Resereportage
Kiruna-Funäsdalen

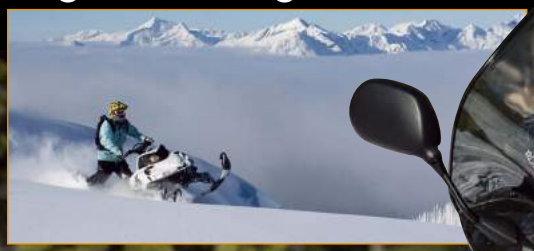
Nummer 4 11/12 Pris: 64:- 7,30 EURO 74 NOK

snowrider

100% made in Dalarna!

www.snowrider.se Nr 4 11/12

Dagen då allt gick fel



15-års jubileum
Följ med på SnowRiders 15-års dag

600 kubikaren
Nu och då!

SnowRider weekend 2011

KJ:s trimtips!

Årets Touringskotrar & Arbetsmaskiner

XENON

Årets Långtestare

INTERPRESS 0518-04
7 388051 806400
RETURVECKA v 08

svedea
MOTORFÖRSÄKRING

Nytt!

En bättre försäkring för din snöskoter.

Vår helt nya försäkring är en riktig bra nyhet för dig som kör snöskoter. Villkoren tillhör de bästa på marknaden och självriskerna är i många fall lägre än hos våra konkurrenter. Väljer du tillägget XL så får du marknadens bredaste snöskoterförsäkring.

Vi tål att jämföras! Läs mer på **www.svedea.se** eller i mobilen på **m.svedea.se**.
Här kan du också enkelt räkna fram din premie och teckna försäkring.

www.svedea.se
0771-160 195

Svedea Motorförsäkring ingår i Svedea Specialförsäkring, ett nischat bolag med försäkringar för motorcykel, entusistbil, snöskoter, ATV och båt.
Bakom bolaget står Inter Hannover, dotterbolag till Hannover Re – ett av världens största återförsäkringsbolag.

Ledaren

Före varje snöskotersäsong så funderar alla både en och två gånger på hur vädret kommer att bli den här vintern. Kommer det någon snö? Just i skrivande stund (15 december) så har precis kylan kommit samtidigt som snön än så länge tvekar lite grann. Faktum är att det varit extremt varmt den här senhösten som hängt kvar in i det sista utan att vilja släppa greppet och låta vintern få ta över. Jag har förra vintern i färskt minne och kom ihåg paniken över att jag eldat upp hälften av vårt vedföråd redan i slutet av december. Totalt gick det hela 120 kubik förra året, då vi totalt värmer upp 600 kvadrat om vi räknar med verkstaden.
Det var likadant vintern -09/10 som också den var extremt kall. För att råda bot på vedbristen inhandlade vi därför i år en 40 kilowatts pelletspanna som verkligen gör sitt jobb och samtidigt skämmer bort oss som ska mata vedpannan. Just det här med uppvärmning vet jag att många är intresserade av och vi vill mer än gärna ta del av hur just du värmer upp din snöskoterstuga, hur har du löst det med eltillförseln och så vidare. Att få ta del av hur många av er fixat till fjällstugan är riktigt intressant då man kan vara riktigt påhittig när man haft tid att engagera sig. Ta dig tid och dra iväg ett mail till mig i detta ämne på bjorn@snowrider.se.

Klassiker
Aldrig förr har intresset för gamla snöskotrar varit så stort som det är idag. Folk renoverar gamla klassiker ute i byarna och någonting som ratade gammelskotrar har blivit hårdvaluta. Rent ekonomiskt är det rena rama drömmen att renovera en veteranskoter om man jämför med exempelvis en klassisk raggarbil. Inköpet är naturligtvis varierande smärtsamt beroende på vilken modell man väljer att köpa, men aldrig jämförelsevis så smärtsamt som om du ska köpa en raggarbil. Det finns fortfarande NOS-delar (New Old Stock, dvs nya men gamla originaldelar) till rena rama vrakpriserna, naturligtvis beroende på vilken slags skoter du valt att renovera. Tar vi exempelvis märket Mercury så är det en fruktansvärt tacksam maskin att renovera då det finns massor av NOS-delar till denna. Du behöver inte ha världens största garage och väldigt sällan avancerade verktyg för att få fason på en snöskoter. Har kanske du en exotisk maskin i garaget? Hör av dig till stefan@snowrider.se.

Facebook
Vi måste också passa på att gratulera oss själva till att vi numera gillas av över 10 000 personer på Facebook. Just detta är fantastiskt bra och någonting vi jobbat otroligt hårt för. Samtidigt så befäster vi vår ställning som Europas största hemsida för snöskoterintresserade i och med snowrider.se som numera har över 100 000 besökare varje månad. Naturligtvis kan vi backa upp dessa siffror i och med att vi också är TS-kontrollerade på webben. Naturligtvis! Alla seriösa medier oavsett om det gäller en papperstidning eller internetsajt är TS-kontrollerade för att backa upp eventuellt svammel om upplagesiffror.
Vi jobbar på i vanlig ordning för att också fortsättningsvis hålla oss på topp, för din och våran skull.

Chefredaktör Friström

snow rider

Nummer: 4-11/12 Årgång: 15
Foto omslag: Björn
Utgivning nr 5 2012: 14 Februari
Annonsstopp: 13 januari

Adress:
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora
Tel: 0250-228 85
Fax: 0250-228 83
Telefontid vardagar 8-16

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

Redaktör:
Togga Liljedal
togga@snowrider.se 0250-22884

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

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

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

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

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

Tidskriften är TS-kontrollerad

Prenumeration & Shop:
www.snowrider.se
pren@snowrider.se
0250-22885
Telefontid vardagar 8-16
Pris: 6 nr (1 år) 329:- 12 nr (2år) 629:-
OBS! Eftertryck, helt eller delvis, tillåts icke utan utgivarens godkännande. För insänt ej beställt material ansvaras ej.

Tryck: Color Print
Distribution: Interpress
ISSN: 1403-0144

Innehåll nr 4

3. Ledare
8. Arbetsmaskiner
18. Nytt&Noterat
22. Xenon på skoter
24. Chris Brown's krasch
30. Teknik: 600 kubikaren
34. Världsrekord i långkörning
38. Snowrider 15 år
40. Snowrider Weekend
44. Tjejsidorna
46. Touringmaskiner
56. Kiruna-Funäsdalen
62. Juniorsidorna
65. Långtestarna
70. Skoterboende i vinter
74. Snövit får 250 hästar
81. Världens största skotermässa
82. Pren&Shop

Tävling för dig som är SnowRider prenumerant!

Tävling! -Vinn en Highmark & saftey utbildning hos Wesslans i Saxnäs.

12 Anledningar att köpa nya RS Venture

RS Venture GT

RS Venture GT/FT EPS
Rekommenderat cirkapris 134.900:-

Handelsbanken Finans

YAMALUBE

YAMAHA 2 YEARS WARRANTY

Nyhet RS Venture GT/TF EPS

www.yamaha-motor.se

YAMAHA

Vinterns nya kläder

898:-
Dam- & herr-storlekar

795:-
Dam- & herr-storlekar

Snowsport Hoody

Supermjuk varm jacka som passar lika bra på skotern, i skidbacken som på stan. Utsidan av microfleecelaminat med vattentätt andasmembran på insidan. Varmfodrad med polyester-vaddering/teddyfoder.

Herr S - 3XL Art nr 1145-05 Black
Dam XS - XL Art nr 1232-05 Black

Skoterbyxa Allround

Varmfodrad hängselbyxa för många vinter-aktiviteter. Smidig sittdyna + knäskydd.

Herr XS - XXL, C148-154, D96-116
Art nr 2224-05 Black

Dam XS - XL
Art nr 2308-05 Black
Pris 745:-

Setpris Jacka& Byxa 2590:-
=200 kr rabatt

Action Discovery Jacket

Flexibel jacka fullmatad med funktion. Urtagbart värmefoder gör jackan användbar året runt. Avtagbar huva.

S - 3XL

Art nr 1139-12 Black/orange/white/silver
Art nr 1139-10 Black/white/silver
Pris 1 495:-

Action Discovery Pants

Actionbyxa med stretchpaneler för hög komfort. Urtagbart värmefoder. Avtagbara hängslen.

S - 3XL, C148-154, D96-116

Art nr 2275-05 Black/white/silver
Pris 1 295:-

1398:-

1298:-

995:-

Touring Discovery Jacket

Robust jacka för ATV, skoteråkning, arbete mm. Värmefoder med integrerat snölås-gaiter och lycramuddar, allt är urtagbart så du kan använda jackan året runt. Massor med funktionsdetaljer. Sex ytterfickor framtill plus stor ryggficka, hjälper till att transportera de tillhörigheter du behöver ha nära till hands. Avtagbar huva.

S - 3XL

Art nr 1239-10 Snowcamo/black Art nr 1104-05 Charcoal/black

Skoterjacka Touring

Mycket prisvärd jacka. Urtagbart värmefoder gör jackan användbar året runt. Avtagbar huva. Reglerbar midja med elastiskt bälte baktill. Sex ytterfickor, samtliga med vattenresistenta blixtlås.

S - XXL Art nr 1171-05 Black/yellow/silver

Setpris Jacka& Byxa 1690:-
=100 kr rabatt

Dam- & herr-storlekar

Explorer jacket

Smidig varmfodrad jacka med detaljer för de flesta vinteraktiviteter. Kan kopplas samman med byxan.

Herr S - 3XL Art nr 1105- välj färg nedan
Dam XS - XL Art nr 1212- välj färg nedan

-06 Bluish grey/charcoal
-09 Wild green -04 Two step red/charcoal
Pris 995:-

Explorer pants

Smidig lätt varmfodrad byxa med extra förstärkning över baken och knän. Avtagbara hängslen.

Herr S - 3XL, C148-154, D96-116
Art nr 2265-05 Charcoal

Dam XS - XL
Art nr 2307-06 Charcoal **Pris 795:-**

Setpris Jacka& Byxa 2190:-
=200 kr rabatt

HiViz Discovery Jacket

Jacka för ATV, skoteråkning, arbete mm. EN471-certifierad för hög synbarbet. Urtagbart värmefoder gör jackan användbar året runt. Avtagbar huva. Kan kopplas samman med byxan.

S - 3XL

Art nr 1113-11 HiViz yellow/black
Pris 1 395:-

HiViz Discovery Pants

Skalbyxa med smidig isolering i bak och knän. Knäskyddsfickor. Avtagbara hängslen. EN471-certifierad för hög synbarbet.

S - 3XL

Art nr 2263-11 HiViz yellow/black
Pris 995:-

För mer info, besök oss på
www.fritidsklader.se
där du även kan
beställa vår katalog!

TRYGG E-HANDEL

T&P kan du bara köpa hos oss.
Ett prisvärt märke du köper direkt
från tillverkaren utan mellanhänder.

ITAB

Butik/lagerförsäljning: Enbärsvägen 18, Surahammar
Internetbutik: www.fritidsklader.se
Kundtjänst: 0220-308 60 vardagar 8-18

Årets arbetsmaskiner

Arbetshästarna har blivit riktigt mångsidiga.

Text: Stefan Sund Foto: Togga

Att välja arbetsmaskin ställer vissa krav på dig som köpare då utbudet skiljer sig åt ganska kraftigt. Vilket arbete är det som ska göras? Ska man dra hem lite ved eller blir det mest trevliga turer ute på sjön för att pimpla. När man kommit på vad den mesta körningen består av är det bara att slå till på den skotern som uppfyller ens önskningar.

Lynx

I Finland har man alltid varit duktiga på att skruva ihop potenta arbetsmaskiner och det verkar vara något man tänkt fortsätta att göra. Med sina fem modeller har man klart flest maskiner att erbjuda kunderna i detta segment. Dessa är baserade på två olika chassin, LXU för rent arbete och det mer mångsidiga chassit REX. Sedan har man lite olika motorer att välja mellan, med allt ifrån 550-fläkt till 600 E-Tec.

Störst först

Yeti V800 gjorde som vi trodde sitt sista framträdande förra året. Men för att fylla behovet av jättebreda mattor behövdes en ersättare. Efter en kort funderare testade finnarna helt enkelt att bända ut tunneln på LXU-chassit för att få dit den 60 centimeter breda mattan och visst fungerade det! Att ha en 60-matta ger många fördelar med utmärkt flytförmåga, stabilitet och fäste, men det ger också en del ergonomiska nackdelar. Då vissa av oss är lite gamla och stela upplevdes tunneln nästan lite för bred och vi körde helst med ett knä på dynan eller ståendes, då det var bekvämare.

Man har precis som med Lynx 59 i fjol tagit till vara på ett väl inrotat namn och valt att kalla den nya maskinen för 69 Yeti. I och med motorbytet från V800 till 600 ACE har man i och för sig tappat ungefär 6 hästkrafter, men istället fått en modernare och mer tekniskt avancerad motor med lägre förbrukning och ljudnivå. För att kunna dra riktigt tungt även med 600 ACE-motorn har man växlat den 15 procent lägre jämfört med V800.

I och med bytet av chassit har man också sparat ungefär 23 kilo i totalvikt, vilket tillsammans med en bättre styrning ger en smidigare maskin än tidigare. I övrigt är maskinen väldigt lik 59:an med sin LTS-framvagn och syncrolåda. En skillnad hittar man däremot och det är

New York hette tills mitten på 1600-talet New Amsterdam.

styrhöjaren som på 69:an kan justeras i fyra olika lägen.

Trots att det nu är en modernare skoter på alla punkter har man ändå lyckats sänka priset jämfört med V800:n. Det här är helt klart skotern för den som vill utföra seriöst arbete och inget annat.

Femnia

I samma chassi fast med en smalare tunnel hittar vi 59:an med 600 ACE-motor. Här har man valt den mer normala bredden på mattan, nämligen 50 centimeter, vilket gör den betydligt skönare än 69:an rent ergonomiskt. Då modellen kom ny förra året fanns det inget behov för några stora förändringar, men lite har man allt gjort.

Den tvådelade rutan har vuxit ihop och är nu tillverkad i ett stycket som dessutom är högre än tidigare. Vidare har man även en robustare dragkrok på alla Yeti-modeller. Nu erbjuder man dessutom ytterligare ett motoralternativ för att ha en konkurrenskraftig maskin i det billigare segmentet. Här har man alltså jobbat lite bakvänt och satt i den fläktkylda 550-motorn i en maskin som tidigare bara hade 600 ACE-motorn som alternativ. Tack vare den väl kalibrerade eDrive-variatorn fungerar detta koncept riktigt bra och det är sällan man är i behov av mer effekt.

Den smarta konstruktionen med termosdämpare, eller LTS som Lynx kallar det, ger en enorm bärighet då buken kan glida obehindrat ovanpå snön. Andra fördelar är att man inte fastnar med framfjädringen lika lätt och risken för skador i framvagnen minskar. Men det är inte bara fördelar med detta system då framfarten längs led klart begränsas av den 16 centimeter korta fjädringsvägen.

Får plånboken bestämma vilken 59 man ska köpa blir det en med 550-motorn, annars finns det inget som talar för det valet då 600 ACE är bättre på alla andra punkter.

Ranger

Lynx svar på Ski-Doo´s Tundra Xtreme är helt klart 49 Ranger 600 E-Tec. Uppdateringarna man gjort på maskinen är bland annat att man kortat fotstegen något för att få ännu bättre djupsnökapacitet, då den inte hänger sig på fotstegen lika lätt. För att säkerställa en bra och jämn bromsverkan har man även monterat stålomspunna bromsslangar. Likheterna med Tundra Xtreme är att båda är riktigt övermotoriserade lappmoppar som tar sig fram överallt. Skillnaderna är att man hos Lynx får lite av en "sleeper" som inte alls sticker ut lika mycket som

Lynx 59 Yeti 550 / 600 ACE

Då Ranger 49 inte har LTS har man istället böjt den främre delen av den nedre a-armen för att lösa problemet.

Till i år har man ett nytt stabilt drag på sina Yeti-modeller.

Redan standard får man ett lagom stort förvaringsutrymme bakom dynan på 59:an.

Mattan på 69:an mäter 600x3923x32 millimeter och lämnar ett rejält avtryck i snön.

Dom stora hålen i fotbrädorna hos Lynx arbetsmaskiner ger bra med fäste och ser till att snön hålls borta.

Det finns många smarta tillbehör att köpa till Lynx 69:a för att få med sig packning och passagerare.

På båda 59-maskinerna får man en fast styrhöjare och den nya rutan i ett stycke tar bort fartvinden på ett effektivt sätt.

Man både sitter och står riktigt bra på Lynx 49 tack vare att den är både smal och hög.

Då Lynx Yeti 59 "bara" har en 50-matta sitter man mycket bekvämare än på 69:an och den fasta styrhöjaren har en perfekt höjd för stående körning.

Tack vare det justerbara styret går det att hitta en någorlunda bekväm sittställning, även om vi föredrog att stå eller köra med ett knä på dynan.

Originalversionen av Crazy Frog förbjöds i flera länder då han visar snoppen.

Att skråa med denna 69:an är ingen enkel match, men det går tack vare den smala spårvidden!

Bearcat Z1 XT finns också utan lyxen i LTD-modellen även om passagerardynan är standard också här.

Den fläktkylda Bearcat 570 XT har många likheter med touringmaskinerna även om den har 50-matta.

Det relativt höga styret gör att man står lika bekvämt som man sitter på Bearcat. Här ser man också den 3:e dynan som följer med standard på Bearcat LTD.

Det finns ingen anledning till att en arbetsmaskin inte ska vara rikligt utrustad, Bearcat Z1 XT LTD fungerar lika bra till touring som rent arbete.

den svarta Ski-Doo´n. Visst får man lite mindre matta och ingen LTS-fjädring på 49:an, men det tar den igen på sitt bredare användningsområdet. Med dom uppböjda a-armarna fungerar framvagnen utmärkt både på led och i djupsnön. Att man dessutom kan ha en passagerare, även om passagerarhandtag saknas, är bara en bonus.

Är skotern tänkt att användas till just arbete är den extra kylaren med fläkt ett riktigt stort plus för Lynx:en.

Till i år finns denna roliga skoter även med 600 ACE-motorn vilket gör den lite mindre skojig, men i gengäld kanske lite nyttigare. Trots ACE-motorn kan man ändå inte låta bli att dra på smilbanden efter en tur i snårskogen där den tar sig fram riktigt bra och är precis lika smidig som 49:an med E-Tec-motor.

Att det sitter en 40-centimeter bred matta på 49:an och ingen lågväxel gör att det kanske finns bättre dragare på marknaden, men ingen som är lika smidig. Oavsett vilken motor man väljer är detta en lappmoppe av rang som borde tilltala fler än bara lappar!

Arctic Cat

Med tanke på hur många nya modeller man utvecklat på Arctic Cat till i år, vore det inte helt osannolikt om man lämnat Bearcat helt oförändrad. I grunden kanske detta stämmer, men man har faktiskt dubblerat sitt urval av arbetsmaskiner till i år. Den stora skillnaden från i fjol är att man förutom standard fyrtaktaren Z1 XT även tar in den lyxiga varianten och en specialare för dom som drar spår av alla dess slag.

Bearcat 570 XT

Vi börjar ändå med budgetalternativet från Arctic Cat och det är den Bearcat som har fläktmotor på strax över 60 hästar. Utseendemässigt skiljer sig denna från de övriga genom att vara mer lik touringskotrarna. Det som är gemensamt med touringmaskinen är huv, nos, dyna och lastracket på tunneln. Med dessa attribut kanske den ser ut som en touring och visst fungerar den även till detta, men tack vare sin 50-matta kan den också dra tunga lass.

Det finns även lite andra saker som gör att den platsar med dom riktiga arbetarna, bland annat sitter dom bredare 8 tums skidorna på plats och den fasta burkremmen. För att skotern ska klara en hel dags arbete utan att behöva tankas har den samma stora 66 liters tank som dom övriga Bearcat-skotrarna. Det enda man behöver göra när det är dags för lite arbete är att montera bort passagerardynan till förmån för lite extra lastutrymme.

I det stora hela är 570 XT en trygg och prisvärd arbetskamrat med dom fördelar en fläktkyldmotor ger när det är snöfattigt.

Bearcat Z1 XT

Ett steg upp i näringskedjan hittar vi Arctic´s arbetsmaskiner med den 1056-kubiks stora fyrtaktaren under huven. Efter att du har bestämt dig för att en dragvillig fyrtaktare på 123 hästar är melodin återstår det bara att välja utrustningsnivå. Här har man till att börja med den vanliga Z1 XT-modellen med sitt mångsidiga speedrac-system som innebär att du enkelt kan bygga om bakdelen på skotern efter önskad funktion. Ska det skjutsas kan du till och med sätta dit ett tredje säte, annars tar du enkelt bort dynorna till förmån för till exempel lasträcke eller väskor.

Precis som den mindre 570 XT har också dom stora pojkarna en 154 tum lång 50-matta med 35 millimeter i kamhöjd. Detta ger förutom en bra flytförmåga i snön även ett enormt fäste på leden. För att maskinen alltid ska starta oavsett temperatur har man motorvärmare som standard, vilket kan vara tryggt att ha på en fyrtaktare. Tack vare den grova stötfångaren fram och sitt kraftiga rack bak andas Bearcat mer arbete än många andra skotrar och med sin dragvilja lever den upp till utseendet.

Fåglar kissar inte. Det vita i fågelbajs är deras urin.

Vinschen fram på Groomer Special styrs enkelt på vänster sida av styret.

På Groomer Special sitter det en välbehövlig vinsch från Warner längst fram.

Då man med fördel drar leder och skidspår när folk sover behövs det bra lyse och en saftblandare.

Utan att lämna förarplatsen på Groomer Special har man full kontroll över sladden.

För att det ska vara lättare att backa med Groomer Special har sladden så kallat "GooseNeck"-drag som sedan sitter på en 50-kula nära dynan.

Arctic Cat Bearcat Z1 XT Groomer Special finns i två olika utföranden, CatGroomer Trail för skoterleden eller CatGroomer Track för skidspåret.

Är man sugen på lite mer lyx finns det även en LTD-modell av Z1 XT, vilken även ger lite mer touring på köpet. Här får man 3-up dynan som standard och dessutom värme i förardynan. För att skydda alla åkare mot fartvinden är det även en extra hög ruta på LTD-modellen. Till utseendet känner man igen LTD på den Crimson-röda färgen och att det sitter packväskor original. För att vara en fullfjädrad tourer kanske det även borde suttit värme i passagerarens handtag och inte bara till föraren, annars är den fulländad till att både arbeta och köra touring med.

Groomer Special

Den riktiga specialaren är lätt att känna igen på sin orangea färg som gör att den syns bra i alla väder. Varför vill man då synas så bra? Jo, det är nämligen så att denna GS först och främst vänder sig till dom som drar skidspår och sladdar våra leder.

Modellen finns med två olika inriktningar Catgroomer Trail eller Catgroomer Track. Trail innebär att man får med en skotersladd på 1,75 meter i arbetsbredd med blad och kladdrulle, där bladet har elektrisk manövrering. Väljer man istället Track får man en skidspårläggare för fyra spår med 2 meter i arbetsbredd, även den med elektrisk bladmanövrering och möjlighet att dra spår för både klassiskt och skate.

För att skotern ska vara redo att dra spår hela dagarna är den dessutom försedd med ett större och effektivare kylsystem, arbetsstrålkastare och en varningsfyr som är högt placerad på en båge.

Detta är alltså skotern som riktar sig direkt till skoterklubbarna eller skidanläggningarna som är i behov av en ny maskin. Ett riktigt trevligt initiativ från Arctic Cat i Sverige.

Yamaha

Denna mark har alltid varit ett av Yamahas starkaste områden med några riktiga storsäljare i sin lineup. Till att börja med har man tre väldigt olika skotrar för den som vill arbeta och dra med sin maskin. Här hittar man till exempel ett stort undantag från Yamahas fyrtaktsfilosofi, nämligen något så udda som en tvåtaktare av äldsta snitt. Det är naturligtvis Viking III jag pratar om, som efter 25 år med endast smärre förändringar fortfarande går att köpa.

Den kanske största anledningen till att det är så beror, precis som för Polaris med sin Widetrak 500, på att Ryssarna gillar dessa skotrar särskilt mycket. Trots att man till i år har sänkt priset på VK540 III som den heter, vilket gör den till den billigaste arbetsmaskinen man kan köpa i Sverige med sina 79.900 kronor, känns det inte direkt prisvärt. Visst gör dessa maskiner sitt jobb med sin 50-matta, platta buk, enorma last och dragförmåga, inget snack om saken, men någon spjutspetsteknologi handlar det inte om. Man kan dock inte kalla detta för en dålig affär rent ekonomiskt då dom står sig riktigt bra i andrahandsvärde. Kanske är det just för att det inte hänt så mycket som den fortfarande säljer, kanske folk i denna bransch värdesätter trygghet och tillförlitlighet högre än ny revolutionerande teknik!

Multi Purpose

Betydligt mer modernt och prisvärt blir det när vi kommer till arbetsversionen av Venture Lite, nämligen Multi Purpose. Många kanske inte ser skillnad på dessa två, men det finns skillnader. Tittar man först på färgsättningen har Multi Purpose en grå buk och lite svart innan den lilla blå huven. Andra kännetecken är att det på Venture MP finns ett bukskydd långt fram under den större lyftbågen, för att hjälpa till att hålla framänden uppe ur snön. Rent tekniskt får man på MP en dryga två centimeter bredare matta, vilket utslaget på 365 centimeter i längd blir en ganska stor yta.

Däremot har man plockat bort lite touring-attribut, som fotstödet för pas-

Längsta non-stop flygningen är nästan 19 timmar och går mellan Newark och Singapore.

Att sitta högt med en bra vinkel på benen är något som är genomgående hos Yamaha och RS Viking är inget undantag.

För att man ska få kalla sig arbetsmaskin tycker många att en lågväxel är ett måste och det får man på RS Viking.

Under dynan på RS Viking finns det plats för nödvändiga saker som verktyg med mera.

Yamaha Venture Multi Purpose

En av dom största fördelarna med Venture Multi Purpose hittar man under huven, 80 hästar ur den lilla 499 kubiks fyrtaktaren med insprutning.

Om man plockar bort passagerardynan på Multi Purpose får man ett ordentligt lastutrymme med många möjligheter att fästa lasten.

Urfadern VK540 III har nu 25 år av hårt arbete bakom sig.

Yamaha RS Viking Professional

sageraren samt backspeglarna. Då man behållit passagerardynan går det fortfarande alldeles utmärkt att skjutsa på maskinen och precis som på Lite kan man ta bort passagerardynan för att få ett ökat lastutrymme. Dom breda VK-skidorna är också en sak som ger Multi Purpose ökad flytförmåga i snön och som dessutom fungerar bra på leden.

Andra saker som är värda att framhålla på Multi Purpose är den tvåcylindriga fyrtaktaren på 499 kubik, som med sin insprutning i runda slängar ger ifrån sig 80 hästar. Trots ganska små förändringarna jämfört med Lite kan Multi Purpose leva upp till sitt namn, att vara just mångsidig.

RS Viking Pro

Även om det går att skjutsa på Yamahas största arbetsmaskin är RS Viking Professional först och främst just en arbetsmaskin. Då man måste haft den gamla Vikingen som förebild när man byggde RS Viking Pro har den också ärvt många av dess egenskaper. För att få samma flyt i snön har man böjda a-armar istället för att använda teleskopfjädring, vilket även gör risken mindre för att man kör sönder något tack vare den högre markfrigången det ger. Denna framvagn behåller även en konstant castervinkel på 23 grader genom fjädringsrörelsen vilket ger en stabil framvagn utan obehagliga överraskningar.

Vidare har man också behållit förvaringsutrymmet under dynan där man får plats med det nödvändigaste, skulle det ändå inte räcka finns det även gott om plats bak på skotern. När man utför ett tungt arbete med en skoter är det nästan ett måste att man har tillgång en lågväxel och det har man på Viking Pro. För att underlätta när man ska backa med skotern har även ProComfort Plus-boggin försetts med med flip up-funktion.

För att driva detta skepp med sin 50-matta framåt har man försett den med en trecylindrig fyrtaktsmotor med förgasare på cirka 120 hästar. Tack vare att den inte varvar så mycket behövs det inte heller någon mellanväxel innan variatorn, vilket gör att motorn kan placeras lite lägre. Denna motor ser till att du alltid har kraften som krävs för att utföra jobbet. Det här med servostyrning har till i år spridit sig till touringsegmentet och borde inom kort även hitta fram till arbetsmaskinerna och då framförallt RS Viking Professional.

Polaris

Enligt Polaris ska en arbetsmaskin ha 50-matta för att platsa i detta segment. Många andra tillverkare försöker istället kompensera detta genom att ha lite längre mattor och på så sätt också få en smidigare skoter. På Polaris är man inte blyga då man bjuder både på längd och bredd eftersom man sätter dragförmågan före smidighet.

Precis som Yamaha hittar man en riktigt gammal trotjänare även hos Polaris. Då denna maskin andas lite mer nittiotal känns den också lite modernare än Vikingen från Yamaha. Tittar man rent tekniskt får man en vätskekyld 488 kubiks motor med förgasare på Polarisen medan Yamaha kör med fläktkylning. I det stora hela är det en väldigt jämn kamp mellan dessa två och tradition kanske är det mest avgörande i valet mellan dom.

Polarisen är byggd för att vara en arbetsskoter med hög, låg, neutral och backväxel. Det finns mycket plats att lasta det man behöver, både under dynan och bak på tunneln. När den här maskinen var ny fungerade den säkert utmärkt

Det finns lika många uppförsbackar som nedförsbackar, eller?

Polaris 600 IQ Widetrak

Det var bättre förr.

Den IQ Widetrak som har fyrtaktare känns lättast igen på alla luftintagen på huven.

Även på den äldre Widetrak sitter man helt okej och det är en bra höjd på Dakota-styret, som dessutom försetts med burkrem.

även som touringskoter då den faktiskt har ryggstöd, det gör den kanske fortfarande, om man aldrig låtit frugan prova en modern skoter.

Men som arbetsskoter gör den sitt jobb utan att bråka.

600 IQ Widetrak

Har man bestämt sig för att lägga en extra slant och investera i en modernare arbetsskoter från Polaris ställs man inför två val, tvåtakt eller fyrtakt. Är man då ute efter lite mer nerv och snäppet smidigare skoter faller valet naturligt på tvåtaktaren.

Den motorn är en vätskekyld 600 som sätter bra fart på skotern med sina 120 hästar. Att skotern dessutom har mer än tio liter extra i tanken jämfört med touringmaskinerna i samma chassi gör att man utan problem kan jobba över med dessa skotrar. Då det oftast är mörkt hos oss på vintern har man på Polaris utrustat IQ Widetrak med en 13-watts arbetsbelysning placerad på lastracket. Om det är saker som inte får plats där bak finns även ett bekvämt förvaringsutrymme under dynan. Dessutom har man ett torrt och varmt förvaringsutrymme fram för handskarna, telefonen, GPS med mera. Naturligtvis återfinns även ett 12V-uttag.

Man behöver inte arbeta för att få ingång motorn då den har elstart och när man ska dra tungt kommer lågväxeln väl till pass, dessutom har 600:an PERC och ingen mekanisk back. IQ Widetrak fungerar utmärkt även för fisketuren med familjen då dess touringegenskaper är väldigt starka. Som passagerare får man både justerbart ryggstöd och värme i handtagen. En mångsidig arbetare som inte är främmande för lite bus tack vare sin pigga motor. Vid sidan av leden är den dock mer stabil än busig med sin breda spårvidd och matta.

FS IQ Widetrak

För en liten slant extra kan man köpa en nästan identisk skoter fast då med fyrtaktare. Nackdelarna är att man får lägre effekt och en tyngre skoter. Fördelarna är att man har en längre räckvidd och den extra tryggheten en fyrtaktare ger rent generellt, tack vare sin ofta överlägsna driftsäkerhet.

Men det är inte alltid tyngden är till nackdel när man ska dra tungt då det både väger upp för lasten där bak och ger fäste. Utan turbo är den här 750-kubik stora fyrtaktaren med två cylindrar en ganska snäll men stark varelse, vilket många säkert föredrar framför en högt varvande tvåtaktare. För att man på dessa ganska tunga och breda skotrarna ska få lite bättre smidighet, har man försett både 600 IQ och FS med vinkladeboggiskenor. Detta gör att mattans anliggningsyta inte blir så enorm på leden och därmed blir det lättare att svänga.

Att köpa en arbetsskoter från Polaris är egentligen inte så svårt, det man ska ha är helt enkelt en Widetrak.

Ski-Doo

Dom gulas laguppställning består i år av tre stycken arbetsmaskiner, där bara en är bredbandare. Den renodlade dragmaskinen med 50-matta heter Skandic WT och har en 600 ACE-motor under huven. Då alla Ski-Doo´s arbetsskotrar har LTS-framvagnen blir framkomligheten i lössnö riktigt bra, så även hos Skandic WT. Till i år har man valt att stoppa på alla arbetsmaskinerna dom smalare DS-skidorna och det man förlorar i flytförmåga tar man igen i smidighet,

Drygt fyra miljarder människor har aldrig sett snö i verkligheten.

Ski-doo Tundra Xtreme

då det blivit lättare att lägga ner maskinerna. Vill man skjutsa är Skandic den enda arbetsskotern från Ski-Doo där man även får en passagerardyna med handtag på köpet. Är man i behov av lite extra lastutrymme tar men enkelt bort passagerardynan. Rutan är precis som hos Lynx nu gjord i ett stycke och med sina 51 centimetrar i höjd tar den effektivt bort fartvinden.

Skandic blir i mångt och mycket en extrautrustad 59:a med fördelar som högre kammar på mattan, backspeglar och att man kan ta med sig en passagerare.

Long Track

Ski-Doo har valt att slänga ut den äldre 550-varianten av Tundra som vettig lappmoppe och kvar finns nu bara 600 ACE med sin enorma räckvidd. En Tundra är ungefär som en gammal Olympique längs en guppig led, där man utan minsta förvarning kan hamna på sidan. Nu krävs det i och för sig säkert tio gånger så mycket för att man ska välta en Tundra, men känslan är den samma då det är otroligt smalt mellan skidorna. Fördelarna med att ha en skoter som ramlar omkull lätt bli uppenbara när man beger sig utanför leden och in i skogen. Maken till lättmanövrerad skoter får man leta efter, även om det krävs lite tillvänjning innan allt sitter där det ska.

Även här har man valt att utrusta ACE-motorn med en kylarfläkt för att den inte ska gå varm när man krypkör. Precis som hos Skandic får man också DS-skidorna på Tundran vilket ytterligare bidrar till smidigheten hos skotern. Trots att det alltså sitter en fyrtaktare i Tundran är maskinen riktigt lätt och väger in på endast 229 kilo. Som hos många andra BRP-modeller har man även här monterat dit en hög vindruta som är gjord i ett stycke. Tundran är och förblir en vinnare med sin smidighet och snåla motor när det gäller att åka långt i ospårad och vild terräng.

Xtreme

Namnet ljuger inte, det här är en extrem maskin för extrema förare. När man konstruerade den här maskinen kan man inte ha haft en same som vallar sin renar i åtanke. Nej, här såg man nog något värre framför sig, som kanske en lat fjällräddare som är allergisk mot att skida eller gå.

Ski-Doo var väldigt noggranna med att poängtera att man inte hade någon extra kylare på Tundra Xtreme, vilket betyder att den inte alls lämpar sig för snöfattiga förhållanden på vårkanten eller krypkörning under långa stunder. En annan orsak till att detta inte lämpar sig är att det sitter en matta med 57 millimeters kammar på skotern, vilket gör behovet av snö extra viktigt. Så, nu har vi avklarat det där med att denna arbetsskoter inte alls är någon arbetsskoter.

Vad ska man då ha den till? Precis som Ski-Doo säger är detta en skoter för den som gillar djupsnökörning och lek i skog och mark, med god framkomlighet även i låg fart. Vi kan också tycka att just detta kanske är den vettigaste lössnömaskinen för oss i norden. Den har precis så mycket matta som man behöver för att ta sig dit man vill och 600 E-Tec-motorn levererar den effekt man behöver för att kunna klättra riktigt långt. Att den är otroligt smal och smidig gör dessutom att träden inte kan hindra maskinens framfart.

Om den vanliga Tundran är lite sämre på led än många andra skotrar, är Tundra Xtreme med sin 154-tum långa 57-kamms matta ännu sämre. Då det är betydligt svårare att ta det lugnt när man har tillgång till kraften i E-Tec 600:an, händer det att man får en del genomslag i LTS-framfjädringen. Sällan eller aldrig har det varit så viktigt att veta vad man köper, då detta nog är den xtremaste maskinen som finns där ute. Kanske just därför får detta bli en av våra långtestare i vinter!

Vi hoppas att denna genomgång belyste lite av det du som konsument undrade över och att du hittade en favorit bland alla dessa arbetsskotrar. Glöm inte heller bort att alla tillverkarna har extra gott om vettiga tillbehör till dessa maskiner så du kan få precis det du önskade dig.

Elefanter är det enda djuret som inte kan hoppa.

Ski-doo Tundra LT 600 ACE

Förarmiljön på Ski-Doo´s arbetsskotrar är ungefär som på en lössnömaskin med burkrem, styrhöjare och j-hooks.

På Xtreme får man den sportiga REV-XP X-dynan med sina fem liter i förvaring vilket får anses vara bättre än inget alls.

Ski-Doo Skandic WT 600 ACE

Att Tundra Xtreme inte är gjord för hårt arbete på skogsskiftet skvallrar den låga rutan om.

Att dunka dit en likadan matta som förra årets Freeride 154" på Tundra Xtreme var en genial idé!

För att underlätta när man backar är bakdelen på Tundrans SC-5U-boggi ledad.

På Tundran är det inte lika stora hål som på Lynxarna, men i gengäld är det betydligt fler och snön hålls enkelt borta.

SKI-DOO TUNDRA XTREME E-TEC 600 / LT 600 ACE

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt / 4-takt
Volym cm³:	594,4 / 600
Borr/slag mm:	72x73 / 74x69,7
Bränslesystem:	Elektronisk DI 46 / EFI
Smörjning:	Elektronisk pump / Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	225 / 229
Tunnel:	REV-XU
Framvagn:	LTS
Fjädring fram:	Motion Control
Fjädringsväg fram mm:	150
Boggi:	SC-5U
Dämpare:	HPG
Fjädringsväg bak mm:	356
Typ av matta mm:	406x3923x57,2 / 38,1
Skidor:	Pilot DS
Spårvidd mm:	813
LxBxH mm:	3329x1002x1296 / 1325
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	3,7 / 2,1
Att äga	
Cirkapris:	123 900:- / 110 900:-
Färg:	Svart / Gul-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

SKI-DOO SKANDIC WT 600 ACE

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	600
Borr/slag mm:	74x69,7
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	284
Tunnel:	REV-XU
Framvagn:	LTS
Fjädring fram:	Motion Control
Fjädringsväg fram mm:	150
Boggi:	SC-5U
Dämpare:	Motion Control / HPG
Fjädringsväg bak mm:	356
Typ av matta mm:	508x3923x38,1
Skidor:	Pilot DS
Spårvidd mm:	900
LxBxH mm:	3240x1076x1330
Tankvolym L:	45
Oljetankvolym L:	2,1
Att äga	
Cirkapris:	121 900:-
Färg:	Gul-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

Ski-Doo Skandic har rikligt med utrustning redan från start och man känner sig som kaptenen på en färja bakom styret.

Den lite bredare dynan ger bra med stöd åt rumpan och det höga styret hjälper till att göra Tundran extremt lättsvängd.

Karaoke betyder på japanska tom orkester.

YAMAHA VENTURE MULTI PURPOSE

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	499
Borr/slag mm:	77x53,6
Bränslesystem:	2 x EFI 43mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Aluminium
Framvagn:	Individuell, dubbla A-armar
Fjädring fram:	HPG 36
Fjädringsväg fram mm:	208
Boggi:	Pro Comfort 144
Dämpare:	KYB 36
Fjädringsväg bak mm:	313
Typ av matta mm:	406x3648x32
Skidor:	Breda Utility
Spårvidd mm:	1080
LxBxH mm:	3160x1265x1380
Tankvolym L:	36
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	96 900:-
Färg:	Blå
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

YAMAHA RS VIKING PROFESSIONAL

Motor	
Typ:	Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	973
Borr/slag mm:	79x66,2
Bränslesystem:	3 x 40mm förgasare
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	3-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Aluminium
Framvagn:	Individuell, dubbla A-armar
Fjädring fram:	KYB gas cell
Fjädringsväg fram mm:	175
Boggi:	Pro Action Plus
Dämpare:	KYB HPG
Fjädringsväg bak mm:	262
Typ av matta mm:	500x3968x32
Skidor:	Breda SUV
Spårvidd mm:	1020
LxBxH mm:	3270x1200x1380
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	124 900:-
Färg:	Röd
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

YAMAHA VK540 III

Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	535
Borr/slag mm:	73x64
Bränslesystem:	38mm förgasare
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Aluminium
Framvagn:	Teleskop
Fjädring fram:	Hydraulic
Fjädringsväg fram mm:	150
Boggi:	Pro Action
Dämpare:	Gas Cell / HPG
Fjädringsväg bak mm:	262
Typ av matta mm:	508x3968x25
Skidor:	Plast saddleless
Spårvidd mm:	960
LxBxH mm:	3125x1140x1350
Tankvolym L:	31
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	79 900:-
Färg:	Svart
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

ARCTIC CAT BEARCAT Z1 XT / LTD

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	1056
Borr/slag mm:	98x70
Bränslesystem:	EFI 48 mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	123 Hk@--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	323 / 333
Tunnel:	Twin Spar
Framvagn:	AWS VII
Fjädring fram:	Twin Tube
Fjädringsväg fram mm:	216
Boggi:	FasTrack ledad
Dämpare:	Ryda FX HD
Fjädringsväg bak mm:	330
Typ av matta mm:	508x3912x35
Skidor:	Composite Wide 8”
Spårvidd mm:	1016-1118
Längd/Bredd/Höjd mm:	3480x1321x--
Tankvolym L:	66
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	138 900:- / 145 900:-
Färg:	Grön, Orange / Vinröd
Generalagent:	KGK Motor AB

ARCTIC CAT 570 XT

Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	565
Borr/slag mm:	73,8x66
Bränslesystem:	2xVM 34
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	62,5 Hk@--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	289
Tunnel:	Twin Spar
Framvagn:	AWS VII
Fjädring fram:	Twin Tube
Fjädringsväg fram mm:	216
Boggi:	FasTrack ledad
Dämpare:	Ryda FX HD
Fjädringsväg bak mm:	330
Typ av matta mm:	508x3912x35
Skidor:	Composite Wide 8”
Spårvidd mm:	1016-1118
Längd/Bredd/Höjd mm:	3480x1321x--
Tankvolym L:	66
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	89 900:-
Färg:	Blå
Generalagent:	KGK Motor AB

POLARIS 500 WIDETRAK LX

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	488
Borr/slag mm:	72x60
Bränslesystem:	2xVM34
Smörjning:	Separat
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	278,1
Tunnel:	Aluminium
Framvagn:	IFS
Fjädring fram:	Nitrex
Fjädringsväg fram mm:	184
Boggi:	Adj. kopplad
Dämpare:	Nitrex
Fjädringsväg bak mm:	229
Typ av matta mm:	508x3962x25
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	965
Längd/Bredd/Höjd mm:	3251x1105x1295
Tankvolym L:	41,6
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	89 900:-
Färg:	Vit
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

LYNX 59 YETI 550 / ACE / 69 ACE

Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt / Vätskekyld 4-takt
Volym cm³:	553,4 / 600
Borr/slag mm:	76x61 / 74x69,7
Bränslesystem:	2xVM30 Choke / EFI
Smörjning:	Injektion / Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	278 / 279 / 299
Tunnel:	LXU
Framvagn:	LTS
Fjädring fram:	Motion Control
Fjädringsväg fram mm:	160
Boggi:	PPS-154-A
Dämpare:	Motion Control
Fjädringsväg bak mm:	340
Typ av matta mm:	500 / 600x3923x32
Skidor:	ADJ
Spårvidd mm:	900
LxBxH mm:	3250x1070x1340
Tankvolym L:	45
Oljetankvolym L:	-- / 2,1
Att äga	
Cirkapris:	91 900:- / 109 900:- / 135 900:-
Färg:	Röd-Svart / Blå-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

LYNX 49 RANGER 600 E-TEC / ACE

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt / 4-takt
Volym cm³:	594,4 / 600
Borr/slag mm:	72x73 / 74x69,7
Bränslesystem:	Elektronisk DI 46 / EFI
Smörjning:	Elektronisk pump / Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	231
Tunnel:	REX
Framvagn:	A-LFS
Fjädring fram:	HPG 36
Fjädringsväg fram mm:	190 / 242
Boggi:	PPS-154-A
Dämpare:	HPG 36
Fjädringsväg bak mm:	340
Typ av matta mm:	406x3923x39
Skidor:	ADJ
Spårvidd mm:	895-937
LxBxH mm:	3230x1070-1112x1455
Tankvolym L:	39
Oljetankvolym L:	3,7 / 2,1
Att äga	
Cirkapris:	123 900:- / 114 900:-
Färg:	Vit-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

POLARIS FS IQ WIDETRAK / 600

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt / 2-takt
Volym cm³:	750 / 599
Borr/slag:	85x66 / 77,25x64
Bränslesystem:	EFI / CF Injektion
Smörjning:	Torrsump / Injektion
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	331 / 304
Tunnel:	IQ
Framvagn:	IQ
Fjädring fram:	Nitrex
Fjädringsväg fram mm:	254
Boggi:	Utility vinklad
Dämpare:	Gas IFP
Fjädringsväg bak mm:	280
Typ av matta mm:	508x3962x32
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	1080
Längd/Bredd/Höjd mm:	3480x1220x1340
Tankvolym L:	54,1
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	127 900:- / 124 900:-
Färg:	Grå
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

Neil Armstrongs vänstra fot var på månen först.

ProClimb M HCR

DESIGN MÖTER FUNKTION

Fantasi, erfarenhet och passion. Allt detta har våra konstruktörer och därför har de kunnat utveckla de lättaste, snabbaste och snyggaste skotrarna du kommer att se i vinter. En elegant och cool design är inte allt, insidan är minst lika viktig. Från Torque Control Link till vår nya smarta oljetank, varje enskild detalj har utformats med köregenskaperna i åtanke. Vad innebär då det här för dig? Jo, att du kommer att köra längre, bättre, snabbare … och se coolare ut. Nu skriver vi ett nytt kapitel i Arctic Cats 50-åriga historia.

ARCTIC CAT 50 1962 YEARS 2012

www.arcticcat.se

NYTT & NOTERAT

SnowRider
www.snowrider.se

Tung i rumpen

Känner du dig tung efter all julmat? Det finns billigare sätt att lätta ekipaget än att investera i dyr kolfiber. Skaffa dig istället ett par löparskor, pulsklocka och en snygg blå-gul träningsoverall från Adidas. Bege dig ut i naturen och flytta arslet så långt och så fort som du bara orkar. Troligtvis kommer du att få svårt att övertala dina kompisar att hänga med och då kan multifunktionsklockan Garmin Forerunner 910XT vara en perfekt träningspartner. Den har GPS-navigering, funktioner för olika sporter, pulsmätare och virtuell träningspartner med mera. Klockan är en värsting och kostar runt 4.000 kr men då fixar den allt förutom själva träningen. Mer information och billigare varianter hittar du på www.garmin.se.

Scott Neck Brace Carbon Pro

Nackskydd från Scott med en vikt på endast 550 gram. Lätt, välventilerat, komfortabelt och tillverkat i kolfiber. Kompatibelt med alla fullface-hjälmar. Storlekar: Small och Medium. Pris: 6.999 kronor. www.scott-sports.se.

Fyllestraff

Att man inte ska köra bil eller annat motorfordon när man druckit alkohol är väl självklart för alla. Nästan i alla fall. Nu skärps straffskalan och samtidigt skapar man möjligheter för rehabilitering om man kört rattonykter. Förslaget som trädde i kraft vid årsskiftet syftar till att minska risken för återfall. Det nya systemet utgår från att det ska vara obligatoriskt med alkolås för den som blivit dömd och ett alternativ till återkallelse av körkortet. Den som önskar alkolås måste ansöka om det och vid positivt svar är personen tvungen att under motsvarande tid som den skulle haft körkortet återkallat, använda fordon med personligt alkolås. Samtidigt förlängs också tiden för återkallelse. Förare med 0.20-0.99 promille döms för rattfylleri och förlorar körkortet i minst ett år, mot tidigare två till tre månader. Över en promille i blodet bedöms som grovt rattfylleri och ger en spärrtid på minimum två år, jämfört med tidigare ett år. I förslaget finns det inga ändringar avseende fängelsestraff på upp till två år för grovt rattfylleri.

Mer energi

Duells tar nu upp en helt ny kategori i sitt utbud: energitillskott. Det är Maxims sortiment av energikakor, energigel och energidrycker som från årsskiftet kommer att kunna köpas hos Duells återförsäljare. Cyklister, cross- och enduroförare eller snöskoter- och fyrhjulingsentusiaster är några kategorier av aktiva utövare som kan ha glädje av snabba energitillskott. Det är Maxims produktserie Proline som har tagits upp av Duells, andra produktserier som fokuserar mer på kosttillskott för gymträning kommer däremot inte att finnas med i Duells kataloger.

Klipp & Klistra

Gör en egenproducerad present till dig själv eller någon du verkligen bryr dig om. Klipp ur ovalen och fäst den med knappnålar på din favoritmössa. Använd sax eller lämplig samekniv för att karva ur materialet på båda sidorna och handsy sedan med björntråd för att inte tyget ska fransa sig. Är det en stickad mössa du vill konvertera, måste du handsy först innan du gör hålen. Montera sedan mössan på huvudet, hörselskydden i hålen och njut sedan av ljuvlig musik från P2, den gemensamma intercommen eller varför inte en liten dos av den tysta vildmarken.

Kraftadapter

En insticksadapter från Kamasa som tar väldigt liten plats. Den har inbyggda magneter som fäster adaptern säkert i hylsan. De används för att kombinera hylsverktyg med olika hylsfattningar. En normal adapter förlänger hylsan med flera centimeter, här handlar det om insticksadaptrar som förlänger med enbart ett par millimeter. Ett kraftigt utförande i Krommolybdenstål gör det möjligt att även använda adaptrarna med mutterdragare. Adaptrarna finns i storlekarna 3/8"x1/2", 1/2"x3/4" och 3/4"x1".

NYA SKRUVDRAGARE

Industriverktyg IDG-Tools AB lanserar en ny serie batterimaskiner för den professionella användaren. Med IDG-Tools nya 14.4 V serie erhålls väsentligt högre prestanda än vad 10.8 V maskiner kan erbjuda. Maskinerna har yttermått, vikt, smidighet i stort identiska med 10.8 V maskiner av andra fabrikat och har laddningsindikator, integrerat LED-ljus, Li-ion batteri med 1 tim laddningstid. 80 % laddas inom 20 min. Med varje maskin levereras 2 stycken 1.5 Ah Li-ion batteri, laddare och hård förvaringsväska. Rekommenderat cirkapris för maskinerna är mellan 1.395-1.995 kronor. Kontakta Industriverktyg IDG-Tools AB för mer information. www.industriverktyg.se.

Bensinpriser.nu

Vill du veta vart du kan tanka den billigaste bensinen, diesel eller vart du kan fylla på gasol till ett bra pris, så kliver du in på den här sajten. Den startades 2005 och bygger på att vi fordonsägare rapporterar in priserna på mackarna runtom i Sverige. På så sätt kan vi gemensamt pressa priserna, vilket gynnar alla. Det finns också en sökfunktion där man kan plotta in sin avrese- och bestämmelseort och få fram lämplig resväg med tankställen.

FERRARI SCUDERIA

Är schyssta bilar, rytande motorer och snabb acceleration din passion? Varför inte då visa intresset ända in på kroppen med Ferraris parfym Scuderia. Det senaste tillskottet från Ferrari är en fräsch doft i form av citrus och pepparmint tillsammans med en mörk bas av trä och mysk. En ytterst maskulin doft som passar den racingintresserade perfekt. Du hittar den hos www.gents.se för 415 kr.

Avokado betyder testikel på Aztekernas språk Nahuatl.

Skoterdelen

Lägsta pris-garanti
Fraktfritt över 1000:-
Storleks-garanti

NYHET!

GLASÖGON LIQUID IMAGE
SUMMIT HD 1080p
3.595kr
FRI FRAKT

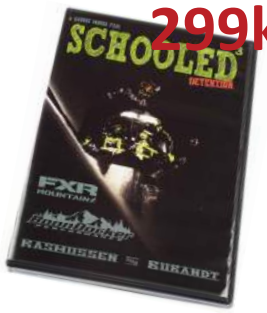
Äkta "Point-Of-View"- kamera inbyggd i glasögonen, alltid med, aldrig i vägen!

- Video Full HD 1080p
- Stillbild 5Mp (12Mp interpolerat)
- 136° vidvinkel.
- Mikrofon med vindskydd.
- Lagring Micro SDHC upp till 32Gb (4Gb ingår)

BOYESEN
RAGE CAGE
fr. 3.095kr
FRI FRAKT

LUFTFILTER
UNI
219kr

DVD
SCHOOLED DETENTION 3
299kr



UNDERSTÄLL PÅ KÖPET!

2-DELAT SKOTERSTÄLL
RIDE NORTH FLAME
1.995kr
FRI FRAKT
STORLEKSGARANTI

HJÄLM
HJC BURN RÖD / SILVER
399kr

Utgående modell, finns endast i storlek X-Small och X-Large

SKOTERKÄLKE
830 KORT
4.145kr
FRI FRAKT

GLASÖGON 509
SINISTER BLACK OPS
999kr

STORLEKSGARANTI - LÄGSTA PRIS-GARANTI - FRI FRAKT ÖVER 1000:-

WWW.SKOTERDELEN.COM - 0682-41 36 90 - INFO@SKOTERDELEN.COM

snowrider
www.snowrider.se

OMNI-HEAT

För att underlätta för människor som vill vara ute har Columbia Sportswear utvecklat Omni Heat. Tekniken med inbyggd värmeelektronik ger dig värme precis när du vill ha den och finns i två varianter. Med Omni-Heat-Thermal Electric blir du varm genom en enkel knapptryckning. Knappen aktiverar ett antal batteridrivna värmekällor som är strategiskt placerade i utvalda Columbia-produkter. Omni-HeatTM Thermal Reflective består av ett fukt- och lufttransporterande lager samt ett reflekterande silverprickslager som stänger inne kroppsvärmen och håller dig 20% varmare än ett vanligt foder. Alaskan Down Jacket herr kostar 2.299 kronor och Columbia Bugathermo dam- och herrkänga kostar 2.999 kronor. www.columbia.com.

DR. ZIPE FLUFF HAT

Den traditionella pälsmössan med sina öronlappar är en perfekt mössa för oss skoteråkare. I Dr Zipe´s version är den inte bara bekväm och funktionell utan även snygg. Kostar 299 kronor hos din närmaste Duellsåterförsäljare.

CASEPOWER

I Sverige finns idag över en miljon Iphone-användare och många av dem upplever att telefonen laddar ur alltför snabbt. Svenska CasePower tillverkar skal med inbyggt batteri som dubblar batteritiden på en Iphone 4/4S. Skalet är tunt och väger endast 55 gram. Den laddas antingen medan den sitter på telefonen eller separat. CasePower förbättrar även samtalsljudet då den fungerar som en förstärkare genom att omdirigera ljud från botten av mobilen till framsidan som resulterar i ett djupare och fylligare ljud. Kostar 549 kronor och du hittar det på www.case-power.com.

Lavinprognoser

Inför vintern 2011/2012 kommer lavinprognoser för första gången i Sverige att utfärdas för hela fjällkedjan. Det är Naturvårdsverkets Fjällsäkerhetsråd som i nära samarbete med SMHI kommer att publicera uppgifter avseende aktuell lavinfara tillsammans med en prognos över utvecklingen för de närmaste dagarna. Prognoserna kommer att publiceras för samtliga 21 fjällväderdistrikt, från Treriksröset i norr till Sälen i söder. I Sverige presenteras sedan tidigare en daglig lavinrisk för vissa skidanläggningar. Dessa bedömningar är dock bara en ögonblicksbild av lavinrisken för ett mycket litet område i direkt närhet till pister och liftar och skall inte ses som en lavinprognos. Det nya svenska lavinsäkerhetsarbetet håller högsta internationella nivå och bygger på djupgående samarbeten med motsvarande norska och kanadensiska lavinprognosprogram. Lavinprognoserna kommer att publiceras på bland annat Fjällsäkerhetsrådets webbplats varje torsdag med start 9 februari och fram till början av maj. Prognoserna avser beskrivning av lavinfaran inför veckoslutet och helgen. www.fjallsakerhetsradet.se.

Webshop

Speedtech tar klivet ut i cyberrymden. Företaget från Skellefteå är erkända som utvecklare och tillverkare av produkter efter kundens önskemål. Det är inte sällan som kunden kommer på besök med sin maskin och vill ha något specialgjort. Under åren har de tagit fram produkter som nu går att beställa direkt i deras webshop. www.speedtech.se

KICK ME

Kickspark är den perfekta sparken för dig med vinterambition. På snö eller is spelar ingen roll. Ett klassiskt transportmedel eller som en effektiv träning för dig och hundarna. Med justerbar styrhöjd passar den hela familjen. Som tillval finns isskenor på 0,8mm vilka gör din spark ruskigt snabb, två olika snömedar som enkelt kläms fast, liten sits/avlastning och en praktisk korg att hänga på styret. Pris 2.495 kronor. www.kickbike.se

Rätt ska va rätt

Bilförsäkringarna är idag könsdiskriminerande när kvinnor kan ha lägre premie än män. Anledningen har varit att yngre män är upp till tio gånger mer riskbenägda och är överrepresenterade i olycksstatistiken. EU slår nu fast att detta strider mot den grundläggande stadgarna i dom mänskliga rättigheterna. Där står det att EU ska arbeta för att få bort ojämlikheter och främja jämlikheten mellan män och kvinnor. Riktlinjerna för försäkringsbranschen kommer att gälla från december 2012. I praktiken kommer det att innebära att det blir åldern som bestämmer storleken på premien där tjejerna kommer att få en markant höjning, medans killarna får en marginell sänkning.

HALVARSSONS FÖR BARN

Nazko barn & ungdomsjacka i Texdura/lan är vind- och vattentät. Den har fleece på insidan av kragen och muddar med tumgrepp. Noel barn & ungdomsbyxa är tillverkad i Texdura/Ballistic. Den är vind- och vattentät och har snölås med hake. Finns i storlekarna S=110–120 cl, M=130–140 cl, L=150–160 cl. Plaggen kostar 1.295 kronor för jackan och 1.195 kronor för byxan och finns hos din närmaste återförsäljare av Halvarssons kläder.

SNOBUNJE

I grund och botten kan man beskriva det som en rejäl gummisnodd som kan hjälpa dig från pinsamma och brutala fastkörningar. Den finns i två varianter där bogserlinan, som kostar 799 kronor, enkelt fästs i fronten på den fastkörda skotern och den andra änden på den hjälpande skotern. Det finurliga är att Snobunje alstrar kraften utan att det blir ett hårt ryck och man kan ta fart med skotern som ska dra. Den andra varianten, som kostar 749 kronor, bygger på samma princip men har ett handtag i ena änden. Idén är att man istället för ge en hjälpande hand och dra i skidan, att man istället fäster Snobunje Rattler i skidan, lutar sig bakåt och med energin som alstras i gummibandet blir det enklare att få upp skotern. För att enklast förstå principen kan man gå in på youtube och söka på Snobunje. Besök www.skoterdelen.com för mer information.

När man pratar i mobiltelefon börjar man gå snabbare.

LEATT® 245-11

RACE SUPPORT

TUCKER HIBBERT

THE LEATT® SNX PILOT. THE SNOW SPECIFIC NECK BRACE THAT HELPS KEEP YOUR MIND OFF YOUR NECK AND ON THE RIDE. COMBINE WITH A LEATT® PROTECTOR FOR A TOTAL PROTECTION PACKAGE!!

SNX PILOT
790g ± 50g

SNX
BRACE COLLAR
FREE WITH EVERY SNX PILOT

ADVENTURE
BODY VEST

APPROVED
PERSONAL PROTECTIVE
EQUIPMENT DIRECTIVE 89/686/EEC

www.duells.se

A PORTION OF THE SALE OF EVERY LEATT-BRACE® WORLDWIDE IS DONATED TO THE WINGS FOR LIFE SPINAL CORD RESEARCH FOUNDATION. WWW.WINGSFORLIFE.COM

LEATT®
Engineered for Performance

© Leatt Corporation 2011

Xenon-kit

Upp till fyra gånger mer ljus, än med en vanlig lampa med samma effekt.

Av:Togga

Vad är mer manligt än att försöka köpa utrustning till skotern utan att frugan märker det. Små svindyra förbättringar som ger den där extra kryddan och en märkbar förändring. Antingen genom att få mera pulver i motorn, snyggare grafik eller en kanske mer praktisk funktion. Det fanns en tid som man kunde köpa små plastbitar och färga skenet ifrån lamporna i diverse färger.

Man kunde välja mellan blått, gult, orange och kanske häftigast av allt, den rökfärgade. Om man var riktigt duktig på att argumentera, kunde man eventuellt intala sig själv att det blev en förbättring av ljuset i exempelvis snöfall. Men vid alla andra tillfällen såg det mest häftigt ut och kvällstid blev det odiskutabelt bara sämre.

Det var innan Xenon-lampan, även kallad HID-lampa eller bi-Xenon, gjorde entré och långt innan en vanlig dödlig heltidsarbetare hade råd att köpa sig en konverteringssats. Idag kan man köpa en komplett supervärstingextraljussats med Xenon till bilen för knappa 3.500 kr. Tidigare var det samma summa som för konverteringssatsen till endast en lampa och med befintligt lamphus. Så när priserna sjönk var väl en lågoddsare att det skulle komma en Xenon-konvertering till snöskoter och att det först skulle komma på en fyrtakt var väl helt förståeligt.

AC/DC

Anledningen till att det först kom en konvertering till fyrtakt och inte till två-takt är inte så konstigt egentligen. Vi kan säga så här: En del har enligt egen utsago fått det att fungera, men generellt så fungerar inte Xenon på en två-takt. Söker du i forum och ställer frågor kommer du bara att stå där med ännu mer frågor efteråt. Därför kommer facit runt problemet här: En två-takt har en stator som sitter på vevaxeln. På statorn sitter det ett flertal spolar som var och en har dedikerade funktioner. En går till tändningen, en annan till komfortfunktioner, någon går till laddning av eventuellt batteri, en av dom går till lyset och så vidare. Från statorn går det ut endast växelström till samtliga funktioner på skotern och nuvarande ballaster, som driver Xenon-lampan, kräver likström och inget annat. Med andra ord fungerar det inte. Ja men, säger du och undrar om det går att köra Xenon på en två-takt med batteri. Du ställer frågan eftersom du vet att ett batteri laddas med, och ger likström. En av spolarna i statorn lämnar spänning som likriktas och strömmen går sedan direkt till batteriet. Du kan hänga på ballasterna där, men du kommer till slut att suga ur all kraft ur batteriet. Dessutom är risken stor att du också bränner statorn på grund av för hög belastning. Den ström som går till batteriet är så pass låg att den inte räcker till att både ladda batteriet och driva Xenon-lamporna. Jämför det med en bil som har växelströmsgenerator med en inbyggd likriktare och som enbart lämnar likström. På så sätt kommer strömmen att vara tillräcklig och fördelas mellan alla funktioner, inklusive Xenon. Om vi sammanfattar har bilar likström och skotern växelström, utom den lilla del som eventuellt ska ladda ett batteri.

Skruva fast ballasterna på lämpligt ställe. Enda kraven är att det ska sitta fast, passa och se snyggt ut.

Men kan man flyga till månen kan man stoppa i Xenon i lamphusen på en tvåtaktare också. Ta spänningen som går till lamporna, montera in en likriktare, sätt dit en voltregulator modell större och när du ändå håller på, safear du med ett batterimontage. För att vara på den extra sidan kan du löda ihop två spolar på statorn för att få mer effekt. Nu sitter det ju en voltregulator på skotrarna och sitter det en lampa på skotern, ska det också finnas något som reglerar voltantalet. Om inte, kommer lampan förr eller senare att gå sönder. Enklare voltregulatorer på skotrarna finns för att ta bort spänningspikar och så finns det regulatorer som stabiliserar spänningen inom ett visst intervall. Det är den sistnämnda du ska ha och den kostar en bra slant. Varierar strålkastarljuset när du varvar skotern, har du den sämre.

Klarar du av att fixa en icke pulserande likström och som har tillräcklig effekt kan du också montera Xenon på en två-takt. Nu har du läst om alla hakar och troligtvis kommer det att bli dyrt att på egen hand konvertera din två-takt till Xenon. Men, Sledstart som tillverkat det kit som vi monterat, kommer under förvintern att släppa ett konverteringskit för just tvåtakt. Och orkar du inte vänta tills dess har ett norskt företag redan tagit fram en ballast som klarar av växelström. Båda satserna kommer att vara i helt rätt pris för att slippa hålla på med egna kopplingar. Nu har du förhoppningsvis bara en fråga kvar. Varför fungerar det på en fyrtakt? Jo, för att de flesta fyrtaktare har samma typ av el-system som på en bil.

Originaltillbehör

Satsen till Yamaha Apex XTX -11 som vi monterat kostar 1.995 kronor och ingår i Yamahas originaltillbehörssortiment. Den är tillverkad av Sledstart och dom har mera tillbehör som passar på Yamahan som exempelvis en fjärrstart. Kolla in vad dom har mer på sledstart.com. När du har konverteringen i din hand känns boxen genomarbetad och den har en sån där finurlig magnetlåsning. Kopplingsschemat är tryckt på insidan och hela kittet andas kvalité. Alla bilder och instruktioner är på en Yamaha Apex, men med lite sunt förnuft skulle man kunna installera den på vilken fyrtaktare som helst.

Det är inte alltid man läser manualen men detta var en av dom där gyllene tillfällen som man kände att det var läge att läsa den från pärm till pärm. Manualen utlovar enkelhet och så gott som plugnplay. Med exakt 17 små bilder förklaras det exakt hur man ska installera kittet va-

Det finns över 30 000 olika sorters rosor, och man korsar ständigt fram nya varianter.

rav nio stycken handlar om hur man ska skära sönder gummidamasken för att få dit själva lampan.

Demontering

Visst är det plugnplay på så sätt att man använder sig av standardkontakterna, men vad man ska öppna upp, vart och hur, finns det inte en enda bild på. Smart som man är löste jag det ändå, men det är inte så enkelt som reklamen säger. Kåpor ska bort, det ska klippas och skäras, och kabeldragningen ska göras på ett snyggt sätt. Det är inte riktigt som på den gamla tiden när man lyfte på huven och rubbet blottade sig. Nu är det kåpor som sitter på och i varandra, och det krävs ofta tålamod för att lista ut hur det är meningen att man ska öppna upp, för att komma åt. Okej, har man väl gjort det en gång, så vet man till nästa gång. Men det är väl inte varje dag man sopar i ett Xenon-kit så det fick bli att köra med try and error.

Följer man bara manualen och tänker till lite så är det totalt sett inga problem att konvertera lyset. Det första manualen går in på är att fixa till gummidamaskerna som ska täta lamphuset. Det bar lite emot att skära i något sprillans nytt, men nöden har ingen lag. Min tanke var då att det var dumt att det inte följde med färdiga gummitätningar. Så här i efterhand var det bara bra att jag slapp betala för nya anpassade tätningar och dessutom kommer det aldrig att bli aktuellt att montera tillbaka originallamporna. Med hjälp av en mattkniv, modell mindre, och en avbitare fick jag bort tillräckligt mycket gummi för att den nya lampan skulle passa. Den andra tätningen gick fortare, med erfarenheten från den första, och avbitaren fick bli huvudverktyget. Efter en halvtimmes pyssel med kåporna och tio minuters gummikapning satt båda lamporna på plats och det var bara resten kvar.

Montering

För att överhuvudtaget komma åt valde jag att ta bort hela luftburken. Det blev då också lättare att dra kablarna snyggt. Längden på kablarna är väl tilltagna och det räcker alldeles utmärkt för att dra det snyggt. Två jordningar behövde göras och pluskabeln sattes direkt på batteriet. För att kunna få kontroll på hel- och halvljus kopplar man in sig på det ordinarie lysets snabbkoppling. Själva inkopplingen i lampan har hon- och hankontakt och det går inte att montera dom fel. Allting passar och följer gängse standard.

När väl kablarna var på plats skulle ballasterna monteras. I installationshänvisningen skruvas dom i luftburken men jag valde istället att skruva fast dom i en av ramprofilerna med självborrande skruv. Tips är att kolla så att det hela får plats och anpassa efter det. Dom ballaster som följde med, var så kallade "Ultra Thin Ballast" och som helt enkelt betyder att dom är mindre och mer lättplacerade. Innan test ville jag bunta ihop kablarna till snygga stammar men kattstryparna hade antingen gått ut på datum eller så var dom bara skitdåliga. Alla utom en gick av och jag fick bra användning av mitt tidigare ihopsparade buntbandsförråd. Luftburk, kåpor, lamphus och annat som tagits bort monterades hastigt men bestämt tillbaka. Det var enklare att göra det baklänges mot när man inte visste vilka skruvar som skulle tas bort.

Test

Innan jag överhuvudtaget började min lilla operation gjorde jag ett test med dom ordinarie lamporna. Ungefär som Hella, fast med en liten twist. Jag hade i en liten gömma ett gammalt pappersrådjur som jag klistrade upp på en golvskiva, figursågade och placerade ut på 50 meters avstånd. Jag bestämde en plats där skotern skulle stå och markerade för att kunna stå på samma ställe med Xenonkittet monterat.

Min lilla test visade att: Ja, det är skillnad och framför allt på färgen av ljuset. De vanliga glödlamporna ger ett gult sken medan Xenon ger klarvitt sken som gör att man ser mer detaljer. Det blir en bättre bredd på ljuskäglan och den upplevs lysa mycket längre. Jag passade också på att testa med olika färger på glaset i glasögona och det gjorde stor skillnad mellan att köra färgat eller ofärgat. Med färgade glas upplevde jag i princip ingen skillnad alls, men å andra sidan hade jag ingen möjlighet att parallelltesta mellan Xenon eller inte. Med ofärgade glas är det, och det bekräftar väl också bilderna, en stor skillnad, men som också understryker att under den mörka tiden ska man bara åka ofärgat. Oavsett vilken sorts lampa man kör med.

Det som behövdes förutom själva kittet var: En vass kniv, två insexnycklar, en skruvdragare, ett spärrskaft med 10mm, en avbitare och den ack så viktiga originalhandboken.

Ett litet kit som gör skillnad. Snygg förpackning som lovar mycket.

Att dra på gummiringen för att låsa fast lampan är som att att dra på vilken annan gummiattiralj som helst.

Buntbanden var sämre än sämst.

Det kommer ett kit från Sledstart som fungerar med två-takt. Autolys i Norge har redan ett som fungerar och som tål växelström.

Xenon till alla

Ska man då byta ut sina ordinarie lampor? Ja, om du har 2.000 spänn över, för det blir trots allt skillnad. Men du kan samtidigt komma väldigt långt med att bara ställa in ljuset rätt. Det är väl lite som att investera i en så kallad effektpipa som på 80-talet gav 20 extra hästar, men idag skulle ge enbart tre. Maskinerna är i originalutförande så pass bra idag att det är svårt att göra dom bättre. Men en effektpipa ger ändå ett speciellt ljud, som får många inklusive mig själv att få ståpäls och Xenon på skotern är stencoolt. Man har ingen ursäkt i att det skulle vara svårt att montera och helst inte ett modellbaserat kit.

Huruvida kitten eller vilket kit som kommer att fungera på en batterilös två-takt får du svar på genom att hänga med på nätet. Kolla in www.autolys.no eller www.sledstart.com där dom sistnämnda är dom som tillverkar systemen åt Yamaha. Har du en 4-takt är det i princip bara att konvertera, så länge skotern klarar av att ge mer effekt än vad som går åt.

Det enda som jag saknade i kittet var ett klistermärke med texten Xenon-converted som jag kunde dekala skotern med. Hur ska annars polarna på dagtid veta att jag redan har konverterat.

Xenon på halvljus

Vanlig lampa på halvljus

Vanlig lampa helljus

Xenon på helljus

En sköldpaddas sköld består bland annat av djurets revben, och det betyder att sköldpaddan har revbenen sittande utanpå kroppen.

DAGEN DÅ ALLT GICK FEL

Chris Brown, känd åkare från filmer som Two Stroke Cold Smoke och Slednecks med flera, berättar om dagen då allt hade kunnat tagit slut. Trots den makabra olyckan har han nu mindre än ett år senare tagit sig ur rullstolen som han tillbringade fyra månader i. Just nu pågår förberedelserna för en ny säsong av filmande och arbetet med sitt guideföretag i Whistler, British Columbia.

Av: Ruttger Jönåker

Vi hade fått närmare tre meter nysnö de senaste dagarna i Whistler och det såg slutligen ut att spricka upp. Väderleksprognosen spådde omkring minus 10 och solsken för de kommande två dagarna. Jag och Geoff Kyle gjorde upp planer att filma samtidigt med både Frontier Films och Slednecks, som båda var med den dagen. Vi hade förberett några linjer som vi gärna ville få med i filmerna.

Allt började så bra

Klockan 08.00 på morgonen stod vi på Brandywine-parkeringen färdiga att ge oss ut i den nyfallna pudersnön. Vi började direkt med ett stort dropp som jag hade kraschat året innan när vi filmade för Slednecks 13. Förhållandena hade varit allt annat än perfekta och det hade blivit en hård landning. Idag var det dock helt perfekt. Jag preparerade snabbt min inrun och droppade.

Det blev ett fall på omkring 40 meter och landning i djupt puder. Landningen kändes överhuvudtaget inte alls och jag var väldigt nöjd över att ha fått det gjort så tidigt på dagen.

En bit nedanför där jag precis droppat förberedde Geoff Kyle ett eget dropp och jag åkte dit för att se vad han hade för sig. Geoff hade hittat en så kallad Pillow Line där han tänkte droppa, göra en lätt studs på platån nedanför innan han droppade utför den sista klippan. Det är en övning som är mycket teknisk, men helt genomförbar. Medan jag satt där och såg Geoff förbereda sig fick jag plötsligt syn på en ny linje uppe till höger.

Vi har gjort väldigt stora dropp i flera år. För att ta det till en ännu högre nivå har vi börjat åka de väldigt tekniska linjerna med träd och krävande dropp som skidåkare kan ses köra i sina filmer.

Efter en brant inrun utan möjlighet att stanna eller ens att bromsa kom ett klippdropp på cirka 15 meter. Direkt efter kom ett nytt 30 meter högt dropp nerför en klippa. Jag studerade noga linjen från både botten och toppen i ungefär en halvtimme, innan jag bestämde mig för att göra det direkt efter Geoff var klar med sitt. Kameramännen fångade när Geoff smekte sin linje och satte den perfekt och Geoff kom över och highfivade mig. Jag visade honom min linje och berättade om planerna.

-Jag är orolig över studsen du kommer att få efter det första droppet. Det är möjligt att den kommer skicka dig för långt och att du studsar av kanten på den andra klippan, sa Geoff.

Han hade rätt, det fanns verkligen inget utrymme för misstag. Det skulle absolut gå riktigt illa om jag studsade för långt.

-Det är lugnt, jag har den här, svarade jag.

Full kontroll?

På vägen upp tänkte jag på vad han sagt. Kanske skulle jag försöka komma långsammare utför den första, så att jag inte studsade utan kontroll utför den andra. I ett sådant här åk är du fast i fall-linjen när du väl droppat in, det finns ingen återvändo eller möjlighet att svänga.

Precis innan jag åkte över branten till det första droppet bromsade jag hårt så att jag gled över kanten. Landningen var

Den största delen av året hittar ni mig djupt inne bland träden, letandes efter den perfekta pudersnön.

fantastisk men platån var något sned och returen i landningen skickade mig snett till höger. Mina goggles var fulla av snö efter landningen och jag var helt blind medan jag flög genom luften över platån på min väg mot klippkanten.

Precis innan jag tog mark igen före nästa dropp fick jag bort snön och upptäckte att jag var alldeles för långt till höger. Jag lutade mig kraftigt till vänster i ett desperat försök att rädda situationen men jag var ännu inte helt i linje med träden nedanför. Mina goggles fylldes återigen med snö vid mellanlandningen och ögonblicket senare flög jag över kanten till 30 meters-droppet. Medan jag flög genom luften kunde jag endast hoppas på att det inte var några träd nedanför. Jag försökte hålla mig kall och stanna på skotern medan jag förberedde mig på nedslaget i snön. Jag skakade hjälmen för att försöka rensa snön från mina goggles när, bang! Plötsligt kunde jag se igen, men i min väg stod en metertjock Douglasgran. Min första reaktion var att hoppa av skotern till vänster för att försöka undvika trädet. Jag hann av i sista stund, skotern träffade trädet under mig medan jag lyckades träffa det med fötterna före.

Den kraften jag träffade trädet med var inget som jag känt förut. Men det var inte över än, jag hade fortfarande 15 meter av grova kvistar under mig att bryta av med kroppen, medan jag föll ned från skyn.

Jag kommer inte ihåg hur jag ramlade genom grenverket. Men jag kommer ihåg landningen på ryggen med huvudet nedåt i den djupa vindbrunn som bildas runt träd när det snöar och blåser. Jag kunde varken andas eller se. Jag försökte röra min rygg, men den var bruten. Jag försökte lyfta mitt bäcken utan resultat och jag fick senare reda på att det var i åtta bitar. Under granen försökte jag sparka undan snö med benen, men det kändes som mitt högra ben var bakochfram. Istället började jag då knuffa snö bort från mitt ansikte, mot mina knän och efter ett tag kunde jag se och andas igen.

Jag lever

Nu visste jag att jag inte skulle dö. Jag var allvarligt skadad, men jag kunde höra hur mina vänner närmade sig och det kändes väldigt tröstande. Jag satt fast så djupt ner i snön att det tog dem nästan åtta minuter att gräva fram mig och under tiden bad jag dom att ringa 112. De grävde en grop runt mig och de tog av sig sina jackor och gav de till mig för att jag skulle hålla mig varm.

Jag sjönk sakta in i en chock. En av killarna från Whistler Search & Rescue lyckades köra sin skoter upp till mig och väl där förstod han direkt situationen. Han var där i 15 minuter och jag berättade att jag brutit min rygg, bäcken och troligen höfterna. Jag trodde att jag hade inre blödningar eftersom det var en underlig värme som spred sig i magen.

Search & Rescue måste ha svarat på ett annat anrop precis före min krasch, eftersom det tog nästan en och en halv timme för helikoptern att komma till mig. Jag försökte hela tiden få sova men de andra höll mig vaken och lät mig inte sluta ögonen. Medan vi väntade på heli-

Den enda månad i historien som inte haft en fullmåne är februari 1865.

Har du någonsin fantiserat om att bada bland molnen? Den många gånger meterdjupa pudersnön i Whistler tar dig väldigt nära denna fantasi.

koptern trampade mina vänner upp en led så de kunde bära mig till där som helikoptern kunde landa. Eftersom jag satt fast i en grop precis bredvid ett stort träd, var det uteslutet att lyfta ut mig med en lång lina hängandes under helikoptern.

En i besättningen är vän till mig. Han kom upp till oss med en ryggbräda och nackkrage. Att få ryggbrädan under mig var en rysare och det var det absolut mest smärtsamma jag någonsin varit med om.

Väl säkrad på brädan började de bära mig ned mot helikoptern. Jag kommer ihåg hur de kämpade med att hålla mig och brädan vågrät i den branta backen. Varje gång den lutade iväg åt något håll kändes det som min kropp skulle brytas i två delar. Dom gjorde ett fantastiskt jobb och snart låg jag fastspänd i helikoptern. Helikoptern tog mig till Whistler Medical Centre där jag undersöktes innan de flög mig vidare i en större ambulanshelikopter till Vancouver.

Helrenovering

Vid det här laget var jag i dåligt skick och hade förlorat mycket blod. En bekant, som är röntgentekniker, arbetade den här dagen och han berättade senare att det var de värsta röntgenplåtar han någonsin sett.

Tre olika kirurgteam i Vancouver och Ortho, samt ryggspecialister och urologer diskuterade hur de skulle kunna pussla ihop mig igen. Jag hade brutit mitt bäckenben i åtta bitar, fått frakturer på T12, L5 och på svanskotan. Jag hade slitit upp min urinblåsa, brutit min häl och fotled i 46 bitar.

Precis före min operation förlorade jag medvetandet av den massiva dos morfin som sprutades in i min arm. Jag vaknade av att en sköterska skrek åt mig att börja andas.

Tydligen hade jag slutat andas och hon hade varit tvungen att ge mig en adrenalininjektion för att väcka mig till liv igen.

Strax efter rullade de in mig i operationssalen för en 14 timmar lång akutoperation.

Rehab

Den följande månaden spenderade jag på Vancouver General Hospital. Jag måste vara ärlig, det var riktigt tufft. Jag kunde inte röra mig alls och hade smärtor hela tiden.

Jag frågade mig själv om jag någonsin skulle kunna gå igen. Kirurgerna kom dock in varje dag och var väldigt nöjda över resultatet av operationen. De sa att jag skulle kunna gå igen, men att rehabiliteringen skulle ta flera år. Att springa skulle jag dock aldrig kunna göra igen.

Jag var mycket olycklig, men min flickvän, familj och fans stöttade mig verkligen till att bli bättre. Efter en månad förklarade jag för läkarna att jag tänkte ge mig av hem igen. De kunde inte hindra mig med våld. Efter att dom hade gett mig en del nödvändiga råd och övningar som jag skulle göra, var jag på väg hem.

De kommande tre-fyra månaderna spenderade jag i sängen och i rullstolen. Jag hade gott om tid att vara både deprimerad av all smärta och mediciner. Men samtidigt glad över att ens vara vid liv och att jag skulle kunna gå igen. Jag valde att fokusera på det sistnämnda och arbetade på min nya affärsidé tillsammans min flickvän istället.

Idén är att utveckla Coalition Apps,

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

Första gången jag klev ur rullstolen på 3 månader!

Ärrad av livet..

Här huserar Chris Brown och hans gäster som vill pröva på skoteråkning i Whistler. I år vill han satsa stort på att få gäster från Skandinavien. Långväga gäster är oftast de mest passionerade menar Chris.

Jacuzzi på bakgården borgar för mängder med historier från dagens upplevelser.

Här tillagas egenfångad hjort, lax och öring för att mätta hungriga magar efter långa dagar i meterdjup pudersnö.

en spår-applikation för barn och husdjur så att föräldrar kan hitta dem om de försvinner.

Jag har tränat stenhårt hela sommaren, kan nu gå utan kryckor och cykla på min mountainbike i fyra timmar. Planen är att vara i form och kunna köra skoter igen i december.

Guidade turer

Nyligen uppdaterade vi vår hemsida www.ridewithchrisbrown.com och facebook. Kommande säsong är mitt tredje år som guide. Från och med nu kommer mina gäster att både kunna äta och bo hos oss i vår lodge i Whistler. Menyn kommer bestå av både hjort, älg, lax och öring som jag jagat och fångat själv.

Vi vill satsa hårt på Skandinavien, därför har vi även startat en skandinavisk version av vår facebook där man kan få information och tips på sitt eget språk, där först ut är Svenska. Jag ser verkligen fram emot den kommande vintern och att kunna hjälpa människor att kliva upp ett pinnhål eller två i sin åkning.

Det ska bli kul att få träffa alla människor som kommer hit och att få ta hand om dem i vår vackra lodge. I år kommer mina gäster att kunna prova alla nyheter från TOBE Outerwear, 509 googles och HMK skor.

Jag har även en del överraskningar när det gäller våra skotrar i år, både turbos och vanliga skotrar i maskinparken. Titta gärna in på vår hemsida för mer information om bokning och vad som är på gång.

Back again

Jag kommer filma i år igen med filmteam från Frontier Film, Slednecks, Thunderstruck och 509. Mina segment kommer dock bestå helt av teknisk åkning. Den största delen av året åker vi ändå bland träden och vi har helt enkelt aldrig filmat det.

Många är förvånade över hur lite tid jag verkligen tillbringar med att droppa från höga klippor och hoppar i stora hopp. Den största delen av tiden hittar ni mig djupt inne bland träden, letandes efter den perfekta pudersnön.

Engagemang

Jag kommer också att engagera mig för att hjälpa sjuka barn och rullstolsbundna ut på äventyr med snöskotrar. All tid jag spenderade i min egen rullstol gav mig en helt ny syn på hur det är att inte kunna röra sig själv. Nu vet jag också hur det är att vara deprimerad och ha väldigt ont. Jag hoppas jag kan inspirera andra som har svårt att se det positiva i sina liv och kanske hjälpa dem att förstå hur underbart det kan vara.

Många människor ställde upp när jag hade det svårt och nu är det dags att betala tillbaka. Om jag kan hjälpa någon att le åtminstone ett litet leende kommer jag vara en lycklig man.

Jag vill tacka Whistler Search & Rescue, för utan dom hade jag dött där ute. Jag vill även tacka alla andra som hjälpte till med min räddning och de som stöttat mig efteråt. Ni har alla en stor del i mitt mirakulösa tillfrisknande.

Jag ser fram emot att se er alla där ute i snön i år igen.

Var smarta, åk säkert, men ha kul!

Scanna QR-koden för att komma till Chris Brown filmen

Koalan använder 22 timmar av ett dygn till att sova.

MORA CROSSBANA

MASES/ÖIJER SNOWCROSS CUP

FÖRSTA START 11.00

DAGENTRE 100=- FRI ENTRE UNDER 15 ÅR!

BAREN!

RACINGBAREN ÄR ÖPPEN HELA DAGEN PÅ BANAN!
AFTER SKOTER & EFTERFEST PÅ

Ljungbergs Sportbar

WWW.LJUNGBERGSSPORTBAR.SE

EFTERFESTEN

STARTAR 22.00, FÖRRKÖP 100=-
KOM OCH HA EN GRYM HELDAG MED SKOTERFOLKET!

LÖRDAGEN DEN 28 JANUARI 2012

TÄVLINGSFORM= SPEEDCROSS
KLASSER= UNGDOM 12-13,
UNGDOM= 14-16,DAM,
SPEEDCROSS
(ÖPPEN KLASS MAX 600CC),
MOTION
HEATPRISER I ALLA HEAT!
ANMÄLAN PÅ WWW.TA.SVEMO.SE

MER INFO PÅ WWW.MORAMK.SE

KONTAKT= HENRIK MASES 073-50 23 172
MASESSNOWCROSS @ HOTMAIL.COM

SVERIGES MEST SÅLDA SKOTERPULKA!

Nyhet!

luftfjädring

BRÄNNAPULKAN ROYAL AIR:

Nu introducerar vi nya Brännapulkan Royal AIR.
Den första skoterpulkan på marknaden med ***LUFTFJÄDRING!!***
En luftkudde från Firestone i kombination gasstötdämpare ombesörjer att ni får en mjuk och behaglig färd.

BRÄNNAPULKAN "FLEX"-SYSTEM:

Brännapulkan "Flex" är en helt ny serie skoterpulkor. Samma underrede kan med ett enkelt handgrepp växlas om mellan en extra rymlig packpulka, en flak-kälke och en hundtransport pulka! De olika överdelarna kan köpas separat. En kraftig låsmekanism som enkelt kan öppnas möjliggör att man efter behov kan byta överdelen.

ÅTERFÖRSÄLJARE:

BRÄNNAPULKAN FINNS SOM STANDARD, COMFORT OCH ROYAL

Arvidsjaur	Nya maskin
Boden	Tords Motorservice
Borlänge	Haralds Båtar
Frövi	Hans Eriksson AB
Gällivare	Yamaha hallen
Huddiksvall	XYZ
Idre	Ski-doo & Lynx hallen
Järbo	Bohlins
Kalix	Kalix Maskin
Krokom	Speedshop
Laisvall	Br.Sundströms
Leksand	Abris sjö o snö
Lindvallen	Statoil
Luleå	Kalix Maskin
Lycksele	Auto blå
Malå	Malå skogstjänst
Mattmar	Ytterocke Produktion
Mora	Görans Motor
Offerdal	Birgersons bensin
Piteå	Billaget
Sollefteå	Service center
Sorsele	Järnia
Storuman	Orrqvist Motor
Strömsund	Olanders Vulk
Strömsund	PN Motor
Sundsvall	KS Husvagnar
Sveg	Ljungbergs Motor
Umeå	Franssons Automek
Åsele	Åsele vulk
Älvsbyn	NIAN AB

Se hela sortimentet:

WWW.BRANNAPULKAN.NU

600 kubikaren

Nu och då!

Varför ska man ha en 800-kubikare? En frisk 600 är riktigt mycket att åka med och levererar precis så mycket kraft som du behöver. Här kommer det en liten genomgång samt råd och rön kring denna motortyp.

Av: Affe

Polaris 600 CFI, den motor som vi kan rekommendera till allt och alla.

Till SnowRiders redaktion har det under årens lopp dykt upp brev med frågor av typen "vilken skoter är bäst för mig, är det märke X eller märke Y?"

Det är tyvärr helt omöjligt för oss att svara på då vi till exempel inte vet hur handlarnätet för respektive märke ser ut där frågeställaren bor eller vilka egenskaper som den presumtive köparen prioriterar hos sin framtida snöskoter.

Ännu svårare blir det när vi får frågan om vilken skotertyp som vi råder någon att köpa. Vi kan knappast förorda en viss typ utan att veta exakt hur skotern ska användas så då blir det i stället tips om vad man ska undvika. Därför skriver vi nästan tjatigt ofta i SR att man inte bör köpa en lössnöracer om man är det minsta tveksam på att man är en ren puderförare eller att man knappast ska räkna med högt bruksvärde hos en crossreplika.

Den uppmaning vi ger är ganska allmän och den säger att man bör kolla på hybrider eller crossovermodeller för soloåkarna samt att välja en bredbandstourer om man vill få med sig familjen, mer specifika råd än detta är svåra att ge. Som skoterköpare är man alltså tvungen att själv sätta sig in i hur man har tänkt bruka fordonet före köp och sedan försöka förse sig med så stor mängd information som möjligt om de olika egenskaperna som den för tillfället intressanta maskinen har. Det finns dock en annan fråga som jag själv gärna svarar på och det är vilken motor man bör välja sedan när man bestämt sig för märke och skotertyp.

Min åsikt är att det bästa valet nästan alltid är varianten med 600cc motor (vilket betyder 1050cc 3-cyl 4T om du köper Yamaha) då dessa har all prestanda man kan begära för svenskt bruk till en lägre kostnad än motsvarande "värsting". Inköpspriset är lägre men andrahandsvärdet högre (sett både till % och kronor i värdeförsämring) än motsvarande modell med 800-motor, dessutom är motorgången trevligare och de har lägre förbrukning av både bränsle samt drivremmar. Kort sagt är en 600cc det bästa valet för den som inte till varje pris måste ha en 800-kubikare.

Polaris olika 600 kubikare, en kort genomgång

Det var under början på 90-talet som mellanklassen på 600 cc skapdes. Ski-Doo hade tidigt bra koll då de sålde en skoter med sin gamla värstingmotor Rave 583 från den första Mach 1an i en skoter som inte var tänkt att vara snabbast av alla bara ytterst nära. Denna nya skoterklass blev omedelbart mycket het och där fanns redan den tidigare undermotoriserade Yamaha Exciter som tidigare, lite felaktigt, såldes som fullblod men nu jämfördes i rätt kubikklass.

Arctic Cat hade då en 550cc som sedan blev 580cc, även den var tvåcylindrig som de övriga, det var normen redan då. Polaris valde att gå sin egen väg och byggde en charmig trippel som kallades XLT 580. Den hade vacker gång och mycket fint chassi men kanske inte den grymmaste prestandan jämfört med konkurrenterna. Utvecklingen ledde till lite mer kubik samt Polaris första riktiga racereplika i denna klass, Polaris trecylindriga sportskoter XCR 600!

Sedan dess är skotrar med 600cc ytterst viktiga för tillverkarna då de säljer i stor mängd och numera (äntligen) är det dessa man tävlar med i skotercross. Jag hade själv länge svårt att förstå varför man tävlade med 440-skotrar som då inte ens såldes, vad var fördelen med det? Polaris kom sedan 1997 med sin revolutionerande Liberty 700 och med lite mindre borrning blev den en Liberty 600 till mycket låg utvecklingskostnad. Inte alls någon dålig motor men i ärlighetens namn hade den inga unika egenskaper som gjorde den bättre än 700an frånsett ett något lägre inköpspris.

Till 2000 kom dock en helt fantastisk motor som inte var baserad på "Big-Block 700an", den nya och extremt lyckade VES 600! Denna drivkälla baserades på motorn från deras 440-tävlingsmaskin men förstorad till fulla 600, en big-bore 440 om man så vill. Motorn monterades i det klassiska Gen II chassit och maskinen gick som ett skållat troll, den vann till och med detta års Bästa Led Skoter och spöade konkurrenternas 700 kubikare. Med denna milstolpe blev grundkonceptet klarlagt för hur man bygger en bra motor i mellanklassen.

Man tar helt enkelt den aktuella tillverkarens tävlingsmotor, som av reglementet alltså var begränsad till maximalt 440cc och bygger en 600a av den. Polaris kom sedan ut med en HO variant som såldes ända fram till 2008, en motor som många har uppskattat genom åren. Men det finns ett litet fel med förgasarförsedda motorer och det är att dessa nu är hopplöst ute, dags för insprutning då det är vad framtiden kräver!

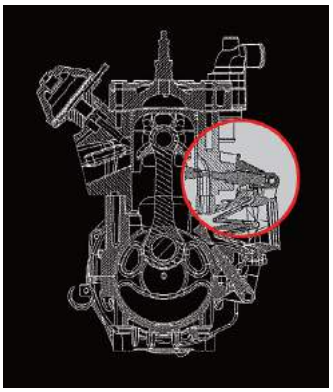
I begynnelsen, Polaris RXL 650 EFI

Om nu någon yngre läsare inte känner till det så var Polaris faktiskt först med elektronisk bränsleinsprutning då det gäller snöskotrar. Det var en begränsad upplaga av dåtidens värsting Indy 650 som begränsad upplaga såldes som 1990 års Indy RXL 650 EFI. Motorn var densamma som 650:n men den försedes med ett konventionellt insprutningssystem av biltyp. Man kunde då bruka större inloppsdiameter än vad som var möjligt med den tidens förgasare samt bygga ett system som automatiskt justerade bränsleluftsblandningen efter yttertemperatur, motortemperatur samt lufttryck. Effektökningen jämfört med förgasare var måttlig men imagevärdet var närmaste enormt.

Som brukligt med EFI för högprestandamotorer var huvudparametern gaspjällslägesmätaren som tillsammans med varvtalssignalen avgjorde vilken bränslemängd som krävdes, ingen mätning av luftflöde eller absoluttryck i insuget användes. Det var sedan upp till programmeringen i styrdonet att beräkna korrekt bränslemängd och sedan ge en elektrisk impuls till injektorerna av rätt längd. Så här fungerar alla EFI-system av lågtryckstyp, en extremt snabb ventil (injektorn) matas med bränsle som har ett tryck på ca 3 bar och då kan man mycket enkelt förse motorn med bränsle efter behov.

Ventilen styrs elektroniskt och öppnar under det antal millisekunder som för tillfället krävs under den arbetscykel som just då gäller. Om man har injektorerna i spjällhuset som RXL hade är det frågan om ett system som ersätter förgasaren och det utan allt för stora fördelar frånsett bättre kontroll för kompensation då det gäller yttre faktorer. Polaris RXL var en dåtida teknikbomb men en del samverkande egenskaper av tveksam karaktär hos dessa skotrar ledde till att den självdog efter ett par år.

Det finns inget som hindrar att man kremerar någon med silikonbröst.



Polaris byggde från början upp systemet med två injektorer per cylinder på CFI 600:an, där en placerades i vevhuset och den andra i cylindern.

Till 2000 kom den fantastiska VES 600 som inte var baserad på "Big-Block 700:an" utan istället på Polaris 440-tävlingsmaskin, en big-bore 440 med andra ord.

En eller två sprutare, det är frågan.

Till 2009 eliminerades vevhusinjektorn och cylinderinjektorn skötte då följdriktigt all bränsletillförsel på nya 600 CFI-2. Den korta Shift 600 hade dock förgasare medan dom längre Shift 136 och RMK hade CFI-2. Dom dyrare modellerna körde fortfarande med CFI-4 600 under detta år.

När Rotax 600 SDI presenterades kom framtiden för den traditionella skotermotorn att se mycket ljusare ut.

En variant av EFI-systemet kom då den populära Indy 500an fick sina förgasare ersatta med insprutning men snart var dessa första försök från Polaris ute ur leken, kunderna ansåg inte att tekniken var klar och valde modeller med förgasare i stället. Arctic Cat kom även de ut med EFI nästan samtidigt men de fortsatte att förfina sin insprutning och under många år var de helt ensamma med denna teknik då de andra inte visade intresse för att ersätta förgasaren. Men nya tider skulle komma.

Indirekt bränsleinsprutning, nästa steg för tvåtaktsmotorn

Ski-Doo skrällde till i mitten av 00-talet då de utan förvarning hade löst problemet med tvåtaktarens höga förbrukning. Som en blixt från klar himmel kom framtiden genast att se mycket ljusare ut för den traditionella skotermotorn när Rotax 600 SDI presenterades. Ski-Doo hade monterat helt vanliga injektorer av lågtryckstyp i spolkanalerna i stället för i spjällhuset och förfinade sedan styrningen av dessa med smått fantastiskt slutresultat.

Bränsle kunde tillföras så sent att ytterst lite förlorades ut ur avgasporten under genomblåsfasen vilket markant minskade förbrukningen under det delvis belastade området. En genial lösning som dessutom inte krävde några dyra specialdelar då den baserades på kända komponenter men i en ny applikation. Polaris var inte sen att komma ut med en egen variant av SDI som de kallade för CFI, Clean Fire Injection.

Till att börja med hade detta system sin debut i en lite mindre framgångsrik motorserie men till 2007 ramlade alla bitar på plats då nya fullträffen Liberty 700 CFI kom. Polaris byggde upp systemet med två injektorer per cylinder där en placerades i vevhuset och den andra i cylindern. Detta var den största motor som Polaris sålde detta år men redan nästa år kom det en 800 med insprutning samt denna artikels huvudperson, CFI600.

Polaris bränsleinsprutade 600 från -08 är i princip en 700 med mindre borrning och har följdriktigt samma typ av insprutningssystem med fyra injektorer totalt. Så detta år kunder kunderna få antingen en insprutad eller en förgasar 600 beroende på modell då den gamla VES600HO fortfarande såldes parallellt med den nya i olika varianter av skotrar.

Men nu kommer det intressanta, Polaris var inte alls klar med sin CFI-teknik. De har under åren testat flera olika sätt att placera injektorerna som förser de-

Filmen Fäbodjäntan hette Come And Blow The Horn när den lanserades i USA.

Redan 2010 kom ytterligare en variant på nya Rush 600 samt Widetrak IQ 600 som kallades CFI 600 2+2, det blev med andra ord åter 2 insprutare per cylinder.

På den första CFI varianten av Polaris 600 hade injektorn i vevhuset dels som uppgift att sköta tomgången upp till 6% pådrag för att sedan vara overksam mellan 6-40% pådrag och sedan åter igen vara med upp till 100% spjäll-löppning.

Till att börja med satt Clean Fire Injection i en lite mindre framgångsrik motorserie, men till 2007 ramlade alla bitar på plats i Liberty 700 CFI.

ras insprutade 600a med bränsle. Det är faktiskt riktigt komplicerat att hänga med då det gäller alla varianter men vi gör ett försök.

CFI 600, 4, 2 eller 2+2 injektorer?

Mängden bränsle och tidpunkten när det tillförs kontrolleras helt av styrdonet som har en mängd sensorer för mätning av de data som behövs för att denna uppgift ska kunna utföras. Trottelläge, varvtalssignal, temperatur/tryckgivare samt detonationssensor ger ständigt den information som ger styrdonet möjlighet att beräkna insprutningstiden. Detta är inget unikt för Polaris då nästan alla har samma upplägg men ingen annan har testat så många varianter då det gäller antal samt placering av insprutarna.

Första varianten av 600:an hade som sagt en insprutare i vevhuset som dels hade till uppgift att sköta tomgången upp till 6% pådrag för att sedan vara overksam mellan 6-40% pådrag och sedan åter igen vara med upp till 100% spjällöppning. Med detta upplägg fick man brytpunkter när de olika insprutarna skulle ta över i registret vilket kunde leda till tveksamheter under vissa driftsförhållanden.

För att eliminera detta samt få en produktionsvänligare motor kom det en ny 600 CFI-2 till 2009. Vevhusinjektorn eliminerades och den ensamma cylinderinjektorn skötte då följdriktigt all bränsletillförsel. Vilken förbättring uppnåddes då med det nya upplägget? Fördelen med flera insprutare per cylinder är att man inte behöver en enda stor nog för fulleffekt som kan vara svårdoserad när effektuttaget är lågt vid exempelvis tomgång. Fördelen med en insprutare per cylinder är att det naturligtvis är enklare att bygga, kalibrera samt reparera, en svårslagen kombination. Denna nya motor kallades alltså CFI-2 och såldes parallellt med CFI-4 år 2009 och endast i dom längre Shift 600:orna, men redan 2010 kom det ytterligare en ny 600.

De då nya Rush 600 samt Widetrak IQ 600 hade en ny motor som kallades CFI600 2+2 och den såldes tillsammans med den äldre CFI-4 som alla övriga 600 hade detta år, det blev med andra ord åter 4 injektorer per cylinder för samtliga 600:or. Nu användes vevhusinjektorn ensam för tomgång upp till inkopplingsvarv och efter det var även vevhusinjektorn med. Denna motor blev en kombination av de två förra då den mellan 0-40% gaspådrag fungerade som en CFI-4 och över 40% pådrag var som en CFI-2. Så nu hade Polaris äntligen bestämt sig för hur deras insprutade 600 skulle vara uppbyggd?

Lustigt nog blev det inte så då det tydligen fanns saker att förbättra då det gällde CFI-systemets konfiguration. 2012 års insprutade 600 har ett DC-CFI-2 system vilket betyder att man nu har en insprutare per cylinder, déjà vu eller hur? Det är dock inte frågan om en återgång till CFI-2 då denna har helt nytt bränsletillförselsystem, ECU, kablage samt nya injektorer med ny placering av dessa. Nu sitter de direkt i spolkanalen till boostporten och detta ska sammantaget ge renare gång samt förbättrad styrka i mellanregistret.

Ska vi sammanfatta detta så har en kund som funderar på en ny eller något år begagnad Polaris 600 fyra olika EFI-system att ta ställning till. Det kan dessutom finnas en intressant modell som har förgasarmotorn 600HO vilket då ger fem motortyper med samma kubik spridda under endast ett par årsmodeller, svårslaget då det gäller förvirringsfaktor vid köp.

Vilken är då bäst och vilken ska man undvika? Man kan tycka att detta vore en svår fråga att svara på då så många varianter finns men svaret är faktiskt enkelt: Det spelar ytterst liten roll vilken variant man väljer att köpa. Då alla varianter har en grymt fin 600-motor som bas betyder det att alla går mycket bra, det är faktiskt svårt att känna någon skillnad mellan de olika systemen när man kör dessa.

Slutsatsen blir att det tydligen är svårt att bygga en dålig 600, det är i alla fall inget som Polaris har lyckats med detta årtusende.

Alla män har bröstvårtor eftersom alla foster upp till sex veckor är kvinnor.

HMK Stealth 2999:-

HMK Stealth 2499:-

HMK Spade & ryggsäck 1350:-

TOBE Candid Parka 2295:-

TOBE Carabiners 2295:-

FLY Kinetic 1195:-

HMK Voyager 1999:-

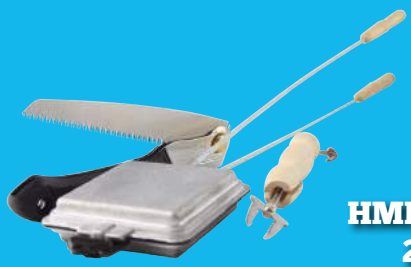
HMK TEAM BOA 3799:-

Outlet SNOWMOBILE

TOBE Beacon 2895:-

TOBE Carabiners 2295:-

Backcountry kit 499:-



Grill kit 399:-

HMK Hustler 2699:-

HMK Peak 2499:-

HMK Handske 599:- Ord. 849:-

OUTLET

Dr Zipe + Grenade 899:- Ord. 1848:-

OUTLET

www.outletsnowmobile.se

DR.ZIPE HMK TOBE OUTERWEAR CAPRO GRENADE Airoh FLY BAFFIN

3.069 km på 24 timmar

Gör en överslagsräkning på att försöka slå rekordet du också. Inte förrän då förstår man vilken prestation det är.

Text:Bob Island
Foto Team Musters

Att slå ett världsrekord är en stor prestation och det kostar blod, svett och tårar. Nick Musters har konstaterat det. 24 mars 2011 slog han det årsgamla rekordet för långdistans med skoter under 24 timmar. Han körde 3.069 kilometer och hans sista varv var också det snabbaste med 3.56 minuter. Hans medelhastighet var exklusive depåstoppen 155 kilometer i timmen. Men vänta bara, det kommer mera.

Man, maskin, förberedelse.

Nick är en stenhård snöskoterförare och har kört CSRA skotercross i Ontario som tonåring. Nuförtiden jobbar han åt en Ski-Doo-återförsäljare i Utterson, Ontario. Musters valde att köra en Ski-Doo MXZ TNT 800R E-TEC i sitt rekordförsök, som han gjorde för att samla in pengar till Kelly Shires Breast Cancer Foundation.

Maskinen var så gott som original men det krävdes massor med förberedelser inför körningen på tiokilometers-rundan vid Bigwin Island på sjön Lake of Bays. Den ligger cirka två timmar ovanför Toronto.

Förberedelserna startade med omfattande psykisk och fysik träning. Nick åt specialkost och genomförde en hel del benträning som förberedelse för sin rekordkörning, inkluderad en 24-timmars tävling på det lokala gymmet.

Nick kontaktade Dustin Shoemaker, som var den tidigare rekordhållaren i Guinness rekordbok med sina 2.372 kilometer, för att lära sig av hans erfarenheter. Nick var överlycklig över att Dustin ville dela med sig av sina erfarenheter. Dustins tidigare rekord var ett sätt för honom att samla in pengar till sin dotter Hannah som har en sällsynt leversjukdom som heter Gallgångsatresi.

Värdefulla råd

Nick föredrog att köra vänstervarv men var i början övertygad om att han skulle köra 50/50. Först åt vänster för att sen växla till högervarv. Dustin avrådde honom till det.

-Vad du än gör fortsätt kör i samma riktning. Byter du kommer det bara att kännas konstigt, uppmanade han Nick.

Nick provade ändå under träningen att byta varv men det bara bekräftade vad Dustin hade sagt att det inte skulle fungera. Så under rekordet svängde han bara åt vänster.

Under sin träning och för rekordet var han tvungen att samla ihop ett gäng som kunde hjälpa han med att preparera banan på Lake of Bays, med en startpunkt vid Norway Point. Alla förberedelser tog tid och Nick tränade stenhårt varje vecka. Två veckor innan kunde allt gått i stöpet när han kraschade och skotern snurrade runt flera varv. Vid olyckan låg han på full gas och han skadade sitt knä där snöskotern skadades allvarligt den också.

-Jag vet nu hur det känns att ramla av skotern i full hastighet och jag lovar, det gör ont, berättar Nick som hade svårt att gå efter incidenten. Han trodde också att hans chanser var borta, i alla fall detta år.

Genomförde försöket

Efter två veckors läkande kände han att det var dags att göra ett försök. Efter månader av förberedelser och med sitt team på plats började dom köra 09.20. Det blev en skakig start. Under det första varvet höll han på att köra över en utter som korsade banan och det andra varvet uppehöll ett antal rådjur sig väldigt nära banan. Dom hade inte övat för detta scenario, men dom kunde använda sig av sin tidigare uppgjorda plan för radiokommunikation.

-Vårt team använde sig av olika frekvenser för olika funktioner under dygnet som varvräkning, logistik och underhåll. Alla hade sina egna frekvenser men jag hade min egen, ungefär som en privat linje, säger Nick.

Ganska direkt skickades delar av crewet till den bortre delen av Bigwin Island för att hålla koll på djuren och att banan hela tiden var fri. Varv efter varv presterade han bra tider och han låg hela tiden före tidsschemat. Crewet var till stor hjälp. Nick berättade att varje gång han kom in i depån visste dom exakt vad han behövde. En annan nyckelfunktion var att varenda gång han öppnade visiret kom det mat in.

-Mitt team var helt underbara. Vid en tidpunkt såg jag ner på min fot för jag kände att det var någon som höll på där. Det var bara en av medlemmarna som torkade bort olja ifrån min sko, berättar han.

Alla kände att rekordet var möjligt att slå och även när de passerat tre fjärdedelar av försöket när dom upptäckte ett problem med den bakre stötdämparen. Utan att Nick märkte något bestämde dom att dom skulle bygga en reservdämpare och byta ut den vid nästa tillfälle. Själva bytet tog mindre än 15 minuter.

Dom var fortfarande före i tidschemat och dom betade av varv efter varv. När dom närmade sig slutet fick dom dock problem. När Nick var på väg in mot depåstopp och med cirka 300 meter kvar hörde han en stor smäll.

-Jag trodde jag kört sönder något mekaniskt. Motorn varvade men inget hände, skotern stod helt stilla. Mattan hade gått av och teamet var tvungna att ta drastiska och snabba beslut. Det slutade med att dom plockade fram reservskotern, men det gav dom istället ett annat problem. Det var okej att använda sig av en reservskoter, men Guinness straffade dom med 15 minuter för bytet.

Nick fortsatte att köra sina sista varv och går i mål 24 timmar senare 09.20 med ett nytt världsrekord och detta till trots för straffet. Hela teamet var i extas och firade med champagne och blommor.

For the Record

Världsrekordet blev 3.069 kilometer och sattes på en tio kilometer lång avstängd

Björnar är i likhet med människan höger- eller vänsterhänta.

Det rådde full aktivitet i depåområdet.

Den officiella hejarklacken.

Vid varvkontrollen byggdes en liten värmestuga.

Världsrekordmaskinen snyggt stripad i rosa.

ovalbana som var professionellt preparerad. Hela racet dokumenterades i både längd, totaltid, mellantider och kameradokumentation som visade banan och med en officiell klocka. Med den distans som han körde under 24 timmar kan man räkna fram en total medelhastighet på 127 kilometer i timmen. Då är alla stopp för mat och tankning inkluderade. Insamlingen genererade cirka 100.000 kronor och blev ett välkommet tillskott till Kelly Shires Breast Cancer Foundation.

-Det var en helt enastående teamprestation och jag villl tacka alla som varit inblandade och har supportat mig, säger Nick Muster.

Nick beskriver bäst själv hur han upplevde det hela.

-They say something like this is 50% physical and 50% psychological but for me it was 99% luck. I was lucky to have the best crew, the best of everything and mother nature dealt out the best possible weather conditions to make everything come together. I feel like the luckiest man alive!

Nick och hans pappa, Adrian Musters, firar med champagne efter målgången.

En märkbart sliten men glad världsrekordhållare efter målgången.

Surftips

Knappa in www.guinnessworldrecords.com och använd sökordet Snowmobile för att se det officiella rekordet.
www.24forbreastcancer.ca/

Fladdermuspapegojor sover hängande i fötterna och med huvudet neråt.

Tävling för dig som är SnowRider prenumerant!

VIP snow rider

Tävling! -Vinn en Highmark & saftey utbildning hos Wesslans i Saxnäs.

Nu kan du som prenumerant på SnowRider vara med och tävla om en unik säkerhets-utbildning med teori och praktik. Du får tillfälle att kombinera utbildningen med grym körning i fjällmiljö tillsammans med områdets mest erfarna guider.
Allt du behöver göra är att gå in på www.snowrider.se och klicka på tävlingen.
Där svarar du på frågorna innan den 19/2-12 och voilå! du är med och tävlar.

WESSLANS RUBB & STUBB KULTSJÖDALEN

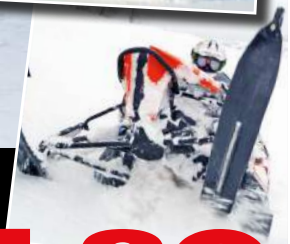
I vinsten ingår:

1 st Lavin utb enl slao lavin 0
1 dag ute med guide (vi tar dig dit inga andra guider tar dig)
2 st middagsbuffeér
Bastu och badtunna
Boende 2 nätter inkl frukost & lunchpaket, exkl sänglinne

Värde 2995 sek

Obs! bindande anmälan till utbildningen.

Mer information och program hittar du på **www.wesslans.se.**



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

www.snowrider.se

Köp rätt skoter till vintern!

Skoterguiden 2012

Alla märken, alla modeller 2012.
Artiklar som hjälper dig att välja rätt.

Inte bestämt dig än?

Köp på:

otlas.jetshop.se

Klim
TECHNICAL RIDING GEAR
PSEPARTS
IT'S ALL ABOUT RACING
SNOW
www.PSEPARTS.com
2499:-
2999:-
299:-
199:-
GORE-TEX
3M Thinsulate INSULATION
KLIM
ADRENALINE GTX® BOOT
RADIUM GTX®
MAMMOTH SOCK
KLIM VENTED

Grattis! SnowRider 15 år

Att fylla 15 år är alltid speciellt.

Om SnowRider hade varit en människa så skulle han kunnat köra moped helt lagligt idag! Så länge sedan är det vi startade det som idag är Europas största snöskotertidning. Alla födelsedagsbarn ska naturligtvis ha ett kalas, vilket också gäller SnowRider. Vi bjöd in ett helt gäng tappra medarbetare som kom till ett höstregnigt Mora beväpnade med oömma kläder och ett öppet sinne. Dagen bjöd på allt från kniv och yxkastning, blåsrörsskytte, avancerad ATV-körning till ishockey på eftermiddagen. Just hockeymatchen är numera legendarisk och var fantastiskt underhållande på sitt eget lilla vis. Naturligtvis så avslutades dagen i vår alldeles egna bar som slår det mesta.

Häng med på SnowRiders födelsedag.

Med några kastknivar och en stock kan man ha riktigt roligt.

Hoffa på Skotercenter i Sälen har alltid velat åka fyrhjuling bakom en riktig man. Drömmen lever fortfarande och kommer bli sann en dag, då det var Daniel Orevi som körde idag.

Närbild på det förlorande laget med Polaris-Pålle i spetsen.

Man får inte kremeras med pacemaker. Den kan explodera.

Duells egen Peter Larvia är hemkommen igen efter utomlandsjobb. Fick både byta och duscha om hos tjejerna utan att någon lade märke till denne något spinkiga varelse.

Något hockeyproffs blev det aldrig av Micke Ljungberg, ej heller denna gång dök det upp någon talangscout.

Chefredaktör Friström är utan tvekan som en blandning mellan en blind och lam. Lägg därmed till ett par skridskor och du har det roligaste som världen skådat.

Glada "hockeyspelare"

Mattias Råttan Lönn är en gudabenådad skoter och rallyförare. Hockeyspelare? Sådär va!

Anders Lindkvist har samma mått som en vanlig Whiskeytunna, och borde därmed vara svår att passera på en hockeyplan. Teori och verklighet är inte alltid överensstämmande.

Naturligtvis så hade vi turnering på vårt Sega Mega-spel. Här Stefan Sund som försöker stirra sig ikapp Emil Ottosson.

Vissa gånger är en bildtext överflödig. Vi är dock tacksamma för att Helena Ljungberg monterat skyddet innan fotograferingen.

Eftersom Jonathan Liljedal åkte ur Idol-tävlingen allt för tidigt, såg han sin chans att få uppleva riktig rockstatus genom att riva av en sjuhelvetes spelning i vår alldeles egna bar.

Vissa blev gladare på kvällen än andra. Dessa två var några av dem som tog det lite lugnare.

Scanna QR-koden för att komma till 15 års kalaset i film format

SkoterCenter
Ditt skoterparadis i Sälen

3 dagar fr 1 450:-

Sälenhelg till kanonpris!

Myrbus, ledpisk, hopp o skutt i raviner

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

Boende, tvårätters hotellmiddag och frukost. Dessutom: Bar & restaurang med livemusik, bastu/bubbelpool med relax mm.

Välkommen till skoterparadiset!

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

SnowRider weekends

Att träffas och umgås på riktigt är alltid en höjdare!

Vi har nu gjort SnowRider i 15 år och du kanske har läst tidningen lika länge? Du kanske känner igen oss, i alla fall på bild. Vi känner inte de flesta av er men skulle mer än gärna ändra på detta. I våras gjorde vi slag i saken och drog ihop en SnowRiderträff på Skotercenter i Sälen vilket var en riktig höjdare. Trots att det hade hunnit bli april var det fortfarande riktigt bra körning uppe på fjället, även om våren redan hade kommit nere i byn.

Vid ankomsten såg det nämligen lite väl blött ut och leden upp mot höjderna var stundtals helt under vatten vilket fick oss att fundera på om vi glömt badbyxorna. Väl uppe i ravinerna med omnejd så bjöds det på massor av snö, sockrig, men ändock snö.

Detta visade sig också vara den sista riktigt körbara helgen i Sälen för säsongen.

Naturligtvis var stämningen hög då det var dags för After Skoter och vi höll igång tills det var dags att gå och lägga oss.

Häng med oss

Naturligtvis ska du följa med oss i år igen och vi har redan bokat datumen 10-12 februari samt 23-25 mars då vi återigen ska dra ett och annat spår i Sälenfjällen. Även om det är skoteråkningen vi först och främst lägger mest krut på så är det naturligtvis också själva umgänget vi är ute efter. Du som kommer på vår träff är såklart myndig eller har målsman med dig. Du har förarbevis och en snöskoter utan pipor eller annat tjafs. Du behöver inte vunnit VM i skotercross då vi kommer dela upp oss i två olika grupper där äventyr och fika är inriktningen. Såklart ska du komma i år och naturligtvis vet du ju också om att det är läge att anmäla sig i tid för att försäkra sig om en plats.

Anmäl dig till vår weekend

Platsen är Skotercenter i Sälen även i år och för att anmäla sig till denna träff är det bara att surfa in på www.skotercenter.se.

Det finns flera sätt att frakta och lasta av skotrar på. Just detta är väl kanske det mest ståndsmässiga vi sett!

Den svarta lådan i ett flygplan är orange.

Som synes så var vi ute i sista sekunden. Lederna upp till fjället var minst sagt dåliga och stundtals helt vattenfyllda. Men väl i ravinerna fanns det massor av snö.

Priser

Priser 10-12 februari 2012 vecka 6

Boende inkl frukost, middag fredag och steakhousebuffé lördag, linne och avresestäd

Enkelrum	1590 kr/pp
Dubbelrum	1390 kr/pp
Trippelrum	1250 kr/pp
Fyrbäddsrum	1130 kr/pp

Priser 23-25 mars 2012 vecka 12

Boende inkl frukost, middag fredag och steakhousebuffé lördag, linne och avresestäd

Enkelrum	1690 kr/pp
Dubbelrum	1550 kr/pp
Trippelrum	1380 kr/pp
Fyrbäddsrum	1230 kr/pp

Scanna QR-koden för att komma till en film från SnowRider Weekend.

Vi har olika grupper för olika åkare och du kan under SnowRider Weekend välja mellan att dundra på i ravinerna eller åka med fika-gruppen. Båda lika trevliga.

CrossFix

Auktoriserad verkstad & försäljning av reservdelar.

ski-doo LYNX can-am

SLP

Pris exempel:

SLP skidor 3495:-/par

Ny hemsida

TURBO SPECIALISTER

Stor erfarenhet inom turbobyggnationer, kontakta oss gärna för info...

Återförsäljare för MCXPRESS

Finns i nya lokaler bakom Traktorcity i Öjebyn. Topp modern verkstad!

www.crossfix.se

Crossfix AB
Hammarvägen 39, 943 36 Öjebyn,
Tele 0911-66423

Låter man bli att sätta tillbaka korken i en champagneflaska stannar bubblorna längre.

Den ultimata skotertransporten!

036-18 19 50
www.bjornlyan.se

Björnlyan

SLP KITTA DIN POLARIS!

SLP kitta din Polaris 800 CFI med Singel Pipe och Power Commander V.
Ökar effekten med 7,5 hk på toppen samt ett brett mellanregister.
Ger ett bättre gassvar och det rätta "soundet".

Singel Pipe **6 995:-**

Power Commander V **4 395:-**

POWDER PRO™ SKI

SLP POWDER PRO

Skidan som ger dej den maximala körglädjen.
Färgdesigna ditt eget par. Valfria färger på skida och krok.
Svarta fästplattor och styrstål med 75gr 100mm cormantstål.

FRAKTFRITT **3 495:-**/par

MOTOR HUSET®

www.motorhuset.com

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

NU GÅR DOM SISTA!

POLARIS®

SHIFT 2011

IQ 600 SHIFT*	79 900:-
IQ 550 SHIFT*	69 900:-
IQ 550 SHIFT 136"*	72 900:-

KLIPP! Köp till **elstart** för **Halva priset = 5 000 kr**

MOTOR HUSET®

www.motorhuset.com

* Med reservation för slutförsäljning.

Snöpor

Några tjejer som besökte Bohlins

Emelie Andersson, Ski-Doo mxz 800, Hamrånge (bergby)

Therese Bäckihs, Yamaha, Järbo

Ing-marie Lindström, Ski-Doo 500ss, Hamrånge (bergby)

Tjejkväll på Bohlins

Av:Frida Wallin

Tjejkvällen på Bohlins blev tyvärr ingen pangsuccé som vi hoppades på, men de kom några härliga skotersugna tjejer som trotsade regn och plusgrader. De var helt otroligt att vid träffen, när julen var en vecka bort, var man tvungen att bege sig till baksidan av ishallen för att få se snö. Vi proppade i oss en hel del fika och det blev mycket skotersnack med Bohlins sponsrade skotercrossåkare Hanna Munter, som var med oss med sin maskin. Jag passade på att intervjua henne lite om kommande skotercross-säsong.

Hannas berättelse om sig själv:

Mitt namn är Hanna och jag är uppvuxen i Bergby som ligger 3 mil norr om Gävle. Min familj består av mamma Yvonne, pappa Stefan och lillebror Gustav, samt en hund, katter och en häst. Mina största intressen är hästar/ridning, fotografering, resa, sport, natur och vandring, samt familj och vänner. Sen jag var sex år har jag spenderat mycket tid med hästar och ridning, så det har väl varit mitt stora intresse. Jag har fått växa upp med en härlig kombination från snö, kyla och skoteråkning på vackra fjäll i härliga Härjedelen, till vår sommarstuga som ligger på en egen liten ö vid havet. På ön tog min morfar ofta med mig och Gustav ut och fiskade när vi var yngre. Att fota har också varit en stor del i mitt liv, då varenda foto ger härliga minnen och kan återupplevas gång på gång. Lika intresserad som jag var av hästar, så var brorsan intresserad av skotrar. Skoterintresset har vi fått från pappa.

När vi var yngre så köpte pappa en gul Ski-Doo Safari 377 och för mig och Gustav var den kort och gott, Gulingen. Den var perfekt för oss att åka på. Jag vet inte hur många timmer Gustav gned på den runt crossbanan hemma medans pappa satt på en ryggsäck med en kopp kaffe i handen. När Gustav sen fick åldern inne för att kunna börja tävla, har det bara flutit på. Både säsonger och år gick. Men det var nog inte förrän jag var runt 17-18 och jag gick medialinjen på gymnasiet, med inriktning foto, som jag började följa med på hans tävlingar. Mycket för att föreviga minnen och självklart visa honom att jag verkligen stöttade honom. När jag stod intill staketet vid tävlingarna och fotade tänkte jag samtidigt att det såg riktigt kul ut med fart och fläkt. Jag tänkte att det skulle vara väldigt kul att prova och att det skulle kunna vara något för mig.

Men att jag själv skulle börja köra en dag fanns inte på kartan då. Jag kämpade på ett tag till med hästarna, men känslan av att jag behövde ta en paus ifrån dom kom smygande mer och mer. Till slut bestämde jag mig en dag för att låna ut min häst och efter det började jag kika efter en skoter. För nu ville jag ha en egen, jag ville göra något annat, testa något nytt och eftersom jag hade funderat på skotercross förut, föll det sig självklart det jag ville prova på det. Jag visste ju att min familj skulle kunna hjälpa mig mycket, eftersom Gustav hade kört så länge. Av ren impuls köpte jag en Ski-Doo formula 700 Delux. Men jag kände väldigt snart efter jag kommit hem från Östersund, där jag hade köpt den, att den inte var något för mig. Sålde den lika snabbt och köpte en Ski-Doo Rev XRS -07. Den kunde jag ha både på crossbanan och åka på leden med och den var min trogna tjänare under min första säsong.

Hur de gick förra säsongen?

Förra säsongen, som var min första, var väldigt kul och spännande. Jag kommer ihåg att jag tänkte nästan varenda gång innan starten gick att: Vad håller jag på med? Men så fort starten gick och det bara var att hålla stumt, som min pappa brukar säga, så var jag övertygad om att det är den absolut roligaste saken jag gjort i hela mitt liv. Dessutom lärde jag mig väldigt mycket nytt runt själva körningen på bana och så träffade jag en massa härliga människor som man delar samma intresse med. Man fick tips, råd och nya vänner helt enkelt. Jag är väldigt nöjd med min första säsong som dock inte var helt smärtfri. Under SM-kvalet vurpade jag utan att det egentligen var någon riktig värstingklotning. Men det räckte till att en benbit i axeln är på fri fot och några muskelfästen pajade. Men jag fullföljde säsongen då det inte fanns något annat i mitt huvud. Jag slutade tia totalt och var otroligt nöjd med det.

Hur ser du på kommande säsong?

Jag känner mig väldigt laddad inför kommande säsong, med nya tag och nya utmaningar. Självklart finns det väldigt många duktiga tjejer, men man ska inte överskatta någon heller. Jag tror på mig själv, jag kan och vill bli bättre. Jag ska göra allt jag kan för att fixa en topp 10-placering i år och gärna i den övre avdelningen. Men allt kan hända i den här sporten och man ska inte ropa hej förrän man är helt i mål.

Vad kör du för maskin och varför just den?

I år kör jag en Ski Doo RS från 2011. Jag tror och hoppas att vi ska bli bra partners. Det blir ju lite nytt att vänja sig vid. Det tar ett tag innan man har lärt känna maskinen och hur den funkar, precis som med hästar. Men i slutändan tror jag att jag kommer trivas väldigt bra med den. Den är ju väldigt annorlunda mot den jag körde innan, men bara till det bättre. På frågan varför jag kör just Ski-Doo är svaret enkelt: Jag vet att jag inte får komma hem med något annat på våran gård. Min pappa är Ski-Doo frälst. Men faktiskt en gång för länge, länge sedan, köpte pappa en annan skoter som inte var av märket Ski-Doo. Den hade vi bara någon vecka. Kemin stämde liksom inte mellan pappa och skotern.

Vi får önska Hanna lycka till under säsongen och vad gäller tjejkvällarna så tänker vi inte ge upp dom träffarna på Bohlins, utan fortsätter att utveckla vårt koncept och kör vidare.

Frida Wallin, Hanna Munter, Linnea Smedberg.

Hanna Munter

post@ruco.se
www.ruco.se
RUCO SCANDINAVIA

Årets Touringlok

Precis som i alla andra segment finns det olika inriktningar även bland touringskotrarna.

Text: Stefan Sund
Foto: Togga&Klockar

Hos Ski-Doo finns det ett stort utbud av touringskotrar fördelade på tre olika plattformar med lite olika inriktningar. Valet för dig som köpare står här inte bara mellan budget, äventyr eller lyx utan också mellan tvåtakt och fyrtakt.

Dom enklaste varianterna heter Gran Touring Sport och har den nödvändigaste utrustningen för att få kalla sig touringmaskin. Dessa två är båda byggda på det lätta XP-chassit, vilket gör dom riktigt smidiga att köra. Prisskillnaden mellan den 550F och 600 ACE som finns är ganska stor men beror inte bara på motorn. Den fläktkylda varianten är dessutom lite mer sparsamt utrustad, även om den har bekvämligheter som el-start, back, uttag för visirvärme, backspeglar, löstagbart passagerarsäte (med verktyg) och en draganordning. Med denna utrustning och det smidiga chassit kommer man riktigt långt för en billig peng.

Nu finns Grand Touring Sport även med en fyrtaktare under huven vilket inte ger skotern någon högre effekt, men 600 ACE går betydligt tystare, snålare och lugnare än 550F. För att hålla motorn kall sitter det även ett kylarpaket med extra fläkt, vilket kan behövas när det blir vår. Som passagerare åker man bekvämare än på 550F, då man får både handskydd och värme till sitt förfogande.

Då det mesta går att eftermontera i utrustningsväg handlar ändå valet mellan dessa skotrar till stor del om vilken motortyp man föredrar på sin touringskoter.

Limited och Special

Är man ute efter lite pulver i sin touringmaskin hittar man i år två alternativ hos Ski-Doo, där den ena tvåtaktar och den andra fyrtaktar. Den stora nyheten är att man till i år kan få en E-Tec 600 i REV-XR-kostym. Detta gör att man bantar 28 kilo i vikt jämfört med Grand Touring SE med fyrtaktaren, vilket förvandlar denna ledkryssare till en riktigt underhållande skoter även i ospårad terräng. En bidragande orsak till att det var så enkelt att leka i djupsnön med Grand Touring LE E-Tec 600 kan även ha berott på att Ski-Doo satt ditt Pilot DS-skidorna på alla sina touringskotrar. Även om dessa skidor inte först och främst producerades med touring i åtanke fungerar dom alldeles utmärkt till det också.

Ski-Doo Expedition

Även dom enklare Sport-modellerna av Grand Touring fungerar riktigt bra för långa turer, särskilt den med ACE-motorn.

På Grand Touring LE E-TEC 600 sitter det ett modularsäte med snabbfäste, vilket ger möjlighet att montera ytterligare en dyna så att man kan sitta tre.

Den enda modellen av Ski-Doo Grand Touring som inte har värme i passagerarhandtagen är Sport 550F.

En människa har i genomsnitt sex 4.000 gånger i sitt liv.

Precis som på Lynx Adventure LX sitter man ganska högt på Grand Touring Sport, vilket ger samma sköna körställning.

Då man kan justera styret framåt och bakåt hittar man lätt en bra körställning på Expedition även när man sitter.

Då Grand Touring LE och SE är baserade på XR-chassit hamnar man lite längre bak på skotern, vilket passar särskilt bra på en touringskoter.

Är du ute efter lite mer grepp och bärighet kanske Yamaha RS Venture TF kan vara ett alternativ med sin 151 tum långa matta.

I utrustningsväg är GT LE nästan fulländad och det finns strömuttag för visirvärme både åt föraren och passageraren. Som passagerare sitter man nästan bättre än föraren då det är justerbara handtag och ryggstöd på skotern. Vill man få med sig ytterligare en liten person kan skotern utrustas med en liten dyna mellan förar- och passagerardynan.

Ski-Doo´s värsta touringmaskin är Grand Touring SE med sin trecylindriga 1170-kubik stora fyrtaktare på 130 hästar. Du känner igen 1200:n på den svarta tunneln och dom gråa luftintagen, annars är den väldigt lik LE-versionen. Att GT 1200 är mycket billigare än i fjol beror bland annat på att man valt att inte utrusta den lika friskt som tidigare. Man har tagit bort lastlådorna och väskorna, vilka man nu får köpa separat om man har behov av dom. Men fortfarande är detta en av dom bäst utrustade skotrarna, med strömuttag både här och där, samt bekväm värme i hela dynan. En sak som gör SE-modellen snäppet bekvämare än LE-modellen på leden är ACS-fjädringen i boggin. Här kan man kontrollera hårdheten i boggin med hjälp av luft och man slipper alltså stanna och göra några mekaniska ingrepp.

Precis som hos Lynx har fyrtaktaren en fördel om man bara kör led medan den nya LE E-Tec 600 är grymt rolig även utanför leden.

Expedition

Det tredje och sista alternativet som Ski-Doo har i touringväg bygger på REV-XU-chassit. Precis som hos Lynx har även Ski-Doo en touringskoter baserad på samma chassi som arbetsmaskinerna, där den stora skillnaden mot dessa är all utrustning och att det är a-armar i framvagnen istället för teleskopfjädring. Jämfört med Lynx Adventure GT som är uppbyggd efter samma princip, är Expedition lite mer förberedd för ett liv vid sidan av leden med sin smalare spårvidd och breda ADJ-skidorna.

Trots att den har lite smalare mellan skidorna är det inte så extremt att den blir tippig efter leden. Tack vare sin 50-matta är den tryggheten själv även med en passagerare som lutar sig åt fel håll i kurvorna. Expedition finns med två motoralternativ, antingen E-Tec 600 eller 1200 4-Tec. Skillnaden mellan dessa två är mindre än någonsin då 600:n uppgraderats från LE till SE-modell. Detta innebär att båda nu är fullproppade med utrustning som Warn-vinch, förvaringsbox på 75 liter, bukskydd, kraftig stötfångare och extra kraftfullt batteri. Med tanke på utrustningen är detta lika mycket en arbets- som touringmaskin.

För passageraren finns det bekvämligheter som 12V-uttag, ryggstöd och justerbara handtag med värme. Dessutom har man valt att sätta dit ACS-luftfjädringen från GT SE även på Expedition, vilket gör det enkelt att justera fjädringens hårdhet efter belastningen.

För att maskinerna ska klara av både hårt arbete och lugnt touringtempo är dom utrustade med en extra kylarfläkt. Både passagerardynan och lastlådan går enkelt att ta bort om man är i behov av ett större lastutrymme bak på skotern. Som ni märker behöver man inte köpa till en enda pryl till dessa mångsidiga maskiner. Smakar det så kostar det också, men tack vare att även 600 E-Tec motorn finns som alternativ med SE-utrustning till i år, kan man komma undan lite billigare än tidigare.

Yamaha

Många var det nog som trodde att om det någon gång skulle komma servostyrning på en snöskoter skulle det vara på en touringmaskin. Trots att vi var ganska övertygade om detta blev det inte alls så utan Yamaha valde istället att förra året att lansera detta på lite sportigare skotrar. Men i år har man alltså inte helt oväntat stoppat ner denna förträffliga mojäng även i touringmaskinerna.

Yamaha har dessutom en egenhet, förutom att man bara har fyrtaktare, som lirar särskilt bra på en touring och det är deras kvalité. Aldrig känns något billigt eller som en nödlösning, utan allt sitter där det ska och det utan att skramla, även på dom billigare maskinerna.

Venture Lite

Denna skoter kommer så gott som oförändrad till oss i år förutom att den fått en vackert blå Topaz-färg. Det finns dock en bra anledning till att detta koncept inte har genomgått någon förvandling. Här får man allt det man behöver och det till ett helt okej pris. Både som förare och passagerare trivs man riktigt bra på Venture Lite. Bak på skotern sitter man högt och bekvämt precis som föraren, med bra stöd för fötterna. På bekvämlighetssidan har man även handtag med värme och dessutom ett justerbart ryggstöd, det enda man saknar är vindskydd för händerna.

Förutom en god ergonomi har Venture Lite försetts med en bra boggi i form av ProComfort 144 utrustad med KYB 36-dämpare. Där sitter det också en Ripsaw-matta som mäter 32-millimeter i kamhöjd, vilket är perfekt för leden. Det

100 personer dör årligen till följd av att ha satt en kulspetspenna i halsen.

väl tilltagna lastracket bak ser till att man får med sig det nödvändigaste, även om man låter passageraren sitta kvar på den löstagbara dynan.

Det kanske största pluset hos Venture Lite hittar vi ändå under huven där den tvåcylindriga Genesis-motorn på 80 hästar ruvar. Venture Lite ligger lite dyrare än dom övriga instegsmaskinerna i touringsegmentet men å andra sidan får man mycket mer skoter för dom pengarna. Jämför man istället med dom fyrtaktande touringskotrarna med ACE-motor ligger Yamahan lägre i pris och dessutom får du betydligt mer effekt hos Venture.

Venture GT

På toppen av näringskedjan har Yamaha två kombattanter som är väldigt lika varandra förutom på en punkt. Vi börjar med den mer renodlade touringskotern som trivs bäst på leden, nämligen GT. Det stora med den här maskinen i år är det vi nämnde tidigare, nämligen servostyrningen (EPS). Detta ger i sin tur en del andra förändringar som en ny framvagnsgeometri, nu av tredje generationen. Dessutom har man ett nytt styre som flyttats fram 20 millimeter jämfört med tidigare.

Allt detta är saker som inte ögat registrerar vilket bidrar till en ännu större överraskning när man kör skotern. Efter dom fina amerikanska lederna gick verkligen Yamahan som en dröm, vilket gjorde dom långa transportsträckorna till fotoställena betydligt roligare. Servostyrningen har en förmåga att avdramatisera körningen genom att ta bort slag och så klart göra det lättstyrt, vilket tillsammans med den 120-hästar starka och insprutade fyrtaktsmotorn gör att det går att köra riktigt fort med Venture GT. Precis som hos Apex är servot hos Venture progressivt, vilket betyder att det hjälper till mycket i låg fart för att sedan avta ju fortare det går. Kraften till servot kommer från en liten elmotor som drivs direkt på skoterns batteri. Med hjälp av fyra stycken sensorer räknar ECU:n ut hur mycket assist situationen kräver.

Den nya framvagnsgeometrin består, förutom av att man ändrat just geometrin, av att man även kalibrerat HPG 40-dämparna för att matcha servot, nya a-armar och en ny spindel som gör att infästningen i skidan hamnar 15 millimeter längre bak. Allt detta bidrar till en stabil skoter som inte gärna lyfter på innerskidan i kurvorna. Skotrarna vi körde i USA hade dom mer ledanpassade skidorna medan vi kommer att få bredare skidor här i norden, vilket passar utmärkt på en

Även om man hamnat bak på en RS Venture finns det alla möjligheter att göra det bekvämt för sig.

Precis som på Venture Lite sitter man högt och bekvämt även på RS Venture som dessutom är rejält ombonad.

Det är svårt att inte trivas bakom styret på en skoter som baserats på detta chassi, på Venture Lite sitter man dessutom väl skyddad bakom en stor ruta.

Bakom det justerbara ryggstödet finns ett väl tillslutet förvaringsfack på RS Venture.

Med hjälp av Infinite Rider Positioning (IRP) är det inga problem att hitta rätt körställning.

Bakom den arga rutan på Turbo LXR har man kontroll på moderskeppet och i Deluxe-instrumentet hittar man roliga saker som klocka och höjdmätare.

Det är möjligt att leda en ko uppför en trappa men inte nedför.

något framtung fyrtaktare då det ger ett bättre flyt i snön.

I det stora hela är detta en komplett touringskoter med det mesta i utrustningsväg och tack vare servot tillsammans med den sköna sittställningen kan man köra riktigt långt utan att tröttna, både för att det är roligt och enkelt.

Venture TF

Rent tekniskt är det nästan bara boggin och mattan som skiljer TF från GT. Men dessa skillnader gör att man har lite större frihet i och med den extra bärkraften hos den 151-tum långa mattan. Både TF och GT har fått en del förändringar i just boggin, för att ytterligare minska ljud och vibrationer. Tillexempel har man satt dit större hjul, externa drivhjul och så har man en ny design på boggiskenorna med mera.

För att göra Venture mera arbetsvillig, vilket kanske helst gäller TF-modellen, har man även gjort en del ändringar i drivlina och mappningen av ECU:n vilket ger en mjukare acceleration vid låga varv. Andra vettiga saker som delas av TF och GT är det strömlinjeformade förvaringsfacket som finns bakom passagerardynan. Här kan man utan att behöva oroa sig för snö och vatten förvara sin saker tack vare den vädertåliga tätningen. Vindrutan på dessa skotrar är av modell större och ger ett mycket bra skydd.

Då man flyttat fram styret krävdes också en ny skyddskudde på styret för att inte skymma instrumentet. Trots att det sitter lite tunnare dämpare runtom på TF fungerar det utmärkt även efter leden och man behöver alltså inte åka ospårat hela tiden.

Vilken av dessa två man ska välja hänger inte på priset då båda kostar samma peng, utan istället på om man prioriterar smidighet på leden eller framkomlighet i lössnö.

Arctic Cat

Som alla vet har Arctic Cat till i år helt nya chassin på sin sportigare maskiner med ProCross och ProClimb. Dessa har än så länge inte hittat till touringmaskinerna som fortfarande är baserade på Twin Spar-chassit. Att dom nya konstruktionerna en dag kommer att sitta i en touring kanske inte är så främmande med tanke på att Ski-Doo till exempel bygger touring på XP-chassit. I dagsläget känns det dock helt onödigt då Twin Spar fungerar helt perfekt till dessa maskiner. Alla tre modellerna är mycket tack vare Twin Spar riktigt stabila och odramatiska längs leden och valet av maskin handlar mycket om utrustning, men kanske framför allt om effekt!

T570

Precis som hos konkurrenterna lämnar den billigaste skotern T570 lite övrigt att önska när det gäller utrustning. Som förare har man det dock riktigt bekvämt med handtagsvärme och en väl skyddande ruta. Passageraren sitter också skönt på den löstagbara dynan med ryggstöd men saknar vindskydd och värme för händerna.

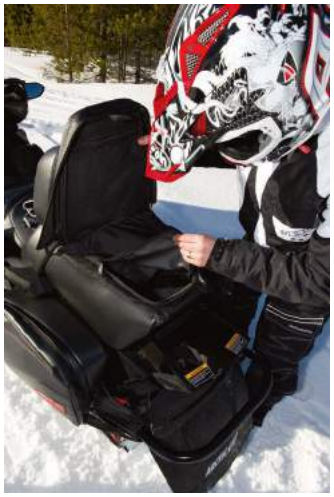
Om ekipaget skulle bli lätt överviktigt har man även tillgång till overloadfjädrar i glasfiber för att hjälpa till. Andra finesser som kommit med åren är den elektroniska backen med reverserande motor, vilket helt enkelt fungerar klockrent. Precis som det ska vara på en touring har 570-fläktmotorn även utrustats med elstart. Med sina 62,5 hästar ligger den jämnt med övriga alternativ på marknaden och tar dig dit du vill, så länge det är led.

Trots att denna skoter har lite enklare dämpning än övriga Arctic-modeller fungerar det klanderfritt och ger en mjuk och skön åktur för både förare och passagerare. T570 från Arctic Cat är en bekväm instegstourer som sätter komforten i första rummet.

TZ1

Hos Arctic Cat står T i TZ1 inte för turbo, utan här får man nöja sig med sugvarianten av den 1056-kubik stora fyrtaktaren. Nu är inte det fy skam det heller då den ger ifrån sig över 120-hästar och det på ett behagligt sätt både vad det gäller ljudet och karaktären. För det dyrare priset hos TZ1 jämfört med T570 får man inte bara en nästan dubbelt så stark och modern motor, utan även all den lyx man kanske saknade på lillebror.

Till att börja med har passageraren allt som behövs med värme och vindskydd för händerna. Som förare får man det ännu mysigare tack vare värmen i dynan. För att väga upp för den lite tyngre motorn är skotern även utrustad med värre dämpare, fram i AWS VII-framvagnen sitter det Ryde FX-dämpare och boggin har försetts med Ryde FX HD diton. På leden ger hela paketet ett ännu tryggare beteende och den extra vikten upplevs nästan positiv. Den har även en avtagbar passagerardyna för att man ska kunna lasta ordentligt, eller helt enkelt för att man inte vill skjutsa någon. Alla Arctic´s touringmaskiner har en 144-tum lång matta som är 38 centimeter bred och har 32 millimeter höga kammar. Trots den ordentliga mattan trivs dessa



Toppväskan av dom tre på Turbo LXR går att expandera när man tagit bort passagerardynorna.

Dom rejäla hålen i forbrädorna håller bort snön på ett bra sätt och ger grepp åt skoterkängorna.

Både T570 och TZ1 kommer i svart kostym och är väldigt lika varandra trots dom stora skillnaderna i utrustning och motor.

Med några enkla knapptryckningar inifrån stugvärmen ser man till att också TZ1 Turbon hålls varm.

Den 136 tum långa Cobra-mattan ger bra med grepp på leden tack vare sina 34-kammar.

Endast en person av 2 miljarder kommer att leva till 116 års ålder.

maskiner bäst på leden, helst dom med fyrtaktare.

I fjol var TZ1 "top of the line"-modellen och trots att den blivit nerknuffad är det fortfarande en riktigt bra touringmaskin.

TZ1 Turbo LXR

Kungen av ledkryssare har återvänt till oss och ingen är mer tacksam än vi, då vi tycker att alla borde få chansen att köra detta monster.

På denna värsting har man inte sparat på krutet och värmen i dynan har nu även spridit sig till passagerarens rumpa. För att göra det bekvämt för föraren kan man justera styre och fotholkar för att verkligen hitta rätt körställning.

Även som passagerare kan man göra lite justeringar, då av ryggstöd och handtag för att sitta skönt. Lyxen fortsätter sedan med deluxe-instrument där man kan växla mellan digital och analog visning av hastighet och varv. Här kan man dessutom hitta lite information utöver det vanliga, som klocka och höjdmätare.

Skotern har dessutom försetts med backspeglar och ett gäng riktigt smarta väskor. Dels är dom enkla att ta med sig, vilket gör att man slipper stå och packa dom ute i kylan, dessutom kan den stora väskan i mitten expandera så att man får ännu mer lastutrymme när man kör utan passagerare. För att riktigt förtydliga vad LXR står för har man även monterat fjärrstart, med den smarta funktionen att man kan starta skotern i intervaller för att hålla motorn varm och batteriet fräscht när det är riktigt kallt ute.

På dämparsidan har man valt att sätta FOX runt om, med Zero Pro fram och IFP i boggin och dessa verkar inte ha några som helst problem att hantera dom 317 torra kilon skotern väger. Rent utseendemässigt är det inte så svårt att avslöja turbon då luftintaget till intercoolern i nosen ger skotern en säregen look.

Motorn är i grunden samma maskin som i TZ1 med den skillnaden att det här alltså både sitter turbo och intercooler. Detta ger den 1056-kubik stora motorn hela 177 hästar vid 7850 varv, vilket är mer än tillräckligt för sätta ordentligt med fart på denna bjässe. På en slät led eller sjöis är det tveksamt om det finns något som hänger på, det är då ingen skoter som ger samma trygghet i höga farter som TZ1 turbo LXR gör. Kosta vad det kosta vill, ska man vara värst på alla plan finns det inga alternativ till denna skoter.

Polaris

Även i år väljer man på Polaris att inte ta in någon fyrtaktande touringmodell till oss i Sverige. Dessa finns naturligtvis fortfarande att tillgå hos amerikanerna i Roseau och då med turbo, men av någon anledning inte längre hos oss. Vi får nöja oss med tvåtaktarna som Polaris har att erbjuda och det är inte fy skam det heller.

Börjar vi med instegsmodellen som kom ny förra året hittar vi en IQ-baserad maskin med den 544 kubik stora fläktsnurran under huven. 550 IQ LXT är en prisvärd touringmodell som är både lätt och smidig för att vara just en touringsskoter. Till i år har man dessutom uppgraderat 550 fläktmotorn med en luftburk som har bättre passform och nya kolvar med ökad slitstyrka. Trots den lite enklare dynan på 550 IQ LXT sitter man helt okej även om det finns bekvämare alternativ. Standard på skotern är det bakre lastracket och dom huvmonterade backspeglarna. Naturligtvis får man också bekvämligheter som elstart och Polaris elektroniska back PERC som reverserar motorn, vilket är mycket smidigt.

Hamnar man bak på skotern får man klara sig utan både värme och vindskydd för händerna då detta är tillbehör. På grund av att detta är en billig instegsmodell finns det fler saker på tillbehörslistan som många säkert vill ha, som ett 12V-uttag till exempel. Dragkrok sitter dock på som standard. Som ni märker är dom flesta av budgettouringmaskinerna likvärdigt utrustade och man får istället själv prioritera vilken lyx man är i behov av.

600 IQ LXT

Den sportiga 600 Cleanfire-motorn gör att det här med touring blir så mycket roligare, 120 hästar är alltid 120 hästar även om dessa sitter i en touringmaskin. Denna motor är alltså riktigt underhållande i det förhållandevis lätta chassit, men det är inte bara motorn som underhåller hos 600 IQ LXT. Här får man också den lyxen man kanske saknade hos fläktmaskinen. Man sitter betydligt lyxigare och bekvämare på den genomarbetade dynan hos 600:an, även om man får klara sig utan värme. Ytterligare en bidragande orsak till att det är så bekvämt är att man lätt ändrar styret i fem olika lägen efter hur man är skapt.

På denna maskin sitter Comfort-boggin, som skiljer sig mot den "vanliga" genom att den har en annan geometri på svingarmarna och infästningarna i skenorna är något tillbakaflyttade. Fjädrarna är dessutom kortare och kraftigare på Comfortmodellen, vilket gör den bättre anpassad för två personer.

Även på bönpallen har det blivit lite mysigare, med värme i handtagen och ett litet vindskydd, dessutom sitter man bekvämt

På 600 IQ LXT har man möjligheten att justera styret i fem olika positioner tack vare Rider Select och limo-dynan är riktigt skön att sitta på. Comfort-boggin gör det inte sämre.

Man sitter ganska högt på den lite hårdare dynan hos 550 IQ LXT och den fasta styrstolpen har en lagom styrhöjare på 6 centimeter.

Lynx Adventure Grand Tourer 600 E-Tec /1200 4-Tec

Även passageraren kan frysa om händerna och då kan det vara bekvämt med ställbar värme även där.

Bakom det justerbara styret på Grand Tourer finns det man behöver som 12V-uttag, växelreglage och backspeglar.

Det är inte tillåtet att sitta i en avstängd bil på en allmän parkering och dricka alkohol.

Lynx Adventure LX 600 ACE

Då man sitter ganska högt både som passagerare och förare på Adventure LX 600 ACE är styret anpassat efter detta.

Grand Tourer har till i år även en ny utformning på sin draganordning.

Den nya dynan är väldigt lik den hos Ranger 49 även om den med ryggstöd och handtag anpassats för ett touringliv. Så korta som fotstegen är på bilden blev dom inte i produktion.

på den löstagbara dynan. Man kan också justera fotstöden för passageraren om man så önskar. På lasthållaren bakom det justerbara ryggstödet sitter det en väska som rymmer hela 35 liter och vill man ha en större väska dom gånger man kör ensam, finns det att köpa till.

Har man ett eluppvärmt visir och kanske en GPS som behöver ström sitter det både 12V-uttag och RCA-uttag bekvämt framme på konsolen. Den tonade rutan är ungefär 9 centimeter högre än den hos 550:n vilket även ger lite bättre skydd för händerna. Cobra-mattan som ska förmedla kraften till snön är av halvlång typ på 136-tum med 34 millimeter höga kammar på båda Polaris-maskinerna, vilket ger tillfredsställande med fäste och överbryggar guppen på ett bra sätt.

Denna touringmaskin är en rolig bekantskap som har det man behöver utan att överdriva, där motorn ger den där extra kryddan till maskinen som man kan behöva ibland.

Lynx

För att få en bra bredd i utbudet bygger lodjuret sina touringmaskiner på två olika plattformar. Dels har man det lätta och smidiga REX-chassit, men också det lite robustare chassit som delas med arbetsmaskinerna och går under namnet LXU.

Om vi börjar med den lite lättare och smidiga Adventure LX har den bestyckats med den fyrtaktande snålisen 600 ACE som ger ungefär 60 hästar. En tystare, snällare och miljövänligare skotermotor är svårt att hitta och den passar sällsynt bra i en touringmaskin.

För att säkerställa kylningen även om man kryper fram har man monterat en luftkylare som försetts med fläkt. Som instegsmaskin i touringsegmentet passar Adventure LX väldigt bra och tack vare några uppdateringar får man nu mer skoter för pengarna.

Man har till exempel gått från 25,4 millimeter i kamhöjd till respektabla 34 millimeter på den 137 tum långa mattan, vilket ger lite bättre kapacitet i lössnön. Man har även passat på att byta från SC-5M-boggin till sin alldeles egna PPS-137, vilken fungerar minst lika bra. Det sitter också en ny hög ruta på maskinen som ser till att hålla fartvinden borta. Dynan har kanske blivit lite mindre touring och liknar istället den på Ranger 49, fast med ryggstöd och handtag för passageraren.

I det stora hela lever denna skoter upp till sitt namn på ett bättre sätt än i fjol då den nu inte är helt främmande för lite äventyr. Tack vare uppdateringarna kan man säga att Adventure LX har gått från att nästan vara en Ski-Doo till att vara en tvättäkta Lynx.

Adventure GT

Nästa steg hos Lynx är ett ganska så stort sådant och nu handlar det om riktiga bjässar till skotrar. Adventure Grand Tourer är nämligen baserat på LXU-plattformen som även används på maskiner som 59:an och 69:an. Detta innebär att man får plats med en 50-matta på hela 154-tum i längd runt PPS-boggin. Med skidorna monterade i sitt smalaste läge av dom två som finns kan man verkligen ge sig ut på äventyr och ta sig fram betydligt bättre än man kunnat ana.

I Grand Tourer har man två bra motoralternativ att välja mellan, 600 E-Tec och 1200 4-Tec, vilken man ska välja kanske inte är så lätt. Tänker man på saker som bränsleåtgång och räckvidd är det nog ett ganska dött lopp, helst med tanke på att man allt som oftast kör lite lugnare med en touringmaskin och då kan E-Tec vara riktigt snål. Vid sidan av leden är den lättare av dom två motorerna att föredra, medan fyrtaktaren tack vare sitt breda register drar det längsta strået på leden.

Den breda mattan gör skotern riktigt stabil och längden bidrar till att göra färden behaglig och lite mindre guppig. Att Grand Tourer har många likheter med arbetsmaskinerna, som Syncro-växellådan med två växlar framåt och back samt en ny draganordning, gör den högst duglig till att dra en tung släde med. En annan fördel med att välja fyrtakts 1200:n förutom karaktären hos motorn är att man på den även får värme i hela dynan. Annars har båda den lyx man kan förvänta sig som eluttag, backspeglar, justerbart styre, värme och vindskydd på passagerarhandtagen.

En av många bra saker med Grand Tourer är att man enkelt kan ta bort passagerardynan till förmån för ökat lastutrymme, vilket verkligen förvandlar skotern till en singeltourer med äventyrliga ambitioner. Dessa Lynxar har många strängar på sin lyra och det enda som är svårt att bestämma sig för är vilken motor man föredrar. Efter att ha lästa detta om årets touringskotrar kan du vässad till tänderna bege dig ut och bilda dig en egen uppfattning. Speciellt på touringskotrar kan man få ut väldigt mycket bara av att se skotrarna live och provsitta dom även om det inte finns möjlighet till att köra, då bekvämlighet är halva grejen med touring.

Det anses att efter ett år i frysen är köttfärs otjänligt som människoföda.

POLARIS 600 IQ LXT / 550

Motor	
Typ:	Vätskekyld / fläktkyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	599 / 544
Borr/slag mm:	77,25x64 / 73x65
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion / 2xVM34
Smörjning:	Injektion / Separat
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	260,4 / 247
Tunnel:	IQ
Framvagn:	IQ
Fjädring fram:	Ryde FX MPV
Fjädringsväg fram mm:	254
Boggi:	IQ 136 Comfort / IQ 136
Dämpare:	Ryde FX / MPV
Fjädringsväg bak mm:	356
Typ av matta mm:	380x3454x34
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	1080
Längd/Bredd/Höjd mm:	3270/ 3050x1220x1320/ 1230
Tankvolym L:	43,5
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	119 900:- / 84 900:-
Färg:	Sunset Röd
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

SKI-DOO EXPEDITION SE E-TEC 600 / 4-TEC 1200

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt / 3-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	594,4 / 1170,7
Borr/slag mm:	72x73 / 91x60
Bränslesystem:	Elektronisk DI 46 / EFI
Smörjning:	Elektronisk pump / Torrsump
Avgassystem:	2-1 / 3-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	298 / 322
Tunnel:	REV-XU
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	Motion Control +
Fjädringsväg fram mm:	210
Boggi:	SC-5U
Dämpare:	Motion Control / ACS
Fjädringsväg bak mm:	340
Typ av matta mm:	500x3923x31,8
Skidor:	ADJ
Spårvidd mm:	975-1018
LxBxH mm:	3240x1150-1192x1330
Tankvolym L:	45
Oljetankvolym L:	2,5 / 3,5
Att äga	
Cirkapris:	149 900:- / 166 900:-
Färg:	Röd-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

SKI-DOO GRAND TOURING LE E-TEC 600 / SE 4-TEC 1200

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cyl 2-takt / 3-cyl 4-takt
Volym cm³:	594,4 / 1170,7
Borr/slag mm:	72x73 / 91x60
Bränslesystem:	Elektronisk DI 46 / EFI
Smörjning:	Elektronisk pump / Torrsump
Avgassystem:	2-1 / 3-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	244 / 272
Tunnel:	REV-XR
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	HPG
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	SC-5
Dämpare:	Motion Control / HPG-VR / ACS
Fjädringsväg bak mm:	330
Typ av matta mm:	406x3456x31,8
Skidor:	Pilot DS
Spårvidd mm:	1077
LxBxH mm:	3226x1217x1370
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	3,7 / 3,5
Att äga	
Cirkapris:	124 900:- / 133 900:-
Färg:	Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

SKI-DOO GRAND TOURING SPORT 550F / 600 ACE

Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cyl 2-takt / Vätskekyld 2-cyl 4-takt
Volym cm³:	553,4 / 600
Borr/slag mm:	76x61 / 74x69,7
Bränslesystem:	2xVM30 Choke / EFI
Smörjning:	Injektion / Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	225 / 234
Tunnel:	REV-XP
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	Motion Control
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	SC-5M
Dämpare:	Motion Control / HPG
Fjädringsväg bak mm:	340
Typ av matta mm:	406x3456x31,8
Skidor:	Pilot DS
Spårvidd mm:	1077
LxBxH mm:	3110x1217x1275
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	3,7 / 2,1
Att äga	
Cirkapris:	79 900:- / 104 900:-
Färg:	Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

LYNX ADVENTURE LX 600 ACE

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	600
Borr/slag mm:	74x69,7
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	235
Tunnel:	REX
Framvagn:	A-LFS
Fjädring fram:	Motion Control
Fjädringsväg fram mm:	242
Boggi:	PPS-137
Dämpare:	Motion Control / HPG 36
Fjädringsväg bak mm:	340
Typ av matta mm:	380x3487x34
Skidor:	CTRL II
Spårvidd mm:	1080
LxBxH mm:	2950x1230x1455
Tankvolym L:	39
Oljetankvolym L:	2,1
Att äga	
Cirkapris:	100 900:-
Färg:	Röd-Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

LYNX ADVENTURE GRAND TOURER 600 E-TEC / 1200 4-TEC

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cyl 2-takt / 3-cyl 4-takt
Volym cm³:	594,4 / 1170,7
Borr/slag mm:	72x73 / 91x60
Bränslesystem:	Elektronisk DI 46 / EFI
Smörjning:	Elektronisk pump / Torrsump
Avgassystem:	2-1 / 3-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	283 / 313
Tunnel:	LXU
Framvagn:	A-LFS
Fjädring fram:	HPG 36
Fjädringsväg fram mm:	225
Boggi:	PPS-154-A
Dämpare:	HPG 36
Fjädringsväg bak mm:	340
Typ av matta mm:	500x3923x32
Skidor:	CTRL II
Spårvidd mm:	1038-1080
LxBxH mm:	3230x1193-1235x1330
Tankvolym L:	45
Oljetankvolym L:	2,8 / 3,5
Att äga	
Cirkapris:	136 900:- / 141 900:-
Färg:	Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia

YAMAHA VENTURE LITE

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	499
Borr/slag mm:	77x53,6
Bränslesystem:	2 x EFI 43mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Aluminium
Framvagn:	Individuell, dubbla A-armar
Fjädring fram:	HPG 36
Fjädringsväg fram mm:	208
Boggi:	Pro Comfort 144
Dämpare:	KYB 36
Fjädringsväg bak mm:	313
Typ av matta mm:	381x3658x32
Skidor:	Plast saddleless
Spårvidd mm:	1080
LxBxH mm:	3150x1265x1380
Tankvolym L:	36
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	96 900:-
Färg:	Blå
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

YAMAHA RS VENTURE TF / GT

Motor	
Typ:	Vätskekyld 3-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	1049
Borr/slag mm:	82x66,2
Bränslesystem:	3 x EFI 41mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	3-1
Uppgedd effekt/varv:	--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	--
Tunnel:	Aluminium
Framvagn:	Individuell, dubbla A-armar
Fjädring fram:	HPG 36 / HPG 40
Fjädringsväg fram mm:	219
Boggi:	Pro Comfort 151 / 144
Dämpare:	KYB 36 / KYB 40
Fjädringsväg bak mm:	351 / 303
Typ av matta mm:	381x3840 / 3648x32
Skidor:	Plast saddleless
Spårvidd mm:	1086
LxBxH mm:	3195x1275x1380
Tankvolym L:	34,8
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	134 900:-
Färg:	Svart / Röd
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia

ARCTIC CAT T570

Motor	
Typ:	Fläktkyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	565
Borr/slag mm:	73,8x66
Bränslesystem:	2xVM 34
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	62,5 Hk@--
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	257
Tunnel:	Twin Spar
Framvagn:	AWS VII
Fjädring fram:	Twin Tube
Fjädringsväg fram mm:	241
Boggi:	FasTrack slide-action
Dämpare:	Twin Tube
Fjädringsväg bak mm:	338
Typ av matta mm:	381x3658x32
Skidor:	Composite Trail 6”
Spårvidd mm:	1092
Längd/Bredd/Höjd mm:	3251x1219x--
Tankvolym L:	41
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	89 900:-
Färg:	Svart
Generalagent:	KGK Motor AB

ARCTIC CAT TZ1 / TURBO LXR

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	1056
Borr/slag mm:	98x70
Bränslesystem:	EFI 46 mm
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	123 / 177 Hk@-- / 7850
Start:	Elektrisk
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	292 / 317
Tunnel:	Twin Spar
Framvagn:	AWS VII
Fjädring fram:	Ryde FX / FOX Zero Pro
Fjädringsväg fram mm:	241
Boggi:	FasTrack slide-action
Dämpare:	Ryde FX HD / FOX IFP
Fjädringsväg bak mm:	338
Typ av matta mm:	381x3658x32
Skidor:	Composite Trail 6”
Spårvidd mm:	1092
Längd/Bredd/Höjd mm:	3251x1219x--
Tankvolym L:	41
Oljetankvolym L:	--
Att äga	
Cirkapris:	129 900:- / 169 900:-
Färg:	Svart / Vinröd
Generalagent:	KGK Motor AB

Swedbank
Finans

Välj en enkel finansiering med Skoterlånet

Prata med din handlare eller kontakta oss direkt.

Välkommen till Swedbank Finans
Telefon: 08-585 986 50
www.swedbankfinans.se

POLARIS®
Det du behöver... - Vi har det!

SNÖSKOTER
ATV
RANGER CENTER

Ockelbo
GUMMI
SERVICE

Butiken öppen: Vardagar 7.00-17.00
Torsdagar 7.00-19.00 ända fram till påsk!

Byvägen 47, Ockelbo Tel: 0297-42100

Overall Tobe Flashlight
4995:-
Airoh CR900 Ride
2395:-
Powerboots Diablo
Freeridekänga (ord 2395:-)
1995:-
Lynx Denali racingställ
komplett bysa och jacka (ord 6090:-)
5595:-
Snogear
Bysa och Jacka (ord 3790:-)
3495:-
Säklart har vi presentkort!
OKTAN
BROSSLARVÄGEN 19B TORVALLA
063-806 50 • info@oktanab.se
ÖPPETTIDER VARDAGAR 8-18
SUZUKI
LYNX
ARCTIC CAT
can-am
www.oktanab.se

YAMAHA
KLIMATE Gore-Tex Jacka
3495 kr
KLIMATE Gore-Tex Pant
3795 kr
Klim
www.yamaha-motor.se

Kiruna-Funäsdalen

En resa på skoter som man minst måste göra fyra gånger i livet.

Av:Daniel Orevi

Under ett par års tid har jag funderat på att göra en riktig långresa. Tillsammans med Janne Fagerström resonerade vi om vilket upplägg vi ville ha. Skoter, kälke, tält, stormkök och frystorkad mat eller skoter, lätt packning, hotell, varm mjuk säng, lagad mat, bastu och kanske en öl till det. Vi valde det senare och ångrade oss aldrig över det beslutet. Bekvämt var ledordet men det skulle visa sig att vi fick både adrenalin och en hel del äventyr på köpet.

Planeringen

Eftersom vi själva inte hade kännedom om de flesta områden vi skulle passera ringde vi Håkan Svetsnoff på Fjällbocken i Funäsdalen. Håkan erbjuder en resa som går från Kiruna till Funäsdalen på en vecka. Han har i över 10 års tid åkt denna resa otaliga gånger och har förstås en enorm kunskap om lederna och allt annat man behöver ha koll på. En viktig sak är förstås bensinförsörjningen. För att slippa släpa på bensindunkar eller behöva planera åkningen helt efter mackarna har Håkan fixat så bensin körs ut i terrängen på några väl valda platser efter rutten. Det var riktigt skönt att aldrig behöva oroa sig för om bensinen räckte eller för var vi skulle äta. Håkan har förmodligen gått i Sickans planeringsskola för allt var planerat in i minsta detalj.

Samling i Funäsdalen

Vi var 10 män som träffades på fredagskvällen i Funäsdalen. Skotrarna lastades på en lastbil som sedan körde raka vägen till Kiruna. Vi glada resenärer tog istället natt-tåget och fick sova hela vägen upp. Nästa förmiddag kom vi fram till Kiruna efter en intressant natt i SJ:s sänghalm. Det var inte gott om plats för en fullvuxen karl, men det gjorde inget. Vi var ju äntligen på väg.

I Kiruna stod lastbilen och väntade på oss. Vi lastade av våra skotrar samtidigt som ett tio-tal andra skotrar kom inkörandes på parkeringen. Det var Håkan som kört en annan grupp från Funäsdalen till Kiruna och nu lastades deras skotrar på lastbilen och de tog tåget hem medan Håkan bara bytte kalsonger, vände sin skoter och körde samma väg tillbaka med oss istället. Respekt!

Äntligen skoterdags.

Första etappen gick upp till Kebnekaise fjällstation. Vädret var mycket fint och det var en bra och enkel start på resan. Cirka nio mil med stopp för fika i Nikkaluokta. Vi var en blandad skara med åldrar från 21 till 58 år och skotrarna var allt från en kort Ski-Doo 600 Rev till Arctics stora touring med Turbo. Inga lössnöskotrar fanns med, men tre Boondockers och en 800 Renegade var väl de mest lössnöinriktade maskinerna. Det var lite problem initialt med att viss packning ramlade av innan alla hunnit anpassa sina spännband och hittat den bästa tekniken att surra lasset.

Fjällstationen var en upplevelse. God mat och bastun med panoramavy upp mot bergsmassiven var underbar. Man sov i ett jättestort rum med små avdelningar med våningssängar och lite draperier däremellan. Det var lite julkalender över det hela när alla gick runt i

Äntligen på väg. Kiruna i bakgrunden.

Spindlar har en tunn oljefilm på sig för att inte fastna i nätet.

Förväntansfulla snillen spekulerar i SJ:s kafévagn.

Gert lagar en boggi. Inget var omöjligt för resans MacGyver.

Lastning av skotrar i Funäsdalen innan vi själva tog tåget till Kiruna. Det var tur det fanns bakgavellyft när Yamahan skulle lastas.

Vädret var omväxlande under resan. Första dagen gick det inte att klaga på.

Fredrik har full resning med Boondockern.

Killar presterar cirka 15 procent bättre om det finns tjejer på gymmet.

Magnifik utsikt framför Kebnekaise fjällstation.

Morgonsamling före avfärd från Keb.

På väg upp för fjället. I bakgrunden går dalen mellan Nikkaluokta och Keb.

Trots Jarmos finska sisu fick Boondockern ge upp denna gång.

långkalsonger och det berättades skoterhistorier hela tiden. Det snarkades ganska bra från några håll den natten.

Älgen

Jag vaknade ganska tidigt dagen därpå och gick ut och fotograferade i morgonljuset. På kvällen före var det mycket begränsad sikt, men då sken solen och man kunde se de stora mäktiga bergen. Den dagens etapp åkte vi tillbaka österut genom dalgången innan vi vek av söderut. Vi såg ett par älgar efter leden och genast hoppade Leif av sin turbobuss och började fotografera och gestikulera vilt. Leif har en älgpark utanför Heby och blev förstås i extas av att träffa på sina fyrbenta vänners kusiner. I övrigt är Leif ganska normal. Vid lunchtid stannade Håkan skotern bredvid ett hus vid en sjö. Där låg en väldigt mysig restaurang som hade dukat upp hemlagad renskavsgryta. Helt sagolikt gott. Dagens etapp blev 16,5 mil och vi sov nästa natt i Årrenjarka. Nu började vi lära känna varandra och stämningen var på topp i gruppen. Alla var duktiga skoteråkare och vi kunde hålla en hög snittfart. På så sätt hade vi tid att stanna till och leka på många roliga ställen.

Sol och regn

Tredje dagen började med sol och vi gav oss iväg. Efter några timmar blev vädret sämre med snö, blåst och till och med lite regn. Det var ingen höjdare direkt, men vi var ändå nöjda för vi hörde att det var riktig snöstorm längre söderut och det slapp vi i alla fall. Dagens etapp blev den längsta med 29,1 mil.

Friåkning i kvadrat

Dag fyra var det vackert väder igen och Håkan tog täten som vanligt. Efter några mil med fin ledkörning kom vi till ett helt underbart friåkningsområde. Det var mycket djupsnö att surfa runt i och härliga små berg och dalar att gasa upp och ner för. Vi jobbade så svetten sprutade när vi kryssade runt i den glesa fjällbjörkskogen. Håkan samlade ihop gänget igen och vi fortsatte ospårat in i området fram till en rejäl brant där testosteronet skulle testas. De som hade hybridskotrar kunde komma upp bara dom

Janne som är van att krypa in under en gran njuter av en öppen bekvämlighetsinrättning.

Det är bara hjärter kung som inte har mustasch.

Jarmo, Fredrik, Robban och Janne plus en massa snö.

Snösurfning blev ett stående inslag under hela resan.

Robban, Fredrik, Fredrik, Mattias och Leif är lyckliga i all nysnö.

Håkan skall köpa snorkel till nästa resa.

Håkan surfar på en av otaliga myrar.

laddade fullt. Ja, förutom Håkan som satte sin XTX djupt på krönet vid första försöket. Vår egen bålgeting Mattias på den korta Ski-Doo 600:an kom förstås inte upp, men då rundade han branten och droppade utför istället. Respekt! En av dagens höjdpunkter var när Mattias blev nerskjuten av Håkan. Mattias stod upp på skotern, utan att hålla i sig, när Håkan gav full makaron framför och sprutade upp halvblöt nysnö rätt i bröstet på Mattias som föll baklänges ner i snön. Ungefär som när man backar ner en flaggstång med traktor. Det gällde att planera var man stannade i det ständiga snökriget som pågick under hela resan.

MacGyver

De senaste dagarna hade vi några mindre maskinfel på ett par av skotrarna, men det var inga problem att fixa tillfälligt och sedan laga ordentligt nästa morgon på någon verkstad. Vart vi än kom så kände Håkan någon som kunde svetsa och så vidare. Det blir förstås så när man åker många skotrar tillsammans på långtur. Det är alltid någon som får något strul efter vägen. Resans hjälte var Gert. I bästa MacGyver-stil grep Gert in så fort något krånglade. Han slet av sig handskarna och kröp in under skotern och lappade ihop skiten med bara händer i 40 graders kyla och 100 sekundmeters snålblåst. Så dåligt var förstås inte vädret egentligen, men hans hjälteinsats höll den digniteten. När hans egen skoter blev krokig, band han fast den i ett träd och backade den rak igen. Idéer saknades aldrig. Man kan ju undra varför den blev krokig egentligen?

Kärlek och djupsnö

I Lidsjöberg åkte vi till bystugan. Där hade husmor Lena dukat upp en underbar lunch åt oss. Det var riktig husmanskost lagad med äkta norrländska råvaror och kärlek. Det var världsklass.

Vi hade hört flera rapporter om kraftiga snöfall neråt Åre, men den dag vi hade Åre som mål var det vackert väder igen. Hela dagen var det 30-60 centimeter nysnö på de ospårade lederna. Alla blev helt lyriska eller åtminstone alla med skotrar som gillar djupsnö. Vi bara åkte och skrattade och körde fast i varenda litet motlut. Vi grävde och bar skotrar

World Trade Center, elfte september, är den mest fotograferade händelsen genom tiderna.

mest hela tiden. Alla körde fast inklusive undertecknad, men det var ju inte så farligt, styret stack ju upp. Till slut skickade vi fram några Boondockers i täten för att bredda Håkans spår. Håkans Nytro XTX drog 3.5 liter milen denna dag, så då förstår du nog hur han fick kämpa för att spåra i täten. Det gick förstås inte fort framåt och när skymningen kom, hade vi fortfarande några mil kvar till Åre.

Där och då var alla så trötta att det handlade bara om att komma fram så smidigt som möjligt. Vi passerade över en sjö där några fastnade i flövattnet under alla nysnö. Vi kom upp på en väg där styrstålen gick igenom all nysnö och fastnade i asfalten mellan isfläckarna. Alla var trötta och hjälptes åt med Håkans skoter i täten, som vi försökte få igenom vinddrivorna. Fem man slet och drog framåt och Håkan gasade och skotern pep och pep, tills någon undrade vad det var för ljud. Håkan hade lagt i backen, men ville framåt. Det skrattade vi förstås gott och länge åt. När man är riktigt trött slutar ibland hjärnan tänka klart och man bara sliter på. För att peppa oss andra sa Håkan hela tiden att nu är vi strax framme.

Bäcken

Vi kom fram till en kraftigt strömmande bäck på cirka tio meters bredd där de första fyra skotrarna kom över. Men sen kom Janne med sitt ekipage som kanske var av det tyngsta slaget och fastnade mitt i bäcken med vatten upp till dynan. I med bogserlinan och släpa upp åbäket. Resterande fick ta en annan väg runt bäcken. Nu var det bara sista backen kvar och sedan 300 meter för att komma bakvägen till hotellet. En brant backe som skall tas på skrå och med en massa sly förstås. Givetvis helt ospårad med sanslöst snödjup. Håkan gasade för kung och fosterland och fastnade. Vi släpade ner honom och han fick ta ny fart. Tre man kröp uppför branten och tryckte undan snön. Så där höll vi på säkert åtta gånger innan Håkan var uppe. Sedan följde skotrarna i lössnöordning med Boondockers och Renegades först och till slut även kortbandare och turbobussen. Lyckan var total när alla kommit upp. Klockan var nio på kvällen när vi kom fram. De sista tre timmarna i totalt mörker hade vi tagit oss 1.5 mil. Dagens etapp blev totalt 23.1 mil. Mycket trötta men ändå nöjda, satt vi oss i en tom restaurang för en välförtjänt middag. Kockarna hade redan gått hem, men maten smakade förstås helt suveränt. Vi hade sett fram emot pool och bastu, men det blev bara en dusch och slappa ett tag.

Aktseklippan med Sarek i bakgrunden.

Robban och Janne tankar från jeepdunkar som Håkan beställt ut i terrängen.

2x Fredrik och 2x Boondocker i Årrenjarka.

Eftermiddagsfika i Nikkaluokta.

På led genom storskogen.

Skanna koden för att se Daniel Orevi's bländande skoterteknik.

Så här avslutar man en bra skoterdag.

Förutom en riktigt stark grupp som drog ut på byn för att kolla in nattlivet bland stekarna i Åre.

Avslutningen

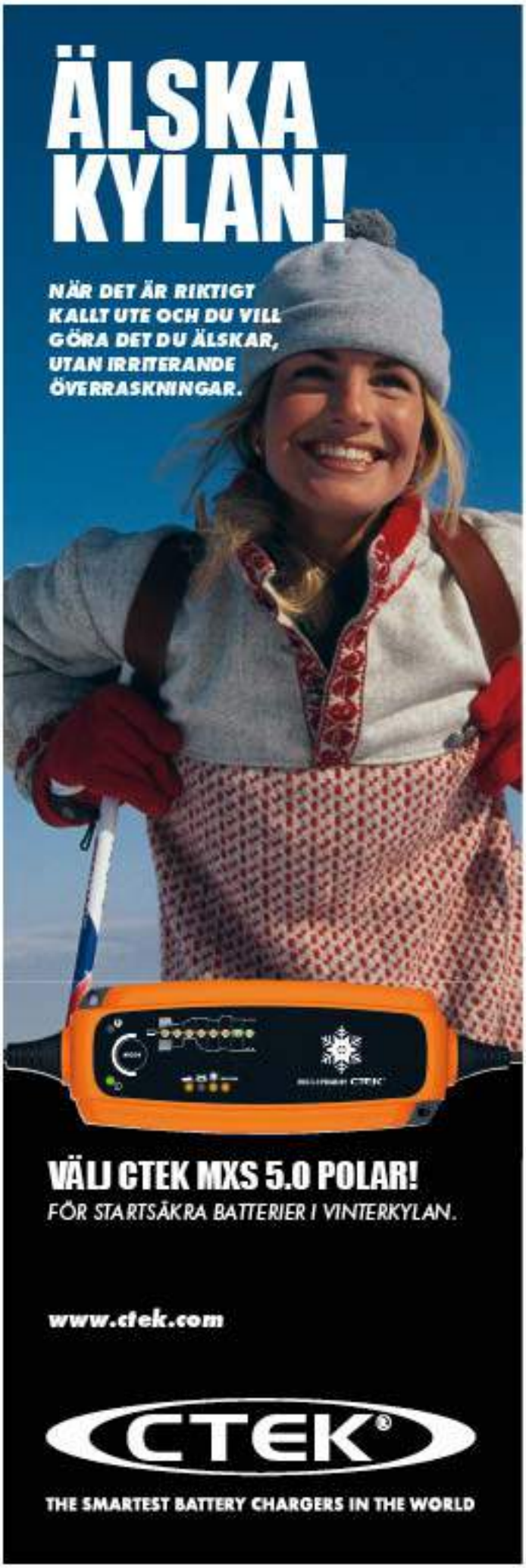
Under sista dagen var det bra väder på förmiddagen. Vi fortsatte på ospårade leder i massor av nysnö och började direkt köra fast med de flesta skotrarna. Efter lunch skulle vi passera ett par höga pass och vädret blev nu riktigt dåligt. Vi fortsatte dock i skogen för att se hur förutsättningarna såg ut framme vid kalfjällspassagen. Om vädret inte tillåter säker överfärd har Håkan alltid några reservalternativ till hands med säkra övernattningar i någon stuga, eller ett ombonat björnide. Det klarnade dock upp för oss så vi kunde passera. Det blev förstås ingen utsikt den dagen, men vi kom fram till slutmålet i Funäsdalen på eftermiddagen. Min Ski-Doo 800 Etec Renegade hade då gått 130 mil sedan vi startade i Kiruna sju dagar tidigare och det helt utan något som helst problem. Jag hade med mig 2 extra remmar, men originalremmen som då gått nästan 250 mil höll fortfarande. Jag tror jag satt på den ultimata skotern för denna tur. Vi åkte på mycket fina leder och en del sönderkörda. Det var väldigt mycket djupsnökörning och värmedynan var guld värd när det var lite kallt och regnigt. Bensinförbrukningen var 1,64 liter per mil och som ger en bra lång räckvidd. Men 3.0% eller 6.5 liter olja är betydligt mer än jag trodde den skulle dra.

Tack och hej

Alla var enormt nöjda och glada när vi drack eftermiddagskaffe på Eriksgården och summerade resan. Jarmo som var äldst i gruppen med sina 58 år, hade åkt på sin Boondocker och tyckte att lössnöåkningen på väg ner mot Åre var det absolut bästa på denna kanonresa. Leif tyckte att åkningen på sjöis var den bästa. Det kan ha nåt att göra med att han med minsta marginal åkte ifrån min Renegade med turbobussen en gång på en jättesjö. Det var inte bra, men jag tröstar mig med att sjön var lika stor som Dalarna ungefär.

I planeringsstadiet hade vi hela tiden pratat om att detta var en resa man gör en gång i livet, men genast började det pratas om att vi skulle vilja göra den igen. Vi får se om vi återkommer redan nästa år. Till slut riktade hela gruppen ett stort tack till Håkan Svetsnoff och Fjällbocken för en strålande insats.

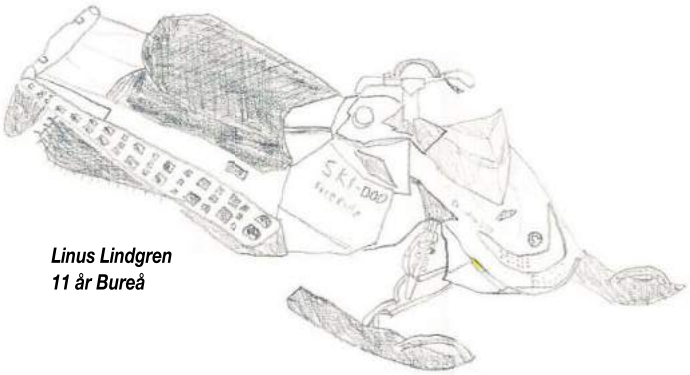
Plastpåsar är den vara som matvarubutikerna rent procentuellt tjänar mest på.


ÄLSKA KYLAN!
NÄR DET ÄR RIKTIGT KALLT UTE OCH DU VILL GÖRA DET DU ÄLSKAR, UTAN IRRITERANDE ÖVERRASKNINGAR.
VÄLJ CTEK MXS 5.0 POLAR!
FÖR STARTSÄKRA BATTERIER I VINTERKYLAN.
www.ctek.com
CTEK®
THE SMARTEST BATTERY CHARGERS IN THE WORLD

snogear®
BLACKIE
MISS OCH BLACKIE
BLACKIE ÄR EN TUFF PRODUKT FÖR DEN KRÄVANDE ANVÄNDAREN DÄR ENDAST DET BÄSTA MATERIALET OCH EGENSKAPERNA DUGER.
BLACKIE JACKA 3490 SEK
MISS BLACKIE JACKA 3490 SEK
BLACKIE BYXOR 2690 SEK
MISS BLACKIE BYXOR 2690 SEK
We feel the way you ride
WWW.SNOGEAR.SE

SnowRider
www.snowrider.se

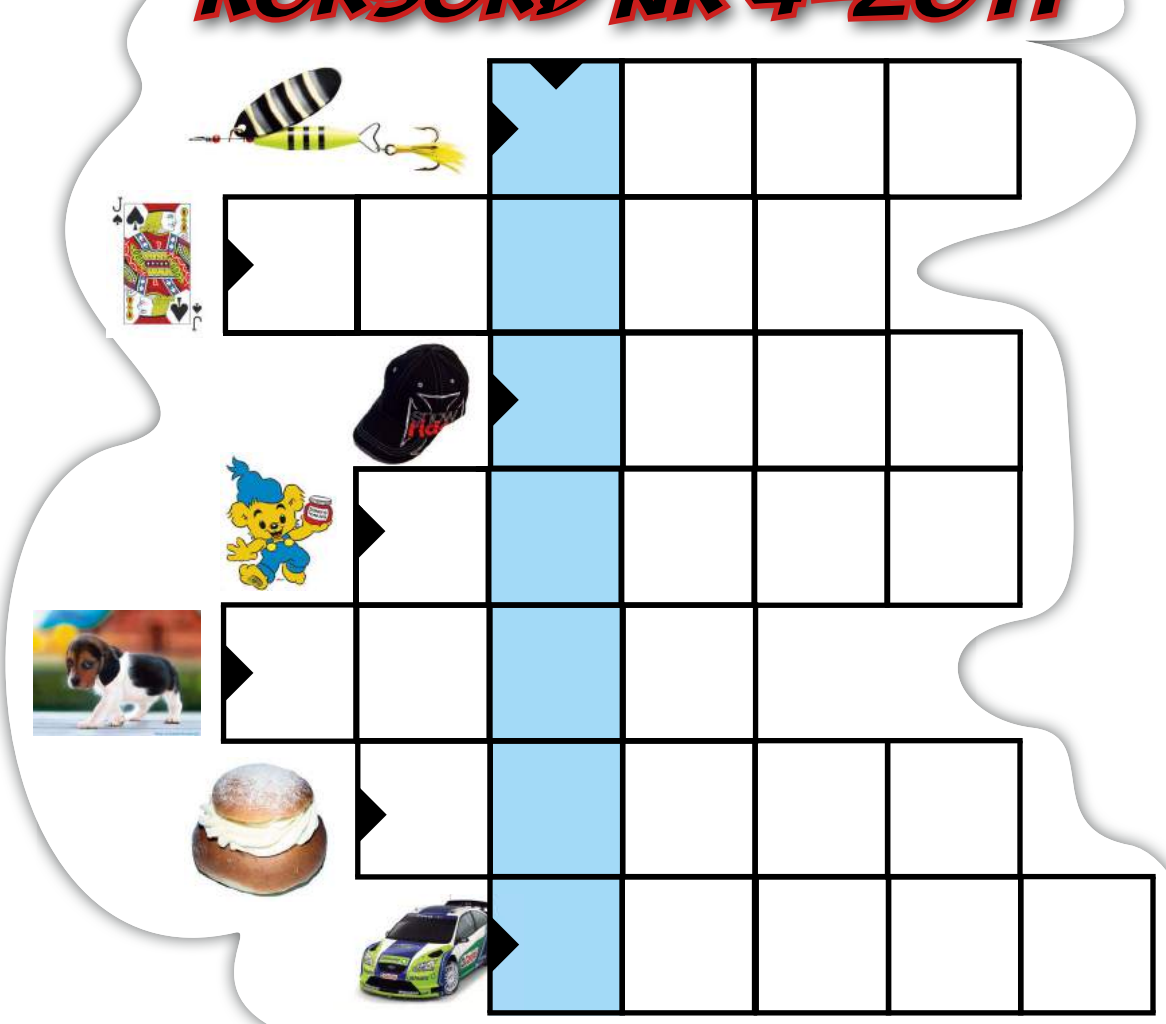
Skicka in dina skoter teckningar till oss på SnowRider!



Linus Lindgren
11 år Bureå

FINN 5 FEL

KORSORD NR 4-2011



VINN SNOWRIDER PRYLAR!

Skicka brev till
SnowRider
Sågbacksvägen 8
79291 Mora,
eller maila in svaret till
pren@snowrider.se (märk brevet/mailet med "Junior tävlingar")
tillsammans med en bild, namn, ålder och din adress.
Sista dag att skicka in svaret är
31:a januari 2012

Rätta svaret på senaste SnowRider tävlingen var:
Hybrid
Och här är vinnaren
Melker Hedmark
8 år, Grycksbo

EN VÄN ATT LITA PÅ

NR 1 sedan 1985
POWERBOOTS original
kevlarförstärkta
- allt annat är kopior!
Original
Nordens
mest sålda
värmestövel!
Original
sen 1985

BACKCOUNTRY
ÄVENTYR I JORMFJÄLLEN
SGT
SGT ARRANGERAR EVENT
MED POLARIS RIDERS CLUB
OCH THOMAS WÄRDELL
TOBE
POLARIS
Halvarssons
SGT ÄR ÅTERFÖRSÄLJARE AV POLARIS SNÖSKOTRAR OCH ATV•RESERVDELAR TILL ALLA MÄRKEN•STORT SORTIMENT AV KLÄDER OCH HJÄLMAR
SGT I GÅDDEDE 0672- 10312 fredrik@sgtjamtland.com www.sgtjamtland.com

POWERBOOTS original
Samma stövel som original
men med kortare skaft.
Nyhet!
POWERBOOTS IN NORTH
original
Duells
Riders choice
www.duells.se

RUCO
BAFFIN
POLAR PROVEN
FÖR VANDRING I
POLERNA
ELLER LEK I
PARKEN
Baffin har skorna för alla olika behov.
Vi är fortsatt fokuserade på att vara den ubestridda ledaren i högkvalitativa utomhusskor genom att:
• Ge kvalitet, komfort och skydd.
• Genom ständiga tester världen över
• Teknisk innovation.
Se Baffins sortiment för män, kvinnor och barn på vår hemsida eller gå in till din närmaste återförsäljare.
www.ruco.se
Canadian
Chloe
Control Max
the polar
authentic
brand

långtestarna 2012

Då var det återigen dags för att presentera våra långtestare eftersom dom precis har anlänt till redaktionen.

Ski-Doo Tundra Xtreme E-TEC 600 H.O.

Förare: Björn Fristrom

Det här med att bli äldre har sina fördelar, en av dom är att man tappar lite av intresset för att åka som en idiot på leden. Eller i alla fall har ett alibi för att slippa göra det. Personligen har jag tröttnat lite på ren ledåkning och har sedan några år flyttat mitt fokus från leden till lössnön. Jag har haft massor av halvlånga och hellånga maskiner genom åren och till slut kommit fram till att en renodlad lössnömaskin är melodin för mig. Förra året satt jag på en fullång Polaris RMK 163 och kom väl överens med den maskinen.

Redan förra året fick jag möjlighet att köra Ski-Doos underbara Tundra Xtreme, som i princip är en Summit iklädd en annan kostym. Tyvärr kom den inte till Sverige förra säsongen, men i år gjorde den det, och jag beställde en på stört. Det här är en verklig lössnöracer som är som skräddarsydd för det svenska klimatet, framförallt för oss som bor i skogsterräng. Det här är en 154 tum lång specialmaskin som bara har 81 centimeter mellan skidorna och istället för en a-armsframvagn har två stycken "termosar" som inte bromsar snön så mycket. Det hela toppas med en ytterst pigg och vettig E-tec 600 motor som verkligen kommer till sin rätt i denna "Lappmoppe". Du kanske tror att jag är fel ute och att den här inte är lika bra som en Summit? Vi får väl se, sa den blinde till den döve. Detta får vintern utvisa.

Lastrack i all ära, men frågan är om jag ska ta och montera bort det, måste bara lista ut vart bromsljuset ska sitta.

Motor
Typ: Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³: 594,4
Borr/slag mm: 72x73
Bränslesystem: Elektronisk DI 46
Smörjning: Elektronisk pump
Avgassystem: 2-1
Uppgedd effekt/varv: --
Start: Elektrisk
Chassi
Uppgedd torrvikt kg: 225
Tunnel: REV-XU
Framvagn: LTS
Fjädring fram: Motion Control
Fjädringsväg fram mm: 150
Boggi: SC-5U
Dämpare: HPG
Fjädringsväg bak mm: 356
Typ av matta mm: 406x3923x57,2
Skidor: Pilot DS
Spårvidd mm: 813
LxBxH mm: 3329x1002x1296
Tankvolym L: 40
Oljetankvolym L: 3,7
Att äga
Cirkapris: 123 900:-
Färg: Svart
Generalagent: BRP Scandinavia

Bakom styret på Xtreme får man en rejäl dos av Summit vilket passar utmärkt för en reslig herre.

USA's nationalsång heter The Star-Spangled Banner.

Förare: Stefan Sund

Polaris 800 RMK Assault 155

Då man har förmånen att köra precis alla snöskotrar som finns innan det är dags för ett köp kanske ni tror att det är ett enkelt val. Jag måste säga att det är högst förvirrande då det finns så många bra snöskotrar att välja mellan. Det var lättare förr då man var insnöad på ett märke och tyckte att allt annat var skräp, nu när ögonen öppnats har man insett att alla tillverkare gör riktigt bra skotrar. Det jag efter månader av fundering lyckades komma fram till var att en hybrid nog vore perfekt för den terrängen jag kör mest i. När det beslutet var taget kom nästa tuffa beslut, ska den vara led eller lössnöbetonad? Här var det dom tuffa freeridemaskinerna som lockade mest och då särskilt Polaris Swb Assault med sin lagom långa 144-matta.

Som du ser blev det ingen Switchback utan istället en RMK, vilket helt enkelt berodde på att Switchbackarna var slut! Nu gråter inte jag för det, då en vinter med en Assault 155 låter allt annat än tråkigt. Jämför man den med en ren bergsklättrare som RMK 155 är Assault bredare i sitta smalaste läge än vad RMK:n är i sitt bredaste. Detta gör att man har lite mer stabilitet i både uthopp och landningar, samt efter leden. Andra saker som också gör att den borde klara lite mer ledkörning än vanliga RMK:n är förutom dämparna, dom extra boggihjulen som följer med och fotstegsförstärkningarna som sitter på 12:an. Jag är dock lite frågande till hur alla boggihjulen ska sitta då PB-behållaren sitter i vägen på ena sidan, monterar man dom på utsidan även längst fram på skenorna måste man ta bort isrivaren, vilket känns lite som status quo. Detta och mycket annat ska jag klura ut till nästa nummer.

Som en utgångspunkt sitter nu Gripper-skidorna i mellanläget och dämparna lämnas oförändrade, med en ganska hård förspänning och en mjuk kompressionsinställning, sedan får vi se vart jag landar efter några mils körning. Efter att ha provat ut skotern ordentligt kommer jag även utrusta den efter mina behov, både med originaltillbehör och eftermarknadsprodukter. Nu får det ta och börja snöa ordentligt så att provkörningarna kan ta fart.

Motor
Typ: Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³: 795
Borr/slag mm: 85x70
Bränslesystem: Cleanfire Injektion
Smörjning: Injektion
Avgassystem: 2-1
Uppgedd effekt/varv: --
Start: Manuell (Elektrisk tillbehör)
Chassi
Uppgedd torrvikt kg: 202,3
Tunnel: RAW
Framvagn: PRO-RIDE RMK
Fjädring fram: Walker Evans Needle
Fjädringsväg fram mm: 254
Boggi: RMK Coil-Over
Dämpare: Walker Evans, Needle
Fjädringsväg bak mm: 406
Typ av matta mm: 380x3937x54
Skidor: Gripper
Spårvidd mm:1054-1080-1105
Längd/Bredd/Höjd mm:
3277x1219x1295
Tankvolym L: 43,5
Oljetankvolym L: --
Att äga
Cirkapris: 142 900:-
Färg: Röd Assault
Generalagent: Polaris Scandinavia AB

Då varken jag eller Assaulten lever på hög höjd eller är bloddopade byter vi till lite tyngre vikter, från 62 till 68 gram.

Precis som på Switchback Assulten följer det nu med fotstegsförstärkare även på RMK:n.

De yngsta föräldrarna någonsin var 8 och 9 år gamla.

Arctic Cat XF 800 SP High Country

Förare: Daniel Orevi

I vinter skall jag köra Arctic Cat XF 800 Sno Pro High Country. En helt ny skoter, förutom motorn som är välbeprövad, som vi givetvis vill långtesta direkt. Det skall bli mycket intressant att få utvärdera den under en hel säsong. Det finns en tydlig trend inom skoteråkningen att fler och fler vill åka mer lössnö och ospårat. Crossoversegmentet har utvecklats till flera olika underkategorier och framförallt närmat sig Mountainsegmentet. Nu kan man köpa en crossover med ganska mycket matta och ställbar spårvidd.

Personligen har jag haft tre klassiska crossovers på raken eftersom jag åker både led och lössnö. Intresset för led minskar dock och lössnö på myrar, raviner och fjällsidor blir det bara mer och mer av. Kanske skulle jag gå direkt upp på en rejäl mountain, men eftersom jag fortfarande åker en del led så tror jag att en XF 800 passar perfekt.

Jag tycker att den kan klassas in som en crossovermountain om det nu finns nåt som heter så. Och vem bryr sig om vad det heter? Frågan är väl om den är kul att köra? Vilken prestanda har den? Håller den ihop? Är teleskopstyret helt fantastiskt eller finns det nackdelar? Och kanske viktigaste frågan. Kommer den att hjälpa mig att utvecklas som skoterförare? Häng med i kommande nummer av tidningen så skall alla frågor besvaras.

Motor
Typ: Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³: 794
Borr/slag mm: 85x70
Bränslesystem: BEFI 46 mm
Smörjning: Injektion
Avgassystem: 2-1
Uppgedd effekt/varv: 160 Hk@--
Start: Manuell
Chassi
Uppgedd torrvikt kg: 207
Tunnel: ProClimb
Framvagn: Arctic Race Suspension
Fjädring fram: FOX Float 2
Fjädringsväg fram mm: 254
Boggi: FasTrack XF
Dämpare: FOX Zero Pro / FOX Float 2
Fjädringsväg bak mm: 368
Typ av matta mm: 381x3581x57
Skidor: Composite Mountain 6"
Spårvidd mm: 1067-1092
Längd/Bredd/Höjd mm: 3174x1219x--
Tankvolym L: 40
Oljetankvolym L: --
Att äga
Cirkapris: 139 900:-
Färg: Svart
Generalagent: KGK Motor AB

De nya skidorna erbjuder lite bättre grepp både på under och ovansidan.

Det var bra bett i vanliga XF800 redan med 38-matta, så det ska riktigt intressant att köra den med 57-matta i vinter!

Man måste ha fyllt 45 år för att kunna säga att man är i medelåldern.

Förare: Micke Ljungberg

Lynx Rave RE 800R E-TEC

Sola och bada, äventyr med fyrhjulingar, fjällvandra å fiska, semester med familjen. Hur som helst så spelar det ingen roll vad jag gör, snö och skoter finnas ju alltid i bakhuvet. Extra roligt är det när man har privilegiet att "ratta" långtestare! För åtskilliga timmar om året spenderas på att fundera ut vilken modell man helst vill äntra till vintern.

Jo, det kan verka som ett ilandsproblem, och så är det nog. Hur som helst körde jag Arctic Cat´s nya korta F800 i USA. Där saknade den dock 44 mattan som kommer sitta på i Sverige, men den gick verkligen som kulor och krut! Sen hade jag lyckan att köra Ski-Doo Freeride 137" och Lynx Rave 800r E-tec i Saxnäs i slutet av förra vintern. Dessa tre är dom som legat mig varmast om hjärtat över sommaren.

Min långtestare till vintern blir ingen mindre än Lynx Rave 800r E-tec! Ska bli riktigt spännande, jag har faktiskt aldrig ägt en Lynx. Så nu vill det till att den lever upp till mina höga förväntningar, vilket jag inte tror blir något problem. Med sin snälla karaktär på lågvarv blir det nog till och med möjligt att jag kan hämta på dagis. Annars kommer det mest bli öppna trottlar i fjällterräng, en och annan ledmil ska väl slinka med oxå!

Motor
Typ: Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³: 799,5
Borr/slag mm: 82x75,7
Bränslesystem: Elektronisk DI 52
Smörjning: Elektronisk pump
Avgassystem: 2-1
Uppgedd effekt/varv: --
Start: Manuell
Chassi
Uppgedd torrvikt kg: 225
Tunnel: REX
Framvagn: A-LFS
Fjädring fram: KYB 40 PB HLCR
Fjädringsväg fram mm: 242
Boggi: PPS-3300
Dämpare: KYB 46 PB HLCR
Fjädringsväg bak mm: 390
Typ av matta mm: 380x3269x38
Skidor: CTRL II
Spårvidd mm: 1080
LxBxH mm: 3000x1225x1130
Tankvolym L: 39
Oljetankvolym L: 3,7
Att äga
Cirkapris: 146 900:-
Färg: Svart-Vit
Generalagent: BRP Scandinavia

Efter en sömnlös sommar föll mitt val på Lynx Rave 800 och nu känns det bättre.

Att mattan växt till en längd av 3269 millimeter gör större skillnad än man kanske tror.

Smaklökarna försämras med 30 procent på 10.000 meters höjd.

STENMARKS MASKIN · LYNX · BSI PARTS · SCOTT · Dell · can-am · Halvarssons · campoast

Freeride!

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

499:-

799:-

999:-

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

BRP

www.STENMARKSMASKIN.se Tfn 0954-10 666

KN RACING PRODUCTS

#1 när det gäller chassis, stötdämpare & variatordelar till dina YAMAHA!

SERVICE & MODIFIERING AV YAMAHA STÖTDÄMPARE

Vi utför allt från renoveringar och reparationer till kompletta omochminnings och fjäderpaket från Pioneer Performance. Finns till dom flesta modeller. Kontakta oss för mer information.

Variatorlätt /Helkar/ Fjäder/Stötdämpare RX/RS/RX Hybrion Framvagna Bussningar RX/RS Kraftigare Hängningsförstärkare Förlängningsaxlar/No-Slip Detaljer

Fullständigt sortiment till alla märken från Thunder Products

Vi har bränslesystemen DIAL-A-JET och INTELAJET!

Heavy Hitter & Thunder Shift vikter, TRA Armar & Pin Kits, Arctic Cat EFI Injector Perfector, U.F.O, TPI Ventilar, Malogy Motelina tändkablar & Silver Tändstift, Sikra Silencers, Extra djupa fottörhusplugga, TPI Variatorrullar, Thunder Powerjet m.m.

Heavy Hitter vikter är de enda valet för dig som äger Yamaha 4T med turbo/kompressor!

www.knracing.se 0950-10899/070-5568634

WWW.MONTANASHOP.SE

-SULOR

-HANDSKAR

-KLÄDER

MED INBYGGDA VÄRMEELEMENT OCH UPPLADDNINGSBARA BATTERIER

MONTANA

Street & strip magazine

Tidningen för dig som gillar hästkrafter!

www.streetnstrip.se

LULEÅ SKOTERDEMONTERING

• Nya & beg. skoterdelar till alla märken
• Original reservdelar till hela Kawasakis program.
• Servar och reparerar alla fyrhjulingsmärken på marknaden

www.luleaskoterdem.se

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

Webshop!

WWW.motorexpo.NU

Servar & reparerar alla märken

Tillbehör & reservdelar

motor & fritid Lunsdalen

YAMAHA

0684-294 50 | www.motorfritid.com | info@motorfritid.se

Guide... Skoterboende & äventyr

Guide...

När man gjort sig förtjänt av en härlig skotersemester gäller det att hitta rätt ställe att åka till. Vi har sammanställt en guide över lite olika alternativ som finns med boende, mat och massor av härlig skoteråkning.

Högfjällshotellet, Sälen www.topeja.se
Tännäskröket, Tännäs www.tannaskroket.se
Frihetsbolaget, Vemdalen www.frihetsbolaget.se
Radius Kirkenes AS, Norge www.kirkenessnowhotel.com
Tänndalen Fjällhotell, Tänndalen www.hotelltanndalen.se
Messlingen Fjällby, Funäsdalen www.messlingen.se
Boka Härjedalen, Hede www.bokaharjedalen.se
Fjällkällans Brf, Funäsdalen www.fjallkallan.se
Klimpfjälls Högfjällshotell, Klimpfjäll www.klimpfjall.se
Skotercenter Sälen, www.skotercenter.se
Åre Maskinservice, Undersåker www.aremaskin.se
Idre Himmelfjäll AB, Idre www.idre-himmelfjall.se
Hornavan Hotell, Arjeplog www.hornavanhotell.se
Stora Sjöfallet Fjäll AB, Gällivare www.storsjofallet.com
Skoteräventyr i Idrefjällen, Idre www.skoteraventyr.se
Skoteriet AB Tännäs, www.skoteriet.se
Samelandsresor AB, Jokkmokk www.samelandsresor.se
Fjällgården Åkersjön, Föllinge www.akersjon.com
Dundret AB, Gällivare www.dundret.se
Hotell Funäsdalen, Funäsdalen www.hotell-funasdalen.se
Superpris Storlien, www.superpris.se
Destination Funäsfjällen, Funäsdalen www.funasdalen.com

Destination Vemdalen, Vemdalen www.vemdalen.se
Snökompaniet, Funäsdalen www.snokompaniet.se
Fulufjällsbyn, Särna www.fulufjallsbyn.se
Sälens Skotersafari AB, Sälen www.skotersafari.nu
Yamaha Event & Äventyr, Östersund www.event-aventyr.se
Hotell Laponia, Arvidsjaur www.hotell-laponia.se
Brattlandsgården, Undersåker www.brattlandsgarden.se
Almdalens Fjällgård, Föllinge www.almdalen.com
Fjällgården, Vemdalen www.fjallgarden.net
Camp Torne River, Kiruna www.jukkas.se
Fjälläventyr, Malung-Sälen www.fjallaventyr.com
Stöten i Sälen, Malung-Sälen www.stoten.se
Aktivator, Örnsköldsvik www.aktivator.nu
Klocka Fjällgård, Duved www.klockafjallgard.com
Sälenaktiviteter, Malung-Sälen www.salenaktiviteter.se
Kallevent, Järpen www.kallevent.se
Hotell Kittelfjäll, Dikanäs www.kittelfjall.com
Sälens Skoteruthyrning, Malung-Sälen www.hyraskoter.nu
Hotell Granen, Kittelfjäll Dikanäs www.granen.nu
Hotell Wilhelmina, Vilhelmina www.hotellwilhelmina.se
Sonfjällscampen, Hede www.sonfjallscampen.se
Outrent, Kiruna Kurravaara www.outrent.se

Kultsjögården, Saxnäs www.kultsjogarden.se
Fjåsbokkanes Kafi, Nornäs
Sutme Stugby, Borgafjäll www.sutme.com
Vildmarks Entreprenörerna, Östersund www.goforit.se
Piteå Skoteruthyrning, Piteå www.piteaskoteruthyrning.se
Rörvattnets Fjällhotell, Föllinge www.rorvattnet.se
Carlsborgs Wärdshus, Sälen www.carlsborg.se
Icehotel, Jukkasjärvi www.icehotel.com
Lapland-Guiding, Slussfors www.lapland-guiding.com
Jäckvik Fjällcenter, Jäckvik www.jackvikfjallcenter.com
Gällivare Camping, Gällivare www.gellivarecamping.se
Årrenjarka Fjällby AB, Kvikkjokk www.arrenjarka.se
Näsfjället Skidanläggning, Sörsjön www.nasfjallet.se
STF Turistgården, Särna www.turistgardensarna.com
Anariset AB, Undersåker www.anariset.se
Camp Ripan, Kiruna www.ripan.se
Storklinten Skicamp, Boden www.skicamp.se
Nordic Ride, Idre www.nordicride.se
Cave Outdoor, Lima www.caveoutdoor.se
Långberget, Sysselbäck www.langberget.se
Trolltunet AB, Hemavan www.hemavan.com
Highyard Sleddogs Adventure, Stöllet www.highyard.eu

Doro Camp Lappland, Dorotea www.dorocamp.com
Mariebergs Viltfarm & Fritidsby, Kalix www.viltfarmen.se
Kronogård Vildmark, Kåbdalis www.kronogard.com
Össjövålens Skoter, Bruksvallarna www.ossjovalenskoter.se
Håckrens Fiske & Vildmarkscamping, Åre www.hackren.se
Äventyr & Konferens, Vemdalen/Klövsjö www.aventyrokonferens.se
All Season Adventure, Älvdalen/Särna www.allseasonadventure
Vemdalens Camping, Vemdalen www.vemdalenscamping.se
Dalarnas Äventyrscentrum, Borlänge www.dalarnasaventyr.se
Nordic Safari Wildlife Adventure AS, Norge www.nordicsafari.no
Hassela Backe/Äventyrsmästarna, Bergsjö www.aventyrsmastarna.se
Kolgården Camping & Stugby, Vilhelmina www.kolgarden.vilhelmina.com
Bruksvallarnas Fjällhotell, Bruksvallarna www.bruksvallarnas-fjallhotell.se
Jormvattnets Fiskecamp, Gäddede www.jormvattnetsfiskecamp.se
Camp Viking Resort & Outdoor Center, Gällö www.campviking.se
S.Halvarsson´s Skoteruthyrning, Gördalen www.gordalen.com
Hemavans Fjällcenter, Hemavan www.hemavansfjallscenter.se
Fulufjälls Campingen i Gördalen, Idre www.fulufjallscampingen.se
Holidayvillage/Övertårneå Camping, Övertårneå www.holidayvillage.se
Håckrens Fiske & Vildmarkscamping, Åre www.hackren.se
Krokströmmens Vildmarkscamp, Ytterhogdal www.krokstrommen.com
Tänndalsvallens Fjällstugor & Liftanläggning, Tänndalen www.tanndalsvallen.nu

Experience Arjeplog
Upplev den fantastiska vildmarken i Arjeplogfjällen! Få ut mer av din åkning och hyr en guide av oss. Vi har erfaren personal med god lokalkännedom som hittar den bästa åkningen! Ta med egen skoter eller hyr av oss. Vi har de flesta modeller från Polaris.
Mail: joakim.armgren@experiencearjeplog.se
Hemsida: www.experiencearjeplog.se
Telefon: 070-551 17 79
Ort: Arjeplog

Lövåsgårdens Fjällhotell
Mitt i det magnifika fjällandskapet vid Långfjällets fot, ligger Lövåsgårdens Fjällhotell - 804 meter över havet. Med boende i såväl hotell, stuga som lägenhet, en vida känd restaurang, gemytlig pub och en relaxavdelning med bastu och badtunna är vi den perfekta utgångspunkten för att utforska den södra fjällvärlden.
Telefon: 0253-290 29
Mail: info@lovasgarden.se
Hemsida: www.lovasgarden.se
Ort: Idre

Skräddarns fjällgård
Fjällgården ligger centralt belägen i Gördalens by, ca 5 mil från Idre, Stöten och Trysil. Hit kommer både de som söker lugnet och friden i längdskidspåret och äventyrslystna snöskoteråkare. Vi erbjuder våra gäster en hemtrevlig miljö med ljusa rum. Här kan du njuta av den personliga atmosfären och - om du så önskar - Monicas härliga frukost.
Varmt välkommen
Mail: rnirling@tele2.se
Hemsida: www.skraddarns.se
Telefon: 0253-150 51
Ort: Särna

Wesslans rubb&stubb
Anders "Visslande Wesslan" Westlin driver detta backcountry freeride event företag. Här kommer hjärtat in i bilden där vi fixar ihop ditt event/ kompis äventyr på proffsigt sätt. Vi på firman fixar allt från långturer, dagsturer, mat ute och fiske på ett av sveriges bästa fiskevatten. Vi kör även lavinutbildningar för skoteråkare. Att vi dessutom är hyggliga får ni som en bonus....
Mail: anderswestlin@hotmail.com
Hemsida: www.wesslans.se
Telefon: 070-228 52 70
Ort: Saxnäs/ Marsfjäll

Hamra konferens & Vildmarkscenter AB
Skotersafari. Jakt på björn och småvilt. Boende i timmerstugor, restaurang, slädhundar och familj-konferens-grupper.
Telefon: 0657-350 86, 352 52
Mail: info@hamravild.com
Hemsida: www.hamravild.com
Ort: Nornäs

Mikabacken stugby
200% skoter.
Puder.
Rysningar.
Ståpäls.
Äntligen här.
Mail: info@mimek.se
Hemsida: www.mimek.se
Ort: Saxnäs Marsfjäll

Skoteråkarna Funäsfjällen
Funäsfjällens mest kompletta aktör för riktiga skoteråkare. Skoteruthyrning och försäljning av Lynx och Ski-Doo, guidade turer, butik och auktoriserad verkstad. Därtill har vi tillsammans med skoterhotellet Gyllene Bocken Funäsfjällens bästa skoterpaket för dig som vill bo och hyra skoter.
Välkommen i vinter!
Mail: info@skoterakarna.se
Hemsida: www.skoterakarna.se
Telefon: 0684-211 00
Ort: Ljusnedal

SAevent camp
Söker ni lugnet eller action? Spelar ingen roll vi fixar det! God mat, bil, crosscart, quad, skoter, bastu, badtunna mm mm
Mail: info@saevent.se
Hemsida: www.saevent.se
Telefon: 070-317 49 19
Ort: Vilhelmina

Vargen
Boende från 440kr/4-bäddsrum, frukost finns för 85kr. Värdshuset & Puben är öppen varje dag 12-22. Dagens husman från 75kr. Bensinförsäljning för skotrar! Skoteruthyrning.
Mail: info@vargen.nu
Hemsida: www.vargenvemdalen.se
Telefon: 0684-311 00
Ort: Vemdalen

BigRiverCamp
Nybyggd stubgy med tillhörande konferens och relaxavd. 30 sängplatser i byn Storåbränna, vid fjällets fot. Skoteruthyrning, skoterklädesbutik, jakt/ fiske mm. Satsat på skoterturismen sedan start. Skoterevent 4-feb 2012
Mail: berne@bigrivercamp.se
Hemsida: www.bigrivercamp.se
Telefon: 070-397 34 12
Ort: Storåbränna

SORSELE SNOWMOBILE TOURS
Vi hyr ut skotrar och arrangerar guidade turer.
Hemsida: www.sorselesnowmobiletours.se
Mail: info@sorselesnowmobiletours.se
Tel: Per-Åke, 070 642 63 63. Raimo, 070 370 46 46.

Snökompaniet AB
Här hittar du din bästa vinterupplevelse. Skoteruthyrning och guidade turer i Europas bästa ledsystem. Vi fixar event för alla. En person eller 100 spelar ingen roll. Kontakta oss för mer information. Vi finns i Funäsdalen, Tänndalen & Ramundberget.
Mail: info@snokompaniet.se
Hemsida: www.snokompaniet.com
Telefon: 0684-290 00
Ort: Funäsdalen

Kurbits & Vildmark
Kurbits & Vildmark - är en arrangör för vildmarksupplevelser i Sveriges fantastiska natur arrangerar vi guidade skoterturer och andra upplevelser. Ni kan själva välja vart och när ni vill åka!
Mail: info@kurbitsvildmark.se
Hemsida: www.kvsab.se
Telefon: 070-689 60 01
Ort: Färnäs

Safari i Tornedalen
Vi arrangerar snö- och vattenskotersafaris för er som vill åka i grupp och uppleva den svenska naturen samtidigt som vi har väldigt roligt tillsammans. Även i Kiruna och Riksgränsen. Alla safaris leds av en guide som har stor lokalkännedom för att ni inte ska missa några guldkorn efter vägen. Varför inte anlita oss nästa gång det är dags för team-buildning eller konferens! Tveka inte att kontakta oss så berättar vi mer.
Namn: Snow-flakes
Mail: uthyrning@snow-flakes.se
Hemsida: www.snow-flakes.se
Telefon: 070- 344-4446
Ort: Luleå

JF Skoteruthyrning Åre
Boka en minnesvärd skoterupplevelse i Åre. Följ med på en bekväm tur med våra familjeskotrar. Åk på en fartfylld tur med våra sportskotrar. Hyr från två timmar och kör på egen hand. Auktoriserad Yamaha-verkstad.
Mail: info@jfskoter.se
Hemsida: www.jfskoter.se
Telefon: 070-339 65 75
Ort: Åre

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

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
Hemsida: www.katterjokk.nu
Telefon: 0980-430 60
Ort: Katterjokk vid Riksgränsen

Fjällgården
Välkommen till Fjällgården i Saxnäs - den perfekta utgångspunkten för ditt skoteräventyr! Vi erbjuder rum med hotellstandard samt prisvärt vandrarhemsboende. Här finns även samlingslokal, bastu och vedeldad badtunna.
Mail: info@fjallgardensaxnas.se
Hemsida: www.fjallgardensaxnas.se
Telefon: 0940-700 03
Ort: Saxnäs

Åsgården
Hotell, relax och fina skoterleder i området. Leden är utbyggd ända fram till hotellet. Skoteruthyrning.
Telefon: 070-298 87 00
Ort: Hammerdal

- Förlängning för avgasrör
- Isrivare
- Warn Skotervinch
- Tillt Hjälmar
- Underkörningsskydd
- Mx Timmerdoning
Vi är återförsäljare för:
- Duelle.se
- BilletX.com
- Skoterdalen.com
- Fjindab.se
- Tqt.se
TEL: 0661-330 00
BK-system
- En förgiftad familj är ingen hit, ett Bk-system löser problemet ditt.
www.bksystem.se

SLUTA FRYS!
Ovärderlig i ryggsäcken!
ONLY HOT:
100% miljövänliga
värmeelement.
FOOT WARMER
FOTVÄRMARE
TÅVÄRMARE
HANDVÄRMARE
KROPPSVÄRMARE 12H
www.slutafrys.nu

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

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

"Din prylbutik på nätet"
swestuff.se

REKO Trailer EXPLORER
www.midtrailer.se
MidTrailer AB

www.hanseriksson.se
Hans Eriksson AB
0581 - 310 95
hanseriksson.se
KYMCO
POLARIS
PARTS EUROPE

SUPERREA! FÖRR 3.995:- NU 1.695:- !! MAKALÖST PRIS FÖR EN SÅ
FRÄN HJÄLM. 1200 gram! Extra skärm och proffsig hjälmväska ingår!
Gäller så långt lagret räcker. Risk för slutförsäljning!
PRO-X www.pmcbike.se
PRO-X
Kompositskal
kbc

Billet
MADE IN SWEDEN
FETASTE!
BILLET DELARNA!
WWW.BILLETX.COM
BILLET WHEELS - FÖRLÄNGNIGSSKENOR - STYRHÖJARE

Bohlin's
0290-704 02 • Järbo • www.bohlinsab.se
• Försäljning
• Tillbehör
• Uthyrning
ski-doo
can-am
SEA-DOO

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

SKOTER Butiken
WWW.SKOTERBUTIKEN.SE
WWW.BENGTSCYKELOMOTOR.SE
BENGTS CYKEL o MOTOR
Rätt maskin, kläder och tillbehör till rätt pris!
Två välfyllda butiker, två verkstäder och en webshop
Skoterbutiken 0241-793950
Bengts cykel o motor 0243-237080

www.tq1.se
THH TX-26 STORM
EL VISIR & DUBBEL VISIR FINNS SOM TILLBEHÖR
FACE MASK
REK PRIS: 1795:-

Vindrutor, drivmattor, reservdelar till äldre skotrar
POLARIS
The Way Out.
www.bwfritid.se
Tel: 060-123512
Axvägen 14, Sundsvall
BW Fritid
Umeå - Örnsköldsvik - Sundsvall

BAT&TRAILER
www.batochtrailer.se
08 - 711 26 35
www.batochtrailer.se
FROST
Pris 46500kr
F:370x185cm
L:934kg

motor & fritid
lunäsdalen
ARCTIC CAT
0684-294 50 | www.motorfritid.com | info@motorfritid.se

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

SNÖVIT OCH DOM 250 HÄSTARNA

Den första pizzan som gjordes var Frutti di mare.

Har fått min inkorg översvämmad av frågor ang dom nya Arctic Cat Proclimb skotrarna senaste veckorna.

AV: Kalle "KJ" Johansson

Har sedan slutet på november kört en 1100 turbo och en proclimb 800 som vi har på Route 99 motorsports där jag nu jobbar. Vi har även gjort några mods på 1100:an som vi redan hunnit testa. Den har fått ett uppborrat luftintag och nytt hemgjort högflödes avgassystem. Motorn har grym kraft redan original och maskinen är riktigt välbalanserad så vikten glömmer man lätt bort.

Som på julafton

För några veckor sen dök den äntligen upp. Som ett barn på julafton öppnades lådan med den snö vita Arctic Cat 1100 turbon upp och jag började genast sätta ihop den. Hade på känn att denna maskin inte skulle få vara standard allt för länge.

Mina originalskidorna stoppades genast undan för ett par breda C&A skidor då original är rätt smala och klena för min typ av körning. Tittar man ner genom vänstra luftfiltret uppe på huven så ser man att hålet ner till luftburken är igenpluggat från fabrik.

Detta för att få ner ljudnivån då den sidan leder rakt ner till turbon men turbon behöver mycket luft och behöver andas fritt. Det var väldigt enkelt att borra upp hålet genom att ta lös huven och pilla loss luftfiltret på ovansidan. Hålet borrades sedan upp med en 1-3/4" hålsåg och kanterna putsades till. Nu kan den andas in lättare och man hör det härliga vinade ljudet från turbon lite mer med. På avgassidan kan man skrota den onödigt stora och tunga ljuddämparen och köra raka rör från turbon då den inte behöver nåt mottryck som två-taktarna. Jag rekommenderar dock någon form av högflödesljuddämpare om man inte vill köra med proppar och fördärva livet för andra friluftsmänniskor.

Med lite bättre flöde på båda sidor så får man ett lite bredare register och den drar högre i varv. Skulle tippa vi hittat ca 10 hp och fått ett skönt ljud.

Nåväl detta var bara början på vad jag kommer att göra och skulle vilja göra åt denna maskin.

Tänkte mata den med lite ryssfemmor och ta den på en liten bantningskur i vinter.

Planen är att stoppa på nya tryckrör

Luftburken urjackad för den framflyttade styrstången. Till höger syns det urborrade håler bakom luftfiltret ner till luftburken. I bakgrunden syns mina breda C&A skidor som är kapade smalare i bak-kant för att styra lättare i snön men ändå bära upp bra.

Har man inte en lång styrhöjare så får man ta 2. Smidigt sätt för att testa vilken höjd som är lämplig. Längre ner syns även klossen till styrstången.

Gamla bettan har även fått ny skorsten, eeh luftintag.. Kostade på henne nära 100 kronor för detta friskluftsintag direkt från vår lokala järnaffär och konstruerade ett eget flexibelt filter med en vattentät filter sock från K&N. Svetsat på lite mer vikt i variatorn så nu är det fart på bettan!!!

Första testdagen på Proclimb 1100 turbo i "neck deep pow". Tyler Blair försökte följa mitt spår men satt fast bara efter några meter efter att lämnat leden..

Tandborsten ska minst vara två meter från toaletten för att klara sig från luftburna partiklar.

Grabbhörnan hemma i lägenheten i Pemberton.

Butikschef och vice president Andrew McBride i Route 99 Motorsports verkstad, jag har en hel del jobb att ta tag i idag ser det ut som medans McBride visar finger åt kunderna..

samt större intercooler från Boondocker istället för gummislangarna som sitter standard. En HI Jacker kontrollbox från Boondocker för att kunna justera bränsle samt laddtryck till mer lagoma 250+hp

Variatorerna kommer också få en rejäl översyn då den kändes lite gubbig original.

Huven med lyse och luftburk fann jag väldigt tung och otymplig att ta av och på så ska försöka hitta något lättare alternativ.

Mountain Fit Hoods har lovat att ta fram en huv så snart som möjligt.

Tänkte bygga en konsoll upptill som håller mätarna samt luftfilter och sedan bara ha en lättviktshuv med stroppar som är enkel att ta av. Ska nog lätt kunna banta 6kg där. Ett lättare batteri sparar också en hel del vikt.

Bytta dämpare

Hunnit få nästan 50 mil på mätaren nu. Föret i början var riktigt bottenlöst men sedan regnade det och blev lite hårdare. Maskinen matar på som inget annat, backar som tar flera försök med en 800 glider man lätt uppför utan att ens tänka på det. I lös snö är den riktigt lätt att få upp på sidan och känns väldigt stabil och lättkörd. På leden är den grymt snabb och bekväm, man glömmer lätt bort hur fort det går. I hårdare före känns den lite tyngre att få på slagsida men är inga problem att hålla den där när man sidehillar. Kört några mindre hopp och har inte vart några som helst problem. Framvagnen är helt grym och samarbetar riktigt bra med boggin.

Stoppat på nya Fox Float Evol RC2 dämpare runtom som verkar funka riktigt bra, dom sväljer dom djupaste gropar och hårda landningar riktigt bra. Standard dämparna var helt ok men bottnade ut lite väl tidigt för mig.

Styrstången har jag flyttat fram 25mm med en kloss bakom övre infästningen för den ska bli lite mer lättsvängd när man står upp. Detta var också väldigt enkelt men man måste kapa ur luftburken lite då den annars tar i, sågade ut ett V men går även bra att använda hålsågen här. Fick äntligen användning för silvertejpen till att fylla igen hålet till sin nya form. Stoppat på ett kraftigare styre, styr-höjare, fingergas och handskydd från RSI. Ska även ta bort dom klumpiga reglagen från styret för att istället ha en liten kontrollpanel från RSI på skotern för att reglera handtagsvärmare med mera. En trådlös nödstopp från Teth-Air ska även kopplas in så man slipper ha en lina som kan lossna eller fastna i grenar.

Grova maskor

En sak vi har funnit på 2-taktarna är att dom kan dra in snö i luftburken då det är riktigt kall fin snö. Min teori är att filtret på undersidan av luftintaget är lite för grovmaskigt och släpper in snö som smälter och lägger sig längst fram i nosen och kommer in då man minst önskar. Har även sett att dessa filter lossnar lite i limningen så jag skulle sätta ett finare filter över. På undersidan av huven i nosen kan man även sätta en skruv som håller ihop huven med buken då det kan bygga upp is mellan luftburken och insuget till motorn så snö kan komma in den vägen med. Två små dräneringshål på undersidan är inte en dum idé heller så vattnet kan hitta ut.

Mera pulver

Hur får man mer fart i maskinen frågar många. Pratat med Corey Micque på Revolution Performance Group som testar trimgrejjer åt bland annat Bikeman Performance.

Dom har 4 nya skotrar som dom testar för tillfället. Polaris RMK 800, Ski-Doo Summit 800, ArcticCat Proclimb 800 och en ArcticCat Proclimb 1100 Turbo, alla med 162-163" matta.

Direkt från fabrik av 800:orna var Polaris RMK snabbast i en svag backe, en skoterlängd efter var Summiten och ytterligare en längd efter var Proclimb 800:an.

Bara med annan variatorbestyckning och slutburk på Proclimb 800:an tog den sig förbi RMK:n med en skoterlängd.

Med pipa, grenrör och Power Commander drog den ifrån ytterligare 3 skoterlängder! Den behövde lite mer bränsle med pipa och grenrör så extra bränsle genom nån form av kontrollbox var ett måste. Dom har även testat högkompstopp och reeds, det gjorde inte så mycket skillnad i accelrationstestet men gas-svaret blev mycket bättre.

1100 Turbon var i en liga för sig så den togs inte ens med i jämförelsen. I

En femtedel av jordens befolkning såg månlandningen.

bromsbänken fann dom 9hk endast med BMP Powder light avgassystem så jag var ganska nära med min 10hk gissning på våran test vi själva gjort tidigare. Den har dom nu satt kraftigare topplocksbultar i, annan variatorbestyckning med torsionsfjäder och håller på att mappa om för fullt. Den har nu runt 250 driftsäkra hk bara genom att mappa om ECU boxen.

Grymt bra drag har den och bättre gassvar än standard berättar Corey.

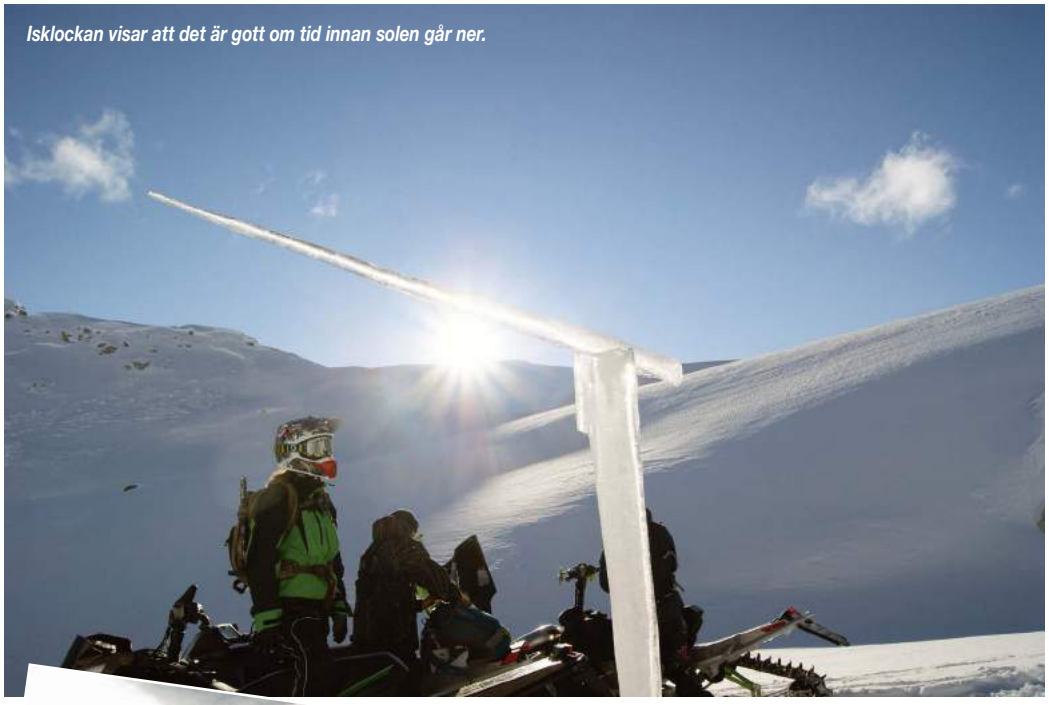
Vill man ha närmare 300 hk så behöver den extra spridare och vill man över 300 hk så behövs det en större turbo med.

Dom håller nu på att finjustera mappningen och letar efter små ställen där den får för mycket eller för lite bränsle men den var i stort sett färdig och fungerade otroligt bra.

Denna maskin kommer vara otroligt billig och enkel att trimma till ca 250hk och efterfrågan verkar vara otroligt stor så trimfirmorna jobbar på högvarv med att finjustera och få fram produkter. Man kan antingen skicka in sin ECU box och få den omprogrammerad eller koppla in en separat kontrollbox. Speedwerx bla programmerar om din ECU box för 400 dollar till valfritt program eller ett vred med 4 förprogrammerade program från standard 177hk upp till 290hk med 114 oktan racesoppa för endast 600 dollar. Det kommer säkert finnas möjlighet att programmera om din ECU box någonstans i Sverige med om du inte vill skicka den till USA.

Boondocker erbjuder 2 olika kontrollboxar till 1100 turbon, HI Jacker 2.0 för 650 dollar och EZ Jacker 1.9 för 400 dollar. Med HI Jacker kan man själv justera både bränsle och laddtryck efter hur mycket gasspjället är öppet plus en massa andra finesser så man har full kontroll och kan göra ändringar direkt. EZ Jacker 1.9 är en enklare version med 220 hk och en knapp till styret för snabbare acceleration. Båda boxarna kopplas enkelt in i befintligt elsystem.

Jared från Boondocker ska komma upp hit för att hjälpa Dan Treadway att installera och justera in ett turbokit till hans Freeride 137" inom en snar framtid och han skulle även ta med lite steroider till mina maskiner. Ska bli intressant att se hur Freeriden funkar med turbo, men dom verkar ha kommit underfund med dom nu med. Har inte haft så bra erfarenhet hittills med Ski-Doo och Turbo då jag har fått hjälpa till att bogsera dom flesta jag sett här ute.



Isklockan visar att det är gott om tid innan solen går ner.

Spanska ordet esposas betyder fruar. Samma ord betyder också handbojor.

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

www.SUPERCLAMP.se

www.naturum.se
Hyr stuga i skoterparadiset
ANSÄTTFJÄLLEN!
Tel: 070-55 15 285

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

Proffs på Släp
4P
mats
danielsson
070-650 97 09

Fjällbädden
Skoteruthyrning
Event & äventyr
Vandarhem
Restaurang

ROTOX PRX
Vilhelmina
webbshop för mer info
www.v-dm.se

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

www.streetnstrip.se

En dröm besannas
BESEGRA DE KANADENSISKA
KLIPPIGA BERGEN
REVELSTOKE
+0012508379594
www.glacierhouse.com
• 4-stjärnigt skoterområde
• Rum och stugor i fyraklass
• Kanadas bästa lössnöområde
• 2-8 dagars "all included" skoterresor
• 2012 års Ski-doo maskiner
• Uthyrning, guider, utrustning och mycket mer
Great Canadian Snowmobile Tours
www.snowmobilerevelstoke.com

SVERIGES
SYDLIGASTE
BACKCOUNTRY
OMRÅDEN!
Polaris i Mora
i samarbete med Mathias Wiberg på
Polaris Ridersclub
erbjuder nu upplevelsepaket
med backcountry åkning.
Mer information på webben.
POLARIS Riders CLUB
www.PolarisMora.se
www.polaris.nu/backcountry

ski-doo
LYNX
POLARIS
STÖRSTA UTBUDET HOS OSS! NYTT & BEG!
NYHET! Webshop!
Kläder & Tillbehör
www.kalixmaskiner.se
Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-684 66

Kolfiber till Snöskoter
Skoter-Fototävling 1:a (värde 5000 kr)
www.polaris-rush.com

SIMO
- Vi kan motorrenoveringar!
Komplett verkstad för alla ändamål!
www.simo.nu
Tel 063-10 60 70

Ockelbo
Vindruter
1200 kr
Nostalgi
www.ockelbo-collection.se

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

Beg.Skoterdelar
Tillbehör, Stöldlämpar renovering, Cylinderborrning, vevaxelrenovering mm
WST Demontering AB
www.vilhelmina.swarknad.se/wst

YAMAHA
Can-Am
SUNDSTRÖM A.B

Stugor I Tänndalen uthyres!
Europas bästa skoterledssystem
www.stromsstugor.nu

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

Varmt och skönt!
Magasin du Nord
www.magazinidunord.com

www.orrkvistmotor.se
ski-doo
Can-Am
YAMAHA
STORUMANS SKOTERSKROT AB
www.skoterskrot.se

ARCTIC CAT
Bobergs Bil o Motor AB

Snöskoterservice i Ljungdalen AB
Återförsäljare av Yamaha sedan 1975
• Försäljning • Uthyrning
• Service • Skoteräventyr
YAMAHA
Tel 0687-202000
070-6746166
www.ljungdalenskoter.se

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

Johnnys Skoter & Mek
Vuollerim
0976-105 30
LYNX
ski-doo
www.johnnysskoter.se

Reservdelar • nytt & begagnat
Skotertillbehör
Personlig utrustning
Säsongsöppet: 1/11-31/4
LJUSVATTNET
SKOTERSKROT
skoterskrot@hotmail.com

LYNX
Can-Am
LJUNGBERGS MOTOR

Nordimotor
• Skoterkläder
• Vevaxelrenovering
• Cylinderborrning
Även MC
Nordimotor SMT AB
090-773 663
www.nordimotor.se

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

MOTOR CENTER
Durovägen 24, Gävle Tel. 026-19 74 90
ARCTIC CAT
Nytt & Begagnat, Skoter & Mc
Reservdelar, Tillbehör, Verkstad
www.motorcenter.org

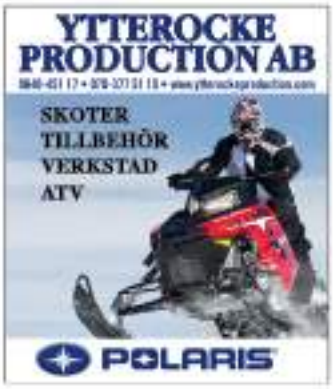
Can-Am
LYNX
Ski-Doo & Lynxhallen Idre
www.idreskoter.com

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

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

Allt för din snöskoter sedan 1992
MarinDemontering AB
Ny webshop 1/11-11
www.marindemontering.se
Tel. 0920-21 19 59 Baovägen 10 Luleå

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


YTTEROCKE PRODUCTION AB
SKOTER
TILLBEHÖR
VERKSTAD
ATV
POLARIS

Äventyret Börjar Här!
Guidade turer på skoter & ATV
Kjellvis & Villmark Sohl AB
Tel: 070-689 60 01 - www.kvsab.se

RESERVDELAR & TILLBEHÖR
PÅ POSTORDER - SNABBT & ENKELT
WWW.RINAB.NU
RINAB

Yamaha Sälen
• Försäljning • Uthyrning
• Förvaring • Reparation
• Service
YAMAHA
Tel:0280 26065
www.leonarden.se

POLARIS
Besök oss på: Kurvbrogatan 10 (gamla biografen)
Snöskoter & ATV nytt & begagnat
www.hallgrensmotor.se
HÄLLGRENS MOTOR AB
i Burträsk - tel 0914-10600

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

www.yngvessonsmaskin.se
Butik Tel: 0961-77345 Lager 0961-77245
ARCTIC CAT
Fullständigt Reservdels- och Tillbehörslager samt Kläder till ARCTIC CAT. POSTORDER
YNGVESSONS MASKIN AB

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

HONDA
LYNX
SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR
BIL & MASKINFIRMA ERIC GRÖNING
TEL 0651-71255 FAX 0651-12956
LJUSDAL

Bollnäs, Hälsingland
ski-doo
LYNX
can-am
Tuppz
www.tuppz.se

Försäljning
Service & Reservdelar
ski-doo
SEATEC
www.seatecab.se

POLARIS
Dahlins Motor
skoterdemontering
www.dahlinsmotor.se

LYNX
ski-doo
can-am
Ockelbo Reservdelar!
TJ:s Skoter & Motor
Tel. 0645-22055

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

NIKASIL
Specialisten
50cc-V8...
Snabb leverans!!
Absolut bästa service och RESULTAT!!!
Blixtens Racing
Tel: 036-134096
www.blixtensracing.se

Cykel & Motor Säter
ski-doo
TEL:0225-525 00 FAX 0225-525 05
WWW.CYKELOMOTOR.SE

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

Toronto International Snowmobile Show 2011

Ibland har man tur

Av:Fredrik Nyberg

Ännu en tjänsteresa till Nordamerika stod på schemat. Denna gång hade kunden i Canada flyttat mötet från fredag till påföljande måndag med följd att den så fina tighta planeringen där USA och Canada skulle klaras av på en arbetsvecka, nu innebar en ofrivillig extrahelg i Toronto. När jag insåg att det skulle bli 5.000 spänn billigare att spendera helgen på ett flygplatshotell istället för downtown svor jag högt och ljudligt. Luthersk fostrad som man är kunde jag inte motivera att firman skulle betala 5 lax extra för att jag tycker det är mysigt att lalla omkring i centrum av en storstad. Nä, flygplatshotell fick det bli och riktigt bottennapp, enligt mig. Nåväl, man kunde ju alltid passa på att jobba eftersom det ändå inte fanns något att göra.

Lucky guy

Rutinmässigt gick jag in och kollade senaste mailet från mitt favoritskoterforum i nordamerika, DOOTalk. Jag trodde inte mina ögon, "Välkommen till världens största skotermässa i Toronto i helgen", och detta inom en kilometer från flygplatsen. Helt osannolik tur, helgen var räddad!

Efter en snabb Kanadensisk Tim Horton frukost med French Vanilla Kaffe med bacon, ägg, macka och en ännu snabbare tarmrörelse var jag redo för världens största skotermässa.

Taxin tog mig till ett antal gigantiska mässhallar som såg ut som flyghangarer. I den första jag gick in i var det någon form av konst och fotoutställning, så jag kastade mig snabbt ut därifrån. Men utanför den största hallen var det en skotercrossbana av bark samt ett antal big jumps med läktare och jag insåg att jag var på rätt väg.

To-pray-hear

50.000 kvadratmeter mässhall med skotrar, fyrhjulingar, släpvagnar, pick-up trucks, verktygsskåp med mera. Inom fem sekunder insåg jag det omöjliga att hinna med allt på bara en dag. Tur att de har öppet på söndagen också. Efter fem timmas rundvandring var det dags för pizza-paus då det krävs energi för att ta in alla intryck. Alla stora skotertillverkare, Lynx undantaget, visade upp alla sina maskiner. Men den stora grejen på denna mässa var tillbehör, tillbehör och åter tillbehör. Tillbehörsindustrin i Nordamerika verkade vara enorm. Motivlacker, dekaler, boggiehjul i alla de färger och material, framhjul som fälls ned hydrauliskt, satellittelefoner, skoterglasögon-luftavfuktare, spadar, pulkor, hjälmar, kalendrar och allt under samma tak. Då jag är oerhört intresserad av släpvagnar, tillbringade jag de resterande fem timmarna av eftermiddagen med att noggrant studera över 100 släpvagnar i olika modeller. En kille blev så exalterad när han hörde att jag var från Sverige att han tvingade på mig gratis varuprover av hans Caliber släpvagnstillbehör. Jag ska testa dessa "uppkörningsplastskenor" så fort jag får chansen. Eftersom jag ganska direkt fyllde en väska med saker som jag handlat, var det bara att köpa ännu en väska och fortsätta handla. Styrhöjare, burkrem och handtagsskydd, nu ska farsans Forrest Fox pimpas!

Liknar Nolia

På söndagen var det betydligt glesare bland hyllorna och båsen. Många av de utställare jag pratade med hade aldrig någonsin sålt så bra som detta år på detta årligen återkommande event. Jag tog en sväng utanför mässlokalerna och kollade en del på hopptävlingen utanför arenan. Men det regnade ganska bra och det var därför betydligt mer folk inomhus.

Alla märken sålde tillbehör förutom BRP. De hade med sig alla tillbehör, men på grund av påtryckningar från de lokala handlarna, hade de beslutat att inte sälja några tillbehör på denna mässa. Mycket konstigt beslut må jag säga. Men det var bara att vända sig till närmsta lokala dealer ett par mil från mässan om man ville handla. Priserna ligger kring 20-30 procent lägre för de mesta av prylarna och det finns massor med grejor som man inte hittar i Sverige.

Sammanfattningsvis skulle jag vilja säga att mässan påminner en hel del om Noliamässan i Piteå, men utan hemslöjd och de andra tråkiga saker som brukar finnas med där. På mässan i Toronto finns bara intressanta och roliga saker.

Innan jag for på denna mässa hade jag beslutat mig för att stå över detta år och vara helt utan skoter främst på grund av fjolårets fiasko med otaliga haverier. Bland annat med den opimpade foxen. Men efter denna mässa kom suget så kraftigt att det första jag gjorde när jag kom hem var att beställa min nya Boondocker.

Det lönar sig att vara Luthersk.

http://torontosnowmobileshows.com/

NYHETER i BUTIKEN

OTLAS.JETSHOP.SE

SNOWRIDER KLÄDER!!

Kolla in shopen för mera Snowrider prylar bl.a. hoodar, fler t-shirts, prenumerationer, klistermärken m.m..

Prenumerera på SnowRider

6 nr 329:- *(1 år)*
inom norden 401:-

12 nr 629:- *(2 år)*
inom norden 773:-

Prenumerationer går att beställa på

Mail: pren@otlas.se
Tel: 0250-22885
Telefontid: Vardagar 8-16
Fax: 0250-22883

www.snowrider.se

Följ SnowRider på FaceBook

MOTORMECANO AB
0910-128 22 SKELLEFTEÅ

- reparerar det mesta till det bästa !

www.motormecano.se

Big River Camp
STORÅN TURIST SERVICE

Välkommen till Storåns Turistservice

2 stora campingar med stugor och husvagnsplatser

Vi ordnar events, konferanser och det lilla extra när det gäller mat och naturupplevelser

www.bigrivercamp.se

Skoter • Fiske • Hundspann m.m..

SNOWMOBILES 2012

PURE PASSION.

POLARIS - MÄRKET SOM ÖKAR MEST! *

800 SWITCHBACK PRO-R | 600 SWITCHBACK PRO-R | 800 SWITCHBACK ASSAULT

800 RUSH PRO-R | 600 RUSH PRO-R | 600 IQ SHIFT | 550 IQ SHIFT | 550 SHIFT 136

BESTÄLL DIN SKOTER NU, VISSA MODELLER ÄR REDAN SLUTSÅLDA

För vårt kompletta modellprogram, besök din lokala återförsäljare eller www.polarisindustries.com

POLARIS FÖRSÄKRING · PURE POLARIS · POLARIS FINANS · Polaris Riders

Arvidsjaur ExperienceCenter i Arvidsjaur 0960-12340 · **Boden** Sixten Nilsson Motorservice 0921-10209 · **Bollstabruk** Dahlins Motorservice 0612-21188 · **Borlänge** Haralds Båtar 0243-13019 · **Burträsk** Hällgrens Motor 0914-10402 · **Frövi** Eriksson Hans 0581-31095 **Funäsdalen** Snökompaniet 0684-290 00 · **Gäddede** SGT i Jämtland AB 0672-10312 · **Gällivare** Däcklagret 0970-55792 · **Hede** Revelj Racing 0684-12059 · **Hudiksvall** XYZ Maskin 0650-543434 · **Järvsö** Järvsö Cykel & Motor 0651-41243 · **Kalix** Kalix Maskiner 0923-12290 **Kiruna** TT Trading 0980-60900 · **Luleå** Kalix Maskiner 0920-88466 · **Lycksele** Auto Blå 0950-12081 · **Mattmar** Ytterocke Produktion 0640-45117 · **Mora** Mora Järn 0250-10026 · **Ockelbo** Ockelbo Gummi-service 0297-42100 · **Offerdal** Birgerssons Bensin 0640-32149 **Piteå** Bil-laget 0911-18010 · **Skellefteå** E-son Maskin 0910-701201 · **Storuman** Joeströms Bil & Mek 0951-10075 · **Strömsund** PN Motor tel 0670-10000 · **Sundsvall** Fritidscenter 060-123512 · **Söderhamn** Servicecentralen 0270-70045 · **Torsby** Mats Skog & Fritid AB 0560-71340 · **Tärnaby** Joeströms Bil & Mek 0954-34031 · **Umeå** BW Fritid 090-189225 · **Vilhelmina** Vilhelmina Motorcenter 0940-55970 · **Åsarna** Åsarna Skoterservice 0687-30375 · **Örnsköldsvik** Skoterservice 0660-56100 · **Östersund** Motorhuset 063-570020

* Polaris är skotermärket som ökat mest i antalet sålda maskiner och därmed har störst ökning procentuellt i antal marknadsandelar. Gäller registreringsstatistiken 1/72010-30/62011. Källa: SCB

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

TREN1.SE

HANDLA NU!
Betala senast sista Februari 2012. Sweet!
Fakturaavgift 29 kr. Ingen ränta eller andra avgifter!

Prova hemma-service

Handske Klim Klimate

799 kr

Jacka Scott Shield TP

1 799 kr
~~2 999 kr~~

Delbetala från 78 kr/mån
Dela upp din betalning/månad

Vit-Röd

-40%

Röd-Vit

Thor Quadrant

1 295 kr -41%
~~2 195 kr~~

Rockstar

Pro Circuit

SHIELD TP FÖR DEN VÄXELVARMA

Shield TP är tillverkad av ett vattentätt och andande TriPhase skaltyg för att skydda dig. Jackan har en 100% vattentät konstruktion med ventilationsdragkedjor på bröst och rygg som gör att du lätt kan svalka dig om du blir för varm.

Jacka Scott Flake TP

1 599 kr
~~1 999 kr~~

Delbetala från 69 kr/mån
Dela upp din betalning/månad

-20%

Köp till byxor!

Köp till byxor!

Prova hemma-service

Hitta dina skoterdelar på 24mx.se!

Nu även ett enormt sortiment av reservdelar och tillbehör

Drivmattor

fr. 5 995 kr

FLAKE TP - SPORTJACKAN

Scott Flake TP jackan är en skön sportjacka som kombinerar skydd med komfort. Jackan har ett vattentätt, ventilerat triPhase membran, justerbara ärmar och midja samt vattentäta dragkedjor i fickorna som håller dina saker torra.

Drivremmar

fr. 395 kr

24MX
MOTOCROSS | MOTORCYKEL | FIDDY | SNÖSKOTER
You ride it, we provide it. Europas största motorsportbutik.
www.24mx.se

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

Erbjudandet gäller så långt lagret räcker eller fram till och med 2012-01-24.