetshop.se

# FORM OCH FUNKTION



Med delar från Curve Industries förvandlas Arctic Cat Sno Pro 800 RR.

Av: Stefan Sund



**D**et här har jag gjort förut! Alltså trots att jag kan bäst själv, det gäller allt från att bygga hus till att flyga flygplan till att jag visst skulle spöa Carolina Klüft i sjukamp även om jag var förkyld. Trots en respektabel ålder av 37 år räcker det inte för att jag ska förstå att man ska lämna bort saker till dom som är proffs på området. Då jag anser mig vara proffs i det mesta gav jag mig glatt på att både designa och klistra dekalen på skotern!

## Egen design

Då jag hörde att man kan designa sitt egna dekalit på Curve Industries fick jag bara lov att testa. Visst finns det även färdiga kit men det här är ju mycket roligare. Efter att ha skapat ett konto på hemsidan letade jag upp en i grunden vit mall för Arctic Cat ProCross. Steg två blev att bekanta sig med funktionerna och titta på alla Clip Art-bilderna som man kan använda, där fanns allt från serietidningsfigurer till tillverkarnas loggor och diverse mönster. Om inte detta skulle räcka kan man dessutom ladda

upp sina egna bilder, och lite beroende på format kan man sedan ändra färgerna på bilderna. Programmet talar dessutom om hur stora bilderna kan vara på dekalen utan att bli pixliga.

Det är inte helt lätt att för hand lägga designen på ett identiskt sätt på båda sidorna. Något sent upptäckte jag att man först kan göra ena sidan sedan kopiera den bilden, spegelvända den och klistra in på andra sidan. Nackdelen blir att man då inte kan ändra i den bilden, men med själva grunden kan det vara bra att göra så med så att det endast blir ett lager i botten av designen.

En bra funktion som tyvärr inte fungerade på min dator var zoom-funktionen. Med den funktionen borde det vara betydligt lättare att lägga sakerna rätt.

## Beslutsångest

Efter några timmar på Curves hemsida hade jag flertalet mer eller mindre bra designar, den ena rörigare än den andra med många skrikiga färger. Tillslut insåg jag att det även efter dekalningen oundvikligen skulle vara ganska mycket grönt

kvar på skotern, vilket fick mig att i huvudsak hålla mig till vitt och Arctic-grönt.

När jag äntligen hade bestämt mig för en design och all T-Train-attribut var bortrensade gjorde jag beställningen. Efter kanske en månad dök så paketet upp med DHL och jag blev som ett barn på julafton och slet upp paketet.

Nu var det några svåra beslut som skulle tas! Skulle jag lämna bort jobbet att klistra maskinen? Skulle det bli bättre än original? Ska jag ta bort originaldekalerna? Många frågor som besvarades med att jag gjorde allt själv som vanligt. Då originaldekalerna brukar kosta en dyr slant beslöt jag mig för att lämna dom på. Jag värmdes originaldekalerna försiktigt för att se till att dom satt ordentligt och skar dessutom bort sådant som stack ut utanför kanterna. Sedan la jag på vax över dekalerna för att öka chansen att dom sitter kvar om man skulle vilja ta bort den egna dekalen i framtiden. Övriga ytor rengjordes noggrant och första dekalen smet enkelt på plats utan att bråka.

Då Catten har väldigt släta ytor som endast är lite konvexa på sina ställen gick det bra att endast använda händerna för att få dekalerna på plats. Med lite värme och ett rakblad satt dom sedan

som dom skulle. Jag märkte att det var lättare att sätta dekalerna när det fanns ett mönster att gå efter, så den grårutiga botten jag hade var inte bara snygg utan fyllde även en funktion.

## Hela sommaren

Då jag inte tror det finns någon gräns för hur många eller hur länge designerna kan ligga på Curves-hemsida är det bara att skapa ett konto och börja skapa! Då säsongen lider mot sitt slut kanske det kan vara ett roligt sommarprojekt så att det inte tar värdefull skotertid i anspråk.

Det finns inte mycket att klaga på när det gäller hemsidan men naturligtvis går det att göra den ännu bättre. Då det inte är helt lätt att skapa sig en bild av hur slutresultatet kommer att bli vore kanske en stor bild på skotern som man kan vrida och vända på att önska. Nu ska jag njuta av vintern med min helt egendesignade RR, men skulle jag mot förmodan stöta på någon annan med exakt samma dekaler skulle ingen bli gladare än jag. ✨

## Surftips

Customs.Curveindustries.com/graphic\_kits



När denna fråga kom upp lärde jag mig att svara "Leave it" annars blev det kattskit.



Under Clip Art i menyn ligger det säkert tusen olika bilder man kan använda till sin design.



Det är inga problem att lägga med egna bilder om man känner för det då programmet sväljer dom flesta bild-format.



I Layer manager kan man ta bort och flytta bilder samt ändra i vilken nivå bilden ska ligga.

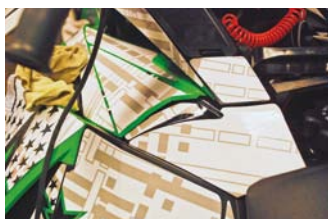


Inget annat än rutan och lyftbågen fram behövdes tas bort innan jag började.



Finns det något roligare än att få ett paket fyllt med skoterdelar?

Naturligtvis var det svårast att få dit den största dekalen, men tillslut gick det ändå bra!



Denna dekal passade inte till hundra procent men det löstes enkelt med ett rakblad.



Då det ändå är ganska mycket grönt som syns är jag glad att jag inte valde turkosa och rosa färger. Efter ytterligare två timmar var även den andra sidan klar.



Dekalen var uppenbarligen anpassad för en 2012:a då det var utskuret för 50-års emblemet.

# CANONBALL RUN ORSA WINTERGAMES



## ALLA MEDVERKANDE TEAM BREDBAND 80-TAL

Team Yeti  
Team STR Sörsjöns Terräng & Rusdrycksförening  
Team Åbjari  
Team Snuskoter  
Team Dierks  
Team Galne Gunnar

Team Easy Hemoraiders  
Team Dirt Pro  
Team Stålbänge  
Team Himmata Racing  
Team Råsa Scandic Gul  
Team Formsvacka  
Team Fu-racing

Vi måste väl ha roligt på vintern också.

Text: Björn  
Bild: Stefan där inte annat anges

**A**tt minnas sin ungdoms glada dagar är någonting som vi medelålders män gärna gör. Tänk att få åka tillbaka en sisådär 25 år i tiden om så bara för att par timmar. Ett par gånger om året så tillåts jag och min bekantskapskrets att göra detta. På hösten brukar vi träffas ett jättegång och köra mopedrally, och i år har vi också dragit igång en vintervariant med samma tema, fast på snö.

Reglerna är luddiga och i år nöjde vi oss egentligen med att försöka genomföra ett evenemang med hela 55 stycken ekipage av olika årsmodeller. Årets test gick ganska bra och vi kommer att göra ett betydligt mer genomarbetat och större evenemang till nästa år. För att du ska bli sugen på att ställa upp så drar vi väl igenom händelserna i CanonBall Orsa 2013 för att du ska bli sugen nog att göra i ordning en egen maskin till nästa år.

Vi samlades i alla fall en lördagsmorgon i slutet av januari 2013. Samlingsplatsen var SnowRider-redaktionen i Stenis och färden avslutades på Orsa Hotell där vi övernattade. Det här är vår historia. ✨



*Då vi delade upp maskinerna i standard och inte så standard 70 och 80 tal kom det många olika variationer av maskiner. Några riktigt fula men några också extremt fina. På bilden en TNT 340 enstånka av 71 års modell.*

# SA 2013



**Morgonsamling och obligatorisk morgonjympa. Se till att komma tränade till 2014 års Canonball Run Orsa.**



*Klockan nio en lördagsmorgon i Januari bar det iväg för ett sextiotglada skoterister till Orsa.*



*Då inte alla hade tillgång till veteranmaskiner så öppnade vi också en bredbandsklass där faktiskt en del tjejer ställde upp. På bilden Team Åbjari som bestod av två grova damer och en ordentligt påställd bakfjädring.*

*Det sägs att storleken inte har någon betydelse och visst är det så. Denna lilla minimänniska klarade resan galant när väl hennes man lyft henne tillrätta på Phazern.*

## 70-TAL

- Team Berglund/Backman
- Team E Jansson
- Team Trottelstopp
- Team Extrim
- Team Länsstyrelsen
- Team Plåt
- Team Mickelvål
- Team Björklund Lööf
- Team Bolla Bolla
- Team Bergkvist 1
- Team Bergkvist 2
- Team Rosa Pantrarna
- Team Yamaha Härjedalen
- Team Kolsta
- Team Larsson Krister
- Team Jonson 1
- Team Jonson 2
- Team Frös/Nilsén
- Team Elaine

*Det man inte har i huvudet får man kompensera med ett vackert yttre. Reine Wik från Sollerön har anammade detta och gjorde sig därför extra fin med ditmålad bröst och en rejäl buske.*



*Tidskörning med bredbandare är riktigt underhållande att se. Med två 100 kiloskallar och drygt 400 kilo skoter gungade det skönt på myren när dom susade förbi i 22 kilometer i timmen.*



*En trevlig Johnson är bland det skönaste man kan sitta på enligt Jerker Myren. Foto: Mats Heed*



*Det är inte det lättaste att hålla ihop ett jättegång. Första skotern skar efter 100 meter.*

Norges stolthet Magne Kolstad visade sig ha mest tålamod av alla och körde de fem milen utan en sekunds vila. Trots en marschfart av 16 kilometer i timmen kom han inte sist.

Foto: Mats Heed



Kan man bli annat än glad åt en SS 440? Foto: Mats Heed



Radarmätning och 100 meter acceleration betydde toppfarter runt 50 kilometer i timmen.



En riktigt fin Elan utan gnista fick som så många andra åka Widetrak.

Foto: Fredrik Löf



Då alla är välkomna på denna tripp så gladda vi oss riktigt mycket åt att den kinesiska kvinnan Tjon-Tjong-Totte var på plats med besked.



Att samla ihop drygt 50 gamla skotrar och på något sätt valla alla dessa till några förutbestämda platser är inte det lättaste. Till nästa år kommer vi ha en snabb och en långsam grupp.

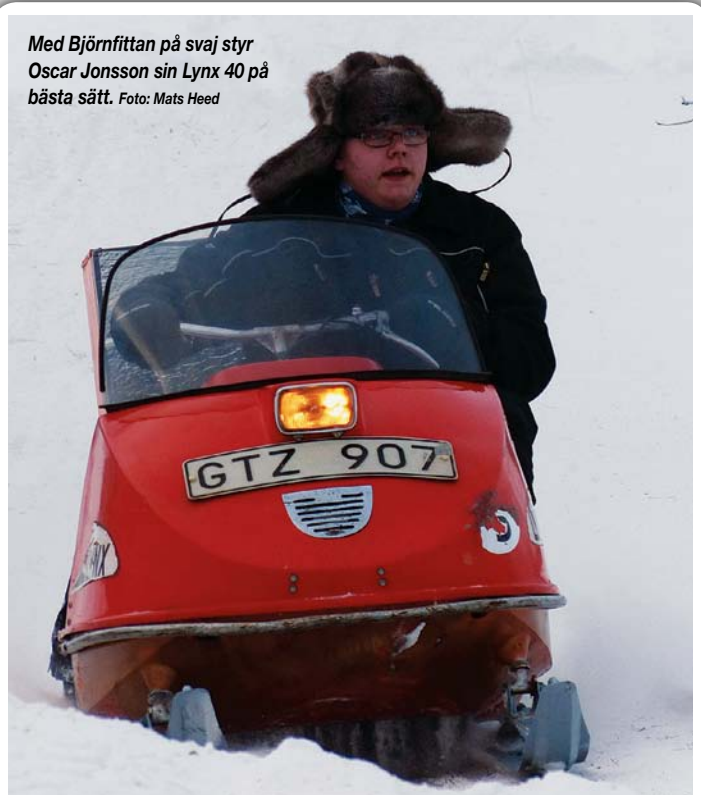


Varje skoteråkare med den minsta självrespekt monterar väl en stereo på skotern? Foto: Fredrik Löf

En riktigt fin Citation SS som bland annat tack vare dubbla förgasare hade 5 hästar mer än den vanliga Citation 4500. Foto: Mats Heed



Med Björmfittan på svaj styr Oscar Jonsson sin Lynx 40 på bästa sätt. Foto: Mats Heed





Ju fler desto roligare. Team Råsa Scandic Gul satsade allt på ett kort och använde sig av en tidstypisk pulka.



Det gäller att vara garderad med skidor ifall tekniken på den gamla Ski-Doo Citation 4500:n fallerar.



Ronnie Petterson sa en gång att "det finns tusen sätt att ta en kurva". Och visst hade han rätt.



En rutinerad svensk i form av en Ockelbo med packlådan långt bak! Foto: Mats Heed



Den rejsiga Citation SS passade med sin korta matta perfekt för BLS-sträckan.



Förvånansvärt få skottrar packade ihop under dagen men de som gjorde det lastade vi bakpå vår trogna redaktions-Widetrak som orkar dra det mesta.



Folk från Funäsdalen är minst sagt rutinerade när det gäller att åka fort.



Gulaschsopepeaus i Hemus. Tack Åsa och Micke!



Dagens tur var cirka 50 kilometer lång. Färden gick från Stenis utanför Mora via Selja (dvs Seljabron över älven) och till slut kom vi fram till stranden vid bystugan i Bonås. Vi fortsatte färden över Orsasjön till Holen där vi hade lite accelerationsövningar mot radarpiستول.



Väl över på andra sidan Orsasjön så omgrupperade vi och gjorde oss redo för accelerationstest.  
Foto: Fredrik Löf



Vem har sagt att man måste köra fort för att välta?



Väl framme på Orsa Hotel så värmdes det en del innan middagen och prisutdelningen.

**SUPERCLAMP**  
08 - 511 738 40

**SUPER-GLIDES**  
THE SLED/ATV GLIDE WITH TRACTION Patented

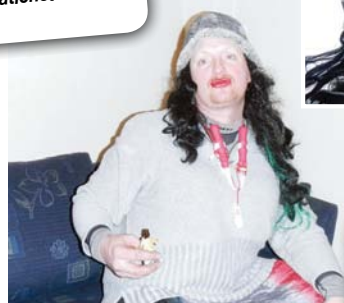
[www.superclamp.se](http://www.superclamp.se)



Då luftmotståndet är allt när det gäller top-fartsnoteringar använde sig flera av våra deltagare av udda körställningar. Foto: Mats Heed



Polaris Sno Traveler gör en fartfylld målgång.



Reine Wik har förekommit i SnowRider sedan begynnelsen. På den tiden var han en man, men saker och ting ändras ibland.



Alla åldrar (tydligt) fanns representerade under kvällen och här har vi någons mamma som poserar villigt med ett såkallat läpput framför kameran. Kull!



Ytterbergs svar på Tom Cruise är ingen annan än Henrik Olsson som förutom att han brukar vinna alla SnowRider Hillcrossstävlingar också tog hem det mesta i Caonball Run Orsa. Men varför vaknade han upp på söndagsmorgonen med en grillkorv i byxorna?

## DAGENS RESULTAT

70-tal

- 1:a Team Bolla Bolla
- 2:a Team trottelstopp
- 3:a Team Björklund

80-tal

- 1:a Team Yamaha Härjedalen
- 2:a Team Fu Racing
- 3:a Team Formsvacka

Bredband

- 1:a team Yeti/Team Dierks
- 2:a Team STR
- 3:a Team GG & Team Åbjari



**VINNARE!**  
AV EN WOOLLY! **LINDSTRANDS**

GRATTIS TONY MÄKINEN I ÅSHAMMAR TILL VINSTEN!

[www.snowrider.se](http://www.snowrider.se)



# Scootermesse i Saltdal

**S**om ni förstår ligger Saltdal i Norge, i höjd med Boden om man ska ge en referens på den svenska sidan av gränsen. Här höll killarna i Bent 'n' Broken en skoter och fritidsmässa den 27 november.

Alla skotermärkena var på plats för att visa upp sina maskiner, representerade av återförsäljarna Ernstsen MC & Scooter (Polaris) Rognan Auto (BRP), Båt och fritid (Arctic Cat) och Yamaha Center i Bodö (Yamaha).

Redan vid 10:00 när portarna slogs upp stod folk i kö utanför Saltdal hallen och de sista lämnade inte mässan

förän det var stängning vid 18:00. Under denna tid hade man haft hela 1.000 besökare som gjort turen genom mässan och sett de senaste skotermodellerna, fyrhjulingarna och husvagnarna på marknaden. Här fanns det även gott om tillbehör och utrustning att titta på.

En liten tillbakablick vad det gäller skotrar fick man på avdelningen för veteranare. På plats var också världens första skoter byggd med både turbo och kompressor!

Gensvaret från allmänheten var enorm och vi hoppas på en uppföljare även nästa år!



Turbo och kompressor? Ja varför inte!



Även veteran skotrar fanns på plats, bland annat några Ski-Doo Elan eller som man säger i Norge Ski-Doo Elan.



Under dom åtta timmarna mässan var öppen passerade det här hela 1.000 besökare.



Här fanns skotrar för både stora och små.



I Norge äter man nästan bara mackor och visst fanns det även på mässan.

Alla märken var representerade genom återförsäljare.



alfareklam.se



**NU HAR VI  
SKOTERMATERIAL  
SOM TÅL  
DET MESTA**

**Alfa  
Design  
Reklam**

## Skotertouring Outback – Gäddede

Hotellboende och carport för skoter i direkt anslutning till ledssystem 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](http://www.nordicoutback.eu)

## WWW.HANSERIKSSON.SE









**Hans Eriksson AB**  
**0581 - 310 95**  
[hanseriksson.se](http://hanseriksson.se)

## BÅGE/UNDERKÖRNINGSSKYDD

Nu äntligen finns det en frontbåge till Polaris 2011-13





Original

Den skyddar huvan 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.bk-system.se](http://www.bk-system.se)

# Hjälmtest STEALTH Carbon MX



Av: Daniel Orevi

Vinter har jag åkt mycket med en karbon hjälm från TQ Motorsports. Den är tillverkad i 100% karbon och är mycket lätt, ca 1050 gram i min storlek XL 62. Den ser riktigt grym ut med sin klarlackade look, så man ser alla fibrer.

## Lättvikt

Tidigare har jag haft flera hjälmar i vikt-klass 1500 gr och hjälm med samma vikt som en stenmarksmössa från 70-talet. Har du en gång kört med lätt hjälm kommer du inte att byta tillbaka.

Passformen är bra och med andningsmasken monterad styrs all andningsluft effektivt nedåt och inte in i dina glasögon. Det är en av de viktigaste egenskaperna på en hjälm; att den hjälper dig hålla imman borta från dina goggles.

## Antimicrobial Nylon

Inredningen är allergitestad och tillverkad i "antimicrobial nylon" mot oönskad lukt och bakteriebildning. Den är förstas urtagbar så man kan skölja upp den med lite tvättmedel vid behov. Den sitter

definitivt skönt och komfortabelt på min skalle, inget som kliar här inte.

## Ratchet och säkerhet

Hjälmen spänns fast med ett justerbart snabbspänne av "ratchet" typ så det är väldigt lätt att justera hur hårt den skall sitta. Enligt importören är spännet godkänt för tävling. Säkerhetsmässigt överkrider hjälmen ECE:22-05 samt DOT säkerhetsstandard. Spänn alltid åt din hjälm ordentligt. Den gör ingen nytta om du tappar den vid en krasch.

## GoPro

En ny parameter som kommit de sista åren är att det skall finnas bra plats för

fästen till actionkameror. Tyvärr är det svårt att hitta en perfekt plats för fästplattorna till min GoPro kamera. Till slut fick det bli på sidan i höjd med käken men då behövs en extra länk i fästet för att kunna vinkla den rakt vid filmning. Ett tips till tillverkaren är att göra en ny skärm designad med GoPro-fäste.

## Slutsats

Hjälmen är både frän och skön. Jag ger den överlag höga betyg och är mycket nöjd. Och vilket fränt namn sedan! Min Stealth Carbon MX kommer jag att behålla ett bra tag framöver. 🌟

Vikt: 1050 gr +/-50gr i strl XL 62  
Ca pris: 2795,-  
Importör: TQ Motorsports [www.tq1.se](http://www.tq1.se)



Det är lite svårt att hitta en perfekt plats för fästplattorna till GoPro-kameran, men det går.



Att alltid ha tillgång till fullt grepp den hala årstiden på året är ett måste. Vi har testat Thules snökedjor på burk.

Text&Bild: Björn

Att ha med sig fäste på burk är helt fantastiskt. Thules Easy Fit snökedjor är helt klart värda att titta en extra gång på då de är användarvänliga vilket i sin tur gör de värda att ta med. Borta är allt krångel med att få dit kedjorna ordentligt och borta är krånglet med att spänna dem ordentligt. Vi har haft ett set med oss i ett år nu i den bakhjulsdrivna redaktions-sprintern och har faktiskt plockat fram dem några

gångar när vi kört fast. Det svåraste i proceduren är att få ut kedjorna ur den svarta plastlådan och har man bara klarat av detta så är det en barnlek att få på kedjorna på bakhjulen. Beroende på hur långt man ska åka så har vi engagerat oss olika lång tid att få dit kedjorna perfekt. Men räkna med max 5 minuter för båda hjulen om du är noggrann och följer manualen. Priset i handeln är cirka 2000:- per par. 🌟



Dessa snökedjor levereras i en enkel plastlåda med handtag som du enkelt kan få plats med i exempelvis reservhjulet eller i skuffen. Tar inte mycket plats samtidigt som den är ovärderlig att ha med sig om halkan är framme eller om du kört fast.



Dessa Thule XG-12 Pro snökedjor gör verkligen skäl för namnet Easy Fit då de är extremt lätt att få dit, eftersom de är delbara och enkelt "öppnas" och träs på däck. Beroende på om du bara vill komma loss, eller om du ska åka en längre bit med dessa på så kan du ju engagera dig olika länge med att få dit dem perfekt. Första gången jag skulle montera dessa tog det cirka fem minuter att få dit båda två, vilket är helt godkänt. Som sagt, enkla att montera.

## Skoterkul till kanonpris!

Fredagstur, myrbus, ledpisk, raviner, bubbelpool, supermat, barhäng, livemusik, polare...

Boka online på [skotercenter.se](http://skotercenter.se) eller ring 0280-22370

Tor-sön  
fr **1 795,-**  
inkl. halvpension

 **SkoterCenter**  
Ditt skoterparadis i Sälen

# SALAB



 **YAMAHA**

Försäljning  
Reservdelar  
Service

   
Halvarsson's  


[www.salab.nu](http://www.salab.nu)

Sveg • 0680-718330

  
**TRIBORON**



**GÖR SOM ELITEN!**

Ökad effekt  
Miljövänligt  
Rökfritt

Återförsäljare sökes

[www.triboron.se](http://www.triboron.se)

[info@triboron.se](mailto:info@triboron.se)

## 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**

Snöskoter - ATV

**ARCTIC CAT**  
**Speedshop**

Reservdelar  
Service • Kläder  
Tillbehör • Hjälmor



Krokom 0640-618 00  
[www.speedshopkrokom.se](http://www.speedshopkrokom.se)



**ATV TERRÄNG & MAGAZINET**

Allt om  
fyrhjulingar!

I din butik NU!

**ski-doo**



**LYNX**



**motor & fritid**  
Unäsdalen

0684 - 294 50 | [www.motorfritid.com](http://www.motorfritid.com)

# VARIATORKIT!

[www.SpeedTech.se](http://www.SpeedTech.se)



070-3810440

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

 **Warm & Safe Heated Gear**  
by the makers of the Heat-troller

[www.warmnsafe.eu](http://www.warmnsafe.eu)

[www.varmekläder.se](http://www.varmekläder.se)

0523 - 611501 - LYSEKIL

**POLARIS** Åsarna Skoterservice



- Servar och reparerar alla märken
- Tillbehör
- Reservdelar

**Snöskoter & Fyrhjulingar  
Släpvagnar Snöslungor**

Tel: 0687-303 75 Fax: 0687-305 50

Scott TP-One Jacka

**NU 1249:-**  
ord. 2499:-

**www.hecamc.se**

**Outlet**

på skoterutrustning m.m.  
Vi öppnar i nya större lokaler i samma hus,  
den 23/11 (stängt för flytt 18-22/11)

ord. 1999:- **NU 749:-**  
ord. 1999:- **NU 1099:-**

**heca**

MC · SKOTER · MOPED · CROSS · ATV  
Gesälliv. 9 Birsta SYD, Sundsvall

Scott TP-One Byxa

**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](http://www.redknows.se)  
redKnows marknadsförs av Axtech AB  
Tel: 031-55 88 66, E-mail: info@axtech.se

**alfareklam.se**

**NU HAR VI  
SKOTERMATERIAL  
SOM TÅL  
DET MESTA**

**Alfa  
Design  
Reklam**



**Billet** MADE IN SWEDEN

• BILLET WHEELS • FÖRLÄNGNINGSSKENOR • STYRHÖJARE



[www.billetx.com](http://www.billetx.com)

**YAMAHA**



**motor & fritid**  
Unäsdalen

0684 - 294 50 | [www.motorfritid.com](http://www.motorfritid.com)

**NYHET BILLY 15450:-\***



**BÅT & TRAILER**

[www.batochtrailer.se](http://www.batochtrailer.se)

BILLY 350x150x33  
Last 408kg  
kåpa från 11535:-





Sök din återförsäljare  
tel.nr 08 7112635

**LULEÅ SKOTERDEMONTERING**

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

**www.luleaskoterdem.se**



**Kawasaki** ATV **TGB**

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



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

www.streetnstrip.se



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



ASA SUSPENSION AB  
**ASA-dämpare**  
När bara det bästa duger  
www.asa-suspension.com



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





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



**Oltjärns Stugby**  
Bästa boendet med skoterled fram till dörren.  
Bastu & Badtunnor  
Restaurang & Konferens  
Välkomna till oss Katrin & Elisabeth  
**www.oltjarn.se**  
bokningen@oltjarn.com Tel 0684-10310

**www.streetnstrip.se**



**KUNI -agent**  
Tel 08-97 40 50  
www.stibomotor.se

**ISFISKEDAX!**  
www.jensensfiske.se  
ALLT INOM FISKE  
Beställ på:  
**www.jensenfiske.se**




**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,  
Cylinderborning,  
vevaxelrenovering mm  
**WST Demontering AB**  
Öppet mån-fre 10,00-17,30  
Lunch 11,30-12,30  
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, friskning 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 AB**  
Adventures Beyond the Ordinary! Vi erbjuder grym skoteråkning i Arjeplogfjällen med dem nyaste och bästa skoterna 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



# Torrt närmast kroppen

Vi kan inte säga detta nog många gånger, men kör man inte med ett ordentligt underställ kommer man bli blöt! Material som bomull hör inte hemma på en skoterförare, inte som något lager. Har man det kommer allt svett och vatten samlas just där, vilket kommer orsaka att man blir nerkyld snabbare. Det gäller att bygga från grunden och en viktig byggsten är just understället.



## BAFFIN

**Baffin Base Layer**  
*Baffins nya underställ har en anmärkningsvärd pres-tanda. Lätt och tunn men ändå varm. Snabbt fuktspridande att hålla dig torr, sitter tätt mot kroppen men med bekväm passform. Antimi-krobiell kroppskartläggning för extra andningsförmåga på viktiga områden, samt sömlösa sidor för ultra-bekväm känsla. Stretch-zoner ger stöd samtidigt som fullständig rörelsefri-het för reducerad trötthet och förlängd hals ger stil och tätar mot yttre ele-ment. Det första du tar på dig och det sista du tar av dig.*  
 Pris: 399kr/del

[www.ruco.se](http://www.ruco.se)

## T+P



- 1** Microfleece-set  
 Färg: Svart / blå  
 Storlekar: Unisex XS-3XL  
 Microfleece som ett extra lager över understället ger dig en ef-fektiv och smidig värmeisolering.  
 Pris: 169,-/set
- 2** Tröja Merinonet + långkalsong Merinonet  
 Färg: Svart / gråmelerad  
 Storlekar: Unisex XS-3XL  
 Nätstickad merinoull som 1:a la-ger skapar ett luftskikt närmast huden, ett s.k. mikroklimat som håller kroppen torr och varm.  
 Pris: 298,-/del

## RUSKOVILLA/ MAGAZIN DU NORD



- 1** Basunderställ  
 Färger: Herr: Svart och natur,  
 Dam: Svart, röd, natur  
 Storlekar: XS-XXL samt barn cl 80-150  
 Finska underställ i 100 % ekolo-gisk merinoull. Barnplagg i marin-blå, röd samt naturfärg.  
 Pris: XS-XXL 625,-/del, Cl 80-150 390-440,-/del
- 2** Sportunderställ  
 Finland  
 Färger: Svart, Röd  
 Storlekar: XS - XXL, unisex  
 Finska underställ i 100 % ekolo-gisk merinoull. Förstärkta detaljer som knä, stuss, front, hals etc.  
 Pris: 1.075,- för sporttröja, 1.075,- för sportkalsong

## THERMOTIC



**Floater Underwear, den nya tidens flytkläder!**  
 Värmande Thermounderkläder med inbyggd flytkraft. Mycket effektiv andning och väger cirka 180 gram/plagg.  
 Finns i storlekarna 6 år - 5XL, Svart  
 Pris: Väst 1390-, Tröja 1590-, Byxa 1390-.

[www.floatunderwear.se](http://www.floatunderwear.se)

[www.idefixteko.se](http://www.idefixteko.se)

[www.magazindunord.com](http://www.magazindunord.com)

## TOBE WOOLPOWER



**1**  
Breathe Roundneck (Unisex)  
Färger: Svart  
Storlekar: XXS-XXL  
Pris: 495,-



**2**  
Breathe LongJohn (Herr)  
Färger: Svart  
Storlekar: XS-XXL  
Tillverkade av Woolpower i Östersund för TOBE med en speciell teknik som blandar 80% Merino-ull och 20% polyamid. Resultatet är ett slitstarkt plagg som tål att tvättas, inte tappar formen samtidigt som de har Merino-ullens alla fördelar.  
Pris: 495,-

[www.tobeouterwear.com](http://www.tobeouterwear.com)

## KLIM



**1**  
Aggressor Shirt&Pants  
Färger: Svart  
Storlekar: XS-XXXL  
Skön Lager 1 underställströja med atletisk, förböjd passform tillverkad av antistatiskt material. 4-vägsstretch som ger en överträffad passform.  
Pris styck: 499,-



**2**  
Inferno Jacket& Pant  
Färger: Svart  
Storlekar: XS-XXXL  
Lager 2. Anpassningsförmågan är Klim Infernos bästa egenskap. Fukttransporterande och termiska egenskaper gör att den fungerar lika bra som bas-lager eller mitt-lager. Ventilering tyg tillsammans med ett GORE-TEX® skal håller fukten borta från kroppen.  
Pris Jacka: 1199,- Pris byxa: 999,-

[www.pseparts.com](http://www.pseparts.com)

## WOOLPOWER

Long Johns Woman **1**  
Färg: Svart med grön kontrastsöm  
Storlekar: XXS - L  
Ribbstickad långkalsong i 80% Merino ull och 20% polyamid att bära närmast kroppen. En blandning som tillvarar alla ullens goda egenskaper och ger ett slitstarkt plagg.  
Pris: 470,-



**2**  
Full Zip Jacket  
Färg: Grön, Marin Blå, Grå och Svart  
Storlekar: XXS - XXXL Unisex  
Jacka tillverkad i Ullfrotté Original från Östersund bestående av 70% Merino ull, 28% Polyamid och 2% Elastane. Förstärkningsplagg med förlängd rygg och tumgrepp i mudden.  
Pris: 1090,-

[www.woolpower.se](http://www.woolpower.se)



**HALVARSSONS**  
Wintur skirt och Wolak pants  
Ylle / Outlast®  
Unisexstorlek XS-3XL  
Färg: Svart  
Mjuka, varma och smidiga underställ i Ull/Outlast®/Acryl. Outlast® är ett temperaturreglerande och svettreducerande material som jämnar ut temperaturen och därmed ökar komforten. Tvättbar i 40 °C.  
Pris 599,-/st

[www.jofama.com](http://www.jofama.com)

## ARCTIVA

**1**  
REGULATOR  
Färger: SVART  
Storlekar: S-2XL  
Detta är lager 2 för lite kallare förhållanden, smidigt material.  
Pris: Byxa 330,- Jacka 330,-



**2**  
INSULATOR  
Färger: SVART  
Storlekar: S-2XL  
För riktigt kalla förhållanden, andas väldigt bra samtidigt som det isolerar.  
Pris: Jacka ca 495,- Byxa ca 425,-

[www.partseurope.eu](http://www.partseurope.eu)

**Servar & reparerar alla märken**



- Reservdelar • Tillbehör
- Kläder • TGB- ATV

090-146162  
**Snö & Sjö**  
[www.snoosjo.se](http://www.snoosjo.se)

**TEAM GRYTBACKEN RACING**

**Service & Reparation**  
**Egen bromsbänk**

0708-17 28 18  
 info@tgr.nu

[www.glansgarden.se](http://www.glansgarden.se)

ALLTID NÄRMAST

**Skoterdelen**

[www.skoterdelen.com](http://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.yngvessonmaskin.se](http://www.yngvessonmaskin.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](http://eriksgarden.se)

**Snö koter Bolaget.se**

Begagnade skoterdelar  
 -Fraktfritt

**Cykel & Motor Säter**



**ski-doo**

TEL:0225-525 80 FAX 0225-525 05  
[WWW.CYKELMOTOR.SE](http://WWW.CYKELMOTOR.SE)

**SKOTER SERVICE**



Tel. 0660-561 00 • Ö-VIK

**POLARIS**

- Försäljning • Nytt & Beg.
- Tillbehör • Service

[www.skoterservice.se](http://www.skoterservice.se)  
 Tel 0660-561 00

Specialister på  
**ARCTIC CAT**

Service & Reservdelar till ALLA märken



**BSA BERGNÄSETS SKOTER & ATV AB**

LULEÅ 0920-24 96 60

**ÅRE FLAGG**  
 & REKLAMTRYCKERI AB

— 063-122 122 —

FLAGGOR BANDEROLLER  
 VEPOR BEACHFLAGGOR  
 T-SHIRTS ARBETSKLÄDER  
 PROFILKLÄDER TEXTILTRYCK  
 BRODYR NATIONSFLAGGOR  
 ROLL-UP FLAGGSTÄNGER

[areflagg.se](http://areflagg.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](http://www.luvaracing.se)



Hos oss hittar du skoterkläder från Halvarssons och Sinisalo. Forum snowmobileboots. Hjälmår från UFO, Suomy m m. Samt övrig utrustning.

**Halvarssons SINISALO**

**MotoBikers**  
[www.motobikers.se](http://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](http://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](http://www.ljungbergsmotor.se)

**MASKIN & TRANSPORT AB**

**ARCTIC CAT**



**SUZUKI**  
**PELLETTI**  
**Duck**

**GÄLLIVARE**  
 0970-35040

Backcountry to Boondocking to Trail Riding

EN SKIDA. INGA KOMPROMISSER



**3N1**

Nya mountain ski från Curve Industries

**CURVE INDUSTRIES** THE HANDLING EXPERTS  
[WWW.CURVEINDUSTRIES.COM](http://WWW.CURVEINDUSTRIES.COM)

**Fjällbadden**  
 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](http://www.fjallbadden.se)

**FN kalix**

**SKOTERUTHYRNING**



Försäljning av 3s Aluvagnar  
 Skotervagnar pris från 61500:- ink moms.



Telefon 070 275 26 46  
[www.fjnhb.se](http://www.fjnhb.se)



**YAMAHA** **YAMAHA**

**Yamaha sälen AB**  
Leonarden

Försäljning Förvaring Uthyrning  
Reparation Service



[www.leonarden.se](http://www.leonarden.se)  
Tele: 0280-26065

**YAMAHA** **YAMAHA**

**YTTEROCKE PRODUCTION AB**  
0640-451 17 • 070-377 51 15 • [www.ytterockeproduction.com](http://www.ytterockeproduction.com)

SKOTER  
TILLBEHÖR  
VERKSTAD  
ATV



**POLARIS**

**POLARIS**

Auktoriserad verkstad



Besök oss på:  
Sundbrogatan 10  
(gamla biografen)

Snöskoter & ATV nytt & begagnat

**HÄLLGREN'S MOTOR AB**  
i Burträsk - tel 0914-10402

[www.hallgrensmotor.se](http://www.hallgrensmotor.se)

[www.halags.se](http://www.halags.se)

... man behöver inte äta apfelsiner för att bo på ett fjällpensionat !



[www.halags.se](http://www.halags.se)

**RESERVDELAR & TILLBEHÖR**  
PÅ POSTORDER - SNABBT & ENKELT



[www.rinab.nu](http://www.rinab.nu)

**RINAB**

RINAB, Reservdelar i Norr AB, Verkmästargatan 10, 841 32 ÄNGE  
Telefon: 0690-12699, Fax: 0690-12623, E-mail: [info@rinab.nu](mailto:info@rinab.nu)

**SNOW-RAIL**  
by IMEX FIBER AB system



**IMEX FIBER AB**  
Malung, Dalarna  
Tel: 0280-12570

[www.snowrail.se](http://www.snowrail.se)

[www.orkkvistmotor.se](http://www.orkkvistmotor.se)

skt-doo can-am yamaha

STORUMANS SKOTERSKROT AB  
skt-doo ORRKVIST  
YAMAHA MOTOR

STORUMANS SKOTERSKROT AB  
Tel 0951-710 27

En av Skandinaviens största skoterdemonterare som har funnits på marknaden i över 18 år!

Stort beg.reservlager alla skotrar, mc & mopeder - samt nya piratdelar.

[www.skoterskrot.se](http://www.skoterskrot.se)

Allt för din snöskoter sedan 1992



**MarinDemontering AB**

Webshop för snabba leveranser !

[www.marindemontering.se](http://www.marindemontering.se)  
Tel. 0920-21 19 59 Banvägen 10 Luleå

**YAMAHA** can-am  
**YAMAHA ATV**



LYNX skt-doo

Försäljning Service Reservdelar Tillbehör

**BRÖDERNA**  
**SUNDSTRÖM AB**  
Laisvall tel. 0961-20044  
ab.broderna@arjeplog.com

skt-doo LYNX  
can-am



Ski-Doo & Lynxhallen Idre  
Tel: 0253-205 01

[www.idreskoter.com](http://www.idreskoter.com)

**SIMO** - Vi kan motorrenoveringar!

Stort lager på utbytescylindrar och vevaxlar



Komplett verkstad för alla ändamål

[www.simo.nu](http://www.simo.nu)  
Tel 063-10 60 70

[www.safsenskotersafari.se](http://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](mailto:info@safsenlogi.se)

**Nikasil**

Vi har över 35 års erfarenhet!  
[www.nikasil.se](http://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](mailto: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 **MOTORHUSET**

[www.motorhuset.com](http://www.motorhuset.com)

Rotopax dunkar och tillbehör  
Xenonkit till alla märken  
Motorvärmare till skoter, ATV mm

**ROTOPAX**

**Vilhelmina**  
Data & Maskiner  
Tel: 0730-554210 [www.v-dm.se](http://www.v-dm.se)

Se webbshop för mer info [www.v-dm.se](http://www.v-dm.se)

**NAVIS**  
MASKIN & MARIN

Auktoriserad försäljning/verkstad i Luleå för:  
ARCTIC CAT SUZUKU CFMOTO  
Skoter & ATV Marin



Vi finns på Älgatan 10 (bakom LatBio)  
Telefon: 0920-222 111  
[www.navismaskin.se](http://www.navismaskin.se)

**Snöskoterservice i Ljungdalen AB**  
Återförsäljare av Yamaha sedan 1975

- Försäljning • Uthyrning
- Service • Skoteräventyr



**YAMAHA** Tel 070-6748166  
[www.ljungdalenskoter.se](http://www.ljungdalenskoter.se)

skt-doo



**Linsells skoter & motor**  
Nytt & Begagnat Verkstad

[thomas.larsson@linsellsskotermotor.se](mailto: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](http://www.klovsjo.com/preem)  
Byvägen 61 Tel: 0682-213 12

# PRENUMERERA!

Starta din prenumeration idag så du inte missar något nummer



Nästa nummer i butik september 2013



## Prenumerationspriser

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

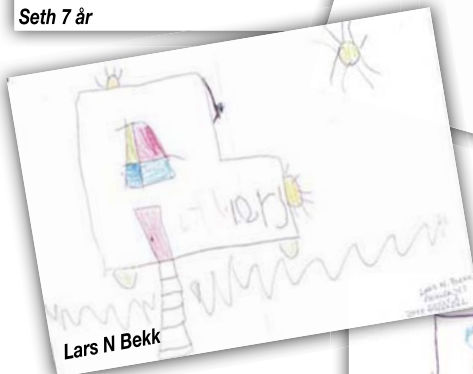
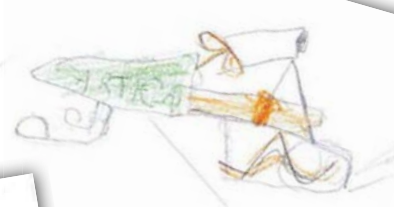
12 nummer 2 år  
Inom Sverige 635:-  
Utanför Sverige (inom norden) 779:-

# Junior!



Seth 7 år

Thea Edlund 7 år Vilhelmina



Lars N Bekk



Cornelia 5 år

## 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 vårans hemsida och beställer din prenumeration.

[WWW.SNOWRIDER.SE](http://WWW.SNOWRIDER.SE)

[WWW.OTLAS.JETSHOP.SE](http://WWW.OTLAS.JETSHOP.SE)

Svanskort  
Posta nedan ifråga!

snow  
rider

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

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

B

SVERIGE  
Porto Betalt

Namn: \_\_\_\_\_

Adress: \_\_\_\_\_

Postnr&Ort: \_\_\_\_\_

Tel: \_\_\_\_\_

**OBS! PRISERNA GÄLLER ENDAST INOM SVERIGE.**

Prenumerationen övergår i en bekväm tillsvidareprenumeration.

Beställningen går även att göra på [otlas.jetshop.se](http://otlas.jetshop.se) fax: 0250-22883 eller telefon: 0250-22885

Kontakta oss för priser utanför nordn.

TIDNINGSFÖRLAGET  
**OTLAS AB**

SVARSPOST  
788 066 000  
792 20 MORA



**ski-doo**



**LYNX**



**can-am**



**KOM OCH SE DE  
HETASTE NYHETERNA  
FRÅN BRP!**

**SNART RULLAR ÅRETS NYHETER** från Lynx®, Ski-Doo® och Can-Am® ut på vägarna. **MISSA INTE** chansen att kolla in våra klassledande marknadsledare, nyheter och tillbehör eller att mingla och snacka snöskoter och ATV hos våra engagerade återförsäljare!

BRP on Tour besöker även ett antal av våra Can-Am-återförsäljare i södra Sverige med ett urval heta nyheter för ATV och Spyder roadster!

**THE WORLD IS OUR PLAYGROUND.**

**TURNÉPLAN &  
MER INFO PÅ  
BRP-TOUR.COM**

**PS: Missa inte LYNX SISU OFFER & SKI-DOO SPRING OFFER!**  
Mer info kommer inom kort på [lynx.se](http://lynx.se) & [ski-doo.se](http://ski-doo.se)



**BRP-TOUR.COM**

POWERED BY **ROTAX**



Fox  
V4 Rockstar

4 999 kr

**NYA, GRYMMA FOX V4!**

Fox V4 har en fantastisk passform som omsluter huvudet med kindkuddar som är utformade för att täcka hela käklinjen, vilket bidrar till en trygg känsla. Även fodret är utformat för att perfekt balansera passformen.



Klim  
Keweenaw  
Skoterkläder

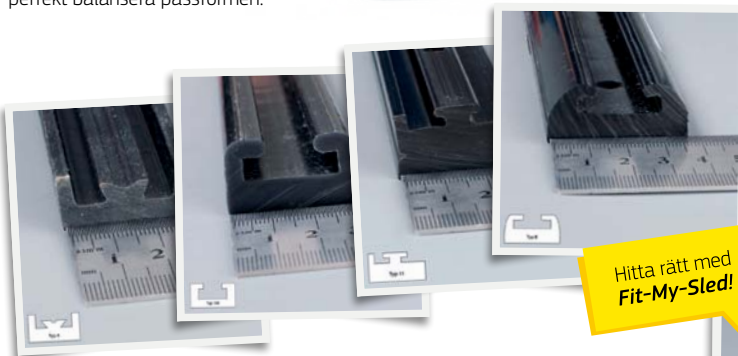


8 595 kr

**2-DELAT SET I GORETEX**

Utformade för att skydda de snabbaste åkarna i de mest iskalla förhållanden. Keweenaw integrerar flera typer av mycket tekniska Thinsulate™ Isoleringar som är strategiskt placerade för att ge extra värme där det behövs. GORE-TEX® Performance Shell tyger ger en barriär i plagget som andas och är vattentät, detta för att hålla kylan ute samtidigt som fukt tas bort från huden och ut ur plagget. Keweenaw kläderna kommer göra den längsta och mest extrema åkturen bekväm.

GORE-TEX® Performance Shell



Hitta rätt med  
**Fit-My-Sled!**

Slides  
SnoPro



90 kr

Styrstäl  
Woody's  
Racing 6"

995 kr



**-30%**

Rullbocksats

599 kr

839 kr

**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

