ÅRETS LÅNGTESTARE

NR 4 10/11 Pris: 59:- 6,30 EURO 69 NOK

snowrider

www.snowrider.se Nr 4 10/11

Stenhårt i krysset

- Expedition Kolahalvön

SÄSONGENS SKYDD

Tundra Xtreme

- Kör nykter!
Alkotesten ger dig svaret

- Körkort vs. Förarbevis

- Verktygskit

ALLT OM ALLA
Touringskotrar & Arbetsmaskiner 2011

INTERPRESS 0518-04
7 388051 805908
RETURVECKA v 09

POLARIS®

WIDETRAK 600 IQ REK PRIS 124 900:- | WIDETRAK FS REK PRIS 119 900:- | 550 SHIFT

Prispressat nöje

"Vill du ha en svinsnabb ledmaskin, samtidigt som du lurar folk att du har en slö och tråkig ekonomiskoter, köp en IQ Shift 600." SnowRider #1 2010

www.polarisindustries.com

Vi kan skoter -Hela registret

136 REK PRIS 85 900:- | **600 IQ SHIFT REK PRIS 94 900:-** | **550 IQ SHIFT REK PRIS 84 900:-**

BESÖK DIN ÅTERFÖRSÄLJARE FÖR ATT GÖRA EN RIKTIGT BRA AFFÄR

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** Scandinavia Ring 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 · **Malå** AGS Skoter & MC 0953-216 26 · **Mattmar** Ytterocke Produktion 0640-45117 · **Mora** Mora Järn 0250-10026 · **Ockelbo** Ockelbo Gummiservice 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** BW Sundsvall AB 060-123512 · **Söderhamn** Maskincenter 0270-70045 · **Torsby** Mats Skog & Fritid AB 0560-71340 · **Tärnaby** Joeströms Bil & Mek 0954-34031 **Umeå** Motor Pro 090-704480 · **Vilhelmina** Vilhelmina Motorcenter 0940-55970 · **Åsarna** Åsarna Skoterservice 0687-30375 · **Örnsköldsvik** Skoterservice 0660-56100 · **Östersund** Motorhuset 063-570020

VI LEVERERAR MERVÄRDE

POLARIS FÖRSÄKRING · PURE POLARIS · POLARIS FINANS · Riders

www.polarisindustries.com • www.polarisridersclub.com

Vinterns nya kläder

Setpris Jacka& Byxa
1390:-
=200 kr rabatt

Dam- & herr-storlekar

Skoterjacka Allround

Mycket prisvärd jacka för de flesta vinteraktiviteter.

Herr S-XXL, Dam XS-XL

Art nr 134-04 Herr/Dam, Vit/röd
Art nr 134-11 Herr/Dam, Svart/HI VIZ gul
Art nr 134-10 Herr/Dam, Svart/vit
Pris 845:-

Skoterbyxa Allround

Hängselbyxa för många vinteraktiviteter.

Herr XS-XXL, C148-154, D96-116

Dam XS-XL

Art nr 224-05 Herr/Dam, Svart
Pris 745:-

Setpris Jacka& Byxa
2590:-
=200 kr rabatt

Skoter /ATV jacket

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

S - 3XL.

Art nr 139-12 Svart/orange/vit/silver
Art nr 139-10 Svart/vit silver
Pris 1 495:-

Skoter /ATV pants

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

S-XXL, C148-154, D96-116

Art nr 275-05 Svart/vit/silver
Pris 1 295:-

898:-
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. Invändigt fodrad med polyestervaddering och teddyfoder i krage och huva.

Herr S-XXL, Dam XS-XL

Art nr 145-05 Herr/Dam, Svart

695:-
Dam- & herr-storlekar

Micro Puff Jacket

Supervarm och smidig jacka med dunlätt syntetfyllning. Bra skyddande längd som går ner över stussen. Hög värmande krage och en fast justerbar huva.

Herr S-XXL, Dam XS-XL

Art nr 133-02 Herr/Dam, Deminblå
Art nr 133-05 Herr/Dam, Svart

1 195:-

Polar jacket

En pålitlig jacka för kalla miljöer. Avtagbar huva/syntetpälskrage. Invändigt snölås som kan kopplas samman med byxa Shell, art nr 257 (Se sid 28 i katalogen).

Herr S-XXL

Art nr 188-05 Charcoal
Art nr 133-09 Burned Teagreen

Setpris Jacka& Byxa 1490:-
=200 kr rabatt

Power Vinterjacka

Rejäl slitstark vinterjacka för de flesta vinteraktiviteter. Avtagbar huva.

S-3XL

Art nr 198-13 Brun med silverreflex
Art nr 198-05 Svart med silverreflex
Pris 995:-

Power skalbyxa

Praktisk snygg tvålagers skalbyxa. Avtagbara hängslen.

S-XXL, C148-154, D96-116

Art nr 220-05 Svart med silverreflex
Pris 695:-

Setpris Jacka& Byxa 1990:-
=200 kr rabatt

Skoterjacka Touring

Robust jacka för krävande aktiviteter. Urtagbart termofoder. Avtagbar huva.

XS - 3XL

Art nr 171-05 Svart/gul/silver
Pris 1 195:-

Skoterbyxa Touring

Perfekt hängselbyxa för vinteråkning. Urtagbart termofoder.

XS - XXL. C148-154, D96-116

Art nr 171-05 Svart/silver
Pris 995:-

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

TRYGG E-HANDEL

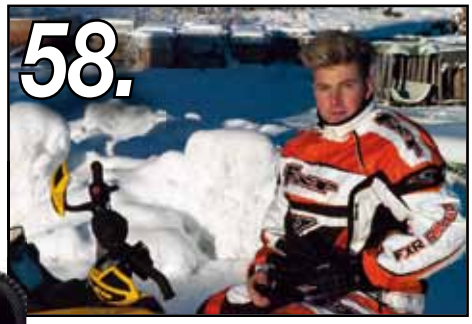
T&P kan du bara köpa hos oss.
Ett prisvärt märke du köper direkt
från tillverkaren utan mellanhänder.

ITAB

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

Innehåll nummer 4

7. Ledare
10. Nytt&Noterat
14. Arbetsmaskiner
22. Tjejsidorna
24. Kolahalvön
26. Ski-Doo Tundra Xtreme
30. Körkort vs. Förarbevis
34. Touringmaskiner
42. Ruffriders 6
44. Verktygskit
46. Juniorsidan
48. Alkotest
50. Emil Ottosson
54. Polaris RXL IFS
58. Läsarmaskinen
60. Rädda friåkningsområdena
61. Bent n' Broken
62. Återblick nummer 4 2000/2001
64. Läsarbilder
67. Läsarbilder
68. Skydda kroppen
71. Touring Åre
75. Långtestarna
82. Pren&Shop



Ledaren

Lite vinterfunderingar

Det går bra nu! Det snöar i princip i hela Europa, och det ena köldrekordet slås av det andra och hela Skandinavien ligger under ett djupt täcke av snö. Om detta är den globala uppvärmningen som gör sig påmind så känns det väl ganska okej. Oavsett vilket, så säljs det snöskotrar som bara den, och vår minst sagt sargade och prövade bransch får sig en spark i rätt riktning. En bra måttstock på hur vår bransch mår brukar vara tillgången på nya fjolårsmaskiner som fortfarande står osålda ute hos handlarna eller i generalagenternas lager. Vissa år har det till och med funnits tre år gamla (nya men osålda) maskiner att tillgå till vrakpriser. Detta fenomen har varit riktigt dåligt för hela branschen då ingen riktigt vet vad en likvärdig två år begagnad maskin skall kosta. Nu är begagnatmarknaden stabil vilket är en av de tyngsta grundstenarna för att säsongens nyförsäljning skall bli lyckad. Vi på SnowRider känner av medvinden och ser både ökad tidnings- och annonsförsäljning, vilket är helt fantastiskt roligt. Vi håller tummarna för att vädret fortsätter att vara bistert och snöigt.

Jag vet att ni redan har koll på det där med alkoholen. De allra flesta vet att man ska vara spiknykter när man kör snöskoter, ja - vilket fordon som helst, om vi ska vara noga. Och det ska vi väl vara, noga! Det har skett en väldig förändring när det gäller inställningen till fyllkörning på snöskoter, och det som var lite halvokej för tio år sedan är helt otänkbart idag. Ungdomarna idag är betydligt mer skötsamma vad det gäller både nykterhet och säkerhet, än när jag var färsk snöskoteråkare. På den tiden var alkohol i samband med snöskoterkörning mer legitimt. Men trots denna förbättring kan vi redan idag vara ganska säkra på att innan den här vintern är slut så har ytterligare några människor fått sätta livet till i en alkoholrelaterad snöskoterolycka. Till vilken nytta? Enligt statistiken är det främst det äldre gardet som står för de alkoholrelaterade snöskoterolyckorna, vilket kan kännas lite konstigt då visdom skall infinna sig med åldern. Spola kröken, spotta i glaset och neka nubben. Ja, i alla fall i samband med skoterkörningen! Men det visste du väl redan?

Har någon missat våra svenskars erövringståg på crossbanorna i USA? Vissa kör hela säsongen medan andra gör lite sporadiska inhopp. Det verkar som om Emil Öhmans framfart på de amerikanska crossbanorna förra säsongen öppnade ögonen åt jänkarna, som nu förstått att vi också kan. Stenberg, Salemark, Öhman, Lidman, Ottosson – ja, listan blir lång. Johan Lidman har på några månader stärkt sina aktier som proffsförare å det grövsta då han visat att han hänger med de snabbaste i den tyngsta klassen. Detta kanske överraskade jänkarna, men inte oss, som vet att han är i Öhman-klass. Emil har haft en hård start på säsongen då han gjorde illa ett knä, och fortfarande lider han lite av svit-erna. Vi håller tummarna och vet att alla ni där borta inte kommer att göra oss besvikna.

Det gäller att hålla sig i framkant i dagens tekniksamhälle, och vi har verkligen försökt att hålla er läsare med en intressant hemsida i och med snowrider.se. När vi 2003 publicerade en spionbild på REV:en fick vi lite mer än 10 000 unika besökare på ett enda dygn, vilket är ett rekord som står sig än idag. Apropå rekord, vi har idag en bra bit över 8 000 medlemmar på vår SnowRider VIP-grupp på Facebook, vilket är helt fantastiskt då vi helt plötsligt har en ännu bättre kanal för att nå ut till er läsare. Så fort vi lägger ut en film eller nyhet i vår facebook-grupp resulterar det genast i 15 000 (femtontusen) visningar!!! Detta är helt fantastiskt och styrker teorin att folk vill ha snabba nyheter på internet. Kolla in vår SnowRider VIP-grupp som utan tvekan regerar, och är det nya mediet på internet då den får en vanlig hemsida att blekna och kännas lite gammalmodig.

Chefredaktören Friström

Nummer: 4-10/11 Årgång: 14
Foto omslag: Björn
Utgivning nr 5 2011: 22 februari
Annonsstopp: 21 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 0250-20884
Redaktör:
Stefan Sund
stefan@snowrider.se 0250-20884
Annonschef, nyhetsredaktör:
Marita Skommar
marita@snowrider.se 0250-20533
Ekonomi, annons, nyhetsredaktör:
Mikaela Friström
mikaela@snowrider.se 0250-20505

Annons, nyhetsredaktör:
Carina Boström
carina@snowrider.se 0250-22887
Annons, nyhetsredaktör:
Helena Ljungberg
helena@snowrider.se 0250-20505
Layout:
Ann-Sofie Dahl
annsofie@snowrider.se 0250-22885
Frilans:
Alf Sundström

Tidskriften är TS-kontrollerad

Prenumeration & Shop:
www.snowrider.se
pren@snowrider.se
0250-22885
Telefontid vardagar 8-16
Pris: 6 nr (1 år) 289:- 12 nr (2år) 499:-

OBS! Eftertryck, helt eller delvis, tillåts icke utan utgivarens godkännande. För insänt ej beställt material ansvaras ej.

Tryck:
Inlagan tryckt hos Sörmlands Grafiska på miljövänligt klorfritt papper.
Distribution:
Interpress
ISSN 1403-0144

Tänk dig känslan av att stå på toppen av världen. Vi skapar den.

Det börjar direkt då du drar på gasen. En envis önskan att färdas högre. Längre. Att erövra allt som står i vägen. När du kör en Summit 2011 är denna känsla helt naturlig. Byggd på det lätta, men samtidigt starka, REVXP-chassit levererar Summit branschens bästa effekt-vikt-förhållande. Utrustad med den nya S-36-manövreringen och smalare spårvidd, är förmågan till s.k. sidehilling och boondocking drastiskt förbättrad. Att erövra sluttningarna kommer att vara det enda du tänker på. Detsamma som vi tänkte på när vi byggde skotern.

Summit X™ E-TEC® 800R

Denna lättviktiga bergsmaskin är utrustad med det nya S-36-manövreringspaketet för förare som njuter av att leka i djup pudersnö och köra i sluttningar.

148.900:-
Ca.pris inkl moms

Summit Everest™ E-TEC 600 H.O.

Denna extremt lätta bergsskoter har industrins bästa effekt-viktförhållande för oslagbar djupsnöprestanda och manövrerbarhet.

124.900:-
Ca.pris inkl moms

Summit Freeride E-TEC 800R

En revolutionerande ny skoter avsedd för extrema friåkningsfantaster. Utrustad med en hel arsenal av fjädring i världsklass och ett extra hållbart chassi.

151.900:-
Ca.pris inkl moms

brp.com
brpusersclub.com

© 2010 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). ® ™ och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag.

SKI-DOO REKOMMENDERAR:

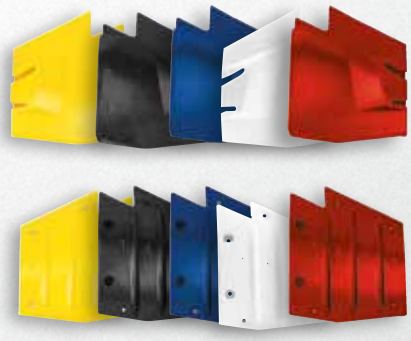
SNO-X SHELL RACE-EDITION

3 390 SEK
Ca.pris inkl. moms
4405130610F

A-ARMSSKYDD

1 100 SEK
Ca.pris inkl. moms

REV-XP, REV-XR,
Förutom Summit X, X-RS 2011
860200046



EXTREME BUKPLÅT

REV-XP

1 590 SEK
Ca.pris inkl. moms
860200302

SUMMIT VÄSKA & RYGGSÄCK

1 690 SEK
Ca.pris inkl. moms

REV-XP, REV-XR,
REV-XU Tundra
280000307

Ski-Doo förarutrustning och tillbehör är utvecklade för att maximera din totala åkupplevelse.

Varje detalj har överlägsen passform, design och kompatibilitet som tillsammans bidrar till en åktur du kommer ihåg länge.

För fler produkter, besök brppac.se eller din närmaste Ski-Dooåterförsäljare.

ski-doo®
BETTER RIDES. BETTER RIDERS.™

BRP

nytt & noterat

SMIDIG LÄGERELD

The Prairie campfire of Maandag meubels kallas den och ska se till att du inte kan misslyckas med lägerelden. Utformningen på lådan som är placerad på ben ser till att vedträna placeras riktigt, sedan är det bara att njuta av elden. För mer information titta in på www.maandagmeubels.nl

2012 års maskiner

Ibland är det bra att vara amerikan och helst om man är inbiten skoternörd. Redan 4:e mars kommer 2012 års maskiner av Yamaha, Polaris och Arctic Cat att visas upp för allmänheten i Colebrook, New Hampshire. Det är ett unikt samarbete och anledningen är troligtvis att möta upp den stenhårda konkurrensen ifrån BRP. Att allmänheten får se maskinerna samtidigt som den europeiska journalistkåren får äntra dom nya skapelserna, kan bara innebära två saker. Vid 15.00 den 4:e mars kommer det att dimpa ner ett antal bilder på dom nya maskinerna på internet och av erfarenhet kommer det även att läcka bilder mycket tidigare. Bra att vara amerikan, men när det finns internet är det helt ok att vara Svensk också.

Flytoverall

Flytoverallen från Sundridge är helventilerande med smarta fickor och helt ny färgsättning med emblem för att matcha kampanjen "Ge fan i våra vatten". Skön overall för båten, på isen och på skotern. För varje såld overall donerar Normark 200 kronor till "Ge fan i våra vatten". Storlek S-Giant. Pris: 2 995 kronor. www.normark.se www.sportfiskarna.se

skattjakt med Garmin

Garmin presenterar nu Chirp, en unik trådlös liten sändare, speciellt framtagen för utomhusaktiviteten Geocaching. Den är prisvärd, tålig och vattentät samt kan kommunicera med och programmeras från kompatibla Garmin-enheter med trådlös dataöverföring. Geocaching är en modern variant av skattjakt där deltagare i alla åldrar utforskar skogen på jakt efter äventyr med gömda skatter, och med chirps trådlösa överföring öppnas en ny värld av möjligheter för kreativa gömmställen. Chirp är lösenordsskyddad så att bara du som äger den kan programmera den. När geocachare kommer i närheten av din cach får de reda på att det finns en cach i närheten och kan då ta emot ledtråden. Och när du kommer tillbaka till din cach talar chirp om för dig hur många som har besökt den. Priset för Chirp är 249 kronor.

Koll på ungarna

Newtons sjunde lag säger att barn springer bort när man minst anar det. Med petlink som är en dosa med en gps och en inbyggd mobiltelefon kan du se vart dom håller hus. Haken är att dom måste befinna sig utomhus. Fungerar även på hundar. www.petlink.se

Buff/Bandana

Lite tjockare och varmare material än standardbandanan. Värmer gott runt halsen eller på huvudet. Classic logos tjock buff. One size fits all, if your not extremely wrong constructed. För 229 kronor har du en egen. www.zpirit.se

110 meter

Levi LaVallee skadades under träning inför Red Bull: New Year. No Limits. Båda lungorna punkterade och flera benbrott men trots det menade sjukhuset att han skulle återhämta sig helt. Det kostar att ligga på topp och förhoppningsvis blir det tidigare lyckade träningshoppet på 110 meter registrerat som nytt världsrekord. Hoppet var 18 meter längre än det tidigare rekordet av Paul Thacker som var den första att hoppa längre än 300 fot.

8000+ På Snowrider V.I.P.

Visste du att varje svensk gör i genomsnitt av med 48 toalettpappersrullar om året.

LAVINPROGNOSER

I vinter inleds ett pilotprojekt med lavinprognoser i de alltmer välbesökta svenska fjällen. Från och med sportloven kommer prognoser att finnas tillgängliga för några testområden. Det är Fjällsäkerhetsrådet i samarbete med SMHI som ligger bakom initiativet. Mer info hittar du på www.fjallsakerhetsradet.se

Bild:Fjällsäkerhetsrådet

Xenon med växelström

AC/DC direkt översatt till svenska blir växelström och likström. På en snöskoter utan batteri är det AC och en med batteri är det DC. En liten rock 'n' roll-nyhet är att det nu finns en lösning för att montera xenonljus även på maskiner med växelström, vilket inte gått tidigare. Autolys AS i Norge levererar konverteringssatser för snöskotrar och har kit som fungerar både på hel, halvljus och med växelström. Ett kit med 35 Watt kostar mellan 1200 och 2400 kronor beroende på skotermodell. Mer information hittar du på www.autolys.se

Xenonextraljus i 55 & 70W

Lightforce tar ytterligare ett steg och lanserar nu 55 och 70 Watts xenonextraljus i storlekarna 170 och 240 millimeter. Ljuskällan (glödlampan) är avpassad efter den högre effekten från drivdonen med en större brännkammare, som förutom en längre livslängd även ger mer ljus och en större ljusbild. Drivdonen är små och lättplacerade med långa kablar, de klarar en ingångsspänning på 9 - 32V. Priserna varierar mellan 3 995 och 4 995 beroende på styrka och storlek. Mer information hittar du hos Lightforce Sweden AB 0950-120 00.

Quick Fist Orginal

Dessa gummifästen gör det lätt att fästa verktyg, instrument och annan utrustning på fordon, båtar, maskiner och andra rörliga ting som kräver tåliga, hållbara och stötsäkra upphängningar. Fästena finns i olika modeller och storlekar för att passa alla behov. Quick Fist Orginal klarar en arbetsbelatning på cirka 10 kilo och kostar 119 kronor. För mer info kollar du på www.overlander.se

Skoter-raggare

Det är inte bara Snowrider som gör kläder med vettiga budskap. No Shame i Nyköping har tagit fram en hoodie och en t-shirt för killar som vet hur man fäller det motsatta könet. Hoodien hittar du i deras webshop på www.noshame.se. Sök på ordet skoter så hittar du t-shirten för 179 kronor, S-XXXL och hoodien för 369 kronor, S-XXL.

Bultborttagarhylsan "Twist"

Industriverktyg IDG-Tools AB presenterar ett nytt verktyg för den professionella användaren. Med Twisterhylsa kan man med mutterdragare, spärrskaft eller ledhandtag ta loss bultar eller muttrar som har helt eller delvis trasiga huvuden.
Hylsan fungerar genom att den dras motsols, med eller utan mutterdragare. Hylsan skär då effektivt fast i materialet som finns kvar utan att slira. Twisterhylsan kan även dras med en fast nyckel om den skadade bulten/muttern sitter riktigt trångt då hylsan är försedd med utvändigt sexkantsfäste.
Hylssatsen innehåller hylsorna 10-24 millimeter med ½-tums anslutning och är tillverkad av Nickel-Chrome-Molybden vilket gör hylsan extremt stark. Priset ligger på 2 850 kronor och mer information hittar man hos Industriverktyg IDG-Tools AB.

Smart overall

Overall i Texdura/Ballistic med smart öppning där bak. Luckan kan användas till valfritt ändamål.
Den är vind- och vattenavvisande på utsatta partier och extra fodrad med pile på insida av krage och huva.
Storlek S–XXL. Cirkapris 3 495 kronor.
www.jofama.se

Ta svetsen med dig

ESABs populära Caddy-serie har fått två nya familjemedlemmar, Caddy Mig C160i och Caddy Mig C200i. Nykomlingarna är kompakta och bärbara 1-fas strömkällor på 160 respektive 200A för professionell MIG/MAG-svetsning. Vid svetsning med gaslös rörtråd Coreshield 15 krävs dessutom ingen skyddsgas, vilket gör att du slipper hantera den tunga gasflaskan. C200i med QSet ger alltid optimala svetsparametrar i kortbågsområdet. Varje gång, för alla gas- och materialkombinationer, oberoende av trådutstick. Välj material på panelen, ställ sedan in materialtjocklek och börja svetsa! Första gången behöver strömkällan fyra sekunders svetsning för att beräkna de optimala svetsparametrarna. Därefter justeras inställningarna automatiskt för ett perfekt resultat. Provsvetsa genast hos närmaste ESAB återförsäljare!

Visste du att i Kalifornien kräves jaktlicens för att ladda en råttfälla

BEAT THE EXTREME CONDITIONS

SPORT | CROSSOVER | TOURING | UTILITY

EXTREME POWER

E SOM I ENSTÅENDE:

Nya Rotax 800R E-TEC är en revolutionerande tvåtaktsmotor med bränsleinsprutning och en kombination av kraft och bränsleekonomi som saknar motstycke inom branschen!* Faktum är att motorn nästan har samma bränsleekonomi som den mest bränslesnåla 600-motorn på marknaden; E-TEC 600 H.O.

RAVE™ RE 800R E-TEC

Rave RE 800 E-TEC har ett lätt chassi men en slitstark konstruktion – och kommer i år med en ny brutal färgsättning. Skotern accelererar snabbt, lyder lätt och tar sig smidigt fram. Stötdämparna är fullt justerbara vilket gör den enkel att anpassa till förarens körstil. Rave RE 800 E-TEC behöver inte byggas om: skotern är redo för endurobanorna och hård ledkörningen direkt från fabriken!

NOGA UTVALDA LYNXKLÄDER & -TILLBEHÖR

Väska för styret

REX Rave & Xtrim, Commander, 49 Ranger 2011

639 SEK

Ca.pris inkl. moms

619530002

Justerbar styrhöjare

2 357 SEK

Ca.pris inkl. moms

619400074

*Jämförelsen baserar sig på konkurrenternas 2010 års broschyrer och hemsidor samt BRP:s interna tester.

LYNX®

BRP

SPORT | CROSSOVER | TOURING | UTILITY

EXTREME FREEDOM

ROTAX 800R E-TEC

LYNX 2-ÅRS GARANTI! 2 Year WARRANTY

Fler orsaker att älska E-TEC 800R:

- Exceptionell kraft: 155+ hk
- Enastående bränsleekonomi: 12,3 l/100 km*
- Bränsleräckvidd: 325 km
- Praktiskt taget rök- och luktfri – särskilt vid start och tomgång
- Enkel start, lätt gas och automatisk konservering för sommaruppehåll
- Jämn tomgång
- Inspirerad av Evinrudes beprövade direktinsprutningsteknologi

XTRIM™ BOONDOCKER 800R E-TEC

Nyheten Xtrim BoonDocker 800R E-TEC är anpassad både för ledkörning och friåkning. En lätt skoter som har mycket bra körkomfort och är lättmanövrerad. Med den nya mattan med 44 mm kammar tar sig maskinen fram fantastiskt bra, både i lössnö och uppför de brantaste sluttningarna. Xtrim™ BoonDocker 800 E-TEC är det perfekta valet för skoterförare, som vill nå toppen!

Fairbanks Jacket

2 490 SEK

Ca.pris inkl. moms

6500690690

Främre bukplåt

REX Rave & Xtrim

1 170 SEK

Ca.pris inkl. moms

619400035

brp.com

brpusersclub.com

© 2010 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). ® ™ och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP eller dess dotterbolag.

Arbetsmaskiner 2011

Konservativt, beprövat och pålitligt.

Av:Togga

Arbetsmaskinerna är och kommer att vara fria från stora frekvent återkommande nyheter. Antingen är kunderna väldigt konservativa eller så lyckas tillverkarna att göra maskiner som är kompletta från början. Troligtvis är en anledning att maskinerna bara småtuffar och går, och inte ligger på maxprestanda hela tiden. Har man bara en bra grund så behöver man inte överarbeta utvecklingen av maskinerna och som tillverkare behöver man inte stå på tå för att göra kunderna till lags.

När man köper en arbetsmaskin gör man det för ett syfte och fungerar den som den ska, finns det ingen anledning att vare sig byta tillverkare eller modell. Det är då också en trygghet att kunna köpa en så gott som exakt lika maskin som man slitit ut. Den ska göra jobbet och inget annat.

Lynx

Ut med det nya och in med gamla.

Till i år ruskar Lynx om sitt modellprogram helt. Endast en modell finns kvar från föregående år och man har tagit in några gamla aktörer.

I början på det nya decenniet fick 5900-modellen ge vika för Lynx Yeti som lanserades med buller och bång. Nu gör man en kombination och plockar bort dom två sista nollorna. Modellen heter följaktligen Lynx Yeti 59 och ska ge sörjande fans av den gamla 5900 plåster på såren. Men det finns egentligen inga likheter med den tidigare kungen av arbetsmaskiner. Den nya 59:an är uppbyggd på helt ny teknik och den har fått den fantastiska 600 ACE-motorn under huven. Nytänk i variatorn, bred matta och den lilla fyrtaktsmotorn gör att du enkelt kan krypköra i skogen utan besvär. LTS-tekniken i framvagnen gör också sitt till. Istället för a-armar i framvagnen som fastnar i grenar och stenar gör termosdämparna det enkelt att krysa fram i svårare terräng.

49 Ranger 600 E-tec

Det är den enda av maskinerna som kommer med reverserbar motor och är den maskinen som täpper till luckan mellan touring och arbetsmaskiner. Förutom vanlig tunnelkylning tar den hjälp av en fläkt för att kyla motorn vid låga hastigheter. Där vi tidigare tuffat runt med maskinerna med 50 och 60 centimeters mattor kunde vi utnyttja 49:ans smidighet för att ta oss fram. En smalare matta och något högre kammar, än dom andra arbetsmaskinerna, gör tillsammans med 600 e-tec motorn att den blir lättkörd. Med dom uppåtböjda a-armarna utnyttjas den justerbara spårvidden maximalt och med stötdämparsetupen, som är identisk med Adventure Grand Tourer 600 e-tec, kommer man med fördel att kunna använda maskinen som en touringmaskin. Den är inte förstavalet för den som ska dra tunga timmerlass när den saknar lågväxel. Men med lite tuffa tillbehör som hooks och burkrem gör den sig perfekt som kombinerad nöjes- och arbetsmaskin.

En blev kvar

Den enda maskinen som finns kvar sen tidigare är Yeti Pro V-800. Den har allt som krävs för att utföra det där riktigt tunga arbetet. 60 centimeters bredd på mattan och lågväxel gör att den kan dra allt, överallt. I alla fall om lynxavdelningen på BRP får beskriva maskinen själva. I jämförelse med exempelvis Yamaha Viking är maskinen både dyrare och har betydligt mindre effekt. Till och med mellan sina egna modeller är det svårt att hitta argument för just denna modell. Okej den har den bredaste mattan på marknaden men är det egentligen positivt eller bara negativt?

Gör om och gör rätt, eller helt sonika skrota konceptet. Prislappen är helt fel och det är svårt att hitta något positivt med den här maskinen. Den kanske är bra för att trampa snö framför ett skidspårsaggregat, men när spårpatrullen får upp ögonen för fyrhjulingar med bandsats, har den här modellen tappat samtliga potentiella köpare.

Fläktkylt

Nytt för i år med gammal motorteknik och i gammalt chassi är Yeti 550. Till och med 2014 kommer vi att få nöjet

Lynx

	49 Ranger 600 E-TEC/ 59 YETI 600 ACE/ YETI 550/ YETI PRO V-800
Motor:	594 vätskekyld/ 600 vätskekyld/ 553 fläktkyld/ 800 vätskekyld
Typ:	2-cyl 2-takt DI/ 2-cyl 4-takt EFI/ 2-cyl 2-takt förgasare/ 2-cyl 4-takt EFI
Effekt hk:	114/ 56/ 56/ 66
Elstart:	Ja/ Ja/ Ja/ Ja
Färg:	Vit/ Röd/ Grå/ Blå
Pris:	124 900:-/ 117 900:-/ 79 900:-/ 138 900:-

Lynx 49 Ranger 600 E-tec. En av våra absoluta favoriter när vi skulle kryssa mellan träd och i djup bottenlös snö. Att den dessutom fungerar alldeles utmärkt på led, var bara en bonus.

Lynx tar upp namnet på en av sina bästa arbetsmaskiner. Nu i ny skrud och modernare utrustning.

Det är nog sista gången vi får se Yeti V800 i nyproduktion. Dock har den bredaste mattan på marknaden.

59:an är bekväm och har rätt körställning från början. Oavsett om man sitter eller kör den traditionella körställningen med knäet på dynan.

att köpa det gamla beprövade konceptet med fläktkylning. Efter det platsar inte motorkonceptet in på de strängare miljökraven som kommer. I förra stycket sågade vi konceptet med Yeti Pro V-800 men i detta stycke kommer vi istället att göra ett lappkast åt positivt håll. 550 fungerar och har alltid varit ett fullgott alternativ till dom vattenkylda modellerna. Priset på maskinerna är och har alltid varit rätt och man har fått mycket maskin för pengarna. Passa på att införskaffa en fläktis innan dom förbjuds. Sjunker andrahandsvärdet procentuellt lika som en vattenkyld blir värdeminskningen totalt mindre och det blir i slutändan en bra affär, både för dig och den som köper din begagnade maskin.

Ski-Doo

Vi klassar in tre maskiner bland arbetsmaskinerna. Ski-Doo Tundra LT 550 F, Tundra LT 600 ACE och Scandic WT 600 ACE. Det vill säga en fläktis och två stycken maskiner med den helt nya ACE-motorn. Vi avhandlar fläktmaskinen direkt och kort då den är identisk med förra årets maskin. Precis som alla tillverkares fläktmaskiner är dom inne på sista refrängen med tanke på dom kommande miljökraven. Men dom finns med så länge det går.

Tundra LT 550 F

Priset är ett stort argument när 550:n är 20 000 kronor billigare än den nya ACE-maskinen. Annars har den allt som krävs av en lite mer friåkningsinriktad arbetsmaskin. Mattan har 38 millimeters kamhöjd och är lika lång som på en summit. Lägg till handtagsrem på styret, REV-XU chassit, teleskopframfjädring och du har en boondocker i arbetskläder. Just lösningen, som på Ski-doo kallas för Lynx teleskopframfjädring, med borttagna a-armar skapar förvånansvärd framkomlighet i bottenlös snö. Inget som tar i och ett underrede som är format som ett V gör att maskinen flyter uppe på snön som en båt.

Tundra LT 600 ACE

Maskinen är förutom motor, växellåda och 10 kilo extra, som gott som identisk med 550F. Motorn har med sin karaktär och bensinförbrukning hyllats och vi har skrivit ingående om motorn i nummer två av Snowrider. I tundrachassit gör den sig perfekt och det var många gånger som vi under provkörningarna åkte med ett leende på läpparna. Man tar sig lugnt och försiktigt fram genom djupsnön och det är ingenstans som vi behöver ta sats eller hålla i lite extra, för att ta oss fram.

Extrakilona gör ingen märkbar skillnad och fördelarna med motorn uppväger allt. För att kunna krypköra är kylarpaketet utrustat med en fläkt.

En tvåtaktsmotor går att reversera och det är något man utnyttjar på 550F medans den nya fyrtaktaren självklart inte går att reversera. Därför har Tundra 600 ACE en mekanisk back men den har ingen möjlighet till hög och låg växel framåt. Men avsaknaden av en lågväxel gör inget då maskinen inte är inriktad mot kunder som önskar att dra saker. För dom finns istället Scandic WT 600 ACE.

Tundra LT 600 ACE är så där alldeles lagom. Mjuk och följsam i alla lägen, tack vare karaktären i den nya motorn 600 ACE.

Ski-Doo

	Tundra LT 600 ACE/ Tundra LT 550F/ Skandic WT 600 ACE
Motor:	600 vätskekyld/ 553 fläktkyld/ 600 vätskekyld
Typ:	2-cyl 4-takt EFI/ 2-cyl 2-takt förgasare/ 2-cyl 4-takt EFI
Effekt hk:	56/ 56/ 56
Elstart:	Ja/ Ja/ Ja
Färg:	Gul/ Gul/ Gul, Svart
Pris:	114 900:-/ 94 900:-/ 124 900:-

Scandic WT 600 ACE

Förra årets Scandic Expedition har delat upp sig i två nya modellnamn. Ordet Scandic lever kvar i arbetssegmentet och Expedition har bildat ny modell bland touringmaskinerna.

Vid en första anblick får man en känsla av att Scandicen i jämförelse är riktigt fet. Och mycket riktigt är den hela 50 kilo tyngre än Tundra LT 600 ACE och den ger ett gediget intryck. 10 000 kronor skiljer dom åt och med 130 kronors skillnad på en avbetalning kan det vara lätt att välja den lite mer visuellt starkare Scandicen. Men pass upp och tänk efter vad du egentligen ska använda maskinen till. Tundrorna är typiska lappmoppar som tar sig fram enkelt och lätt överallt. Medans Scandicen med bredare matta och syncroväxellåda är ännu mer inriktad på att dra saker. Den är lite klumpigare att kryssa fram mellan träden med. Men istället är den ett tyst mullrande strykjärn i skogen och är en bredbandare, som är riktigt bred i sitt användningsområde.

Polaris

Något som utmärker alla tillverkarnas arbetsmaskiner är att dom i stort sett ändras minimalt från år till år. Polaris är inget undantag. Grundtanken finns där och Widetrak har blivit en institution bland arbetande skoterförare. Förra året levererades samtliga tre maskinerna med ett vitt yttre och i år kommer två av maskinerna i blått utförande. Samtliga maskiner har bra packutrymmen och kan utrustas med Polaris originaltillbehör för att ytterligare förhöja det praktiska.

Widetrak LX

Vi tar den trist-roliga först. Widetrak LX har lite grann av historisk nostalgi över sig. Förgasare, trailingarmar och ett så-

dant där sittkörningskoncept som visar att detta är en beprövad modell. Om detta inte var nog med nostalgi, så är maskinen utvecklad av Fritidsprodukter i Östersund under senare delen av åttiotalet. Svensktillverkad hög kvalité som fungerat tidigare och fungerar fortfarande. Det är lite förvånande att den fortfarande finns kvar, men det skulle inte vara konstigt om den ersattes till nästa år av en 550F i IQ-chassi med bredband.

Widetrak IQ 600

Modernare är det med en IQ 600 och bredband. Pigg motor som gör jobbet utan att kompromissa och dessutom utrustad med praktiska detaljer. Som alla Widetrak's finns det ställbart ryggstöd, uppvärmt handskfack och bra packutrymmen som är några av egenskaperna som är värda att peka på. Självklart är det elstart och 12-voltsuttag för diverse extrautrustning.

FS IQ Widetrak

Bakom beteckningen FS döljer sig en fyrtaktsmotor på 750 kubik och två cylindrar. Maskinen skiljer sig på fem punkter gentemot IQ 600. Den är vit, har en annan motor, väger lite mer, kostar mindre och har en annan växellåda. För övrigt är dom exakt lika. Att den är 5 000 kronor billigare gör nog ingen köpare men samtidigt kommer priset inte att avskräcka heller. Frågan man lär ställa sig är att om man vill köra två-takt eller fyrtakt.

En snöskoter med 50 centimeters matta är bångstyrig och kräver sin man eller en rejäl kvinna för att tuktas. Med en fyrtaktsmotor under huven tenderar maskinen även att bli lite framtung. Är

Polaris

	FS IQ Widetrak/	600 IQ Widetrak/	Widetrak LX
Motor:	750 vätskekyld/	599 vätskekyld/	488 vätskekyld
Typ:	2-cyl 4-takt EFI/	2-cyl 2-takt EFI/	2-cyl 2-takt förgasare
Effekt hk:	80/	125/	65
Elstart:	Ja/	Ja/	Ja
Färg:	Vit/	Blå/	Blå
Pris:	119 900:-/	124 900:-/	82 900:-

Passa på att se Widetrak LX in action.

Arctic Cat

	Bearcat 570/ Bearcat Z1 XT
Motor:	565 fläktkyld/ 1056 vätskekyld
Typ:	2-cyl 2-takt förgasare/ 2-cyl 4-takt EFI
Effekt hk:	63/ 123
Elstart:	Ja/ Ja
Färg:	Svart, Blå/ Svart, Blå
Pris:	94 900:-/ 139 900:-

du på jakt efter en touringmaskin som du kan jobba med är FS IQ ett bra val. Widetrak överlag är bra att dra med och en tvåtaktare blir ett bättre val för rent arbete när IQ 600 är lättare, piggare och mer följsam än fyrtaktaren.

Vilken är bäst?

Oavsett hur många gånger du vänder dig kommer näsan att sitta där fram, och är du sugen på en arbetsmaskin är det bäst att sätta sig ner i rejäl tankeverksamhet. Att köpa en sportmaskin är förhållandevis enkelt och du ska ställa dig frågorna om vad du ska använda snöskotern till. Hur mycket touring blir det, rent arbete och antalet mil för ren nöjeskörning sätter villkoren för vilken maskin det blir. Kolla in touringsegmentet och överväg också att arbeta med en fyrhjuling med bandsats. För Polaris kvittar det nog om deras logotype sitter på en snöskoter eller en fyrhjuling.

Arctic Cat

I år stoppar vi in två maskiner bland arbetsmaskinerna. Bearcat Z1 XT och Bearcat 570. Den förlängda versionen av 570 skippas detta år och dom som vill ha en lite längre Bearcat får nöja sig med en Z1. 45 000 kronor skiljer modellerna åt och den som har råd köper den med fyrtakts twinmotorn. Men se inte fläktmaskinen som ett dåligt alternativ. Det är ett koncept som fungerar och som rent kylmässigt kan användas tidigt på hösten och sent på våren.

Bara ljudet ifrån Z1 inger respekt och dess historia visar upp egenskaper som fungerar i en arbetande miljö. Den är dragvillig och är anpassad för både för touring och arbete. Touring för att den man har delad ekonomi med, ska godkänna köpet och arbetsmaskin så att skatteverket godkänner skatteavdraget på skogskontot. Om man vill vara säker på att få den riktiga touringkänslan kan man utrusta Z1:en med dynvärme och handtagsvärmare för passageraren. Och omvänt om man vill få en extra arbetsmaskinslook kan man ta bort passagerarsätet och få ett enormt lastutrymme. En ytterligare option att montera är fläktkylningen av radiatorn för dom som krypkör under längre tider.

Maskinerna skiljer sig år från år med i princip bara färgvalet som skillnad. Z1 har fått en 35 millimeters matta och är en förändring som gör skillnad. Helt nytt för i år är att Z1 XT har fått en bättre ståuppkörställning med två tums högre styre och att den har fått ett effektivare lyse. Halvljuset lyser konstant och även när man har helljuset på. Inte nytt men

Yamaha Venture Multi Purpose. Som namnet antyder är det en maskin som är bred i sitt användningsområde. Inte riktigt en arbetsmaskin och inte en touringmaskin. Den är någonstans mittimellan och fungerar helt okej till båda.

bra med Z1:en är att den har motorvärmare som standard och gigantiska 66 liters tank. Fläktmaskinen har fått en efterlängtad elstart som standard.

Yamaha

Yamaha fortsätter sitt korståg i fyrtaktens tjänst. En liten eftersläpare finns dock bland arbetsmaskinerna. VK540III har en 535cc fläktkyld twinmotor och om man får tro Yamahas hemsida där den finns till försäljning för 84 900 kronor så existerar den. Kollar man i deras broschyrer existerar den inte. Om den finns eller inte kan du enkelt kolla med din återförsäljare, om du nu mot förmodan skulle vara intresserad av en maskin med samma motor som satt i gamla SRV-maskinen. Om inte annat är det nostalgi på hög nivå. Totalt har den sålt 7 509 exemplar under 23 år.

Venture Multi Purpose

Det finns alternativ och riktigt bra sådana. När nya Venture kom var det många som rynkade på näsan och tyckte att den var riktigt ful. Men som med andra fula upplevelser svalnar det om man får se det tillräckligt ofta. Arbetsversionen av Venture har inte ändrat sig sedan förra säsongen och det verkar som att Yamaha lyckats tillverka en maskin som fungerar i många sammanhang. Det är ju lite av det modellnamnet antyder och den touringliknande arbetsmaskinen fungerar lika bra på leden som bredvid. I jämförelse med Venture Lite som marknadsförs som en touringmaskin är skillnaderna minimala. Största skillnaden är den bredare mattan på Multi Purpose. Men det är ändå en skillnad som har stor betydelse. En decimeter bredare matta gör att maskinen får bättre bärighet på snön men samtidigt blir den också trögare att hantera. Mattor från 400 centimeter och uppåt har en tendens att bli överstabila på leden och val av maskin måste tas utifrån vad du tänkt använda maskin mest till.

RS Viking Professional

Namnet Viking har funnits med ett antal år och var egentligen med redan när Rajd tillverkades. Modellnamnet syftar nog på oss bleka nordenbor som sliter outtröttligt i vår kamp efter att erövra mer mark. Modellen har ändrats i olika generationer genom två-taktsmotorer och teleskopfjädring. I sin moderna utformning är det få likheter med tidigare generationer och hela maskinen andas arbete, samtidigt som den är så pass modernt designad att man inte behöver skämmas när man vill köra touring med polarna.

Maskinen har som enda modell i Yamahas sortiment bananformade a-armar som ökar markfrigången och en flipup-konstruktion i boggin som ska underlätta backning. Mattan är 508 millimeter bred och tillsammans med längden ger den bra bärighet i snön. För framdriften står den förgasarförsedda och trecylindriga motorn för ett mjukt register som drar jämnt över alla varvtal. En av Yamahas stora nyheter i år är Electric Power Steering, EPS. På svenska kallas det för servo. Men arbetsmaskinerna är helt befriade från denna finess. Men ser man historiskt på utvecklingen kommer Yamaha inom kort att introducera servo på sina arbetsmaskiner också.

Resumé av arbetsmaskiner

Arbetsmaskinerna är och kommer att vara fria från stora frekvent återkommande nyheter. Antingen är kunderna väldigt konservativa eller så lyckas tillverkarna att göra maskiner som är kompletta från början. Troligtvis är en anledning att maskinerna bara småtuffar och går, och inte ligger på maxprestanda hela tiden. Har man bara en bra grund så behöver man inte överarbeta utvecklingen av maskinerna och som tillverkare behöver man inte stå på tå för att göra kunderna till lags.

Samtliga tillverkare som marknadsför sina gamla häckar i Sverige skyller på att maskinerna är storsäljare i Ryssland. Dessutom kostar dom väldigt lite att producera, så rent ekonomiskt är det fullt förståeligt att dom finns kvar. Det är bara inom segmentet arbetsmaskiner som det fungerar att sälja gammal beprövad teknik men det enda det ger oss är en nostalgitripp. Med en stigande ekonomi i Ryssland och faktum att det skiljer småpengar till en modernare teknik, så kommer detta fenomen att vara övergående.

När man köper en arbetsmaskin gör man det för ett syfte och fungerar den som den ska, finns det kanske ingen anledning att vare sig byta tillverkare eller modell. Det är också en trygghet att kunna köpa en modernare version av den maskinen som man slitit ut. Snöskotern ska göra jobbet och inget annat.

Yamaha

	Venture Multi Purpose/ RSViking Pro/ VK540III
Motor:	499 vätskekyld/ 973 vätskekyld/ 535 fläktkyld
Typ:	2-cyl 4-takt EFI/ 3-cyl 4-takt förgasare/ 2-cyl 2-takt förgasare
Effekt hk:	80/ 120/ cirka 56,27
Elstart:	Ja/ Ja/ Ja
Färg:	Vit/ Svart, Vit/ Svart, Vit
Pris:	94 900:-/ 124 900:-/ 84 900:-

Also new catalog and video available !
www.snogear.se

Rider: Juha Valkamgar, Suit: Snogear Blackie 2011

NEW SNOGEAR MODELS 2011 OUT NOW.

check out www.snogear.se

facebook

Follow us on Facebook

2011 snogear® COLLECTION

Snow Rider

Det är inte alltid lätt att vara skoterintresserad.

Text: Camilla Persson

Redan som liten pjuklarv så har jag varit med och åkt skoter. När jag var sju år köpte farsan en Yamaha Venture. Det var ingen vidare skönhet, men de var ju nått att gasa på i alla fall. Några år senare satte min faster mig på hennes Arctic Cat F6 och sa att jag fick köra den helt själv. Snacka om att mitt leende räckte runt hela skallen, när jag kom tillbaka från den turen! Efter den dagen visste jag precis vad jag ville. Jag skulle också vara en lycklig skoterägare en vacker dag! Tyvärr visade det sig att det skulle bli mycket svårare än vad jag trott att få min dröm att gå i uppfyllelse.

Mina föräldrar var inte vidare sugna på att deras lilla söta dotter skulle sätta sig på en skoter och "köra ihjäl sig". Farsan trodde dessutom att jag bara ville vara cool och impa på killarna, men riktigt så var det ju inte. När jag såg en skoter kändes det i hela kroppen och det var som att jag själv körde. Det hade inget med att vara cool att göra. Jag ville ju bara göra det jag älskade!

Drömmen var att få äga en snygg sportskoter som jag kunde åka runt, burka och leka i snön med. Men nej då, skulle jag ha en skoter så fick jag allt nöja mig med farfars gamla Ski-Doo Elan, tyckte mina föräldrar. Skoteråkning var absolut inget för mig, enligt dom?!

Men vad skulle jag göra? Jag fick helt sonika köra farfars elan. Jag skulle i alla fall få göra det jag älskade, även om det kanske inte var med den skotern jag drömt om. Trots allt var jag lite smått förälskad i den lilla elanen, den var faktiskt ganska charmig.

Jag kämpade vidare i medvind och motvind. Inför min fjortonde sommar bestämde jag mig för att om mina föräldrar inte vill stötta mig i det här intresset och köpa mig en skoter, så ska jag f-n börja jobba själv och köpa mig en skoter för egna pengar. Sagt och gjort, till sommaren började jag mitt första sommarjobb. Det blev att springa runt och städa på olika företag. Men vad jag skulle göra? Tro mig, det var inte vidare roligt, men pengarna jag tjänade dövade den största ångesten.

Varje dag var jag in på datorn och kollade om det fanns någon skoter jag hade råd med, och ibland fanns någon som passade mig. Alla maskiner jag hittade lyckades dock min kära far alltid hitta nått litet fel på, och som på grund av det gjorde att jag inte fick köpa den. Jag tror att han gjorde det lite med flit.

En dag hittade jag en Ski-Doo MXZ REV 550, och den borde jag väl få köpa. Det var ju bara en 550 och en perfekt första skoter, även om jag egentligen ville ha en maskin med lite mer hästar. Men jag lyckades på något vis övertyga farsan att det var den perfekta förstaskotern. Vi for ner och tittade på skotern samma kväll, trots att jag inte hade tillräckligt med pengar. Men jag tror att efter allt mitt tjat så hade farsan förstått att det här var något jag ville mer än något annat och han lånade mig pengarna som fattades. Och tro på fasen, några dagar senare var jag, Camilla Persson äntligen en skoterägare!

Men, det visade sig att min lycka inte skulle vara länge. När snön kom och jag skulle ta min första skotertur la skotern bara av. Jaha, tänkte jag? Soppatorsk kanske?

Det visade sig att det var mycket värre än soppatorsk. Min drömskoter blev nu en skotersate som hade värmenypt. Innan vintern var slut hade min kära skoter nypt tre gånger, vilket är tre gånger för mycket. Men farsan lyckades till slut få ordning på skotern och jag kunde äntligen köra som jag ville. När nästa sommar kom var det bara att börja jobba igen. Jag var ju tvungen att betala tillbaka pengarna som jag lånat.

Jag tror att mina föräldrar, efter att sett mig köra, och efter hur mycket jag kämpade för att få min skoter, äntligen har förstått hur mycket jag älskar att köra snöskoter. Mitt nästa drag blir att uppgradera lite. Det börjar kännas lite smått tråkigt med en 550 och jag vill ha något med lite mer kraft i. Jag har även planer på att prova på skotercross i framtiden. Det skulle vara jävligt kul, men jag vet inte riktigt om jag vågar. Även om jag vill, vet jag att det kommer att bli ännu en kamp mot mina föräldrar. Men av erfarenhet går det om man vill, och om man kämpar lite. Och vill man det riktigt mycket, går det även att övertyga dom mest tröga föräldrarna.

RR Clothing

Dyngsnygg classic bigwings t-shirt från RuffRiders. Röd som passar för både tjejer och killar. Storlek s-xl och ett pris på 269 kronor. www.zpirit.se

onepiece

Plagget för dig som chillar. Ett slapparplagg som du kommer att älska. Hoppa i och du är färdigklädd vart än du befinner dig. Passar på afterskin, sommarstugan eller bara en seg söndagsmorgon. Overallen är redan ett av Norges absolut mest använda klädesplagg. Om det är bra eller inte, kvittar. När du har plagget på dig visar du helt klart att du inte bryr dig. Du är bara cool, välklädd och kaninaktigt intressant. Köp fler för att få fri frakt i webshopen. Pris från 1 000 kronor och du hittar den på www.onepiece.se

Ge bort en upplevelse

Liveit skapar och säljer upplevelser som passar alla. Från mordgåtor, middagar, äventyr och provkörning av rallybil. På deras hemsida www.liveit.se hittar du all information, plus att du enkelt kan välja aktivitet efter vem du vill ge upplevelsen. www.liveit.se

Annorlunda fotoram

Det får plats två fotografier, en på varje sida och om du vänder den upp och ned, flyter det omkring små guldhjärtan och glitter. Åtta centimeter hög och kostar 79 kronor. www.kitsch.se

Girls like Fox

T-shirt i tjejmodell från Fox med mönster i grått. 295 kronor. Mer kläder finns på www.iceman.se

Tjejhelg i Åkersjön

JOY EVENT HUNT AND HEALTH

Surftips

www.joyevent.se
wwww.akersjon.com

FÖR HÄRLIGA DAGAR MED VÄNNINORNA I FJÄLLEN HOS Fjällgården

Av tjejer, bara för tjejer och med allt en tjej kan önska sig.
Slår man ihop skoterkörning och avkoppling blir det så tjejjigt som det bara kan bli. Joy Event arrangerar under två helger på Fjällgården i Åkersjön denna säsong tjejhelger med inriktning på skoterkörning och avkopplande kringarrangemang. Samling fredag kväll vid 20.00 för gemensam middag och i samband med middagen hålls en kort genomgång av helgens aktiviteter. Efter middagen finns det tillgång till bastu och utomhusbad i pool.
Lördag morgon är gänget uppe med tuppen och har yinyoga i brasrummet vid 07.30. Sedan blir det frukost där det också görs lunchpackning för dagen. Vid tiotiden är det dags för dagens skotersafari där maskinerna ingår och det finns möjlighet att låna kläder. Hela dagen används till skoterkörning där det tas pauser vid önskemål och behov. Turen går över milsvida fjäll med guide och gruppen återvänder vid 15.00 till Fjällgården. Där väntar bastu, bad och möjlighet till spabehandling för den som önskar och vid 19.00 är det gemensam middag.
Söndag morgon skippas sovmorgonen för ytterligare ett pass yinyoga innan frukosten 08.30. Den här dagen görs det ett kortare äventyr som avslutas vid 13.00. Det intas en gemensam lunch och vi avslutar utvilade och fulla med intryck efter en givande helg.
För att det hela ska gå av stapeln krävs minst åtta deltagare som bokar. I summan 4 995 kronor ingår allt utom spabehandlingarna. Unna dig en hel helg med det bästa du vet. Kolla in www.joyevent.se för mer information.

Expedition

Kolahalvön 2011

Rätt ut i ingenmansland. Är det paradiset för en skoteråkare eller ett rent helvete?

Av:Togga

Det är snart dags för den första resan på vintern till landet i öster. Tidigare expeditioner på sommaren har gett mersmak och Lelle Jonsson tillsammans med Henrik Rham förbereder för fullt kommande äventyr i mars.

Det är två erfarna grabbar som dragit igång hela eventet och det kommer att bli totalt tio ekipage som lämnar finska Salli den tjugonde mars i år. Lelle Jonsson är skoteruthyrare i Vemdalen och jobbar i sitt företag Frihetsbolaget med guidade turer sommar som vinter. Henrik är lokalt känd i Ryssland och har guidat enduromotorcykelresor i fem år i den terräng som gänget ska till. Henrik känner lokalbefolkningen där dom ska bo och det kommer att underlätta rejält med rätt kontakter.

-Vad vi vet är vi den första organiserade skoterturen på Kolahalvön, berättar Henrik.

Som kuriosa kan nämnas att han genomförde Dakarrallyt på motorcykel 2009.

Förberedelser

Reseledarna förbereder kartor, sina egna maskiner och allt praktiskt runt besöket. Att det inte är enkelt att få besöka landet i öster är ingen myt och det krävs visum och rätt kontakter. Henrik ser till att alla har sina papper i ordning.

Det är inte direkt kryssad och pistmaskinspreparerade betalleder som ska leda dom upp till Kibinybergen. Det enda som kan liknas vid en led går till gränsstaden Alakurtti och efter det är det fri åkning i ospårad terräng. Det ska inte bli några problem då dom amerikanska GPS-sateliterna även svävar över Ryssland. Men allt går inte som man tänkt och även om dom planerar i förväg finns det B, C och D-planer beroende på vad som händer.

Skotern

Det kräver sin maskin för att klara av detta äventyr. Definitionen på kravet av maskin är en bra skoter med bra kamhöjd och det kan säkert uppfattas olika. Men det verkar som dom är rörande överens om vilken maskin som gäller. Av dom tio maskinerna som ska vara med på resan är det nio Ski-Doo Summit och en Polaris RMK. Sex av summitarna är splitternya och med e-tec. Samtliga maskiner har compositplåtar för att skydda underredena och det är gps monterad på alla skotrar.

Dom finurliga gps:erna som finns idag med kartfunktioner är dock så gott som värdelösa på Kolahalvön. Eftersom ryssarna har hållit terrängen hemlig under lång tid finns det inte nedladdningsbara kartor till själva gpserna. Men dom gröna kartorna finns för nedladdning och Lelle har en specialgps som klarar av att visa just dom.

-Jag har en Rugged Tablet PC 8,9" från Extern-IT i Stockholm. Hårddisken är utbytt mot en som inte har några rörliga delar. Den ska klara minus femtio grader, berättar Lelle.

Men det är inte bara skotrarna som måste hålla hög klass. Även förarna har krav på sig att vara i gott skick och i trim. Urvalet har gjorts genom att skoterförarna är kända sedan tidigare och att arrangörerna vet att dom kan hantera en skoter.

-Det är ingen som betalar så pass mycket pengar och vill åka i den terrängen om dom inte har gedigen erfarenhet av att åka skoter, fyller Lelle i.

Planen

Första etappen på resan blir att ta sig bilvägen till finska Salla för sammanstråla med dom andra äventyrarna. Alla har sina egna maskiner och förutom bensinen i Finland är allt betalt och fixat i förväg. Det är en hel del som ingår i an-

Det blir en hel del planerande och ritande för att hitta den optimala färdvägen. Äventyr och säkerhet ska kombineras på bästa sätt.

Bra bukskydd är ett måste. Det är ingen som vill bli kvar på grund av en havererad skoter.

Lätt packning med det absolut mest användbara för nödsituationer.

mälningsavgiften på 19 900 kronor. All bensin som krävs i Ryssland, två nätter på hotell Salla, fem nätter på olika vandrarhem, maten i Ryssland, guider och följebilar, med bland annat större delen av packningen.

Kolonnen kör med endast lätt dagspackning och den första etappen går till en fjällstation vid Kibinybergen. Beroende på snöförhållandena beger dom sig därefter djupare österut in i landet för bland annat ett besök hos traditionellt levande samer. Kolahalvön ligger mellan Vita havet och Barents hav och sannolikheten för kraftiga snöfall är stor. Det i sin tur innebär att dom kommer att åka i områden där det finns risk för lavin. Den lätta packningen som dom åker med ska innehålla säkerhetsutrustning som bland annat sovsäck och transceivers för lavinsök.

Genomförandet

Man kan säga att det är en all-inclusive-resa, mer inriktad mot skoteråkning. Bensinen som är en stor kostnad för oss i Norden är en mindre kostnad i Ryssland men sammanslaget med kostnaden för transporter med mera, blir det ungefär samma. För att underlätta organisationen är den inkluderad i priset. All tankning sker med dunk och det skulle vara praktiskt omöjligt att hålla reda på vem och hur mycket dom tankar. Till sin hjälp kommer dom att ha Konstantin och Natasha som tillhör staben och kommer att vara till god hjälp vid passagerna av några större städer på runt 8 000 invånare.

Den sista etappen österut är tänkt att gå till strandremsan vid Vita havet och i timmerstugor ska dom bo 200 meter ifrån havet. Bastubad är inbokat och dagen efteråt är det dags att bege sig tillbaka till Salla.

Resan beräknas ta fem dagar och genomförs mellan 20:e och den 25:e mars. Men det kommer nog inte att bli det sista. Visst gillar vi alla äventyr och i kombination med skoteråkning måste det att vara den ultimata resan. Om du inte vågar, orkar, eller har en annan dålig ursäkt för att inte vara med själv, så kan du läsa om deras upplevelse och expeditionen under nästa säsong av Snowrider. Är du nyfiken på mer runt detta äventyr hittar du mera information på www.frihetsbolaget.se

Årets maskin!

Varje decennium kommer det en maskin som man faller pladask för och bara måste ha.

Av: Björn

Vad är det som krävs för att sticka ut lite extra i mängden av nytillverkade snöskotrar? Ska man vara längst, störst, starkast eller bara snyggast? Det är ju kombinationen av olika egenskaper som gör en specifik modell intressant och alla snöskoteråkare har olika kriterier som just deras drömmaskin ska uppfylla. I min värld finns inte den perfekta snöskotern då jag är fullt medveten om att alla maskiner som är specialiserade på en viss körning har avsevärda brister då det gäller övrigt användande. Just nu har jag en favoritmaskin som inte tas in i Sverige. Modellen du ska hålla utkik efter heter Ski-Doo Tundra Xtreme och ska sorteras in i ESM-facket det vill säga, facket för Extremt Specialicerade Maskiner. Den här utforskaren är utan tvekan det sämsta valet för dig som vill ha en ledmaskin för allroundanvändande. Tundra Xtreme är utan tvekan den sämsta ledmaskin jag någonsin kört i hela mitt liv. Vill du däremot ha en maskin som är designad för att åka åttor runt alla andra i meterdjup snö i skogsterräng så är det här maskinen för dig. Tundran känner vi igen men tilläggsnamnet Xtreme syftar på motorbestyckningen som kanske i sig inte är speciellt extrem, men blir det i det nätta och fina Tundra-chassit. Där det i vanliga fall sitter a-armar spindlar och stötdämpare sitter det här två stycken termosliknande (Lynx telescopic front suspension LTS) rör som ersätter allt tjafs en ledmaskin behöver. Vinsten i och med detta blir till viss del minskad vikt samtidigt som alla sedvanliga rörbitar och stötdämpare som en a-armsframvagn består av inte får någon chans att ligga i snön och bromsa. Nackdelen med denna lösning är att denna maskin "bara" har 15 cm i fjädringsväg fram vilket är i minsta laget. Men när denna maskin ändå har en spårvidd på 81 cen-

timeter och är allmänt kass för ledbruk känns just detta som en petitess. Men vill man vara fin (eller ha en maskin som funkar utmärkt i lössnö) så får man lida pin. De två "termosarna" tillsammans med den pulkliknande buken och den 154 långa Powder Max-mattan och den fina 115 hästars E-techmotorn gör konceptet helt fantastiskt.

Ska man åka rätt uppför Kebnekaise finns det bättre maskiner än Tundra Xtreme, men ska du på vägen upp kryssa mellan 1000 tallar, ta dig förbi några raviner och böka dig fram bland en massa vindfällen, finns det inget bättre!

Det här är lappmoppen som förutom en riktigt bra körställning också har mattlängd, körkänsla, motorkraft och tillräckligt med attityd för att charma vem som helst.

Lite råa fakta

Tundra Xtreme är i grunden en Tundra LT och är i och med detta baserad på REV-XU™ plattformen som är ett starkt och relativt sportigt chassi och väger in på 225 kilo i torrvikt.

Den har den fina SC™-5U boggin som med sina fem lägen på den ledade bakdelen funkar riktigt bra. E-tec 600-motorn levererar enligt uppgift cirka 114-hästar vid 8100-varv precis som Summit Everest med likadan motor.

Xtremen kan jämföras med en Summit Everest i sin setup på val av variatorer och dämpare i boggin, men med lägre ruta, värre skidor och matta! Dessa är istället hämtade från Freeride.

Här sitter den non-ported 16 x 154 x 2.25-inch PowderMax™ mattan (samma som Summit Freeride) vilken har utmärkt bärförmåga i snön samtidigt som 57 millimeters kammarna ger bra fart framåt.

Pilot™ DS skis som de värre Summit modellerna har (exempelvis Freeride) ger utmärkta skråkörnings egenskaper tack vare sin smalare kant och bredd. Den nya konsturktionen ger också en styvare skida med utmärkt fotgrepp.

Spårvidden är på 81 cm vilket är hela nio centimetrar smalare än vad någon Summit har! Just denna egenskap är det mest utmärkande för denna maskin då den i princip vänder på en femöring.

Läser vi vidare i receptet ser vi att den har aluminium handlebar with J-hooks / Mountain strap / Low windshield/ styrhöjare på 205 mm, ja precis som de flesta Summitarna har.

Den har också REV-XP™ X narrow seat vilken är en smalare och högre dyna ämnad för en person. HPG™ dämparna i boggin är av lite värre variant än på den vanliga Tundran.

"Med en Ski-Doo Tundra Xtreme mellan benen blir ingen terräng för tuff för lappen"

Micke och Tundran fann varandra snabbt, då båda är smidiga och starka.

En 40 liters bränsletank ger tillsammans med 600 E-TEC en aktionsradie på 35,54 mil, men detta är i teorin och man lär aldrig nå detta med en Xtreme om man kör som maskinen är tänkt.

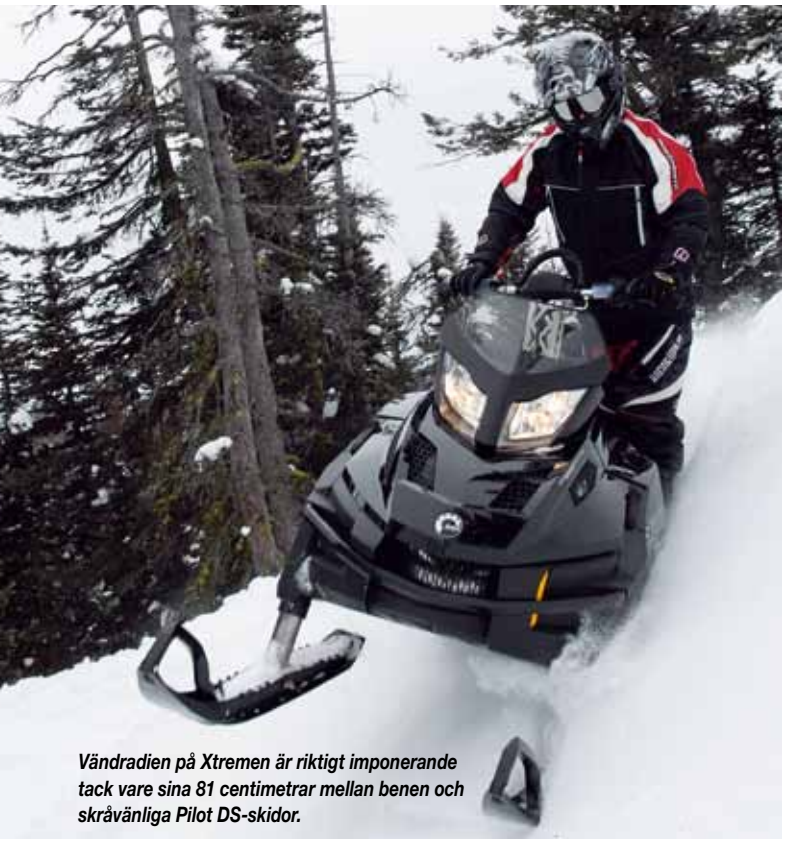
Lita på det

Ok så här långt är allt helt perfekt och underbart. Vad är haken? Ja förutom att den här maskinen är hemsk på led, så tas den inte in i Sverige. Men vaf... Ja precis, vafan! Varför? Enligt vissa teorier så fungerar den här maskinen perfekt så länge det finns snö i mängder, men behöver en extrakylare när det är hårdare före. I dagsläget är den inte optimal för exempelvis rennäringen där snötillgången kan variera med kokande motor som följd. Enligt icke bekräftade rykten kommer detta att vara löst till nästa år då den troligen, kanske och möjligtvis kommer hit.

Vad skulle den kosta här? Kostar i USA 2700 dollar mer än vanliga Tundra LT och borde prismässigt hamna lite över vad en Summit Everest med samma motor kostar här i Sverige. En sak är i alla fall säker. Kommer Tundra Xtreme till Sverige nästa år så ska jag ha en, lita på det!

Fler egenskaper:

*Analog gauge with display, den lite enklare instrumenteringen
* RER® electronic reverse
* Electric start
* Cargo rack
* Painted tunnel, svart



Vändradien på Xtremen är riktigt imponerande tack vare sina 81 centimetrar mellan benen och skråvänliga Pilot DS-skidor.

Tundra Xtreme

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	594,4
Borr/slag mm:	72x73
Bränslesystem:	DI 46
Smörjning:	Elektronisk pump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	114Hk@8100
Start:	Elstart
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	225
Tunnel:	REV-XU
Framvagn:	LTS
Fjädring fram:	Motion Control
Fjädringsväg fram mm:	150
Boggi:	SC-5U
Dämpare bak:	HPG
Dämpare centrum:	HPG
Fjädringsväg bak mm:	340
Typ av matta mm:	406x3923x57,2
Skidor:	Pilot DS
Spårvidd mm:	813
LxBxH mm:	3329x1002x1296
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	2,1
Att äga	
Cirkapris:	-
Färg:	Svart
Generalagent:	BRP

En stor anledning till den goda framkomligheten hos Tundran är den släta buken och avsaknaden av a-armar.

Den ledade bakdelen på SC-5U boggin är ställbar i fem lägen.

Visste du att Svea Rikes Lag är den mest stulna boken på svenska bibliotek.

CASTROL SNOW RACE 4T. MAXIMUM PERFORMANCE AT LOW TEMPERATURES.

Castrol Snow Race 4T 0W-40 is a fully synthetic engine oil for 4-stroke snow scooters. It has been specially designed to maximise wear protection, cold start and engine performance at very low temperatures and under high load conditions. The advanced additive technology maximises both engine power and the lifetime of the engine.

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.

Castrol

Förarbevis med B-körkort

Min kompis är polis och han sa att det fungerar så här.

Av: Togga

Det har varit en massa snack om att ha behörighet att köra snöskoter, genom att man har tagit sitt B-körkort före 1:a januari 2000. Riktigt krångligt har det varit när man lagt till momentet att man inte har behörighet, om man blivit av med körkortet efter det datumet. Jag har alltid hållit fartgränserna och endast överskridit hastigheten vid två tillfällen i mitt liv, och båda gångerna blev jag upptäckt av länsman. Eftersom jag anser mig att vara både skötsam och laglydig, är det av största intresse att veta vad som egentligen gäller. Får jag köra snöskoter på körkortet, eller måste jag ta ett separat förarbevis? Det är tillräckligt svårt att bena ut vad som gällt för B-körkort, så vi lämnar därhän vad som gäller för MC-kort, traktorkort och olika former av moppekort.

Hur var det

Vägverket, som idag är Transportstyrelsen, hävdar att dom alltid har sagt att körkort som blir återkallade, inte behåller möjligheten att fungera som förarbevis. Transportstyrelsen tolkar lagarna och gör sedan tillämpningar som alla intressenter använder sig av. Det är nu det blir riktigt snurrigt och svårt att förstå för våra små lekmannahjärnor. Koppla på alla hjärnceller så kommer här ett utdrag ifrån övergångsbestämmelserna i körkortslagen 1998:488. Citat "Körkort eller traktorkort som utfärdats före ikraftträdandet ger fortsatt rätt att köra terrängskoter. Detta gäller även när ett sådant körkort förnyas eller ett nytt körkort utfärdas på grund av ändrad behörighet." slut citat. Det är dom två meningarna som ställt till det och skapar bryderi fram till oktober 2009.

Vad betyder då dom två meningarna. Första meningen ger oss gamlingar rätt att köra snöskoter på B-körkort som är utfärdade före 1/1-2000. Den andra meningen ger oss rätten att köra snöskoter på B-körkortet, även om man får ett nytt körkort. Det är vad som inte står som skapar problem.

-Eftersom det endast står att man behåller rätten om körkortet förnyas eller att man får ny behörighet, gäller inte körkort som återkallats efter 1/1-2000. Om man skulle behålla rätten även om körkortet varit återkallat, skulle det ha stått där, förklarar Maria Åkerlund på Transportstyrelsen.

Med andra ord har man aldrig fått köra skoter på B-körkortet efter första januari 2000 om man varit av med körkortet efter det. Flummigt? Nej inte om man frågar en jurist. För dom är det solklart och lagtexten är tydlig på just den punkten. Vi tar det en gång till. Du har aldrig fått köra snöskoter på ett körkort som varit återkallat efter första januari 2000.

Ändrat datum

Av någon outgrundlig anledning fick man dessutom för sig att ändra på datumet på baksidan av körkortet efter återkallelse. Datumet står för när man tog sin behörighet och skulle egentligen inte ändrats. Oavsett om man blivit av med körkortet eller inte. Har man tagit sitt körkort som jag gjort 871209 ska detta stå på baksidan och inget annat. Det var något som regeringen fick på nöten för av bland annat EU. Det ansågs vara diskriminerande och man slutade med tilltaget i januari 2003. Men skadan var redan skedd för några fartsyndare och det finns fortfarande körkort där ute som har ett felaktigt datum vid behörigheten. Ja men, tänker du. Det var ju inte aktuellt i vilket fall. Enligt lagen tappade man sin behörighet om man blev av med körkortet.

Under den här tiden var det egentligen ingen som visste och jag är bombsäker på att även dåvarande Vägverket gav tvetydiga svar. Det är inget jag har belägg för och det är inget vi kommer att få svar på när Transportstyrelsen hävdar att dom alltid har tolkat lagen riktigt. Bland skoterfolk var det vilda spekulationer hur det egentligen var. Det är inte bara en gång jag har hört uttrycket.

-Jag känner en som är polis och han har sagt att det fungerar så här.

Och då har det nästan alltid varit olika svar. Ibland var det datumet på baksidan som gällde. Någon gång var det dagen

man tog körkortet som var viktigt och det minst vanliga förslaget var att man inte fick köra i vilket fall.

Brottslingen

När jag själv blev av med mitt körkort 020328 och var i min mest maniska period på att åka snöskoter, så var det ett stort nederlag att tappa min behörighet. Vid återkallandet gjorde jag anspråk på försörjningsplikt av min familj och att jag var tvungen att ha mitt körkort. Barnen fick agera slagträ och jag fick ner straffet till en månad. När jag fick tillbaka mitt körkort stod det 020429 och jag skulle följaktligen inte kunna köra snöskoter på mitt B-körkort. Enligt den personen som jag trodde på och som i sin tur pratat med sin poliskompis var jag övertygad om att det var datumet vid behörigheten som gällde. Efter att jag hört en liten fågel viska om att dåvarande Vägverket gjort fel med datumen, ringde jag för att få mitt körkort ändrat. Svaret jag fick var:

-Ja, vi vet att vi gjort fel. Det är nu ändrat så att man behåller sitt datum, oavsett om man blivit av med körkortet eller inte.

Jag undrar om inte dom ska ändra dom körkort dom gjort fel på, och får till svar.

-Det är tusentals och vi har valt att tysta ner det för att inte få en folkstorm. Körkorten kommer att bytas ut efter hand och då kommer det att stå rätt datum på baksidan, sa Vägverket då.

Jag fick inget nytt körkort med rätt datum, men det skulle lösa sig när jag tog min E-behörighet. När jag fick mitt körkort stod det rätt datum och enligt min kunskap då, fick jag tillbaka min förarbehörighet för snöskoter.

Ingen visste

Som det var tidigare och faktiskt så som det fortfarande är idag verkar det vara något som man inte vet hur det fungerar. Alla utom Transportstyrelsen som på sin hemsida och vid telefonsamtal klargör allt. Vid en rundringning till dom fyra största försäkringsbolagen och tre olika polisstationer får jag inte en enda gång ett rakt svar.

-Hmm, vi är inte riktig säkra på hur det fungerar, sa några.

-Vi följer Transportstyrelsen och deras

Maria Åkerlund på Transportstyrelsen

riktlinjer, men vi har inte riktigt koll på vad dom säger, svarade dom flesta.

Vi har massor med exempel på hur det har varit svårt att få ut på försäkringen på grund av alla oklarheter. Med facit i hand förstår man att det varit problem när det har varit människor som har trott och gjort egna sanningar. Frågar man försäkringsbolagen så får man ut på försäkringen, även om man inte har haft rätt behörighet. Dock till en något högre självrisk.

Vad gäller idag ?

Innan vi snurrar in oss totalt, är det lika bra att ta det som gäller idag. Ut med det gamla och in med det nya. I lag 2009:189 om ändring i körkortslagen 1998:488 hittar vi följande i övergångsbestämmelserna. Citat "Nytt körkort eller traktorkort som utfärdats efter återkallelse av körkort eller traktorkort som utfärdats före den 1 januari 2000 ger rätt att köra snöskoter och terränghjuling."

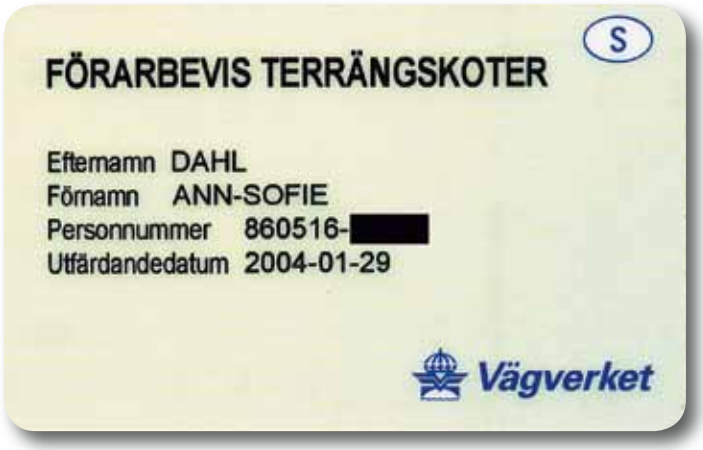
Slut citat. Helt plötsligt blev allt solklart. Oavsett vad som gällde tidigare ger B-körkortet som är taget före 1/1-2000 rätt att köra snöskoter. Detta gäller även om du har varit en superbuse och haft körkortet återkallat så att du är tvungen att ta om det. Har du en gång tagit körkortet före aktuellt datum, har du alltså alltid behörighet att köra snöskoter. Detta gäller från och med första oktober 2009.

Summa sumarium

Från och med 28 mars 2002 till och med i oktober 2009 har jag olovligt, men i god tro kört snöskoter. För jag tog aldrig något separat förarbevis efter att min kompis, pratat med sin poliskompis.

Ni som haft problem med försäkringsbolagen, när dom hävdat att ni kört olovligt, ska ändå ha fått ut på försäkringen. Dock mot en högre självrisk.

Säga vad man vill om lagar och regler, men det verkar i alla fall skapa arbetstillfällen.



Ett litet kort som skulle ha löst allt.

Till slut löste det sig av sig självt. Idag står rätt datum vid behörigheten på baksidan.

162,8 hk!

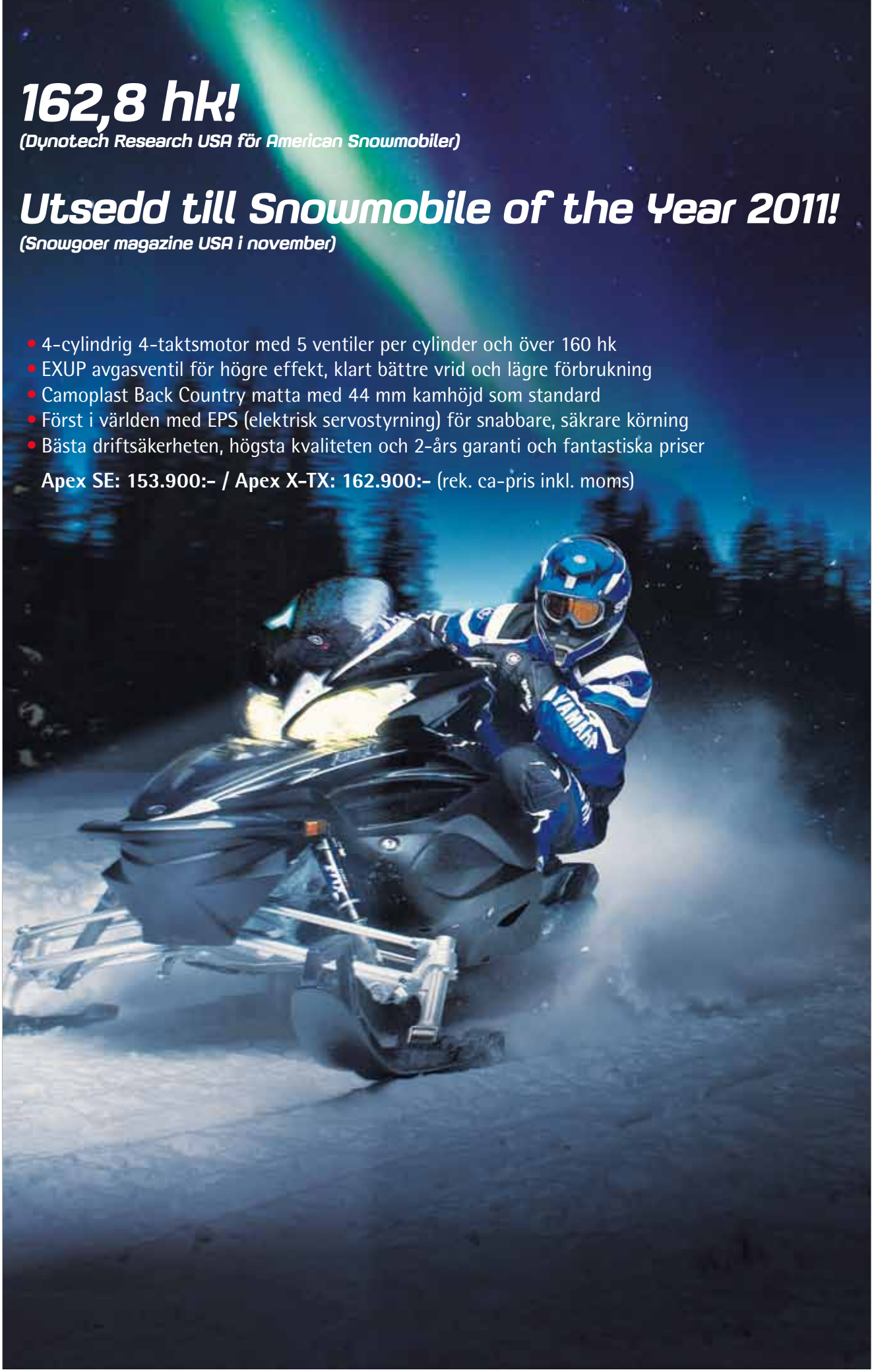
(Dynotech Research USA för American Snowmobiler)

Utsedd till Snowmobile of the Year 2011!

(Snowgoer magazine USA i november)

- 4-cylindrig 4-taktsmotor med 5 ventiler per cylinder och över 160 hk
- EXUP avgasventil för högre effekt, klart bättre vrid och lägre förbrukning
- Camoplast Back Country matta med 44 mm kamhöjd som standard
- Först i världen med EPS (elektrisk servostyrning) för snabbare, säkrare körning
- Bästa driftsäkerheten, högsta kvaliteten och 2-års garanti och fantastiska priser

Apex SE: 153.900:- / Apex X-TX: 162.900:- (rek. ca-pris inkl. moms)



Handelsbanken Finans

YAMALUBE®

YAMAHA 2 YEARS WARRANTY

Apex SE och Apex X-TX

www.yamaha-motor.se

YAMAHA

Touring 2011

Det pågår en vild kamp om vem som gör de mest mångsidiga touringskotrarna just nu.

Text: Stefan Sund
Bild: Björn & Klockar

I dagsläget verkar det vara så att en touringskoter inte bara ska vara bra på leden, utan också vara redo för lite mer äventyrlig körning. De flesta tillverkarna har nu minst en maskin som inte bangar för att ta en sväng i den ospårade terrängen.

Vi noterar också att utbudet av touringskotrar har minskat hos oss i Sverige, även om det finns de tillverkarna som går mot strömmen. Det är främst de dyraste touringloken från Polaris och Arctic Cat som tyvärr lämnat oss. Om det beror på att man väntar på något nytt eller att efterfrågan helt enkelt inte varit tillräckligt stor kan vi bara spekulera i. Det kan ju också vara så att de billigare varianterna helt enkelt blivit så pass bra att man inte känt behovet av värstingarna.

Lynx synsätt

Först och främst är det våra finska vänner som ser lite annorlunda på det här med touring jämfört med andra tillverkare. En touringmaskin ska inte bara kunna cruisa omkring på välpreparerade leder om Lynx får bestämma. Mattan ska var av modell större för att ge möjligheten till en sväng vid sidan av spåret utan att man sätter hjärtat i halsgropen. Passagerardynan ska gärna gå att ta bort om man vill lasta eller leka, och så ska det finnas lågväxel för de tillfällen man ska dra tungt. Som du ser ska Lynx touringmaskiner vara lika mycket äventyr och arbete som lyxkryssare.

Två blir tre

Lynx touringfamilj har dock fått en ny medlem som skiljer sig lite från det ovan nämnda resonemanget. Det är Adventure 600 ACE jag pratar om, den är nämligen lite mer enkelspårig än de övriga touringmaskinerna från Lynx på det sättet att den är betydligt mer touring. Den är också nästan på pricken lik Ski-Doos motsvarighet, så när som på priset och mattan. Hos Lynx får du nämligen lite mindre matta men även en slant kvar i plånboken, det är alltså bara att välja vad man prioriterar. Den mattan som sitter på Lynxen har 25,4 millimeter i kamhöjd vilket räcker gott och väl längs leden.

För att detta ska vare en stark och ex-

De stora touringkanonerna från Lynx är Adventure Grand Tourer med antingen en 1200 4-TEC eller 600 E-TEC under huven.

tremt enkel skoter att köra är den lågt drevad och har den snällt ställda eDrive-variatorn. I all sin enkelhet trivs man riktigt bra både fram och bak på denna maskin, även om man som passagerare kanske saknar ett vindskydd för händerna. ACE-motorn fungerar klockrent i en touringskoter och levererar den kraften man behöver för att glida fram i makligt tempo efter leden. Det här är skotern för dig som värdesätter låg bränsleförbrukning, god komfort och framförallt en väldigt tyst skoter med låga emissioner. Låt oss gissa att den kommer bli en vanlig syn hos skoteruthyrarna i vinter!

Mera nytt

Nästa nyhet syns knappt då det handlar om motorn. Då den fina 600 SDI motorn lämnat oss och ersatts av 600 E-TEC över hela linjen är det även så i Adventure Grand Tourer. Denna motor gör sig riktigt bra i en touringskoter med sin låga bränsleförbrukning, detta i kombination med en god kraftreserv!

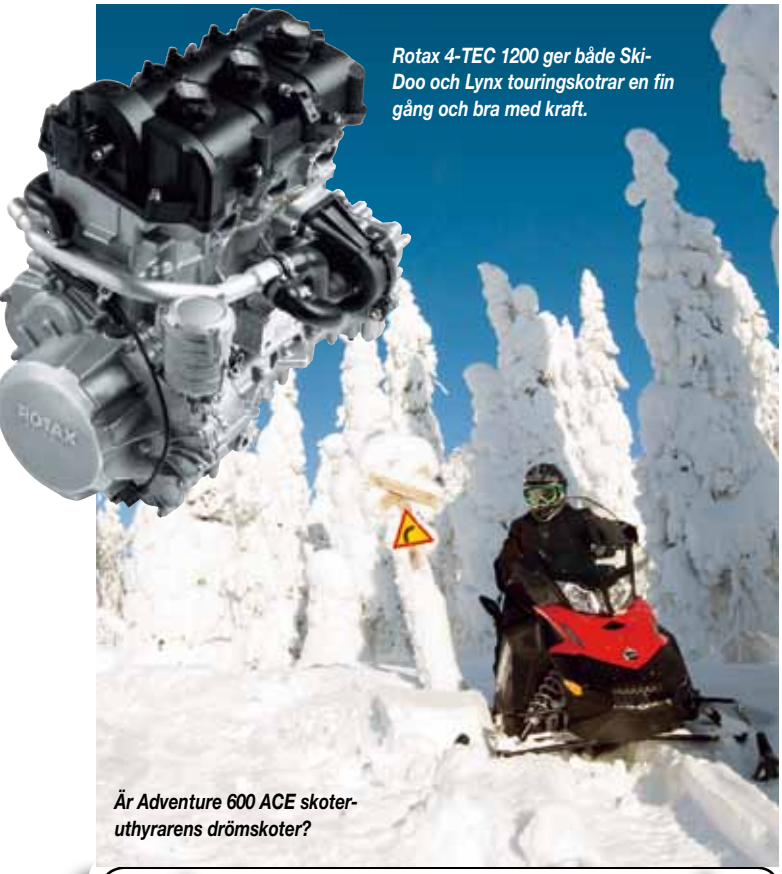
Det andra motoralternativet i Lynx Grand Tourer känner vi igen ifrån fjolåret och det är den grymt sköna 1200 4-TEC. Denna motor passar som handen i handsken i en lyxtourer med sitt breda register och höga effekt. Oavsett vilken av dessa motorer du fastnar för kan du susa fram längs leden väl skyddad från väder och vind och med gott om pulver under huven.

Ett extra boggihjul avslöjar att det även hänt lite saker där bak också. Man har nämligen ersatt RCG-A boggin med en PPS-154 vilket fungerar helt klanderfritt. När man kör touring vill man kunna köra sakta och stå på tomgång utan att riskera överhettning, detta löser man genom att ha en kylare under huven som försetts med en elektrisk fläkt. Detta gäller för alla Lynx touringmaskiner oavsett motor.

Förvandling

I några enkla handgrepp tar du bort passagerardynan och förvandlar dessa touringskotrar till antingen äventyrsmaskiner likt Commander eller riktiga arbetshästar. Att det går att dra tungt med dom ser Syncro-lådan till, där man kan välja mellan hög och lågväxel samt back. Det går dessutom utmärkt att byta växel i farter upp till 20 km/h, förutom till backen så klart.

Ski-Doo Expedition LE 600 E-TEC är en trevlig bekantskap både på och vid sidan av leden.



Rotax 4-TEC 1200 ger både Ski-Doo och Lynx touringskotrar en fin gång och bra med kraft.

Är Adventure 600 ACE skoteruthyrarens drömskoter?

Lynx

	Adventure GT 4-TEC 1200/ E-TEC 600/ 600 ACE
Motor:	1200 vätskekyld/ 600 vätskekyld/ 600 vätskekyld
Typ:	3-cyl 4-takt EFI/ 2-cyl 2-takt DI/ 2-cyl 4-takt EFI
Effekt hk:	130/ 114/ 56
Elstart:	Ja/ Ja/ Ja
Färg:	Svart/ Svart/ Röd
Pris:	142 900:-/ 139 900:-/ 99 900:-

När man efter denna förvandling inser att man så gott som har en Commander till sitt förfogande tvekar man inte längre att ge sig ut i lössnön. Det är hur roligt som helst att böka runt med en Grand Tourer i oländig terräng, och då framförallt den lättare 600 E-TEC. Det är den 50 centimeter breda mattan tillsammans med den justerbara spårvidden som ger Grand Tourer dessa roliga egenskaper. Snacka om fina allt i ett skotrar om man nu räknar bort den sportiga sidan.

Två nya hos Ski-Doo

Jämfört med Lynx har Ski-Doo en betydligt större flotta av potenta touringmaskiner om man tar med Expedition i beräkningarna. Expedition har tidigare gått in under Skandic i Ski-Doos katalog vilket alltså är en arbetsmaskin, men i år har den fått ett helt eget segment som man helt enkelt valt att kalla Expedition. Då den har många likheter med Lynx Grand Tourer slänger vi in den med touringmaskinerna.

I fjol fick Expedition en ny motor i form av 1200 4-TEC och den finns naturligtvis kvar även i år. Man har precis som hos Lynx också ersatt SDI 600:n med den fina 600 E-TEC. Denna skoter heter då Expedition LE 600 E-TEC och valet att ha en just denna motor i detta mångsidiga chassi gör att Ski-Doo och Lynx blir ganska ensamma på marknaden i klassen. Klassen vi pratar om är en touringmaskin som inte bangar för lite äventyr och arbete, detta tack vare den breda mattan och sportiga men bränslesnåla motorn. Visst finns det konkurrenter, men inte med samma fina vikt kontra effekt-förhållande och potenta matta.

Nytt på Expedition

Båda modellerna har begåvats med en ny boggi i form av SC-5U som alltså ersätter RCG-A varianten. Den nya boggin har precis som sin föregångare en fjädrande boggiförlängning. Den går att ställa i fem olika lägen, där man antingen prioriterar backande eller dragförmåga hos maskinen.

Syncroväxellådan som vi gick igenom på Lynx hittar vi även hos Ski-Doo Expedition. Vi ser också en ny matta på Expedition, vilket antagligen beror på den nya boggin. Den nya mattan är lite kortare men i gengäld bredare och bakom styret märker du ingen skillnad mot tidigare.

Den maffiga Expedition SE 4-TEC 1200 är utrustad så till den milda grad att den diskvalificerar sig lite som äventyrsmaskin och passar i stället mycket bättre som touringmaskin med god arbetskapacitet. Den har all lyx som förväntas av en touringmaskin med värme både här och där, samt dubbla 12V-uttag. Detta samtidigt som den har en mängd arbetsutrustning bestående av kraftig

Grand Touring SE 4-TEC 1200 är en uppvisning i vad Ski-Doo kan från början till slut.

ACE-motorn gör sig utmärkt i Grand Touring Sport och går så lugnt att man hinner se naturen, oavsett åt vilket håll man åker.

främre stötfångare, WARN-vinsch, förvaringsbox och heavy-duty batteri. All denna utrustning väger kanske lite tungt för det riktiga äventyret i lössnön, men å andra sidan kan man ju vinscha sig loss om man kör fast! Helt klart årets värsting både pris och utrustningsmässigt.

Ledkryssarna

De renodlade touringmaskinerna hos Ski-Doo går fortfarande under namnet Grand Touring. Likt Lynx återfinns den lysande touringmotorn ACE 600 även hos Ski-Doo. Den har tagit plats i Grand Touring Sport och är i mångt och mycket som vi nämnde tidigare en Lynx Adventure 600 ACE med mera matta. Att skilja dessa åt är svårt, och det känns mer som att det är ett val av märke än något annat.

Till skillnad från Lynx finns det hos Ski-Doo även en riktig budget-tourer i och med Grand Touring Sport 550F som debuterade i fjol. Detta är en nästan identisk skoter som ACE-modellen utrustningsmässigt. Även effekten är densamma trots att den levereras på helt olika sätt. Visst passar ACE-motorn ypperligt i en touringmaskin, men 550F gör inte heller bort sig. Tar man dessutom med det otroliga priset i beräkningarna, som för övrigt är oförändrat till i år, står sig Grand Touring Sport 550F riktigt bra i ekonomiklassen.

Den ultimata

Om man är på jakt efter en touringskoter som verkligen tar hand om hela familjen under färden, behöver du inte titta längre än till Ski-Doo Grand Touring SE 4-TEC 1200. Detta expresslok har den potenta 130 hästars 3-cylindriga fyrtaktaren under huven som ger den både kraft och god räckvidd.

Komfortmässigt finns det inget att klaga på, och den luftkontrollerade bakre stötdämparen kallad ACS ser till att man under färd kan ändrar hårdheten i boggin efter rådande belastning. Även styret på GT 1200:n ändrar man lätt i fyra olika lägen för att hittat det optimala för stunden. Är man mer än två i familjen kan det extra sätet som finns som tillbehör rekommenderas, då man helt plötsligt får en skoter för tre personer.

Naturligtvis finns det gott om 12V-eluttag på maskinen och till och med värme i dynan, allt man kan önska sig för att få en behaglig långtur på fjället. Packningen får man också med sig tack vare de tåliga packväskorna på sidorna och den på tunneln. Den nya blå färgen gör sig bra och ger maskinen ett lyxigt intryck.

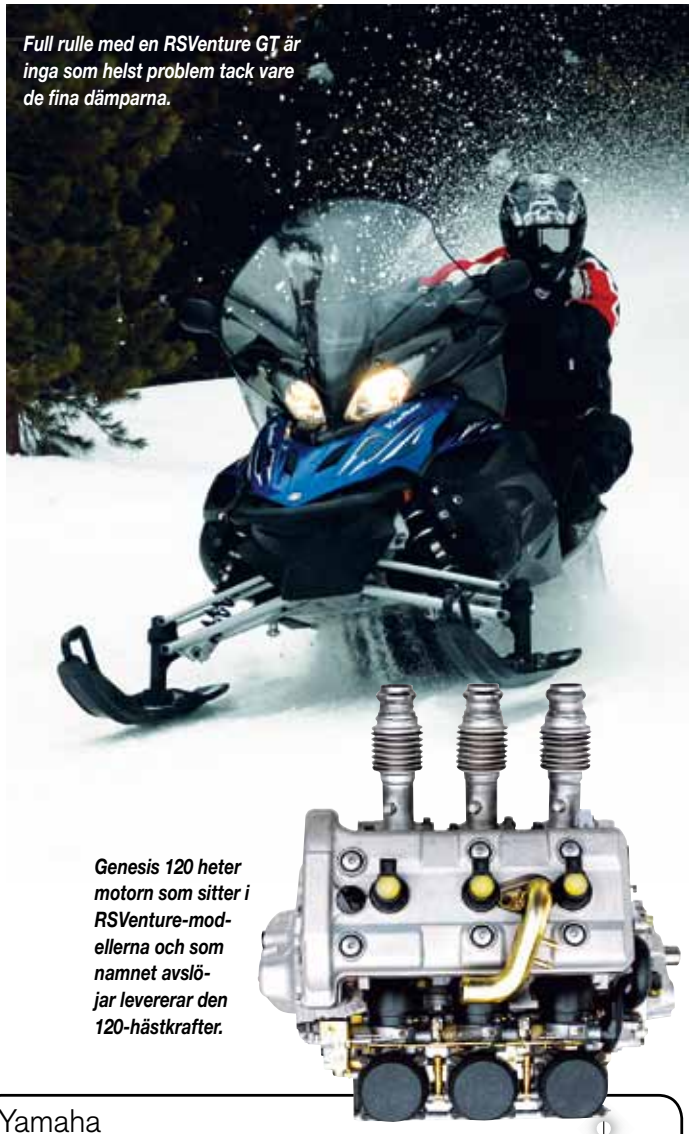
Ski-Doo

	Expedition 4-TEC 1200/ E-TEC 600
Motor:	1200 vätskekyld/ 600 vätskekyld
Typ:	3-cyl 4-takt EFI/ 2-cyl 2-takt DI
Effekt hk:	130/ 114
Elstart:	Ja/ Ja
Färg:	Röd/ Svart
Pris:	164 900:-/ 139 900:-

	Grand Touring SE 4-TEC 1200/ 600 ACE/ 550F
Motor:	1200 vätskekyld/ 600 vätskekyld/ 550 fläktkyld
Typ:	3-cyl 4-takt EFI/ 2-cyl 4-takt EFI/ 2-cyl 2-takt förgasare
Effekt hk:	130/ 56/ 56
Elstart:	Ja/ Ja/ Ja
Färg:	Blå/ Svart/ Svart
Pris:	142 900:-/ 106 900:-/ 79 900:-

Arbetarens favorit-touringskoter Expedition SE 4-TEC 1200 är utrustad med vinsch redan från fabrik!

Venture Lite är en bra prissatt touringmaskin som det inte snålats med.



Full rulle med en RSVenture GT är inga som helst problem tack vare de fina dämparna.

Genesis 120 heter motorn som sitter i RSVenture-modellerna och som namnet avslöjar levererar den 120-hästkrafter.

Yamaha

	Venture Lite/ RSVenure TF/ RSVenture GT
Motor:	499 vätskekyld/ 1049 vätskekyld/ 1049 vätskekyld
Typ:	2-cyl 4-takt EFI/ 3-cyl 4-takt EFI/ 3-cyl 4-takt EFI
Effekt hk:	80/ 120/ 120
Elstart:	Ja/ Ja/ Ja
Färg:	Vit/ Svart, Blå/ Svart, Blå
Pris:	94 900:-/ 134 900:-/ 134 900:-

Kort och gott ytterligare en klockren lyxtourer från Ski-Doo till ett förhållandevis bra pris med tanke på vad man får!

Japanerna

Då en fyrtaktsmotor gör sig exceptionellt bra just till touring, står sig Yamaha extra starka i år. Inte för att man kommit med något helt nytt utan för att konkurrenternas fyrtaktsflora minskat på sina håll. Hos Yamaha är det som vanligt denna motortyp som gäller från början till slut, med en effekt från 80 till 120 hästar.

Då utseendet många gånger gått före funktionen inom skoterbranschen har rutorna blivit allt mindre och mindre, detta gäller inte Yamaha som bara måste ha de största rutorna i branschen! Det kanske inte ser riktigt klokt ut men ack så skönt det är bakom styret på en Yamaha-touringskoter.

Vi tar en titt på vad japanerna har att erbjuda dig som är ute efter en touringmaskin som verkligen andas kvalité.

Trevligt för många

Trots att Venture Lite är Yamahas budgetvariant är den förvånansvärt välutrustad. Den har den digitala instrumentering som fungerar klanderfritt och återfinns på flertalet andra Yamaha-modeller. Som på alla fyrtaktare är backen mekanisk och här styrs den elektroniskt, så det enda som krävs är en enkel knapptryckning för att den ska hoppa i. Som förare på en Venture Lite sitter man väldigt bekvämt med en behaglig vinkel på benen vilket gör det lätt att skifta mellan sittande och stående körning. Tum och handvärmarna är ställbara i hela nio lägen och alla reglagen sitter där dom ska. Riktigt så lyxigt har inte passageraren det, utan den för nöja sig med hög och låg på värmen. I gengäld har den på bönpallen justerbart ryggstöd.

När du tröttnat på att skjutsa monterar du enkelt bort passagerardynan till förmån för lite mer lastutrymme. Att lasten sedan går att säkra ordentligt ser den väl tilltagna pakethållaren till.

Den 80 hästar starka fyrtaktaren gör sig väldigt bra i maskinen och aldrig saknade vi effekt så länge vi höll oss på leden. En bidragande orsak till den goda komforten är ProComfort 144-boggin med sina fullt dugliga 36 millimeters H.P.G.-dämpare. Den 144 tum långa Ripsaw-mattan med 32-millimeters kammar ser mer än väl till att det finns grepp mot snön. Om detta nu inte var nog med skäl till att titta extra på en Venture Lite, kanske den kraftiga prissänkningen är det?

Lite längre

Yamahas bidrag till den lite äventyrligare skaran touringåkare som gärna tar en sväng vid sidan av leden är RSVenture TF. Det som ger maskinen dess äventyrliga egenskaper är den 151 tum långa mattan med 32-millimeters kammar. Detta tillsammans med de breda skidorna ger RSVenture lite extra självförtroende ute i pudret. För att underlätta vid backning har boggin försetts med en så kallad flip up-funktion, vilket betyder att den böjer sig uppåt vid backning i stället för att gräva ner sig.

Yamaha har tre olika varianter av sin trecylindriga fyrtaktare och i Venture hittar vi den som är ämnad för just touring. Det är en 120-hästar stark skapelse med insprutning vars karaktär passa utmärkt för snabba touring-utflykter.

TZ1 är en riktigt trevlig touringmaskin både för förare och passagerare. Modellerna som kommer till oss i Sverige är helt vita till färgen.

Värme både för händerna och rumpan till den som åker TZ1, kan det bli bättre?

Det finns också en ännu mer ledanpassad RSVenture som har tillägget GT. Det som skiljer den från TF är det vi precis gått igenom, alltså först och främst mattan. Med denna skoter gör man klokast i att hålla sig på leden, om man inte är jättestark förstås. Vi höll oss alltså till leden, där vi då i gengäld fick en lite kortare och smidigare maskin som det gick att köra riktigt fort med. Att vi kunde höja tempot med GT har vi de tuffa dämparna att tacka för. Fram sitter det nämligen fullt justerbara 40-millimeters clicker-dämpare och även i boggin är de av samma storlek men inte lika justerbara.

På båda modellerna har man ett bagageutrymme på 28 liter och allt annat lull-lull som hör touringen till. Inte för att jag kände något jättebehov, men borde inte Yamaha satt dit servot på sina största touringmaskiner? Här har man ju inte alls samma krav på sig att spara vikt som i de andra segmenten och ett servo skulle inte alls vara i vägen.

Oavsett vilken av dessa touringmaskiner du väljer får du den där gedigna Yamaha-känslan på köpet.

Smalare utbud

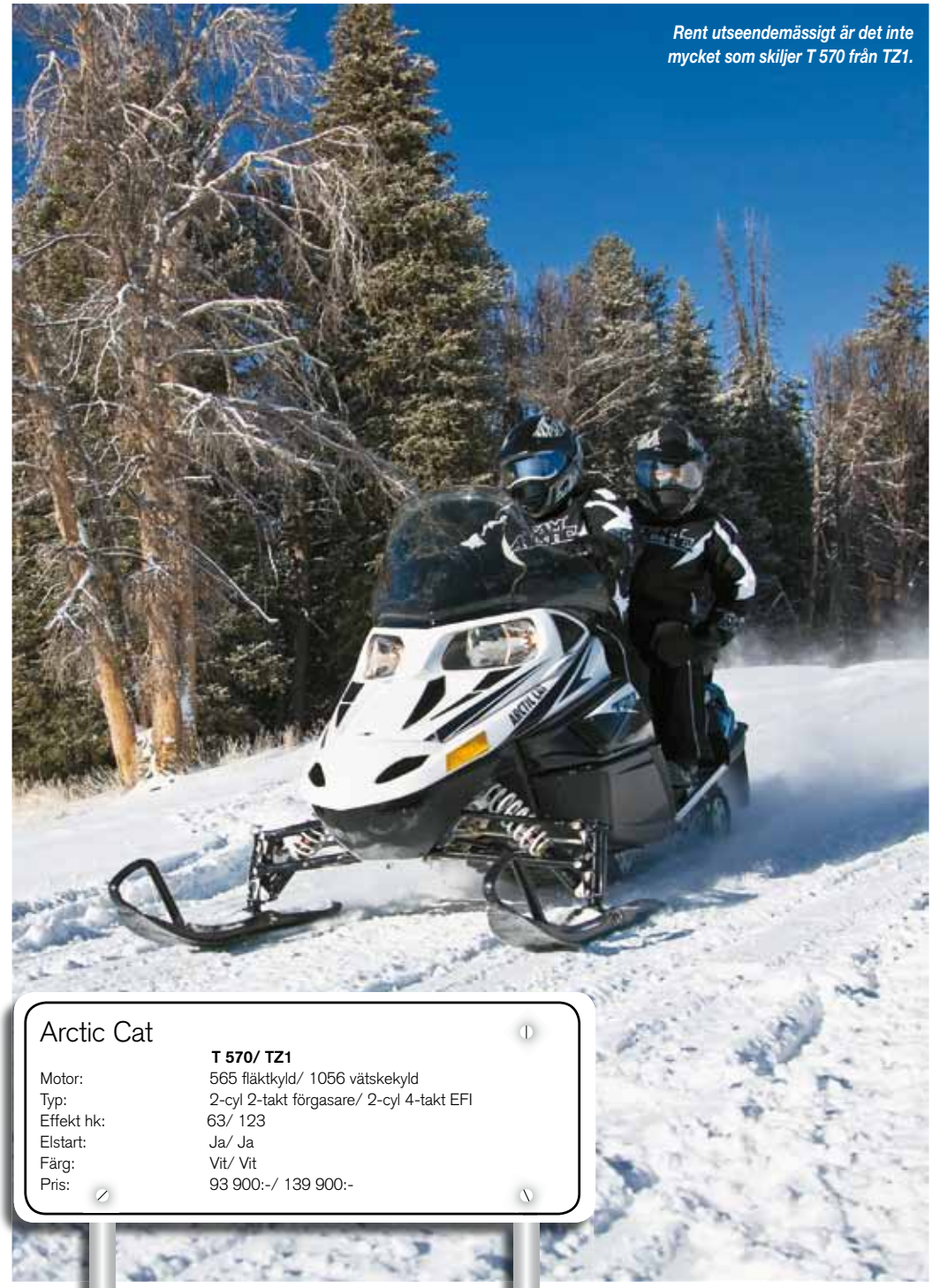
Hos Arctic Cat saknar vi våran touringfavorit från tidigare år, nämligen den som var snabbast av dom alla, TZ1 Turbo. Av någon anledning har man valt att inte ta in detta monster till i år, om man inte var riktigt snabb med sin beställning på försäsongen, det vill säga.

Nu tar vi och tittar på det som finns här istället för att grina över det som inte finns. Arctic Cat som brukar vara kända för att vara modiga och framåt är nu istället ganska konservativa och vettiga i touringsegmentet.

Till i år har man två för ögat identiska touringskotrar att välja på hos Arctic Cat. Båda är dom vita och båda är dom baserade på det för touring utmärkta Twin Spar-chassit. Det enda du behöver fundera på när du knallar in hos din Arctic-handlare för att välja skoter är hur mycket pengar du är beredd att betala och vilken motor du vill ha. Inga problem alltså!

Mycket för lite

Den första maskinen man har att välja på är T 570 och den representerar budgetalternativet hos Arctic Cat. Denna fullvuxna touringmaskin har den välbekanta fläktkylda 565-kubik stora tvåtaktaren på 63-hästar under huven. En utmärkt motor som utan problem tar dig till din destination för dagen.



Rent utseendemässigt är det inte mycket som skiljer T 570 från TZ1.

Arctic Cat

	T 570/ TZ1
Motor:	565 fläktkyld/ 1056 vätskekyld
Typ:	2-cyl 2-takt förgasare/ 2-cyl 4-takt EFI
Effekt hk:	63/ 123
Elstart:	Ja/ Ja
Färg:	Vit/ Vit
Pris:	93 900:-/ 139 900:-

Mycket lyx och en underhållande motor hittar vi på Polaris 600 IQ LXT.

Denna färd kommer dessutom att ske helt utan slitna ryggar och onda rumpor tack vare det fina Twin Spar-chassit tillsammans Slide-Actionboggin. Ska du lasta en Cat kan du likt många andra märken även här ta bort passagerardynan. Det man har sparat in på är handtagsvärmen till passageraren och så sitter det lite enklare dämpare runt om på maskinen. Att den dessutom är mer prisvärd än någonsin gör valet ännu enklare om man är ute efter en ny budgettourer från Arctic.

Värmer i baken

Även om Arctic Cats andra touringskoter alltså inte är deras "top of the line"-maskin är TZ1:n fullmatad med utrustning. För det första har den värme i dynan för både förare och passagerare, vilket är enormt skönt när man åker långt en kylslagen dag. Sedan får passageraren även sin efterlängtade handtagsvärme på TZ1. Det sitter naturligtvis även lite värre dämpare på denna fyrtaktstwin och instrumenteringen är lite mer avancerad.

Motorn har ett skönt ljud som passar fint på en touringmaskin, och med sina 123-hästar ger den ekipaget riktigt goda fartresurser. Det är som vanligt med en fyrtakts-twin att man luras av motorljudet, och det är inte förrän man ska bromsa som man inser hur fort det verkligen går. Som tur är har den riktigt bra bromsar på sedvanligt Arctic Cat maner för att hantera situationen.

Båda Arctics touringmaskiner har overloadfjädrar och dragkrok så du kan lasta mycket och dra tungt. Båda skotrarna är riktigt trevliga touringmaskiner och då speciellt TZ1 med sin trevliga motor, som ger färden en lite lyxigare och mer påkostad känsla.

Lätt val

Precis som hos Arctic hittar vi ett lite tunnare utbud av touringskotrar även hos den andra amerikanen. Till i år är det helt tomt på fyrtaktare i Polaris touringsegment, men du ska inte tro att det är tomt på nyheter för det.

Den fläktkylda 550 motorn har hoppat ur den gamla Trail Touring-maskinen som gått i graven, och istället tagit plats i det modernare IQ-chassit. Även om priset i och med detta också tagit ett skutt är det ett bra köp. Detta är en ganska ren maskin som andas lite arbetsskoter med sin rejäla pakethållare. Men för att den ska fungera som det behöver man utrusta den med ett drag då det inte är standard.

På leden upplevs den som smidig,

Den största skillnaden mellan Polaris två touringskotrar utseendemässigt är bakdelen, där 550:n är den renare varianten.

550 IQ LXT är Polaris budgetvariant som är väl värd prishöjningen jämfört med Trail Touring som den ersätter.

Polaris

	550 IQ LXT/ 600 IQ LXT
Motor:	544 fläktkyld/ 599 vätskekyld
Typ:	2-cyl 2-takt förgasare/ 2-cyl 2-takt EFI
Effekt hk:	60/ 125
Elstart:	Ja/ Ja
Färg:	Vit/ Vit
Pris:	89 900:-/ 119 900:-

lätt och med bra grepp tack vare mattan som har 34-millimeters kammar. Man åker utan problem två personer på 550 IQ LXT då boggin är lika påkostad som hos dess större broder. Den som sitter bak får dock klara sig utan lyx som handtagsvärmare och justerbart ryggstöd.

Är du sugen på en lite lyxigare och motorstarkare skoter från Polaris får du istället vända blicken mot 600 IQ LXT istället.

Touringglädje

I 600 IQ LXT hittar vi den vätskekylda Cleanfire insprutade 600:n på cirka 120-hästar. Fördelen med detta jämfört med en fyrtaktare är naturligtvis den lägre vikten, som gör maskinen till en liten buse på leden om man så vill. Man kan helt klart kalla den för en sport-tourer.

Trots likheterna med 550 IQ LXT i färg och matta är detta en mycket lyxigare touringskoter. Här finns allt det där som man kanske saknade hos 550:n som justerbara passagerarhandtagen med värme samt handskydd. Ryggstödet är ställbart och kan även vinklas framåt för den som vill åka solo, detta samtidigt som lastutrymmet ökar kraftigt när passagerardynan tas bort. Föraren har även möjlighet att välja på fem olika styrpositioner, där inget läge är direkt högt, utan funktionen är mer av ergonomisk karaktär. Flera nyttiga saker på 600:n är den digitala instrumenteringen och de dubbla 12-voltsuttagen, där den ena är ett RCA-uttag för uppvärmda visir.

Kan man klara sig utan en fyrtaktare och är sugen på en lyxig touringskoter som det även går att ha lite kul med, kan 600 IQ LXT vara maskinen för dig. Väger man sedan in priset drar man lätt lite extra på smilbanden då den är riktigt bra prissatt.

Det har nog aldrig varit svårare att välja touringskoter än i år i och med att så pass många lite mer arbetsbetonade maskiner fungerar utmärkt även till detta. Det första du måste bestämma dig för är vilken motortyp som passar bäst. En fyrtaktare gör sig enormt bra i en touringmaskin om du har tänkt att hålla dig på leden, medans friheten blir lite större med en lättare tvåtaktare. Mer frihet hittar du också hos de bredbandade touringmaskinerna och då nästan oavsett motorval.

Skulle man av någon outgrundlig anledning inte hitta exakt det man söker i det som erbjuds rakt över disk är det bara att ta en titt i tillbehörskatalogerna och skräddarsy skotern till fulländning.

Vi önskar dig god jaktlycka i touringdjungeln och hoppas att detta hjälpt dig att ställa in siktet.

SÄKRA KORT - Ess kör med Ultimax

Premiär Ruff Riders VI

Text: Peter Strand
Bild: Simon Sundström

Det var cirka 200 besökare på filmvisningen och när det var dags för produktregnet blev de yngre besökarna helt vilda och nästintill överföll utkastaren.

Folk från hela fyrkanten som bildas av Boden, Luleå, Piteå och Älvsbyn har varje år kommit för att se ruffridersfilmerna. Självklart smög det in folk som bor utanför fyrkanten till visningen också. Många var ivriga över att få en biljett och värma sig inomhus.

Sedan några år tillbaka så är det tradition att visa årets Ruff Riders film i Boden som en del av Ruff Riders turné. I Boden finns norrbottens största biograf, Saga biografen. Biografen rymmer hela 424 personer och blev 2008 utsedd till årets biograf bland cirka 280 andra biografer. Det är i denna biosalong som Ruff Riders har visat skoterfilm under fyra år. Årets filmvisning hamnade passande nog under skoterns dag och dessutom föll den första snön över Boden.

Filmen blev mer än uppskattad med stående ovationer och jubel. Efter filmen var det efterfest på Western Farm och det blev knöfullt med 1700 personer redan vid elva på kvällen.

Årets sponsorer: Snowrider, Zpirit.se, Grimborg Production, Rockstar Energy Drink.

Dom lätt frusna skoterälskarna, som länge köat utanför biografen var otåliga innan dörrarna slogs upp och dom fick komma in i värmen.

Innan själva biovisningen fick Ruff Riders crew en rundtur på bion. Sagabiografen visade upp sin nya 3D-projektor som hade det överkomliga priset på 1,3 miljoner kronor.

snow rider

En ny Snowrider T-shirt finns nu i shopen!

SNOWRIDER T-SHIRT

"SCANDINAVIAS FINEST"

Svart t-shirt med tryck fram
passar både killar och tjejer!
Finns i storlekarna XS-XXL

OTLAS.JETSHOP.SE/

199:-

Ännu ett gott skäl att
välja Funäsfjällen.
450 km preparerade skoterleder
i världsklass
I Härjedalen, mitt i Sverige, ligger Funäsfjällen. En vinterfjällvärld med 60
toppar på över 1000 meter – där höjda och vackra toppar möter vida
platåer och mjuka sluttningar. Här utövar mysloxarna fritt och renarna är fler än människorna.
En vanlig vinter faller mer än 500 cm natursnö vilket gör oss snösäkrast i
Sverige. Här ligger de klassiska skidorterna Ramundberget, Funäsdalsberget
och Tänndalen som tillsammans erbjuder 121 nedfarter – flest i landet
på ett och samma fjäll. Vilken ort du än väljer får du alltså åka ned på
köpet. Och var du än bor riskerar du aldrig att hamna i någon kortsiktig
vinterfabrik eller säsongsöppen bullsovstad. Bara det bästa en genuin
fjällvärld kan erbjuda. På riktigt.
Funäs fjällen
På riktigt.
MER INFO PÅ FUNASFJALLEN.SE • TEL. 0684-155 80

Åktider?
Vi har alla tillbehör &
reservdelar du behöver.
Välkommen!
POLARIS snöskoter & ATV
Tel: 0297-42100
Ockelbo
GUMMI
SERVICE
www.ockelbogummiservice.se
Butiken öppen: Vardagar 7.00-17.00 Öppet även torsdagar 7.00-19.00 från skoternsdag till påsk!

Stora och små verktygssatser

Stora välfyllda verktygsskåp i all ära, men nog är det så att just den nyckeln eller hylsan man behöver för tillfället alltid saknas! Då är det mycket enklare att ha hålla ordning i en smidig verktygssats.

Här presenterar vi både stora satser för garagemekning och små "ta-med-sig-på-turen" -satser. Vissa innehåller även tumstorlekar, vilket är bra då några skotertillverkare envisas med att använda detta mått.

Av: Stefan Sund

Facom

Smidig hylsnyckelsats från Facom att ta med sig på färden. Består av 26 delar med sexkantshylsor mellan 5-14 millimeter, fullhandsspärrskaft, förlängare, bits, mejsel med adapter och universalknut. Ligger i en plastkassett med måtten 198x110x40 millimeter. Priset är 1 650 kronor, läs mer på www.elfa.se

Tecos

Hylsnyckelsatsen Flankdrive T-4224M 1/2" är tillverkad i Chrome-Vanadin-stål. Hylsorna har öppna hörn vilket gör att greppet sker på mutterns plana sidor, detta medger att även skadade muttrar kan demonteras. Spärrskaften har fyrkantsfattning med rundade hörn, detta gör att hylsorna är lätta att byta även efter hög belastning. Hylsorna passar fint vid momentdragning. Levereras i svart plastask av hög kvalitet. Den innehåller: 17 stycken hylsor 10-34 mm, ledknut, 3 stycken förlängare, adapter 3/8"-1/2", dragskaft, ergonomiskt spärrhandtag på 72 kuggar med utkastare. Kostar cirka 1 600 kronor, mer information hittar du på www.wareco.se

Denna 99 delars mekanikersats från Kamasa innehåller två stycken hylsnyckelsatser med storlekarna 1/4" och 1/2", blocknycklar, lednycklar och skruvverktyg. Tillsammans löser det de flesta mekaniska problem, både stora som små. Bakom lexanlocken finns 12 st variabla fack, lämpliga för kompletterande verktyg eller som skruv och mutter förråd. Innehåller det mesta man behöver till skotern, även nio stycken sexkantshylsor i tum. Måtten på denna låda är 480x480x110 millimeter. Priset ligger på cirka 3 500 kronor och mer information hittar du på www.kamasatools.com.

AMPRO

AmPros meksats 1/4" och 1/2" i 136 delar har både tum och millimeterhylsor. Allt ligger i en slagtålig plastlåda och spärrnyckeln har 72 kuggar. Innehåller alltså hela 136 delar: 10 stycken 1/4" hylsor från 4-13 millimeter, 10 stycken 1/4" hylsor från 5/32"-1/2" samt torx, djupa hylsor, krafthylsor, tre spärrnycklar, tändstiftshylsor, blocknycklar med mera. Titta in på www.ampro.se för mer information. Priset ligger på 1 698 kronor.

Kamasa

Kamasa Tools senaste verktygssats K 7102 är mycket kompakt med både 32 stycken 1/4"-bits och 10 stycken 1/4"-hylsor mellan 5,5-14 millimeter. Den inkluderar även en minimal 60-kuggs spärrnyckel.
Den lilla minispärrnyckeln ser till att man kommer åt olika skruvar och bultar lättare, vilket gör satsen perfekt att ha med sig på snöskotern. Minispärrnyckeln har dessutom en vridskiva på huvudet som underlättar vid snabbskruvning. Verktygssatsen kostar 440 kronor och mer information hittar du på www.kamasatools.com

IDG-Tools

Saknar man bara tum hylsorna kan denna smidiga 1/2” hylsnyckelsats i 18 delar komma väl till pass. Den består av sexkants Maxi Drive hylsor i Chrome-Vanadium stål i tumstorlekar. Hylsorna finns från 3/8” till 1-1/4”. Din för 940 kronor hos www.industriverktyg.se

Bahco

Stor mekanikersats från Bahco som heter S87 innehåller både 1/4” och 1/2”. Materialet är mattförkromat kromvanadinstål och väskan är gjord i HDPE plast. Den innehåller 94 väl utvalda delar med millimeter och tummått: 12 stycken 1/4” sexkantshylsor från 4-13, 9 stycken sexkantshylsor i långt utförande 4-13.
15 stycken 1/2” sexkantshylsor från 10-34, 9 stycken 1/2” sexkantshylsor i tum-utförande 3/8 till 1-3/16”. Samt krafthylsor, blocknycklar, massor av bits, spärrhandtag med 60 kuggar, ledhylsnycklar och mycket mera. Mer information finner du på www.bahco.com och den är din för cirka 1 700 kronor.

ESSKA

Hylsnyckelsats från ESSKA i 150 delar med spärrskaft i storlekarna 1/4”, 3/8” och 1/2”. Alla delar är i kromvanadiumstål med hårdhet och vridmoment enligt DIN. 3 spärrskaft med 72 kuggar. Guldfärgade bits för optimalt korrosionsskydd. 1/2” sexkantshylsor mellan 10-32 millimeter och djupa hylsor 16-22 millimeter. 1/4” sexkantshylsor mellan 4-14 millimeter och djupa hylsor 4-10 millimeter. 3/8” sexkantshylsor mellan 10-19 millimeter och djupa hylsor 10-15 millimeter. Tändstiftshylsor på 16, 18 och 21 millimeter, 13 stycken e-profil insatser och 54 stycken bits. Den kostar 1 091 kronor, läs mer på www.esska-teknik.se

BondTools

Hylsnyckelsatsen BONDTOOLS BTC125 med 1/4”, 3/8” och 1/2” är tillverkad i Chrome-Vanadinstål med hög oljeavvisande finish. Spärrskaften har 72 kuggar och infälld snabblossningsknapp. Sexkantshylsor i Superlock-utförande som ökar dragkraften med 15 procent och minskar risken för runddragning.
Levereras i väska av slagtålig hårdplast i storleken 530x350 millimeter. Består av hela 125 delar: 3 stycken spärrskaft, 12 stycken 1/4” sexkantshylsor 4-13 millimeter, 10 stycken 3/8” sexkantshylsor 8-17 millimeter, 9 stycken 1/2” sexkantshylsor 18-32 millimeter, 17 stycken långa sexkantshylsor, förlängare, ledknutar, bits, bitsmejsel, blocknycklar med mera. Du hittar den på www.bondtools.se och priset är 2 975 kronor.

Teng Tools

TM106 är Teng Tools professionella verktygssats om 106 delar. Den innehåller 1/4” och 3/8” korta sexkantshylsor, 1/4” långa sexkantshylsor, 3/8” tändstiftshylsor, 1/2” korta tolvkantshylsor, spärrnycklar, universalknutar, bitshylsor, förlängningsstänger, biflex nyckel, bitsskruvmejsel, förstorings- och reduceringstappar, dubbla ledhylsnycklar, U-ringnycklar, hållarring för U-ringnycklar, skiftnyckel och 1/4” bits längd 25 millimeter. Levereras i plastlåda med säkerhetslås av metall, infällbart handtag och gångjärn med metallsprint. Lådans undersida är försedd med gummifötter för att den inte ska glida. Läs mer på www.tengtools.com och priset är cirka 2 900 kronor.

Visste du att det högsta kända antalet ben på en tusenfoting är 750.

SnowRIder Junior!

Rätta svaret på senaste SnowRider korsordet var:
Bensindunk
Och här är vinnaren

Andreas Sundkvist 10 år
Sundsvall

Skicka in dina skoter teckningar till oss på SnowRider!

Pontus Jakobsson Häggenås

- I går tog vår elva månader gamle son sina första 25 steg.
- 25?
- Ja, han ramlade ner för trappan!

Barnet till sin mor:
- Mamma mamma, jag har hittat en falsk hundralapp!
- Hur vet du det?
- Det är tre nollor efter ettan?

Vad heter du lille vän?
- Tom.
- Är det efter pappa?
- Nej, efter hans plånbok.

Finn 5 fel

VINN SNOWRIDERS KLISTERMÄRKEN!

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 30 januari 2011

FROST Respo 370T185 SM

introduktionspris

Snöskotervagn med aluminiumkåpa för två skotrar

44 500 kr (inkl. moms)

Utrustad med tippskruv och gasdämpare som standard. Vagnen är galvaniserad och har kraftiga skärmstag med halkskydd samt träklädd bakläm.

Återförsäljare i Norrland sökes, ring: 08 711 26 35!

BÅT & TRAILER
www.batochtrailer.se

UTBYTESCYLINDRAR – UTBYTESVEVAXLAR
KOLVAR – PACKNINGSSATSER

WISECO Performance Products

- POLARIS
- SKI-DOO
- LYNX
- YAMAHA
- ARCTIC CAT

Dealer of the year!

MOTOR HUSET

www.motorhuset.com

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

Får man köra?

Att chansa och köra snöskoter efter "bara" en öl, är aldrig ok!

Av: Stefan Sund

Varje timme, dygnet runt görs det 525 onyktra resor i Sverige. Alla dessa resor sker naturligtvis inte på skoter, men nog är det ett ansenligt antal även där. Att man inte ska köra skoter när man precis druckit alkoholhaltiga drycker tror jag vi alla vet, men hur är det dagen efter?

Vi tänkte passa på att testa om det finns något bra sätt att ta reda på när man redo att köra igen. Då pratar vi rent lagligt inte att man är en olämplig förare på grund av vätske och sömnbristen vilket ofta kan vara fallet. Den gränsen man inte får överstiga om man ska köra bil eller skoter i Sverige ligger på 0,2 promilles alkoholhalt i blodet då det klassas som rattfylleri. Denna gräns sträcker sig upp till 0,99 promille sedan klassas det istället som grovt rattfylleri vilket kan ge upp till två års fängelse!

Just detta undviker man enkelt genom att inte köra något motordrivet fordon när man har druckit alkohol, men vi ville ändå ta reda på hur man mår vid dessa gränser och hur lång tid det tar att bli nykter i lagens mening.

Olika mätmetoder

Det finns lite olika metoder för att ta reda på hur berusad man är. Den amerikanska polisen kör med nudda näsan och gå på en linje, för det har man ju sett på film. Sedan har vi också två olika alkomätare till vårat förfogande. En halvledarcellsmätare som är väldigt vanligt förekommande främst i USA och andra länder där man har en högre promillegräns. Denna typ av mätare är även vanlig på olika bensinstationer samt postorderföretag och finns i varierande prisklasser.

Vi har också en bränslecellsmätare från Dräger som är lite dyrare än halvledarcellsmätaren och kan beskrivas som en enklare variant av den som Polisen använder vid alkoholkontroller. Det finns också en infraröd variant vilken polisen använder som bevisinstrument, detta är en riktigt dyr historia som kostar runt 70 000 kronor och någon sådan har vi alltså inte med i detta test. Båda mätinstrumenten vi använde var riktigt användarvänliga och enkla att förstå.

Mycket luft

Hur kan då utandningsluften visa hur mycket alkohol det finns i blodet?

För att vara säker på att alkoholmätaren visar just detta måste provet tas på den luft som kommer från alveolerna längst ner i lungan. Det är i alveolerna som blodkärlen möter luftkanalerna och blodet syresätts, därför visar också den luften som varit där alkoholhalten i blodet. För att värdet ska bli så exakt som möjligt gäller det att mätningen görs på mer än 0,7 liter luft, annars speglar mätningen bara inandningsluften. En alkoholmätare bör tar provet efter cirka 1,2 liter luft för att ge ett korrekt värde på alkoholkoncentrationen i blodet.

I andra tester vi tagit del av får därför alla de billigare halvledarcellsmätarna underkänt då de mäter på en för liten

Två helt olika mätare, där den billigare från AlcoSafe är en halvledarcellsmätare och den dyra från Dräger är en bränslecellsmätare.

mängd utandningsluft. Det kan alltså vara så att även om det står i instruktionen att man ska blåsa i fem sekunder så kanske instrumentet gör mätningen efter en för liten mängd luft för att ge ett korrekt värde. Mycket riktigt accepterar även våran halvledarcellsmätare en blåsning som inte är mycket mer än en lätt nysning för att ge ett resultat.

Kalibrering

Alla alkoholmätare behöver kalibreras efter en tid för att ge ett korrekt mätvärde och detta kan kosta en slant att genomföra, så det är också en sak att ta med i beräkningen. De dyrare bränslecellsmätarna blir långsamma om de inte används regelbundet och på halvledarcellsmätarna som ligger för länge bildas det oxid vilket ger felaktiga mätvärden.

Våra mätare var däremot nya och fina vilket borgade för så korrekta mätvärden som möjligt. Det är också viktigt att man inte blåser direkt efter en klunk alkoholhaltig dryck, så vi väntade en kvart och sköljde även munnen med vatten innan vi blåste.

För att det hela skulle bli lättförståeligt höll vi oss till öl som mätte 0,5 liter och hade en styrka på 5,3 volymprocent. För att veta hur snabbt man förbränner alkoholen och för att det inte skulle ta flera dagar gjordes testet på tre stora stark. Testpersonen valdes med omsorg och det blev jag som fick det tunga ansvaret att dricka under övervakning.

Testpersonen, alltså jag, väger in obajsad på 72,31 kilo och har i alla fall haft en bra förbränning en gång i tiden. Till mitt förfogande fanns också ett Sega Rally för att testa om min körskicklighet minskade i takt med alkoholintaget.

Öl nummer ett

Testet drog igång med en första öl och redan en kvart efter sista klunken var jag olaglig som förare, och det med god marginal enligt båda alkoholmätarna! Bränslecellsmätaren från Dräger visade på 0,3 promille och halvledarcellsmätaren från AlcoSafe visade hela 0,6 promille. Jag gjorde också det amerikanska testet vilket gick alldeles galant. Jag var även nykter nog att inse att det inte går att köra något motorfordon efter en öl! Bilspelet gick alldeles galant om man

Mina blixtrande reaktioner var som bortblåsta under påverkan av alkohol och apex missades med flera meter.

För att alkoholmätaren ska kunna ge ett korrekt mätvärde måste mätningen ske efter minst 1,2 liter utandningsluft.

nu tycker att tre fyra krockar är ett bra resultat?

En timme och ytterligare en öl senare var det så dags för en ny blåsning. Känslan var naturligtvis fortfarande att det inte skulle gå att köra och mycket riktigt hade jag dubblerat min alkoholhalt i blodet. Dräger visade nu på 0,58 och AlcoSafe 0,8 promille. Nu började det också att bli svårt att nudda näsan i det amerikanska testet, medans att gå på en rak linje fortfarande gick utmärkt. Bilspelet gick åt pipan och jag var nu en riktigt dålig förare med sega reaktioner.

Den tredje ölen ökade naturligtvis mina värden ytterligare medans känslan i kroppen var den samma. Mätningen på Dräger gick nu upp till 0,67 promille medans AlcoSafe visade samma värde som tidigare. Nu var jag även nära den gränsen som många amerikanska delstater har på 0,8 promille och mycket riktigt gick också deras simpla test åt fanders.

Nyktra till

Det jag lärt mig av det här är att det går fortare att bli berusad än att nyktra till! Jag kan lugnt säga att det tog en jäkla tid att blåsa grönt och det endast efter tre öl. Hade jag kört ”all in” är det inte ens troligt att jag överhuvudtaget fått köra dagen efter. Det är också väldigt svårt att känna om man är nykter eller inte, så en alkoholmätare är väl investerade pengar.

Den billigare halvledarcellsmätaren från AlcoSafe visare helt klart när du är berusad, men värdena varierar lite väl mycket och den tar provet på en för liten mängd luft för att vara helt trovärdig. Mitt tips efter detta test är istället att gå ihop några polare och investera i en dyrare bränslecellsmätare som den från Dräger, vilken ger ett stabilare och mer trovärdigt resultat. En god investering som gör att ni slipper tveka om ni kan köra skoter dagen efter eller inte!

Källor: MHF och Systembolaget

Hallå där hemma!

Som många kanske har sett är jag i staterna och provar på att köra lite skoter!

Av: Emil "Seven Eleven" Ottosson

De hela började med att Staffan Lindeborg ringde och frågade om jag ville prova på att köra en säsong i USA!? Jag blev hyfsat chockad av förslaget, men efter 0.2 tiondelars funderande var det självklara svaret, JA! Något av en dröm har blivit verklighet, då jag i år kommer att få köra för ett av Arctic Cats fabriksteam.

Det finns mängder av serier att köra i här borta och vi kommer att rikta in oss på EastCoast-serien som är en regional serie. Men vi kommer även att delta i fyra National-tävlingar, där man hittar de stora namnen inom skotercrossen. Där kommer jag att köra i SemiPro Stock, medans jag kör både Pro Stock och Pro Open i EastCoast-serien.

Team Green Mountain Racing

Teamet jag kör för är ett ganska stort team som består av följande medlemmar:

Nate Tatro: Team-chef och ägare.

Matt Pichner: En meriterad semi pro national åkare från Minnesota som är född 1986. Han kommer att åka pro i EastCoast-serien och Semi Pro i Nationals.

Jason Boron: Är veteranen i gänget med sina 34 år och en riktig krigare. Han kör Pro Stock och Pro Vet i National, samt med mig och Matt i EastCoast-serien.

Chris Ackerman: Även känd som 139Designs, det är han som står för all design och dekaler i Teamet! Han kommer att åka Semi Pro i både National och EastCoast.

Bradley Tatro: Son till teamägaren Nate. Han kommer att åka runt på en 550-fläkt och en 380 i år.

Dalton Tatro: Även han är son till team-chefen. Kommer att köra en Ski-Doo Freestyle 300.

Värdefull hjälp

Sen har vi ett gäng med mekaniker som kommer att följa med oss på tävlingarna och består av följande medlemmar:

Brad Wesely som Matt Pichner släpade med sig från Minnesota. Sen har vi Jamie som är en helskön kille som varit Jason Barons mekaniker i alla år. Dave "Nude" Bradley som är en enduro-galning som jobbar som mekaniker på www.ronnies.com. Jim "The Manager" Ackerman, är Chris pappa och driver en Kubota affär i Montpelier. Sist men inte minst i det här sköna gänget har vi Linda Tatro som är Nates fru, hon sköter pappren och allt annat när vi är i huset.

Säsongsstarten

Säsongen började med att jag och Chris åkte över till Aurora MN och träningsanläggningen Planet X. Där mötte vi upp med Matt Pichner som redan hade varit där och nött i 5 dagar. Till Planet X hade vi 225 enkla mil och de kan jag säga var en lång AS ride! Men äntligen var vi alltså på snö. Vi blev kvar där och tränade i 5 dagar innan vi fick lov att åka ner till Duluth för att inte missa säsongstarten.

Över Jul beger jag mig hem för lite vila, och när säsongen drar igång igen tar jag även med mig flickvännen Ronja till staterna. Hon vet inte om det ännu, så säg inget!

Min-nesota-sonen Matt Pichners skruvar lite med sin stock-maskin.

Det är inte bara skoterförare som hänger i huset. Denna best på 180 pound heter Diesel och brukar jaga mig runt på ägorna för att jag ska hålla formen.

Så här glad blev jag efter telefonsamtalet från Staffan Lindeborg!

Man kan lugnt säga att det blev en riktig rivstart på säsongen. Att man skulle inleda sin debut i USA med att köra ett X-Games kval på fredag kväll var kanske inte planerat. Trots att banan passade mig bra gick det så där. Jag blev förste man som missade LCQ, vilket var lite tråkigt.

På lördagen kändes det riktigt bra då jag klämde till med en 2:a plats i första kvalet och en 4:e plats i andra, detta räckte till LCQ vilken jag lyckades gå vidare ifrån. Efter en 20 minuters kort vila skulle finalen på 16 varv gå av stapeln. Jag trodde aldrig att jag skulle orka hela finalen då jag var rätt slut, men så fel jag hade! Jag lyckades nämligen sätta mitt snabbaste varv på varv 11 och gick i mål på en 6:e plats. Det resultatet var jag mycket nöjd med och jag får nästan tacka banan, då den passade mig som handen i handsken.

Nya förutsättningar

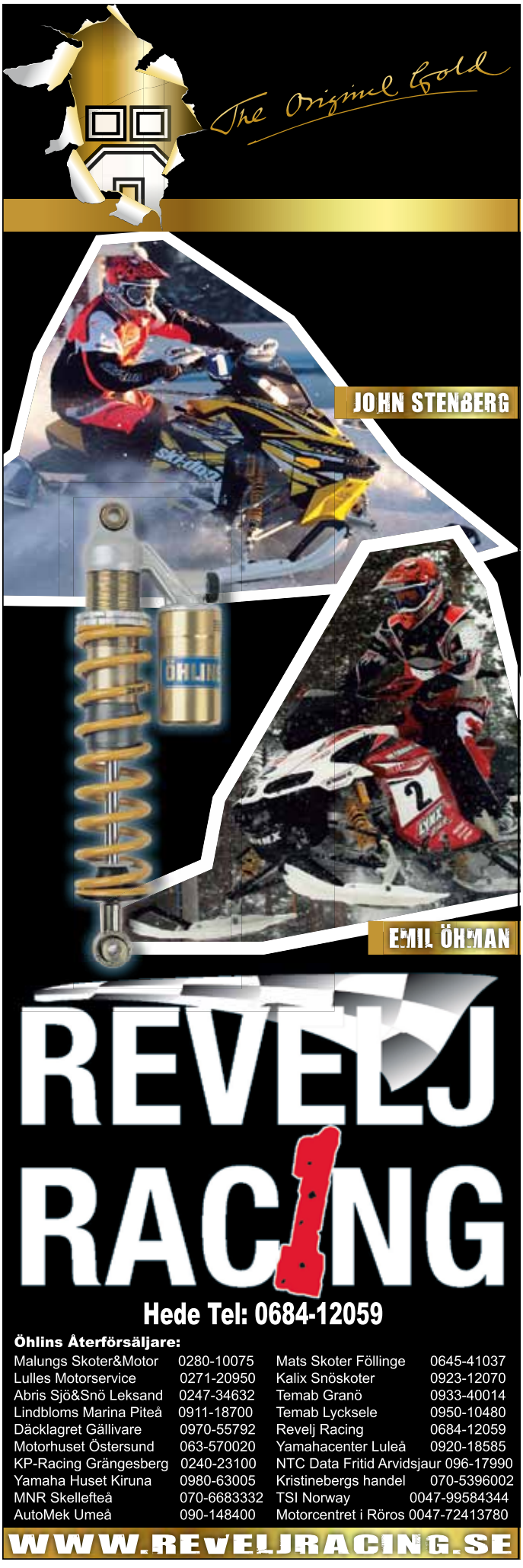
På söndagen blev de plusgrader och banan blev en helt annan. I andra heatet på lördagen hade jag landat kort i en trippel och slagit sönder höger häl ordentligt. Jag trodde verkligen att det skulle bli bättre över natten men det blev det inte. Detta ledde till att jag hade stora problem med körningen på söndagen eftersom banan var så mycket hårdare. Man kan lugnt säga att hälen gjorde skit ont! Trots att jag knappt kunde hoppa tog jag mig vidare till LCQ, men där tog det stopp och helgens tävlande var över.

Att kvala till en final och sluta på en 6:e plats var inte något jag räknat med, så i det stora hela är jag nöjd med min första racehelg. Nu vet jag dessutom att dom är inte omänskliga här borta, så är det bara!

Nu har EastCoast-serien dragit igång och dessutom är räsern klar, vilket är skoj! Det är den serien vi kommer att lägga våran tyngd på i år. Sen är dom fyra National-tävlingarna som vi kommer att köra, bara ett stort plus.

Jag vill rikta ett stort tack till alla er som följer oss svenskar som kör här borta!

Följ Emils äventyr på SnowRiders-hemsida eller www.E0711.com



FOGELSTA

Den ultimata skotertransporten!

036-18 19 50
www.bjornlyan.se

Björnlyan

Put the Power to the Deep Snow

CAMOPLAST EXTREMA GREPP 2010

BACKCOUNTRY

Snocross-inspirerat mönster som ger grymt bett på mjuka underlag och i lös, obanad snö.
Kamhöjd 44 mm.

CHALLENGER EXTREME

Mönstrets utformning och kammarnas höjd lyfter lömningen i mjuk snö till nya höjder.
Kamhöjd 51-64 mm!

Camoplast är världens ledande tillverkare av drivsystem för snöskotrar och ATV-maskiner. Över 90% av dagens nya snöskotrar har orginalmonterade drivmattor som är utvecklade och tillverkade av Camoplast.

Duells

camoplast

RACING MATTOR

5 995:-
Drivmatta 38x307x44 mm

6 495:-
Drivmatta 38x307x44 mm Racing

4 995:-
Drivmatta 38x307x44 mm

5 995:-
Drivmatta 38x305x44 mm

Från: 750:-
Non-Slip drivhjul

6 495:-
Drivmatta 38x305x44 mm

4 995:-
Drivmatta 38x305x44 mm

5 995:-
Drivmatta 40,6x348x44 mm

7 495:-
Drivmatta 38x365x44 mm

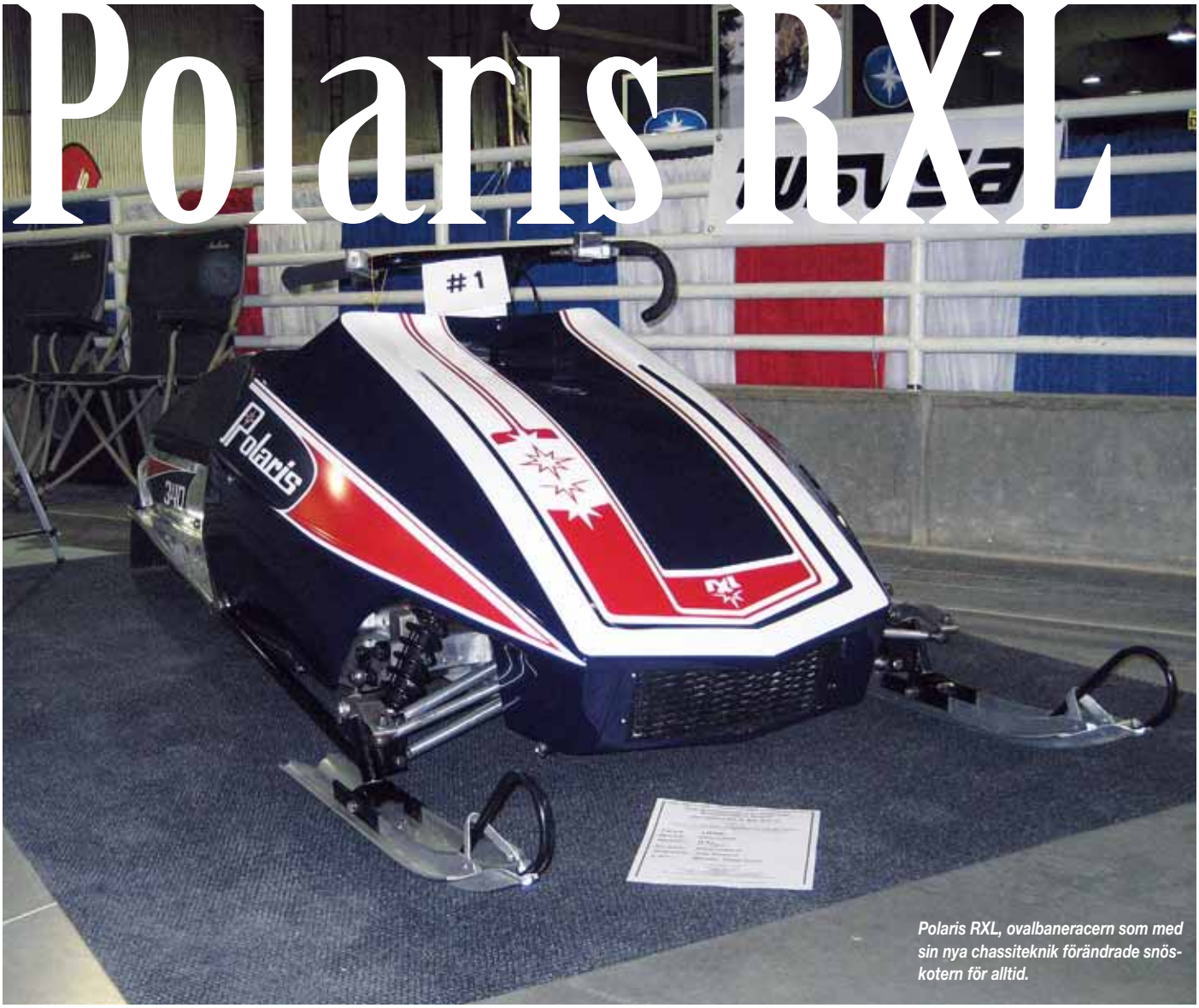
Se... FLER MODELLER PÅ:
www.motorhuset.com

MOTOR HUSET

Polaris Dealer of the year

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

Polaris RXL



Polaris RXL, ovalbaneracern som med sin nya chassiteknik förändrade snöskotern för alltid.

En verkligt exklusiv raceskoter från 70-talet.

Av: Alf Sundström

År 1990 kom en begränsad upplaga av den välkända Indy 650 från Polaris som hade en revolutionerande nyhet, det var den första serieproducerade skotern med elektronisk insprutning! Den döptes till RXL 650 och såldes fram till -96 med varierad framgång vad det gällde att göra köparna nöjda.

Alla över 25 år som gillar skotrar känner till denna modell men hur många vet var namnet RXL kom ifrån? Denna 90-tals ikon är nämligen döpt efter en av skotervärldens mest framgångsrika tävlingsskotrar, en skoter som var så överlägsen att konkurrenterna ville bannlysa den från tävlingsbanan.

Jag har sett, känt, lyft samt suttit på ett exemplar av denna legendar som tveklöst är den mest åtråvärda av alla Polarisskotrar som någonsin byggts. Skotern som gav oss insikten om hur överlägset individuell framfjädring är, och dessutom var en otrolig framgångssaga då man ser på dess resultat under det första tävlingsåret. Maskinen detta handlar om är en som jag bara läst om och inte någonsin trodde att jag skulle få se, Polaris RXL!

Uppenbarelsen

Under den stora skotermässan Intermountainshow i Salt Lake City hade man bland annat en veteranutställning där publiken kunde rösta på en mängd fina maskiner från förr. För mig som gammal Polarisnörd var det som att hitta den helige Graal när jag såg en riktig RXL i originalskick. Jag är numera evigt tacksam för att ägaren, Jim Smith, gav mig möjlighet att på nära håll få uppleva denna racer. Bättre än så här blir inte en veteranskoter!

Polaris byggde 106 maskiner med 340-kubiks motorer till 1978 för den då nya "super-stock"-klassen och det är alltså den enda RXL som byggdes i en något sånär lång serie, vilket blev på just över 100 maskiner. Jim letade upp detta exemplar för cirka 10 år sedan men skotern var då inte till salu. Efter en del turer och många försök kunde han till slut köpa den 2005.

Hans omfattande samling av veteran Yamahaer fick då avyttras vilket gav honom utrymme för drömmaskinen från 70-talet. Jims RXL hade brukats som dragracer med en annan motor men lyckligtvis fanns alla originaldelarna kvar tillsammans med en hel del nya motorkomponenter. Efter en noggrann restaurering återuppstod denna krigare från förr i samma lyster som för 32 år sedan. Man ser genast vilket enormt arbete som är nerlagt då absolut inget är lämnat åt slumpen samt att allt är autentiskt, mycket imponerande!

En sak som genast slår mig när jag beundrar Jims maskin är hur vacker en tävlingsmaskin alltid är. Det spelar ingen roll vad det är för fordonstyp eller hur gammal den är, då alla ändå har en effekt på åskådarna. Fordon som designats för att vinna tävlingar framstår alltid som spartanska, smäckra och ytterst potenta men samtidigt mycket tilltalande. Detta märkligt nog utan att fordonet från början var byggt för att behaga ögat utan för att vinna race. På något sätt känns det som att när man bara bygger för att uppnå maximal prestanda så kommer skönheten på köpet utan att man har eftersträvat det.

Eller så är det bara jag som är lite förstörd efter alla mina år runt tävlingsfordon.

Bladfjäderns tid

Snöskoterracing för 35 år skilde sig en hel del från dagens skotercross. Givetvis fanns det redan då Cross Country racing och där fungerade Polaris modell TXL fantastiskt bra. Men på ovalbanan där andra krav ställdes var man inte riktigt lika framgångsrik. Polaris baserade även här sina tävlingsskotrar på serie-

producerade maskiner och de var allt för höga, tunga och låg helt enkelt efter de andra rent tekniskt.

Ovalracing är relativt okänt för dagens skoteråkare då denna sport i princip dog ut i början på 80-talet. Men för 30-40 år sedan var det den mest exklusiva racingen som fanns för snöskotrar. På isovaler jagade dåtidens stjärnor varandra och skotrarna vägde extremt lite då de nästan bara bestod av ett hysteriskt motorpaket ovanpå en fragil aluminiumlåda, en matta samt två minimala skidor som hängde löst i ett par bladfjädrar.

Tro dock inte för ett ögonblick att de var långsamma, detta var rena raketerna, vilket kombinationen av låg vikt samt hög effekt alltid resulterar i. Motorerna var det värsta den tiden kunde uppbringa sett till effekt per kubik och dessa flugviktare kunde därför komma upp i extrem fart på mycket kort tid. Problemet var att svänga och det gjorde banan liksom hela tiden, där i låg svårigheten som gav tajta och underhållande race.

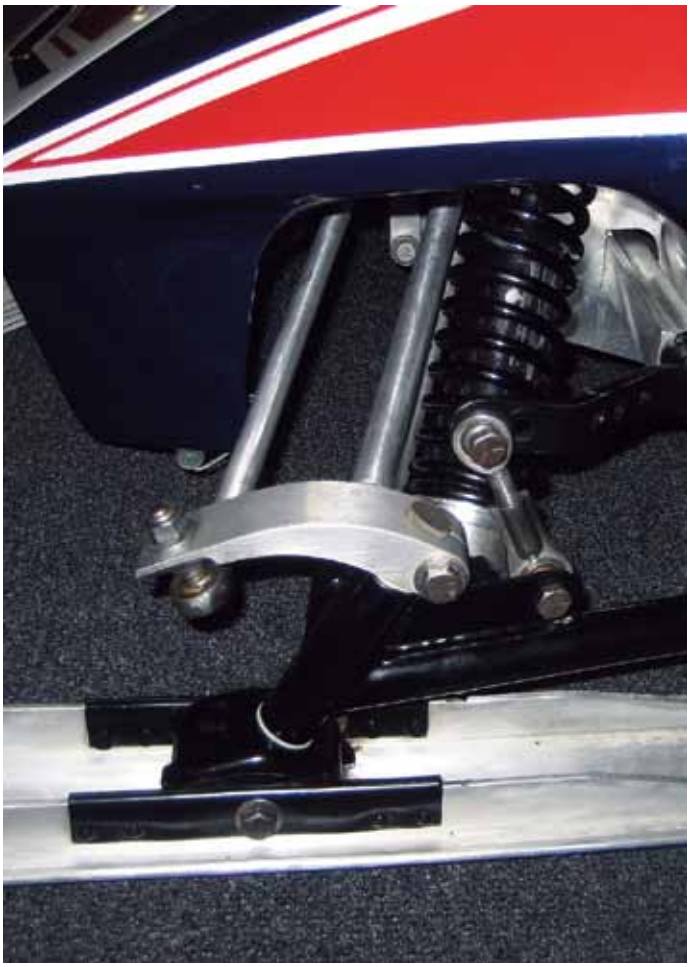
Polaris hade som sagt svårt att hänga med under säsongen 1976 då satsningen på ombyggda serieskotar gav ett daterat maskinmaterial och de var helt enkelt chanslösa i toppstriderna. Inför satsningen till nästa år ville man testa ny teknik som denna gång hämtades från eftermarknaden. Man skulle dessutom från början bygga ett chassi enbart för racing och inte börja med något från produktionslinan.

IFS

I Illinois hade föraren Gordon Rudolph byggd flera IFS-maskiner baserade på Polaris Starfire och med en av dessa hade han kvalat in i 1975 års världscup. Polaris bjöd in honom och hans fantastiska maskin för att se hur denna nya framfjädring fungerade. De gillade omedelbart vad de såg och bestämde sig för att bygga en liknade maskin för nästa års ovalracing.

Alla var dock inte övertygade då den komplicerade konstruktionen borde ge minst lika många nackdelar som fördelar. Skotern skulle naturligtvis få en högre vikt och de mångfalt fler komponenterna kunde ge problem. För oss som växt upp med individuella framvagnsfjädringar av olika typer kan det vara svårt att ens förstå att man kan tävla med bladfädring.

Skidorna sitter då endast fast i ett par sladdriga bladfjädrar och det medför att föraren endast sporadiskt har kontroll över fordonet. Men på denna tid var det



Närbild på den revolutionerande framvagnsfjädringen, Polaris IFS.

Ägaren Jim Smith med sin välrenoverade klenod.

den teknik som hade bevisat sin dugliget och som därmed var ett säkert kort, allt annat var oprövat eller hade visat sig fungera sämre.

Flera olika konstruktioner med individuell framfjädring hade redan testats av konkurrenterna och visat att de inte kunde knäcka bladfjäderns dominans, varför skulle denna framvagn vara annorlunda? Försäsongstester visade dock snabbt att detta var ett enormt steg då det gällde väghållning eftersom man på ett helt annat sätt än tidigare kunde välja en linje och hålla denna även i mycket hög fart.

Justeringsmöjligheter

IFS-framvagnen höll skidorna vinkelrätt i förhållande till snöskotern och fjädringen kunde arbeta effektivt på ett hittills oprövat sätt. Man kunde även justera cambervikeln och på så sätt kalibrera in framvagnen, denna vinkel var konstant under hela fjädringsrörelsen och dessutom oberoende av sidolast. En bladfjädermaskin fungerar mer likt en hockeyspelare med brutna fotleder när man jämför med kontrollen som en IFS-maskin har över skidorna.

Vidare ökade castervinkeln samt försprånget under hopfjädring vilket gav en stabiliserade effekt och är ett av skälen till att IFS av denna typ byggdes långt in på 2000-talet. Sedan hade IFS ett konstruktionsmässigt lågt rollcentrum samt en krängningshämmare vilket gav en helt ny möjlighet att fördela last från ena skidan till den andra. Sammantaget var detta en helt ny typ av snöskotrar för ovalbruk vilket säsongen -77 skulle visa, men inledningsvis var som sagt inte alla hos Polaris helt övertygade.

Man byggde faktiskt en helt ny maskin med för tiden vanlig framvagn parallellt med RXL som var lägre, lättare och även den med ny drivlina. Anledningen var att man inte helt trodde på IFS och därför ville man ha en konventionell raceskoter startklar i fall den nya skulle visa sig fungera mindre bra. Man helgarderade sig alltså men efter de inledande testerna med IFS maskinen visade det sig att oron var obefogad.

Bannlysa

IFS gav en fullkomligt överlägsen kontroll i alla farter och den enda fundering som fanns kvar var om denna teknik kanske rent av kunde öka riskerna för förarna? Bättre väghållning hos tävlingsfordon leder nämligen till att olyckor sker i högre fart vilket märkligt nog kan tolkas som att bra väghållning är farligt.

Jobbet med den nya modellen med vanlig fjädring avslutades snabbt och tack vare flera duktiga förare, en ny drivlina med Polaris första riktigt fina variatorsystem samt den överlägsna IFS-racern vann Polaris 90% av alla race 1977.

Detta var en så framgångsrik maskin att konkurrenterna försökte bannlysa den från att tävla, men eftersom alla regler följdes var det inte möjligt. Polaris vann för att de var bäst och inte på grund av fusk.

Till 1978 byggde Polaris en serie på 106 maskiner med 340-kubiks motorer som såldes till utvalda förare i den nya super-stock klassen. Dessutom såldes en del specialare i form av rullande chassin, vilket gjorde att RXL var med i alla kubikklasser, men satsningen var inte lika intensiv detta år från Polaris. Kostnaderna hade ökat för mycket och en tragisk dödsolycka under säsongen ledde till att fabriken helt drog sig ur ovalracingen.

Slutet till början

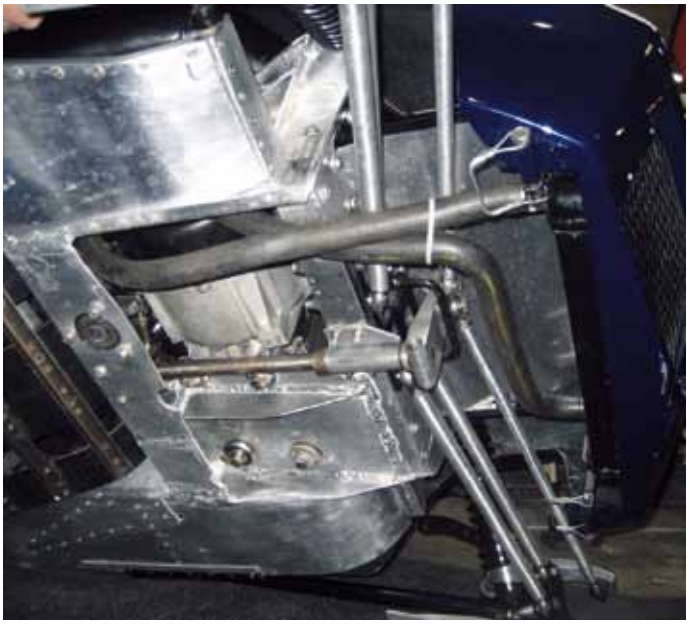
Konkurrenterna var i kapp och ovalracingen var utdöende, allt detta medförde att 1979-års RXL endast var uppdateringar av fjolårets skoter. Tre specialmodeller med motorfästen för Rotax-motorer byggdes 1980 men sen var sagan slut, RXL fanns inte mer.

Men för Polaris IFS fjädring hade framgångarna bara börjat. Redan 1979 byggde Polaris ett begränsat antal TX-L med en cross-country anpassad variant av sin IFS som blev en omedelbar succé. Till 1980 erbjöd man den som kundmaskin och detta startade en ny era inom snöskoterhobbyn.

Det är med den individuella framfjädringen som den moderna snöskoterhobbyn startar och Polaris framgångar både då det gäller försäljning samt på tävlingsbanan. Man kan faktiskt säga att det var IFS som verkligen definierade Polaris under 80-talet och denna teknik var en stor del i förklaringen till att de blev världens största skotertillverkare. Tänk att allt började med en handfull racermaskiner hösten 1976.

RXL är därför inte bara race-historia då den är en del i utvecklingen som ledde till dagens moderna maskiner. Frågan är bara hur man får tag på ett exemplar? Kanske Jim lånar ut sin till våren när jag ska delta i veterantävlingar? Det skadar inte att fråga!

Någon kanske undrar hur det gick för Jim och hans RXL på utställningen? Givetvis blev han nummer ett i sin klass.

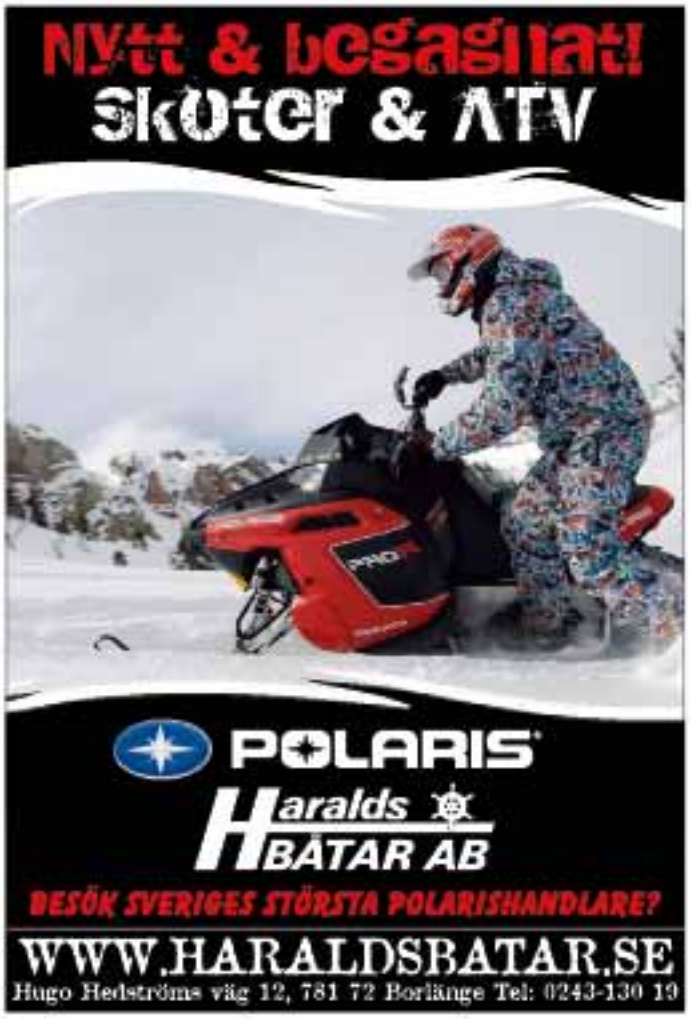


Här ser vi undersidan av buken med styrningens länkage samt parallellstagens infästning. Man ser tydligt att detta är en lågseriemaskin där allt tillverkats för hand.

Bakfjädringen är betydligt enklare än framvagnen och saknar faktiskt stötdämpare.

Motorrummet med sin högpotenta 340cc motor som har handgjorda pipor med öppna stingers, ser ut att låta gott!

Boende inkl frukost
Sön - Tor 995:-/pers
Boende inkl Sportskoter*
Sön - Ons 4.500 kr/pers
*) Ski-Doo MXZ 600 E-TEC
SVERIGES MESTA
SKOTERHOTELL.
Hotell • Restaurang • Bar
Hotell Gyllene Bocken • 0684-210 90 • www.gyllenebocken.se


Nytt & begagnat!
Skoter & ATV
POLARIS
Haralds
BÅTAR AB
BESÖK SVERIGES STÖRSTA POLARISHANDLARE!
WWW.HARALDSBATAR.SE
Hugo Hedströms väg 12, 781 72 Borlänge Tel: 0243-130 19

NYHET!
ADRENALINE TRAIL-SLUTBURK
Helt i rostfritt, justerbart mottryck, TIG-svetsad, 3-års garanti.
Välbalanserat ljud, inte för högt.
Nu även till SKI-DOO & E-TEC samt
Pro-RMK/RUSH
Pris från:
2495kr
CRAZY CREATION
VENTILATIONS KIT
& STYRHÖJARE
Från:
375kr
C3
POWERSPORTS
ÅTERFÖRSÄLJARE
AV:
C3
SYNCRO
DRIVE
REMDRIFT
DYNAMO JOE
VARIATOR KIT
3495kr
ÅTERFÖR-
SÄLJARE AV:
BOSS SEATS
SPEED TECH.SE
RELEASE THE ADRENALINE
www.SpeedTech.se
070-381 04 40
TRIMNING, RENOVERING, KOLFIBERPRODUKTER & BIG BORE KITS Ex Retax 800cc -» 920cc

Läsarskoter

Krävs det verkligen modifieringar för att en REV-XP ska tillfredsställa Martin?

Text: Stefan Sund Bild: Björne

Då vi oftast testar helt nya snöskotrar stöter vi kanske inte på de problem, eller har det behovet av modifieringar som ett ägande över en längre tid innebär. Just därför har vi samlat på oss lite läsarmaskiner för att se vad folk gör för att få den perfekta skotern, som passar just han eller henne. Vi får på så sätt också reda på vad som varit problem under det lite längre ägandet och vilka lösningar som finns.

XP på Martins vis

Martin är nog en ganska normal skoterkille för sin ålder vad det gäller körstil. Den största delen av sin åkning spenderar han alltså utanför leden med hopp och lek på programmet. Detta innebär att han genast insåg att det behövdes lite modifieringar för att hans MX Z 800R från -08 skulle passa honom perfekt. Original är detta en riktigt potent ledraket som tål stygga gupp, men ute i pudret står den sig slätt med sin 32-millimeters matta och ganska låga styre. Att pressa efter en led eller över en sjöis är inget Martin njuter av, utan gör det bara om han måste.

För att öka framkomligheten hos Ski-Doon gav han sig ganska omgående på mattan och skidorna. Då han tidigare kört med SLP Powder Pro föll valet även denna gång på ett par sådana.

-Skidorna är som natt och dag jämfört med originalskidorna. Det är stor skillnad i bärighet och svängförmåga i lössnön, säger Martin.

På leden upplever han dom däremot som lite spårkänsliga och aggressiva med samma skidtryck som originalskidorna. SLP-skidorna har även tre olika lägen som man kan fästa dom i, vilket ger lite olika karaktär åt skotern. Martin har satt sina i det mittersta läget för en bra kompromiss mellan led och lössnö.

Racematta

För att råda bot på den spinnande mattan riktades ögonen på den 44-matta som sitter på Ski-Doos racemaskiner. Efter det bytet märkte han förvånansvärt nog ingen större skillnad efter leden, men i pudret gjorde den sitt jobb mer än väl! Ett annat stort plus med denna matta är hållbarheten och att den är hyfsat prisvärd.

-Den passade rätt på helt utan övriga modifieringar vilket var skönt, säger Martin.

Eftersom XP 800 -08 är så högt drevad som 27/45 original, vilket teoretiskt betyder en toppfart på runt 170-180 kilometer i timmen, var det ett måste med en neddrevning efter mattbytet.

-Då jag ändå aldrig ligger och pressar efter någon sjöis så passade jag på att dreva ner två kugg till 25 på övre drevet i samband med mattbytet. Men jag blev ändå inte riktigt nöjd då jag ville att skotern skulle bli ännu rappare och orka dra runt mattan ännu bättre, så jag gick ner två kugg till innan det var klart, säger han glatt.

Nu började det hända grejer! Maskinen blev som väntat ännu rappare och passade Martins körstil perfekt. Men det var inte bara att dunka dit ett 23 kuggars drev och se glad ut, utan operationen krävde även en kortare 104-länkskedja och lite variatorjobb innan det var klart.

Ergonomin

Det är inte bara Martins körstil som är normal utan även hans längd, har jag hört. Detta betyder att höjden på styret var perfekt för sittande ledåkning, men då han spenderar den mesta av tiden ståendes var den alldeles för låg. Sagt

BRPs racematta med 44-millimeters kammar ger bra knuff ute i det lösa.

Då skotern övervarvade något efter neddrevningen krävdes det lite variatorjobb innan allt blev bra.

och gjort monterades det dit en BRP-styrhöjare på 165 millimeter. Inte bara att den ger en utmärkt höjd på styret för Martins körstil, den krävde inte heller någon förlängning av vajrar eller kablar.

-Just den styrhöjaren är nog precis på gränsen vad man kan sätta på utan att behöva modifiera ytterligare, säger Martin.

Rent utseendemässigt är det hittills bara ett gult bukskydd som monterats på skotern.

-Den gör ju lite nytta också då den skyddar motorbrunnen från elaka stubbar, tillägger han.

Precis som många andra tycker han att en hård kille ska ha hårda dämpare, så dessa är naturligtvis omschimsade efter Martins specifikationer.

Just nu är planen att skotern ska bli vit och svart med hjälp av lite nya kåpor. Då man aldrig kan ha för mycket effekt är han också sugen på att klämma ur lite mer ur PowerTek-snurran.

-Det går tydligen att hitta upp emot 10 hästar till i motorn bara genom att pilla med Cdi-boxen och det tänkte jag prova, ler Martin glatt.

Det låter ju nästan får bra för att vara sant, men vi önskar honom all lycka!

Elstarten är eftermonterad men satt där när Martin köpte maskinen.

SLP Powder Pro är som natt och dag jämfört med originalskidorna när man är ute i pudret.

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 Traktor-city i Öjebyn. Topp modern verkstad!

www.crossfix.se

Crossfix AB

Hammarvägen 39, 943 36 Öjebyn,

Tele 0911-66423

OPERATION RÄDDA SKOTERÅKNINGEN!

Surftips

www.scandinavianfreeriders.se

Friåkningsområden featuring Scandinavian Freeriders

Text:Caroline

I dag finns det ungefär ca 202 000 registrerade snöskotrar i Sverige och av dessa är det helt klart en stor del av förarna som vill se att det finns friåkningsområden i detta avlånga land. Men hur ska det gå till när det blir fler och fler förbudsområden och vad kan det bero på? Att man visar hänsyn och respekt för de regler som gäller är A och O i detta ämne. Känner du igen det här? Du tuffar fram i dina 70 km/h på leden. Helt plötsligt uppenbarar sig ett stort myrområde med underbar orörd lössnö. Du svänger målmedvetet av och du nästan krockar med pinnen som har en rödgul skylt i toppen. Vid närmare betraktelse ser du att det är den förhatliga överkryssade skotern som visar på att myren är ett skoterförbudsområde.

Det enda egentliga alternativet är att man vänder sin maskin och åker tillbaka ut på leden igen, men det händer alltför ofta att vissa helt enkelt struntar i förbudet och fortsätter. Detta är en av anledningarna att förbudsområdena sprider sig och tyvärr dras många gånger alla skoterförarna över en kam, i negativ mening. Att visa hänsyn och respekt är som en oskriven lag. Den går inte att ta på, men den finns ändå där ute i den svenska naturen. Visst vore det väl tråkigt om vi lyckas få till friåkningsområden, men att de stängs för att vissa tycker att regler är till för att brytas. Vårt mål är att få till en helhet där alla samarbetar och när vi har lyckats med detta, har vi kommit en stor bit på vägen i vårt arbete för fler friåkningsområden.

Samarbetet

Efter lite efterforskning kom vi i Scandinavian Freeriders i kontakt med Jan-Erik Andersson, som håller i trådarna för något som heter transitleds-projektet. Målet med transitleds-projektet är bland annat att sammanlänka de skoterleder som finns i dag. Genom den svenska fjällkedjan till ett transitled-system och att lederna från låg och kustlandet även ansluts. Det ska helt enkelt bli mer lättillgängligt för alla som vill köra skoter att få en naturupplevelse från skotern, där allt från säkerhet på lederna till mat och boende samt information om leder med mera, är enkelt att hitta. Efter mötet med Jan-Erik så kom vi fram till att Scandinavian Freeriders ska försöka kartlägga olika tänkbara friåkningsområden och arbeta med dessa. Målet är att få till en helhet av hela "skoterkedjan" i Sverige, och då kommer det att krävas att alla samarbetar. Vi kommer att fortsätta samarbetet och hoppas att vi alla kan hjälpas åt att öka, samt behålla friåkningsområdena. Tillsammans kan vi skapa ett Sverige där vi skoteråkare också kan utöva det vi älskar. För visst vore det trist att bara tysta och svettluktande aktiviteter får ha tillgång till våra underbara vidder. Besök oss på hemsidan och hjälp till du också.

Bent n' Broken bakom kulisserna

Ett gäng fantaster från Norge som gör filmer om och med snöskoter. Deras teaser för 2010 hittar du om du följer surftipset nedan. Här får du möjligheten att se vad som händer när inte kameran är igång. Bland annat en Yamaha som en oljeslang gick sönder på och började att brinna. Det mesta gick bra men flyttar man inte gränserna utvecklas man inte.

Musa som han kallas är inte hög, inte bred, inte stark men han hoppar långt. Han är beviset att det går att hoppa med en Yamaha utan att göra en frontflip.

Kim övade på whips men landningen satt inte riktigt som den skulle.

Karl-Rune gör ett sista hopp för att justera det där lilla sista innan det ska skjutas skarpt.

Det blev inte riktigt som vi tänkt, men det blev dyrt. Det kostar att ligga på topp.

Surftips
www.vimeo.com/16427214

snow rider

På den här sidan tar vi oss en titt på vad vi höll på med för tio år sedan.

På den här tiden var nuvarande chefredaktören mitt i sin pokalbefriade snöskotercrosskarriär och besökte då ganska naturligt Svenne Revelj i Hedeviken för att få en uppsättning Öhlinare till sin Edge 600.

Vi är fortfarande förvånade över hur mycket bättre en redan bra maskin blev med en uppsättning av dessa stötdämpare. SX Viper presenteras i en så kallad "late release" och vi fick chansen att köra denna ikon i Bruksvallarna. Det stod "all new" på alla faktablad rörande den nya Vipern men kontentan av det hela blev att den egentligen kändes likadan som en SXR.

På den här tiden var både 500- och 700-kubiksklassen storsäljare och vi hade ett fasligt sjå att få till tester av alla kubikklasser. Utanpå dessa skulle det ju testas 600, 800 och alla stora tripplar. Just 700-klassen är en riktig favorit och jag tycker fortfarande att de bästa och rappaste maskinerna som tillverkats varit utrustade med just 700-kubiks tvinmotorer.

Arctic Cats 4-stroke presenterades och folk var väldigt skeptiska till det där med fyrtakt. Jag kommer ihåg de snöskoterförsäljare från konkurrerande märken som öppet hånade Arctic cats första försök och i kör skrek, det här kommer aldrig att fungera!

Team SnowRider hade fortfarande några stående sidor i tidningen och vårat lössnöprojekt rullade på. Vi hade precis flyttat ur lokalerna på Sollerön och hittat nya inne i Mora och vid denna tidpunkt hette personerna som gjorde SnowRider, Björn Friström, Henrik Åslund och Mikael Kvilten. Det var tider det, för tio år sedan.

Har man en skoter som fungerar riktigt bra både på leden och crossbanan, kan den bli bättre med en uppsättning dyra Öhlinare? Om så är fallet, hur mycket bättre kan den då bli? För att få svaret på några av våra funderingar gav vi oss väg till Hedeviken med min crossedge där Sven Erik Revelj håller till.

Dämpa dig lite

Visst blev vi lite förvånade när vi fick veta att Polaris 800 LE Edge bland modellerna som kom till Sverige, men desto gladare när vi hörde att den skulle komma ändå!

800 LE - nyheten som försvann

Reptilsnabb SX

Polaris presenterade sin vassa XC 700 -97 och hur vi förvånat bromsade ur den 125 hästar starka 700-segmentet har sedan den dagen varit ultraintressant både sjön och leden.

The forgotten era

M

Djupsnötouring på amerikanskt vis

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

NU ÄNNU STÖRRE!
TUSENTALS NYA ARTIKLAR DENNA SÄSONG.

RINAB

RINAB, Reservdelar I Norr AB, Verkmästargatan 10, 841 32 ÅNGE
Telefon: 0690-12699. Fax: 0690-12633. E-mail: info@rinab.nu

Ett samarbete mellan Skoteråkarna, skoterhotellet Gyllene Bocken, Funäsfjällen- På Riktigt, och Snowrider.

Tävling
VINN EXKLUSIV SKOTERRESA
TILL ETT AV SKANDINAVIENS BÄSTA SKOTER- OCH LEDOMRÅDEN
FUNÄSFJÄLLEN I HÄRJEDALEN

Lägg upp din bästa skoterbild på Skoteråkarna- Funäsfjällens Facebook sida www.facebook.com/skoteråkarna och berätta om din skoterupplevelse under rubriken ”Nu kör vi!”. Sen behöver du bara trycka på "Like" och så är du med i årets stora tävling.

DU HITTAR TÄVLINGEN PÅ WWW.SNOWRIDER.SE. KLICKA PÅ TÄVLINGSKNAPPEN!

Första pris

All Inclusive resa för två personer med flyg från Arlanda till Röros, 45 minuter transfer till Ljusnedal, Skoteråkarna och skoterhotellet Gyllene Bocken för ett 3 dagars skoteräventyr med fria Ski-Doo och Lynx maskiner, guide och 45 mil skoterleder. Har du tur visar Hasse sina xxx områden.

Andra och tredje pris

Teamkit från Ski-Doo/ Lynx och BRP

Fjärde och femte

Fleecetröja från Funäsfjällen- På Riktigt

Tröstpriser

5 sköna mössor från Funäsfjällen- På Riktigt & kepsar och mössor från Ski-Doo/ Lynx och BRP

Tävlingen pågår mellan 3/12 2010 och 15/2 2011.

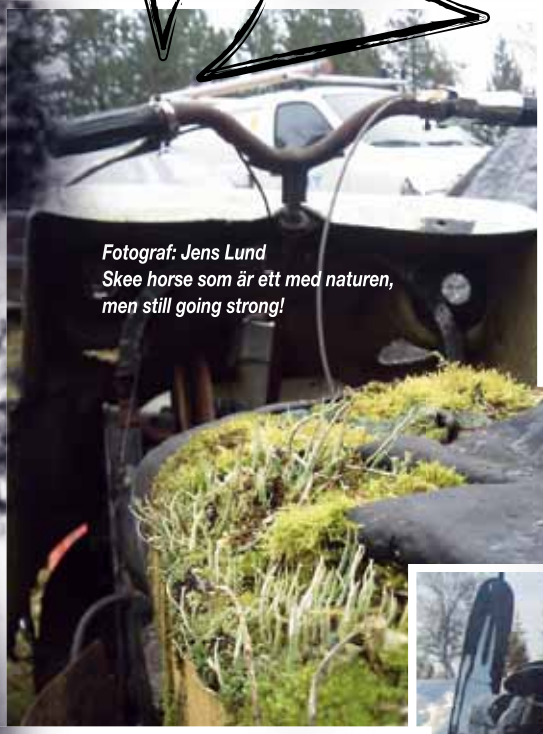
I Funäsfjällen har vi 60 toppar över 1000 meter, 6-8 m snö/ år, 45 mil, 5 meter breda pistade skoterleder. Skoteråkarna- Funäsfjällen är återförsäljare av Ski-Doo & Lynx, verkstad, skotershop, skoterhotellet Gyllene Bocken och skoteruthyrning med ett rikt utbud av guidade turer. Allt detta inom ett område av 300 meter- Förmodligen Skandinaviens mest spännande skoterkoncept. www.funasfjallen.se

SKOTERÅKARNA FUNÄSFJÄLLEN
GYLLENE BOCKEN
Funäsfjällen På riktigt.

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 marknadsförinssyfte eller annan publikation av inblandade parter. Tävlingen är ett samarbete mellan Skoteråkarna, skoterhotellet Gyllene Bocken, Funäsfjällen- På Riktigt, och Snowrider.

www.snowrider.se

SR.SE LÄSARBILDER

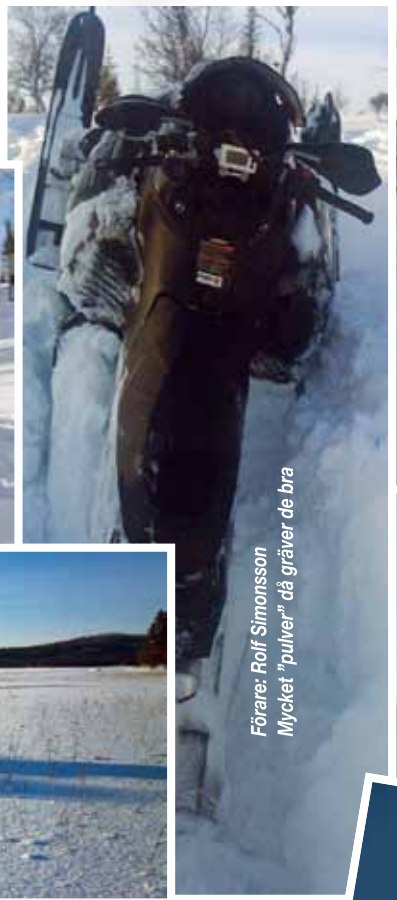


Fotograf: Jens Lund
Skee horse som är ett med naturen, men still going strong!

Förare: Mats
Fotograf: Ingemo
Fin tur på Grunuflot.

Fotograf: Mattias Elfmark
Bambi på hal is mellan Riksgränsen och Björkliden.

Förare: Christer Grubb
Fotograf: Martin Bogg
En perfekt dag!



Förare: Rolf Simonsson
Mycket ”pulver” då gräver de bra

Förare: Lars Persson
Fotograf: Anton Östhagen
En whip i fina vårvädret.

Förare: Martin Andersson
Fotograf: Niklas Eriksson
De blir int bättre.

Förare: Fredrik Nilsson
Fotograf: Jonas Stjerna
Var ute och hade en rolig dag

Förare: Simon Linder
Fotograf: Simon Westerberg

Visste du att i Wisconsin, USA ligger en liten ort som heter Falun.

LUVA MOTOR & FRITID
Kvalité Service Omtänke
ARCTIC CAT
•3 års garanti
•Världsmästar märket
•Sm mästare
•Test vinnare
•Ökar mest av alla märken
www.luvaracing.se
0278-17771, Bollnäs

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

Billet X
MADE IN SWEDEN
WWW.BILLETX.COM
NU MED
webshop

vinnare!
Klim
Får vi presentera vinnaren av Klim-tävlingen från SnowRider nr 2-1011. Han heter André Jonsson och kommer från Boden. Stort grattis från oss alla!
PSEPARTS
snow rider

MidTrailer AB
för vilka laster du än har
www.midtrailer.se

snow rider
Billet X
MADE IN SWEDEN
WWW.BILLETX.COM
Tävling!
Vinn produkter ur BilletX sortimentet, värde 6 000:-, till din skoter.
Var med och tävla om det absolut fetaste kittet BilletX för just din maskin. Gå in på www.snowrider.se och svara på ett par frågor och du är med. Vi vill ha ditt svar senast den 28/2-11.
1:a pris
Valfri Offset/Race axel och Vändhjul till Just din maskin. (värde upp till 6000:-)
2:a pris.
2st valfria BilletX Vändhjul
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

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

POLARIS
Åsarna Skoterservice
Service
Tillbehör
Reservdelar
Snöskoter & Fyrhjulingar
Släpvagnar Snöslungor
Tel: 0687-303 75 Fax: 0687-305 50

VILL DU HA DET SOM DU BESTÄLLER?
VI HAR DELARNA HEMMA I EGET LAGER!
www.RINAB.nu!

Larm & position
Små och smidiga larm med GPS-söksystem som ger exakt position via SMS och på karta direkt i din mobil.
TILLVERKAD I SVERIGE
Håll koll på din skoter!
redKnows larmar och spårar allt
www.redknows.se
redKnows marknadsförs av Aotech AB
tel. 031-55 88 66, www.aotech.se
redKnows

SKOTER Butiken
www.skoterbutiken.se
www.bengtscykelomotor.se
BENGTS CYKEL & MOTOR
Rätt maskin, kläder och tillbehör till rätt pris!
Två välfyllda butiker, två verkstäder och en webshop!

www.streetnstrip.se

rider
SJÄLVKLART SKA DU ANNONSERA I TIDNINGEN...
ÄVEN EN LITEN ANNONS SYNS. DU SÅG JU DEN HÄR... RING 0250-20533,0250-22687

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

POLARIS
REVELJ RACING
0684-12059
WWW.REVELJRACING.SE

SKOTERSLÄP?
SE MER PÅ SID. 47
08-7112635
BÅT & TRAILER
www.batochtrailer.se
ab

SR.SE LÄSARBILDER

Förare: Andreas Olsson
Fotograf: Hans-Gunnar Olsson
Andreas rider sin Lynx Rave 600 sdi-08 i snöhavet!

Förare: Jimmie Byström
Katter går inte på vatten.

Förare: Jonas Eriksson
Fotograf: Simon Eriksson
Surfing när den är som bäst.

Förare: Johan
Så kan de gå

Förare :Per
Fotograf: Mathias
Summit 800 vs Snödriva

Förare: Christian Åslund
Fotograf: Jens Lund

Glassar i solen i lagom snömängd för en aktiv.

Fotograf: Niklas Brådd
Solnedgång Mars 2010.

Förare: Jonas Kardin
Fotograf: Daniela Jonsson

Förare: Marcus Andersson
Fotograf: Hans enda kompis
Riktigt skönt

Visste du att varje år dör det fler människor som blir sparkade av åsnor än som omkommer i flygolyckor.

Årets skydd

Alla som kör snöskoter idag använder förstås hjälm, eller hur! Något som borde vara lika självklart är att man kör med någon form av ryggskydd eller skyddsväst. Inte bara att det skyddar om olyckan skulle vara framme, många av dom värmer också gott.

Sedan skadar det absolut inte om man även använder sig av knäskydd, armbågsskydd, nackskydd med mera. Det viktiga är att man har skydden på sig och inte låter dom ligga för att det är för besvärligt att sätta dom på sig. Här kommer lite av årets utbud på skyddsfronten som förhoppningsvis hjälper dig att välja rätt.

EVS

RC Evolution
Färger: Black, Red, White, Blue, Pink
Storlekar: S-XL. Det ultimata nackskyddet som minskar kompressionskador samt översträckning. Rc evolution är tillverkad för att avleda och absorbera energi vilket innebär minskad risk för nyckelbens skador
Pris: 1998:-

RS 8
Färger: Black
Storlek: S-XL. Konstruktionen är helt ny och banbrytande, ultralätt skal som formar sig efter konturerna på benet. Ledad knäkopp som alltid skyddar.
Pris: 4298:-

www.racingshopimport.com

Halvarssons

PROTON
Färger: Svart/vit
Storlekar: Storlek S–2XL
Jacka i nätstretch/Ventilerad Mesh/Spandex. CE-godkända skydd för axel och armbåge. Bröstplatta. Kan kompletteras med CE-godkända. ryggskyddet Buckler, Track ellerConverter L2. Brett elastiskt bälte med kardborre, löstagbart
Pris: 1 595:-

BUCKLER
Färger: Svart/Grå
Storlekar: Storlek XS=50 cm S=55 cm M=60 cm L=65 cm XL=70 cm
CE-godkänt ryggskydd, som uppfyller den högsta säkerhetsnivån "Level 2" i standarden EN 1621-2. Högabsorberande. Formbart. Avtagbart midjebälte med kardborrelåsning. Justerbara axelband i resår. Tvättbart textilöverdrag.
Pris: 1695:-

www.jofama.se

Zero-7

Knäskydd Zero-7
Färger: Svart och orange
Storlekar: en storlek. Ledat knäskydd i tre delar med lätta och starka magnesiumplattor i vinkeln, som skyddar högt upp över knät och sitter mycket stabilt med tre breda justerbara band. Ventilerade och smidiga, med skön, tjock stoppning och slät utsida vilket skyddar byxorna.
Pris: 995:-

Dainese

Ryggskydd Wave
Färger: Svart
Storlekar: S-L.
Ryggskydd certifierat enligt EN1621.2/2003 Level 2. Njurbältet har 2 justeringsmöjligheter för bästa passform.
Pris: 1790:-

www.duells.se

POD

POD K700
Färger: Svart/Röd
Storlekar: XS-XXXL. Ett jättefint knästöd med bra uppbyggnad och stabilitet. Ett väldigt prisvärt skydd som förebygger svåra knäskador.
Pris: 7499:-

KLIM

Tek Vest
Färger: Svart
Storlekar: XS-XXXL. KLIM'S snöskoter axelskydd, smidigt axelskydd med bra ventilation i toppkvalité.
Pris: 3599:-

Tekvest

Skyddsväst Supersport
Färger: Svart
Storlekar: XS-XXL. Fickor och en löstagbar halskrage av finaste fleece. TEKVEST ska ej jämföras med motocrosskydd då TEKVEST-produkterna är utvecklade av och för snöskoterfolk. Ej CE-godkända.
Pris: 3395:-

www.pseparts.com

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

POLARIS
Försäljning, verkstad, kläder och tillbehör!
Santander
YTTEROCKE PRODUCTION AB

KÖR SÅ DE RYK, DÄR BAK!
- BK-System
- TH-Draget
- Isrivare
- Warn Skotervinch
- Dubbex Skoterdubb
- THH Hjälmar
- Underkörningsskydd
- Mx Timmerdoning
BK-system
www.bksystem.se

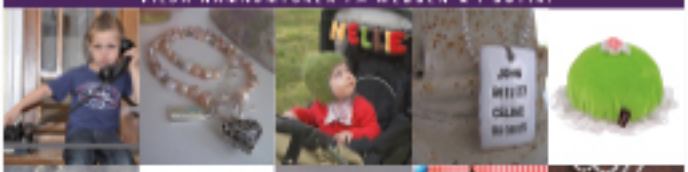
VI HJÄLPER DIG!
KAN DET MESTA INOM:
• BIL • TRÄDGÅRD
• SNÖSKOTER • SNÖSLUNGOR
Vi löser det mesta!
Prova oss!
BIL-CITY
MASKINCENTRALEN
www.bilcity.se
Chaufförvägen 28 Östersund, 063-12 75 20, fax 063-10 75 48, order@bilcity.se

NYA SKOTERKIT INLAGDA PÅ HEMSIDAN!
HÅLLBARA SKOTERDEKALER
Gå in på vår hemsida för att läsa mera.
HEMSIDA: WWW.THORSELLSREKLAM.SE WEBBSHOP: SHOP.THORSELLSREKLAM.SE

LULEÅ
SKOTERDEMONTERING
• Nya & beg. skoterdelar till alla märken
• Original reservdelar till hela Kawasakis program.
www.luleaskoterdem.se
Kawasaki ATV SUZUKI marin
Tel: 0920-34142, 070-5734440
Öppettider, 10-00-17,30 månd- fred lunch 11,30-12,30

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

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

Missa inte vår webshop!
Vilda Victoria
VILDA NAMNSMYCKEN PÅ WEBBEN & I BUTIK
Härlig butik i Stockholm!

REA i webbshoppen
INREDNING • SMYCKEN • BARN
www.vildavictoria.com
Besök vår butik på Årsta Torg!

Big River Camp
Storåns Turistservice
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..

FÖR
HÄRLIGA DAGAR I FJÄLLEN
FÖR MER INFORMATION RING: 0645-420 35
MAILA: info@akersjon.com, www.akersjon.com
STRANDPAVILJONGEN
FjällGården ÅKERSJÖN

Vi vet vem som är störst på reservdelar - vet du?
www.RINAB.nu!

Street & strip magazine
Tidningen för dig som gillar hästkrafter!
www.streetnstrip.se

GILLAR DU OCKSÅ ROSA?
GLASÖGON 799KR || FACEMASK 159KR
www.Skoterdelen.com

motor & fritid lunäsdalen

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

DYNAMO JOE
3695 KR
Inklusive FRAKT!
VARIATOR KIT
SPEED TECH.SE
070-3810440
www.SpeedTech.se

ski-doo
LYNX
POLARIS
STÖRSTA UTBUDET HOS OSS! NYTT & BEG!
SE DEM PÅ:
www.kalixmaskiner.se
Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66

Funäsdalen till Åre

Av: Hans Ekman

Det var dags för den årliga turen från Funäsdalen till Åre och som vanligt var det en hel del planerande. Jag och Sture fixade och ordnade för att det skulle bli en så trevlig tur som möjligt. Det var ju inte riktigt en polarexpedition men lite planering skadar inte. Av tidigare erfarenheter hade jag inhandlat en Brännapulka för att vi skulle slippa köra med ryggsäckar. Vi har alla kört väldigt mycket skoter, inklusive Emmie som fick den här resan i födelsedagspresent på sin nittonårsdag. 33 mil blev det denna helg varav två mil på led. Så det blev en hel del fastkörningar och många skadeglada skratt. Nästa säsongs tur är redan på planeringsstadiet och som det verkar kommer den turen gå till Dalarna.

Hängbron vid Vålådalen

Färdledaren Sture på väg mot en av topparna vid Dörrsjön.

Det var riktigt grisväder på väg mot Storsjö. Men inget stoppar ett gäng sanna entusiaster.

Den nya leden från Åre är bred. Men det kan aldrig bli för brett.

Tuvan är det bästa skoterfiket i Ljungdalen.

Fika är viktigt. Det ska vara viktigt ofta.

Tankning vid Ottsjö.

Raststugan vid Dörrsjön

En dröm besannas
Besegra de Kanadensiska Klippiga Bergen
HÄR SNÖAR DET 15-20 METER ÅRLIGEN!
REVELSTOKE
• 4-stjärnigt skoterområde
• Rum och stugor i lyxklass
• Kanadas bästa fiskeområde
• 2-6 dagars "all included" skoterresor
• 2010 års Ski-doo maskiner
• Uthyrning, guider, utrustning och mycket mer
Great Canadian Snowmobile Tours
+0012508379594
www.glacierhouse.com
www.snowmobilerevelstoke.com

ATV&Terrängmagazinet
Här läggs vikten på alla typer av fyrhjulingar från arbetsmaskiner till Quad och tillbehör. Är du ATV-ägare, skogsägare, jordbrukare eller kort och gott bara gillar fyrhjulingar så är det här tidningen för dig. Intressanta reportage varvas med djupdodade tester och presentationer av nyheter på marknaden.
NU I NY REGI!
NY TIDNING!
I din butik i dag!
För info och prenumerationer:
www.atvmag.se
ATV TERRÄNG & MAGAZINET

Bandana!
snowridershop
149:- 59:-
Gå in och beställ på:
www.snowrider.se

ARCTIC CAT
4 säsonger
Servar alla märken
Tel: 0920-46652
www.4sasonger.se

ARCTIC CAT
BSA BERGNÄSETS SKOTER & ATV AB
Tel: 0920-260660
www.lagersmaskin.se

ATV ARCTIC CAT Skoter ski-doo
Släpvagnar
www.terrangmaskiner.se
TERRÄNGMASKINER

POLARIS
MotorPRO
-Försäljning -Nytt & begagnat
-Tillbehör -Reservdelar -Service
Tel. 090-70 44 80
info@motorproab.se

Ockelbo
Nostalgi
www.ockelbo-collection.se

www.glansgarden.se

LYNX
ski-doo
can-am
Ockelbo Reservdelar!
Stort urval skotrar.
Service-Reservdelar
Tillbehör-Kläder
TJ:s Skoter & Motor
PI 3737 Storåbränna Föllinge
Tel. 0645-22055

Fjällbädden
Drevfagen
Skoteruthyrning
Event & äventyr
Vandrarhem
Restaurang

MOTOR HUSET
Utbytes cylindrar
Utbytes vevaxlar
Till alla märken!
www.motorhuset.com

Cykel & Motor Säter
ski-doo
can-am
SUZUKI
Tel:0225-525 80 Fax 0225-525 05
www.cykelomotor.se

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

Polarn
Snabbpump
Beställ direkt på vår webbplats!
ORIGINALET
polarn innovation ab
Tel: 052-12 11 90
www.polarn-innovation.se

WANNA BE A HERO?
GoPro
Be a HERO.
SPORTKAMERAR HITTAR DU HOS OSS!
www.iceman.se

Siljansnäs Maskin AB

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

www.siljansnasmaskin.se

Tel: 0247-23500

Boendepaket från 495:-/pers*

*I priset ingår: Del i stuga, sängkläder, bastu, frukost & middag. Fullständiga rättigheter

Hede CAMPING

Tel: 0684-41020

www.hedecamping.se

Plast & Pulka

Tel. 0695-50084, 070-5129068

•Bamsepulkan standard/cruiser

• Vildmarksbad i glasfiber

•Kabåt för jakt&fiske

www.bamsepulkan.com

Thrima

Event

Service

Försäljning

SÄLEN Tel: 0280-23000

www.thrima.se

POLARIS

STORT SORTIMENT AV KLÄDER, HJÄLMAR OCH RESERVDELAR till alla märken!

TOBE

Gäddede 0672-10312

www.sgtjamtland.com

SKOTER SERVICE

POLARIS

• Försäljning • Nytt & Beg.

• Tillbehör • Service

www.skoterservice.se

Tel 0660-561 00

Hyr stuga i TÄNNDALEN

Europas bästa skoterledssystem

• 45 mil skoterleder i en av Sveriges vackraste miljöer

• Prilkningsområde för lekfulla

• Tel nr. 0684-22230

www.stromsstugor.nu

www.hagglundsprodukter.se

Köp din skoterpulka hos oss

Nyliden Rep & Svets • 1 mil västerut om Storuman mot Långsjöby • 070-3280542

www.yngvessonsmaskin.se

Butik Tel: 0951-77345 Lager 0951-77245

ARCTIC CAT

Fullständigt Reservdels- och Tillbehörslager samt Kläder till ARCTIC CAT. POSTORDER

YNGVESSONS MASKIN AB

ARCTIC CAT

• Snöskotrar • 4-hjulingar • Reservdelar • Tillbehör • Service

Bobergs Bil o Motor AB

Tel nr 023-300 50 Falun

www.bobergsmotor.se

Traktortjänst Skoteruthyrning

TOMMYS BYGG & FASTIGHETSSERVICE

070-3626170

Messlingen • tommysbygg@hotmail.com

AGS SKOTER & MC AB

POLARIS

Försäljning av nya Polaris Skoter & ATV

Jourtelefon: 070 649 12 59

• Reparationer • Service • Tillsyning

• Stöddämparspecialister • Allt märken

www.agsskoter.se

SNOW-RAIL

IMEX fiber AB system

IMEX

IMEX FIBER AB

Malung, Dalarna

Tel: 0280-12570

www.snowrail.se

Johnnys Skoter & Mek

Vuollerim

0976-105 30

LYNX ski-doo

www.johnnysskoter.se

Team Granaths

www.granaths.com

0250 - 59 22 10

POLARIS

www.polarismora.se

Telefon: 0250-100 26 info@polarismora.se

MOTORMECANO AB

0910-128 52 SKELLEFTEÅ

- reparerar det mesta till det bästa !

www.motormecano.se

Nordlands Skoterledskarta

- GPS-navigering med skoter -

www.kartman.se

Behov av ny port till skotergaraget eller kanske en ny entrédörr?

Bli inspirerad, beställ katalog och hitta återförsäljare på vår hemsida www.leksandsdorren.se eller ring 0247-79 61 50

Leksands Dörren

Kurbits & Vildmark

Arrangerar vildmarksupplevelser!

Guidade skoterturer m.m

Tfn: 070-689 69 01

www.kvsab.se

Nikasil
Vi har snart 30 års erfarenhet!
www.racingkonsult.com
Har du en sliten eller skadad Nikasil-cylinder? Vi reparerar och lägger in ny Nikasil i din cylinder. Det enda riktiga reparationsalternativet för denna typ av cylindrar. För mer info, ring eller skriv.
RACING KONSULT
Vidholmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@racingkonsult.com

ski-doo
Hytt & Begagnat
Micke's
SKOG&TRÄDGÅRD

Försäljning
ski-doo
SEATEC
SERVICE
Service & Reservdelar

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

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

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

www.marindemontering.com
• Reservdelar till samtliga märken!
• Hytt&Begagnat!
• Komplett servicaverkstad
WEB SHOP
TEL 0920-211959, Banvägen 10, Luleå
Marindemontering AB
ALLT FÖR DIN SNÖSKOTER

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

ski-doo
can-am
SEA-DOO
Kawasaki
SMF
I hjärtat av Stocka!
Stocka
motor & fritid
tel. 0650-741086
www.stockamotor.se

Bollnäs, Hälsingland
can-am
ski-doo
LYNX
Tuppz
0270-613456 070-6043429
www.tuppz.se

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

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

LYNX
can-am
LJUNGBERGS
Motor
0680-10360 / 070-2650770 Sörmovägen 12 Sveg
www.ljungbergsmotor.se

STATOIL Lindvallen
YAMAHA Sälen
-Försäljning -Service
-Verkstad -Förvaring
-Uthyrning
Tel:0280 26065

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

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

POLARIS
www.hallgrensmotor.se
Din polarisbandare nytt & begagnat
HÄLLGRENS MOTOR AB
i Burträsk - tel 0914-10402

www.orrkvistmotor.se
ski-doo
can-am
YAMAHA
STORUMANS SKOTERSKROT AB
ORRKVIST MOTOR
En av Skandinaviens största skoterdemonterare som har funnits på marknaden i över 10 år!!
STORUMANS SKOTERSKROT AB
Stort beg.reservlager alla skotrar, mc & mopeder - samt nya pinbdelar.
www.skoterskrot.se

CROSSBOLAGET.COM
Allt du behöver för...
- SKOTER
- MC
- CROSS
Levereras via postorder
CROSSBOLAGET.COM

Beg.Skoterdelar
Tillbehör
Stöldämparrenovering,
Cylinderborrning,
vevaxelrenovering mm
WST
Öppet mån-fre 10,00-17,30
Lunch 11,30-12,30
Demontering AB
www.vilhelmina.omarknad.se/wst

Långtestarna 2011

Då var det äntligen dags igen att åka lite snöskoter!

Varje år sedan Snowriders begynnelse har vi förutom en massa testskotrar också varsin personlig maskin som vi gör en längre test av. I år har vi hela fem såkallade långtestare som vi ska följa lite närmare under säsongen. Nytt för i år är att vi ska låta dessa maskiner ta lite större plats i tidningen i de två sista numren för säsongen.

Det är på dessa maskiner vi ska prova olika tillbehör och gå till botten med problem som uppstår. Har du kanske en likadan maskin själv? Tipsa oss om lite problem, fördelar, nackdelar och knep och knåp.

Maskinerna som vi har till förfogande i år är Arctic Cat M8, Polaris Pro RMK 163, Yamaha Apex XTX, Ski-Doo Renegade 800 Backcountry och Polaris Rush 800 Pro R. Ja just ja, vår layoutare Ann-Sofie Dahl har köpt sig en alldeles ny och egen Polaris Shift 136 som ni också kan följa på tjejsidorna från och med nästa nummer.

Lång längre längst, klart man ska ha något rejält i lössnön.

Av: Björn

Efter ha kört en Yamaha Nytro MTX med turbo förra året kände jag för att ha någonting lättare och mer standardbetonat den här vintern. Årets val föll på en Polaris PRO RMK 163. Inte för att jag tröttnat på att åka turbo, utan snarare för att jag inte riktigt hunnit med att rodda ihop en specialmaskin med allt vad det innebär. I år har jag bitit mig i tungan och nöjt mig med det nödvändigaste då det gäller extrautrustning. Det nödvändigaste i mina ögon är en extradunk, en förvaringsväska under dynan och nu så här i början av vintern ett par riktigt varma styrmonterade "påsar" att stoppa händerna i. Mitt senaste möte med Polaris 800-motor var kantad av småkrångel i och med dödade stift och trasiga tänd-delar, vilket lämnat en sur eftersmak. I år är motorn omarbetad och än så länge har jag bara positiva saker att säga om den här pjäsen. Internet har inte heller skvallrat och några konstigheter. Jag har bara hunnit köra några mil i skrivande stund men kommer att ägna mellandagarna åt riktigt skön skoteråkning då vi har ordentligt med snö här i Mora.

Första intrycket är i alla fall riktigt bra och den här maskinen är utan tvekan bland det bästa som lämnat Polaris lössnö-avdelning. Kom igen, nu väntar lössnön.

Lite extratillbehör

Bensindunk:10 L Polaris-nr AU001
Fäste för bensindunk: Polaris-nr 2876765
Förvaringsväska: Polaris-nr 2876427
Styrmuffar Duells: 96-685

Polaris PRO RMK 800 163

Det har även hunnits med att monteras en del tillbehör på PRO RMK:n som styrmuffarna av märket Snopro.

Två originaltillbehör har också tagit plats på skotern, dels en liten smidig väska som får plats under dynan och en reservdunk på 10 liter med tillhörande tunnelrack. Alla tillbehören hade mycket bra passform och inget behövdes tvingas på plats.

Efter en timmes noggrant mätande av Stefan konstaterades det att allt var rakt redan från fabrik.

Polaris 800 PRO-RMK 163

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:	Ca 150@-
Start:	Manuell (Elektrisk tillbehör)
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	198,7
Tunnel:	RAW
Framvagn:	PRO-RIDE RMK
Fjädring fram:	Walker Evans
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	RMK Coil-Over
Dämpare:	Walker Evans
Fjädringsväg bak mm:	406
Typ av matta mm:	38,1x414x61
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	991-1016-1041
LxBxH mm:	340x118x129
Tankvolym L:	43,5
Oljetankvolym L:	-
Att äga	
Cirkapris:	137 900:-
Färg:	Röd-Svart
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

Arctic Cat M8 SNO PRO LE

Ytterligare ett grönt år.

Av: Stefan Sund

Varje år blir man som ett litet barn på julafton när den första snön faller, och har man dessutom en ny skoter i garaget kissar man nästan på sig. Detta år är ett sådant år och för att göra mig ännu mera sprallig är det en mountainmaskin som står i garaget! Då jag alltid kört 80 procent led med 100 procent attack hela mitt skoterliv kommer denna vinter att vara något nytt för mig. Nu är förhållandena de omvända och säsongen ska spenderas i lössnön istället för på leden.

Skotern som ska hjälpa mig att ta steget ut i pudret är den enormt potenta Arctic Cat M8 SNO PRO LE med över 160 hästar under huven!

Leveransen

Varje gång jag får en ny skoter, eller gammal för den delen, kliar det i fingrarna då jag vill börja skruva på den. Men efter att ha tittat på M8 SNO PRO LE ett tag inser man att det kanske inte behövs. Ställbar-styrhöjare check, handskydd check, förvaringsväskor check check och check! Som ni förstår är detta en ganska fullsmetad maskin redan från början och inte ens jag kände behovet av att skruva dit något mer. Men som tur var hittade jag den lilla pumpen till Fox Float-dämparna som kunde hålla mig sysselsatt ett tag.

Att Arctic Cats M8 är en väl beprövad maskin och så färdigutvecklad den bara kan bli, kommer förhoppningsvis se till att jag slipper skruva med den alls i vinter, vilket känns både skönt och en smula frustrerande.

En liten skvätt olja hälldes i tanken för att vara på den säkra sidan under inkörningen. Efter det lilla jag hittills hunnit köra M8:n har bara förväntningarna inför säsongen höjts ytterligare. Första intrycket av skotern är imponerande, för maken till grym motor får man leta efter! Om det intrycket beror på att jag inte riktigt vaknat ur sommardvalan får resten av vinterns testande utvisa!

Varma och sköna goggles efter pausen fixas lätt med denna finurliga väska under huven.

Även om man tar bort alla väskor får man med sig väldigt mycket i den ihåliga dynan.

Gott om förvaringsutrymmen finns det verkligen på LE modellen av M8. Väskorna är också mycket enkla att demontera.

Arctic Cat M8 153" SNO PRO LE

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cm³:	794
Borr/slag mm:	85x70
Bränslesystem:	46mm BEFI
Smörjning:	Injektion
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	163@-
Start:	Manuell
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	-
Tunnel:	Aluminium
Framvagn:	AWS VI, dubbla A-armar
Fjädring fram:	Fox FLOAT
Fjädringsväg fram mm:	234
Boggi:	ACT M
Dämpare:	Fox FLOAT
Fjädringsväg bak mm:	457
Typ av matta mm:	381x3886x57
Skidor:	Composite 6"
Spårvidd mm:	990-1041
LxBxH mm:	3226x1168x-
Tankvolym L:	43
Oljetankvolym L:	-
Att äga	
Cirkapris:	143 900:-
Färg:	Sublime grön
Generalagent:	KGK Motor AB

Det är en enorm skillnad på det högsta och lägsta läget på teleskopstyret.

Ski-Doo Renegade Backcountry X E-TEC 800R

LÅNGTESTARNA 2011

Är hybriden vägen till lycka?

Av: Daniel Orevi

Efter att mycket noggrant ha gått igenom hela utbudet av nya snöskotrar och ägnat åtskilliga timmar åt att väga fördelar, nackdelar och rationella skäl för och emot så bestämde jag mig för att slänga hela marknadsundersökningen jag nu hade framför mig. Att vara stockholmare och köpa skoter är ju ett riktigt vanvittesköp som Emils pappa skulle uttryckt det. Alltså löper jag linan ut och väljer den skoter som får mitt hjärta att slå snabbare än vad Pamela Anderson springande på en badstrand får.

Ski-Doo Renegade Backcountry X E-TEC 800R! Jag åker ganska mycket led men så fort tillfälle ges blir det lössnöåkning på myrar, raviner och fjäll. Därför har jag helt klart roligast på en halvlång hybrid. Om denna skoter motsvarar mina förväntningar på kraft, hanterbarhet, ny teknologi, driftsäkerhet och lång aktionsradie så kommer vintern att bli grymt bra.

Hyra slalombacke

Skotern hämtades hos Säters Cykel o Motor i början på december och inför premiärturen så hyrdes faktiskt den lokala skidbacken en söndag kväll. Backarna var helt nypistade och vi fick disponera hela området till vårt testande. Givetvis gick det inte helt för fullt innan remmen är inkörd ordentligt, men jag kan direkt säga att det lovar gott inför skotersäsongen. Den hasade och understyrde lite på originalskidorna med grundinställningarna så framfjädrarna spändes två varv för att få lite bättre styrning.

Skotern utrustades direkt med bukskydd och värmedyna vilket jag även haft på en tidigare skoter. Det kanske verkar lite fjolligt, men det är otroligt skönt när man är lite frusen och skall åka hem de där sista milen en kall januarikväll. Det är ju bara att välja vilket man föredrar, en varm eller kall rumpa?

Jag har även monterat ett GPS-fäste med 12v-matning där ska det sitta en Garmin Zumo 660 som skall testas i vinter. Det medföljande RAM-fästet var lätt att sätta på styret och den avsäkrade elkabeln kunde lika enkelt få smita in i glipan på sidokåpan och direktkopplas på batteriet. Nu gäller det bara att inte glömma GPS:en på så att den drar ur batteriet när skotern lämnas.

Den helsvarta maskinen skall även pimpas lite men det får jag återkomma till i kommande nummer.

Det finns nästan inget som går upp emot att hämta sin sprojlans nya snöskoter!

Försökte att montera GPS:en utan att göra någon åverkan på skotern. Nu gäller det bara att komma ihåg att stänga av GPS:en så den inte drar ur batteriet.

Ski-Doo Renegade Backcountry X

Motor	
Typ:	Vätskekyld 2-cylindrig 2-takt
Volym cc:	799,5
Borr/slag mm:	82x75,7
Bränslesystem:	DI 52
Smörjning:	Elektronisk pump
Avgassystem:	2-1
Uppgedd effekt/varv:	155+@8150
Start:	Elstart
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	218
Tunnel:	REV-XP
Framvagn:	REV-XP dubbla A-armar
Fjädring fram:	HPG Plus R
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	SC-5
Dämpare bak:	KYB Pro 36
Dämpare centrum:	HPG Plus
Fjädringsväg bak mm:	406
Typ av matta mm:	406x3487x44
Skidor:	Pilot 6.9
Spårvidd mm:	975-1019
LxBxH mm:	3110x1204x1130
Tankvolym L:	40
Oljetankvolym L:	3,7
Att äga	
Cirkapris:	151 900:-
Färg:	Svart
Generalagent:	BRP Sweden AB

Yamaha Apex X-TX

LÅNGTESTARNA 2011

Ibland kan man att ångra att man väntat för länge.

Av:Togga

Aldrig har mina förväntningar varit större än på årets långtestare. Jag har alltid kört två-taktare av något fabrikat, men aldrig en från Yamaha. Det har liksom aldrig varit aktuellt och mycket på grund av kompistrycket, på vilket märke man ska köra. När jag hade förmånen att få jobba som musiker under sjutton år på Björkliden, i norraste Norrland, fick jag upp ögonen för Yamaha och dåvarande modellen SRX700. Den Arctic som jag hade då, fungerade klockrent här hemma och handen på hjärtat, jag körde ifrån alla. Men när det var dags att kliva upp på glaciären på 1 500 meter, mellan Björkliden och Riksgränsen, stod jag mig slätt mot dom förpreppade SRX700, som mina norska polare körde.

Det blev aldrig någon Yamaha för mig. Inte ens när norskarna skaffade sig den nya RX1:an, och knölade motorutrymmet fullt med turboattiraljer, var det aktuellt med en fyrtaktare för min del. En enda gång lyckades jag faktiskt köra snabbare och eftersom det var tävling, har jag en pokal som bevis. Man får inga pokaler när man kör ifrån någon på fjället, så det har officiellt aldrig hänt.

Drag med kroken

Nu är det äntligen dags. Jag ska upp på en Yamaha Apex X-TX och jag räknar med att hinna med minst hundra mil, för att kunna bedöma maskinen rättvist. Vi hade under VM i Malå chansen att få prova på EPS-systemet och möjligheten att koppla ur den, för att känna skillnaden. Det var stor skillnad och det ska bli intressant att se om det verkligen fungerar under en längre tid. Den är ju trots allt gjord av elektronik, så kommer den till exempel att fungera när det är riktigt kallt.

Att Yamaha står för kvalité vet jag om sen tidigare och det kommer med största sannolikhet att bli mer köra, än skruva. För att få lös extra körtid blir det att investera i en dragkrok för 2 795 kronor, så att jag kan hänga på familjen bakom. Ok, jag vet att man inte ska sätta en dragkrok på en Ferrari, men nöden har ingen lag. Den kommer ändå inte att störa mig i pudersnön och den är bra att ha, när jag ska dra loss Stefan på hans Arctic. Det är äntligen dags att få byta marschtakt, mot fyrtakt.

Dom uppvinklade boggiskenorna ska göra att maskinen upplevs som en kort maskin på leden och samtidigt ha bra egenskaper i lössnön. Vi får se om det fungerar. Det är en teknik som tidigare funnits hos andra tillverkare. Mattan byts dessutom ut när maskinen kommer till Sverige. Originalmattan säljs som reservdel hos återförsäljarna, medans X-TX-föraren kan njuta av den mer riktiga 44 millimeters Camoplast Back Country-mattan.

Yamaha Apex X-TX

Motor	
Typ:	Vätskekyld 4-cylindrig 4-takt
Volym cm³:	998
Borr/slag mm:	74x58
Bränslesystem:	39 mm Mikuni x4 EFI
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	4-1
Uppgedd effekt/varv:	150+@-
Start:	Elstart
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	-
Tunnel:	Aluminium
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	40 mm H.P.G.
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	Dual Shock CK 144
Dämpare bak:	40 mm H.P.G. PB, komp.
Dämpare centrum:	40 mm H.P.G.
Fjädringsväg bak mm:	368
Typ av matta mm:	381x3658x44
Skidor:	Crossover
Spårvidd mm:	1085
LxBxH mm:	3000x1275x1210
Tankvolym L:	34,6
Oljetankvolym L:	-
Att äga	
Cirkapris:	162 900:-
Färg:	Yamaha Blue/ Candy Red
Generalagent:	Yamaha motor scandinavia

Ett baklyse som många kommer att känna igen efter den här säsongen.

Breda crossoverskidor för bättre bärighet.

Polaris 800 Rush Pro-R

LÅNGTESTARNA 2011

Maskinen som kommer att få det tuffast av alla långtestare.

Av. Micke Ljungberg

Jag är övertygad, utan att för den delen vara stor av mig, att jag är den bästa föraren av alla som kör långtestare. Maskinen som jag har nöjet att hårdtesta fick jag upp ögonen för redan under våren 2010. Under Snowshoot i USA testade jag just den här modellen och blev positivt överraskad över att dämparsystemet fungerade riktigt bra. Vi är väl alla lite misstänksamma mot nyheter men under våra provkörningar i USA hade vi tillgång till en tekniker, som hjälpte oss att ställa in Rush-modellerna. Efter tre seriösa försök lyckades han att ställa in maskinen efter min vikt och åkstil, så att den fungerade perfekt . Ingen whoopie var för stor och maskinen följde mina instruktioner fullt ut.

Diskad

Den andra gången jag kom i kontakt med den nya rushmodellen var under Snowrider Hillcross där jag körde en 600:a hela dagen som föråkare. Av någon anledning var jag automatiskt diskvalificerad innan tävlingen och jag blev utsedd till frivilligt obetald funktionär. I ren protest passade jag på att hoppa med den för att utvärdera om dämparsystemet även fungerade bra på en crossbana. Den hade riktigt bra balans i luften och den var förutsägbar. Den 800:a som nu står i garaget känns större, men under den korta tid jag haft den har jag inte upplevt den som svårare att köra.

Småkittas

Rykten går att skotern ska vara riktigt bra i lössnö och det ska bli intressant att se om det stämmer. Jag ska ge originalsetupen en chans först, men den kommer att drevas ner och utrustas med en 44 millimeters-matta ganska snart. Inte för att det behövs, men har man en gång kört med en 44-matta vill man fortsätta med det. Att Polaris har valt att utrusta alla sina maskiner med Gripperskidan ser jag som positivt och den kommer med all säkerhet att hjälpa mig i lössnön.

Kan själv

När familjen pockar på och tvunget ska ut på tur, parkerar jag Polarisen och tar fram min ET250 istället. För Rushen kommer jag endast att använda när det ska köras fort och när jag ska imponera på polarna. Det kommer att bli en kombination av att hoppa, åka led och lössnökörning. En kortbandare ska tåla stryk och det lovar jag att den ska få. Men är det någon där ute som eventuellt kan vara intresserad av att köpa maskinen under säsongen, ska jag vara ärlig och säga att jag inte kör så tufft egentligen. Mina överdrivna påståenden är mest för att hålla min image uppe.

Enligt den tekniska specifikationen ska det sitta RUSH-skidor på maskinen, men istället hittar vi här ett par Gripper-skidor! Det är bara att tacka och ta emot.

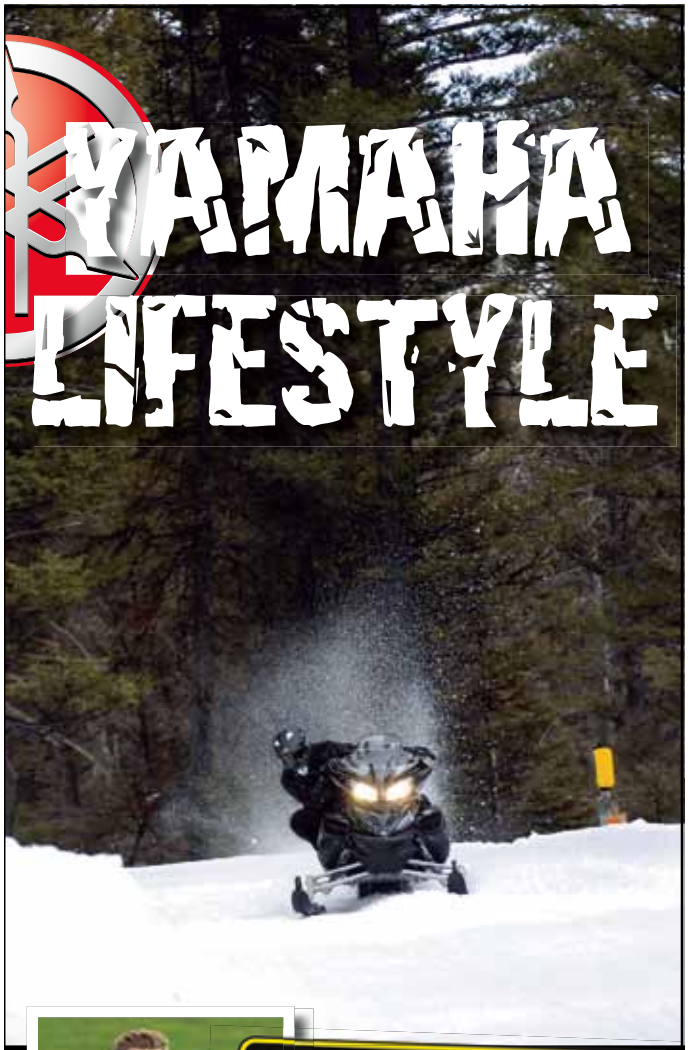
Den progressiva Pro-Rideboggin är utrustad med Walker Evans-dämpare av piggybacktyp med kompressionsjustering och jag lovar att de ska få jobba övertid i vinter!

Om man jämför med förra årets RUSH 600 är den integrerade bakre kylaren ny för i år.

Polaris 800 RUSH PRO-R

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:	Ca 150@-
Start:	Elektrisk (Manuell standard)
Chassi	
Uppgedd torrvikt kg:	210,5
Tunnel:	Rush
Framvagn:	PRO-RIDE
Fjädring fram:	Walker Evans Piggyback
Fjädringsväg fram mm:	229
Boggi:	PRO-RIDE
Dämpare bak:	Walker Evans Comp. Adj.
Dämpare centrum:	Walker Evans Piggyback
Fjädringsväg bak mm:	356
Typ av matta mm:	381x3073x32
Skidor:	Gripper
Spårvidd mm:	1080
LxBxH mm:	2740x1220x1170
Tankvolym L:	41,6
Oljetankvolym L:	-
Att äga	
Cirkapris:	135 900:-
Färg:	Röd-Svart
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB

YAMAHA LIFESTYLE



Klim

Inversion jacka
Windstopper i vattentätt material. 2795:-

Inferno
Underställ i fukttransporterande material för bästa andningsförmåga. 795:-

YAMAHA
www.yamaha-motor.se

Prenumerera på SnowRider
6 nr 289:- (1 år)
inom norden 375:-
12 nr 499:- (2 år)
inom norden 700:-
Prenumerationer går att beställa på
Mail: pren@otlas.se
Tel: 0250-22885
Telefontid: Vardagar 8-16
Fax: 0250-22883
www.snowrider.se

8 sidor extra i SnowRider!

Följ SnowRider på FaceBook

Alla prenumeranter får 8 sidor extra!

Klart du ska ha dessa extra sidor, bli prenumerant redan idag!

NYTT I BUTIKEN

SNOWRIDER KLÄDER!!

T-SHIRT

199:-

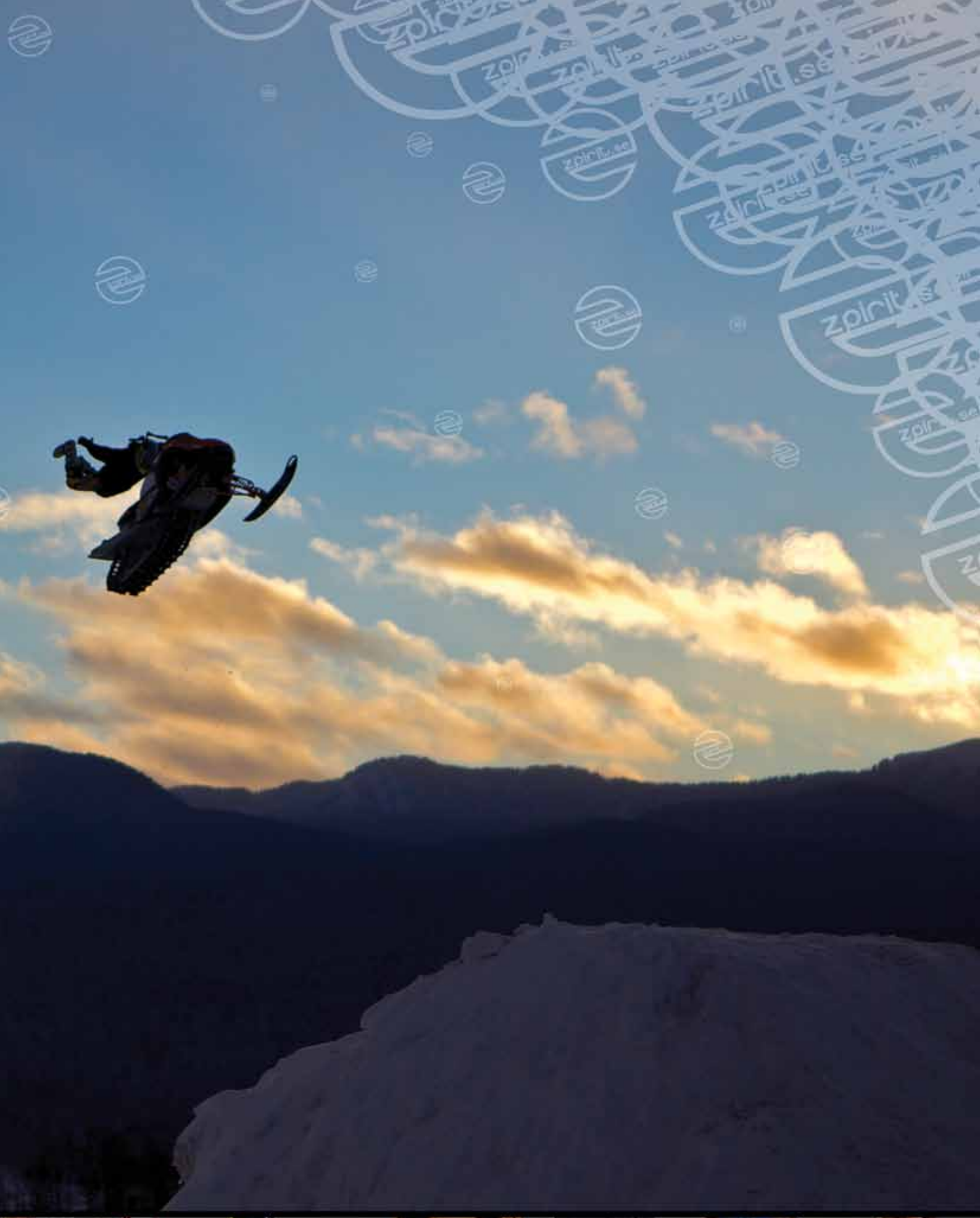
HOOD

599:-

OTLAS.JETSHOP.SE/

Spirit.se

too hot for heaven, too fucked up for hell



POSTTIDNING B
SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

Handla nu! betala den 31/1 2011

HELT utan avgifter! Öppet köp på allt **till den 31/1 2011**

TRENTSE

FOX V1 Print Revolution

1 395 kr

~~1 899 kr~~

Fri frakt & Lägsta pris-garanti

Delbetala från **60** kr i månaden!

DR Zipe Escort Level II Vit

499 kr

Lägsta pris-garanti

Delbetala från **50** kr i månaden!

Köp din skoterutrustning på 24mx.se

PROVA HEMMA SERVICE

Fri tur och returfrakt vid storleksbyte, lägsta pris-garanti och fri frakt. Dessutom - handla nu och betala 31/1 2011. HELT utan avgifter!

Byxa Klim Klimate Bib

2 999 kr

Fri frakt & Lägsta pris-garanti

Delbetala från **128** kr i månaden!

Jacka Klim Inversion

2 499 kr

Fri frakt & Lägsta pris-garanti

Delbetala från **107** kr i månaden!

Känga Klim Adrenaline GTX

2 499 kr

Fri frakt & Lägsta pris-garanti

Delbetala från **107** kr i månaden!

TRYGG E-HANDEL

24MX

Fraktfritt över 1 000 kr | Aktuella lagersaldon | Räntefri delbetalning | Prova-Hemma Service
Fakturabetalning | 14 dagars öppet köp | Lägsta pris-garanti | Snabba leveranser