Skandinaviens största snöskotertidning!

www.snowrider.se Nr 2 09/10

NR 2 09/10 Pris: 69:- 6,90 EURO 70 NOK Prishöjt nummer

snow rider

SnowRider, en levande legend!

VettgEtikett

SnowRider

DVD:n på köpet!

På sidan 81 kan du som prenumerant läsa om hur du ska göra för att få din DVD!

Hybrider 2010

Turbo vs Turbo

massor av allt

Drömvagnen

INTERPRESS 0518-02
02>
7 388051 806905
Returvecka V.51

Photo Johan Ståhlberg | Rider Tomas Berntsson

TOBE

OR NOT TO BE

Overall Exception Pinstripe
Rek. pris 5 495:-

Overall Exception Röd
Rek. pris 5 495:-

TOBE TECHNOLOGY

Experience Center, Arvidsjaur • Nilssons Motorservice, Boden • Luva Motor & Fritid, Bollnäs • Dahlins Motorservice, Bollstabruk
Bengts Touringbutiken, Borlänge • Tj:S Skoter & Motor, Föllinge • Scandinavia Ring, Gäddede • Järnhuset, Gällivare
Mickes Skog & Trädgård, Hällefors • Motorcity, Järpen • Däckbolaget, Kil • Maskinhallen, Kiruna • Ljusdals Motor, Ljusdal
Kalix Maskiner, Luleå • Nila Fritid, Malå • Ockelbo Gummiservice, Ockelbo • Sälen Skilodge, Sälen • Stenmarks Maskin, Tärnaby
Motorbolaget, Umeå • Stisso, Örnsköldsvik • Jemtlands Motor & Fritidsexpo, Östersund

Duells
Riders choice

Nummer: 2-09/10 Årgång: 13
Foto omslag: Mattias Klockar
Utgivning nr 3 09: 8 December
Annonsstopp: 6/11-09

Redaktör & ansvarig utgivare:
Björn Friström
bjorn@snowrider.se 070-2093961
Redaktör:
Patrik Larsson
patrik@snowrider.se 0250-22884
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
Layout:
Ann-Sofie Dahl
annsofie@snowrider.se 0250-22885
Frilans:
Alf Sundström
Adress:
Sågbacksvägen 8,
792 91 Mora
Tel: 0250-228 85
Fax: 0250-228 83
Telefontid vardagar 8-16
OBS! Eftertryck, helt eller delvis, tillåts icke utan utgivarens godkännande. För insänt ej beställt material ansvaras ej.
Tryck:
Inlagan tryckt hos Sörmlands Grafiska på miljövänligt klorfritt papper.
Distribution:
Interpress
ISSN 1403-0144
Prenumeration & Shop:
www.snowrider.se pren@snowrider.se
0250-22885
Telefontid vardagar 8-16
Pris: 6 nr (1 år) 289:- 12 nr (2år) 499:-

Ledaren

När tekniken fungerar

Alla branscher är olika och vi har högre eller lägre tolleransnivå då det gäller olika saker. En bil ska alltid fungera, den får aldrig gå sönder. Vi blir sura och uppgivna när den nya snöskotern får lov att lämnas in på uppdateringar mellan ordinarie service. Köper vi ett kylskåp förväntar vi oss att det ska hålla oavbrutet i tio år. Byter du tak på kåken förväntas det att hålla en mansålder. Våra höga kvalitetskrav gäller allt, utom datorer. Som datoranvändare är man helt i händerna på dessa tillverkare som inte behöver ha någon som helst serviceanda, eller medmänsklighet. Dessa banditer behöver inte stå till svars för någonting. Min dator gav upp för några veckor sedan! Har du varit med om detta någon gång? Min dator avled på klassiskt manér där en dov smäll efterföljdes av en svampformad rökpelare som sakta letade sig upp mot taket. Jaha det var på tiden, var det enda jag tänkte. Föga förvånande, mitt i deadline! Visst, den var ett och ett halvt år gammal, en evighet i datorvärlden. Jag har verkligen använt den, och min Mac har fungerat skapligt under den här tiden. Jag beställde omgående en ny dator på Applestore där det uppgavs att den skulle levereras efter tre arbetsdagar. Fantastiskt, tre dagar! Jag betalade med vårt Visa-kort och fick ganska omgående ett konfirmationsmail där jag fick beskedet att den skulle levereras efter nio arbetsdagar. Ganska kört att ångra sig, få tillbaka pengarna och köpa datorn någon annanstans! I praktiken levererades datorn efter två veckor! tre dagar kontra två veckor, en evighet när man är beroende av detta arbetsredskap. Under dessa två veckor använde jag vår gamla prenumerationsdator som sett sina bästa dagar för något år sedan. Den fungerar alltså inte med andra ord. Jag konstaterar bara att man som datoranvändare står ut med mycket och har en högre toleransnivå då det gäller krångel. Hur har det blivit så? Jag fick istället för att vänta tre dagar, vänta i två veckor, ok har jag något val? Jag har under dessa veckor i princip bara kunnat skriva texter. All slags bildhantering har varit långsammare än vad som är lämpligt för mitt psyke och jag har åldrats tio år på två veckor. Men jag är van. Då det gäller datorer har jag varit med om allt när det gäller krångel. Det är här som min fundering måste få ett svar. Kan man vara allergisk mot datorer? Eller kan datorer och all slags elektronik vara allergisk mot mig?

Här kommer det några exempel på hur det går till i min värld. Pay Pal är ett betalningssätt på internet. Jag anmälde mig till detta när jag skulle köpa lite raggarbilsgrejer från USA. Alla jag känner lovordar detta system, alla. Innan jag också skaffade mig ett konto där visste jag att detta inte på något sätt skulle fungera för mig. Mycket riktigt, jag har inte lyckats föra över pengar än. På PayPal fick jag svaret. "Vi har aldrig sett någonting liknande, det ska fungera, men gör inte det, vad konstigt, vi kan inte hjälpa dig". Köper jag en ny DVD så är fjärrkontrollen borta och displayen spräckt innan jag ens öppnat paketet. Alltid, jag menar alltid, när jag köper en biltelefon, så måste jag lämna in den samma dag. "Vad konstigt, knappsatsen är strömförande, det har vi aldrig sett förut". "Den verkar vara full av jordgubbssaft, vad konstigt, och detta innan du tagit ur den ur kartongen, vilken otur".

"Vad är det du säger, tutar det högtalaren varenda gång du trycker ned A-knappen på din nya dator. Vad konstigt det har aldrig hänt någon annan". Det kan inte vara möjligt, det måste vara något fel, det menar du inte, vad konstigt, det har aldrig hänt någon annan, lägg av, skojar du! Jag har hört alla svar från förvånade säljare. Ska jag fylla i något formulär på internet, ställa in den nya digitalboxen, tända en lampa, sätta igång larmet på jobbet, så fungerar inte detta, aldrig någonsin överhuvudtaget.

Är det någon form av mekanik inblandad fungerar däremot allting för mig. Jag är kompatibel med mekanik och lyckas alltid med saker jag företer mig i mitt garage. Men om jag så mycket som sneglar åt en fjärrkontroll eller får för mig att stoppa in coupévärmaren i fruns bil så slutar det alltid med att någonting börjar brinna.

Just nu, idag, har min nya dator kommit. Fantastiskt bra. Äntligen kommer apparaten som kommer få mig att må illa, skrika, spotta, grina, yla, fräsa och i slutändan också jobba. Vad är det man säger.

You cant live with them, you cant live whitout them! Datorerna alltså!

För övrigt var det fyra grader kallt i morse, äntligen.

Eder chefredaktör Friström

Innehåll:

3. Ledare & Redaktion
8. Turbo vs Turbo
20. Arctic Cat Hybrid
26. Wannabe
30. Fråga Affe
32. Ski-Doo Hybrid
38. Polaris Hybrid
44. Hälmar 2010
48. Yamaha Hybrid
52. Juniorsidan
58. snowrider.se
60. Lynx Hybrid
66. Tjejsidorna
70. Drömvagnen
74. Vett & Etikett
78. Freeriders.se
80. Prenumeration & Shop

SG DROP

Drop är freeride-förarens drömställ som går att bära både på stan och under andra vinterhobbys. Materialet är mycket lätt i laminerad polyester med trendigt rutmönster. Jackan har en hellång dragkedja framtill, flera fickor och en separat ficka för mobiltelefonen under vindskyddet. Ventileringsfickor under ärmarna och på ryggen, löstagbar huva. Vattentät och imfri bröstficka för kameran. Byxorna har ett flertal fickor, löstagbara hängslen och är förlängda i ryggen. Jackan och byxbenen har snölås som går att öppna. Kardborreband, reflexer fram och bak. Vattentäta dragkedjor.

SG DROP JACKA
XXS, XS, S, M, L, XL, 2XL, 3XL
1690 SEK

SG DROP BYXOR
XXS, XS, S, M, L, XL, 2XL, 3XL
1490 SEK

Se mer på: www.snogear.fi

KAMPANJPRIS

GÄLLER SÅ LÅNGT LAGRET RÄCKER.

RENEGADE TOURING 600 E-TEC 2010

inklusive 2-sitsdyna (värde ca 6.200:-)

119.900:-

ÖVRIGA KAMPANJMASKINER:

GTX SE 1200 4-TEC	119.900:-
MXZ X 600 E-TEC	109.900:-
EXPEDITION V-800	99.900:-

Varför begränsa sig till en typ av åkning? På leden eller i terrängen spelar ingen roll; Renegade är konstruerad för dig som gillar valmöjligheter. Och valmöjligheter är denna hybridskoter fullspäckad med. Åk vart du vill, när du vill!

Renegade Touring 600 E-TEC hittar du hos din närmaste Ski-Doohandlare.

brp.com

brpscandinavia.com/sweden

Be with the Right People:
www.brpusersclub.com

Vi tar hand om resten.

Köp en ny Ski-Doo 2010 mellan **15/9-31/12** & få detta förmånliga Trygghetspaket utan extra kostnad: 1 års fri försäkring (delkasko + vagnskada), nyheten maskinskadeförsäkring samt 1 års trygghetsförsäkring som täcker för bl.a. sjukdom & arbetslöshet. Dessutom erbjuder vi förmånlig finansiering där du endast betalar 99:-/månad de första 6 månaderna. **Läs mer på brpscandinavia.com/sweden**

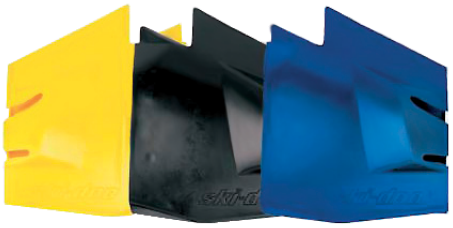
© 2009 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Alla rättigheter förbehålles. ® ™ och BRP-logotypen är varumärken som tillhör Bombardier Recreational Products Inc. eller dess dotterbolag.

DEN BÄSTA UTRUSTNINGEN FÖR DEN BÄSTA SNÖSKOTERN

Se detta och mycket mer på **www.brpscandinavia.com**

X-TEAM VINTER JACKA
3 590 SEK

VENTILERINGS KIT
TILL SIDOPANELEN
534 SEK
860200328



A-ARMSSKYDD
1 267 SEK
860200047

ski-doo®
BETTER RIDES. BETTER RIDERS.™

BRP

snow rider Undrar...

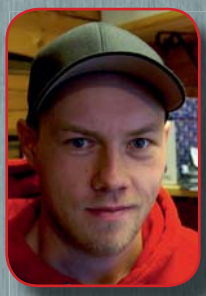
Vad ska du göra på Skoternsdag?

- Jag ska vara på jobbet hela helgen och rocka byxorna av mig... Vi kommer att ha jättemycket som händer den helgen.

Olle Olsson
Säljare, Motorhuset Östersund

- Vi har inte riktigt bestämt ännu, men det blir nog att åka runt i Umeå bland handlarna och titta. Vi ska bl.a titta på ny hjälmar jag och sambon.

Emma Furberg, Barke
Polaris rmk Dragon 800 -09



- Jag ska åka runt till handlarna i Mora och titta på de nya modellerna. Det är roligt att se dem live och inte bara i tidningen.

Anders Jonsson, Mora
Arctic cat Snopro 600 xc -09
Lynx re 600 -07

- Alex, jag, kommer vara på Motor Pro i Umeå, the place to be!!!

Alex Hult
Sunbike Sweden AB

Den perfekta "Skoternsdag-tatueringen" eller...? Har du en tatuering som är skoter-relaterad? Maila in en bild till marita@snowrider.se.

Tatuerad: LInkan, Gotland
Volvo Amazon V8 dubbel turbo

Massor av allt!

Tvåtakt eller fyrtakt? Överladdat eller konventionell trimning? Lätt eller tung? Frågorna är många! Här kommer svaren!

Av: Alf

I våras var det hela sju år sedan Yamaha chockade skotervärlden med sin RX1 och allt ställdes på ända. Allt! Aldrig förr hade så avancerad fyrtaktsteknik använts till att driva en snöskoter och man hade redan från start en lössnömaskin som kallades RX1 Mtn med denna revolutionerande motor. Yamahas nya koncept startade genast en hård debatt runt om i skotervärlden då många ansåg att hi-tec fyrtakt inte hörde hemma i en skoter. RX1 Mtn var nästan lite väl provocerande för många då det var helt fel motor för en skoter där låg vikt är av största betydelse enligt expertisen. Det var alltså mer än en som var bergsäker på att detta skulle bli ett praktfiasko för Yamaha. Kritikerna hade inte helt fel när de på förhand och utan personlig erfarenhet dömde ut den nya fyrtaktaren för mountain-bruk, men det var inte motorn som var problemet, tvärtom! Denna skoter lämnade faktiskt en hel del att önska sett till konkurrenterna. Ska man vara elak så var det bara motorn som fungerade utan anmärkning. Körställningen och chassidynamiken var under all kritik och mängder med detaljer var irriterande illa utprovade. I originalskick var den svårkörd på grund av alla de kalibreringsfel och märkliga komponentval tillverkaren hade gjort. Exempelvis monterade de marknadens smalaste skidor på den tyngsta maskinen som såldes för lössnöbruk och kalkonvarningen var ett faktum. Man kan alltså säga att RX1 Mtn flaxade med vingarna utan att kunna flyga, ja precis som en kalkon. Detta medförde att alla experter samstämt förklarade att, "En fyrtaktare hör definitivt inte hemma i en mountainmaskin, här är det tvåtakt som gäller!" Men i samma veva som kritikerna hånlog åt Yamahan så hände något märkligt. Det började dyka upp modifierade exemplar som körde skiten ur de värsta tvåtaktarna som fanns! Förklaringen var att den överdimensionerade motorn formligen älskade överladdning och att den levererade en till synes outtömlig kraft bara man skruvade dit en turbo eller en kompressor. Den höga maskinvikten spelade liten roll när motoreffekten blev så hög och driftsäkerheten så bra. Resten är som bekant historia.

På andra sidan

Yamaha är inte längre "den lilla killen i gänget", som de var då de fortfarande byggde tvåtaktare, utan är den tillverkare som har de absolut starkaste motorerna när det gäller modifiering.

Ingen kan ha missat skoterfilmerna från Nordamerika där turbo-Yamahas klättar uppför sinnessjuka backar, hela tiden med skidorna i luften. Turbomatning är inget nytt trimtrick för snöskotrar om nu någon tror det. Redan under mitten av 80-talet fanns det färdiga turbokit att köpa till marknadens värstingar, men trots att de redan då kunde dubblera motorns effekt, blev det ingen stor försäljningsframgång. Skillnaden mot den tidens överladdade skotrar och den nya Yamahan var just fyrtaktsmotorn som inte alls ställde samma krav på sin brukare som de överladdade tvåtaktarna gjorde. Man kunde nu för första gången köra en kraftigt överladdad skoter utan att vara extremt duktig på kalibrering av bränslesystem samt variatorer. Vi nordbor glömmer lätt bort att på andra sidan Atlanten kör man skoter på betydligt högre höjd än vad vi gör, vilket ger ett stort behov för överladdade motorer. En turbotrimmad motor är fantastiskt stark på havsnivå jämfört med en utan turbo men fullständigt överlägsen på hög höjd när den tunna luften ger sugmotorerna andnöd. Yamaha med överladdning blev det naturliga valet när maximal styrka krävdes och då ingen annan hade en vass fyrtaktare var man helt ensam och därmed utan konkurrens. När sedan Nytro MTX kom 2008, fanns det ett alternativ till den fyrcylindriga modellen men ingen annan tillverkare byggde fyrtaktare med mer än två cylindrar. Förvånade nog är det först till 2009 som en verkligt kompetent utmanare presenteras i form av den nya Ski-Doo 1200 4-Tec. Polaris mer touringbetonade alternativ med fyrtaktsmotor heter FST och Arctic Cat har en stark 4T med turbo original som heter Z1 men den är mer en snabb långfärdsskoter och Arctic bygger ingen variant av denna avsedd för lössnö, tyvärr. Ski-Doo har satt sin nya motor i både MX-Z samt Renegade, men ännu inte i Summiten. Ännu alltså, men ryktet säger att den står färdig att levereras till 2011. Men hur bra är den nya 4-Tec-motorn och kan den ge de etablerade Nytro och Apex en match? Vi ska ta reda på det i ett jämförande test där alla tre körs med turbo från MC Xpress.

Summit 1200 Turbo!

Då Summit 1200 inte existerar ännu är det tur att det finns företagsamma människor med en god portion fantasi och handlingskraft.

Crossfix i Piteå är en serviceverkstad för Ski-Doo:s snöskotrar och företaget drivs av den mycket skoterintresserade Jonas Brännström. Han är en sann lössnöentusiast och en mycket kompetent och erfaren sådan. När den nya 4-tec Renegaden presenterades beställde han genast en sådan som skulle bli utgångsmaterial för en turboladdad Summit med 240-270hk! Med det kunnande han har gällande sitt märke kunde han utföra ombyggnaden så bra att de

Vi är nu färdiga för en krävande arbetsdag som skotertestare, inte en av det tristaste dagarna på jobbet!

flesta tar den för en fabriksbyggd maskin. Den har nu fått en Summit 154" matta med 2,25" kamhöjd och förlängningen av chassiet är utfört med nya sidoplåtar samt en Summit-kylare. Ett set SLP skidor och en styrhöjare ger en komplett maskin för puderåkning. Jonas valde att behålla spårvidden från Renegaden för god stabilitet och därmed offra lite av smidigheten i lössnön. Även boggin är i grunden från Renegaden men förlängd för att passa den nya mattlängden.

4-Tec, lämplig för överladdning

Motorn är relativt lik Yamahas trecylindriga som sitter i Nytron med den har märkbart större dimensioner och hela 1171 cc.

Arbetsvarvet ligger på låga 7800rpm och trots att toppen har grova kanaler och enorma ventilstorlekar så är effektuttaget relativt lågt sett till cylindervolymen. Detta beror på att man har valt ytterst moderata ventiltider tillsammans med ett insugs- och avgassystem som lämnar en del att önska om man vill uppnå maximal prestanda som sugmotor. Det är en ganska riskfri gissning att BRP kommer med ett utförande som genererar högre effekt och det med mycket enkla åtgärder. När motorn överladdas byts det märkliga grenröret ut mot ett pulsseparerat i rostfritt och kombinerat med de milda kamtiderna

blir detta en turbomotor med enorm bottenstyrka samt linjär momentkurva. Allt som behövs för att motorn problemfritt ska leverera dubbel effekt när den överladdas är att kompressionen sänks med hjälp av en special topplockspackning. Insugsröret ersätts med ett nytt i aluminium som också har tre extra injektorer för tillskott av bränsle vid laddtryck. Tillsatsbränslet styrs av MCX egen ECU som även reglerar laddtrycket i förhållande till varvtal, gaspådrag samt altitud. Allt är fullt programmerbart med en vanlig PC om man väljer den digitala displayen som finns som tillbehör. Då får man dessutom information om samtliga intressanta mätvärden så som lambda, laddtryck, gaspådrag, varvtal med mera och allt är dessutom loggningsbart. Man kan alltså fara ut på en testrepa och sedan läsa ut alla mätvärden på sin dator vilket är suveränt för exempelvis variatorkalibrering. Turboladdaren är en Mitsubishi TD04HL-16T vilket allmänt räknas som världens bästa laddare i regionen 240-310hk. Avgaserna far via ett rostfritt avgasrör till den lätta men effektiva ljuddämparen med aluminiumhölje. Eftersom den mäktiga originalljuddämparen ersätts så ökar inte totalvikten så mycket när Ski-Doon turbokonverteras. Framför turbon sitter en stor laddluftskylare placerad i fartvinden från noskonens luftinsläpp och då turbon är placerad högre än motorns högsta oljenivå kan man leda returoljan direkt till i torrsumpen och ingen dräneringspump krävs. Alla delar hos Ski-Doon verkar klara effektökningen vilket är anmärkningsvärt eftersom den är så pass lätt. Det enda undantaget är primärvariatorn som inte riktigt vill gå med på denna kraft på så låga varv. TRA-variatorn har locket som mothåll för viktarmarna, och den massa som krävs i vikterna för att hålla varvtalet på 7800 rpm är mer än vad fastsättningen klarar. När konan som håller fast locket släpper så vrids variatorbulten av och variatorn formligen exploderar.

Det kommer säkert lösningar på hur man kan fästa locket stadigare men för närvarande är ett byte till Comet-variator vad som gäller. En enkel, säker och relativt billig åtgärd som tyvärr retar de som verkligen gillar BRP:s TRA-variator. Allt övrigt i transmissionen fungerar utan anmärkning och som alla Ski-Doo sitter no-slip drivhjul standard, en nödvändighet hos alla turboskotrar. Nu är detta en motor med endast en årsmodells historik och eventuella svagheter har ännu inte visat sig. Det man hittills kan säga är att motorn verkar gilla överladdning och att inget visar på några problem ens vid motoreffekter på mellan 240 till 270hk. Frågan är om den slår konkurrenterna från Yamaha?

Nytro Turbo, den moderna turboskotern!

Till -08 kom alltså Yamahas nya mellanklassare med en 1050cc EFI-motor baserat på RS-seriens snurra och ett total nykonstruerat chassi.

Denna maskin tog verkligen kunderna med storm och blev direkt en storsäljare. Motorn är något mindre i yttermåtten jämfört med 4-tec och även några kilo lättare. Drivbandet är av Maveric-modell och har 153" längd samt 2,25" kammar. En bra matta i lösare snö men lite mjuk vid tyngre före. Med turbo levererar Nytron mellan 240 till 270 hästkrafter beroende på utförande och motorns driftsäkerhet samt skoterns förmåga att hantera effekten är väl dokumenterad. Denna säsong finns det även ett 180hk alternativ för den som nöjer sig med denna effekt och vill ha en mer lättmonterad turbosats som kostar något mindre. En turbo-nytro är alltså en stark och tålig maskin och det är bara variatorkalibreringen som är lite känslig och kan leda till remproblem, allt annat klarar väl den ökade effekten.

Turbon är placerad under sadeln där originalljuddämparen sitter och returoljan måste därför återföras till motorn med hjälp av en pump som drivs av vevaxeln. Samma typ av aggregat som till 4-tec används till Nytron men är givetvis anpassat för att monteras i Yamahan. Laddluften leds först via en snökyld laddluftskylare och sedan till en traditionell luft-till-luft kylare som sitter ihop med plenumet. Givetvis har den samma bränslesystem med altitudreglerat laddtryck som hos alla MCX turbosatser och en ljuddämpare ser till att hålla fordonsbullret på en lämpligt låg nivå. Detta exemplar ägs av MCXpress Racing och har förutom turbo även en Trail-tank som ökar bränslemängden med cirka 10 liter, allt annat är original. Turbosatsen är i 270 hk-utförande, vilket innebär runt 1,1

Radarmätning är enkelt. En äldre fetlagt gubbe siktar med radarpistolen på skotern som far förbi och sedan skriver man upp den högsta uppmätta hastigheten.

Långt där nere finns det faktiskt en Summit 800 XP. Detta var en dag med en hel del lössnö!

Detta är inte en fastkörning utan en helt vanlig sväng med en turbo-Nytro.

bars laddtryck samt att en extern bränslepump monterats. Detta är alltså en snöskoter som trots sin ringa ålder på bara två årsmodeller har bevisat sin prestanda som turbomaskin. Ski-Doo 4-tec med turbo är i jämförelse en oprövad samt ännu ej utsorterat skoter sett till variatorkalibrering med mera, vilket man måste ta med i beräkningen när dessa jämförs. Nu har även Nytron en konkurrent som har mera meriter än någon annan fyrtaktare hittills. Dags att presentera den gamle i gänget, Apex Mtn!

RX1: Tung, stor och elak!

Detta är en maskin som faktiskt har sin grund i 2003 års RX1 Mtn vilket i dag nästan låter otroligt! En total omkonstruktion kom till 2006-års modell gällande tunnel, boggi, matta, drivhjul, motor samt körställning.

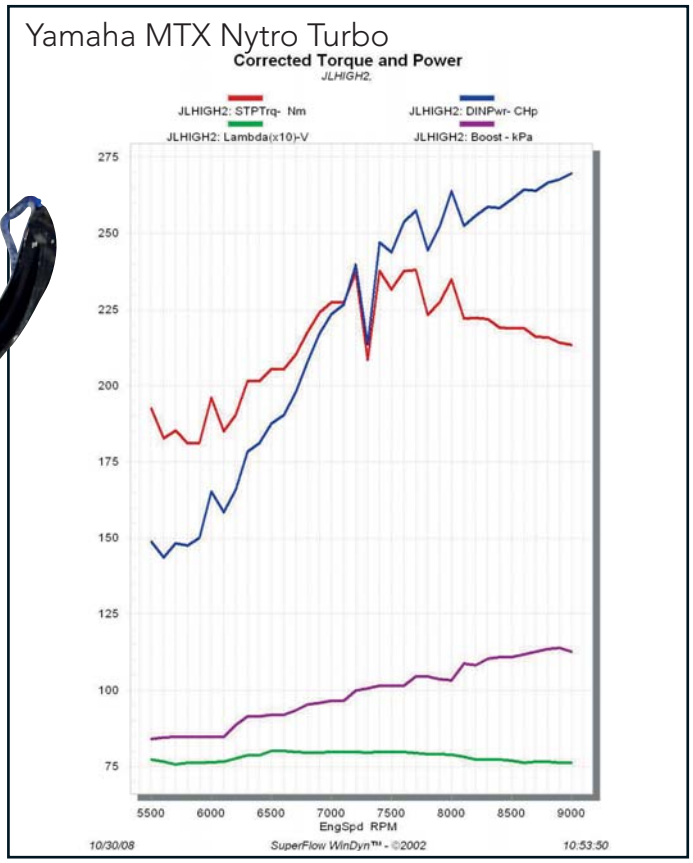
Detta gav en maskin vars köregenskaper man inte ens kan jämföra med sin anfader. Den döptes till Apex Mtn och kallas numera Apex MTX men är nästan helt oförändrad efterfem årsmodeller.

Med sin 162" matta är den mer än lämplig för turbomatning och med marknadens absolut mest avancerade motor blir resultatet häpnadsväckande. Med ett arbetsvarv på just under 11000rpm så behöver variatorn en nerväxling för att fungera väl och denna avancerade lösning är Yamaha ensam om.

Med högt arbetsvarv samt fyra cylindrar får man mycket effekt och trots att den har just under 1000cc så är den starkare än både 4-tec och Nytron när vi ser till originalmaskiner. Har man en grundeffekt på 150 hästkrafter så är det nära till 300 hästar även vid ett så måttligt laddtryck som 1 bar. Detta exemplar har 290 hästkrafter och dessutom en grym Challenger Extreme-matta monterad. Fjädringen är uppdaterad med FOX-dämpare runt om och dessa är kalibrerade efter ägarens önskemål. En extra bränsledunk samt dragkrok ser till att fordonsvikten inte blir för låg och att både räckvidd samt bruksegenskaperna motsvarar ägarens krav. Med 600 turbomil på vägmätaren måste den anses vara väl utprovad. Apex är en skoter som inte ens sliter variatorrem trots att den har dubbel effekt. Trots den stora aptiten (som alla Yamaha har) gällande slides och drivhjul kan man nästan kalla den för helt problemfri. Turbosatsen har samma uppbyggnad som Nytron men

Jonas Brännström visar hur man kör med en fyrtaktare från Ski-Doo. Det ser nästan overkligt lätt ut när han blåser förbi oss med skidorna pekande mot himmelen, hela tiden med full kontroll över skotern.

Patrik kör med Nytro-turbon som om den var stulen, han är också van vid effekten då han sommartid kör en 300hk Yamaha R1 turbo.



aggregatet heter TD04HL-19T och har en något större kompressordel och räcker därmed till upp mot 340hk vid havsnivå. Detta är absolut inte en maskin som passar alla men trots sin höga ålder är den fortfarande helt grym. Vi får se hur den kan mäta sig mot sina moderna kombattanter.

Referensmaskin: Summit XP

För att ha något att jämföra med, bjöd vi även med en "vanlig" skoter till detta jämförande test. Jonas Fjällström kom med sin Summit XP 800 och den anser nog de flesta är en god representant för en av dagens bästa lössnöare.

Skotern är helt standard frånsett elstart och är på 150 hästar och därmed en av marknadens mest potenta motorer. Givetvis skulle det vara roligt att även ha med en turbomatad 2-taktare, men denna Summit är inte med som representant för hur bra en trimmad 2-taktare går, utan för att visa hur en av dagens bästa standardskotrar för lössnöbruk presterar jämfört med turbotrimmade 4-taktsexemplar. Problemet med att testa en turbomatad tvåtaktare är helt enkelt den begränsade tillgången. Många bygger egna anläggningar och ännu fler monterar de kit som finns att köpa i USA. Gemensamt är ändå den begränsade tillgången på fungerande exemplar. I MCX bromsbänk har Morten Ruchfeldt från Norge testkört ett antal mycket väl fungerande 2-taktsturboskotrar, men i fält har jag själv aldrig fått tillfälle att testa en sådan. Så fort det blir möjligt ska SnowRider genomföra ett sådan test men vid detta tillfälla fanns det inte möjlighet till att uppbringa en turbo-tvåtaktare. Den här Summiten fungerar precis så bra som en originalskoter kan och vi kommer därför att få en bra baslinje när vi mäter prestanda från denna maskin.

Vikt

Metoden vi använde för att mäta vikten är enkel, vi tankade de torra och rena skotrarna fullt, och vägde dessa med hjälp av en kalibrerad industrivåg.

Apex har en tank på 38 liter och detta exemplar vägde 328kg, en enorm skoter! Nytron har runt 38 liters tankvolym tack vare sin Trail-tank och den har en matchvikt på hela 310 kg i detta utförande. Dagens skräll är Jonas special-Summit som med 40 literstank endast väger 282kg! Då man vet att motorn är lika tung som den i Apex och några kilo tyngre än Nytrons framstår Ski-Doons chassi som overkligt lätt. Eller är det Yamahas chassin som är onödigt tunga?

Det vore verkligen på tiden för Yamaha se över hur de konstruerar sitt chassi, viktskillnaden mot denna Ski-Doo är för stor för alla bortförklaringar jag kan komma på. En turbomatad skoter med elstart är lätt om den väger 282 kg även om den haft en liten 2-taktsmotor, denna har en massiv 4-taktssnurra. Mycket imponerande låg vikt hos denna Summit vad man än jämför med. Föga förvånade är Summit 800 lättast med sina 248kg trots elstarten. Rena tävlingsskotern med andra ord. Då kommer den intressanta frågan: Är detta helt rätt sätt att mäta vikt på?

En lössnömaskin brukas i snö som fastnar överallt. Bör man därför inte väga den i körbart skick? Det skick som skotern används i alltså. Vi bestämde oss för att kontrollera detta och vägde alla efter det att vi kört 4,5 mil. De borde då väga mellan 8-12kg mindre eftersom bränslemängden minskat med den massan men resultatet blev följande. Apex väger in på mäktiga 354kg, Nytron på 342kg, Summit 1200 är mer bastant än förr med 304kg och vår flugviktare Summit 800 har ökat till 278kg! Detta är alltså den vikt som skotrarna har när man kört fast eller leker i pudersnön, ganska stor skillnad mot angiven torrvikt som synes. Kanske tillverkarna skulle fokusera mer på att hålla skotrarna isfria när de konstrueras än vad de gör i dag? En lätt skoter som genast blir 30-40kg tyngre när man använder den, är helt plötsligt inte så lätt. Nu är frågan hur all denna vikt kan hanteras i verkligheten.

Dragracing

Den ursprungliga formen för prestandamätning är att man ställer på linje vid varandra och ger fullt på given signal. Enkelt och effektivt sätt att se vem som accelererar snabbast. Turbomotorer ska enligt den allmänna åsikten ha en del "turbo-lag" som gör dem sega från start, nu är det inte riktigt så i verkligheten.

Dagens moderna turboaggregat fungerar så bra att denna fördröjning i de flesta fall är helt försumbar, turbolag har man mest problem med när man inte äger eller har kört en turboskoter! Det fanns därför inget för vår sugmaskin att hämta då den inte ens tog första metern jämfört med turbomaskinerna. Efter 10 meter kunde vem som helst konstatera att den var chanslös, 150hk är för lite i detta sällskap. Bland de andra är Nytron svårslagen från start då den formligen flyger iväg de första metrarna. Apexen vill inte riktigt iväg på samma effektiva sätt men klättrar aggressivt upp mot himmelen så fort gasen rörs. Man har helt enkelt nästan för mycket kraft direkt från start och det är därför lätt att göra bort sig mot en turbo-Nytro som körs av en bra förare. Efter en bit visar den gamle att effekt är vad som krävs för hög slutfart men det är inte alltid den kommer först vid målgång.

Summit 4-tec led lite av att den saknade friskluftsintag till turbon. Båda Yamahaskotrarna har en lång snorkel till luftfiltret som säkerställer luftintaget oavsett snömängd men det saknade Ski-Doon denna dag. Laddtrycket sjunker då och det minskar givetvis prestandan avsevärt. Den var därför inte riktigt lika snabb just vid detta test. Men detta är

redan åtgärdat och luftintag finns numera som tillbehör för puderåkning. Nu var inte Summiten hjälplöst efter utan var tvärtom mycket imponerande och alldeles bakom Nytron när vi körde dragrace. Summit 800:an var dock inte alls med vilket knappast förvånade någon.

Radarmätning

Vi fortsatte sedan med test av maximal hastighet i djup pudersnö på en av de långa myrarna. En sträcka på cirka 100 orörda meter valdes ut för vår radarmätning. Alla skotrarna fick tre försök i nya spår och den högsta toppfarten var resultatet som gällde.

Summit XP 800 presterade 56 km/h i den djupa, tunga snön och det blev vår baslinje för denna test. Summit 1200:an hade fortfarande lite problem med luftfiltret men klarade tillslut en fart av 79km/h, en enorm skillnad mot sugmotorn! Nytron kom sedan och visade med sina 84km/h att den var klart snabbare denna dag. Vi får se om det fortfarande gäller till säsongen -09/10 när Ski-Doon får ett bättre luftintag. Sedan kom den mäktiga Apexen som med 87km/h visade var skåpet ska stå. Tänk på att den väger hela 90kg mer än en Summit 800, det finns tydligen inget substitut för effekt! Som avslutning passade Erik Marklund, ägare av MCXpress, att testa sin RS Viking turbo med 200hk! Med 62km/h förnedrade även den Ski-Doon trots att Summiten verkligen är byggd för maximal prestanda under dessa förhållanden, underhållande eller hur? En supertung arbetsbest drog ner brallorna på Kanadas grymmaste bergsskoter denna dag, vi hade helt enkelt hur kul som helst. Tänk sedan på att Summit 800 här vid havsnivå verkligen har 150hk och inte 105-125hk som den har på hög höjd i Nordamerika. Skillnaderna är som sagt större där då turbomotorerna kan prestera lika bra och sugmotorn inte kan det.

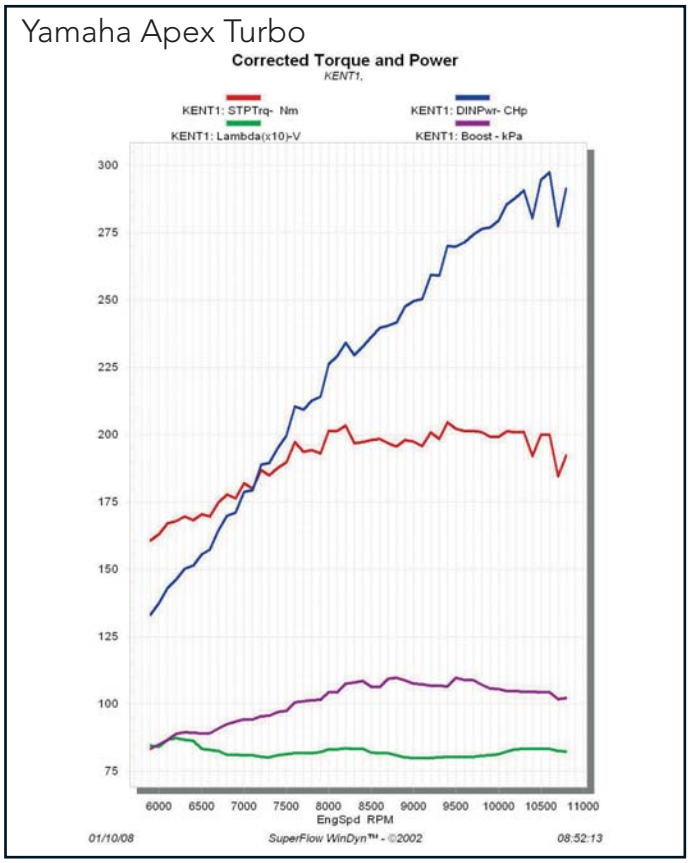
Köregenskaper

Nu är vi inne på den subjektiva delen med personliga preferenser och här är det svårt att på ett korrekt sätt bedöma maskinerna.

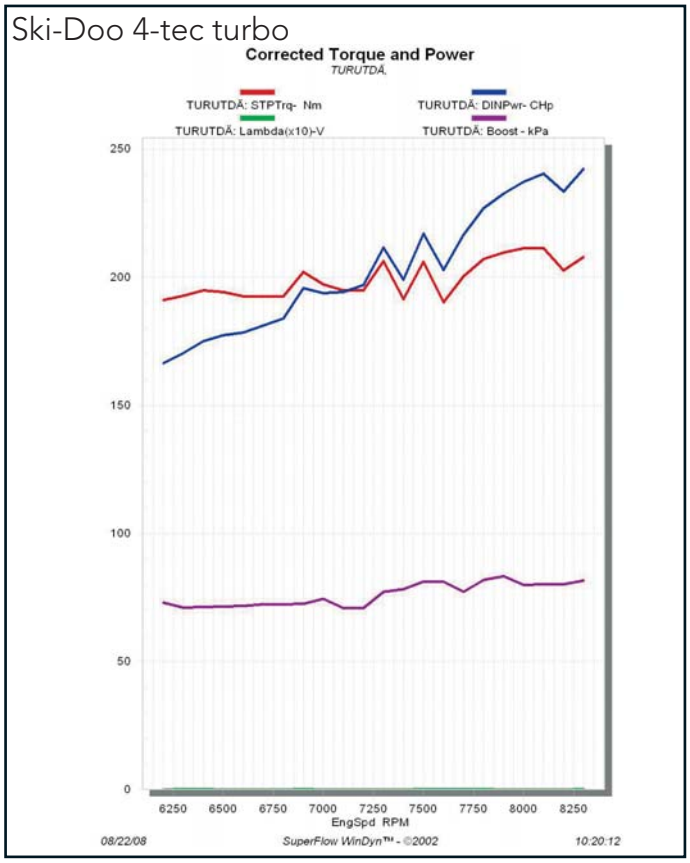
Ett riskfritt antagande är att många av de svenska puderentusiasterna trivs med Summit XP 800. Den är lätt och lydig i lössnön samt trevlig på leden. Faktum är att få behöver mer effekt än vad denna levererar helt standard, i varje fall så länge vi pratar om svenska förhållanden. Många anser dessutom att en tung fyrtaktare inte hänger med när man kör

Detta väger alltså en av världen lättaste standardskotrar i körbart skick. Med runt 10 liter mindre än full tank och nerisad efter körning så uppmätte vi just över 278kg!

Här väger vi en av världens första "Summit 4-tec turbo" med full tank. Just under 283 kg är en mycket bra siffra i detta sällskap!



En Apex Mtn turbo är helt underbar att pudersurfa med. Denna tunga best till skoter lyder som en lätt och smidig insteg-maskin bara snön är djup nog, när kramföret kommer på vårsidan så blir den lite jobbigare.



Fullt pådrag betyder långa repor på rullen med denna maskin,. Helt onödigt om man bara ska åka ut och grilla men en riktig adrenalinkick är det.

i trängda lägen då den lägre vikten gör XP:n överlägsen. Min åsikt är att detta till största del är en fördom som ofta baseras på bristande erfarenhet.

Visst har man nytta av låg vikt men det är när man lyfter i maskinen som skillnaden blir mycket stor, inte när man kör och så länge skotern är välbalanserad, och du kan köra bör tilläggas. Nu blir detta början på en mycket lång debatt och man kan helt klart säga att detta är en fråga där antagonisterna inte någonsin kommer att bli överens. Det är nog så att den som föredrar 2-takt alltid väljer Summit XP 800 i detta sällskap men att vi som gillar 4-takt inte ens tänker tanken. Olika skotrar till olika kunder helt enkelt.

1200 Summit

Jonas Summit 1200 är ett specialbygge och ska bedömas som ett sådant.

Jag själv föredrar smalare spårvidd men det är en smaksak. Som helhet är skotern mycket imponerande. Den känns verkligen lättkörd och styrningen är exemplarisk till skillnad från Yamahas ytterligheter gällande styrstångsvinkleln. För första gången får jag känna den härliga turbokraften när jag kör en Ski-Doo, äntligen! Vi får bara hoppas att BRP både tillverkar och tar in Summit 1200 till nästa år, då får Yamaha en stark konkurrent i lössnöklassen. Jag tror att vi får se många Ski-Doo 4-tec i nästa års klätterfilmer från USA, Yamahas dominans är kanske över?

Nytro MTX

Nytro MTX är en maskin som älskas av sina ägare.

Ombyggda exemplar med kraftigare drivmattor och lättade chassin är något av det grymmaste man kan köra i pudret. Till i år kommer det en lättad variant med 162" matta, klar för turbo skulle man kunna säga. En beprövad turboskoter som har en enastående driftsäkerhet, samtidigt som den är otroligt kul att köra. Det är lätt att förstå varför denna maskin säljer i så stort antal. Med några enkla ombyggnader blir detta en killer och det utan att driftsäkerheten äventyras.

Apex Mtn

Apex Mtn är en ikon i skotersammanhang. Den är otroligt styktålig och definitivt den tyngsta skoter som man kan dansa problemfritt med i meterdjup snö.

Visst är den enorm och kräver sin man, men vet man hur man ska köra denna best så lyder den snällt. Att man sedan kan köra hundratals mil utan problem gör skotern än mer fascinerande. Med sin ylande, urstarka motor och aggressiva utseende känner man alltid igen en Apex. Skotervärldens enda äkta muskelmaskin!

Summering

Inget debatteras så intensivt då det gäller skotrar som just maskinvikten.

Fyrtaktarna är för tunga säger de inbitna tvåtaktsåkarna och denna test visar att visst har de rätt i sak, de väger en hel del. Att en turbomaskin har överlägsen prestanda jämfört med en otrimmad tvåtaktare är härmed bevisat i hårda siffror, självklart men vad gäller då egentligen? Ska inte låg vikt ge ett prestandaövertag när man accelererar och i alla andra lägen? Kan verkligen rå effekt kompensera för den större massan?

För att sätta viktförhållandena i rätt perspektiv tar vi nu en jämförelse med den tyngsta och den lättaste skotern, komplett med förare. Vi bryr oss alltså inte alls om tillverkarnas "torrvikt" utan tittar på vad skotrarna väger i verkligheten när vi kör med dessa. Det är den vikt som skall förflyttas vi intresserar oss av då detta är vanlig enkel fysik, pappersuppgifter har inget med fysik att göra. Uppgifterna är uppmätta och gäller för skotrar som körts 4,5 mil sedan full tank och är nerisade på det sätt som är typiskt för en lössnöskoter när den brukas. En nerisad Summit 800 väger 368kg med en 90kg förare, en isig Turbo-Apex 444kg med samma chaufför. Detta ger ett vikt effekt förhållande på 2,45kg/hk för Summit XP och 1,53kg/hk för Turbo-Apexen. Trots att den tunga fyrtaktaren väger 20% mer, har sugmotorn inte en suck då den har för låg effekt, den lägre vikten räcker inte för att ge bättre eller ens lika bra prestanda. Nu ska man inte på något sätt försvara att en skoter med förare ska väga så otroligt mycket som 444kg men att den bara är 20% tyngre än den erkänt lätta Summit XP är lite märkligt. Nu har vi med föraren i denna ekvation, men det är bara för att förklara hur prestandaskillnaden kan vara så stor mellan dessa. Accelerationen beror till största delen på totalvikten samt medeleffekten som levereras till drivbandet.

Mitt val är därför fyrtaktare med turbo när jag kör skoter, men om frågan är, vad jag helst lyfter i när jag kört fast?

Givetvis är en lätt skoter att föredra vid fastkörning men då är följdfrågan. Vad är tyngre, en lätt skoter som sitter fast eller en tung som inte gör det? Jag tror att en 290hk maskin med 162" x 16" x 2,5" matta sällan sitter fast. Eller rättare sagt: Jag vet det!

2010 POLARIS®

SKOTERNS DAG

Välkommen till din återförsäljare 31/10-1/11

för att se Polaris stora utbud av maskiner och tillbehör!

TOURING/WORK från 79 900:-

Polaris har en av marknadens renaste fyrtaktsmotorer.

SPORT från 79 900:-

KLÄDER & TILLBEHÖR

Låt oss tipsa om Polaris original tillbehör som ökar värdet på din skoter. Polaris har ett brett urval av kläder och tillbehör för både skoter och ATV. Besök din Polarishandlare och se vårt sortiment. Du kommer inte gå därifrån tomhänt!

MOUNTAIN från 107 900:-

SNOWCHECK 6 000:-

Gäller t.o.m. 30 november 2009 • Valfritt Polaris tillbehör till ett värde av 6000:- • Fri försäkring i ett år!*

* Gäller brand, maskinskada, stöld och rättshjälp.

Ytterligare modellpresentation och information får du hos din Polaris återförsäljare. Välkommen att göra en bra affär!

Arjeplog ExperienceCenter i Arjeplog 0961-10102 • **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 • **Ockelbo** Ockelbo Gummiservice 0297-42100 • **Offerdal** Birgerssons Bensin 0640-32149 • **Mora** Mora Järn 0250-10026 • **Piteå** Bil-laget 0911-18010 • **Skellefteå** E-son Maskin 0910-701201 • **Storuman** Joeströms Bil & Mek 0951-10075 • **Sundsvall** Fritidscenter 060-123512 • **Söderhamn** Maskincenter 0270-70045 **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

POLARIS FINANS • POLARIS RIDERS CLUB • PURE POLARIS

Besök även våra nya hemsidor: www.polarisind.com

www.polarisridersclub.com

Fly Racing Nackskydd

Nackskydd är den nya flugan och vi på SnowRider är de första att ställa oss bakom ett sådant mode då skydd i alla dess former är bra. Fly Racing presenterar sitt nackskydd som är tillverkad i en stabil och lätt polylegeringkonstruktion. Då detta skydd är anpassat för all slags cross är det bra att vadderingen är löstagbar och tvättbar. Fyra stycken absorberingspunkter ser till att det blir maximal tryckfördelning och därmed minskar belastningen mot ryggrad och bröstben. Saluförs av Duells Pris 3 995:-

Ztech styrhöjare

Visst skulle det sitta fint med en styrhöjare som var justerbar i höjdled så att du därmed kunde få till den där perfekta körställningen beroende vilken slags körning du var ute efter? Ztech finns i 2 varianter där du kan justera mellan 4" (10 cm) - 5.5" (14 cm) eller den andra varianten 6" (15 cm) - 9,25" (23,5 cm). Du kan enkelt ändra höjden ute på skoterturen på ca 20 sekunder med en vanlig fast nyckel eller skiftnyckel. Denna styrhöjare passar både standard styren (22 mm) & fatbar styren (28,6 mm) Pris 1349:- (4"-5,5"), 1499:- (6"-9,25")
www.Skoterdelen.com

Tysta borrmaskinen

Kamasa tools har en riktigt kraftig borrmaskin som inte väsnas mer än 83 decibel. Den har snabbchuck och tar upp till 13 millimetersborrar. Borrmaskinen lystrar till namnet K9816 och kostar 2850:- ex moms.

Portföljen

Du vet väl att det är förberedelserna som gör en vinnare. Se till att ligga steget före till vinterns pimpeltävlingar! Detta gör du genom att se till att du har koll på fiskegrejorna. Plano 1155 är en helt ny fiskelåda av portföljmodell med dubbla fack för maximalt lastutrymme. Mer info på www.normark.se
Mått 43x13x30. Säljs hos din lokala fiskebutik Pris 549: -

Pepe`s Bodega

Pe Performance är företaget du ska vända dig till när det börjar bli dags att åka fort. De saluför nämligen Straight Line Performance prylar i detta avlånga land. Så vad väntar du på surfa in på www.peperformance.se

#1 Pontus Nässlander

Vi hade en fototävling på Snowrider.se mitt under brinnande älgjakten och utmanade er att skicka in kort på er själva, ert nedlagda djur samt en SnowRider-tidning. Killen med Laisvalls största bössa, Pontus Nässlander, löpte linan ut och lite till genom att klä på sig hela SnowRider-arsenalen. Pontus du regerar och får därför SnowRider-hoodie som kommer med postverket upp till Laisvall, Nord-Väst om Arjeplog.

Fjellrapp !

Du kommer väl ihåg att klä dig rätt under ditt skoterställ? Fjellrapp är det senaste då det gäller sköna underställ utan skavande sömmar från Bergan of Norway. Kroppsfukten transporteras snabbt bort från kroppen, och understället har luftigare struktur där kroppen avger mest fukt. Understället är elastiskt och producerat i ull/polyester med 80 % Merinoull. Både överdelen och underdelen klarar maskintvätt och torkar snabbt.
Storlekar: Herr: S – XXL / Färg: Herr: Svart
Pris: Tröja: 795:- Byxa: 695:-
Mer information på www.bergans.com

The real thing

Du vet väl om att Arctic Cat går sin egen väg och struntar totalt i hur man gör en vanlig Road Show. Istället för att titta på årets modeller får du provköra dem. Arctic Cat letar helt enkelt upp snön och åker dit. Det hoppas vi att du också gör så att detta blir ett nytt och populärt sätt att marknadsföra snöskotrar. Håll utkik på www.arcticcat.se så får du reda på var dessa gröna män kommer och lastar av sina maskiner härnäst!

Tuffa till dig

Som om vi skoteråkare inte är tuffa nog! Det klart vi kan bli ännu hetare med hjälp av lite stenhårt blingbling. Finns att köpa på www.babysnake.nu

Ring med Rörlig MC-kedja. Ca 18gr. Äkta Sterling Silver (925-stämplat) 450:-

Ring Flames m. Liten döskalle. Ca 10 gr. Äkta Sterling Silver (925-stämplat) 350:-

Armband med döskallar. Äkta Sterling Silver (925-stämplat) Från 1 250:-

Det är dags att synas.

Du som är teamchef, pappa,mamma, eller bara en del av en snöskotercrossatsning bör läsa vidare. Skicka hit en bild (till bjorn @ snowrider.se) samt presentation av teamet före den 10:e november så kommer du med på vår eminenta teampresentation till SnowRider nummer tre. Skriv ihop några rader om meriter drömmar och mål. Missa inte detta tillfälle att synas. Gör som Team Motorhuset. Klä upp er, se till att ni är kammade och uppkittade med teamkläder och komponera en riktigt bra teambild.

Rack

Äntligen finns det ett snyggt och enkelt sätt att få med sig de saker man vill i och med denna tunnelrack med väska. Passar utmärkt på de flesta långa nya skotrar att fylla upp det tomma utrymmet bak på skotern!
Pris rack 999:- rack & väska 1848:-
www.Skoterdelen.com

Klä upp dig!

TOBE:s 2010 kollektion finns nu för beskådan på www.duells.se. Kolla in höstens nyheter och bestäm dig redan nu för vilken modell som passar dig. Jackan Raceday kostar 2995:- medan byxan Provoke går lös på 2695:- Finns hos din lokala skoterhandlare

Det sägs att en bra mekaniker ska kunna böja underarmen åt fyra håll, samtidigt. Just detta är svårt och det är därför vi jublar åt Kamasa Tools nya långa ledade spärrnycklar. Själva huvudet går att vinkla i 180 grader samtidigt som det går att låsa det i valfri position. Den är försedd med extra tätstegad mekanism och behöver bara 5 graders rörelse. 250 millimeters-skaftet kostar 379 ex moms medan det längre 285 millimeter långa skaftet kostar 430 spänn ex moms.
Finns hos din lokala bildels-specialist.

OMÖJLIG TERRÄNG? BARA EN UTMANING.

XTRIM™ RE 800 POWERTEK

Marknadens kraftfullaste 800cc-motor för dig som gillar tuff körning och hård terräng! Den långa PPS-bakfjädringen, Rave RE clicker-stötdämparna, breda fotsteg och en invinklad RE-X-chassi-tunnel ger oslagbara köregenskaper i alla lägen. Den 40 cm breda mattan ger dessutom fenomenal bärighet.

FOKUSERA PÅ ATT HA ROLIGT!

VI TAR HAND OM DET TRÅKIGA.

Om du köper en Lynx 2010 mellan 15 september-31 december ingår 1 års fri försäkring (delkasko+vagnskada), nyheten maskinskadeförsäkring samt 1 års trygghetsförsäkring som täcker bl.a. för sjukdom och arbetslöshet. Dessutom erbjuder vi även förmånlig finansiering där du betalar 99 kr/månad de första 6 månaderna. Läs mer på **brpscandinavia.com/sweden**

BEAT THE EXTREME CONDITIONS

brp.com

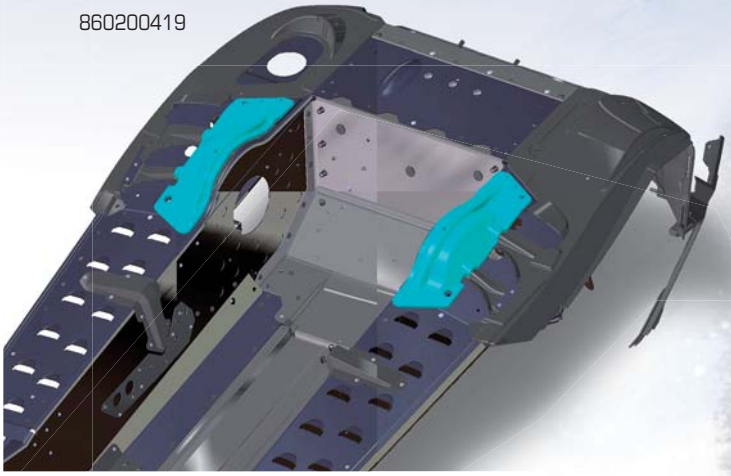
® ™ och BRP-logotypen är varumärken som tillhör Bombardier Recreational Products Inc. eller dess dotterbolag.

PAKKAHUONE

Valdez Jacka
2 990 SEK
Ungdomsjacka
1 790 SEK

Justerbar styrhöjare
2 343 SEK
619400074

Skyddssats till REX-chassiets kedjehus och bromsskiva 695 SEK
860200419



Se detta och mycket mer på **www.brpscandinavia.com**

LYNX® | BRP

brpscandinavia.com/sweden
Be with the Right People: www.brpusersclub.com

NR 1 sedan 1985

POWERBOOTS original

kevlarförstärkta
- allt annat är kopior!

Original
Nordens
mest sålda
värmestövel!

Original
sen 1985

POWERBOOTS original

Samma stövel som original
men med kortare skaft.

Nyhet!

POWERBOOTS IN NORTH® original

Duells Riders choice

www.duells.se

Mitt i mellan

Lång eller kort, men en mittimellanmaskin då?

Text: Björn
Bild: Mattias Klöckar

Det här med att köpa snöskoter är inte alltid det lättaste, det är mycket att tänka på. Varför byter man skoter egentligen? Den man har kan ha gått väl långt, man vill vårda det ekonomiska värdet och därför byta maskin (om detta är en bra metod kan diskuteras) varje eller vartannat år. Man har provat en kompis maskin och har fattat tycke för ett annat märke eller modell? Ett är säkert i alla fall, man brukar vara märkestrogen och även typtrogen. Har du snöat in på exempelvis lössnömaskiner så brukar det sitta lågt inne att byta till en kort maskin och vice versa. Jag vill inte direkt säga att valet av maskin nödvändigtvis måste vara åldersrelaterat, men själv (jag är 39 år) har jag mer eller mindre lessnat att fara fram som en skållad kamikazepilot på leden. Just nu är jag en lössnömaskinist med allt vad detta innebär i och med att jag inhandlat en Yamaha Nytro MTX 162, med turbo. Jag har alltid haft ledmaskiner men ändrade på detta förra året då jag gick jag halvvägs i och med ett inköp av en Assault som får betraktas som en slags hybrid. En snöskoterhybrid kännetecknas först och främst av att den har ett brett användningsområde. Av gammal hävd har den blivit något mellanting mellan en kort sportmaskin och en lång lössnöracer. En hybrid har sportmaskinens breda framvagn för att vara stadig och fin på leden, men samtidigt en mellanlång matta för att även klara av ospårad terräng. Resultatet blir någonting mitt i mellan, bra på leden och skaplig i djupsnön.

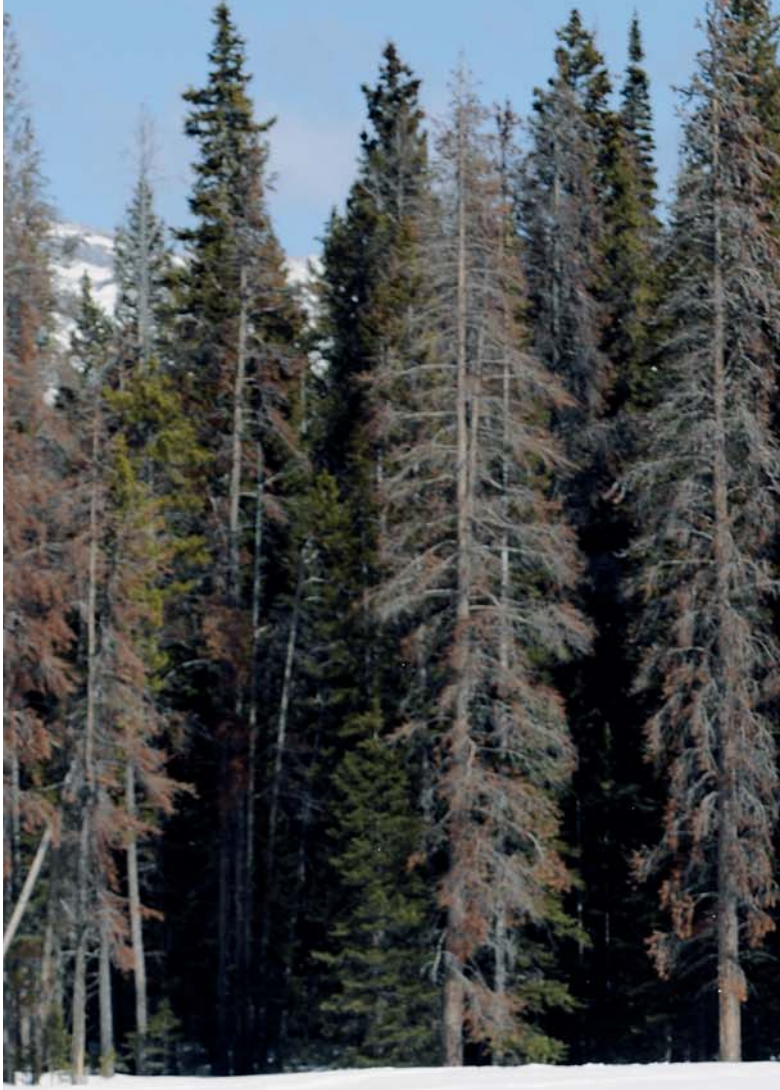
Vissa gånger kan en hybrid vara lika snabb som en kort maskin på leden, men sällan eller aldrig bättre än en ren lössnömaskin då det gäller framkomlighet i den djupaste snön.

Arctic har alltid haft fina representanter i den här klassen så också i år i och med sin ultravassa CrossFire 8 SnoPro. De har också Z1 Turbo EXT som med den sistnämda bokstavskombinationen avslöjar att den är av halvlång typ (Extended/förlängd), men får ses som en lite längre led och touringmaskin. Men vi börjar med CrossFire 8 eller CF åttan som den också kallas (här på redaktionen).

Korseld 8 snöproffs

CrossFire 8 fanns redan förra året och har till i år inte genomgått någon större förändring, på pappret det vill säga. Börjar man syna den tekniska specifikationen inser man att denna maskin fått någonting nytt under huven. Årets stora nyhet på motorfronten är utan tvekan Arctics nya 800 motor, som med sitt enorma effektuttag och ettrighet charmat oss å det grövsta. Just detta har gjort att CrossFire 8 SnoPro är någonting av det vassaste man kan sitta på oavsett typ av snöskoter. Skulle CSI få för sig att ta ett DNA-prov på CF åttan så hade man upptäckt att den delat stora delar av DNA-stegen med den legendariska F7:an. Faktum är att CF åttan har många delar gemensamt med den gamla legendaren. Man kan enkelt säga att CF8:ns framdel är från F7 (med 800 motor och flyttat luftintag), medans tunneln är hämtad från M-serien för att rymma 38-mattan (F7 hade som bekant en 34 cm matta). Rent visuellt ser du direkt att detta är F7:ans son. Varför ändra på ett vinnande koncept?

Men CF8:an är mer än en uppdaterad F7, då resultatet av alla ändringar har skapat en helt ny maskin. Om F7:an var galen, är denna maskin vansinnig! Faktum är att Arctics nya 800-motor är



det värsta som någonsin byggts och sedan stoppats ner i en produktionsmaskin. Den ger i alla lägen över 160 hästar enligt Arctic Cat, och vi har ingen som helst anledning att betvivla detta då den går som kulor och krut.

Rent chassimässigt är denna maskin en skapelse som står med ena foten i gammelvärden och den andra i nuet. Resultatet av detta är att den här maskinen fungerar extremt bra så länge du är aktiv som chaufför, kom ihåg, detta är en körmaskin. Är du inte aktiv, utan en såskorv som gillar att titta på omgivningen och längta till oboyen du har i ryggsäcken ska du istället köpa en F8 eller någon annan vänlig maskin. Den är vare sig bekväm, trevlig, snäll, vettig eller speciellt modern, bara värst.

CF8:n har till i år också fått en ny lättare 7,5 centimeter högre dyna som gör det enklare att skifta från sittande till stående. Då dynan är tillverkad genom "blowmold" teknik är den numera ihålig och har ett riktigt stort snöfritt förvaringsutrymme i sig.

Varför ett S i läspa?

Faktum är i alla fall att den här maskinen är riktigt vass då det både gäller led och lössnökörning. Den utmärkta teleskopstyrstången är någonting som borde sitta på så gott som alla skotrar då den i alla lägen ser till att styret är placerat rätt i höjdled beroende på vilken körning du för tillfället vill att maskinen ska vara optimerad för. Vill du stå upp under en klättring tillexempel, är det bara att lossa på spärren och dra upp styret i högsta läget. Vill du dunka led och vara närmare backen, är det bara att sänka styret till en lämpligare nivå. Vi var lite skeptiska till den här lösningen först, men insåg ganska snart att detta egentligen är den enda vettiga lösningen om man vill ha en mångsidig maskin, vilket en hybrid ska vara.

Stötdämperiet är tufft och orkar hålla

emot riktigt extrem körning på led. De fjäderlösa FoxFloat-dämparna är inte bara lätta utan har också visat sig vara tillförlitliga, vilket jag kan ifrågasätta. Hur i hellskotta kan ett par cykelpumpar tåla den ibland overkliga kraften de utsätts för?, och hålla, om och om igen? Hur får man teflon att fästa i stekpannan, varför finns det ett S i läspa, varför valdes ett svårstavat ord för dyslexi? Vissa saker är inte menat att man ska förstå, och det kanske är lika bra det! Återigen, är du engagerad och vill ha en utmaning? Köp en CrossFire 8!

Tvåtaktsmupp

Arctic Cat Z1 Turbo EXT är en frisk överladdad fyrtaktare på nästan 180 kusar och fantastisk rolig på fina leder. Den är tyvärr också en gris, och därför inte alls lämpad för lössnökörning då den har alldeles för lite matta för att bjuda på några större färdigheter i snön. Som ledkryssare i ett väl underhållet ledsystem är den däremot oslagbar och någonting av det roligaste man kan sitta på. Då redan turbosystemet sitter på plats finns förutsättningar för att rolig kan bli hysterisk med ett enkelt handgrepp. De 170+ kusarna kan enkelt få sällskap av 100 till i och med den fantastiska "Hijacker" dosan från D&D racing (ddracing.com) som helt enkelt ser till att turbotryck, tändning och bensin får helt andra förutsättningar att göra sitt jobb. Ett trimchip på ren svenska alltså! För fantastiska 1200 dollar blir chipet ditt och är av plug&play typ. 1200 dollar för 100 hk, sug på den du inbitne tvåtaktsmupp.

Om du nu skaffat dig 280 hästar och tröttnat på leden, finns det ju alltid möjlighet att göra av med några kronor till i och med det fantastiskt fina mountainkitet. Detta kit innehåller tunnel och boggiförlängningar och gör det möjligt att stoppa dit en 162" matta som helt plötsligt ger denna best ett vettigt fotavtryck i snön. Kitet kostar 7500 spänn medan du nog får vara beredd på att langa upp en sisådär 12000 spänn för en vettig matta. Den första knäppskalle som går fullt ut med detta är i och med detta tvungen att höra av sig till oss och därmed också närvara vid vårt lössnötest i Januari. Ring, annars jävl...

Den teleskopiska styrstången underlättar både vid ståkörning och när du sitter ner. Just denna lösning borde sitta på alla skotrar.

Z1 turbo har en ny 38 milimeter ledmatta som heter Cobra, och är framtagen av Arctic själva. Det här är mer en sportmaskin än en ledracer, ha detta i åtanke vid ett köp.

Körställningen på CF8:n är föredömlig för er som är aktiva chaufförer. För er andra är den rent ut sagt, inte direkt föredömlig. Det finns med andra ord mysigare maskiner att vila arslet på.

Ett nytt högre och lättare ihåligt säte gör det numera lättare att både resa sig upp och få med sig grejer.

Förarmiljön är på sedvanligt vis mycket bra.

Z1 turbo EXT ser förvisso ut som en hybrid med sin 365-matta, men skulle behöva en hel del till för att flyta bra i snön. Detta löses enkelt genom att montera ett mountainkit som helt plötsligt förvandlar den till en lössnömaskin med 411-matta.

Vit som en oskuld och förbaskat trevlig maskin den där CF8:n.

	Crossfire 8 Sno Pro	Z1 Turbo EXT
Motor		
Typ:	2-cyl, 2-takt, vätskekyld	2-cyl, 4-takt, vätskekyld
Volym cc:	794	1056
Borr/slag mm:	85x70	98x70
Bränslesystem:	BEFI, 2x46mm	BEFI, 2x46mm
Smörjning:	Injektion	Torrsup
Avgassystem:	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	163/-	177/-
Start:	Elektrisk	Elektrisk
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	-	-
Tunnel:	Crossfire	Twin Spar
Framvagn:	AWS VI	AWS VII
Fjädring fram:	Fox Float	Fox Float
Fjädringsväg fram:	23,4 cm	24,1
Boggi:	ACT CF	Slide Action
Dämpare bak:	Fox Float	Fox Zero Pro
Fjädringsväg bak:	42,3 cm	34,3
Typ av matta cm:	38x358x3,8	38x366x3,8
Skidor:	Komposit 6”	Komposit 6”
Spårvidd cm:	106,7-111,8	109
L/B/H cm:	307x122x-	317x120x-
Tankvolym liter:	46	41
Oljetankvolym liter:	-	-
Att äga		
Ca pris:	139 900:-	169 900:-
Färg:	Vit	Grön-svart
Generalagent:	KGK	KGK

Den här snurran kan du antingen tacka när du är värst eller skylla på när du inte bemästrar den. Helt fantastisk motor som levererar över 160 hästar!

Turbo heter lösningen som gör slö till pigg. Med en trimbox från D&D blir pigg vansinnig och livet leker ännu mer. Med förlängningskitet det enda 4-t mountainalternativet till Yamahas RX1 och Nytro.

Bergans
OF NORWAY
www.bergans.no

ROAD SHOW 2010

5 MODELLER – KOM OCH PROVKÖR!

F8 Sno Pro
TZ1 Turbo LXR LE
Crossfire 8 Sno Pro
Bearcat Z1 XT
Bearcat 570 **NYHET!**

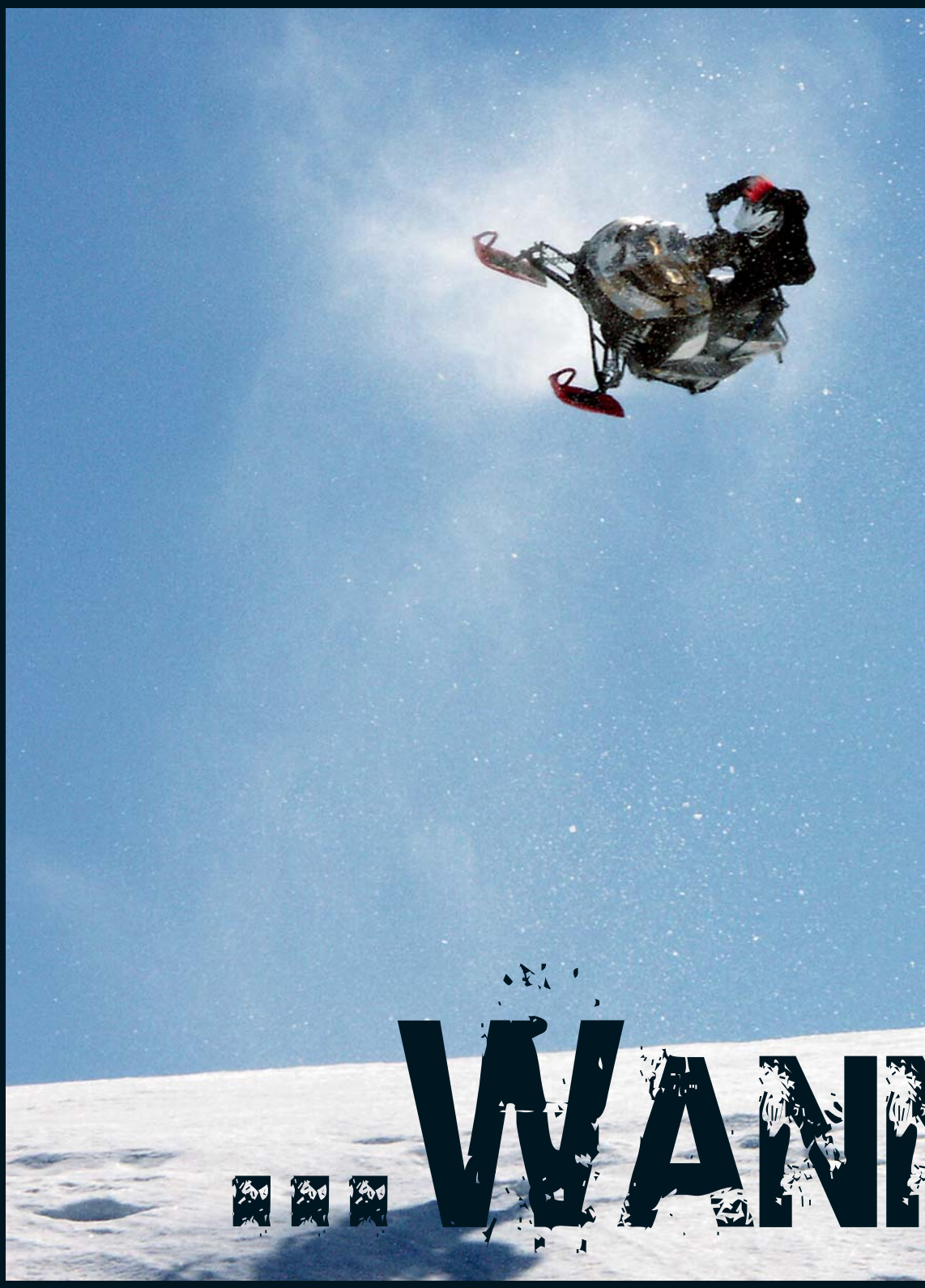
www.arcticcat.se

Arctic Cat Road Show 2010 följer snön – håll koll på www.arcticcat.se/roadshow2010 och se när vi kommer till just din handlare. Ta chansen att känna på den nya H.O. 800-motorn som ger mer än 160 hk, snabbare & rappare än allt du tidigare kört!

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.™

Många av de största ser inte sin egen storhet. Frostvikens Jerry Fredriksson är en av dom.

Av: Henrik Liljefjäll



När man själv kallar sig wannabe så sätter man ribban i rätt höjd inför vintern. Men när vintern är över och man har gjort dom sjukaste wipparna, droppat så långt så man har hunnit sjunga en bra bit ur någon hiphop-remix av Eminem och avslutat säsongen med en backflip där landning vart så hård att det inte gick att köra skotern därifrån, och fortfarande kallar sig wannabe!? Då snackar vi om en skön inställning. Men vem är de då vi pratar om? Jo hans namn är Jerry Fredriksson och är tre äpplen hög, född och uppvuxen i skoterparadiset Frostviken.

Det var till säsongen 2009 som en enklare modell av filmkamera införskaffades för att filma vinterns tokigheter. I och med detta försvann förståndet ut ur hjälmen på grabben, och han började sätta dom stora klockrena wipparna, en efter en, och åt vilket håll som helst. Hur som helst och vart som helst. Men det var inte förrän på slutet av säsongen flipparna börja ta form. Det började med vad Jerry trodde var ett flippförsök av Stefan Hansson, vilket det inte var. De var Stefan som misslyckades med en wipp och fick till det att se ut som ett flippförsök. Jerry kom just efter och tänkte han inte kunde vara sämre, så han försökte sig på den första flippen. Men det skulle ta hela vårvintern ut för att få den att sitta.

Man kan redan nu se Jerry i filmen "ASH a state of snow " av Mikael Berntsson, där han gör ett dropp som är långt som en "finlandsfärja". Jag lovar att vi kommer att få se mer av denna grabb kommande vintrar.

Efter en del träning satt även flipparna där.

"And smacked her so hard I knocked her clothes backwards like Kris Kross..."

Sjuka whipps hör till rutinen.

De stora mästarna mäter sina drops i Finlandsfärjor.

Jerry Fredriksson är född och uppvuxen i skoterparadiset Frostviken.

ALL NEW
Helix
JACKET
THE FXR HELIX ATTACK WHITE VOLT SHOWN ON THE SLED, JUST ONE NEW JACKET IN THE 2010 COLLECTION.
ALL NEW
Assault
JACKET
THE FXR ASSAULT RACE SHELL WORN BY MOTORHUSET/POLARIS SCANDINAVIA RACING ALSO AVAILABLE AS THE ASSAULT JACKET. ASSAULT JACKET COMES WITH A FIXED LINER. NEW TO THE 2010 COLLECTION.
FXRRACING.COM
WE RIDE WE RACE YOU WIN.
ASSAULT
ASSAULT - BLACK/WHITE
NITRO X
NITRO X - BLACK/BLUE
BACKSHIFT
BACKSHIFT ATTACK - BLK/YEL
ADRENALINE
ADRENALINE X1 - BLK/WHT
HELIX
HELIX ATTAC- BLACK VOLT
TEAM SX
TEAM SX - BLACK/RED
CHECK OUT MOTORHUSET/POLARIS SCANDINAVIA RACING THIS WINTER, SPONSORED AND EQUIPPED BY FXR.
MOTORHUSET POLARIS
www.polarissnowx.com
Find your FXR gears at your no 1 dealer
MOTOR HUSET
"Polaris dealer of the year 2009"
www.motorhuset.com
Butik och verkstad Odenskogsvägen 35, 831 48 ÖSTERSUND Tfn: 063-57 00 20

FX Nytro X-TX den överlägset mest köpta crossovermodellen 2009.

YAMAHA SMART CHECK

Beställ din 2010-års modell senast den 15 november 2009, så får du 5.000:- i smartcheck rabatt på ordinarie ca-pris.

YAMALUBE®

Förmånlig finansiering via Handelsbanken Finans

YAMAHA

www.yamaha-motor.se

FRÅGA DOKTOR ALF!

LÄSARNAS TEKNIKFRÅGOR

Kanske just du sitter och trycker på en fråga ingen du känner kan svar på? Då är kanske doktor Alf mannen som kan svara på just den, eftersom han är väl bevandrad i ämnet snöskoter. Frågan ska ju därmed helst vara snöskoterrelaterad även om Alf också hade 5:a i hemkunskap och syslöjd i skolan. Maila affe@snowrider.se märk mailet Doktor Affe.

Livslängden på remmen
Hur många mil ska egentligen en drivrem hålla?

Text: Alf Sundström

En av de vanligaste läsarfrågorna vi får handlar om skotrar med allt för kort livslängd hos variatorremmen.

Det kan vara ytterst irriterande och kostsamt att äga en riktig remätare och det är därför naturligt att man vill fixa detta.

Tyvärr är det dessutom en av de mest komplexa och svårdiagnosticerade problem man kan ha då vissa skotermodeller är verkligt känsliga och andra inte alls när det gäller remslitage, detta trots att de kan vara mycket lika i sin tekniska uppbyggnad.

Man kan säga att det finns skotrar som är förlåtande och tillåter en hel del när det gäller mekaniskt skick samt körstil men att andra måste ha allt korrekt för att remslitaget inte ska bli för högt.

En typisk fråga om detta ämne kom till oss från Daniel i Kiruna, han skriver:

"Hej jag har en snöskoter årsmodell 08:a som käkar rem, har fått hjälp av återförsäljaren som bytte sekundärfjädern men den vill ändå käka rem. En rem håller ca 50 - 70 mil. Jag har hört nått om ett shims som man kan lägga för att linjera den bättre? Har du något bra förslag?

Mvh Daniel
Kiruna

Daniel önskar alltså tips om en enkel och snabb lösning på remslitaget och det är faktiskt inte lätt att ge, det är ofta många faktorer som samverkar och flera åtgärder kan krävas för att få en normal remförbrukning. För att försöka förstå alla svårigheter så delar vi upp allt i olika typer då alla maskiner skiljer sig en del.

Vi börjar inte med Daniels maskin utan tar de vanliga problemen i turordning.

Den begagnade skotern med remproblem

Först har vi en originalskoter med ett par mil på mätaren som den senaste tiden börjat ta rem. Med största sannolikhet är det då frågan om att någon komponent är sliten eller defekt.

Varför skotern plötsligt har börjat käka rem kan vara svårt att veta om man köpt skotern begagnad, men man bör alltid kolla upp de viktiga slitagedelarna före man börjar med mer omfattande felsökning.

Motorkuddar, variatorfjädrar samt bussningar skall kollas noga.

Vidare ska man se till att alla mått är korrekta och då krävs det att man har tillgång till verkstadshandbokens uppgifter för exakt den modellen man arbetar med.

Vissa moderna skotrar har endast sidoförskjutningen justerbar eftersom motor och sekundäraxel har ett fast inbördes förhållande men det framgår alltid klart av verkstadsmanualen.

Att alla mått är korrekta och att inget är för mycket slitet eller defekt är en förutsättning för att variatorsystemet ska fungera.

Trimmade och modifierade snöskotrar

Den andra problemtypen är en modifierad maskin som trots korrekt inställning då det gäller alla mått och fräsch transmission konsumerar för mycket rem. Då är det troligtvis fel på drivsystemets kalibrering och det finns här hur många felmöjligheter som helst. En sådan skoter kan kräva både tid samt pengar innan man löst problemet. Man kan sammanfatta det med att en modifierad skoter kan behöva en ny utvärdering av alla delar i drivlinan samt motorupphängningen. Allt bör ifrågasättas och de felaktiga delarna bytas innan maskinen fungerar bra. Detta gäller för många olika typer av ombyggen hela vägen från enkla modifieringar som bytt av drivmattan samt specialare med extrem motortrimning. Man ska, då det gäller modifierade exemplar, aldrig förutsätta att originaldelarna i variatorer samt drevning är lämpliga om man har problem med maskinen. Är man själv inte kunnig då det gäller kalibrering av modifierade skotrar så bör man ta hjälp av en expert då det ofta blir billigare och ger ett bättre slutresultat. Man ska också ha helt klart för sig att en modifierad skoter kan ha en kortare livslängd på en mängd slitagedelar och att variatorremmen definitivt är en av dessa. Ökat slitage är en del av den modifierade snöskoterns nackdelar.

Originalskotern som äter rem

Den tredje skotertypen med remproblem är märkligt nog en originalskoter i perfekt skick som ändå inte fungerar tillfredställande, detta borde faktiskt tillhöra det förgångna med dagens högt utvecklade snöskotrar.

Man kan börja med att förutsätta att alla linjerings samt avståndsmått är korrekta vid leverans.

En modern maskin tillverkad i en modern fabrik inte ska ha så stora toleranser vid tillverkningen att vissa exemplar inte fungerar, eller kan de kanske ha det? Jag ser inget skäl till att en tillverkare inte skulle klara av något så enkelt som att montera motorn på rätt ställe men det är kanske möjligt?

Även om dessa viktiga mått vore feljusterade från fabrik så kan en utbildad mekaniker enkelt återställa alla mått och då borde maskinen fungera korrekt eller finns det ytterligare faktorer som man bör se över?

Givetvis kan en skoter ha problem som inte beror på felaktig slutmontering då alla mekaniska system är fulla av kompromisser och att risken finns att maskinen inte brukas på korrekt sätt.

Det finns en del skotrar som är så specialiserade från fabrik att de inte passar för vissa förare, när den personliga körstilen inte fungerar för just den modellen.

Detta är inte så vanligt i dag, men man bör alltid fundera över hur man kör när man tänker köpa en riktigt extrem skoter. Man kan annars behöva bygga om den en del för att den ska fungera när man brukar den på sitt eget vis.

En crossreplika kan exempelvis vara olämplig för den som inte vet hur man använder en sådan och en lössnöracer är alltid fel för den som gillar touring, ganska självklart enligt de flesta.

Problemet är att en del ägare inte är nöjd med sin skoter när den brukas för exakt det den är avsett till och då är det läge för felsökning.

Vissa anser att högt remslitage i första hand beror på otillräcklig ventilation och att lösningen är mer luftcirkulation runt variatorerna.
Att tillverkaren inte själv löser ett så enkelt fel är enligt många bullerrelaterat, de kan enligt denna förklaring inte bygga en skoter som går tyst nog utan att den samtidigt får för dålig ventilation och därmed problem.
Tydligen klarar sig vissa modeller med den ventilation som de har vid leverans medan andra behöver ytterligare luftvägar för att fungera, svårbegripligt för den som inte är insatt.
Vidare finns det ett antal modeller som har drevning avsedd för hög hastighet i första hand och dessa kan därför få problem när man kör för sakta.
Ett byte av drev i avsikt att offra en del av den teoretiska toppfarten ger då remmen en betydligt lättare uppgift i lägre fart eftersom variatorsystemet får ett gynnsammare växlingsförhållande.
Kraften överförs då högre upp på primärvariatorns skivor vid alla hastigheter och därför kan man få betydligt lägre varmgång samt mindre problem.
En omdrevning samt öppnare ventilation runt variatorerna är de vanligaste tipsen i omlopp för att lösa detta och för många skotrar är detta precis vad som krävs för att remproblemen ska försvinna.
Tyvärr finns det vissa som ändå inte fungerar och då får man fortsätta med felsökningen.
Motorupphängningen kan vara allt för vek hos en del standardskotrar även om alla bussningar är hela och det finns därför en mängd olika eftermarknadskit för de modeller som behöver förstärkt fastsättning.
Om avståndet mellan variatorerna förändras mycket under hög last kan inte systemet fungera korrekt och då hjälper inga andra knep är att förstärka motorinfästningen.
Vidare har de olika tillverkarna olika synsätt då det gäller om sekundärvariatorn ska vara flytande på sin axel eller om den bör vara helt stum och därmed låta alla rörelser tas ut av motorupphängningen.
Vissa gör gällande att man vinner en hel del på att modifiera en fast sekundär så att den kan flyta fritt en till ett par millimeter men detta är något som debatteras en hel del.
Då tillverkaren enkelt och till låg kostnad kan fixa detta från fabrik har jag svårt att se det som den ultimata lösningen på alla remproblem.
Då jag känner till skotrar med fast sekundär som inte konsumerar rem och de med flytande som gör det, så ser jag det hela som en mindre viktig detalj. Att bygga om sekundärinfästningen till flytande är säkert ingen dum idé men det kanske inte löser alla problem.
Efter detta kvarstår bara själva kalibreringen av variatorsystemet och här är kombinationsmöjligheterna praktiskt taget oändliga.
Varför inte tillverkaren redan valt den kombinationen som ger den lägsta remförbrukningen kan förklaras med att man i vissa lägen får kompromissa mellan prestanda och slitage.
Är allt annat korrekt så återstår det bara att försöka hitta den inställning som sänker remtemperaturen till den nivån där slitaget blir acceptabelt.
Jag tror dock att det är få skotrar som har en totalt felaktig set-up från fabrik och om så vore fallet bör man då få hjälp av sin handlare eftersom det rimligen drabbar alla av den modellen och det bör alla återförsäljare känna till hur man åtgärdar felet. Frågan är hur lätt detta är att fixa?
Det vore faktiskt svårbegripligt om en tillverkare inte kunde utföra slutjusteringen av drivsystemet och att detta enkelt skulle gå att rätta till med måttlig insats och förkunskap.
Varför skulle allt fungera perfekt när man efter en kort testkörning byter ut några väsentliga variatordelar, en åtgärd som "vem som helst" utför men inte tillverkaren klara av?
Jag har inget svar på detta men vet att många anser att tillverkaren ofta är måttligt framgångsrik när variatorerna kalibreras.
Min åsikt är att flertalet av dagens snöskotrar har en mycket väl justerad drivlina vid leverans och att det naturligtvis är något man som kund kan kräva hos en ny snöskoter.
Har man oturen att få ett exemplar som inte fungerar och inget annat än omkalibrering kvarstår så är det bara att ge det ett försök. Man får då dyka in i den oändliga djungeln av parametrar där fjädrar, vikter och rampvinklar kan kombineras i det oändliga.
Det som bör uppmärksammas är att man utan stor sakkunskap faktiskt kan försämra skotern på nästan alla punkter utan att en enda egenskap förbättras genom att omarbeta variatorernas inställningar. Detta är alltså något för de redan erfarna eller för de som önskar bli erfarna och är villig att betala priset i tid och pengar.

Sammanfattning, vad kan man som kund begära?

Variatorremmen är en slitagedel och enligt mig är det fantastiskt att den håller så bra som den gör.
All motorkraft överförs steglöst genom denna gummisnodd och då vi pratar om mer effekt än de flesta europeiska bilar har, känns det nästan otroligt. Att byta rem en gång varje normalsäsong på 150 mil är den livslängd som de flesta önskar och kommer man längre räknas det som mycket bra. Det finns dock skotrar som inte tar sig mer än 20-40 mil på en ny rem och då ser ägaren det som ett stort problem. Gäller det extrema lössnömaskiner som körs för fullt i det djupaste pudret kanske detta inte är riktigt så illa som det låter? Har man köpt marknadens värsta skoter får man nog räkna med att den sliter mer på komponenterna än vad en instegsmaskin skulle göra. Att kräva garanti på slitagedelar är alltid svårt och det kan bli meningsskiljaktigheter mellan kunden och handlaren om problemet är stort för kunden. Man får alltså leva med att en riktigt stark och extrem skoter kan ha kort livslängd på remmen när man kör som en tok och att alternativet är en svagare skoter.

Tekniska funderingar om remslitage

Som nämndes i inledningen har en del skotrar mer bekymmer än andra.
Det verkar som att det följer motortypen mer än skotermodellen och att en del motorer har mer problem med detta än vad andra har. Liknade motoreffekt och likartad maskintyp borde ge samma förhållande men ändå kan vissa ha stor remaptit och andra inte. Jag har själv inget tvärsäkert svar på varför det är så men en teori som jag hört verkar inte helt utan substans enligt mig. Den gör gällande att det är vissa motorers vevaxelfrekvens som ger vibrationer i primärvariatorn och att detta gör det svårt för remmen "att få fäste". Teorin säger att skotrar med högt remslitage har detta på grund av den mekaniska uppbyggnaden hos motorn. Detta medför att vissa motortyper alltid kommer att vara känsliga när det gäller detta och att andra blir mer förlåtande. Om detta stämmer vet jag inte men det skulle förklara en del som nu verkar lite märkligt. Att tillverkarna skulle "misslyckas" med att kalibrera en del modeller är knappast troligt så någon annan förklaring borde finnas. De är med all säkerhet mycket medvetna om de modeller som har för hög remförbrukning och jag tror att detta helt enkelt inte är så lätt att lösa. Så precis som att vissa skotrar tar mer bensin än andra så får man acceptera att vissa förbrukar mer rem än andra. Inte så konstigt alls om man tänker efter.

I USA har nu Renegade blivit en egen modell och inte ett tillval att göra till sportmaskinen MXZ. Jänkarna lär sig.

Text: Patrik Larsson
Foto: Mattias Klockar

I en egen klass
Renegad

I Ski-Doo:s presskit för 2010 års skotermodeller kan vi i inledningen av avdelningen för hybridmodellerna Renegade, läsa att Ski-Doo anser sig vara den skotertillverkare som var först med att sälja en hybrid mellan en led och en djupsnömaskin. Året var 2001 och modellen hette Summit Renegade. Den här skotern var en Summit med en 136 tum lång matta med 32 millimeterskammar, bred framvagn och kopplad boggi. Stötdämparna var relativt bra och burkremmen satt där på styret.

Så kanske historien ser ut i USA. Men i Sverige är det ju inte lika enkelt. För de Svenska kunderna har långt mycket längre köpt modeller, som tillverkaren alltså inte sagts vara hybrider, men som ändå mest har liknat en och sen har vi använt dom som sådana. Men då inte bara då det gäller att köra i olika snöförhållanden. Nej för en Svensk skoter ska ju inte bara gå att köra överallt. Man ska också kunna leka och ha kul. Man ska även kunna skjutsa sin partner och dra en fullpackad släde.

Man kan till exempel gå så långt tillbaks som till 1988 då Polaris succé med Indy SKS-modellerna inleddes. Vätskekylda motorer, dubbeldyna, längre matta och ett hemsnickrat drag var receptet.

Nu ska man ju också ha klart för sig att det här med SKS blev att betyda något helt annat i Sverige än vad det gjorde i USA. I USA var det kort och gott betydelsen av Snow King Special, alltså en typ av lössnömaskin. Men här blev det i stället synonymt med en långbandad skoter med dubbeldyna, vilket faktiskt helt och hållet var dåtidens generalagent för Polaris säljande idé och skapelse.

Men man kan även gå ännu lite längre tillbaks. Närmare bestämt till 1986 och den storsäljande och på den tiden extrema sportskotern Ski-Doo Formula MXLT, som här i Sverige utrustades med ett drag och vips blev en rolig familjesportskoter med ett lite större användingsområde. Det finns många fler exempel men vi tror att ni förstår tanken.

Denna typ av skoterkörning var ju mer eller mindre helt otänkbar i USA och Kanada där skoterkälkarna är ett mycket sällsynt fenomen, för där ska man ju enligt sann Amerikansk anda ha ett fordon för varje familjemedlem.

Men den Svenska skoterköparen har alltid gjort lite som han själv vill, vilket Nordamerikanerna på senare tid fått upp ögongen för.

Vi på den här sidan av Atlanten brukar allt som oftast förminska oss själva och inte tro att jänkarna bryr sig speciellt mycket om vad vi tycker och tänker om snöskotrar. Men under lite småsnack mellan skoterfotograferingarna i USA i våras, så nämnde vi just detta om vår förmodade meningslöshet för några av killarna som jobbar med att utveckla snöskotrar. Men då ville dom bestämt hävda motsatsen. Visst, vår marknad är försvinnande liten. Men vad de Amerikanska utvecklarna märkt är att det är just vår lilla marknad som ändå på många sätt leder utvecklingen, och att det är här man på ett bra sätt kan studera och upptäcka trenderna. Detta dels genom att kunderna inte tvekar att själva bygga om sin skoter om dom saknar någon speciell egenskap. Sen har vi sen länge tillverkaren Lynx som på många sätt påverkat synen på hur en skoter ska se ut här i Skandinavien. För har inte de Amerikanska tillverkarna haft något attraktivt att erbjuda så har vår alldeles egna tillverkare serverat oss de skotrar som vi vill ha. Trenderna har alltså varit svåra att se på den konservativa USA-marknaden medan dom hos oss framträder tydligare.

Ett exempel är marknaden för den moderna bredbandaren. En marknad som Lynx i princip skapat och fram till för några år sen med några undantag varit mycket ensamma på, men där nu alla tillverkare har något att erbjuda. Detta samtidigt som de Amerikanska kunderna nu börjat så smått hitta fram till dessa praktiska och bekväma modeller och har börjat förstå fördelarna med just en sådan skoter. Nästa indikation på hur vår oproportionerligt stora påverkan egentligen slår igenom på snöskoterutvecklingen i världen är hybridmodellerna.

Renegade betraktas nu nämligen äntligen av Ski-Doo från och med i år som en egen modell i Nordamerika. Detta från att tidigare bara varit ett tillval som man kunde göra till sin korta sportmaskin. Vi i Skandinavien har ju sen många år sett de självklara skillnaderna mellan Renegade och en MXZ. Vi har alltså alltid sett de två som helt olika modeller med lite olika användningsområden.

Rent praktiskt har inget speciellt skett med maskinen, för den är ju fortfarande en längre version på den korta. Men synen har alltså ändrats. Vilket nu direkt syns på det växande utbudet av modeller. Och från och med i år är Renegade den mest omfattande modellserien i Ski-Doo:s Svenska modellutbud. Två av dessa är helt nya modeller och de övriga har fått några mindre uppdateringar, där den viktigaste är fjädringskalibreringen fram.

Genom att ge mer lågfartsdämpning har man försökt komma till bukt med nigningstendenserna vid kurvtagning. Med mindre högfartsdämpning vill man få en bättre komfort vid höga farter och med en hårdare fjäder ska man få hårdare fjädring vid hård körning och höga hopp.

Precis som vi sagt nu i många år så är just hybriden så mycket mer praktisk och rätt för de flesta av oss skoterköpare. Det lite längre bandet är med mycket få undantag inte något som hindrar en normabegåvad förare i sin framfart på leden, snarae tvärt om. Det längre bandet ger inte bara mer lyft i djupare snö, det ger alltså även mer fäste in och ut ur kurvor. Den längre boggin tillåter inte heller mattan att gå lika djupt ner i de många gånger obligatoriska tvättbrädorna på de Svenska lederna. De flesta kör helt enkelt överlag fortare och säkrare på en hybrid än på en kort sportmaskin. Så vad hittar vi då i utbudet av Ski-Doo-hybrider i år?

Förnuft

Renegade är nu alltså Ski-Doo:s största modellserie, och innehåller till och med fler modeller än sportmaskinerna. Men tittar man ännu lite närmare på Renegademodellerna så ser man också att dom krypit ifrån varandra som modeller, vilket gör det lite svårt att jämföra dom sinsemellan, och mest skiljer sig den nya Backcountry X 800R ut sig.

En av förra årets mest uppmärksammade skotermodeller var Polaris As-

de 2010

Vi fick inte tillgång till någon 1200 med X-paket i USA. Men saken är ändå klar. Ski-Doo:s fyrtaktsmonster är en färdig, stabil och mycket trevlig bekantskap. Man vill nog inte ha en kortare 1200 än så här.

sault. Det var en skoter som riktade sig till den växande skaran mer extrema friåkare, som inte backar för något och absolut inte för att snön blivit lite för djup. En mountainmaskin har ju på grund av sin längd och lättviktskonstruktion en rent strukturell begränsning när det gäller att hoppa och leka. Assault var ett försök att tillfredsställa dessa åkare och det lyckades Polaris riktigt bra med. Modellen har dragits med en del barnsjukdomar, men intentionen verkade ligga helt rätt i tiden och i år så kommer svaren från några av de andra tillverkarna som ett brev på posten. Ski-Doo är en av dessa, och här kommer deras svar, eller kanske till och med här kommer deras två svar på Polaris trend.

En av modellerna är Summit Hillclimb X-RS 800R, men alltså även Renegade Backcounty X 800R. Summitmodellen får ni veta mer om i kommande nummer av SnowRider, men Renegade-modellen den tar vi här och nu.

Det vi från början kan slå fast är att Backcountry X 800R är en mycket väl-utrustad maskin, där X-paketet ger skotern chromolydetaljer i framvagnen och mycket fina renoveringsbara inställbara dämpare runt om. Styrhöjaren sitter på, likaså handtagsskydden och den råa låga rutan, samt att bromsen är en så kallad racingbroms från Brembo med rostfri stålomspunnen bromsslang. Lite negativt, men utmärkande för att detta inte är en hybrid i riktigt klassisk bemärkelse är att Ski-Doo i år snålat in på dragkroken, vilket ju länge varit Renegade-standard.

Jämför vi mattvalet med Assault så liknar Backcountry mycket mer en ledmaskin än vad Assault ens är i närheten av att vara. För Backcountry har i det sammanhanget låga kammar med sina 44 millimeter, samtidigt som mattan är över 20 cm kortare. Men tittar man på tillexempel spårvidden är Backcountry mer en ren lössnöare. Spårvidden är inställbar mellan 97,5 cm och 101,8, vilket är lössnömaskinsbredd och är något som sätter sina avtryck på körupplevelsen.

—Jag tycker den känns vinglig på led. Men det går liksom att köra fort ändå, för det känns att man ju inte behöver brottas så mycket med vikten, säger Micke Ljungberg efter en första åktur.

Att Backcountry har sina begränsningar efter led är inget konstigt alls. Men det som i ena läget gärna blir en nackdel är ju i det andra i stället en stor fördel. Backcountry trivs som allra bäst när snön är örörd och lös, gärna i bökig terräng där du med den smala spårvidden tar dig fram där andra mer sportiga maskiner blir sittande inklämda mellan träden. Men man får samtidigt inte missta Backcountry för just en lössnömaskin. Så vad är det här för en maskin då? Ja det är lite svårt att säga.

Någon direkt konkurrent till Assault är den inte. På grund av spårvidden påminner den i stället mer om en extrem lappmoppe.

Men just det här med en smalare spårvidd har vi fått höra från flera håll är något som Assault skulle ha mått bra av, och dom som önskar det har nu fått ett försök till svar från Ski-Doo. Men är detta ett svar på Assault eller inte? Det får nog du som eventuell köpare faktist fundera ut själv, för det beror ju på vad du förväntat dig av din Assault.

Backcountry är liksom lite mer en hybrid mellan en mer klassisk hybrid och en lössnöare. Så vi kanske bara ska komma överens om att detta bara är ännu en i raden mycket specialiserade skotermodeller till er som inte vill pruta på någonting, inte ens på priset 146 900:-, som gör denna till årets dyraste Ski-Doo-hybrid.

550

Den andra stora nyheten i Renegade-familjen är den lilla REV-XP 550F. REV-XP-chassit är ju i sig ingen nyhet längre och 550-motorn är med undantag av några viktiga moderniseringar egentligen samma motor som funnits i Ski-Doo:s och Lynx maskiner sen urminnes tider. Nej det som är nytt är själva kombinationen av dessa två.

Resultatet av denna nya kombination är lika självklar som briljant, och detta är en typ av skoter vi förmodligen alltid

Efter leden är Backcountry lite vinglig. Men å andra sidan har man inte så mycket vikt att brottas med, så det kan gå riktigt fort ändå.

Den för Ski-Doo nya dämparen som vi hittar fram på alla Renegade X heter HPG Plus R och har ett hus i aluminium och en enkelt justerbar returdämpning.

I år hittar vi totalt tre modeller av matta i Renegade-programmet. Alla har 40 centimeter breda mator förutom 550F som har en 38 bred matta. Här ser vi Powdermax-mattan som återfinns på 1200 4-tec och Backcountry.

På Renegade Touring och 550F hittar vi en högre och lite mer praktisk vindruta.

kommer att få se på ett eller anat sätt, även efter 2012 då EPA:s hårdare utsläppskrav träder i kraft. Vi väntar med spänning på hur ineffektiviteten i en sådan här motor ska lösas. För det finns egentligen ingen prestige alls för tillverkaren att bygga just dessa små, billiga och lite enklare modeller. Men dom är lika fullt medvetna om det livsviktiga i att ge en förstagångsköpare eller förare ett mycket gott första intryck.

Detta är den typ av skoter som ofta får stå för den stora basen i en uthyrningsflotta, eller så får det bli familjens andra maskin, som självklart vigs åt de yngre i familjen. Så att fortsätta att bygga dessa lite teknikbefriade maskiner är alltjämt en fin investering för framtiden. Det finns helt enkelt ett egenvärde i att låta även nybörjarna få köra en skoter med det smidiga och lätta REV-XP-chassit.

Resultatet man får av att plocka i den lätta fläktkylda motorn i det ännu lättare REV-XP-chassit är en kopiöst lätt maskin som också blir kopiöst lättkörd. Detta är helt enkelt en skoter att älska för de lite mindre avancerade och krävande förarna.

Tittar vi på vilken matta som Renegade 550 levereras med så ser det ut som att Ski-Doo förväntar sig mycket mer än bara enstaka vändor utanför det pistade spåret. För med den nya Cobramattan som vi hittar på just Renegade 550F har skotern fått en matta som tillåter samma högfartsresurser som RipSaw, men som samtidigt bjuder till lite mer i lös snö. Kammarna är på 32 millimeter och den är 38 centimeter bred, vilket väl anses som tillräckligt ändå till den här 56 hästar starka instegsmodellen. Annars är den utrustad med dragkrok, och till det får man även den elektroniska backen och en 115 millimeter hög styrhöjare. Priset för det här välfyllda paketet är 85900:-

Touring

Redan förra året släppte Ski-Doo i Sverige en version av Renegade 600 E-Tec som var speciellt utrustad för Svenska förhållanden. Den hade förstärkta bakfjädrar, dubbeldyna och såldes till ett specialpris. Egentligen samma modell kommer även tillbaks i år, men med en förtydligande ändring av namnet.

Renegade Touring 600 E-Tec är med stor säkerhet egentligen det mest vettiga av alla vettiga hybridköp, för tack vare lite enklare utrusting vad det gäller dämpare och annat X-lull, så kan man sälja denna maskin för 119 900:- och då har den ändå till i år fått renoveringsbara framdämpare. En liten med ack så tråkig detalj är att burkremmen är borta! Varför?

Är du lite mer av en X-man? Du premierar alltså en bättre utrustad skoter och ett tuffare utseende. Då får du lov att titta förbi touringmodellen och i stället titta närmare på Renegade X 600 E-Tec, och vill du sen helst av allt åka fyrtakt så är det bara Renegade X 1200 4-Tec som gäller.

Förutom den uppenbara skillnaden i motorval, och därmed även storleken på chassit så är det i stort bara mattan som skiljer dessa två emellan. 600 E-Tec har precis som förra året en RipSaw med futtiga 32 millimeterskammar medan den större 1200:an utrustats med en Powdermax-matta med kammar på 44 millimeter. Ett smart och klokt val av Ski-Doo som insett att lite mer matta behövs på en fyrtaktskoter som har lite mer vikt där framme att dra runt på.

Som vi tidigare sagt så är ju RipSaw en matta som är mer avsedd för ren och snabb ledkörning, och tvärt emot så är Powdermax, precis som den låter mer avsedd för powdret.

I övrigt är dom i princip likadant utrustade med till exempel chromolyframvagnsdetaljer, riktigt fina renoveringsbara dämpare med klickerfunktion fram, styrhöjare och handskydd. Till det en Brembo-broms med rostfri stålomspunnen bromsslang och båda har dragrok monterat från start.

Tyvärr fanns det ingen X-utrustad 1200 eller 600 E-Tec till oss i USA. Men den 1200 som fanns att tillgå körde vi i alla fall en hel del med, och anledningen är enkel. För alla trivdes nämligen så bra på den att man gärna tar sig en sväng till, och allra bäst trivdes Björn som ju är både störst och äldst av oss alla som var på plats.

—Jag trivs verkligen bra på den, och speciellt tydligt blir det vid snabb ledkörning. Den går så otroligt stabilt, den känns mogen och färdig över lag och bjuder aldrig på några läskiga överraskningar, säger Björn övertygande.

Visst, den korta sportmaskinen fungerar även den klanderfritt, men den extra längden på Renegademodellen hindrar ingenting utan ger tillbaks så mycket mer i stället. Ripsawmattan har alltså bytts ut mot en PowderMax och det kommer ge skotern bättre egenskapen där snön är lösare.

Homogent

Förra året var Renegademodellerna mer homogena och lika varandra än vad dom är i år. Man kunde då välja skoter efter vilken motor och vilken utrustningsnivå

I en Renegade gör sig 1200-kubikaren verkligen riktigt väl. Med närmare 130 hästar och tre cylindrar ger den här motorn ett tryggt och stabilt intryck.

Man är fortfarande lite fascinerad av att vi har framtidens motor här redan idag. Den direktinsprutade 600 E-Tec är i är den enda tillgängliga 600-kubikaren i Ski-Doo:s modellprogram

Den nya Backcountry X 800R är lite mer en lössnömaskin än en ledracer. Vissa ser den som en utmanare till Polaris Assault. Tycker du att Assault var för bred och bökig? Då kanske den här är ett alternativ.

Med sin smala spårvidd, feta dämpare, 44-kamsmatta och 151-hästars 800-kubikare är Backcountry något nytt. Lite som en riktigt extrem lappmoppe.

man ville ha. I år ser det alltså lite mer komplicerat ut. Där just det här med att ge oss tre olika mattor att välja emellan är en sak. Genom att göra så har man i spannet hybrider fått modeller som spänner över hela snödjupsskalan. Mest lössnö är Backcountry. Sen har vi 1200 4-tec och till viss del 550F och mest ledkörning får det bli för 600 E-Tec och sen touringmodellen.

En annan men mycket mindre roande förändring är att man tagit bort den mycket praktiska burkremmen på alla Renegade förutom Backcountry. Som sagt. Varför?

Över lag kan man säga att det är svårt att säga något dåligt om Ski-Doo:s Renegademodeller. I alla av dessa skotrar så får man en mycket väl fungerande skoter med ett imponerande andrahandsvärde och mycket modern teknik.

En sak att fortsätta att klanka ner på är väl det allt för omfattande remproblemen 800-kubiksmodellerna. Vi har inte sett några större åtgärder för att komma till rätta med det, och förmodligen är det ett problem vi kommer få leva med tills det kommer en modernare efterträdare till 800R PowerTEK.

Mycket fina skotrar alltså där någon av modellerna lätt kan tillfredställa just sin typ av förare. Så frågan du ska ställa dig innan köp. Vilken typ av förare är du?

	Backcountry/ X 600/ Touring	550F	1200 4-TEC
Motor			
Typ:	2-cylindrig 2-takt vätskekyld	2-cylindrig 2-takt fläktkyld	3-cylindrig 4-takt vätskekyld
Volym cc:	799,5/ 594,4/ 594,4	553,4	1170,7
Borr/slag mm:	82x75,7/ 72x73/ 72x73	76x61	91x60
Bränslesystem:	2xTMH40-DPM/ DI 52mm/ DI 52mm	2xVM34	EFI DellOrto 52
Smörjning:	Insprutning/ elpump/ elpump	Injektion	Torrsump
Avgassystem:	2-1	2-1	3-1
Uppg effekt/varv:	149@8150/ 114@8100/ 114@8100	56@7000	130@7800
Start:	Elstart	Elstart	Elstart
Chassi			
Uppg torrvikt kg:	203/ 201/ 205	199	236
Tunnel:	REV-XP	REV-XP	REV-XR
Framvagn:	REV-XP	REV-XP	REV-XP
Fjädring fram:	HPG Plus R/ Tour:HPG Plus	HPG	HPG Plus R
Fjädringsväg fram:	- cm	- cm	- cm
Boggi:	SC-5	SC-5	SC-5
Dämpare bak:	HPG Plus/ Tour:HPG	HPG	HPG Plus
Dämpare fram:	KYB Pro 36/ Tour:HPG	HPG	KYB Pro 36
Fjädringsväg bak:	40,6 cm	40,6 cm	40,6 cm
Typ av matta cm:	41x349x3,2 BC: 4,4 kam	38x348x3,2 Cobra	41x348x4,4 PowderMax
Skidor:	Pilot 175 mm	Pilot 145 mm	Pilot 175 mm
Spårvidd cm:	107,7 BC: Justerbar 97,5-101,9	106,6	107,7
Längd/bredd/höjd:	311/122/100 BC: 116-120 bred T: 120 hög	311/x121/120	311x122x111 cm
Tankvolym:	40 liter	40 liter	40 liter
Oljetankvolym:	3,7 liter	3,7 liter	3,7 liter
Att äga			
Ca pris:	146 900/ 137 900/ 119 900:-	85 900:-	145 900:-
Färg:	Svart/ vit-svart/ svart-gul	Svart-gul	Svart
Generalagent:	BRP Sweden AB	BRP Sweden AB	BRP Sweden AB

Mest ledmaskin av alla är Renegade X 600 E-Tec.

En svart best! Till Sverige kommer Renegade 1200 med X-paket. Suveräna dämpare, chromolydetaljer i framvagnen, styrhöjare och handskydd är saker som ingår.

SHIELD LTD TP APPAREL

Peter Ericson | 3-Time Snowcross World Champion

scott-sports.com

SCOTT

Duells
Riders choice

IT'S MORE THAN JUST A SNOWMOBILE. IT'S MY WILD SIDE.

Castrol Snow Race 4T

Castrol Snow Race 2T

Castrol Snow Race snöskoterolja
Castrol Snow Race olja är högkvalitativ syntetisk olja som är speciellt utvecklad till avancerade och högpresterande snöskotrar, för att fungera optimalt även när det är som allra kallast.
Finns till både 4T och 2T snöskotrar – ger ett suveränt motorskydd och optimal motoreffekt under alla förhållanden och temperaturer. Är också lämplig till blandning med såväl blyad som blyfri bensin.

www.castrol.com/se

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

Castrol™

LYX & FUN

Hybriderna är ett släkte som ska passa för olika slags körning. Polaris erbjuder i år två totalt olika maskiner ämnade för samma sak. Eller?

Text: Björn Friström
Bild: Mattias Kluttar

Hybriden är det enda alternativet för dig som både vill åka led och surfa i snön. Få maskiner har förmågan att fungera bra under så olika förhållanden som just den halvlånga sorten med ordentlig kamhöjd.

Alla hybrider lämpar sig inte för lössnön utan mer för ren ledkörning, och då är det först och främst en del fyrtaktsmaskiner jag syftar på. Polaris har i år valt att ta in två stycken maskiner, båda av tvåtaktsmodell och på 600 och 800 kubik. De lystrar till namnen 600 Switchback LX och 800 Dragon Switchback. Båda av halvlång modell, men ämnade för olika saker.

Touringhybrid

Polaris Switchback LX är en av de vettigare åkmaskinerna på marknaden. Den har det man behöver för att åka bekvämt på leden, men saknar det där sista för lössnön. Det finns bättre maskiner för båda sorters körning, men inte många som är såpass touringinspirerad och samtidigt bra på olika saker. Vi kan kalla LX:en för en touringhybrid. Den är mjuk och följsam samtidigt som den är lite sportig, men protesterar då det går allt för fort på leden. Den har inte heller den optimala körställningen för avancerad offpistkörning, trots att den har Rider Selectsystemet. Rider Select är den där rörliga styrstången som kom för ett antal år sedan och som Polaris dammat av för den här modellen. För ledkörning och viss lek kan den vara bra, men den förflyttar aldrig styret uppåt, bara framåt och tillbaka. Rent körmässigt på led är den fin och balanserad och påminner lite om den gamla Edgen. Visst körställningen är annorlunda, det är bara själva balansen och känslan i maskinen jag pratar om. Detta är alltså någonting positivt, för er som undrar. Den fina 600 Cleanfire 2 motorn ger precis så mycket effekt som chassit tål och vill ha och gör sitt för att den här maskinen ska kännas välbalanserad.

Backspeglar i all ära men är detta verkligen någonting man vill ha på en snöskoter. Upp med handen någon,

KTION
POLARIS

någon! Jaha Hasse Olsson i Njurunda räcker upp handen. Någon under femtiofem, upp med handen? Nä jag tänkte väl det. Hasse, ta ner handen, du kan sluta vifta, vi har sett dig.

LX:en är 136 tum lång som brukligt för en hybrid, men har betydligt mesigare kammar än vad jag vill se på en sån här snöskoter. Kamhöjden är det första som skvallrar att denna maskin inte är tänkt för de djupaste snöhålen.

Men det är först och främst backspeglarna, avsaknaden av burkrem på styret, den praktiska förvaringsväskan under sadeln och den höga rutan som avslöjar att detta är en maskin för dig som är lite mognare. Mognare i det avseendet att du faktiskt bryr dig om vad som händer bakom dig samtidigt som det uppskattas att ha med sig lite bra och ha saker. Mogen behöver inte betyda gubbig, eller vem fan försöker jag lura. Du som är lite gubbig, LX:en är avsedd för just dig. Du som köper en LX är över trettio och uppskattar en pigg bränslesnål insprutad maskin som både har komforten men också kraften att åka skapligt fort på leden. Det här är en trevlig långfärdskamrat som är mycket prisvärd. Och du. Backspeglarna går alltid att plocka av.

Värstinghybrid

Om Switchback 600 LX känns lite luddig och osäker på vad den är menad för, så känns 800 Dragon Switchback tvärsäker och glasklar. Det här är en värsting och någonting av det bästa du kan köpa om du nu vill ha en maskin som är kanonbra för de flesta fören och underlag. Det här är en maskin som har mycket av allt och verkligen är en kör-skoter. Med kör-skoter menar jag en skoter du måste köra, inte åka på. Den uppdaterade 800 HO Cleanfire-motorn har till i år fått nya cylindrar, kolvar, topp, samt avgassystem och naturligtvis ny programvara. 800-maskinerna vi körde i USA kändes fantastiskt ystra och vi håller tummarna för att det fungerar fullt ut i och med att vi har en annan slags bensin här i Sweden än i USA. Kalibreringsproblemen har förföljt 800 motorerna sedan första stund och vi hoppas att detta är löst en gång för alla nu.

Den här insprutade 800-motorn ska ge över 150 hästar och har en 136 tumsmatta med 38 kammar. Vi vet att det här är en maskin som är avsedd för både led och snö, men anser ändå att motorn är 38 mattan övermäktig. Vi hade hellre sett en 44-matta monterad från fabrik då den i och med detta skulle få en mer dominerande position i klassen. Polaris Assault är i och för sig en annan slags

Det är på leden LX:en vill vara och hör hemma. Detta är en perfekt skoter att ta långa fina utflykter med då den är komfortabel men också relativt mångsidig då den faktiskt duger till att ta en snabbsväng med i snön.

Det här är en perfekt bild på hur LX:en ska användas större delen av tiden. En förhållandevis snabb, mycket trevlig och genomtänkt snöskoter.

Polaris 800 Dragon Switchback är ett monster både då det gäller chassi och motor. Riktigt fin maskin som kräver att man tar kommandot.

Ordentligt uppdaterad motor och ny lyftbåge fram sammanfattar ändringarna på årets Dragon 800 Switchback. Dragon 800 Switchback är ett bra val om du vill ha en skoter som du måste växa in i och vänja dig med. Personligen skulle jag byta matta på den det första jag gjorde. Det ska minst sitta 44-millimeterskammar på denna maskin.

	600 Switchback LX	800 Dragon Switcback
Motor		
Typ:	2cyl 2-takt	2 cyl 2-takt
Volym cc:	599cc	795cc
Borr/slag mm:	77,25 x 64	85 x 70
Bränslesystem:	Cleanfire injection	Cleanfire Injection
Smörjning:	Oil injektion	Oil injection
Avgassystem:	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	-	-
Start:	Elstart	Elstart
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	239 kg	243 kg
Framvagn:	IQ	IQ
Fjädring fram:	Ryde FX Pro, HPG	Walker Evans PiggyBack
Fjädringsväg fram:	25,4 cm	25,4 cm
Boggi:	IQ 136" kopplad	IQ 136" kopplad
Dämpare:	RydeFX Pro HPG IFP	Ryde FX HPG
Fjädringsväg bak:	35,3 cm	35,3 cm
Typ av matta cm:	38x345x3,2	38x345x3,8
Skidor:	Plast Gripper	Plast Gripper
Spårvidd:	108 cm	108 cm
L/B/H cm:	292/122/123	308/122/123
Tankvolym:	43,5 liter	43,5 liter
Oljetankvolym:	-	-
Att äga		
Ca pris:	109 900:-	129 900:-
Färg:	Röd	Matt röd
Generalagent:	Polaris Scandinavia	Polaris Scandinavia

Polaris är riktigt duktiga på alla slags originaltillbehör till så gott som alla sina modeller. Titta lite extra i Polaris egen katalog för att få dig en uppfattning på vad de egentligen har. Riktigt fina grejer till förvånande bra priser. Väskan på bilden sitter originalmonterat på LX:en. Gubbigt och bra!

maskin men lider inte nämnvärd över att ha 51 millimeterskammar då det ska dunkas led!

Stötdämperiet på Polaris spetsmaskiner inom segmentet Hybrid, brukar alltid vara i toppklass, så också i år. De fullt justerbara Walker Evansdämparna känns riktigt fina och ger Switchback 800 en stabil gång. Om LX:en är en åkmaskin är utan tvekan det här en ren körmaskin som kräver att man engagerar sig, men ger å andra sidan tillbaka en massa körglädje som tack för det.

Vi ser också till i år den uppdaterade framändan som innebär lite ny lättare plast och en riktig lyftbåge i aluminium. Sportig ruta, burkrem, styrkrokar och den fräna Freestyle-dynan (som konstigt nog också LX:en har) understryker en gång för alla att det här är en hybrid som är avsedd att användas. Här sitter det också en fast men utbytbar styrhöjare som gör att du kan anpassa styrets höjd till det just du tycker är bra. Fördelen är att du får en konstruktion som är solid och hållbar. Nackdelen är att du måste hitta en inställning som är en kompromiss mellan led och lössnökörning.

I den bästa av världar skulle alla snöskotrar vara utrustade med Arctics teleskopstyrstång där man i alla lägen hittar rätt höjd på styret.

Sammanfattning

Polaris gör bra maskiner och bara du vet vad du är ute efter så ska du nog hitta en maskin som just passar dig. 600 Switchback LX är maskinen för dig som vill ha en sportig touringmaskin som tillåter viss lössnöbus. Vill du däremot vara värst och sitta på en maskin som kräver mycket av sin chaffis är det 800 Dragon Switchback du ska inhandla. Personligen skulle jag passa på att förhandla till ett bra pris på en 44-milimetersmatta inklusive montering innan jag skrev på köpekontraktet. Oavsett vilken maskin du än bestämmer dig för, ska du vara riktigt säker på vad du vill ha. Lycka till.

Som du kanske uppmärksammar ser denna förarmiljö väl flådig ut för att tillhöra en hybrid! Touringhybrid kanske är en bättre benämning. Vilket som fungerar detta utmärkt och vi hittar egentligen ingenting att klaga på.

FOGELSTA

I Björnlyan-konceptet ingår modellerna för en skoter eller två skotrar och pulka

S1533
Totalvikt 650 kg, Flakstorlek 152x325 cm. Obromsad.

S1537
Totalvikt 1000 och 1250 kg Flakstorlek 152x365 cm. Broms

S1938
Totalvikt 1000 och 1250 kg, Flakstorlek 188x380 cm. Broms

S2240
Totalvikt 1250 kg Flakstorlek 220x402 cm. Broms. Standardutrustad med tipp och skotergrind.

Bästa transport av skoter på väg

Anpassade släpvagnar för din snöskoter från Sveriges i särklass största släpvagnstillverkare. Helsvetsade och varmgalvaniserade släpvagnar i olika storlekar. I Björnlyankonceptet finns många olika modeller att välja på, från obromsad släpvagn för en skoter till stora släpvagnar för två skotrar och pulka. Med huv blir den ett utmärkt skotergarage. Praktiska tillbehör som skotergrind, jeepdunkhållare, verktygslåda mm.

Safetykit ingår vid köp av vagn från Björnlyan.

Modell S1533 Obromsad

Modell S1938

Björnlyan

Hitta återförsäljare på www.bjornlyan.se

Industrigatan 16, 553 02 Jönköping, 036-18 19 50, www.fogelsta.com

IF WE DON'T HAVE IT,
YOU PROBABLY DON'T NEED IT
KOLVAR VEVSTAKAR A-ARMAR STYRHÖJARE TÄNDNINGSLÅS BOGGIEHJUL BROMSKLOSSAR STYREN STÖTDÄMP
VAJRAR BÄRARMAR NOSLIP DRIVHJUL DRAGKROKAR CDI-BOXAR STARTRELÄN TRANSMISSIONSD
SNOPRO
Duells
Riders choice
www.duells.se

Hjälmar 2010

Snogear

SX hjälm

SX-ONE hjälmen är en lättviktare, endast 1250 gr. Kompositskal av materialet I.M.A.C. Mjuk skärm, löstagbar tvättbar inredning, dubbelt D-ringspänne och utandningsmask. Hjälmen är ECE-certifierad.
Pris: 2390:-

www.snogear.fi

Arctic Cat

MX Sno Cross

Snygg och bekväm glasfiberhjälm med avtagbart LED-bakljus. Ventilation både på fram och på sidan.
Pris: 2995:-

www.arcticcat.se

Matrix

M7, Revelation och Nascar

Hjälmen är tillverkad i 3-komponents-material – glasfiber, aramidic(kevlar) och kolfiber. Hjälmarna är testade och godkända enligt CEE, ECE 22-05, BSI och AS 1698 – AS 1609. Finns i storlekarna XS-XXL. Vikt: 1200 +/- 50 gr
Pris: 2790:-

www.matrixracing.se

Nuvo

FOUL PLUGS FUSION ORANGE

Ny patenterad ventilationsteknik
Kolfiberhjälm 1300 gr.
Åtta storlekar XXS-XXXL
Hjälmen har fyra skalstorlekar
Tvättbar inredning, D-ring spänne.
Pris: 2854:-

NUVO

JUSTICE CARBON BLACK

Ny patenterad ventilationsteknik. Kolfiberhjälm 1300 gr. Åtta storlekar XXS-XXXL. Hjälmen har fyra skalstorlekar. Tvättbar inredning, D-rings spänne.
Pris: 2854:-

www.maxmc.se

Nolan

N103 SAFETY HIGHLINE FLUOGUL

Öppningsbar hjälm med speciallackat (HV-fluo) skal i Lexan EXL. Förberedd för Nolans kommunikationssystem. Uttagbar antibakteriell inredning. Microlockspänne. Reptåligt visir, imfritt innervisir medföljer. Integrerat VPS-solskydd. Fem års garanti. Godkänd enligt ECE 22-05. Vikt c:a 1750 gr. Storlek: XS- 2XL
Pris: 4450:-

N52 SMART MATTSVART

Mattlackat skal i polycarbonat av märket Lexan. Löstagbar tvättbar inredning av Clima Comfort typ. D-ringspänne. Ventilation av Frontal Air Intake och Chinguard Air Intake-typ. Godkänd enligt ECE-22-05. Vikt c:a 1320 gr. Storlek: XS-2XL
Pris 1595:-

www.grahns.se

Fox

Black Flag V2
Fox billigare model med en snygg design och bra ventilation.
Pris: 2299:-

Type O Negative V3
Fox värstingmodel med den ultimata ventilationen och bästa möjliga skydd i en spexig design.
Pris: 4399:-

www.psedistribution.eu

Thor

Quadrant Laced
Ny i 2010-sortimentet i kompositmaterial med löstagbar och tvättbar inredning. Tre färger: svart/röd, grå/blå, vit/grå (barn svart/röd, vit/grå) och i storlekarna XS-XL (barn M-XL)
Pris: 1999:- Vuxen 1499:- Barn

Quadrant
Ny i 2010-sortimentet i kompositmaterial med löstagbar och tvättbar inredning. Fyra färger: vit/röd, grå/blå, svart/vit, vision (barn svart/vit) och i storlekarna XS-XL (barn M-XL)
Pris: 1999:- Vuxen 1499:- Barn

www.scott-sports.se

Simpson

Devil Ray kolfiber
En superlättviktshjälm i 100% kolfiber. Förberedd för HANS. Inredning i brandklassad CarbonX. Tätslutande visir i 3 mm lexan. Stoppad hjälmväska, klart och röktonat visir ingår. Sidoluft eller toppluft finns som option. Förberedd för intercom. Snell SA 2005-godkänd.
Pris: 10 350:-

Pit Warrior
Ultralätt hjälm i compositmaterial. Mycket brett synfält. löstagbar och tvättbar inredning. 14 ventilationsöppningar för bästa komfort. Förberedd för intercom. Färg: Titanmatt
Pris: 1500:-

www.simpsonshop.se

Airoh

AIROH Stelt Monster
Marknadens överlägset lättaste seniorhjälm. Endast 950 +/-50 gr!!! Urtagbar och tvättbar inredning med antibakteriell behandling. Tillverkad i glasfibercomposit. D-ring-spänne.
Pris: 5695:-

HJC

IS-16 INTEGRAL SNOW SUNVISOR
Cycles design integralhjälm i termoplast med inbyggt solvisir. Urtagbar tvättbar Silver Cool inredning. Snabbspänne. Levereras med dubbelvisir samt utandningsskydd. Vikt ca 1650 +/-50 gr.
Pris: 2895:-

www.garage24.se

Sinisalo

3-lagers komposithjälm med DD-spänne. Finns i rött, blått, grått och orange, finns även som barnhjälm.
Pris: 1800:-

www.sinisalo.com

Shoei

VFX-W
Skal i AIM+ organisk glasfiber. EPS-inredning med dubbla densiteter. Hakrem med dubbla D-ringar. EQRS (Emergency Quick Release System) underlättar hjälmavtagning genom borttagande av kindkuddarna "utifrån" om olyckan är framme. CE-godkänd E22:05. Urtagbar och tvättbar 3D Max-Dry-inredning. Mud Guard medföljer.
Pris: 5995:-

Fly

Kinetic
Skal i Poly-Alloy Composite med UV-resistent dekor. Hakspänne med dubbla D-ringar. CE-godkänd E22:05. Mjuk och skön inredning med löstagbara kindkuddar. 10 stora luftintag för maximal genomströmning. Storlek: XS-XL. Vikt: 1350 +/- 50 gr i storlek M
Pris: 1295:-

www.duells.se

Lazer

MX7 Ultra light MONSTER
Skalet tillverkat i carbonfiber men ULTRA LIGHT är bearbetad invändigt och vikt har kunnat tas bort från hjälmen utan att ändra på skalet. Det kommer även en helsvart med synlig carbon med namnet: MX7 Carbon Ultralight.
Pris: 5395:-

X6 Tiki.
Här kommer en hjälm som garanterat kommer att synas i snön! Begränsad upplaga.
Pris: 1295:-

www.sunbike.se

Polaris

Assault
En hjälm i polycarbonat. Effektiv ventilation och justerbar skärm. Urtagbar och tvättbar inredning av Duralux. Finns i röd grafik och storlekarna S-XXL.
Pris: 1959:-

Demon
En snygg hjälm i lätt fiberkomposit. Aerodynamisk och effektiv genomströmmande ventilation. Urtagbar och tvättbar inredning av DuPont Coolmax. Justerbar skärm. Finns i röd och vit grafik i storlekarna S-XXL.
Pris: 1849:-

www.products.polarisscandinavia.com

THH

TX-22 Bumper Girl
Tillverkad av "Lightweight Composit Poly Alloy", utandningsskydd i neopren finns som tillbehör. Importeras av TQ Motorsports
Pris: 1399:-

TX-12 Ignite
Tillverkad av "Lightweight Composit Poly Alloy", rymlig mouthpice så många tillverkares utandnings masker får plats. Importeras av TQ Motorsports
Pris: 1195:-

www.tq1.se

KBC-Helmets

PRO-X
Ed Hardy Speed Kills
Black/Matt Finish.
Kolfiber/kevlar/glasfiber, vikt cirka 1200 +-50 gr. Inredningstyg av DURALUX, extremt komfortabelt tyg. Dubbla D-ringar för bästa säkerhet. Godkänd enligt ECE 22:05. Uttagbar/tvättbar inredning.
Pris: 3995:-

Super-XF Skull
White/Gold
Skalet är tillverkat av glasfiber, vikten är cirka 1400gram +-50gr. Inredningens tyg heter DURALUX, extremt komfortabelt tyg. Hakremmen har dubbla D-ringar för bästa säkerhet. Godkänd enligt ECE 22:05. Uttagbar/tvättbar inredning.
Pris: 2.195:-

www.pmcbike.se

MP-Asu

MISSION OFFROAD HJÄLM
Glasfiberskal. Justerbar skärm. Extra skärm medföljer. Urtagbar och tvättbar inredning. Inredning med tryckknappar. Två skalstorlekar. Tre färger. Hakband med dubbla D-ringar. Storlek XS(54)-XL(62). Vikt: 1350 gr
Pris: 1990:-

www.mp-asu.com/swe

Zeus

ZS-906 glasfiberhjälm
Glasfiber, urtagbara och tvättbara kindkuddar, kantfäste för glasögon, levereras med andningsskydd, mattlackad, vikt 1300 +/- 50 gr, storlekar: XS-XL
Pris: 1790:-

www.allright.eu

Duells
Rider's choice

Fly Formula MX & Kinetic 2010

Formula MX

Formula MX

Kinetic

Kinetic

FLY RACING

www.duells.se

BÄSTA BESTARNA

Yamaha har gett oss trygga fungerande maskiner i alla år. Varför överge ett vinnande koncept?

Text: Björn
Bild: Klockar

Skoteråkare har för vana (eller ovana) att dela in sig i grupperingar. I dessa grupperingar älskar man en viss snöskotermodell, märke eller klass. I vissa fall så är det också en viss årsmodell som gäller. Allt annat som faller utanför vissa förutbestämda ramar är värdelöst, kasst och inte ens värt att provköra och framför allt inte äga. På snowrider.se går diskussionerna höga om olika modeller, märken och fördelar kontra nackdelar då det gäller 4-takt och 2-takt.

Vi kan direkt konstatera att alla fyrtaktsskotrar som finns på marknaden idag är lite tyngre än motsvarande tvåtaktare i respektive klass, men är vikt allt?

Nej vikt är inte allt, det bevisade bland annat Arctics utsökta F8 under vårt senaste BLS-test då den spöade upp 50 kilo lättare maskiner och var snabbast av 2009 års sportmaskiner, sin tyngre vikt till trots. Det hela handlar om hela paketeringen och hur man gått till väga. Yamaha har alltid gjort lättkörda maskiner så länge jag kan minnas och har fortsatt med detta trots att de numera har uteslutande fyrtaktsmaskiner i sitt sortiment.

Visst, en 4-taktare är lite tyngre, vi vet att detta är ett faktum. Just detta faktum gör att en 4-taktare behöver lite mer matta för att flyta på snön utanför leden, vilket gör Yamahas hybrider lite extra intressanta då de helt plötsligt får ett betydligt större användningsområde än de korta varianterna. Yamaha har två stycken maskiner som klassar in i detta segment och de båda döptes till RX Warrior GT och FX Nytro X-TX.

Favorit i repris

Vi läser i Yamahas reklambroschyr att det här är maskinen för dig som antingen vill tackla pucklarna på leden eller spåra i vildmarken. RX Warrior GT är utan tvekan en favorit hos mig, men inte då det gäller att utmana ödet i snön. Detta är enligt mig den perfekta led och långfärdsmaskinen. Som flytvillig lössnömaskinsalternativ, nej! Detta är en maskin som är byggd för att förflytta en person i rask takt från A till B. Hade

Yamaha valt att stoppa på en 44 millimetersmatta istället för en 32 millimeter kunde förutsättningarna varit lite bättre för lössnökörning. Något att tänka på när affären görs upp hos din handlare. Läge att förhandla till dig ett vettigt pris på en stöddigare matta alltså. Vill du åka det värsta (i positiv mening) som Yamaha har att erbjuda har du inget annat val än att inhandla denna halvlånga best då den korta RX:en är borta ur sortimentet, och lika bra är det då den gör sig väldigt bra med en 345-matta. Yamahas insprutade 150-hästars fyra är min absoluta fyrtaktsfavorit oavsett märke! Den levererar kraft i alla lägen och verkar hålla för vad som helst, till och med våldsam överladdning där mer än dubbelt så mycket hästkrafter tas ut, utan tillstymmelse till protester. Lär du dig den här grymmingens egenheter kan du köra riktigt fort på leden och detta kan vi tacka den fina körställningen för då man verkligen kan jobba med kroppen på den här snöskotern. Och det behövs. Du behöver inte oroa dig för att den är för lätt. Den fina Öhlinsförsedda Mono-shockboggin och de fullt justerbara 40-millimeters framdämparna drar också sitt strå till stacken då det gäller väghållningen. Den här maskinen har några år på nacken, har inte direkt uppdaterats på sistone, men den fungerar. Den här kommer alltså inte ge dig några som helst obehagliga överraskningar vad det gäller kvalité eller behov av irriterande uppdateringar hos din handlare. Den har ett stabilt andrahandsvärde och kommer att kännas modern under många år till. Ett absolut premiumval för dig som vill ha en vass fyrtaktare med mycket attityd och körglädje. På leden alltså!

Mindre och vettigare

FX Nytro X-TX är allt RX Warrior inte är. Sansad, vettig och lite modernare. Vi vill inte sträcka oss så långt som att den är lätt, men i jämförelse med RX:en så är den det. Det här är en trecylindrig, insprutad kille som ger en sisådär 15-20 hästar mindre än sin fyrcylindriga sumo-släkting. Avsaknaden av en cylinder och 10% effekt gör den lite mer behändig. Avsaknaden av 90-talsgener gör den ännu behändigare och gör den till det modernaste du kan sitta på då det gäller 4-takt. Det som skiljer en X-TX mot en kortare R-TX är förutom den längre 365-mattan och den uppknäckta boggin, är bland annat smalare fotsteg och ett längre chassi. Den här maskinen är i detta utförande betydligt mer lössnövänlig än sin större RX-släkting men fortfarande för blygt utrus-

Warriorn är en av våra absoluta favoriter då det gäller sporttouringmaskiner. Vill du köra cross, göra en bakåtvolt, eller lyfta den på raka armar i ett försök att imponera på flickvännen, köp en annan maskin.

	RX Warrior GT	FX Nytro XTX
Motor		
Typ:	4-cyl 4-takt	3-cyl fyrtakt
Volym cc:	998 cc	1049 cc
Borr/slag mm:	74x58 mm	82x66,2
Bränslesystem:	39 mm Mikuni x4 EFI	41 mm Mikuni x 3 EFI
Smörjning:	Torrsump	Torrsump
Avgassystem:	4-1	3-1
Uppg effekt/varv:	150 hk	135 hk
Start:	Elektrisk	Elektrisk
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	271 kg	246 kg
Framvagn:	Dubbla A-armar	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	40 mm GYT-R	Soqi 40 mm
Fjädringsväg fram:	229 mm	216 mm
Boggi:	Öhlins Monoshock	Dual Shock CK 144
Dämpare bak:	46 mm Öhlins	Soqi 40 mm
Fjädringsväg bak:	297 mm	368 mm
Typ av matta:	38x345 32 mm kam	38x365 32 mm kam
Skidor:	Plast	Plast
Spårvidd:	108,5 cm	105 cm
Längd/bredd/höjd:	3015/1275/1160	3075/1230/1160
Tankvolym:	35,6 l	28 l
Att äga		
Ca pris:	164 900:-	141 900:-
Färg:	Yamaha Blue	Competition White/Yamaha Blue
Generalagent:	Yamaha Motor Skandinavia	Yamaha Motor Skandinavia

X-TX:en gör sig alldeles förträffligt på leden. Visst den är lite längre är en R-TX men fungerar utmärkt. Mycket tack vare de uppknäckta boggiskenorna.

Instrumenteringen på Nytromodellerna lämnar inget att önska. Funktionellt, snyggt och användarvänligt.

Då vi gärna påpekar brister så nämner vi återigen att kammarna är lite väl blyga och att dessa maskiner blir dubbelt så bra med mera matta!

Instrumentering och reglage är som vanligt i toppklass. Extra pluspoäng för bromsen som det är en härlig känsla i. Bakdämparen justeras med tummen, fränt!

X-TX:en känns och ser ut att vara nyare, vilket den föga förvånande också är. Skön körställning även om vi gärna sett ett lite högre styre och en burkrem.

Just körställningen på RX Warrior är exemplarisk och en av förklaringarna till att denna klump känns betydligt lättare än vad den är. Du kan alltid i alla lägen kompensera och motverka RX:ens vilja att gå sin egen väg.

Lär dig ta kommandot över en Yamaha fyrtaktare. Var bestämd och se till att trycka ner all form av oenighet direkt. Övning ger färdighet och vi vet att det går att matcha en tvåtaktare. Och har du tänkt på en sak? Du kan alltid skylla på att den är lite tyngre när du kört fast.

tad för att vara bra. Också på denna maskin har Yamaha valt att stoppa på en 32 milimetersmatta, vilket är i minsta laget. 44 milimeter är det minsta som ska sitta på en maskin som denna. Det sitter fullt justerbara dämpare, men med lite smalare kolvstänger än på ledvarianten. På leden däremot trivs den och är riktigt bra, om än lite mjukare än R-TX:en, vilket den också ska vara. De uppknäckta boggiskenorna gör den lite mer lättsvängd i och med att den bakersta biten av mattan inte riktigt ligger ann mot underlaget.

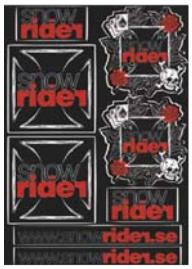
Vill du ha en trevlig, modern och mycket bra sportmaskin med ett bredare användningsområde? Titta lite extra på Yamahas FX Nytro X-TX.

Egenheter

Jag har kört massor av fyrtakt och har för länge sedan förstått fördelarna med denna motortyp samtidigt som jag lärt mig att leva med nackdelarna. Du måste köra in dig på en 4-taktare och det tar ett tag att komma in i det hela. Till att börja med kan det bli lite ryckigt då en 4-taktare motorbromsar lite mer. Trots att Yamaha har sitt fina E.B.R.S (Engine Braking Reduction System) som i princip betyder att gasspjällen aldrig kan smällas igen, utan mjukstängs. Trots detta blir de första kilometrarna ryckiga för en ovan fyrtaktsförare och en del kan bli ordentligt avskräckta. Det krävs att du lär dig att hantera gastummen på rätt sätt. Knepet är att du måste vara snäll med tumrörelserna, även när du släpper gasen. Vill du köra i lugnt tempo, gasa mjukt, släpp gasen mjukt. Vill du köra fort, gasa som vanligt. Som sagt, det kräver några minuters tillvänjning. I och med att du sitter på en fyrtaktare har du helt plötsligt fått lyxiga egenskaper som att det inte ryker och luktar lika illa, du har per automatik både fått elstart och backväxel. Vill du ha en halvlång Yamma? Se till att få en riktig matta monterad innan du ens tar ut den ur butiken, så stor skillnad är det faktiskt och värt varenda spänn! Och du. Man behöver inte vara gubbe för att köra fyrtaktare!

SnowRIder Junior!

Tävling för barn.
VINN SNOWRIDERKLISTERMÄRKEN!
Lös korsordet och maila (märk mailet med junior tävlingen) in ordet som ska stå i det gula fältet tillsammans med en bild på dig och namn, ålder och adress på pren@snowrider.se.
En vinnare visas på www.snowrider.se Sista dag att maila är 16/11-09



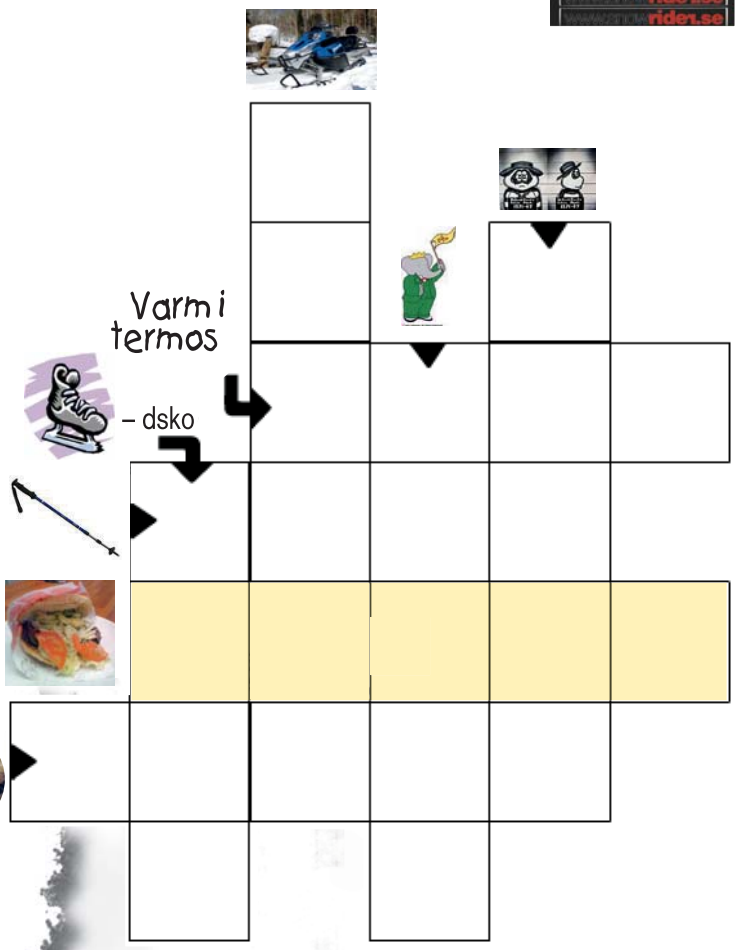
Humor på högvarv...

- Vet du vad det står i rondellerna i norge!!
- Nej???
- Max sju varv

- Det var värst vilken blöt lampa du har...
- Ja, det är en spot-light.

- Jag kan cykla snabbare en en skoter,
- Överdriv inte, det kan ingen,
- Har du sett en skoter cykla ?

- Vet du varför norrmän stoppar brödsmulor i näsan?
- Nej!
- För att mata kråkorna



snow rider Powergodis

2,5 dl grädde
2 dl sirap
1,5 dl socker
5 dl havregryn
1,5 dl russin (kan uteslutas)
2,5 dl solrosfrön, linfrön, sesamfrön, flisad mandel, pumpafrön.

Det funkar att byta ut eller utesluta smaksättningarna om det är något du inte gillar eller tål mot annat som tex. fikon, äpplen, kanel, pepparkakskryddor eller kakao och vaniljsocker.

Ta en stor kastrull (och ta med en vuxen om du är liten) och koka ihop grädde, socker och sirap till en mörk kolasmet. Tar ganska lång tid att koka. Som knäck, typ. Testa en bit kola i kallt vatten, kan du forma en kula av den är kolan klar. Varning, smeten blir jättehet!
Rosta solrosfrön och nötter i en stekpanna lite ljusbruna. Blanda alla ingredienser i kastrullen när kolan kokat klart till en smet.
Tillsätt så pass med havregryn att smeten blir fast. Den ska inte rinna. Bred ut på bakplåtspapper till ca 1 cm tjockt lager. Skär i portionsbitar och låt svalna. Smarra!

Rätta svaret på förra numrets junior korsord var: Snö
Och här har vi några av vinnarna!

Alex Wiklander, 8 år Järpen.

Wille Sundin Tullinge.

Isse Wiklander, 7 år Järpen

Timmy Liljeblad 9 år Tavelsjö

POLARIS®

"SLP-kittad"
97 900:-

SLP

"Motorhuset edition" 600 RR-09

Vi har ett antal 600 RR -09 som vi "racekittat" med godis från SLP.
Det här ingår:

- **Singlepipe med slutburk**
  13-16 Hk effekt ökning.

- **Variatorpreppad**

- **Powder Pro Skidor**
  Vit, röd, svart, gul, grön, orange.
  Vi levererar dessa med SLP styrstål samt "competition" -fäste.

MOTOR HUSET

www.motorhuset.com

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

FÅNGA KRAFTEN MED UltimaxXS
UltimaxXS
CARLISLE
XS801
Drivremmen som förare med motorstarka skotrar har väntat på. Om du har investerat i det bästa... Se då till att ha hög prestanda rakt igenom, hela vägen till mattan!
Högprestandaskoter: 120.000 kr
Matchande skoterställ och hjälm: 8.500 kr
Bränsle för en säsong: 4.500 kr
UltimaxXS ger dig valuta för pengarna!
Fler högprestanda-produkter från CARLISLE
ULTIMAX 3
MaxZ
Autoexperten Laitis® TOOLS
BIL & INDUSTRI
Boden: Tel 0921-510 35 • Luleå: Tel: 0920-24 73 00 • Piteå: Tel: 0911-23 23 70
Skellefteå: Tel: 0910:71 54 40 • Umeå: Tel: 090-70 64 00. www.laitis.se

NU LANSERAS EN EFTERFRÅGAD VAGN
ÅRETS SLÄPVAGNSNYHET!
FÖR TEKNISKA DATA OCH MER INFORMATION SE WWW.TIAB.COM
4P DUO
LÄS MER OCH HITTA DIN ÅTERFÖRSÄLJARE PÅ:
TIAB.COM/4PDUO

Läsartest

Bekina Thermolite

Skoterstövlar

Testperson: Stefan Lundström

Produkt: Värmestövel gjord i polyuretan. Låg vikt, flexibla mjuka skaft som kan vikas ned. Temperaturer ner till - 40 grader. Urtagbar ullfiltssocka. Storlekar: 39-47. Skafthöjd: 40 cm. Vikt: 1100 g (storlek 42)

Av: Stefan Lundström

Tillhör du, liksom jag, dem som helst låter bli att stänga av skotern och kliva av eftersom fötterna omedelbart protesterar och tycker snö är för kallt för att vistas i? Lugn, det finns hopp!

De senaste åren har skotillverkare världen över skrutit om hur fantastiskt många minusgrader deras skor tål. Problemet har väl nu egentligen aldrig varit att skorna fryser sönder, utan att fötterna gör det. Det var därför med glädje jag tog mig an att testa ett par stövlar som marknadsförs som "Dom riktigt varma skorna". Eftersom denna typ av sko ser ut som ett par gummistövlar med en tunn filtsocka i har det tidigare aldrig fallit mig in att testa något liknande. Jag blev därför positivt överraskad över hur varma de faktiskt var. Nu gick temperaturen aldrig under –10 grader, men det brukar räcka för att jag ska frysa.

Jag använde mig av en varm socka, men när kvicksilvret passerade upp på plussidan blev skorna nästan för varma, vilket mina fötter ser som ett gott betyg. Att ullfiltsockan är uttagbar gör att stövlarna kan användas vid varmare väder, men man tvingas då skaffa en sula att lägga in för att storleken ska passa.

Stövlarna är lite små i storlekarna. Man bör därför köpa minst ett nummer större än man brukar. I övrigt är passformen bra. Mina ganska breda blad får plats och skaften är rymliga.

Ska du ut och grilla korv med familjen, dra hem några vedbjörkar eller kanske prova fiskelyckan ute på isen – då kan jag varmt rekommendera stövlarna. När du ska ut på crossbanan eller bryta runt skotern i någon ravin väljer du lämpligen en stabilare sko som ger mer skydd. Thermolites styrka är att den är lätt, smidig och varm.

Gäller det värmehållningen är Thermolite en sko som håller vad den lovar, men det finns utrymme för förbättringar. Sulan sägs vara såväl slitstark som halkfri. Det förstnämnda betvivlar jag inte, men att påstå att den är halkfri är en ren lögn, åtminstone på snö. Så fort snön är lite hårdare får man lov att bli lite försiktigare om man vill hålla sig oskadd. Som åtgärd finns en dubbsats att köpa till, men då försvinner förstås möjligheterna till steppdans på köksbordet. En bättre mönstring på sulan är alltså önskvärt om produkten vidareutvecklas.

Detta förtar nu inte det positiva avtryck som Thermolite-skorna ändå har lämnat hos mig. På framtida familjeturer tar jag framöver med dessa lätta och smidiga skor som också förmår hålla mig varm om fötterna. Detta är ett par mycket prisvärda skor som jag utan vidare skulle kunna tänka mig att köpa.

Produktinfo:

Bekina Thermolite
Värmestövel för skoterfolk gjord i polyuretan vilket innebär låg vikt, slitagetålighet och hög isoleringsförmåga. Flexibla med mjuka skaft som kan vikas ned. Tål temperaturer ner till - 40 grader. Urtagbar ullfiltssocka. Sulan kan dubbas med hårdmetalldubbar. Storlekar: 39-47. Skafthöjd: 40 cm. Vikt: 1100 g (storlek 42) Färg
Pris 995:-

Swedbank
Finans

Välj en trygg finansiering

Hos Swedbank Finans kan du låna till din skoter. Vi har lång erfarenhet och förstår dina behov. Prata med din handlare eller kontakta oss direkt.

Välkommen till Swedbank Finans
Telefon: 08-585 986 50

Halvarssons
SNOWMOBILE 2010

Läs mer, hitta återförsäljare och beställ katalog på:
www.jofama.se
Jofama AB, Malung, Sweden. Tel: 0280-555 55.

Kör så de ryk, där bak...

De har aldrig vare så roligt att göra en kallstart..

Återförsäljare för warn snöskotervinsch

BK-system

Tel. 0661-22 000

www.bksystem.se

CROSSOVER!

YAMAHA

2 YEARS WARRANTY

2 ÅRS GARANTI

FXR

Förmånlig finansiering via Handelsbanken Finans

YAMAHA

FXNytro R-TX drivs av Genesis 130FI 4-taktsmotor, för körning på alla typer av leder. Den andra generationens framvagns-geometri och Fox Float luftstötdämpare eliminerar genomslag och absorberar de stora guppen för en säkrare och snabbare kurvtagning. Engine Braking Reduction System minskar motorbromsen och gör det lättare att anpassa körningen efter skiftande förhållanden.

FXNytro R-TX

YAMAHA CENTER

WWW.YAMAHACENTER.COM

KIRUNA 0980-630 05
LULEÅ 0920-185 85
SKELLEFTEÅ 0910-71 44 20
ÖRNSKÖLDSVIK 0660-182 00
ÖSTERSUND 063-51 01 47
SUNDSVALL 060-64 15 80
STHLM/SYD 08-556 523 00
KARLSTAD 054-777 58 00
GÖTEBORG 031-700 17 00
HELSINGBORG 042-15 55 55

TRANSPORT STYRELSEN

Köra snöskoter?

Krav på förarbevis från och med 1 oktober 2009.

Läs mer på **www.korkortsportalen.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

www.snowrider.se
LÄSARBILDER

Förare: Troligtvis jag!
Fotograf: Mikael Eriksson
Plats: Myren längs Kaflovägen.
Kommentar: 160 cm bottenlöst puder!

Förare: The Gnult
Fotograf: Mange
Plats: Åkersön
Kommentar: Man längtar till det vita guldet

Förare: Kim Blomström
Fotograf: Sam Sörlin
Plats: Trehörningsjö/Örnsköldsvik
Kommentar: Härlig vinterdag med sol och kameran i högsta hugg!

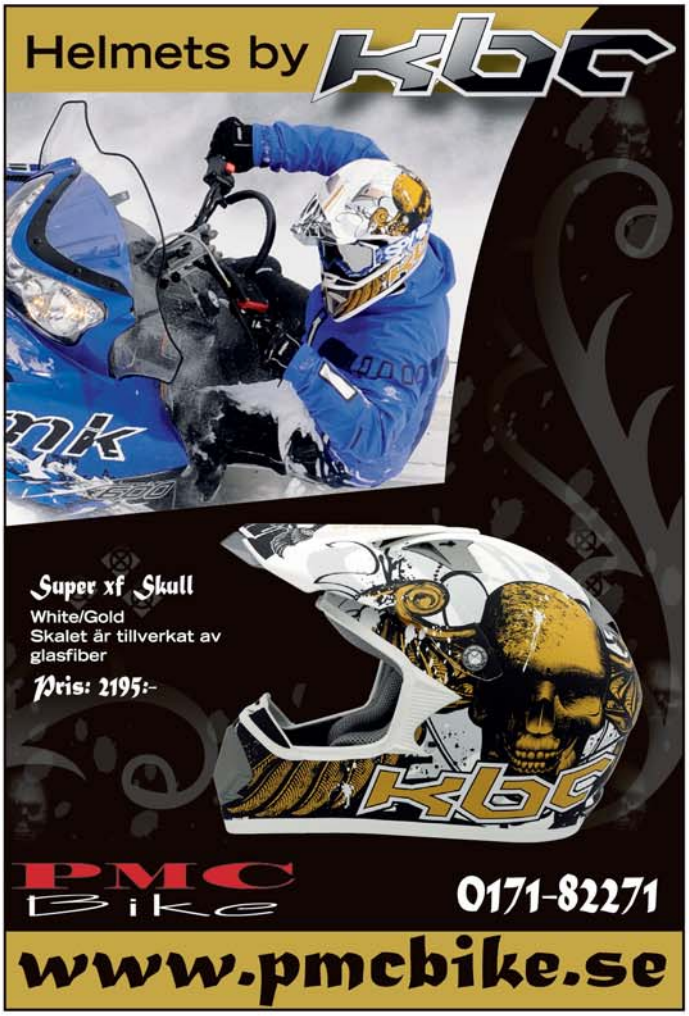
Förare: André Bodin
Fotograf: Samma
Plats: Fjälle
Kommentar: Fan nu längtar man till och med efter att få köra fast!

Förare: Osynliga mannen
Fotograf: Micke Östman
Plats: Ljustorp
Kommentar: Lite uppdaterad Grand Touring -01

Förare: Alla möjliga
Fotograf: Tobbe
Plats: Paradiset
Kommentar: Man längtar till vinter o snö...

Förare: Matte
Fotograf: Matte
Plats: Messlingen/Ruet
Kommentar: På Ruet kan det gå undan =)

Garage24
Nyhet
Unik zip-off krage som passar
Leatt Brace nackstöd.
Ride North Ride
Leatt Tribe Vit
2-delat set
2.695 kr
RIDE NORTH
För närmaste återförsäljare
se www.garage24.se


Helmets by kbc
Super xf Skull
White/Gold
Skalet är tillverkat av
glasfiber
Pris: 2195:-
PMC Bike
0171-82271
www.pmcbike.se

ARCTIC CAT
Stockholms största ATV och Skoter utställning
ARCTIC CAT
www.dinmc.se
Din MC Sollentuna Tel. 08-754 99 00

Största ARCTIC CAT
reservdelslagret
med de rätta
priserna!
Kan och vet ARCTIC CAT!
Egen import=lågt pris!
WWW.BENGANSMOTOR.SE
Skoterskrot
men bara
ARCTIC CAT
Postorder specialisten!
Förfrågan till info@bengansmotor.se

Nytt och Begagnat
www.snokompaniet.se
Tel. 0684-29 000
POLARIS Snow/ATV

POLARIS
SKOTERDEMONTERING
Dahlins Motor
Stensätter 120
873 91 Bollstabruk
Tel 0612-211 88
ola@dahlinsmotor.se
www.dahlinsmotor.se
4D show

ARCTIC CAT
Dahlins Motor
SKOTERDEMONTERING
Stensätter 120
873 91 Bollstabruk
Tel 0612-211 88
ola@dahlinsmotor.se
www.dahlinsmotor.se
4D show

Mer av det goda Xtrim

Lynx paradgren är roliga men samtidigt mycket praktiska hybrider, och i år har dom blivit än mer roliga och än mer praktiska.

Text: Patrik Larsson
Foto: Mattias Klockar

Det är så lätt att man tar de fem stora skotertillverkarna för givet. Men visst har det ändå känts lite svajigt ett tag, och då speciellt för runt tre-fyra år sen? Polaris var till exempel riktigt illa ute ett tag med bland annat det stora fiaskot runt 900-motorn som dom från en månad till en annan bara lade ner produktionen av. Men dom tog sig ändå i kragen och idag har Polaris flera av marknadens mest trevliga och lättkörda skotrar i sitt modellprogram. Även Arctic Cat verkade ett tag vara på väg åt helt fel håll, och då speciellt vid introduktionen av den nya F8:an, som visade sig vara allt en skoter inte skulle. Men även dom tog sig i kragen och omarbetade samma skoter, och den är nu regerande mästare i vår årliga stora sportmaskinstest BLS. Yamaha däremot har framstått som mer stabila med en jämn utvecklingskurva. Att dom sen kan vara lite svåra att ta på och fullt ut förstå, är en annan sak. Kunderna verkar i alla fall älska deras framtoning och deras koncept.

Men den mest stabila tillverkaren har ändå Ski-Doo rent historiskt varit. Dom verkar nästan alltid satsa rätt och med de resurser dom tack vare framgången skaffar sig driver dom på utvecklingen ytterligare. REV, REV-XP och E-Tec är de mest tydliga exemplen. Sen har vi Lynx. Ja vad ska man säga om dom egentligen?

Här har vi den lilla Finländska skotertillverkaren som bara kan agera på en högst begränsad marknad. En marknad där även skoterägarattityden grovt skiljer sig från de stora marknaderna i väst.

Vårt köpbeteende ser en hel del annorlunda ut jämfört med hur till exempel Amerikanen och Kanadensaren köper en skoter.

Det stora flertalet här i Skandinavien byter inte skoter förrän den gamla är helt slut, eller någon tillverkare presenterar något som är så nytt och så revolutionerande att ett byte verkligen gör någon praktisk skillnad. Detta till skillnad från i USA där en ansenlig andel byter skoter varje år. Om det sen hänt något rent tekniskt spelar inte så stor roll. Det kan helt enkelt räcka med lite nya klistermärken. Man vill bara inte att skotern ska bli för gammal och därmed börja ge ägaren problem.

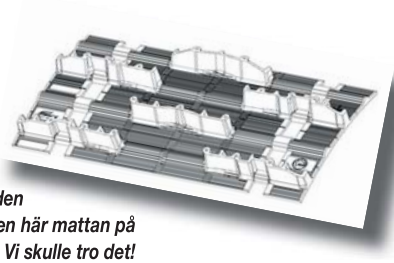
Många befarade att Lynx som företag mer eller mindre skulle försvinna eller gå upp i Ski-Doo när dom köptes upp av den stora Kanadensiska tillverkaren under 90-talet.

Varför Lynx köptes kan ha flera olika anledningar. Troligt är att det dels var ett strategiskt beslut inför den förmodade snöskoterboomen i Ryssland. Men det är inte heller helt otroligt att Ski-Doo ville åt Lynx specialkunskaper i att bygga arbetsmaskiner och praktiska bredbandare.

Det riktigt fantastiska i historien och något som ter sig som en saga är att Lynx trots uppköpet fortsatte att tillverka och utveckla sportskotrar, och gjorde det bra. Faktiskt så bra att vi aldrig upplevt några storebrorsfasoner från Ski-Doo och Lynx står nu starkare och tillverkar också trevligare maskiner än någonsin.

Arbetsmaskiner

Långt tillbaks var det alltid lite av en arbetsmaskinskänsla över alla Lynx olika skotrar, och då även deras sportmaskiner. Men detta var inte direkt till någon



Förra årets succé Commander har nu utrustats med en matta med 38 millimeter höga kammar. Men det är inte heller vilken matta som helst. Mönstret påminner starkt om en lite äldre typ av lössnömatta som är byggd för att skyffla snö. Alltså helt rätt matta till den här äventyrsmaskinen. Är det fler som vill ha den här mattan på sin bredbandare? Vi skulle tro det!

Xtrim 800 uppträder tack vare den längre mattan betydligt mer städat vid ledkörning. Den vill inte på samma sätt som den kortare versionen kasta skidorna mot skyn. Vad som är bäst för dig, avgör du.

nackdel, utan var en del av deras styrka och kännetecken. Sen köptes alltså Lynx upp av BRP, och speciellt Lynx har tack vare detta kunnat tagit ett rejält skutt framåt i utvecklingen. Dom lämnade det yxiga och tråkigt kantiga sidorna bakom sig, men tog med sig allt det brutala, stabila och pålitliga in i framtiden. Och här sitter vi nu och kan skörda frukterna av detta samarbete.

Vi har redan tidigare i år tittat på vad som skett med Lynx sportmaskiner till 2010, vilket inte var så där jättemycket.

Samma små förbättringar har också skett på årets Xtrim-modeller.

Ny är alltså den andra versionen av CTRL-skidan, vilken har fått skidinfästningen flyttad framåt något för minskad spårkänslighet, och ett lite annorlunda format gummi som håller skidan i position vid luftfärder.

Sen har vi mattan med den nya och längre delningen på 2,86 tum eller 7,26 centimeter. De här nya mattorna med ettlagerskonstruktion ger många fördelar. Bättre gasrespons och acceleration, men samtidigt också snabbare nedbromsning av mattan. Samtidigt har dom jämfört med föregångarna blivit tre till fem kilo lättare. Mindre total vikt på skotern är det uppenbara, mindre ofjädrad vikt är det rent praktiska.

Helt nytt

I säsongens första nummer av SnowRider visade vi att både Ski-Doo och Lynx i år presenterar en fläktkyld version av den nya generationens sportmaskiner REV-XP och REX. Det som i stort behövdes göras från tillverkaren var att ta fram en för en fläktkyld maskin speciell mittendel på chassit. En del som alltså inte innehåller kylkanaler utan i stället är enklare i sin konstruktion.

När man väl gjort det så är inte steget långt till att även kunna presentera en hybrid, vilket dom båda så klart gör.

Ski-Doo och Lynx fläktkylda hybrid är så klart på många sätt riktigt lika. Men dom skiljer sig stort på en punkt, som gör att dom egentligen inte ens konkurrerar med varandra om den tilltänkta köparen.

Medan Ski-Doo:s Renegade 550F har en 38 centimeter bred matta med 32 millimeter höga kammar så kommer Lynx att sälja sin med exakt samma matta som de två större versionerna av Xtrim, alltså 600 E-tec och 800R PowerTek. Detta betyder en 40 centimeter bred matta med 38 millimeter höga kammar! Vilket ju blir rena monstermattan till denna skoter med den lilla fläktkylda motorn. Praktiskt och riktigt roligt!

För att ytterligare anpassa Xtrim 550 till att bli ett mer praktiskt och smidigt redskap är att man valt en smalare spåvidd jämfört med de större bröderna 800:a och 600:a. 550:in har 97,5 centimeter som kan ändras till 102. Medan de större har 108, som kan justeras ner till 103.

Priset för Xtrim 550 ligger på 88 900:- vilket är drygt 12000 kronor mer än förra årets modell. Det kan låta mycket. Men samtidigt är skotrarna inte jämförbara då den förra baserades på det daterade och betydligt tyngre R-Evo-chassit. I priset får du utöver det nya moderna chassit och den fina mattan även räkna in elstart, drag och burkrem.

RE

I princip oförändrad, förutom då mattan och skidorna återkommer modellen Xtrim 600 SC E-tec. Den största och lite läskiga förändringen har skett på prislappen. Förra året kostade den 118 900:- vilket ju känns som rena utförsäljningen vid sidan av årets pris på 136 900:-. Men detta är väl bara en direkt följd av den ekonomiska turbulensen vi sett runt om i världen. Sen är ju nu redan E-tec-motorn introducerad och få är tveksamma till den nya tekniken efter det lyckade första året.

Även årets Xtrim 800 har stigit i pris med närmare 20 000 från förra året. Men det är inte bara en ren prishöjning,

Xtrim Sport Cross 600 E-Tec återkommer i det närmaste oförändrad. Uppdateringarna som ändå skett är att den fått mattan med den nya längre delningen och att den försetts med den uppdaterade skidan som ska göra skotrarna lite mindre spårkänsliga.

för i stället får du nu en grym 800-hybrid i ett Racing Edition-utförande jämfört med det tidigare Sport Cross. Sport Cross som i praktiken betyder enklare dämpare och ett lite mer nedtonat utseende.

Xtrim 800 har nu egentligen genomgått en så stor uppdatering att den i det närmaste är att betrakta som en ny modell. Utseendemässigt är det nu svårt att se skillnad på de två korta Rave RE-modellerna och den här hybriden, vilket är riktigt roligt. Ännu roligare är de riktigt feta 46 millimeters renoveringsbara dämpare i boggin, som båda har hög och lågfartsjustering på både kompression och retur. Rena racingdämparen alltså. I framvagnen sitter en något enklare 36 millimetersdämpare som också har hög och lågfartsjustering men då bara på kompressionen. Den här maskinen har nu blivit en prestigemaskin som har allt. Även om den så klart skulle mått bra av en matta med 44-millimeterskammar i stället för 38.

Till en av årets allra största höjdpunkter för oss hör provkörningarna av just Lynx olika nyheter uppe i norra Finland, och trots att 800R fortfarande dras med ett trögt och bökigt gasreglage i jämförelse med de insprutade modellerna, så är motorns karaktär i samklang med det vassa chassit ändå en upplevelse som man inte kan få riktigt nog av. Mest skidlyft och vild framfart bjuder så klart den korta Rave-800:an på, och i jämförelse med den framstår Xtrim 800 som riktigt städad.

—Den är mycket lugnare som maskin, fast det är ju precis som det ska, försöker Micke Ljungberg förklara. Men i övrigt är det ju samma maskin och detta är kanske den mest extrema maskinen du i år kan köpa och samtidigt få affären att inför sambon verka riktigt vettig. Den har ju längre matta och den har ju dragkrok så hela familjen kan få följa med.

I den kalla och välpackade snö som Lousto bjöd på den här gången så greppade den lite längre mattan i riktigt skrämmande bra. Vi hade ingen möjlighet att göra ett accelerationstest mellan Rave och Xtrim 800R, men det skulle inte förvåna oss om Xtrim skulle slå Rave på fingrarna. Visst, en längre och därmed tyngre matta stjäl hästkrafter. Men å andra sidan används mer av effekten att driva skotern framåt i stället för uppåt som på Rave.

I 2010 års Xtrim 800 får du helt otroligt mycket skoter, men så kostar den ju också en riktigt rejäl slant.

Commander

En av förra årets allra roligaste nyheter alla kategorier var Lynx bredbandade sportiga hybrid Xtrim Commander 600 SDI. På led och i terräng som inte är allt för krävande var den en helt underbar upplevelse, och chockade oss rejält vid den första provturen.

Senare på säsongen, när vi körde vår stora lössnömaskinstest så tog vi en chansning och lät även en Commander vara med i leken. Vi visste redan innan att den inte alls klassade in bredvid de andra lössnömonstren, men det första intrycket var så imponerande att vi ändå gav maskinen en chans.

Testen visade dock riktigt tydligt på Commanderns begränsningar. För blev snön för djup, för lös och färdvägen för brant så tog det stopp. Kammarna var för låga och 600-motorn för svag. Men man ska inte dra för stora växlar på det, för detta är ju ingen lössnömaskin och ska inte heller vara det. Det var ju bara vi som kanske hade lite för stora förväntningar.

Den stora och egentligen förväntade nyheten för i år är att den nu har fått 38-millimeterskammar. Den nya Commander-mattan har även den den nya och längre delningen. Den påminner om en lite äldre typ av lössnömatta, och vi kan nog säga att den på pappret och vid en första åsyn faktiskt är något av en efterlängtad världssuccé.

Ni som väntade på en E-Tec-motor får vänta lite till. Inte heller ni som väntade på en fyrtaktad variant får det ni vill ha. Men ni kan trösta er med att eftersom det redan finns en touringmodell med samma typ av chassi och den ny 4-Tec 1200-kubiks motorn så kommer det säkerligen en inom en fyrtakts-Commander om inte en allt för avlägsen framtid.

Nu när den här skotern har fått mogna lite i vårt medvetande kanske det är lättare att ge en mer samlad reflektion från årets provkörning.

Mattan gjorde susen. Men det är fortfarande ingen lössnömaskin. Commander är trots sin storlek riktigt lättmanövrerad. 600 SDI-motorn är beprövad och fin. Precis som förra året är också priset lika bra. Det har nämligen inte förändrats, utan 122 900:- kvarstår från introduktionsåret.

Lynx har som ni ser lyckats erbjuda fina förbättringar och en hel del utveckling, utan att egentligen göra något nytt. Dom har i stället plockat saker dom redan haft och byggt vidare. Detta är en smart strategi för en i världen liten tillverkare, och något som kommer göra att vi borde kunna ta Lynx precis lika för given som de fyra andra, och kanske till och med lite mer.

Xtrim 800 kommer i år i ett RE-utförande. Detta betyder inte bara en mycket snyggare maskin, utan även att du får med dämpare av världsklass på köpet.

Commander är en stor och praktisk maskin. Tack vare de högre kammarna på 38 millimeter blir den än mer praktisk, och du kan därmed fylla på det enorma lastutrymmet ännu mer.

Xtrim 550 är en väl utrustad om än dock lite svag praktisk maskin. Mycket matta, elstart och dragkrok tillsammans med en torrvikt på precis över 200 kilo gör denna till en mycket trevlig bekantskap.

Alla Lynx hybrider levereras utan undantag med drag. Så Svenskt och så praktiskt.

Alla Lynx hybrider är försedda med en burkrem på styret.

Alla Xtrim-modeller har i år fått den nya mattan med en delning på 7,26 centimeter och ettlagerskonstruktion. Tre till fem kilo mindre vikt är en av fördelarna.

Körställningen på Lynx hybridmodeller är föredömlig och lagomt crossinspirerad.

CTRL-skidan kommer nu i en uppdaterad variant som ska göra skotrarna lite mindre spårkänsliga.

En grym sportmaskin med mer matta! Årets Xtrim 800 har samma feta dämparutrustning som den kortare Rave men uppträder mer sansat samtidigt som den är mer praktisk.

Vill du ha en skoter som blir lite mer lättsurfad i lössnö och som tar sig fram där det är trängre, så kan du enkelt på både Xtrim 600 och 800 minska spårvidden till 103 centimeter från det ursprungliga 108.

	800/ 600 E-TEC/ Commander	550
Motor		
Typ:	2-cylindrig 2-takt vätskekyld	2-cylindrig 2-takt fläktkyld
Volym cc:	799,5/ 594,4/ 594,4	553,4
Borrning/slag:	82x75,7/ 72x73/ 72x73	76x61
Bränslesystem:	2xTM40 DPM/ 2xDell'Orto 46/ 2xDell'Orto 46	2xVM34 Choke
Smörjning:	Injektion/ elektrisk pump/ injektion	Injektion
Avgassystem:	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	145@8150/ 114@8100/ 114@8100	56@7000
Start:	Elektrisk	Elektrisk
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	217/ 218/ 269	207
Tunnel:	REX/ REX/ LXU	REX
Framvagn:	A-LFS	A-LFS
Dämpare:	TA36 HPG/ TA36 HPG/ 36 HPG	30 HPG
Fjädringsväg fram:	242/ 242/ 210 mm	210 mm
Boggi:	PPS-146/ PPS-146/ RCG-A	PPS-146
Dämpare bak:	TA46 PigB/ TA46 PigB/ 36 HPG	36 HPG
Dämpare fram:	TA36 HPG/ TA36 HPG/ 36 HPG	36 HPG
Fjädringsväg bak:	390/ 390/ 340 mm	390 mm
Typ av matta cm:	41x365x3,8/ 41x365x3,8/ 50x392x3,8	41x365x3,8
Skidor:	CTRL II	CTRL II
Spårvidd:	108(-5)/ 108(-5)/ 97,5(+4,2) cm	97,5(+4,2) cm
LxBxH cm:	316x125x131/ 316x125x131/ 323x114x128	324x125x120
Tankvolym:	39/ 39/ 45 liter	39 liter
Oljetankvolym:	3,7/ 3,7/ 2,8 liter	3,7 liter
Att äga		
Pris:	146 900:-/ 136 900:-/ 122 900:-	88 900:-
Färg:	Röd-vit/ svart-röd/ svart-röd	Svart-röd
Generalagent:	BRP Sweden AB	BRP Sweden AB

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

Fuel System Cleaner
Snowmobile
power
Oktan höjande
Bränsle stabilisator
Vatten borttagare
Korrosions skydd
Smörjer
Rengör
K-skydd
MADE IN GERMANY
Återförsäljare: TLI Protection AB 026-214500 070-293 60 48
www.pro-tec-sweden.se

POLARIS
Försäljning, verkstad, kläder och tillbehör!
Santander
CONSUMER BANK
Serviceverkstad i Åre:
Åre Mountain SpeedShop
070-170 38 00
YTTEROCKE PRODUCTION AB
Ytterocke 332
83002 MATTMAR
Tel: 0640-451 17
Fax: 0640-451 19
info@ytterockeproduction.com
www.ytterockeproduction.com

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

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

ski-doo
LYNX
POLARIS
Massor av fräscha beg. skotrar!
Se dem på:
www.kalixmaskiner.se
skickas fraktfritt inom Sverige!
Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66

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

www.bohlinsab.se
0290-704 02 Järbo
YAMAHA
Vi har ett 30-tal beg. skotrar i lager.
Bohlin's

POLARIS 09

Ny Polaris handlare i Dalarna

Skoter&ATV

• Försäljning • Verkstad • Tillbehör

POLARIS FINANS

"Ett stort antal -08:or & -09:or i lager. Säljs med full garanti"

www.morajarn.se

Telefon: 0250-100 26, polaris@morajarn.se

www.polarisindustries.com

Thermolite och New Trayk

"Dom riktigt varma skorna"

- Uttagbart innerfoder
- Låg vikt
- Halkfria och slitagetåliga
- Flexibilitet
- Olje och smuts-smutsavstötande
- Hög isoleringsförmåga, håller fötterna varma ned till - 40 grader

Dubbsats finns som tillbehör

Se vår hemsida för återförsäljare

Marknadsförs i Sverige av IMPORT-EXPORT AB www.ljimport.se

LMT VAGNEN

LMT Timmerfyra

Tippkärra

Vi utvecklar och tillverkar kärror för ATV men även hästkärror och redskap samt tyngre vagnar.

Se mer på:

www.lmtvagnen.se

LAZER x6 thunder

1295:-

för mer info besök: www.sunbike.se

Norrlands Skoterledskarta

- GPS-navigering med skoter -

www.kartman.se

KOLD KUTTER

www.dubbex.se

En drömbesannas

Besegra de Kanadensiska Klippiga Bergen

HÄR SNÖAR DET 15-20 METER ÅRLIGEN!

REVELSTOKE

- 4-stjärnigt skoterområde
- Rum och stugor i lyxklass
- Kanadas bästa lössnöområde
- 2-8 dagars "all included" skoterresor
- 2010 års Ski-doo maskiner
- Uthyrning, guider, utrustning och mycket mer

Great Canadian Snowmobile Tours Revelstoke, B.C. Canada

+0012508379594 www.glacierhouse.com www.snowmobilerevelstoke.com

WWW.motorexpo.NU

Handla enkelt på postorder

Nya Lynx skoter, Suzuki MC

Reservdelar till de flesta märken

www.motorfritid.nu

ARCTIC CAT YAMAHA

Junäsdalen Tel 0684-294 50 Fax 0684-293 50

Svart grillad korv!

Nu är jag trött på sommarens värme, dryga mygg, grillad fläskfilé och den där gräsmattan, som fortfarande är otroligt jäkla grön! Nu vill jag skotta snö och ha svart grillad korv med bröd! Detta vill jag ha trots att jag för tillfället springer runt i jetskidepån på västkustens stränder i JACKA, funderandes på hur alla andra kan bli så bruna och fina!

Jag är en fryslort. Men det är ändå något speciellt med vintern. Känslan i kroppen när första snön dimper ner och man springer ut och startar tvåtaktarn och bara myser! Ni, precis som jag går väl bara och väntar på att få plocka fram pärlan, om inte har ni nog fått tag på fel tidning tror jag. Jag lär också erkänna att jag redan har tjuvstartat Ski-Doon. Jag kunde ju inte låta bli!

Väntan på vintern alltså, men just nu väntar och längtar vi nog lite mer efter något annat. Vi väntar på att vår lilla vilde ska bestämma sig för att visa sig. Allt är beräknat att hända om tre veckor, den 28 september.

Jag kommer verkligen att sakna den stora magen och det helt galna lilla livet där inne som rockar loss till Nomy. Undrar om man får ta med den skivan som förlossningsmusik?!

Det är en helt märklig underbar känsla att det plötsligt ska bo en till liten människa här hos oss. Man kan inte sluta fundera på vad det ska bli av den lilla med oss kringfarande, knäppa och motortokiga föräldrar. Kan tänka mej att "mamma" inte blir de första ordet om man bor i detta hus, snarare "brum brum"! Man blir väl som dom man umgås med sägs det...

Den lilla har ju redan fått åka en massa skoter och varit med och rejsat i magen, och borde känna igen ljudet av skotrar redan nu. Vi åkte sista svängen på påsken i Messlingen, men det var faktiskt på gränsen. Man är ju så duktig på att ta de lungt... inte! Hoppas föresten inte på en sådan hemresa som det blev därifrån igen. Jag tror vi har rekodet på att ta oss från Messligen till Gävle, 23 timmar! Vilken resa...

Allt hände den påsken. Punka på ett släp, skotrarna käkade remmar, två skrotade Phazer-boggies, några fina kracher, en massa fastkörningar, en rasad buss, en nertrilland karl i en bäck och en Cheva med två skotrar som tänkte brinna upp 5 mil hemifrån!

Men trots detta en gravid kvinna som hade humöret på topp. Jag kanske till och med var lite för glad enligt de andra. Men jag kunde inte annat än att skratta åt allt elände.

Det kommer bli en annorlunda men helt underbar vinter, som jag självklart ska dela med mej av till er.

Full gas!
//Frida

Jag kommer verkligen att sakna den stora magen och det helt galna lilla livet där inne som rockar loss till Nomy. Undra om man får ta medden skivan som förlossningsmusik?!

Merinoull-Buff.

Nu har det kommit en ny buff. 100% merino-ull ger garanterad kvalitet och håller dig varm i kylan och sval i värmen.
Buffen är extra "lång", hela 75 cm. Så på nästa skoterweekend kan du skita i att packa festblåsan. Förutom att använda den på alla de möjliga sätt som man brukar använda en buff, kan du även ha den på dig som "slimmat-fodral" en kväll på högfjällshotellet. (om man är storlek S). Ett extra plus kan då vara att den både är flamsäker och vattenavstötande... Pris i butik är 250:- www.buffsverige.se

Jacka "Epsilone"

Här är en påkostad jacka från Billabong med många sköna detaljer. Till exempel en Mp3-ficka. Priset är 3499:- www.junkyard.se

Snyggt på snoken

CLEO heter den här nya brillan från SPY. Här ser ni ett litet urval av den, men den finns i fler designer. Se mer på www.spyoptic.com

Lättviktare

Underställ "lightweight" från Burton med luft och fukttransporterande material. Antiluktfunktion som neutraliserar svettdoften på kroppen. Tröjan kostar 449 kr och brallan 399:- www.junkjard.se

Fjellrapp

Vi vet alla att det är väldigt viktigt vad man har på sig under när man är ute på en tripp. Här är ett sprillans nytt från Bergans. Det heter Fjellrapp och är befriad från skavande sömmar och producerat i ull/polyester med 80 % Merinoull. Det finns i storlek XS – XL och i en rosa version för damer. Priset ligger på runt 795:- för tröjan och 695:- för byxan. Mer info på www.bergans.com

"The White Collection Weekend"

Här en duktigt snygg 2-lagersjacka från Shaun Whites signaturkollektion i passform: "Slim Fit". Den blir din för 1999 :- Mer information om den på www.junkyard.se

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

När det gäller reservdelar och tillbehör till snöskoter cross, ATV & moped.
Då kontaktar du naturligtvis oss.
45:-
353 sidor snö-skoterdelar
RINAB
Reservdelar i Norr AB
Verkmästargatan 10, 841 32 Ånge
Tel. 0690-12699 Fax 0690-12633
www.rinab.nu order@rinab.nu

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

IKUNI -agent
Tel 08-97 40 50
www.stibomotor.se

www.glansgarden.se

MAXXIS
ATV-däck
från
794:-
hojdäck.se

AGS SKOTER & MC AB
0953-216 26 • www.agsskoter.se
POLARIS
Försäljning av nya Polaris Skoter & ATV
Jourtelefon: 070 649 12 59
Reparationer
Service
Trimmning
Stötdämparspecialister
Alla märken.
www.agsskoter.se

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

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

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

Hyr stuga i TÄNNDALEN
Europas bästa skoterledssystem
• 45 mil skoterleder i en av Sveriges vackraste miljöer
• Friåkningsområde för lekfulla
• Tel nr. 0684-22230
www.stromsstugor.nu

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

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

Bollnäs, Hälsingland
par.tangfelt@tuppz.se
ski-doo
LYNX
Sveriges största ATV handlare can-am
Tuppz
0278-613456 070-6043429
www.tuppz.se

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

SPECIALBUTIK FÖR SKOTERFOLK
ARCTIC CAT
Bengt Larsson
MC RACING
www.mc-racing.se
Älvdalen 0251-41948

POLARIS
Motor PRO
· Försäljning · Nytt & begagnat
· Tillbehör · Reservdelar · Service
Tel. 090-70 44 80
www.motorproab.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
Björn Andersson KB
Vidholmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@racingkonsult.com

Hans Eriksson AB
0581 - 310 95
hanseriksson.se
te be
K Klim
Duells
YAMAHA
Garage24
POLARIS
www.hanseriksson.se

Beg.Skoterdelar
Tillbehör,
Stötdämparrenovering,
Cylinderborrning,
vevaxelrenovering mm
WST
Öppet mån-fre 10,00-17,30
Lunch 11,30-12,30
Demontering AB
www.vilhelmina.emarknad.se/wst
Lokalgatan 13, 912 34 Vilhelmina Telefon 0940-10051
wst.demontering.ab@spray.se

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

WINTERPAKET PÅ KÖPET!

SPARA 13.714 KRONOR!

Passa på - just nu ingår ett Winterpaket värt 13.714 kr när du köper en 2009 års Arctic Cat ATV på 700cc eller 1000cc, dock ej MudPro. Erbjudandet gäller så långt lagret räcker.

På bilden ser du 700 H1 EFI CAMO som har 11" markfrigång samt 10" fjädringsväg fram och bak - du kan välja din egen väg i terrängen. För dig som inte vill vara sämre klädd än maskinen kan vi erbjuda ett digert utbud av matchande kläder och tillbehör. Amerikanska Arctic Cat har ett brett ATV-program med allt från 50 till 1000cc. Läs mer på www.arcticcat.se.

WINTERPAKETET >>

> 3,0 WARN VINSCH FRAM
> SNÖBLAD
> RAM
> FÄSTE

ARCTIC CAT®
SHARE OUR PASSION

Drömv

Har du sett dom där Amerikanska vagnarna som är så fantastiskt optimerade för all slags motorsport? Jag har tittat och suktat i flera år bara för att inse att jag aldrig kommer att äga någon. Sääå fel...

Av. Björn F

Att hitta det där ultimata fordonet för motorsport och aktivt leverne är inte det lättaste. Som du kanske vet fraktar vi massor med snöskotrar runt i norra Sverige vintertid. Vi har provat Citroen pickup, Mercedes Sprinter, fullstor buss, och nu slutligen en Amerikansk F 250 pickup.

Det absolut roligaste och mest uppmärksammade fordonet är vår Fordpickis som drar blickarna till sig samtidigt som det går att lasta fyra personer och en skoter i och på den. Men den kommer inte riktigt till sin rätt i och med att den känns övermotoriserad vad man än hänger bakom den. Dessa pickuper är byggda för att dra riktiga släpvagnar, eller trailers rättare sagt.

Då Svensk Bilprovning gör en import av en riktig trailer ganska krånglig, har de flesta backat för att försöka. Jag har sett någon trailer där axlarna har bytts ut mot europeiska diton och därmed blivit godkänd. Krångligt och dyrt. Vi ville ha en vagn som vi kunde få plats med minst sex snöskotrar eller en bil och en massa bråte. Hur göra? En täckt biltrailer är svindyr samtidigt som den i slutändan inte rymmer mer än två skotrar, max tre, men aldrig någonsin sex stycken. Efter att vi sålt vår stora "SnowRider-buss" började letandet på allvar och jag har sökt med ljus och lykta över hela Europa. Jag jobbar bakom (eller rättare sagt framför) en dator stora delar av min arbetsvecka och måste rensa ur huvudet emellanåt. En del tar en powernap, andra uppdaterar Facebook. Själv brukar jag microsurfa på blocket.se. Mina sökord har under de senaste åren varit, Zundapp (När jag var 15 år hade jag en Zundapp Mustang Cross special, och om det är någon därute som råkar ligga på en sådan, maila mig:-)), dragracing och racetrailer. Söker man på racetrailer kan man i bästa fall hitta en sliten Wilsontrailer som ska dras bakom en lastbil. Tills en dag, då den plötsligt uppenbarade sig, annonsen från TPM-släpet. I annonsen stod det. "Vi bygger din racetrailer efter måttbeställning, kopia på Amerikansk trailer". Jag trodde knappt mina ögon och surfade in på deras hemsida www.tpmslapet.se och insåg att vägen till drömsläpet var enklare än jag anat.

Lyfte luren

Jag lyfte luren och slog numret till TPM-släpet och fick klart för mig vad som gällde.

Amerikansk design, Svensk hantverk, byggd efter Svenska regler. Kan inte bli bättre då vi ville få en färdig vagn som är besiktad och godkänd utan krångligheter. Vår pickup är ganska unikt besiktad och får framföras på vanligt B-kort. Men ska det dras någonting värre än en 750-vagn är det BE som gäller. Det här är en 3500 vagn som väger 1700 kilo och därmed får lastas med 1800 kilo. Vill man ha en större lastkapacitet är det helt andra förutsättningar som gäller så vi går inte in på detta. Själva chassit är ihopsvetsat av bockade ramprofiler i SSAB 420-kvalitet med mellanliggande c-profiler i 1,6 millimetersplåt och får anses som verkligen rejält. Vi valde att ha tre axlar då vagnen går stadigare och är mer förlåtande då det ska lastas. Vi kommer att använda vår vagn flitigt under vintern och var extra noga med att chassit är ordentligt rostskyddat.

Just rostskyddet har lösts genom att chassit är blästrat och lackerat med epoxigrund i botten. Det går att beställa vagnen med aluminiumgolv om så önskas. Aluminium är snyggt och praktiskt om man tillexempel ska frakta en bil, men rena rama döden då det gäller snöskotrar. Styrstålen biter sig fast i den mjuka metallen som inte alls lämpar sig för detta. Detta löste vi genom att nöja

agnen

oss med ett golv av billigare "släpvagnsplyfa". Visst "släpvagnsplyfa" är tåligt, men ingen match för ett par styrstål som äter sig igenom detta annars slitstarka material på nolltid. Hur göra? Som vanligt finns lösningen närmare än vad man tror då företaget FH-Tech i Mora specialiserat sig på just detta.

Amerikanerna har länge använt sig av just Polerythan som sprutas i flytande form på golvet. Polerythan i fast form gör man i vanliga fall tillexempel extremt tåliga och hårda bussningar av. I torkad och härdad form står detta material emot det mesta samtidigt som det är strävt och inte det minsta halt. Mer om denna metod i nästa nummer. Väggar och tak är gjorda av 40 millimeter tjocka laminatskivor och är därmed isolerade med en kärna av cellplast som gör att att den här vagnen håller värmen bra samtidigt som den håller fukten ute.

Den ultimata drömvagnen

Då detta släp är overkligt stort så känns det som om vi i framtiden kommer att inreda en del av det så att boendet är löst då vi besöker ett dragracingevenemang sommartid. Kanske ett par fällsängar, kanske plats för micro eller kaffebryggare. Ett elverk kommer i alla fall ta plats på dragstången.

På så sätt kan man enkelt driva en luftkompressor, byggfläkt, belysning, och mycket mera. Och plötsligt har vi en rullande verkstad/värmestuga vilket kan komma bra till pass då vi ligger borta och testar skotrar emellanåt. Nu är det bara den där bagatellen att ta det där förbannade E-kortet vilket känns väldigt långt borta då jag avskyr skolbänken och tillbringade stora delar av min skolgång på utvisningsbänken i korridoren. Du kan vara säker på att du kommer få läsa om vår specialvagn igen. Eller varför inte se den live under kommande vinter? Vilket som så känns det som om vi hittat hem och äntligen fått lägga vantarna på den ultimata drömvagnen.

Allting har en början och här syns tydligt hur kraftigt hela släpet är.

Efter provmontering så lackeras chassit inför slutmonteringen.

Laminatskivan som både är lätt, stark och islolerande ger trailern förvånansvärt mycket stadga.

De stora laminatskivorna som agerar väggar och tak är specialbeställda i ett stycke, vilket i sin tur eliminerar fula skarvar och ger ett plant slutresultat. Just detta är bra när man också ser sin vagn som en rullande reklampelare som det ska stoppas dekaler på.

Även om insidan ser enorm ut så tar sex stycken snöskotrar ganska stor plats. Innerbelysning finns också i släpet. En sak är i allafall säker, Vipern, Hayabusan, grillen, moppen och verktygsskåpet får plats till sommaren.

TPM-släpet bygger vagnar efter just ditt behov och skulle just den här vagnen inte falla dig på läppen så kan de troligtvis hjälpa dig på traven till den perfekta vagnen. Surfa in på www.tpmslapet.se

TRANSPORT STYRELSEN

Del 1 av registreringsbeviset

Registreringsbevisets innehavare

Ottas AB
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

Registreringsbevisets innehavare är inte ägare till fordonet.

Allmän information

BOO 577 226363577

2009-06-16 2009-07-17

OBS! Medtag detta registreringsbevis i fordonet vid färd utomlands.

Fordonsidentitet och karosa

BOO 577 2009 2550 8000 Övriga

Släpvagn Svart 9500 /+3330 Tpm-Släpet Tm 800

20 Skåp

Vikter

1700 3500 3500 150 + 3900

1800 3500 3500

Kopplingsanordning

Kulhandske

Axlar och hjul

3 195/70R15C

720/ 720

Övriga uppgifter (tekniska data, dispenser m.m.)

VÄRDEN FÖR KOPPLING KULHANDSKE
KOPPLINGSAVSTÅND SLÄPFORDON EU 9420 MM
T16D CHASSINUMRET PLACERAT PÅ VÄNSTER DRAGSTÅNGSBALK

Transportstyrelsen
SE-701 81 Örebro
Sverige

Fast vi skulle dekala den här trailern valde vi att ha en svart grund, så att vi kunde använda oss av utskurna dekaler istället för en hel film.

Färdiglastat och klar att åka hem. Blev ganska förvånad över hur lättdragen och odramatisk denna vagn är, så länge du har en stor pickup att dra med det vill säga.

Äntligen klart! Att få hämta ut släpet på fabriken i Gamleby var verkligen efterlängtat.

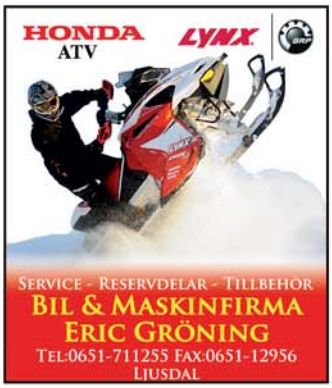
Tre axlar ger en trygg vagn som inte hittar på allt för konstiga saker bakom bilen.

Polyrethan är ett fantastiskt slittåligt material och lämpar sig för alla slags ytor som ska tåla en del. Mera om detta i nästa nummer.

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

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

Försäljning
ski-doo
SEATEC
SERVICE
Brädgårdsvägen 2 Skelleftehamn
Tel. 0910-71 47 55 Vardagar: 09.00-17.00
Service & Reservdelar


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

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

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

ski-doo
can-am
ARCTIC CAT
SUZUKI
Mc landsvägen
Kawasaki
SMF
I hjärtat av Stocka!
Stocka
motor & fritid
tel. 0650-741086
www.stockamotor.se

• Reservdelar till samtliga märken!
• Nytt&Begagnat!
• Komplett serviceverkstad!
WEB SHOP
TEL 0920-211959
MARINDEMONTERING.COM
ALLT FÖR DIN SNÖSKOTER

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION
• Snöskoter
• 4-hjulingar
• Reservdelar
• Tillbehör
• Service
Bobergs Båt o Motor AB
Tel nr 023-300 50 Falun
www.bobergsmotor.se

Edhs
edhsatv.se
0647-40080
KYMCO
ARCTIC CAT
SUZUKI

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

LYNX
Har du intresset så har vi kunnandet!
Fjolårs-modeller till superpris!!
BENGTS
CYKEL&MOTOR AB
PLATINUM DEALER
Tel 0243-23 70 80
www.bengtscykelomotor.se

HELA SVERIGES
SKOTERBUTIK
Skoterprylar och "slitdelar" hittar du på...
www.skoterbutiken.se

Borrning, Fodring, Vevaxel rep.
MOTORMECANO AB
0910-128 22
SKELLEFTEÅ
www.motormecano.se

THH "Bumper Girl"
Finns i en butik nära dig!
WWW.TQ1.SE
THH
TQ
Motorsports

Passa på!
LYNX
Ny pris: 124 900 kr
85 000 kr
Netto, ink moms
Yeti proV-800. Nykörd 10 mil, V-twin, 4-takt.
Säljare Hans E Westman tel. 070-554 05 95
bbs Fritid
www.bjastabilserviceab.se

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

Polarn
Snabbpump
Beställ direkt på vår webbplats!
POLARN SNABBPUMP
ORIGINALET
TILLVERKAD SEDAN 1984
polarn innovation ab
Tel: 063-13 11 90
www.polarn-innovation.se

www.orrkvistmotor.se
ski-doo
can-am
YAMAHA
STORUMANS SKOTERSKROT AB
ski-doo ORRKVIST
YAMAHA MOTOR
En av Skandinaviens största skoterdemonterare som har funnits på marknaden i över 10 år!!
STORUMANS SKOTERSKROT AB
Tel 0951-710 27
Stort beg.reservlager alla skotrar, mc & mopeder - samt nya piratdelar.
www.skoterskrot.se

ski-doo
BRP
Sahins
Verkstad AB
Försäljning&Service
Tel. 0680-22023 Sveg

Vett & Etikett

Snöskotern och vatten

Foto: Love Thagg

En stor del av de som omkommer genom drunkning i samband med snöskoterkörning gör det helt i onödan. Läs vidare om varför.

Text: Patrik Larsson
Foto: snowrider.se

Jag minns det som om det var igår. Jag gick väl i mellanstadiet och vi var på skolresa till Uppsala. En av dagarna skulle vi få äta hamburgare på Clock, en idag nästan utdöd hamburgerrestaurangskedja. Där på TV-skärmarna visades det en film, antagligen från USA och den visade någon typ av snöskotertävling. Den bestod av att en lång rad förare skulle ta sig över en 20-30 meter lång upphuggen vak i en sjö. Skotrarna var nog mest från 70-talet och de flesta klarade sig inte över till den andra sidan. Bilderna satte sig i alla fall på näthinnan och satt där länge. En skoter sjunker helt enkelt om man kommer ut på öppet vatten.

Nästa "skoter-på-vatten"-minne har jag från en VHS-film som cirkulerade i min umgängeskrets. Vi var väl runt 16-17 år. Den föreställde en Ski-Doo SS25 som körde i cirklar på en sjö. Skidorna pekade högt upp i skyn, och det satt tydligen en vråltrimmad Formula Plus-motor i den. Filmen avslutades om jag minns rätt med att den här skotern drog en vattenskidåkare! Helt fantastiskt och helt plötsligt så kändes inte det här med vattenkörning så omöjligt egentligen.

Dessa två filmer var dom enda rörliga bilderna jag såg överhuvudtaget under min uppväxt på så här pass extrem skoterkörning. Tänk på det ni som nu växer upp i YouTube-åldern, där en film tagen med en mobilkamera på bara några minuter kan spridas utöver hela världen.

Filosofi

Rent filosofiskt kör vi med några få undantag alltid skoter på vatten, om än i lite olika aggregationstillstånd. Det vill säga i fast eller flytande form. Och just det här med snöskoter och vatten är ett mycket tudelat ämne.

Dels är det ju fantastiskt att se dom som kan köra sina skotrar på öppet vatten, där dom svänger, bromsar ner, accelererar igen och ibland till och med kan vara nära att stegra över. Dom hoppar långt och högt, landar och ofta kan dom relativt oberörda köra vidare.

Denna typ av skoterkörning på vatten är nästan ett stående inslag under diverse evenemang med närhet till vatten, och då speciellt längre uppe i norr.

Hur det än är, så är en snöskoter ingen båt. Den sjunker helt enkelt om man stannar eller om något får motorn att sluta driva mattan.

Jag har gjort det själv. Jag har satt allt på ett kort och kört några meter över bäckar eller vakar på någon sjö. Det är ju så dumt, men samtidigt så spännande. I bland kan det ju kännas vara nödvändigt för att man ska ta sig fram där man tänkt. Men inte ens då är det ju på allvar riktigt nödvändigt. Det handlar ju egentligen mest om lathet och lite spänningssökeri, detta eftersom det oftast finns minst en annan väg att åka, om än lite längre.

Detta är en typ av körning på vatten som är ett val man gör, och oftast så går det nog vägen. Men sen har vi den körning på vatten som man inte har tänkt sig. Och det har ju också hänt.

Man åker där och vill bara hem. Det går snabbast över sjön och man kan hålla hög fart. Men plötsligt känner man att underlaget ger vika, skotern saktar ner och man trycker gasen i botten. Oftast har det nog bara varit ett område med stöp och snöslask med en hård botten av tjock is. Men känslan är inte trevlig och man har heller inte lust att stanna för

Dagens skotrar med lite högre kammat tillåter till synes närmast omöjliga konster ute på det öppna vattnet. I alla fall efter en hel del träning, och är inget man ska hålla på med på vintern. (Foto: Jimmy Andersson)

De riktiga skoterentusiasterna tar gärna skotern i stället för båten till stranden. (Foto: Jimmy Andersson)

att kolla hur det är med isens hållbarhet under slasket.

Var tredje skoterförare som dör, drunknar efter att ha kört ut på öppet vatten eller kommit ut på is som brister under dom.

I Rapport nr 135, gjord av Mats Östrom och Anders Eriksson från Umeå Universitet finns det mycket intressant och skrämmande information att läsa. Bland annat att mellan säsongen 1999-00 och till och med 2005-06 omkom totalt 85 snöskoteråkare. Detta ger ett genomsnitt på 12,1 snöskoteråkare per säsong, vilka sen media och beslutsfattare verkar älska att dra stora och drastiska slutsatser om.

Om 12,1 döda är mycket eller lite kan diskuteras med tanke på att närmare 500 dör i vägtrafiken, detta trots Vägverkets noll-vision som kostar miljarder och åter miljarder. Att över 1000 personer väjer att avsluta sitt egna liv under ett år, och att totalt strax över 100 personer drunknar under ett år. Ett antal av dessa drunknar alltså i samband med skoterkörning, och i sin tur två tredjedelar av dessa skoterförare är alkoholpåverkade med i genomsnitt 1,7 promille vid drunkningstillfället. Gränsen för grovt rattfylleri går för övrigt vid 1,0 promille.

Att vi människor tappar förståndet när vi dricker alkohol är ingen överraskning. Men just kombinationen av svag is och snöskoterkörning är sällsynt dålig. Och det är precis den här typen av statistik som gör att så verklighetsfrämmande förslag som obligatorisk flytoverall för oss skoteråkare kan komma fram. För i hela 40% av dessa fall så hade förmodligen en flytoverall kunnat rädda den drunknade. I de flesta fall där en person drunknat så har dom i övrigt också varit oskadda.

Men det är inte bara på grund av att man drunknar som gör att de flesta som skadas svårt eller dör sker ute på sjöisen eller efter strandkanten.

För den öppna ytan lockar så klart även till att köra riktigt fort. När det sen händer något som gör att föraren tappar kontrollen, så är det farten som dödar. Vi sitter helt enkelt allt för oskyddade där bakom styret. En stubbe, en sten eller en brygga göms så förrädiskt lätt under lite snö.

Försäkring

När olyckan varit framme och det är dags att reda upp det som hänt dras ditt försäkringsbolag in. Och är det några som kan det här med statistik så är det just dom. Hela deras affärsidé går ju ut på att genom statistik se vem, vilka och

Man ska veta och ha det riktigt klart för sig att man alltid kör över is på egen risk. Trots att en skoterled kan se ut att gå över en sjö genom att vara uppmärkt med buskar och ris, så garanterar absolut inte det att isen håller. Kör du ofta på ställen och under tider på året då riskerna är som störst, utrusta då dig med isdubbar och gärna en flytoverall. Dessa kostar egentligen inte mycket pengar, från runt en tusenlapp och uppåt, men kan med stor säkerhet vara skillnaden mellan en trevlig jul med familjen eller en ren katastrof. (Foto: Fredh Holma)

För bara några år sen var detta en syn som man aldrig trodde man skulle få se. Att hoppa riktigt långt och högt och sen köra vidare är däremot inte speciellt ovanligt i dessa dagar. (Foto: vtyg)

Tips om flytoveraller:

WWW.BALTIC.SE

WWW.BATNET.SE

WWW.BENNS.SE

WWW.FISHIT.COM

WWW.FISKAONLINE.SE

WWW.FLADENFISHING.SE

WWW.IDEFIXTEKO.SE

WWW.JENSENSFISKE.WEBSHOPONLINE.SE

WWW.MIEKOFISHING.SE

WWW.MULLION.SE

WWW.NAVIC.NU

WWW.NYMANSFISKE.SE

WWW.OUTDOOREXPERTEN.SE

WWW.PERMARIN.SE

WWW.SPORTFISKARN.COM

WWW.SPORTFISKEBODEN.E-BUTIKEN.SE

WWW.WATSKI.SE

vad för sorts fordon som tenderar att kosta mest att ersätta, och därmed ska den kundgruppen också betala mest. Självklart har dom också insett det problematiska med att köra snöskoter på sjöis, och ställer därför speciella krav på dig.

Ditt försäkringsbolag har så kallade ”aktsamhetskrav”. För att du ska få ut full ersättning, eller i vissa fall någon ersättning alls, är detta krav som du måste ha levt upp till. Försäkringsbolaget kräver till exempel självklarheter av dig som att du ska ha varit nykter när du körde. Du ska ha giltigt körkort eller förarbevis. Fordonet får inte ha körförbud eller inte ha använts i träning eller tävling, med vissa speciella undantag. Dessa är krav som ställs på de flesta fordonsförare. Men på oss skoterförare tillkommer ett till, och det är att vi inte får använda fordonet på vatten eller på is som brister. Vi ska alltså kolla först och försäkra oss om att isen håller för att åka på. Brister sen isen så har vi ju i det närmaste per definition inte kollat riktigt ordentligt.

En del bolag har som standard att dom drar av 25% av ersättningsvärdet om olyckan skett i samband med körning på till exempel sjöis. Har man varit särskilt oaktsam så minskas ersättningen ytterligare och kan även utebli helt.

Försäkringsbolag som vi pratat med har hjälp till med att bärga skotrar ur vatten. Men som sagt till en ganska stor kostnad för den försäkrade. Det ska helt enkelt mycket till om försäkringsbolaget ska stå för hela kalaset. Så tänk även på detta, och kolla gärna upp med ditt försäkringsbolag vad som gäller just dig.

Även om du anser dig själv vara odödlig, så kan det vara idé att reflektera över och inse att din helförsäkring verkligen inte betyder att du kan bete dig hur som helst och ändå få ersättning. Saken är den att du inte behöver göra speciellt mycket fel för att helt enkelt kan bli helt utan både skoter och pengar. Banklånet däremot kommer du garanterat att ha kvar.

Vad göra?

Vad ska man då göra för att undvika att sätta sig i dessa situationer? Jo, det är ju det gamla klassiska som vi under åren fått lära oss genom Anslagstavlan på TV och genom förarbevisutbildningarna. Man ska helst undvika platser där svag is av erfarenhet kan uppträda. Det gäller speciellt vid uddar och vid in och utlopp i älvar och sjöar. Helt enkelt där undervattensströmmarna kan tänkas vara lite hårdare än på andra ställen.

Snöskotern är ett fantastiskt fordon. Tack vare konstruktionen med ett drivband med ett för fordon ojämförligt lågt marktryck så är terrängegenskaperna fantastiskt bra. Men detta ställer samtidigt till det vid körning på is. För tack vare, eller på grund av just det låga trycket på ytan under skotern så kan vi enkelt och snabbt ta oss långt ut på svag is. Mycket längre än man skulle kunna om man gick till fots. Så då kan man ju enkelt förstå hur svårt det kommer vara att ta sig tillbaks till säker mark, trots att du har både isdubbar och är nykter, stark och frisk.

Vi har hört hemska historier där andra skoterförare stått och på håll sett personer drunkna, utan att kunna komma nära nog för att ens kunna försöka rädda dom utan att riskera deras egna liv.

Det enda som gäller i det här fallet är ju att helt enkelt inte sätta sig i dessa situationer. Men om du frekvent till exempel fiskar och då gärna i november-december då nära hälften av skoterdrunkningarna sker, så kan en flytoverall faktiskt vara en bra investering, du ska ju ändå ha kläder på dig!

Vid en enkel sökning på internet på ”flytoveraller”, så hittade vi fort allt från enklare overaller från bara runt en tusenlapp och upp till mer avancerade självuppblåsbara modeller för runt 5000. Är du sen en sån som inte trivs i overall så finns det även jackor och byxor för tillsammans runt 4000 till 5000 kronor.

Att köpa en flytoverall kan ju till och med vara ett riktigt klokt julklappstips. Tänk vilken nyttig och nödvändig sak egentligen att köpa till den nära och kära som du vet gärna åker ut och fiskar under den tidiga vintern. Sen om du tror att hon eller han av princip inte skulle sätta på sig en flytoverall, så kan du ju bara säga att det är en ny snygg skoteroverall som du precis gett bort i present. Att den sen flyter märker han eller hon ju inte förrän dom ligger där och plaskar. Som du märker krävs det ju egentligen inte speciellt mycket eftertanke och planering för att förvandla en blivande katastrof till bara ett tillbud eller en otrevlig upplevelse.

Nu lägger sig snart isarna. Så ta tag i det här på en gång och köp på dig lite vettig utrustning. När det sen är dags. Tänk dig för, var rätt utrustad och fortsätt sen njuta av livet på snöskotern, men utan att samtidigt riskera ditt liv.

SCANDINAVIAN F

Scandinavian freeriders är en snöskoterförening som är skapad av och för människor som normalt sett inte engagerar sig i föreningar och politik.

Text: Mikael Berntsson och Tomas Berntsson (Hammerdal) och Nils Persson (Luleå),

Bild: Mattias Klockar

Bakgrunden till denna nyskapade förening är att den skoteråkning som inte omfattar pimpelfiske och ren ledåkning under lång tid har jämförts och likställts med busåkning av huliganer på maskiner som inte hör hemma någon annanstans än på racebanor. Detta är givetvis en felaktig bild uppmålad av personer som inte förstår eller satt sig in i begreppet "friåkning". Givetvis finns det i alla led de som inte sköter sig, men det kommer det alltid att göra så länge människor är inblandade. Detta återspeglas i hela samhället, både som drogpåverkade artister, snattande småbarnsförldrar och berusade pimpelfiskare på snöskoter. Detta är alltså inte ett unikt problem för friåkare på snöskoter som njuter av snön och fjällen utanför leden. Vi som är seriösa med vår fritidssysselsättning kan bara fortsätta försöka påverka de som inte sköter sig i rätt riktning.

Utanför lådan

De södra och norra fjällområdena kan ha olika förutsättningar och problemlösningarna kan därför vara vitt skilda. Men gemensamt är behovet av att skapa en dialog mellan alla aktörer, ringa in problemen och se om det finns andra lösningar än att bara förbjuda fler och större områden? Scandinavian Freeriders företräder en stor grupp människor som vanligtvis inte engagerar sig i föreningar och därför inte heller hörs eller syns i debatten. Därför försöker vi arbeta på nya sätt enligt devisen "tänk utanför lådan". Vi har skapat en nätbaserad förening där alla direkt online från sin dator ska kunna göra sin röst och sina åsikter hörda. Men den är även en viktig kanal att kunna belysa och göra alla friåkare uppmärksamma på vad som egentligen försiggått under många år när de som egentligen ska arbeta för oss har arbetat emot oss. I nuläget arbetar vi med tekniken för att kunna hålla vårt första årsmöte online under hösten. Alla medlemmar får då möjlighet att från sin dator delta i diskussionerna på årsmötet och lämna sin röst. På det viset hoppas vi överbrygga det geografiska avståndet mellan oss och göra det enkelt att vara medlem. Vi vill poängtera att vi inte syftar att konkurrera med befintliga klubbar, föreningar eller organisationer. Detta är ett nytänkande försök att få fram åsikter från dem som inte normalt inte hörs i debatten kring snöskoteråkningen. Detta är en nystartad förening och i vilken riktning den utvecklas återstår att se. Men i slutänden spelar det ingen roll för oss om vi själva måste driva vår linje eller om vi kan påverka de befintliga organisationerna som exempelvis SNOFED och SSCO och visa dem att vi friåkare verkligen finns. Vill de ha vår hjälp finns vi där för dem, men vi lierar oss inte med någon och vi kommer inte att dra oss för att kritisera och granska deras arbete. De som representerar oss måste förstå och intressera sig för denna typ av snöskoteråkning.

Kultur

Om de ledande i dessa organisationerna inte själva åker skoter som vi, hur kan vi då förvänta oss att de ska arbeta för friåkningen? Vi tror att vi kommer att lyckas förändra skotersporten. I exempelvis Kanada ser kulturen och allmänhetens uppfattning om skoteråkare helt annorlunda ut. Skoteråkning och friåkning är en familjeangelägenhet och har en betydande ekonomisk betydelse för många företag. Där finns rättvist fördelade områden mellan till exempel skidanläggningar, heliskiing och snöskoteråkare. Där kan skoteråkare välja att lösa dags/månads/årskort för vissa attraktiva område som drivs kommersiellt för friåkning. Naturligtvis finns där också områden som inte kostar något att vistas i. Det sista året har debatten bland snöskoterorganisationerna ändrats mycket och det är vi väldigt glada för. Detta tror vi delvis beror på att vi höjt våra röster och visat att vi finns. Dock återstår mycket arbete för att verkligen få begreppet "friåkning" inom snöskotersporten accepterat. Men vilka av oss är egentligen inte friåkare i själ och hjärta? Vilka av oss vill inte ha möjligheten att leta sig fram i orörd snö eller utmana naturen? Vi har börjat göra friåkarnas röst hörd, men om vi inte fortsätter arbetet är vi rädda att missuppfattningarna om vilka vi är och vad vi friåkare vill fortsätter. Bli medlem och hjälp oss i vårt arbete. Kontakta oss vid frågor och funderingar!

Styrelsen// Genom Mikael Berntsson

Det finns för oss flera frågor att arbeta med:

1 Introducera begreppet "friåkning" i våra egna led.

Vi bör försöka få de etablerade föreningarna och organisationerna att arbeta för friåkning och inte emot. Förmå samhället att förstå vilken underbar upplevelse friåkningen är och vilken viktig inkomstkälla den är och kan bli för fjällturismen. Kan vi få skidturismnäringen att arbeta tillsammans med oss och utnyttja detta faktum istället för att arbeta för begränsningar?

2 Arbeta med oss själva.

Vi måste få oss själva och varandra att förstå att det är viktigt att friåkning sker under ansvar. Vi gör detta för både vår egen och andras skull, och att det faktiskt gynnar vår möjlighet till friåkning. Att vistas i fjällen innebär alltid ett ansvar oavsett om du gör det på skidor, som vandrare eller på en snöskoter. För oss gäller det att identifiera de problem som är specifika för den fortsatta möjligheten till friåkning och arbeta med dessa.

3 Finns det ekonomiska lösningar för att öppna upp områden som är stängda eller begränsade av skäl som rennäring eller säkerhet och övervakning?

Finns dessa områden och i så fall var? Rennäringen har behov av fredade områden under bland annat kalvningsperioden, men hur ser det ut i samma område under andra tider på året?Att införa fler och strängare förbudsområden är enligt oss en ond spiral. Trycket ökar då på de områden som fortfarande är öppna med nya problem som följd. Lösningen för att minska på trycket är att utöka de områden som är tillåtna att köra på. För att samtidigt tillgodose andra näringar och turisters behov finns flera alternativ som bör belysas och diskuteras.

REERIDERS
www.scandinavianfreeriders.se

snowrideershop

Gå in och beställ på:
www.snowrider.se

Du kan nu med lätthet beställa allt från kepsar, t-shirts och hoodies. Som prenumerant har du även en VIP-rabatt på hela 30% på allting i shoppen! Kan det bli bättre?

Surfa in på **www.snowrider.se** *så får du se själv!*

VIP = 30% Rabatt

2-way Hood 599:- (vändbar) Vip 419:-

T-shirts 199:- Vip 139:-

Tjejtop 199:- Vip 139:-

Vip 314:-

Barn Hood 449:-

Vip 174:-

Keps flexfit 249:-

Vip 104:-

Bandana 149:-

Skynda att fynda!
SnowRider
T-shirtarna håller
på att tar slut!

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

Fax: 0250-22883
Telefontid: Vardagar 8-16

www.snowrider.se

Alla prenumerationer är tillsvidare!

DVD till prenumerant!

Ute i butikerna säljs en prishöjd SnowRider med en DVD på köpet. Om du som prenumerant också vill ha en SnowRider DVD ska du göra så här:
Skicka hit ett förfrankerat brev (11kr) med ditt namn och adress på, märk kuvertet "DVD" så skickar vi DVD:n till dig med vändande post utan ytterligare kostnad!

Lägg ner det förfrankerade brevet med din adress på i ett kuvert och skicka till:

Otlas Förlag
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

SLÄPET TPM

www.tpmslapet.se

Nu kan vi som enda tillverkare i Europa erbjuda svensktillverkade kopior på stora USA-släpvagnar. Från 5m till 12m långa med tandem eller trippelaxlar.

För mer info kontakta oss:

www.tpmslapet.se

Tel. 0493-14658, 0493-14651

Ruff Riders
5
FMX/FSX
RRCREW.SE
ZPIRIT.SE
POLARIS
The Way Out.
ROCKSTAR
ENERGY DRINK
PRO MODEL
SPY
SNOW rider
eighlysix
Ink Line

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