Vinn en skoter!

NR 2 07/08 Pris: 54:- 6 EURO NOK 59

Bara för oss som är Ninjor

snow rider

Resan till Svalbard

Alla hybrider 2008

Pivario ett elektroniskt alternativ

Världens bästa jobb

möt Dan Locnicar

Interpress 0518-02
7 388051 805403 02>
Returvecka V.51

Nummer: 2 säsongen 07-08
Årgång: 11
Omslagsbild: Patrik på en Polaris
Foto: www.mattiasklockar.com
Prenumerationsfrågor:
pren@snowrider.se
Adress: Sågbacksvägen 8,
792 91 Mora
Tel: 0250-228 85
Fax: 0250-22883
Postgiro: 151 18 61-5

Chefredaktör & ansvarig utgivare:
Björn Friström
e-post: bjorn@snowrider.se
Redaktör:
Patrik Larsson
e-post: patrik@snowrider.se
Redaktör:
Alf Sundström
e-post: affe@snowrider.se
Annonser:
Marita Skommar
e-post: marita@snowrider.se
Annonser:
Carina Boström
e-post: carina@snowrider.se
Ekonomi:
Mikaela Friström
e-post: mikaela@snowrider.se
Layout:
Ann-Sofie Dahl
e-post: annsofie@snowrider.se

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

Utgivning nr 3 07/08 : Dec
Annons stopp: 071109

OBS! Alla bilder är tagna med professionella förare, några som helst droger förekommer självklart inte.

Allt sker under kontrollerade former, inget lämnas åt slumpen. Marken för eventuella upphopp/nedslag är noga kontrollerade för att inte växtlighet, snöskoter eller förare ska ta skada.

Områdena där bilderna är tagna är antingen en snöskoter-crossbana, eller på annat sätt avlyst eller anvisat.
Tidningen är TS-kontrollerad.
ISSN 1403-0144

Ledaren

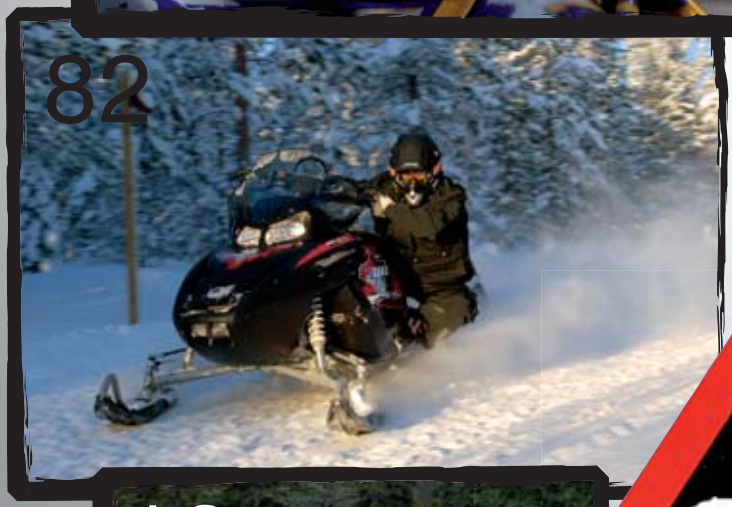
Köp kravmärkt?

Vad denna säsong har i sitt sköte återstår att se men vi kan vara säker på en sak, nämligen hetsjakten på vårt rekreationsfordon snöskotern, som ifrågasätts av mer eller mindre insatta människor, med miljön som slagträd .
Då det gäller miljötänkandet kan jag tycka att det mesta är ett spel för galleriet och att statistik betyder mer än verklighet.
Det jag pratar om är den överdrivna och snedvridna miljödebatt som är på tapeten just för tillfället, men hur ligger det till egentligen? Oavsett om vi nu är inne i en naturlig uppåtgång av medeltemperaturen eller att vi helkörda då ozonlagret en gång för alla fått nog och gett upp, så tycker jag att att engagemanget att rädda jorden är tämligen tafatt?
I miljöspekulationernas kölvatten frodas nämligen ekonomiska intressen i form av skatter av olika slag där vår kära regering alltid drar det längsta strået, då detta har blivit big business. Kontentan av det hela är att det är helt okej att skräpa ner i naturen, så länge du lättar på lädret och betalar för dig. Det är alltså helt i sin ordning för en producerande industri att spy ut giftiga avfall rätt ut i luften så länge straffavgifterna betalas. Skatter med ordet miljö inblandat är väldigt populärt och uppfinningsrikedomen då det gäller dessa vill riktigt aldrig ta slut. Miljöfrågan är en rejäl guldkalv och politikerna ser till att hålla oss livrädda för den kommande miljökollapsen för att kunna mjölka ur varenda skattedroppe.
Om det verkligen är naturen som ska komma i första hand, varför införs det inte förbud och ett orubbligt regelverk hur man ska bete sig i denna värld? Om reglerna säger att alla fordon måste gå på tillexempel ren sprit så lovar jag att alla fordonstillverkare inom kort skulle anpassa sig till detta. Det är 40 år sedan människan gick på månen, vi sänder farkoster till Mars, en hjärttransplantation är rena baggisen, vi är på god väg att lösa aids och cancergåtan, och tekniken att klona en människa finns sedan länge, samtidigt som bilar går på samma bränsle som för 100 år sedan! Det pratas ena sekunden om svindyra kravmärkta bananer och kravodlade morötter samtidigt som vi importerar kolkrafts-el från Polen och kör våra bilar på bensin. Kommunerna köper dyra miljöbilar och slår sig för bröstet, samtidigt som alla tankar bensin i dom, istället för den miljövänligare E-85 bränslet som är själva meningen med en miljöbil. Varför följer E-85 bensinpriserna då den endast innehåller 15 procent av den varan. Varför kostar den nästan lika mycket när den bevisligen är energifattigare och gör att din bil drar mer bränsle? Svaret är skatt. Om det nu var miljön vi skulle värna om, varför är den inte skattefri och därmed också mer attraktiv?
Såg ni dokumentären här i höstas om den fullt fungerande elbilen som försvann, uppköpt och nergrävd av oljeindustrin. En oljeindustri som är så mäktig att de har världens största krigsmakt i sin ficka. En krigsmakt som på befallning invaderar lämpligt land i jakten på olja.
Varför? Pengar. Och en sak är helt säker, det kommer inte hända någonting med vår livsstil så länge denna oljemaffia styr och ställer i väldigt många viktiga frågor i denna värld.
Jag läste att Kina öppnar ett nytt enormt kolkraftverk i veckan, att våra riksdagspolitiker envisas med att åka inrikesflyg istället för tåg, att den svenskaste av glassar Storstruten tillverkas i Grekland och åker kylbil genom hela Europa innan den landar i våra munnar. Vi köper spannmål utifrån och eldar med vårt eget. Vi köper kött, bröd och otaliga dagligvaror från andra länder, samtidigt som våra bönder får EU-bidrag för att inte odla någonting alls.
Det jag vill ha sagt är att allt är en enda stor bluff. Tror du verkligen att du hjälper moder natur genom att betala mer skatt eller tror du att miljödebatten är en enda stor affärsidé där många friska kronor rullar in till statskassor och företag runt om i världen?
Jag har sett en jämförelse där all skoteråkning i Skandinavien utsläppsmässigt jämförts med en tiondels promille av alla tusentals Atlantflygningar varje år. Vet du att en Boeing 747 drar i sig 12900 liter flygbränsle i timmen, samtidigt som utsläppen sker i det känsliga stratosfärskiktet där väldigt få träd växer och kan absorbera avgaserna. Om det är någon som kan hjälpa mig med en utförligare jämförelse är jag tacksam och tar gärna emot ett e-mail i det ämnet.
Det jag vill ha sagt är att vi inte löser några som helst problem genom att försöka förbjuda vissa fordon med miljön som orsak. Att beskatta för miljöns skull hjälper snarare Reinfelt att få ihop stadsbudgeten än miljön. Det hjälper inte att köpa en banan med rätt klistermärke. Det hela handlar snarare om att vi måste tänka om helt, höja ribban avsevärt och se oss om efter vettigare bränslen att stoppa i våra fordon, att hitta förnyelsebar energi och en gång för alla lämna 1900-talet bakom oss och leva i en grönare framtid.

Chefredaktör Björn Friström

Innehåll:

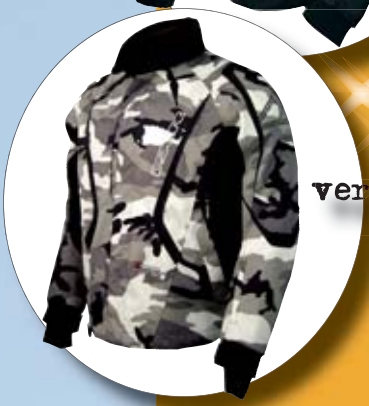
2. Ledare och redaktion
6. Världens bästa jobb
14. Nytt&Noterat
16. Arctic Cat Hybrider
22. Ski-Doo Hybrider
32. Svalbardresan
40. Laga Goretex
45. Pivarios variator
50. Plansch
52. Polaris Super Sport
56. Allt för våra barn
64. Yamaha Hybrider
72. Polaris Hybrider
78. Nytro Turbo
80. Hitta stulna fordon
82. Lynx Hybrider
88. Läsarbilder
90. Ski-Doo Scandic
92. Arctic Cat Jaguar
94. Ski-Doo Freestyle
98. Prenumeration & Shop



feel the urge...

adrenaline

bullet



vertical

ADVANCE

Handelsbanken Finans

www.yamaha-motor-scandinavia.com

FORTY YEARS OF EVOLUTION

40th Snowmobile Anniversary YAMAHA

YAMAHA 2 YEARS WARRANTY

FX NYTRO RTX

FX NYTRO RTX (40th)

FX NYTRO ER

Är du mogen?

Vår nya Nytro-serie är minsann inget för nybörjare. Bara beteckningen FX (Fun Xtreme) antyder att detta är för dig som söker utmaningar och inte nöjer dig med något annat än det häftigaste, det senaste i skoterutvecklingen. I så fall har du hamnat rätt för i Nytro vimlar det av nytänkande konstruktioner. Som en ny typ av framvagn, en revolutionerande boggiekonstruktion och en motor som är ett nyutvecklat 3-cylindrigt dynamitpaket på 135 hk med EFI bränsleinsprutning. Du anar resultatet. En ny serie vassa, smidiga, driftsäkra och sköna skotrar som är hur kul som helst att köra. Om man är mogen för det förstås.

YAMAHA SMARTCHECK GER DIG 5.000 KRONOR I YAMAHA SMART CHECK RABATT PÅ ALLA 08-OR. GÄLLER TILL 15/11 2007

the art of engineering

YAMAHA

www.yamaha-motor.se

Dan Lochnikar

Att få tillbringa vinterhalvåret på ett gäng nya snöskotrar och testa dessa under alla tänkbara förhållanden och samtidigt få betalt, måste väl i alla fall betraktas som ett av världens bästa yrkesval.

Av: Björn Friström

Mannen med världens bästa jobb

Dan Lochnikar är mannen som måste gjort de där rätta valen här i livet. Små val som i slutändan ledde honom mitt in i drivmattetillverkaren Camoplasts innersta krets, den heliga utvecklingsavdelningen. Dans väg hit har kanske inte varit spikrak, men nästan då han under 15 år tävlade i WSA-serien för Ski-Doo och genom de kontakterna fick chansen att göra det han gör idag. Men vad gör Dan då, ska det vara så märkvärdigt att utvärdera och göra en snöskotermatta? Jodå visst är de det.

Dan jobbar bara med mattor avsedda för körning i lössnö. Därför har han ett gäng om fyra stycken lössnömaskiner till förfogande varje vinter. Dessa maskiner är inte vilka som helst, utan är ordentligt inställda och extra omhändertagna för att de ska vara så lika varandra som möjligt.

När vi på SnowRider besökte Dan mitt i hjärtat av Colorado visste vi att vi var en av ytterst få utomstående som ens fått chansen att komma in i det heligaste av testanläggningar. Det var efter ett klartecken från högsta ledningen på Camoplast och tack vare att Peter Larvia på Duells och Jouni Rouru på Camoplast Finland som det ens fanns en chans till att möta Dan och hans vardag. Även om Camoplast-fabriken ligger straxt utanför Montreal i Kanada så har ledningen för Camoplast valt att lägga lössnötestandet i Colorado för att höghöjden finns där och att det helt enkelt lämpar sig bäst.

Dan har som sagt fyra maskiner. När vi var där hade han två stycken Summit 800 X-RS och två stycken långa M7:or. Dessa par är så identiska som det bara går och körs mot radarpistol och GPS för att kalibreras var femte mattbyte. Två identiska maskiner med två olika mattor testas alltså mot varandra under samma förhållanden dagarna i ända.

—Vi gör det för att vi ska kunna urskilja alla differenser och egenskaper mattorna emellan, och då är det ju av yttersta vikt att ingen av snöskotrarna går bättre än den andra, berättar Dan.

Dan & Fru Lochnicar

–När jag och min fru beger oss upp i bergen jobbar vi metodiskt och har ett visst testschema med vissa återkommande moment vi går efter, vi gör allt för att hitta

Då Dan extraknäcker som dieselmekaniker är det en självklarhet att just hans Dodge har lite mer än 500 kusar under huven. Trots att han hade en fullastad trailer bakom pickisen fanns det inte en suck för oss att hänga på just detta ekipage uppför bergen i vår hyrbil. Vad är det man säger? Riktiga män luktar diesel.

Vissa dagar har man bara ett för bra jobb.

Trots att Camoplastfabriken ligger i Kanada så lämpar det sig bättre att ha testverksamheten för lössnömaskiner i hjärtat av Colorado.

för och nackdelar och vi gör vårt bästa för att köra fast. Vi antecknar allt under tiden, och då menar jag allt, säger Dan.

I testprotokollet antecknas allt från snöns temperatur och egenskaper till olika för och nackdelar med de olika mattornas mönster, avstånd mellan kammarna, kamhöjd, vinklar, slitage och livslängd. Protokollet har många kolumner och mycket tid läggs på att anteckningarna blir korrekta och enkla att förstå för teknikerna på fabriken.

—Olika skotermodellers viktförskjutning och fjädringsegenskaper reagerar oftast olika på samma matta och vi försöker para ihop rätt matta med rätt maskin, säger Dan.

Vi berörde ämnet mattbyte lite grann och visst skiftas det mattor eftersom det är ett helt gäng som ska testas varje år. Vad sägs om minst 300 mattbyten per säsong?! Med hjälp av muttersmack, höjbart arbetsbord och en lyft så tar det Dan cirka 14 minuter att skifta matta på en M7: a! Du som gjort just denna operation vet ju också att man knappt hinner knäppa igång kompressorn, baka en snus, rätta till kepsen och leta fram hylsnyckelsatsen på den tiden.

Expanderar å det grövsta

Som Dans arbetssituation såg ut i våras arbetade han tre dagar i veckan för Camoplast och två dagar som dieselmekaniker. De två dagarna på pickupverkstan har nu när du har tidningen i din hand bytts ut mot en komplett heltid på Camoplast i och med att deras deras ATV-division expanderar å det grövsta. Bandsatser för fyrhjulingar är riktigt stort i det här landet, vilket har gjort att man lägger extra mycket krut på just dessa nu.

Fieldtesting eller test i fält som vi säger i Sverige är alltså Dans 100 procentiga arbetsuppgift och han utvärderar 1000 snöskotermil per vinter, och då snackar vi världens värsta och bästa mountainkörning mellan november och maj på 2400 till 4000 meter över havet.

Just det här med extremkörning i orörd djupsnöterräng är en förutsättning för att få ut det man vill, men det är också förknippat med många faror i form av den ogästvänliga naturen.

Dan åker aldrig själv utan har alltid med sig sin fru då man alltid måste gardera sig så att man kommer hem.

—Du tar dig ganska långt upp i bergen på 20 minuter, skulle sedan skotern av en eller annan anledning haverera uppe på en bergssluttning, så tar man sig aldrig hem igen för egen maskin, då snödjupet och höjden gör att du är helt slut efter 100 meter. Är man två är det enklare att både få hem den havererade skotern och sig själv, säger Dan allvarligt.

Världens farligaste arbetsplats?

—Sen har vi ju det här med laviner som är vardagsmat här, och livsfarliga om man inte är ödmjuk nog att tänka efter.

Och nog har Dan börjat tänka efter då han närapå strök med i en lavin för några år sedan.

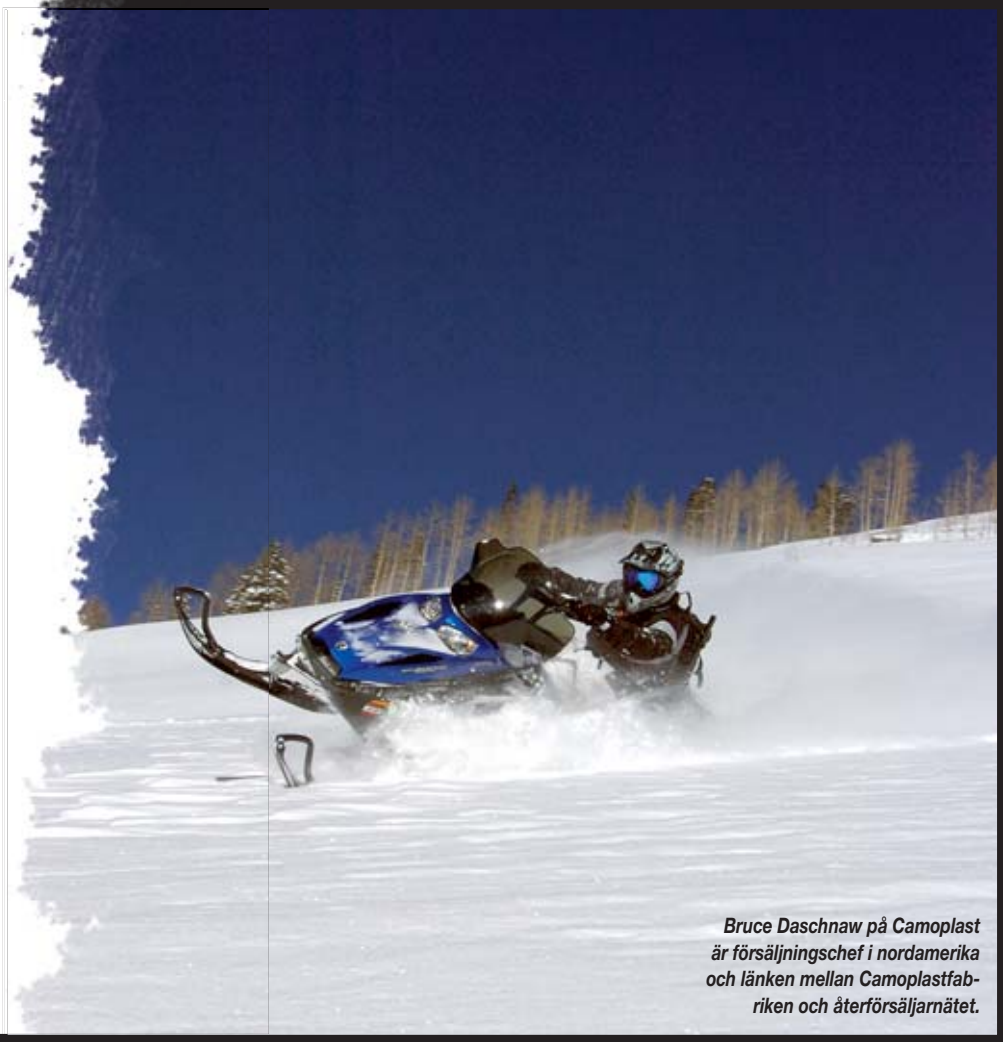
–Man har ingenting att säga till om, det där att man ska försöka simma uppåt i en lavin är bara skitsnack. För det första så vet du inte vilken riktning uppåt är, och för det andra så gör lavinen vad han vill med dig. Jag drogs upp och jag drogs ner utan att kunna göra någonting åt det.

All testdata bokförs noga på papper i fält, bara för att senare överföras till ett för fabriken förståeligt dokument i datorn. Allt och då menar jag verkligen allt, antecknas noga som attan och utvärderas sedan på kontoret.

En iskall mellanöl efter utfört uppdrag är den bästa medicinen, så länge du inte har diabetes, då insulin är att föredra!

Tack vare Jouni Rouru på Camoplast Finland och Peter Larvia på Duells i Sverige fick vi tillfälle att träffa Dan och resten av gänget på Camoplast i USA och Kanada. För övrigt verkar Jouni bättre på att tillverka mattor än att köra skoter, som tur är höll Peter upp humöret genom att påminna Jouni om just incidenten på bilden de resterande dagarna.

Dryga 1000 mil i just denna miljö kan tyckas som paradiset på jorden. Det är lätt att glömma att solen ibland lyser med sin frånvaro till förmån för storm, kyla, regn, dimma och helt vanligt skitväder.



Bruce Daschnaw på Camoplast är försäljningschef i nordamerika och länken mellan Camoplastfabriken och återförsäljarnätet.

När lavinen stannade hade jag 6 knäckta revben ingen luft i lungorna och det enda jag kunde röra var det ena lillfingret. Just denna gång hade jag ett helt gäng med kompisar med mig som lyckades få fram mig, men lag lovar att det var nära att jag inte skulle klara mig, berättar Dan.

—Man kvävs oftast inte i en lavin, man krossas av massorna eller träd och stenar som också dras med, säger Dan.

I get stuck for a living

—Det kan tyckas att jag har världens bästa jobb, och visst har jag det. Men du ska veta att det inte alltid är sol här, vi har också dåligt väder och testandet ska göras oavsett. Men vad ska jag säga, det här är mitt jobb, och du vet ju vad det innebär, "I get stuck for a living", skrattar Dan.

Vi börjar bli klara hemma hos Dan och det drar ihop sig till körning i den vildaste av terränger de kommande dagarna!

Häng med oss i nästa nummer då SnowRider och Dan Lochnikar ger dig en fullständig tour i Amerikanska Crested Butte med omnejd. Du kommer att få reda på det mesta om boende, skoteruthyrning, resturanger, priser och naturligtvis, allt om den mäktigaste körningen i världen.

Att köra skoter på höjder upp till 4000 meter över havet kräver sin man. Det tar ett tag innan man aklimatiserar sig till den höga höjden, som tar musten ur både maskiner och dess förare.

SnowRider var faktiskt mer än välkomna i det heligaste av testanläggningar, bara vi tog det lite lugnt med fotandet.

Bandsatser för fyrhjulingar är någonting av det hetaste man kan ha på den amerikanska marknaden som växer så det knakar. Nu ingår även testning och utvärdering av dessa satser i Dans arbetsuppgifter.

Vad kan upplevas som fränare än att ha ett par backar med snöskotercrosspriser på verkstadshyllan.

Dan Lochnikar har efter en rejäl incident ordentligt med respekt för laviner som är mer en regel än ett undantag i dessa berg.

Got the courage?
Get the gear.

TekVest konstruerar och tillverkar speciella skyddsvästar för
en speciell typ av människor – snöskoterförare.
Det handlar om säkerhet och ergonomi i en helt egen division.
Du hittar dem hos snöskoterhandlare som inte kompromissar.

SUPER SPORT

SX PRO LITE

FREESTYLE

**If you have to be somewhere monday morning,
shouldn't you be thinking about a**

TekVest

www.duells .se .no .dk

Swedbank

Finans

Skoterlånet.
Sluta längta.

Ett enkelt och förmånligt sätt att finansiera din nya skoter.
Prata med din handlare eller ring oss på 08-5859 6550
så hjälper vi dig!

© 2007 SCOTT-SPORTS
PETER ERICSON
06/07 World Snowcross Champion
SCOTT
SNOW
APPAREL &
GOGGLES
SCOTT Snowmobile _for more information about our complete line of Snowmobile Apparel please visit scott-sports.com.

nytt & noterat

ID-brickor

På vildavictoria.com kan du hitta dom här kanonsnygga namnbrickorna. Alla brickor är handgjorda och unika i storlek och form. Smycket är helt i silver och har en härlig tyngd. Vad som skall stå på bestämmer du själv. Partnern på den ena sidan och din älskade skoter på den andra kanske är en bra idé, om du inte byter partner för ofta förstås...

De runda bilderna föreställer den klassiska ID-brickan/namnsmycket med text på båda sidor. Måttet på den stora är 2,5 x 4 cm och kostar 698:- med silverkulkedja och 498:- med läderband.

Den fyrkantiga bilden föreställer den 4 mm tjocka brickan "Faith" ur herrkollektionen Vilda Victor och den kostar 950:- och portot ingår självklart i priset. Kolla in **vildavictoria.com** *för mer information om dessa skitsnygga smycken!*

Nytt från Spy

Här är Spys helt nya glajmodell för snöskoter. För ungefär 999 kronor blir dom dina, och då ingår det en extra lins.

Skoterglajjor

I Scotts breda sortiment av glasögon hittar du Ultimate SX, både i en svart/blå modell och en svart/gul. Båda har klarlackade ramar och chromade nässkydd. Dom är välventilerade och har en dubbel cylindrisk siktskiva. Precis som ett par riktigt bra skoterglasögon ska, har dom självklart extra stor ansiktsfoam som skyddar mot kyla och bandet är silikonbehandlat för att sitta säkert på hjälmen. Priset? 1198:-

Kauf Tipp

Woolpower socka 400 har blivit utnämnd till "Månadens Köptips" i den största tyska friluftstidningen Outdoor Magazin. Ullfrotté AB heter tillverkaren och 100 % av arbetet med allt från garn till färdigt plaggsker på plats i Östersund. Den knähöga sockan 400 består av 64% Merinoull och 36% Polyamid och har frottéöglor i hela sockan. Den är elastisk vid ankeln och under knät. Rekommenderat pris är 190:-.

Woolpower har även en lite tjockare socka som heter Ruggad 600. Frottéöglorna i foten och skaftet har borstats upp för att få en mjukare och skönade yta. I denna är materialet 60% Merinoull och 40% Polyamid. Priset för vuxna är 160:-. och för barn 130:-. Alla Woolpower-plagg kan tvättas i 60 grader och har en humanekologisk märkning som säkerställer att det inte finns några giftiga eller farliga ämnen i dom. Hitta mer intressant på

www.woolpower.se

ITAB-Nytt

Itab har till i år uppdaterat deras populära jacka Touring. Den kostar cirka 1198 kronor. Dom har även precis lanserat en ny så kallad actionjacka som kallas för Flame och kostar 1298:-. Till Flame matchar byxan Action som kostar 998:-. Alla plaggen har ett vattentätt andasmembran. Du hittar mer information på

www.idefixteko.se

Nått för damerna

Scotts fina kläder finns även figursydda för damer. Här är Bombshell-jackan och Highside-byxan, båda har ett TriPhase membran som skyddar mot fukt och vind.

Jackan kostar 3195:- och har ett löstagbart fleece-foder och flera ventilationsöppningar. Byxan har snölås, extra isolering i baken och även på knäna. Den finns bara i svart och kostar 1995:-. Hitta mer information på **www.scottusa.com**

Nytt för händerna

I Oktober i år började MP-ASUs nya handskar att säljas. Track och är en smidig Neoprenhandske med en bra passform. Den har silikontryck i handflatan för bättre grepp och kardborreband vid handleden. Nitro heter den andra och är en mer klassisk varm vinterhandske gjord i polyamid. Det vattentäta membranet heter Hipora och handsken har kardborreband i handleden och en dragsko i kragen. Båda är maskintvättbar i +40 grader. På **www.allright.eu** *hittar du mer information.*

Hydraulisk

Kamasa Tools senaste avdragarsats K160 är hydraulisk och har en kapacitet på hela 10 ton. Den har justerbara armar för både in och utvändig gripning med två eller tre armar. Spänndjupet är 150 mm och spännvidden sträcker sig emellan 100-240. Satsen hittar du hos din lokala Kamasa Tools-handlare.

Slutsprutat

Här är lösningen på problemet med rinnande vätskor och pysande luft när man skall under huven och skruva. Med det här K 228-setet med tänger kan du snörpa av slangar i dimensioner från 11 till 60 mm. Trots plasten är dom hållbara och du borde kunna hitta dom hos din lokala Kamasa-handlare.

Nya Reeds

Boyesen Reeds senaste Rad-valves passar både 600 SDI och till Mach Z 1000. SDI:n skall få runt 5 extra hk och Mach Z:an hela 10! Detta sätt att trimma sin skoter är både enklare och billigare än att till exempel byta pipor. Hitta din återförsäljare på **www.glansgarden.se.**

På bio

Xtreme Clothing Sweden kommer att den 10:e November att ha visning av en av årets grymmaste skoterfilmer: Ruff Riders 3. Platsen är Norrbottens största biograf, Saga biografen i Boden. Ruff Riders 3 visas både 16:00 och 21:00. I samband med detta kommer Team Kjellin Snowcross att visa upp sig i Bodens centrum och självklart kommer Xtreme Clothing Sweden att ha försäljning av dekaler, kläder och de nyaste och grymmaste xtremsports filmerna. Efter att filmvisningen är över fortsätter festen på Bodensia, cirka 20 meter från biografen. Håll utkik efter mer information i de lokala dagstidningarna när den 10:e November närmar sig. Hitta även mer information på **www.XCS.se**

Som på riktigt

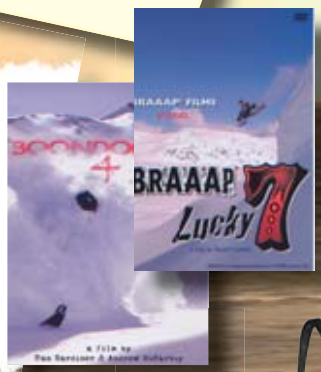
Om man inte får eller har råd att köpa Ski-Doos nya REV-XP så finns det ett lite mindre alternativ som kan vara minst lika roligt. Denna 41 centimeter långa radiostyrda skoter med fungerande lysen är designad för att kunna köras både i snö och på hårda underlag, detta tack vare de extra hjulförsedda skidorna som medföljer. Kolla med din Ski-Doo-återförsäljare om dom har någon att kränga till dig.

Drakar 2008

Efter två års samarbete om distributionen av Dragon MX glasögon återtar nu Extra Evil Disritution AB försäljningen och distributionen av Dragons artiklar. För mer information, kontakta Eric Nordström på Extra Evil Distribution AB i Östersund. Eric berättar även att Dragons nya skoterkollektion Dragon MDX kan hittas hos din lokala återförsäljare. Dom har extra foam för att passa skönt i hjälmen. Bandet är silikonbehandlat för att sitta kvar på hjälmen och både ramen och linsen har ventilation.

Filmer på gång

Nu börjar årets filmer att presenteras på bred front. Iceman Sport Extreme har bland annat fått in Braap Lucky 7 och Boondockers 4. Dom har självklart massor med fler nyheter, surfa in på **www.iceman.se** så får du se.



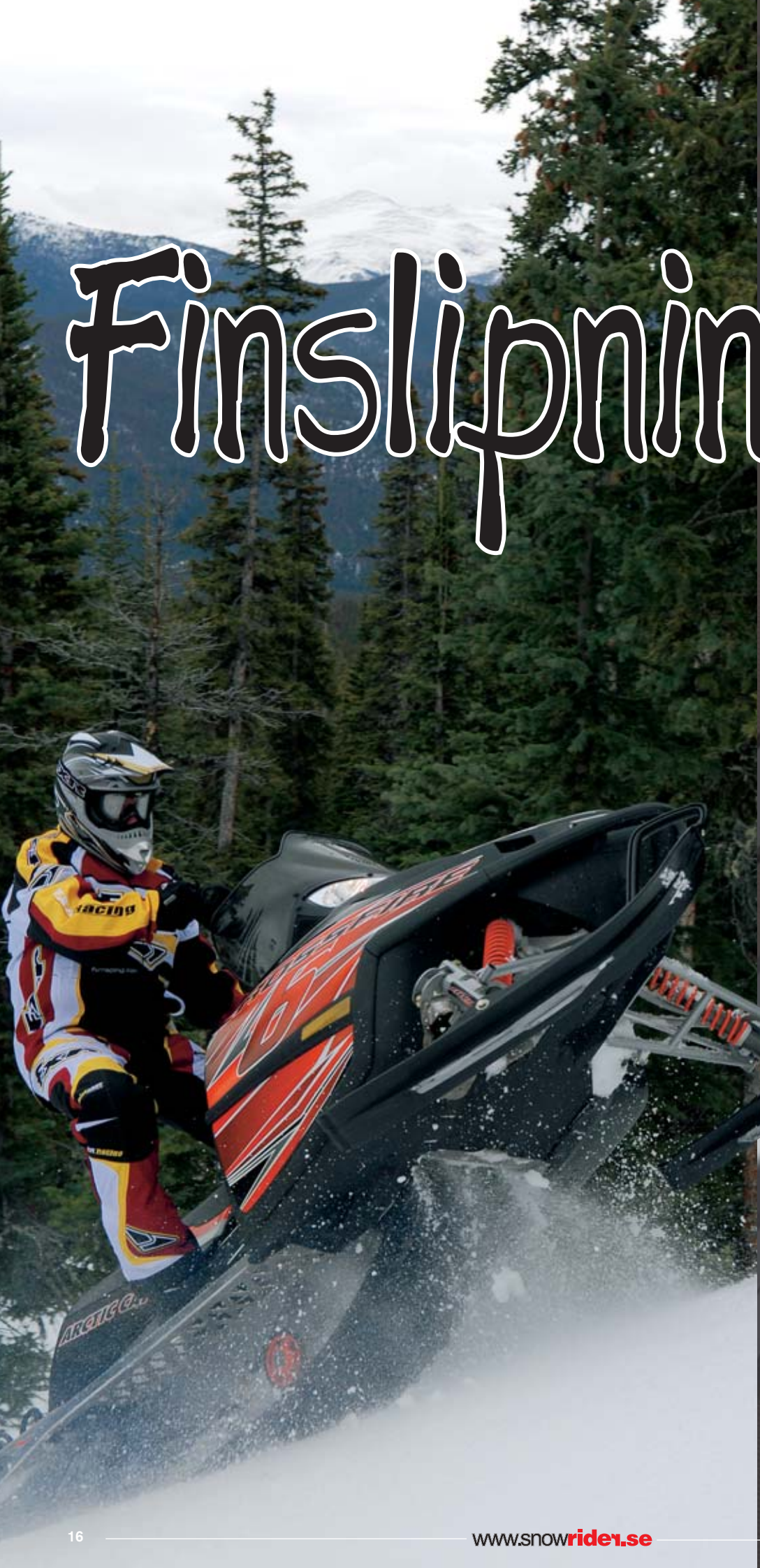
Superladdare

Oxford Maximiser 360T är en laddare som passar allt från bilar, motorcyklar, båtar, husvagnar till jetskis, fyrhjulingar och självklart snöskotrar. När ett fordon får stå still ett tag laddas batteriet ur med tiden, och då speciellt vid lite kallare temperaturer. Oxford Maximiser är en avancerad batteriladdare som med sina tre olika funktioner och sjustegs-laddning inte bara laddar och behåller batteriets laddning utan även kan rädda många batterier som först verkat förstörda. Den kan även lämnas påkopplad konstant utan att batteriet riskerar att skadas. Laddaren levereras med ett väggfäste, skyddsväska och extra långa kablar. Hitta mer information på **www.jofrab.se**

OXFORD
Essential Rider Equipment

Bow och Sparkle

Vill du ha ett löstagbart innerfoder i freece, flera ventilationsöppningar, ett bra membran som skyddar mot väta och vind och tejpade sömmar? Om ja, då är Scotts jacka Bow ett bra alternativ. Priset är 3195:- och om du inte vill gå med rumpan bar kan du komplettera med ett par Sparkle-byxor. Med extra isolering på knäna och i baken, snölås och samma fina membran som i jackan kompletterar dessa plagg varandra klockrent. Byxans pris är 1995:-. Hitta mer information på **www.scottusa.com**



Finslipningen

Arctic Cats redan fina hybrider har till i år förfinats och uppdaterats så att det faktiskt inte finns mycket mer att önska sig.

Text: Patrik Larsson
Foto: www.mattiasklockar.com

Vi spekulerade lite förra året om det skulle komma en hybrid baserad på det nya Twin Spar-chassit. Men eftersom den dåvarande Crossfire-serien tycktes ha mycket mer kvar att ge så ansåg vi att chansen till det inte var så stor.

Vi kan nu konstatera att vi fick rätt och att Twin Spar tvärt emot tog klivet mot touring och i stället blev en riktigt grym sådan.

Resan framåt mot de hybrider vi får se idag började väl redan 2005 i och med att Sabercat 700 presenterades. Den var i princip en förlängd F7 med en mekanisk back och alldeles för slappa stötdämpare

och, hör och häpna, den hade backspeglar! Resultatet vart inte helt bra, den vart fortfarande för mycket ledmaskin och redan året efter hade man tagit åt sig erfarenheterna och gjorde ett nytt försök.

För att inte bara få dit en längre matta utan även en bredare byggde man den nya hybriden med M-chassit som grund och monterade F-seriens framvagn, Crossfire var född.

Resultatet vart riktigt imponerande, och skotern fick många lovord både i press och ute hos den gemene skoteråkaren, man var verkligen något på spåret. Men för att man idag skall kunna kalla en maskin för verkligt all-round och att den på allvar ska gå hem behöver den ha en backväxel som inte lägger på för mycket vikt eller krånglar till tekniken.

Så till säsongen 2007 kunde Arctic Cat äntligen presentera sin nya Diamond Drive med back. Denna lilla enkla uppfinning är Arctic Cats kanske viktigaste framsteg på många år. Då elbacken som reverserar motorn vart standard på Polaris, Ski-Doo och Lynx hamnade Arctic Cat hjälplöst efter, men detta är nu som sagt löst. Vilken lättnad.

Det var också 2007 som hybridmodellutbudet ökades på rejält och gick från en 700-kubikare till hela fyra modeller med motoralternativ som sträckte sig ända från 500 cc till en hel liters cylindervolym.

2 8

Man skall inte laga något som inte är trasigt, brukar man ju säga. Så det är just därför som Crossfire inte har gått igenom några riktigt drastiska förändringar till den här säsongen. Men de uppdateringar som gjorts är ändå riktigt värdefulla.

Tack vare att generalagenten KGK i stor utsträckning kan välja konfiguration på de modeller som skall säljas här i Skandinavien får vi skotrar som på många sätt är mycket bättre utrustade än de som säljs i Nordamerika.

I grunden importeras skotrar där utrustningspaketet Sno Pro finns tillgängligt, om det inte finns så begär KGK att få det monterat om de känner att det krävs.

Crossfire 8 och 1000 finns som Sno Pro-modeller i USA men inte 6:an. Och eftersom den skall slåss i 600:a klassen fick den alltså lov att Sno Pro-utrustas för att den ens ska ha en chans i Sverige. För att däremot fortfarande ha ett lite billigare alternativ har Crossfire 5 lämnats ifred på den punkten.

Vad innebär då Sno Pro? Jo, det talar i princip bara om vilka stötdämpare som skotern är utrustad med. Precis som förra året är det Fox Float fram och Fox Zero Pro i boggin som gäller.

Nu till förändringarna och uppdateringarna. Alla maskinerna i serien har utrustats med de en tum bredare M-skidorna, vilket är välkommet på en maskin som skall ut i lite djupare snö.

Vidare har 1000, 800 och 600 fått 38 millimeter höga kammar, 5:an har däremot kvar sina på 32 millimeter.

Just kamhöjden kan man alltid diskutera, men i dagsläget finns det egentligen ingen anledning för någon att ha lägre än 44-kammar. Självklart finns det en ekonomisk tanke bakom att det över lag i branschen monteras 38-kams mattor, så det kanske i slutändan ändå är det klokaste valet i det stora hela.

Om man ändå skulle vilja ha lite mer höjd är problemet så lätt avhjälpt, och byter man medan man kan få en slant för sin gamla matta blir det inte heller egentligen så saftigt dyrt.

00

Vidare är styrspindlarna nya. Dessa är inte nykonstruerade utan kommer direkt ifrån Arctic Cats framgångsrika 440-

Med sina över 160 hästar är Crossfire 1000 en brutal best som är underhållande grym.

räser. Fördelarna är att styrutslaget ökat med 10° samt att dom är lättare. Alltså en kanonenkel och billig lösning då styrspindeln redan finns framtagen och är utprovad under flera år under de hårdaste av förhållanden.

Även fotstegen har gjorts om och förbättrats med större hål som släpper igenom snön lite lättare samtidigt som man nu har fler tänder att ta spjärn mot.

Fortfarande är elstarten ett tillbehör som man får betala extra för.

Minstingen och det billigaste alternativet Crossfire 5 är en riktigt trevlig och lättmanövrerad maskin. Och det faktum att Arctic Cat lyckades sälja in den hos en hel del skoteruthyrare inför förra säsongen avslöjar ganska bra vad det är för en maskin egentligen.

För riktigt fullvuxna räcker den inte riktigt till, men som familjens andramaskin är den ett mycket fint alternativ med sin vätskekylda motor på över 80 hästkrafter.

Crossfire 6 hamnar egentligen lite mitt emellan den mindre 5:an och den betydligt potentare 8:an. Detta visade sig på försäljningssiffrorna förra året då de flesta helt enkelt la till mellanskillnaden och gick upp på en Crossfire 8. På det sättet fick 8:an lite extra skjuts i försäljningen.

Trots att man lite elakt kan säga att Crossfire är byggd enligt gamla principer gör kombinationen av M-chassit och F-framvagnen att Crossfire fick en modernare körställning än den gamla F7. Den nya 800-motorn har ett bättre register, lägre bensinförbrukning och mer hästkrafter än den tidigare 700-motorn. Så vart är det då jag vill komma? Jo, att för er som saknar F7, så har ni er ersättare i Crossfire 8. Mattlängden på 136" eller 345 cm är inte på något sätt begränsande, inte ens på led. I moddigt före är den till och med till en stor fördel.

Att Crossfire till det även har en okopplad boggi, gör att man enkelt får upp skidorna från marken när man behöver det, vilket lägger till ytterligare en hel del till körkänslan.

1

Nu när Ski-Doo valt att lägga ner sin Renegade 1000, Lynx bara har en 800:a och Polaris största hybrid är på 700 cc är Crossfire 1000 kvar ensam i toppen. Detta är alltså det enda alternativet idag för dig som bara vill ha en riktigt stor tvåtaktare till hybrid.

Vad som varit lite förvånande och imponerande under den senaste säsongen är att bensinförbrukningen på Crossfire 1000 legat så lågt i jämförelse med både 8:an och 6:an. Antagligen är anledningen till det att den stora motorn helt enkelt inte

Ensam i toppen. Crossfire 1000 är det enda riktigt stora alternativet på hybridmarknaden.

Kombinationen av M-modellens körställning och framvagnen från F har gett resultatet att Crossfire är en på många sätt modernare sportskoter än vad F7 någonsin var.

Crossfire 8 är den som säljs i flest antal. Helt enkelt en bra skoter som många gillar och den egentliga ersättaren av den saknade F7.

På de Amerikanska modellerna vi fick provköra satt det bara mattor med 32 millimeterskammar. Bredställ var namnet.

Crossfire skall vara en hybrid, men med dagens höga fjädringsväg bak blir det inte mycket matta kvar i marken på en 136”-matta.

behöver jobba lika hårt som de mindre vid samma typ av körning.

Om man då skall summera hela Arctic Cats hybridprogram får man faktiskt ihop marknadens bredaste. Det som saknas är en fyrtaktare, men i övrigt finns det allt. Vi har den lilla 500-kubikaren som tack vare sin vätskekylning ingalunda är en renodlad snikmodell. 600:an är Sno Pro-utrustad och är kanske egentligen den modell som passar flest. Crossfire 8 har vi redan hyllat och utnämnt till F7:s efterträdare, vilket inte säger lite. Som grädde på moset hittar vi sen marknadens största och starkaste crossover-maskin, Crossfire 1000. Vilken som passar dig och vilken du i slutändan väljer att köpa är det svårt att sia om, men hur det än blir är chansen stor att du kommer känna dig riktigt hemma.

På Arctic Cats M-modeller sitter styrstången monterad mer rakt upp än på den äldre F-seriens skotrar. Detta tillsamans med det höga styret ger en skön ståupp körställning.

CROSSFIRE 1000/ 8/ 6/ 5

Motor

Typ:	2-cylindrig 2-takt
Volym:	999/ 794/ 599/ 499 cc
Borrning/slag:	90,3x78/ 85x70/ 73,8x70/ 71x63 mm
Bränslesystem:	50/ 46/ 46/ 38 mm BEFI
Smörjning:	Separat
Avgassystem:	2-1
Uppg effekt:	162/ 142/ 118/ 84 hk
Start:	Manuell

Chassi

Uppg torrvikt kg:	Uppges ej.
Tunnel:	WF II
Framvagn:	AWS VI
Dämpare:	Fox Float (Cf 5: Ryde FX)
Fjädringsväg:	23,4 cm
Boggi:	FasTrack
Dämpare bak:	FOX Zero Pro (Cf 5: Ryde FX)
Dämpare fram:	
Fjädringsväg:	43,2 cm
Typ av matta:	38x345x3,8 cm (Cf 5: 3,2 cm kammar)
Skidor:	Composite
Spårvidd:	106,7-111,8 cm
L/B/H:	322,6x118,1xuppges ej cm
Tankvolym:	46 l
Oljetankvolym:	Uppges ej

Att äga

Pris:	133'800/ 119'600/ 109'600/ 91'700:-
med "Cat Cash"	
Färg:	Orange/ orange/ svart/ svart
Generalagent:	KGK Suzuki AB

Arctic Cat kan fortfarande stoltsera med ett av skotervärldens största tankningshål.

Det lite längre chassit ger lite extra plats för packningen.

Det nya utförandet av fotstegen släpper igenom mer snö än förut och de vassa uppvikta kanterna gör att man får ett bra fäste med kångorna.

Crossfire är en av de sista skotrarna som har en gammal klassisk skoterhuv.

Ingen förändring av förarmiljön, förutom det nya DeLux-instrumentet som innehåller det mesta som, analog eller digital visning av hastighet och varvtal, men också saker som trippmätare, timräknare och även en höjdmätare.

De nya styrspindlarna med 10 grader större svängkapacitet är ärvda från Arctic Cats 440-räser.

PIMP YOUR HEAD

PROVA 2008 ÅRS HJÄLMKOLLEKTION
FRÅN SNO PRO. NU HOS DIN SKOTERHANDLARE.

SNOPRO

www.Duells.se .no .dk

Av högsta vikt

En ny era är inledd inom crossover-segmentet, för viktjakten har även nått hit.

Text: Patrik Larsson
Foto: www.mattiasklockar.com

Årets enskilt största skoternyhet är utan konkurrens Ski-Doos nya chassi, REV-XP, och Ski-Doo tassar verkligen inte på tå när det skall introduceras.

Redan det här, det första året är alla sportmaskiner, med undantag av den billiga maskinen MX Z 550X baserade på det nya chassit. Men inte bara det, även hela hybrid-segmentet likaså, och på det även en Summit, som vi skall återkomma till senare under säsongen.

Allt som allt presenterar Ski-Doo sju nya REV-XP-skotrar där motoralternativen och mattlängderna vitt skiljer sig från varandra och alla är nog var för sig de modeller som det kommer att vara allra mest sug efter bland nyskoterköparna.

Eftersom årets Renegade-modeller är nya rakt igenom slipper vi gå igenom några skillnader och jämföra dom med förra årets modeller, så vi kan gå direkt på det väsentliga.

Repetition

Vi har redan tidigare gått igenom hela viktreduceringsjakten i detalj när årets nya sportskotrar presenterades i SR-1 2007-2008. Men vi gör en snabbgenomgång för säkerhetsskull.

År 2004 fick ett helt nytt gäng med Ski-Doo-tekniker och utvecklare en uppgift från bolagsledningen. Dom skulle bygga en skoter som var 50 pund (23 kg) lättare än REV. Förutom vikten skulle tyngdpunkten gärna sänkas och en ny mindre tröttande ståupp-körställning skulle utvecklas. Allt detta skulle sen paketeras i en ny design som inte skulle likna något annat och vara modern i många år.

Allt gammalt tänk var tvunget att skrotas, så man gick igenom varje skruv, varje fjäder, ja allt som en skoter är uppbyggd av. Allt vägdes och utvärderades i jakten på onödiga gram.

Viktmålet uppnåddes, men körställningen då?

Man insåg ganska snabbt att för att körställningen skulle bli mindre tröttande än på REV så behövdes det mer utrymme för benen.

Men att i relation till motorn flytta föraren bakåt igen skulle ha varit att gå tillbaks i utvecklingen. Nej, fötterna behövdes flyttas framåt. Problemet var att där dom skulle vilja placera dom satt det av gammal hävd en sekundärvariator, så det var den som skulle flyttas. Den enda riktningen som rent praktiskt fanns att tillgå var uppåt och framåt.

Men tack vare att bland annat motorn och bromsskivan monterats lägre än på REV kunde man trots höjningen av sekundären sänka tyngdpunkten med totalt 25 millimeter.

Alltså var nu även uppgifterna angående tyngdpunkten och förarergonomin lösta. Slutligen formade man en Stealth-inspirerad design som man säkert kan diskutera i all oändlighet. Men ett är då säkert, att den inte liknar något annat i skotervärlden i alla fall.

Enkelt

Att presentera Ski-Doos nya hybrider eller crossover-maskiner är egentligen väldigt enkelt. Dom är nämligen så pass lika deras kortare bröder att man i princip kan säga att det är samma skoter. De enda riktigt stora skillnaderna är att Renegade har ett längre och bredare drivband, de 175 millimeter breda Pilot-skidorna och en burkrem.

Renegade kommer till Sverige som tre olika modeller. Renegade 800X och 600X, och en mer familjeutrustad 600:a som man bara kallar Renegade.

De två X-modellerna är fullsmäckade med högklassig utrustning, så som renoveringsbara aluminium clicker-dämpare fram. I boggin sitter en renoveringsbar aluminium-dämpare fram och huvuddämparen är en så kallad Racing Clicker, vilket är en riktigt fin dämpare med mängder av inställningsmöjligheter.

Vidare ingår den speciella racingdynan, racingbromsen med stålomspunnen bromsslang, styrhöjaren, styrkrokarna, handskydden och den låga rutan i X-paketet.

Den enklare modellen Renegade har lite mer standardbetonad utrustning så som lite mindre avancerade dämpare och en riktigt hög ruta. Den här modellen kommer även att säljas med en möjlighet att få en dubbeldyna och till det förstärkta boggifjädrar för att klara av den ökade belastningen på fjädrarna när man skjutsar en passagerare.

Båda 600:a modellerna har Rotax vid det här laget klassiska SDI-motor, den billigare Renegade-modellen utan X-paket har alltså inte något av Rotax billigare motoralternativ.

Att Ski-Doo har valt att montera den smått legendariska 600 SDI-motorn är mycket välkommet. Detta gör att båda modellerna kommer ha en mycket låg bränsleförbrukning. Det är väl egentligen inte först och främst positivt för att de körda milen så att säga blir billigare, utan att detta i kombination med den stora tanken ger skotrarna en imponerande räckvidd.

Att sen ens prata om att alla tre skotrarna har elektronisk back genom RER känns lite för självklart i dagens läge att ens ta upp, likaså att alla har dragkrok och elstart, så vi går vidare.

Drivbandet

Under försäsongen har vågorna gått höga i diskussionerna angående det drivband som årets Renegade-modeller levereras med.

Förra året hade både Renegade 1000 och 800 kamhöjden 44 millimeter, vilket många verkar ha tagit för givet att Renegade även skulle ha i år.

Årets design på Renegade är lite hård och kantig. Micke däremot är rund och go.

Årets Renegade är välutrustad från start, det enda man kan haka upp sig på är att det vid produktionstillfället inte fanns några mattor av den nya typen att tillgå med högre kammar än 32 millimeter.

Med X-paket utrustas Renegade med clicker-dämpare både i framvagnen och bak i boggin. Så hoppa långt, det ska man.

I höger fotholk får man samsas med växelhuset och i den vänstra skyddet över bromsskivan.

Renegade X har ett styre med styrkrokar och burkrem, en hög styrhöjare, handtagsskydd, låg ruta och det nya flerfunktions-instrumentet.

REV-XPs framvagn och styrsystem är hela fem och ett halvt kilo lättare än på sin föregångare.

Renegade 1000 föresten, det monstret har i år utgått ur sortimentet. Antagligen för att det inte finns någon XP-chassi som motsvarar REV-chassits större modell RT. Inte än i alla fall, men det kommer garanterat. Hade dom försökt att köra den en säsong till hade antagligen många maskiner riskerat att bli stående osålda, i konkurrensen med den nya Renegade 800X.

Nu tillbaks till diskussionerna angående mattan på årets Renegade.

Vi frågade Bo Strandberg på Ski-Doo om varför dom valt att leverera årets maskiner med bara 32-millimeterkammar.

—Svaret är enkelt, det fanns inte vid tidpunkten för produktionen av maskinen tillgång till mattor med högre kammar än 32 millimeter. Men vi vet om vilka önskemål våra kunder brukar ha så vi kommer att under hösten ha tillgång till mattor med kammar på upp till 44-millimeter, dessa kommer säljas till ett subventionerat pris i en riktad kampanj, berättar Bo.

Den nya mattan har en ny delning på 72,65 mm, att jämföra med det hittills vanligaste på 64 mm. Detta för med sig den nya mattländen 137 tum eller 348 centimeter och är en specialdesignad matta efter önskemål från Ski-Doo.

Redan förra säsongens mattor på Mach Z och 800 XR-S var uppbyggda enligt samma teknik, med bara ett lager cord.

En matta som byggs enligt den här principen får många fördelar jämfört med de äldre typerna av mattor.

Den blir självklart lättare, vilket så klart inte bara sänker totalvikten på skotern, det gör att även toppfarten ökar och spolupp-tiden minskar.

Den nackdel man tydligast träffat på i det här läget är att mattan blir mycket känsligare vid dubbning. Därför har man varit tvungna att ta fram en speciellt utformad dubb som bättre är anpassad till den nya mattans mindre tjocklek.

Körning

När vi i våras hade möjlighet att bekanta oss med Ski-Doos nya skotrar fanns det tyvärr bara en iordningställd Renegade 800X tillhands. Vi hade alltså ingen möjlighet till att köra någon annan modell än just den.

Den här individen hade också lite för hårt bestyckade dämpare vilket gjorde att den kändes lite hård och kantig i jämförelse med de korta maskinerna som verkligen imponerade på oss, vad det gäller manöverbarhet och funktion.

Renegade har en både längre och bredare matta, och det brukar av erfarenhet ge en skoter med något bökigare kurvegenskaper, speciellt under snöförhållanden som ger ett bättre fäste än en frusen hård led. Den längre boggin gör även skotern mer stabil i hög fart och att den inte blir lika känslig för en knölig led, då mattan inte tar sig lika djupt ner i hålen som på en kortare skoter.

Renegade verkar vara mer en ledskoter än en lössnömaskin. Hur den förhållandevis låga vikten kommer påverka egenskaperna i den djupa snön trots de lite lägre mattkammarna återstår att utreda under den här säsongen.

Rent och snyggt. All onödig plast lyser med sin frånvaro och det är väl bara bra?

Det finns inget som i det här läget talar för att Renegade REV-XP skulle skilja sig väsentligt från de erfarenheterna.

Man kan helt enkelt inte förvänta sig något annat än att den här modellen kommer att leva upp till de högt ställda förväntningar som vi ställer på den. Man kan också redan nu konstatera att det är många fler än vi som verkligen tror på konceptet och är beredda att satsa sparpengarna på en Renegade.

I skrivande stund berättar Ski-Doos generalagent att dom så här i början på oktober helt och hållet sålt slut på alla maskiner som baseras på det nya chassit REV-XP.

Självklart skall det finnas skotrar kvar för er som vill köpa, men det kan hända att man får leta efter det man vill ha, hos lite olika lokala handlare.

—Enligt våra beräkningar skulle vi ha haft utrymme att sälja upp till 30% fler skotrar än vad vi gjort i år, men vi vill inte ta några risker alls vad det gäller att i slutet av säsongen stå med osålda skotrar, skotrar som sen måste reas ut till våra kunders förtret, säger Bo Strandberg på BRP i Umeå.

Ja, och ställa till med förtret är det väl ingen som vill, och väljer du att köpa just en hybrid är det just det som är tanken. Så lite problem som möjligt i alla typer av snöförhållanden, samtidigt som du vill kunna köra fort och hoppa långt.

Tittar vi tillbaks och lär av historien finns det några saker vi kan konstatera. Ski-Doos Renegade-modeller håller ett mycket högt andrahandsvärde, eftersom dom är så eftertraktade och bra på allt.

Många menar vidare att om man väljer att köpa Renegade förlorar man egentligen ingenting jämfört med att köpa en kort maskin. Att köpa en Renegade är också så mycket lättare att försvara inför familjen, eftersom den just har ett brett användningsområde, med sin längre matta och drag.

Nöjer man sig sen med 600 kubik och 120 hästar får man dessutom en skoter som kommer dra så lite bensin att kompisarna kommer att avundas, och bara det är ju kul.

Kurvegenskaperna med en bredare och längre matta påverkas så klart till det negativa, men i det stora hela ger en hybrid en större chans till en riktigt lyckad dag under de flesta förhållanden.

	RENEGADE 800X/ 600X	RENEGADE 600
Motor		
Typ:	2-cylindrig 2-takt	2-cylindrig 2-takt
Volym cc:	799,5/ 594,4	594,4
Borr/slag mm:	82x75,7/ 72x73	72x73
Bränslesystem:	2xTM40HTD-DPM/ SDI	SDI
Smörjning:	Separat	Separat
Avgassystem:	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	149@8150/ 114@8100	114@8100
Start:	Elstart	Elstart
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	208/ 205	209
Tunnel:	XP	XP
Framvagn:	REV-XP	REV-XP
Fjädring fram:	HPG T/A Aluminium Clicker	HPG
Fjädringsväg fram:	22,9 cm	22,9 cm
Boggi:	SC-5 LT	SC-5 LT
Dämpare bak:	HPG Racing Clicker	HPG
Dämpare fram:	HPG T/A Aluminium Clicker	HPG
Fjädringsväg bak:	40,6 cm	40,6 cm
Typ av matta:	40,6x3480x3,18 RipSaw	40,6x3480x3,18 RipSaw
Skidor:	Pilot 175 mm	Pilot 175 mm
Spårvidd:	123 cm	123 cm
Längd/bredd/höjd:	311x122x100 cm	311x122x117 cm
Tankvolym:	40 liter	40 liter
Oljetankvolym:	3,7 liter	3,7 liter
Att äga		
Ca pris:	127 900:-/ 119 900:-	105 900:-
Färg:	Svart-grå	Svart-grå
Generalagent:	BRP Sweden AB	BRP Sweden AB

Ståupp-körställning 2.0, Ski-Doo går vidare i den utvecklingen som dom startade 2003.

08

SHARE OUR PASSION

CAT CASH

Beställ din nya Arctic Cat innan den 19 november 2007 och du får hela 6.000:- i rabatt! CAT CASH gäller hela 2008 års modellprogram.

Nyheter 2008

Välkommen in till din återförsäljare och se 2008 års modellprogram.
Bland årets nyheter hittar du en helt ny touringserie med fyra nya modeller.
Bland annat lyxiga TZ1 LXR. F570 är nyheten som passar för hela familjen.

Närmaste återförsäljare hittar du på vår hemsida www.arcticcat.se eller ring 020 - 35 00 35!

Cat Cash gäller ej F120.

ARCTIC CAT®

Arctic Cat/Monster Decal Kit
*GR-SNOMO
MSRP: 999Sek

MONSTER ENERGY

Monster Track Jacket *JA-MOBK2
Sizes: M/L/XL MSRP: 799Sek

Monster Sweatshirt *SW-MOBK2
Sizes: M/L/XL MSRP: 899Sek

PSEPARTS

FÖR MER INFORMATION KONTAKTA DIN ONE ÅTERFÖRSÄLJARE ELLER PSEPARTS PÅ 0176-224599

Kombat Monster 2
#80-9012 S, M, L, XL, XXL
MSRP: 1999 Sec

Monster Hat #HA-MOBK
Sizes: S-M, L-XL MSRP: 299Sek

Monster T-Shirt #TE-MOBK2
Sizes: S/M/L/XL/XXL MSRP: 299Sek

Monster Pit Shirt #SH-MOBK2
Sizes: M/L/XL/XXL MSRP: 599Sek

Monster Beanie #HA-BEMO2-BK
MSRP: 299Sek

Monster Hat 2 #HA-MOBK2
Sizes: S-M, L-XL MSRP: 299Sek

Monster Beanie #HA-BEMON-BK
MSRP: 299Sek

www.oneindustries.com
www.onehelmets.com

ridestore.se

WWW.RIDESTORE.SE UTRUSTNING & STREETWEAR ONLINE

ONE KOMBAT MONSTER II HJÄLM 1899:-
FOX THE MAIN GOGGLE PINSTRIPE 479:-
SHIFT SQUADRON KLÄDPAKET 1995:-

FOX V3 ENCORE HJÄLM 3899:-
OAKLEY CROWBAR GOGGLE 639:-
FOX SHORTCUT KLÄDPAKET 2098:-

FOX V3 PHOENIX HJÄLM 3899:-
SPY MAGNETO GOGGLE 949:-
SHIFT RECON KLÄDPAKET 1398:-

FOX V2 SIN CITY HJÄLM 1999:-
FOX THE MAIN GOGGLE ENCORE 479:-
FOX SHORTCUT KLÄDPAKET 2098:-

HANDLA DIN UTRUSTNING PÅ RIDESTORE.SE

SNABB LEVERANS - ALLT I LAGER - FRI FRAKT ÖVER 1000KR - HANDLA SÄKERT - FULL BYTES/RETURRÄTT

★ ★ ★ ★ ★

SENASTE I BUTIKEN

MASSOR AV MER PÅ WWW.RIDESTORE.SE

FOX V3 Hjälmar 3899:-

FOX V2 Hjälmar 1999:-

SPY Goggles från 379:-

FINNS ÄVEN SOM SNOW MODELL! SNOW MODELLEN HAR DUBBELGLAS FÖR SNÖSKOTERÅKNING

ONE Monster 1899:-

ONE Rockstar 1899:-

ONE Trooper 3399:-

KBC Zombie 1595:-

DRAGON Goggles från 429:-

FOX Goggles från 429:-

SVALBARD

RESAN TILL VÄRLDENS ÄNDE.

Då det gäller att hitta det ultimata snöskoterparadiset riktas gärna blickarna mot Kanada eller USA, och oftast glöms den vildaste av vildmarker som faktiskt ligger betydligt närmare än vi tror, nämligen Svalbard.

Text&Bild: Björn Friström, Martin Asberg

Handen på hjärtat, vad säger namnet Svalbard dig? Tänker också du på några skjul av korrigerad plåt, halvt eller helt översnöade och omringade av tusentals blodtörstiga isbjörnar? Mina tankebanor gick i alla fall så när vi på SnowRider fick en förfrågan om att komma på besök till den kargaste av platser i den moderna världen.

Det första jag frågade mig var, vad är egentligen Svalbard? Finns det någonting på den ön förutom kolgruvor, skitiga ryssar, vindbitna valfångare, isbjörnar och några enstaka forskare?

För att ta reda på mer om den mytomspunna ön tog vi oss en svängom på internet för att få ta del av de grundläggande kunskaperna om stället vi skulle besöka.

Internet är ju faktiskt ett fantastiskt ställe som inte bara innehåller erotik, tro det eller ej. Faktum är att jag alltid brukar börja med att googla fram eventuella hemsidor och övrig information om ett ställe jag ska besöka. Googlar man på Svalbard får man ganska omgående 30 miljoner träffar och all tänkbar information.

Svalbard är en Norsk ögrupp i Arktis som betraktas som ett folkrättsligt traktat, vilket i praktiken betyder att andra stater har rätten att bedriva ekonomisk verksamhet på ögruppen, även om det är Norge som regerar på ön. Högsta hönset på Svalbard kallas för Sysselmannen och är i princip både polis, domare och bödel i och med sin oinskränkta makt.

Det är i första hand kolbrytning som lockat andra stater som till exempel Ryssland, men också en gång i tiden Sverige, att nyttja denna folkliga rätt. Ryssarna håller dock fortfarande till i Barentsburg, mer om detta lite senare i texten i och med vår dagsutflykt till denna gudsförgätna håla. Den största byn på Svalbard heter Longyearbyen och får betraktas som knutpunkten på denna ögrupp. Här hittar vi ett samhälle som har alla moderna faciliteter man kan önska sig och bilden av de översnöade plåtskjulen kan inte vara mer fel. I Longyearbyen hittar du ett gäng moderna hotell, universitet, museum, nattklubbar, restauranger, affärer och otaliga turistattraktioner. Här finns alltså allting du behöver då det gäller bekvämlighet, samtidigt som någonting riktigt unikt väntar på dig där gatlyktorna slutar, nämligen vildmarken. Faktum är att Svalbard är en av de sista utposterna då det gäller vildmark som ännu inte är besegrad. Det är inte för inte som det finns en oskriven lag på att alla som ger sig ut utanför civilisationen ska vara beväpnad med ett grovkalibrigt vapen. Anledningen är samma nu, som i nådens år 1596 när Willem Barents först landsteg på ögruppen, nämligen isbjörnarnas lust att äta människor. Isbjörnen har inga som helst naturliga fiender på Svalbard och ser därmed också alla levande varelser som potentiell föda, även människan. Nu ska isbjörnens hot mot människan inte överdrivas men inte heller nonchaleras och att ta det säkra före det osäkra måste väl ändå rekommenderas då isbjörnsatacker faktiskt inträffar.

Resan till Svalbard

Vår resa till Svalbard började med att vi fick en förfrågan från det norska resebolaget Spitsbergen Travel om det kunde vara av intresse för oss på SnowRider att besöka denna mytomspunna ögrupp långt uppe i Arktis. Det tog hela tre sekunder från jag fick mailet till att alla på redaktionen fullständigt skrek av lycka, packade väskan och anmälde sitt intresse för att få följa med. Vi från SnowRider som åkte var jag (Chefredaktör Björn alltså) redaktör Magnus och vår medhjälpare Martin. I och med att vi hade pressläggning för vår biltidning fick Patrik stanna hemma. Sagt och gjort, vi tackade direkt ja till denna trip och bestämde ett lämpligt datum som passade oss.

Dagen för avresa närmade sig med stormsteg och vår reserutt blev planerad som följer. Eftersom redaktionen ligger i Mora var det egentligen hugget som stucket om vi skulle utgå från Arlanda eller Gardemoen. Valet föll på Arlanda eftersom vi är väl inkörda på den flygplatsen då det gäller parkering av bil, incheckning med mera. Vi parkerar alltid bilen på långtidsparkeringen vid SAS-Radisson då det går gratis bussar därifrån varje kvart till avreseterminalerna. Visst, det är inte helt gratis att stå där, men för oss fungerar det, och jag tycker att det kan vara värt en hundring om dagen då parkeringen är inhägnad och har bra övervakning. Skulle det visa sig att kylan dragit ur batteriet när du står där en söndagsnatt ingår också starthjälp i dygnshyran. Du behöver aldrig heller oroa dig över att parkeringen är stängd. Om du så kommer dit mitt i natten är det bara att åka fram till bommen, trycka på knappen, få din biljett och sedermera åka in och parkera, och sedan ta bussen till rätt terminal. Vid hemkomsten gör du

Björn, Magnus och Martin gjorde Svalbard på fyra dagar vilket tidsmässigt var i snålaste laget.

likadant fast tvärtom. Ta buss 14 från terminalen, till långtidsparkeringen vid SAS-Radisson, stig ur din bil, ta biljetten, gå in på den ständigt öppna obemannade kontoret, stoppa in biljetten i maskinen, betala med kort eller kontanter, ta biljetten, sätt dig i bilen åk till utgången, stoppa in den i biljettspringan vid bommen, som öppnas och du är fri att åka vart du vill. Kan det bli enklare? Ett råd kan vara att memorera var du parkerat bilen, långtidsparkeringen är svinstor och det är lätt att tappa bort bilen i det oändliga havet av personbilar. Detta gör du lämpligast genom att komma ihåg vilken hållplats du går på vid, dessa är märkta med en bokstav.

Vägarna på Svalbard

Som sagt, bilen var parkerad och vi stod på Arlanda flygplats med en bekräftelse i form av en E-ticet i näven. Det fina med en E-ticet är att du själv kan checka in dig och ditt bagage genom att helt enkelt följa instruktionerna vid någon av de otaliga incheckningsautomaterna. I korta drag fyller du i siffrorna på E-biljetten i maskinen och därefter ger det ena det andra, hur enkelt som helst. Vår reserutt för dagen såg i alla fall ut som följer. Arlanda-Gardemoen-Tromsö-Longyearbyen

Det hela gick i ett naffs och det dröjde inte länge förrän vi stod på den karga ögruppen långt bort från allting. Vi visste redan att solen inte skulle orka sig upp över horisonten den här årstiden och ett disigt och skumt ljus välkomnade oss tillsammans med den isigaste och ogästvänligaste vind vi någonsin känt. Det här är ett land för hårdingar, tänkte jag för mig själv, samtidigt som jag drog ner mössan lite till.

Väl inne i den lilla ankomsthallen möts vi av en uppstoppad isbjörn, som lite snopet stirrar på mig från andra sidan glaset. Vi tar emot bagaget och möts upp av svenske Tony Larsson som är verkstadschef och alltiallo hos den stora skoterhandlaren IGP. Visst finns det vägar på Svalbard om än i blygsam skala. Det går en väg från flygplatsen till Longyearbyn på totalt några kilometer och sedan är det liksom inte så mycket mer. Detta till trots ser man relativt mycket bilar som tillsammans med universalfordonet snöskotern trafikerar gatorna. Man tycker att fyrhjulingen borde vara ett perfekt fordon då man även kan använda den när snön lyser med sin frånvaro, men icke. Då det finns ganska strikta fordonsrestriktioner på ögruppen, är det inte tillåtet att åka med motorfordon på barmarken som därmed elimineras fyrhjulingen som ett lämpligt fordon.

Tony eskorterar oss till vårt Spitsbergen Hotell som är det mest anrika på ön och av riktigt hög standard. Vi packar upp och gör oss hemmastadda innan det är dags för lite käk. Just maten är en av de verkliga glädjeämnena i Longyearbyen och den minst sagt trista norska matlagningskulturen lyser med sin frånvaro. Hotellen på Svalbard serverar den ena kulinariska maträtten efter den andra och det här är ett ypperligt tillfälle att att lyxa till det, och reta smaklökarna.

Det är värt det

Vi hade första dagen fri och passade då på att göra Longyearbyen Down Town. Förutom ett riktigt centrum med tillhörande butiker och inomhusköpcentrum i finns här också bland annat ett museum som avhandlar det mesta om Svalbards relativt långa historia. Här får du reda på det mesta om den slitsamma kolbrytningen, det intressanta och farliga livet som val och isbjörnsjägare, djurlivet och inte minst den tragiska historien om när tyskarna sköt staden i småbitar under Andra världskriget. Du ska också ta en bandvagn upp till isgrottorna som slingrar sig långt in i ismassorna. Att krypa runt i den klara isen är verkligen udda och kanske ingenting för dig med allvarlig klaustrofobi, men helt klart värt ett besök för oss som bara fått en släng av fobi för trånga utrymmen.

Om du väl pallrar dig hit till Svalbard, ska du planera in minst en dag till förmån för Longyearbyen, det är det absolut värt.

Vad gör man här som fastboende ungdom?

En vanlig eftermiddag när skolorna stängt (det finns grundskola, gymnasium och t.o.m. universitet) ser man alla komma hemkörande på skoter på gatorna. Vi ser hur två tjejer, kanske 16 år vant styrande sina skotrar. Vid ett hus stannar de, låter skotrarna stå på tomgång medan de springer in för att några minuter komma ut. Nu utan skolväska men med lite varmare kläder. Sedan försvinner de sladdande bort mot fjällsidorna kring byn för någon timmes klättring med sina lössnömaskiner.

Vi träffar också tjejen som tycker att hennes ZR 800 är den perfekta tjejskotern, som sagt, man är lite hårdare här.

Overklig känsla

Nu, äntligen kommer vi fram till höjdpunkten av vår resa till världens ände, nämligen snöskoteråkningen i en av världens ogästvänligaste terränger. Att ha ett resemål är alltid att föredra istället för att bara köra en sväng och sedan hem igen. Förutom Tony fick vi även med oss den lokala guiden Frank Bakken som inte bara skulle guida oss till den mystiska gamla radiostationen Kap Linné utan också sky-

För er som har svart bälte i att uppskatta allt från trevligt kött till vad havet har att erbjuda finns det en uppsjö av trevliga restauranger på ön. Just här sitter hela gänget på Spitsbergen Hotell, vilket varmt kan rekommenderas.

dda oss mot alla elaka isbjörnar. Vår lilla expedition utgick från IGP nere vid hamnen och här packades kälkarna med alla braoha-saker man kunde tänkas behöva för den 10 mil långa skoterturen genom vildmarken till slutmålet Kap Linné.

Grejen är att det inte finns ett smack förutom snö, isbjörnar och spetsiga berg mellan Longyearbyen och Kap Linné, det gäller alltså att vara vara väl förberedd innan man ger sig av. Med oss på turen hade vi bland annat tält, extra kläder, remmar, tändstift, bränsle, gevär, pistol, signalbloss, ammunition och massor av andra saker som kan vara bra att ha om olyckan eller nallen är framme.

Klockan är slagen 14.00 och det lilla dagsljus som lyckats leta sig fram över horisonten har för länge sedan försvunnit

Två stycken helt vanliga manliga Svalbard-skyltar.

På Svalbard finns det håriga grisar, med horn och taxben. Dessa varelser kallas för renar!

En av våra guider, Ingrid, berättar att det tidigare hände att man körde till Barentsburg för att köpa öl, bara för att man inte fick det som 18-åring i Longyearbyn. Kanske inte så konstigt om det inte vore för att det var 18-åriga tjejer som körde 12 mil i hård arktisk miljö med isbjörnarna kutandes bredvid skotern. Kanske blir det så när man växt upp i denna miljö och haft sitt första isbjörnsmöte som 3-åring. Numera har lekplatsen på dagis högre staket... Ingrid körde förresten hundspann tvärs över Grönlands inlandsis, inte bara en gång utan två i somras. De Svalbardska kvinnorna verkar helt enkelt vara gjorda av ett annat virke.

Under säsong, mars-oktober, landar och startar två medelstora passagerarplan per dag i Longyear. Det betyder en enorm omsättning av människor. Både besökare och de flesta boende är ändå på Svalbard en begränsad tid och detta skapar en väldigt öppen och positiv attityd. Här finns ingen arbetslöshet, långtidssjukskrivna och pensionerade lämnar ögruppen och medelåldern är låg. I detta lilla skapade samhälle känns det som att allt är möjligt och problemfritt. Om vi skulle vilja bo här? Nej. Om vi kan rekommendera er att åka hit för en oförglömlig upplevelse som ni kommer att ha med er hela livet? Ja för fanken, beställ en resa på stört.

Svalbard har det mesta, till och med ett museum som avhandlar allt från det hårda kolbrytningslivet, Svalbards inblandning i andra världskriget och det spännande djurlivet.

Den speciella miljön påverkar de unga och kanske tydligast tjejerna som får lite andra intressen än vad vi är vana vid. Barbiedockorna får stå tillbaks för bensin och reservdelar. Isbjörnsmöten är vanligare än högklackat. Här träffar vi en ung tjej, Silje, som är skotermek. Hon berättar om då hon kraschade några mil från bebyggelse. Närmaste läkare fanns i den ryska kolgruvebyn Barentsburg dit hon tog sig. Efter lite ortopedisk kirurgi transporterades hon hem igen och som minne av händelsen har hon ett ärr och en armbåge som inte går att räta ut.

Permafrosten gör att alla hus byggs på pålar.

Barentsburg kan inte beskrivas med ord utan måste helt enkelt upplevas. Åk hit och smaka soppan från helvetet, besök sovernirshopen utan sovernirer, de uppvärmda husen utan värme, de gråa människorna utan leenden och sist men inte minst, den mysiga ryska stämningen som ser till att medeltemperaturen håller sig under nollan.

och lämnat ett riktigt tungt mörker efter sig. Färden går genom Longyearbyens gator och vi passerar de sista gatlyktorna innan vi ger oss ut i vildmarken. Jag känner direkt att de moderiktiga och snygga skoterkläderna jag klätt på mig inte kommer att fungera under denna svinkalla och blåsiga tripp. Ganska omgående får jag köra ikapp Frank och med pipig röst be honom leta fram någon av de mer traditionella och funktionella jätteoverallerna som jag helt enkelt trär på mig över allting. Jag sätter mig på min maskin igen, lite skamsen, mycket fulare men betydligt varmare. Färden fortsatte och det blåste ganska friskt nere i dalarna och jag var överlycklig över min overall som gjorde att jag kunde koncentrera mig på allt annat än att frysa. Du kan komma till Svalbard som du är. Du behöver alltså inte ta med dig din vinterutstyrseln eftersom alla uthyrare har mer än fullvärdiga utrustningar för detta klimat.

Vi passerar den ryska kolbrytningsstaden Barentsburg på avstånd och känslan är totalt overtklig. Helt plötsligt åker man förbi en av de mest gudsförgätna platser i världen som jag hittils bara sett på tv, mitt i smällkalla vintern, på skoter, som sagt helt overkligt.

Om nu mitt första möte med Barentsburg var overkligt, så var det ingenting mot när vi såg Kap Linnés upplysta siluett mot den arktiska himlen. Som en rymdstation från helvetet tornade den upp sig ackompanjerat av ett gäng jättelika radioparaboler, allting upplyst mitt i mörkret och som sagt återigen totalt overkligt.

Vi parkerade maskinerna och gick helt slutkörda in i den gallerförsedda slussen som sorterar ut isbjörnarna från människorna, innan man kommer in i hallen, på den gamla norska radiostationen. Denna anläggning är numera ombyggd för att hysa turister som gör utflykter med snöskoter hit och också här finns allt du kan önska dig. Vi välkomnas av Stein och Helga som är stationerade här hela säsongen. Vi får hänga av oss skoterkläderna och jag ser att Stein hajar till lite när han inser att jag av någon anledning har ytterligare en uppsättning skoterkläder under overallen. Jag säger ingenting utan tar av mig allting i tysthet.

Vi är kalla, trötta och vill bara ha lite mat i magen, en dusch och varför inte en öl. Sagt och gjort, vi blev hänvisade till våra

Att ha dubbla lager av snöskoterkläder på sig är inte bara varmt, utan också ganska klumpigt.

rum, tog en dusch och begav oss ner till allrummet där Tony och Frank väntade. Vi fick oss en historielektion om Kap Linné och några riktigt intressanta rövarhistorier ur verkliga livet berättade för oss av Stein innan middagen.

Björnmötet

Efter en utsökt fiskmiddag några norska öl och ett trevligt sällskap kändes det som om vi hade gjort vårt den här dagen och tre slagna hjältar stapplade uppför trappen till rummen och svimmade. Plötsligt började hundarna skälla och Frank och Tony sprang fram till fönstret där en medelstor isbjörnshanne stod och lurade. En hundfilésugen Isbjörn stod alltså framför hundgården, blänger på Frank och Tony innan han vänder sig om mot våra snöskotrar som står parkerade bredvid. Är det någonting som en isbjörn gillar mer än kött så är det skotersadlar, eller åtminstone skumgummit inuti. Av någon anledning gillar björnarna att stoppa klorna i skumgummit och det beställs ovanligt många dynor till Svalbard av denna anledning. Frank insåg vad björnen hade för ärende och hade ingen som helst lust att stå upp hela de 10 milen hem igen. För att råda bot på detta drog Frank fram sin dryga halvmetern långa Ruger Black Hawk som utan tvekan skrämmer slag på djävulen själv med sin storlek. Ett par kanonskott i luften fick björnen att ändra riktning och lunkade istället runt hörnet där han genast försökte bryta sig in i garaget istället, som sagt isbjörnen har inga naturliga fiender, inte ens människan då de är fridlysta.

Allt detta skulle vi på övervåningen också fått tagit del av om vi bara varit vakna tjugo minuter till, inte varit medvetslösa och varit av det rätta virket, istället för tre mesiga kontorsråttor som inte tål en dag i det fria. Vi vaknade alltså inte även om det hela utspelade sig 20 meter från våra sängar, helvete också!

Om det är någonting jag ångra i och med denna resa, är det att vi inte höll ut lite till och i och med det också fått uppleva en livs levande isbjörn på spottavstånd.

Natt blev till dag och vi skulle bege oss tillbaka mot Longyearbyen via Dahlfonna och Grönnfjordbre-glaciären, men först skulle vi ta reda på vad isnallen tagit vägen. Jag kan upplysa att det var med illa dold rädsla vi gick ut till snöskotrarna den morgonen. Det var först när vi satt på snöskotrarna som det började kännas lite tryggare och vi började följa spåren som ledde mot en närbelägen fiskestuga. Väl framme till fiskestugan såg vi att en fönsterruta var inslagen och att detta resulterat i att förövaren hade skurit sig med blodvite som följd. Återigen drog Frank fram sin

Magnus och hans vanliga pigga uppsyn, här redo att kasta sig ner i underjorden. Om det var värt att sänka den där Jägermeistern vid 4-bläcket i morse kan det diskuteras om i evigheter. Troligen så kändes det betydligt vettigare när det begav sig än just vid detta fototillfälle.

Isbjörnar gillar skoterdynor. Varför vet ingen men bevisligen säljs det mängder av skoterdynor på Svalbard då isbjörnarna mer än gärna sätter klorna i det mjuka materialet.

Väl i underjorden står tiden still, det blåser inte och temperaturen är behaglig.

Trots att fyrtakten regerar här upp hittar vi en och annan värstingskoter i hyr-armadan. Vem har sagt att man måste åka fläktis bara för att man ska åka skotersafari?

Det finns otaliga gamla jakt och fiskehytter runt om på Svalbard. Dessa primitiva och enkla boningar hyste jägare och fiskare åtskilliga månader i stöten. Det torra klimatet på Svalbard gör att gamla byggnader som dessa är välhållna trots att de stått övergivna i massor av decennier.

Helga och Stein ser bara inte till att du blir mätt och glad. De kommer också skrämma livet ur dig med sina rövarhistorier om livet förr i tiden på Svalbard.

Kap Linné är en gammal radiostation som på senare tid har fiberkabel för yttre kommunikation. Numera fungerar stationen som turistmål av rang.

Vad gör man om man är ryss och har en krånglande snöskoter? Man lämnar den helt enkelt där den står, med nycklarna i, och låter sedan den vara.

Spitzbergen Travel har specialiserat sig på resor till Svalbard och har kompletta paket för dig som både vill ha semester och äventyr.

Med Rugern i högsta hugg går Frank bestämt fram till den trasiga rutan. Vi andra satt kvar på maskinerna, beredda att snabbt förflytta oss därifrån.

charden.se

UNIKT ERBJUDANDE: KÖPER DU DIN NYA POLARIS NU SÅ INGÅR FÖRSÄKRINGEN

VID ORDER FÖRE DEN 15 NOVEMBER INGÅR HELFÖRSÄKRINGEN I PRISET.*

ATTITUDE

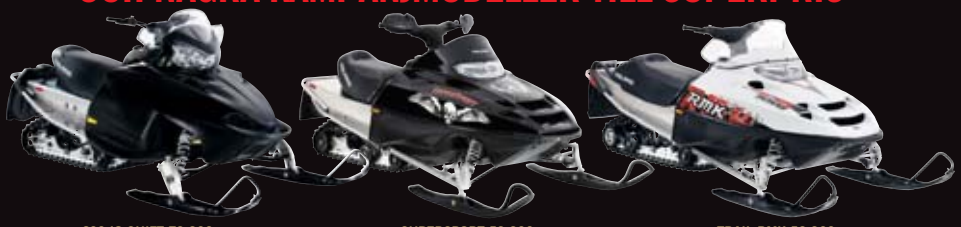
600 RR 119 900:-

600 RMK SHIFT 104 900:-

THE ALL NEW 600 RR - MORE RACE. LESS TRAIL.

NU ERBJUDER VI - DEN INOM RACEVÄRLDEN DOMINERANDE - 440 IQ TILL ALLMÄNHETEN. LÅT OSS PRESENTERA 600RR. MED 600 CC TVÅCYLINDRIG FÖRGASARMOTOR PÅ 120 HK I ETT LEDANPASSAT RACECHASSI KNÄCKER DU DET MESTA SOM VÅGAR UTMANA.

OCH NÅGRA KAMPANJMODELLER TILL SUPERPRIS



600 IQ SHIFT 79 900:- | SUPERSPORT 59 900:- | TRAIL RMK 59 900:-

BESÖK - WWW.POLARISINDUSTRIES.COM - FÖR ATT SE HELA 2008 ÅRS MODELLPROGRAM

VAR MED DÄR DET HÄNDER - FRITT MEDLEMSKAP I POLARIS RIDERS CLUB

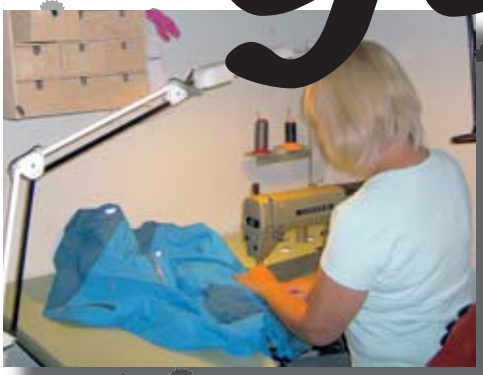
POLARIS®

För mer information och närmaste återförsäljare • 0200-23 23 20 • www.polarisindustries.com

* Trafikförsäkring måste tecknas separat i eget bolag.

PURE POLARIS | POLARIS FINANS | POLARIS RIDERS CLUB

Goretex



Är skadorna riktigt stora eller om det fattas delar kan det vara nödvändigt att sy, men ofta räcker det med att fästa laminatet på undersidan av skadan.

När Monica har förberett lagningen lägger hon plagget i den speciella maskinen. Allt handlar om rätt tryck, rätt temperatur och rätt tid.

Nu jobbar maskinen. När den är klar får lagningen härda i tre dagar, sen provtrycks skadan för att hon skall kunna kontrollera att plagget blev tätt igen.

Kan man på något bra sätt laga sina svindyra Goretex-kläder, om dom skulle gå sönder? Ja faktiskt, men du kan inte göra det själv.

Av: Patrik Larsson

Att vi skoteråkare behöver bra kläder när vi är ute i skog, mark och fjäll är en självklarhet för de flesta. Därför kostar vi ofta på oss kläder som skall vara varma, sköna, praktiska, gärna vattentäta, men ändå andas så att man inte flyter bort av svett. På det betalar vi också en hel del extra för att dom skall vara snygga och av rätt märke.

Det mest kända materialet som används i kläder och som kan leva upp till dessa krav och önskemål är Goretex. Men allt som är gjort i tyg kan på ett eller annat sätt gå sönder. Låret kan haka i en spik i vedbon, jackans ärm fastnar i en vass gren eller en vildsint hund kanske tycker att ens skinkor ser smaskiga ut och kan inte låta bli att ta försöka ta sig en tugga.

Ett Goretex-plagg kostar idag någonstans mellan fem och tio tusen kronor, och har man otur eller om olyckan är framme är det verkligen inte roligt alls att stå och titta på den så förhatliga revan som just uppkommit.

Att försöka laga dessa skador själv ger sällan ett bra resultat eller rättare sagt, det är helt omöjligt. I alla fall om man vill att tyget skall få tillbaks sin ursprungliga funktion.

Men lugn, det finns en mycket enklare lösning på problemet än de flesta har en aning om. Det finns nämligen folk som livnär sig på att bland annat laga just Goretex-plagg. Idag finns det någonstans runt fyra personer i Sverige som innehar den licens som krävs för att man skall få laga ett Goretex-tyg. En av dom är Monica på M-Service AB och vi kontaktade henne för att få veta lite mer.

Tejp

För att resultatet skall bli riktigt bra måste alltså en licensierad person utföra arbetet med en för ändamålet speciellt anpassad lamineringsmaskin. Det hela handlar om att man vid lagningen skall använda rätt typ av tejp, och den skall pressas med rätt tryck, under rätt temperatur och tid.

När sen skadan är lagad och fått härda färdigt skall den provtryckas för att kontrollera att allt blivit rätt.

En några centimeter lång reva kostar inte mer än 200 till 300 kronor plus frakt att laga. Monica säger sig alltid kontakta kunden om hon beräknar att lagningen kommer att passera 800 kronor.

—Det är viktigt att prata med kunden först så att det inte uppstår några missförstånd, säger hon och berättar vidare.

—Jag kan laga och ersätta allt, jag har alla reservdelar hemma, och skulle jag mot förmodan inte ha det, så beställer jag.

Monicas mål är att en lagning skall vara klar på ungefär en vecka. Hennes kunder är inte bara privatpersoner, utan hon har även knutit till sig tre av Sveriges största grossister och utför deras reklamations och garantijobb.

Hon lagar inte bara just Goretex utan egentligen alla olika typer av vattentäta material.

Tvätt

Eftersom Monica verkligen verkar veta allt om Goretex passar jag även på att fråga om lite allmänna skötselråd för just Goretex-kläder.

—Många tror att man skall undvika att tvätta sina kläder allt för ofta, men jag brukar säga tvärt om. Man skall hellre tvätta plaggen en gång för mycket än en gång för lite. Det som gäller är 40 grader och sen skall dom torktumlas. Gör du så kommer du att ha fina och väl fungerande kläder i många många år, informerar Monica.

Jag undrar lite mer varför man skall tvätta så ofta och ifrågasätter om inte impregneringen försvinner av för mycket tvättande.

—Tack vare att man regelbundet tvättar sina plagg håller man fibrerna i tyget som Goretex-skiktet sitter på rent från smuts, och det är smutsen i tyget som håller kvar fukten i ytskiktet och på det sättet långsiktigt förstör det.

—Vad det gäller impregneringen så visst försvinner den efter ett tag, men vi pratar i alla fall om ett antal år, så det är ingen fara. Sen är det ju enkelt att testa hur impregneringen fungerar. Genom att du droppar på lite vatten kan du se om det sugs in eller inte. Har impregneringen tillslut försvunnit kan man ju enkelt återimpregnera plaggen med någon av alla de olika produkter som finns på marknaden.

Som du ser finns det alltså en enkel och relativt billig lösning om du nu skulle råka förstöra dina nya svindyra Goretex-kläder.

Men inte bara det, nu vet du också hur dom skall skötas. Det finns med andra ord ingen anledning att någonsin undvika att använda dina Goretex-plagg. För ju mer du använder dina klädinvesteringar, ju mer prisvärda blir dom ju i slutändan.

PJG FI

Lynx är fyrfaldig världsmästare!

Förra säsongen var Lynx i världstoppen bland snöskotertillverkarna. Vi vill därför framföra ett stort Tack till alla Lynx tävlingsförare!

De bästa egenskaperna för snöskoterkörning:

KRAFT. *Effekt och kontroll.*

De kraftfulla och aggressiva Rave modellerna är alla lätta att hantera tack vare dess helt unika PPS boggifjädring och racingbevisade gupp- och stötupptagningsteknik. Både fram- och bakfjädringssystemen är försedda med mycket avancerade Clickerstötdämpare* som är enkla att justera så att de passar förarens vikt och körförhållandet. Pricken över "i" i dessa racinginspirerade maskiner är den extremet exakta Team RER sekundärvariatorn, som reagerar blixtsnabbt på belastningsförändringar med upp- och nerväxling utan fördröjning. 2007 var Rave RE 600 överlägsen konkurrenterna i alla tuffa tester. Detta år kommer den att dominera ännu mer. Ytterligare en bra anledning att bli en av vinnarna! Gå in och besök vår hemsida på www.brp.com.

* finns inte i Rave 550

Lynx 40 år!

LYNX BRP

Uppsnappat bland skoterförarna:
PPS boggifjädringen fungerar fantastiskt
- den är tävlingsklar och en perfekt sportskoter
- succéartad design och tufft utförande
- överägset grepp - en riktig snökanon!

Har du upptäckt BRP usersclub ännu? Be with the Right People: www.brpusersclub.com

Lynx är återigen Europas mest populära snöskoter! 2007 köptes fler Lynx än något annat märke.

brp.com

®™ Trademark of Bombardier Recreational Products Inc. or its affiliates.

POLARIS Duells

PRENUMERERA PÅ snow rider

& VINN!

EN

08 Polaris IQ shift 600!

och PERSONLIG UTRUSTNING

från DUELLS

Värde: 100 000 kr

Allt detta kan bli ditt!

Allt du behöver göra är att gå in på vår hemsida och teckna en prenumeration och svara på några enkla frågor på vår hemsida. Prenumerera 12 nummer (eller förläng din gamla prenumeration) på SnowRider för rekordbilliga 499 kronor. Du sparar inte bara 149 kronor mot att inhandla din SnowRider i butiken, du slipper också omaket att masa dig till kiosken eftersom du alltid får den rätt i brevlådan. Så snart din prenumeration är betald har du den exklusiva chansen att vinna en supersnygg 2008 års IQ Shift 600 från POLARIS värde 79 900 kr och fullt med cool extrautrustning från Duells. Vad sägs t.ex om handtagsskydd från Powermadd. Och som om detta inte skulle vara nog får vinnaren också en komplett personlig utrustning från topp till tå i form av SnoPro-hjälm, Icebug-skor, Tek-Vest, goggles fråm Generation X och HMK skoterställ. Allt till ett värde av 15 000 kr. Som grädde på moset får du även skotern specialdekalad av SnowRider med en design som du kommer att vara helt ensam om på hela klotet. Värde 5 000 kr.
Totalt värde på hela paketet är fantastiska 100 000 kr.
Marsch till datorn och tävla nu! Fullständiga regler för tävlingen kan du läsa om på www.snowrider.se.
Välkommen ombord!

www.snowrider.se

Tävlingen pågår f.o.m 6/9-07 t.o.m 31/12-07. Vinnaren får komma till redaktionen i Mora och hämta vinsten samt presenteras i SnowRider nr 5 07/08.
Se tävlingsregler på www.snowrider.se.
Tävlingsjuryn består av SnowRiders redaktörer och representanter från Duells och Polaris.
Juryns beslut kan inte överklagas.

www.motorhuset.com

POLARIS

BOKA NU!

READY TO RACE?

POLARIS 600 HO IQ -07

10 ST RÖD/SVART
4 ST ORANGE/SVART
VÄRDE 110 000 KR

10-ÅRS JUBILEUMS ERBJUDANDE!

83 900:-

OBS EJ INBYTE PÅ DESSA MASKINER!

SLP

SLP SINGLE PIPE MED LÄTTVIKTSSLUTBURK I EN SNYGG BLANK YTBEHANDLING (CERAMIC COATED)
EFFEKTÖKNING CA 10 HK

SLP POWDER PRO SKIDOR
MED RACESTÅL. VALFRI FÄRG
MARKNADENS BÄSTA SKIDOR

SLP VARIATORKIT

MOTOR HUSET

1997 2007
10 års jubileum

Odenskogsv. 35, 831 48 ÖSTERSUND. Tfn 063-57 00 20, fax 57 00 21. Mail: info@motorhuset.com

POWERMADD

Följer du de amerikanska och kanadensiska mästerskapen i snöskotercross och Quadracing är förmodligen namnet PowerMadd ingen nyhet.
Nu hittar du dem hos Sveriges ATV- och snöskoterhandlare.

www.Duells.se .no .dk

VARFÖR TA RISKEN?

UltimaxXS

High Performance Belts by CARLISLE

Världens mest sålda rem ser till att du kommer säkert fram!

AUTOEXPERTEN
MÄRKESVAROR TILL BILEN

Laitis®
BIL & INDUSTRI

TOOLS

• **Boden:** Tel: 0921-510 35 • **Luleå:** Tel: 0920-24 73 00 • **Piteå:** Tel: 0911-23 23 70
• **Skellefteå:** Tjärnvägen 12. Tel: 0910-71 54 40 • **Umeå:** Björnvägen 11. Tel: 090-70 64 00 • **www.laitis.se**

Jämtländsk innovation

Variatorn ses av många som den perfekta växellådan till snöskotrar. Går det verkligen att hitta på något bättre?

Av: Patrik Larsson

Skoterns variatorer är ett evigt ämne att diskutera och dissekera.

Variatorsystemet kan på många sätt ses som den ultimata växellådan till ett fordon som snöskotern. Den är riktigt enkel i sin uppbyggnad och funktion, och därför billig. Den gör att ingen direkt utbildning behövs för föraren, mer än att gasreglaget i stort sett bestämmer farten. Den är i det närmaste underhållsfri och den växlar upp och ner utväxlingen på skotern helt automatiskt beroende på motorns varvtal och motståndet som påverkar skotern. Det är en riktig "no brainer" helt enkelt.

Finns det då på något vis som man skulle kunna ersätta eller utveckla denna enkla och geniala uppfinning?

Enligt företaget Pivario från Krokom i Jämtland är svaret på den frågan helt klart, ja!

Pivarios affärsidé är att ge skotervärlden en variator som har ett mycket bredare användningsområde, man skall även kunna sänka bensinförbrukningen genom att föraren mer aktivt kan styra sin variator, den skall kräva än mindre underhåll och till det även göra att skotern bullrar mindre.

Man skall helt enkelt få ut mer av sin skoter till ett lägre långsiktigt pris, både miljömässigt och i plånboken.

Vi hade hört en hel del om företaget Pivario och deras uppfinning. Men vi kände ändå att vi inte hade någon riktigt bra koll på vad dom egentligen håller på med. Så vi bokade in ett möte med Pivarios Fredrik Smith som jobbar med marknadsansvar och företagets försäljning.

Date

Vi stämde träff sent i våras i Jensmässholmen, ett av Sveriges mest snösäkra ställen. Fredrik ställde upp med en touringmaskin, en Polaris FST IQ Cruiser och en arbetsmaskin, en Arctic Cat Bearcat. Båda hade fyrtaktsmotorer och båda var utrustade med Pivario-variatorer modell V1.

Efter de sedvanliga artiga hälsningsprocedurerna och en lunch, där vi pratade igenom tekniken och lite av företagets historia, fick vi oss en mer praktisk förevisning av Pivario-variatorn.

Fredrik pekade och visade hur konstruktionen fungerade.

—Den översta knappen är högväxeln, den i mitten är mellan och den understa är lågväxeln, instruerade Fredrik så pedagogiskt att till och med vi skulle förstå.

Nu är det inte så enkelt att de olika körlägena är en hög, en mellan och en lågväxel. Nej, det som snarare skiljer mellan de olika knapparna är på vilket sätt man vill att variatorn skall bete sig under körning.

Man kan till och med säga att man genom några enkla knapptryck kan byta allt från fjäder, till vikter och ramper i sin variator allt efter de behov man har just då, och allt sker ögonblickligen och du gör det med ett finger, din vänstertumme.

Knappsatsen består av tre knappar, med en lysdiod bredvid varje och dessa indikerar vilken knapp som för tillfället är aktiverad och då vilken mode som variatorn arbetar efter.

För att göra användandet pedagogiskt lätt att förstå har man alltså valt att lägga "mode ett" eller "lågväxeln" på knappen längs ner.

Den knappen använder du när du skall åka uppför och kanske med tung last. Motorn tillåts då jobba på ett högre varvtal där den producerar tillräckligt med kraft för att orka dra, samtidigt som inte variatorn växlar på mer än det förutbestämda värdet trots det höga varvet på motorn. Man kan sammanfatta det hela med att i det här läget har du en arbetsmaskin.

Med mellanknappen aktiverar du sen mellanväxeln. I det här läget fungerar

John Jonsson är företagets VD. Han kommer ursprungligen från Krokom och har flyttat tillbaks dit efter en längre tid i Eskilstuna. Han är i grunden en konstruktör som vill förverkliga sina visioner om snöskotens framtid. Jobbet med Pivario började så smått redan för sju år sen och det börjar nu ge resultat.

variatorn mer som en vanlig variator, den växlar som en mer allround-konfigurerad variator helt enkelt. Nu har du en skoter för vanlig körning så att säga.

När sen föret är lätt, du inte har någon tung last, kanske sluttar marken lite utför och du är på väg hem nerför fjället. Då aktiverar du mode tre eller högväxeln. Nu växlar variatorn på mer än en vanlig kan göra på samma varvtal. På det här sättet drivs nu skotern framåt i hög fart men samtidigt med ett lågt motorvarv. Nu kör du ekonomiskt, du väsnas mindre och bensinförbrukningen går ner. Nu har du en ekonomisk cruiser för finturerna med lätt packning.

Växlingen mellan de olika moderna kan du helt riskfritt göra i farten och alltså bara genom att trycka in en knapp med tummen.

Saken är även den att dessa olika lägen alls inte är huggna i sten, nej tvärt om.

Man skall som kund kunna vända sig till sin återförsäljare med önskemål om förändringar i variatorns olika egenskaper i de olika moderna.

Återförsäljaren har då en så kallad konfigurationsbox som han kopplar in i systemet och på det sättet kan han ändra allt efter din vilja. Han ändrar då egenskaperna med exakta procentsatser vid olika varvtal. Han höftar alltså inte till något som blir en lagom bra kompromiss som det ofta är på en konventionell variator.

Man kan egentligen ändra alla variatorns olika egenskaper. Allt från vilket tillslagsvarv man vill ha till hur själva tillslaget skall vara, hårt eller mjukt. Man kan välja att växla på mer eller mindre vid olika varvtal och farter och man kan förändra hur fort själva påväxlingen skall ske under olika faser i upp eller nerväxlingen.

Aha!

Tack vare alla olika programmeringsfunktioner kan man även lägga in specialfunktioner på de olika knapparna.

Under provkörningen av dessa maskiner fick jag en riktigt aha-upplevelse av krypkörningsfunktionen som fanns inlagd i systemet.

Den fungerar så att man håller ner lågknappen, och så länge man gör det ligger variatorn på och driver på remmen, den släpper alltså aldrig taget om den och det gör att drivbandet aldrig slutar att snurra.

Så som jag upplevde det så underlättade detta enormt vid krypkörning i lite bökig terräng, där det är trångt mellan träden och man verkligen måste vara på sin vakt för att inte köra fast.

Om man under körning med en vanlig variator hastigt släpper gasen, om man håller på att hamna i ett trängt läge, släpper gärna variatorn trycket om remmen. När man sen skall iväg hugger den om remmen igen vid inslagsvarvet och ofta är det precis då man kör fast.

Detta undviks alltså med den här funktionen under förutsättning att du har en skotermotor som är tillräckligt stark för att klara av detta på tomgången. Just Bearcat är en av de modeller som detta fungerar ypperligt på.

När du krupit fram och bökat klart släpper du sen knappen och variatorn fungerar som vanligt igen om man skulle behöva stanna på ett mer lämpligt ställe.

En annan funktion som finns är den så kallade frysfunktionen. Med hjälp av någon av de inprogrammerade knapparna kan man, om man håller in den hindra variatorn att alls slå till om remmen. På det sättet kan motorn varvas upp och när du släpper knappen växlar variatorn på med en förutbestämd styrka och "starten sitter i hundra" som Svullo skulle sagt...

Just denna funktion skall för övrigt testas av ett skoterdragracing-team i den luckan som blir mellan sommar och vintersäsongen nu i höst. Hur dom lyckas återstår att se, och kanske kommer vi att ha anledning att återkomma angående dom testerna.

Inbyggt är även den funktion som gör att man när som helst kan nollställa variatorn allt eftersom remmen slits. Variatorn kan alltså "känna" av hur mycket remmen slitits och sätter sitt nolläge efter det.

Hur?

I dagsläget har man kommit längst i utvecklandet av programvaror till de olika fyrtaktsmodeller vi ser idag. Anledningen till det är att de alltid har ett batteri och i de flesta fall även har en trottel-positions-sensor som förkortas TPS monterad. Att skotern har en TPS är i och för sig inget krav, men det underlättar när variatorns funktion skall programmeras.

Pivarios dator kalkylerar med hjälp av information från TPS:en och sensorer på både primär och sekundärvariatorn fram hur variatorn skall bete sig i de olika moderna. Detta sker självklart blixtsnabbt och är inget man märker av.

Skogsmaskiner

Nu finns det ju fler fordon som använder sig av variatorer som växellådor. Allt från golfbilar, ATV:er till små skogsmaskiner.

Just nu gör Pivario en mindre succé bland landets ägare av miniskotare som Terri och Skogis.

Det var under sommaren för tre år sen som man mest för skojs skull testade att montera en Pivario på en bekants Terri. Resultatet vart så bra att det nu finns en speciell modell av variatorn som heter V1-Forest. Man har sen genom ett utskick till landets alla Terri-ägare sålt en ansenlig mängd variatorer och erfarenheterna är mycket positiva.

—Jag brukar säga att dom fungerar bättre än man kan förvänta sig, och faktiskt till och med bättre än så, småskrattar Fredrik och fortsätter.

—Kunderna är så nöjda att dom själva har svårt att förstå att det faktiskt kunde bli en så stor skillnad.

Även tillverkaren av Skogis har hoppat på och de monterar nu Pivario V1 Forest

Med vänster tumme växlar du mellan variatorns olika moder. Låg, mellan och hög.

Här är Pivarios variator V1. Tack vare denna har man gjort sig av med den varvtalsberoende primärvariatorn. Vikter, ramper och fjäder har ersatts med en eletronisk ställmotor. När du får tillfälle skall du kika lite extra på den alldeles bedårande finishen som Pivario håller på sina variatorer.

En Bearcat är en bra dragare. Den här var utrustad med en Pivario V1 vilket gjorde det möjligt att både växla upp och ner efter behov. Skall man ofta dra riktigt tunga sladdar och spårmaskiner kan man anpassa sin lågväxel att bete sig precis som man vill för att på bästa sätt ta sig iväg utan att fastna.

Så här ser kunfigurationsboxen ut som den utbildade handlaren har. Med denna kan han konfigurera om Pivario-variatorn efter kundens önskemål.

Vill man köra riktigt billigt och tyst med sin cruiser, kan Pivario var ett bra alternativ. På det sättet kan du få till en imponerande överväxel som gör turen mer miljövänlig, både då det gäller utsläpp men även buller.

på alla sina nya och renoverade miniskotare.

Nu är ju inte den marknaden så stor att den räcker till för Pivarios framtidsplaner, nej det primära målet är att även erövra skotermarknaden. Man tror sig inte på något vis kunna konkurrera ut den konventionella variatorn, men man skall bli ett fint komplement.

VD John Jonsson har bland annat varit i USA och mött de verkligt stora tillverkarna av variatorer som till exempel representanter från Comet.

—Jag har verkligen bemötts positivt. Deras syn på saken är att det som gäller för oss är att vi skall rikta in oss på eftermarknaden. Dom själva jagar bara en billig peng och eftersom vår produkt kostar lite mer kommer det att vara svårt att komma in och bli en originalmonterad produkt, berättar John.

—Vad är ert nästa stora steg lite längre in i framtiden, frågar jag och John svarar.

—Det som gäller i framtiden är ATV-marknaden. Det är där den riktigt stora potentialen finns.

—Vad är det som saknas för att nu skall kunna ta er in där då?, frågar jag.

—Just nu skiljer det ungefär en decimeter, svara han lite kryptiskt och flinar.

Det han syftar på är så klart storleken på själva konstruktionen, som i dagsläget är ungefär en decimeter för lång för att få plats. Men det finns färdiga ritningar som bara väntar på att killarna skall få lite tid över till att ta sig an dom.

Turbo och lustgas

Hur ser framtiden ut då för en produkt som denna? En sak vet vi i alla fall och det är att utsläppskrav och emissionsbestämmelserna i alla fall inte kommer att bli enklare att möta för skotertillverkarna. Detta gör att skotrarna som i framtiden skall säljas antagligen måste ha någon typ av teknik som denna monterad för att ens vara lagliga att säljas. Den varvtalsberoende primärvariatorn är helt enkelt för simpel för att göra det möjligt att möta framtidens allt högre krav. Detta ligger som det ser ut nu riktigt lång fram i framtiden, men det kommer.

Men vägen dit då? Hur skall man ta sig ända fram?

Valet att till en början sikta in sig på touring och arbetsmaskiner är kanske rätt i slutändan. Men frågan är om det verkligen är rätt kundgrupp och om dom är rätt typ av människor som är beredda att lägga ner de pengar och det engagemang som krävs för att byta ut sin variator.

En Pivario V1 kostar idag i runda slängar 15000 kronor. Vad som också kostar i det närmaste samma peng är en komplett fyrarmad värstingvariator med vikter, ramper och fjäder.

Den riktigt stora kundpotentialen ligger förmodligen i gruppen människor som årligen lägger ner många tiotusentals kronor på sin hobby.

Skulle man få fram en produkt som kan hantera en 300-hästars turbomaskin är nog framtiden troligen tryggad. Vi vet att dessa killar skulle betala många tusen bara för en funktion att enkelt kunna ställa om variatorns tillslagsvarv. Vidare vet vi att till exempel en lustgasmatad motor helt ändrar karaktär när gasen släpps på. Den variatorkonfiguration som nyss var så bra blir helt värdelös, eller tvärt om. Tänk om man kunde lösa det med ett knapptryck?

Får man sen till ett system som tillåter att man kopplar in sin egna PC med en enkel USB-kabel och därmed själv kan ändra sina inställningar skulle nog många anse sig ha kommit till himlen. Visionen är att man via sin dator kanske ställer upp laddtrycket, ändrar tändkurvan för att passa det högre laddtrycket och till sist konfigurerar om variatorn bara genom att ändra några värden på sin datorskärm.

Adderar man ihop den fantastiskt höga finishen som Pivarios variatorer håller och tanken att utifrån och digitalt kunna ställa om variatorns alla parametrar, kan man konstatera att man är något verkligen intressant på spåret och det är i lilla Krokom det sker.

SNR SHOOTOUT

snöskoternsdag special!!!

(alla erbjudanden gäller fram till skoternsdag)

Shootout nr:1 Rese Paketet
Köp din 2008 års Polaris hos oss och du köper en resa till Jackson Hole för endast **16.000:-** (ord. pris 32.000:- SNR betalar andra halvan).
Detta erbjudande gäller även vissa kampanjmodeller av 2007 års modell.

Detta erbjudande hittar du **ENDAST** hos Snow n' Racing AB i Orsa.

DO YOU HAVE WHAT IT TAKES?

Shootout nr:2 Fogelsta Paketet
Köp din 2008 års Polaris hos oss och du köper en Fogelsta släpvagn för **1kr** (gäller utvalda modeller värde ca: 11.000:-).
Ännu ett erbjudande som du endast hittar hos Snow n' Racing AB i Orsa.

Shootout nr: 3 Touring Paketet.
Köp din 2008 års Polaris Touring hos oss och du köper vårat touring paket (Kälke + Packlåda) för endast **1kr** (värde ca 10.000:-).
Det perfekta paketet för dig som vill ta med familjen ut på åktur.

Shootout nr: 4 Pivario Paketet.
Köp din 2008 års Polaris hos oss och du köper en pivario variator för 9.300:- Ordpris: 18.600:- SNR bjuder vi på 50% av kostnaden.(variator,montering,programering)

Skoternsdag Info!

Som vanligt så har Snow n' Racing ett fullspeckat schema under skoterns-dag som ingen annan handlare kan matcha. Med aktiviteter som tex:

FMX Show med KUNG BODIN
Handla för 3000:- (och va med i utlottning av en ny snöskoter)
Helikopter flygning
Team SNR finns på plats
Tipspromenad
Den traditionella korvmojjen
Rembytartävling
Mängder av fina priser
Utförsäljning av kläder,hjälmar m.m
Pivario finns på plats för visning och provkörning
Visning av 2008 års modellprogram
m.m m.m

Snow n' Racing AB | Tranmyrv. 3 | 794 34 Orsa | 0250 - 55 35 55 | www.snownracing.se

TO BE OR NOT TO BE ... TO BE OR NOT TO BE ... TO BE OR NOT TO BE ... TO BE OR NOT TO BE ... TO BE OR NOT TO

TO BE OR NOT TO BE

STARSTRUCK PHOTO

SOLID GEAR AT WWW.TOBETECHNOLOGY.COM CHECK OUT ALL THE SOLID GEAR AT WWW.TOBETECHNOLOGY.COM

CHECK OUT ALL THE SOLID GEAR AT WWW.TOBETECHNOLOGY.COM

to be

info@tobetechnology.com +46 (0)771-440 600

ROCKSIDE.NET

snow rider
SNOPRO
TOBE
ski-doo
ski-doo
ROTAX 800R
BRP

Foto: www.mattiasklockar.com

SUPER SPORT

Motorn är en fläktkyld 550-kubikare som producerar 60 hk.

Instrumenteringen är enklast möjlig med bara en hastighetsmätare. Att handskydden sitter på redan original tackar vi för.

Vill du köra nytt men inte skuldsätta dig över öronen eller pantsätta huset? Kolla då in den här.

Text: Patrik Larsson Foto: Magnus Larsson

På 70 och 80-talet hade vi i Sverige en hästkraftsbegränsning för snöskotrar på 60 hk, och tur var väl det. För på den tiden var chassina och stötdämparna så fruktansvärt dåliga att det egentligen inte var riktigt säkert att framföra en skoter med mer effekt.

Men allt eftersom tekniken blev bättre, och då speciellt på chassisidan har vi fått skotrar som verkligen kan matcha motorer på upp emot och över 100 hästar.

Polaris Edge-chassit var revolutionerande när det kom och är väl egentligen än idag på gränsen till modernt, lite beroende på hur skotern i sig i övrigt är utrustad.

Det tråkiga är bara att chassi-modellen har gått ett lite väl tragiskt öde till mötes. Idag hittar vi det bara på de billigaste, enklaste och mest prestigelösa modellerna som inte många pratar om. Bland dessa finns det ändå en sportmaskin som fortfarande är underhållande. Namnet är Supersport och får idag försöka fylla igen luckan i Polaris modellprogram, där det saknas en billigare modell av deras modernaste maskiner men med en fläktkyld motor.

Billig?

För att hålla nere kostnaderna är skotern mycket enkelt utrustad och motorn är så klart fläktkyld. De 550 kubiken producerar just 60 hk, som alltså för nästan 20 år sen var maxgränsen för alla skotrar. Självklart är den utrustad med PERC, vilket gör det möjligt att reverera motorn och på det sättet få en backväxel.

Körmässigt känns denna skoter i jämförelse med dagens moderna sportmaskiner med pyramidchassin med mera, mest som en skoter som vänder sig till de yngre tonåringarna.

Studerar man Polaris övriga modeller i år så inser man att den största konkurrenten till Supersport hittar man i deras egna modellprogram.

Supersport kostar i runda slängar 60 000, men om du skulle bestämma dig för att kunna betala kanske 15-20 000 till, så kan du bli ägare till årets prisbomb, IQ Shift! Eller för den delen någon av de andra tillverkarnas fläktkylda versioner av modernare modeller.

Dessa tusenlappar är ändå så klart tusenlappar, så det är du som kund som i slutändan avgör vad som är prisvärt eller inte.

Supersport har en Edge-framvagn med krängningshämmare och dämpare av enklare modell.

POLARIS SUPERSPORT

Typ:	2-cylindrig 2-takt
Cylindervolym:	544 cc
Bränslesystem:	Förgasare 2x34 mm
Uppg effekt:	60 hk
Elstart:	Tillbehör
Chassi:	Edge
Fjädringsväg fram:	25,4 cm
Spårvidd:	108 cm
Fjädringsväg bak:	35,3 cm
Typ av matta:	38x307x2,1 cm
L/B/H cm:	287x121x117
Tankvolym:	44,7 liter
Uppg torrvikt:	213 kg
Pris:	59 900:-
Färg:	Svart

Körställningen är av den gamla klassiska sittaner-modellen. Dynan kommer från Pro X2.

new
SNOWMOBILE
CLOTHING COLLECTION
snowmobile clothing & accessories
www.sinisalo.com
08
SINISALO
WHO SAID SNOW can't BURN
WHEN THERE'S Blaze IN HORIZON
NEW BLAZE SET NOW AT YOUR Authorized Dealer
SINISALO
SINISALO
RACECULTURE
WWW.SINISALO.COM
www.sinisalo.com

POLARIS®
The Way Out.
Besök
EUROPAS STÖRSTA
Polarisbutik
1500 kvm
Du gör alltid
din bästa
Polarisaffär
hos oss!
WWW.HARALDSBATAR.SE
Hugo Hedströms väg 12, 781 72 Borlänge Tel: 0243-130 19
Haralds
BÅTAR AB

1 Stretchma erial för ökad komfor och rörlighe
2 Ventilerar översko svärme
3 Stora fickor
4 N Ballis ic Nylon för ökad sli s yrka.
5 Fantastisk komfor , oavse om du står eller si er.
Finns i Svart, Rött & Blått
SIDOR:
Stretchv aterial
VENTILATION:
Effektivt ventilations system
FICKOR:
6 fickor
PASSFORM:
FF Technology
KN N/
M DDAR:
Hea y Duty Ballistic Nylon
Guaranteed to keepyou dr y®
GORE-TEX
Klim
.07 project name: Togwotee bib
tech/Specs: Material | outer shell: Heavy-duty ballistic nylon Waterproof/ Breathable Gore-tex xcr® | Liner: High activity moisture wicking liner
style# 3174
För mer information kontakta Snowtrade Sverige AB
0920 – 20 06 90
www.snowtrade.net
klim u.s.a. 3753 e. county line rd. rig
wwwklim
Gore-tex Gore-tex xcr ® Guaranteed to keep you dry,® GORE and designs are trademarks of W.L. Gore & Associates

Björnlyan

Anpassade släpvagnar för din snöskoter från Sveriges största släpvagnstillverkare. Helsvetsade och varmgalvaniserade släpvagnar i olika storlekar.

Med huv blir den ett utmärkt skotergarage. Praktiska tillbehör som skotergrind, jeepdunk-hållare, verktygslåda mm.

S2240

S1938

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

S1335
Totalvikt 650 och 750 kg. Obromsad.

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.

Finn återförsäljare på
www.bjornlyan.se

FOGELSTA

Björnlyan

För de små

Att klä på ungarna för vintern kan både orsaka huvudbry och beslutsångest. Vad ska man köpa, goretex, nylon, galon? Ska de sen även sitta på en skoter under den kalla årstiden finns det ytterligare saker de måste ha på sig. Du vet väl att det finns barnanpassade hjälmar, skydd och glasögon för vintern som lämpar sig för all utomhusaktivitet. Tumregeln för just hjälmköpet för de små är för det första att den naturligtvis ska passa och inte köpas för stor med baktanken att de snart växer i den. Regel nummer två är vikten. Ett litet barn behöver inte en fullfjädrad crosshjälm med allt vad det innebär i extravikt. En barnhjälm ska vara extremt lätt och i vissa fall kan en ordentlig cykelhjälm vara att föredra, då tyngden i en hjälm snarare kan förvärra en eventuell skada än att skydda.

Så gott som alla skoterklädstillverkare har en barnkollektion och vi har rotat rätt på en hel del i denna djungel. Det mesta hittar du hos din lokala skoterhandlare, men också på den specialiserade barn eller sportbutiken. Som sagt, här är ett litet axplock av vad marknaden har att erbjuda.

Power Original
Nordens mest populära allvädersstövel!
En mycket varm stövel i POLYVER som är 100% vattentätt. Power Original är mycket lätt har en tjock värmeisolerande sula samt foder av acryl-polyesterpäls. Power Original finns för barn i storlekarna 29-36. Finns i två olika färgkombinationer: Röd med svart sula samt blå med svart sula.
Pris: 649:-

SNOWPEOPLE MXZ Junior
Är ett 2-delat skoterställ för barn och finns i storlekarna 110-150 cl. Det finns i två olika färgkombinationer: Camo och Firecamo. Jacka i Base Cordura med 600D förstärkningar samt reflexer. Jackan har 2/3 skärning och löstagbar huva. Jacka MXZ Junior har snötäta dragkedjor, reflexer samt telefon/mp3-ficka med kabelgenomföring. Långa sidenmuddar med tumgrepp vid handlederna ger extra komfort. Byxa MXZ Junior har hög rygg och midja. Termo-säte samt termo-knän och tejpade sömmar i grenen samt reflexer. Långa sidenmuddar vid fot/ankel ger mycket bekväm snölås-funktion
Pris: 1195:-

www.Skoterdelen.com

Arctic Cat

Arctic Cat F120
Liten och smidig – Arctic Cat F120 gör att alla i familjen kan köra själva. Var så god prinsessan; din hotta rosa skoter är klar för testkörning. Grabbar – var inte oroliga, den finns förstås också i traditionell Arctic Cat grön.

Pris: 23 900:-

www.arcticcat.se

MP-ASU/ All Right Europe

Junior tvådelad dräkt
Ytmaterial i 300/500 DN Cordura®. Kraftiga 1 000 DN förstärkningar vid axlar och armbågar. Mellan ytmaterialet och fodret finns ett vattentätt AquaControl®-membran, med tejpade sömmar. Urtagbart 80-gramsvadderat foder. Andandes nätfoder. Förstklassiga Scotchlite 3MTM-reflexer. CE-godkända skydd för axel-, armbåge-, knä- och rygg. Felt-tilläggsfoder i sittdynan. Kardborre i ärmslut och vid midja. Justerbara spännband i midja. Justerbara elastiska hängslen. Möjlighet till sammankoppling med förare. Maskintvättbar i +40°C.
Storlekar: 130 – 160 cl.
Pris: Jacka: 990:-, byxa 790:-

Viper handske
Varmt Thinsulate®-foder. Vattentätt Hipora®-membran som andas. Tunt fleecefoder. Ytmaterial nylon, syntetiskt Clarino® skinn i handflata, silikontryck som garanterar ett bra grepp om styret. Ventilationsficka med blixtlås. Justerbar med kardborre vid handled. Maskintvättbar i +40°C. Storlek: 4-13 år.
Pris: 595:-

www.allright.eu
www.mp-asu.com

Coolkid

Honda och Lynx-body, byxa och jeansjacka
För barn och föräldrar som gillar Honda och Lynx. Bodyn och byxan är tillverkad av svenskt bomullstyg. Jeansjackan är tillverkad i Denim från Italien. 97% Bomull och 3% Elastan.
Pris: Body: 350:- Byxa: 300:- Jeansjacka: 500 :-

www.coolkid.se

Didriksons

Biggles Cap, Pilot Cap & Biggles Gloves
Biggles Cap och Pilot Cap är nya snygga, funktionella mössor från Didriksons.
Pilot Cap finns i storlekar från 50 till 56, i svart färg.
Biggles Cap finns i storlekar 50 till 60, både enfärgad och mönstrad.
Biggles Gloves är nya varma och vattentäta vantar.
Storlekar 0-2 år till 6-8 år.
Pris: Pilot Cap: 250:-, Biggles Cap: 150:-, Biggles Gloves: 150:-

www.didriksons.com

KBC

MOTO-X7 Zombie II
Vikt 1100gram. Finns i storlekar 48, 50 och 52.
MOTO-X7 Junior finns även i en grafik som heter Focus
Pris: Zombie II: 1.295:-,
Focus: 995:-

MOTO-X7 Junior Chic Pink
Vikt 1100gram. Finns i storlekar 48, 50 och 52.
MOTO-X7 Junior finns även i en grafik som heter Focus
Pris: Junior Chic Pink: 1.295:-,
Focus: 995:-

www.pmcbike.se

Didriksons

Barnoverall Grizzly.
Utvecklad i Sverige. Varmfodrad och vattentät med membran som andas vilket kyddar mot te.x. snöslask. Overallens membran klarar en vattenpelare på 2.000 mm.
Löstagbar huva och strategiskt placerade reflexer. Storlekar från 80 till 130. Finns förutom i camouflagefärgen Blush Botanic också som enfärgad i flera olika färger.
Pris: 700:-

www.didriksons.com

Airoh

ZEUS 901
En förmånlig juniorhjälm. Material: Thermoplast. Fast hakskydd. Integrerat ansiktsskydd, ventilerad på framsidan. Inredning i ett antiallergiskt, hållbart och komfortabelt material. Finns i barnstorlekar 52 och 54. Vikt: 1400g +/- 50g. Färger: RÖD, BLÅ, GUL och SILVER
Pris: 895:-

MARTIN JUNIOR
En fräck integralhjälm från Airoh för junioren. Material: Thermoplast. Anpassad låg vikt och anatomisk design. Ventilerad i front, hakparti och visir. Urtagbar och tvättbar inredning i material som andas. Reptåligt visir (levereras med klart visir). Snabblås och D-ring. Vikt: 1050 g +/- 50g
Pris: 995:-

SNOW SONIC GOGGLES FRÅN SMITH
För den fartfyllda junioren. Juniormodell, åt 6-åringar och äldre. F.A.T 2 anti-allergisk foam. Outriggersystem för reminfästning. Klar lins som standard, 100% UVA/B/C skydd. Silikonförstärkt, dubbelvävt och extra brett band. Färger: SVART och BLÅ. Reservdelar Quater mask och softmask.
Pris: 395:-

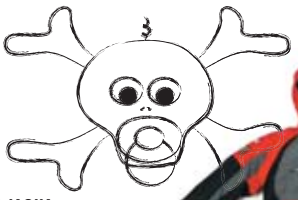
JUNIOR CROSS
Anatomisk lättviktsskal i Thermoplast. Ventilerad i hakparti. Urtagbar och tvättbar komfortinredning som andas. Snabbspänne och D-ring. Vikt: 1050 g +/- 50g
Pris: 945:-

www.mp-asu.com/swe
www.allright.eu

Ski-Doo

X-TEAM SKOTERSTÄLL
Professionellt utseende! Varmt och tufft. 100% vattentät med Teflon HP-behandling. Formsydda ärmar för bättre komfort. Kritiska sömmar är förseglade för att skydda mot fukt och kyla. Stor bröstflik som skyddar mot vind och kyla. Fullängds invändig flik. Två blixtlåsfickor och en innerficka. Varm fodrad löstagbar huva. Reflexer bak för god synlighet. Ett system för växande ben gör att du kan justera benlängden. Justerbar i fållen för bättre passform och maximal värme. Broderade märken. Invändig kepsficka. Yttertyg: polyester Foder: Thermal Loft. Finns i storlekarna 2,3,4,5, och 6 år.

X-TEAM JACKA, UNGDOM
100% vattentät med Teflon HP behandling. Förböjda ärmar för bättre komfort. Kritiska sömmar förseglade för att skydda mot fukt och kyla. Fullängds invändig bröstflik som skyddar mot vind och kyla. Väderbeständiga blixtlås. Reflexer bak för bättre synlighet. Justerbar fåll och mudd för bättre passform och maximal värme. Invändig kepsficka. Yttertyg: Polyester Foder: Thermal Loft. Finns i storlekarna 7,8,10,12,14 och 16 år.
Pris: 1680:-



Lynx

TEEN S VALDEZ JACKA
Yttertyg: 300D Oxford Polyester Foder: Thermal Loft-materalet är vind- och vattenavvisande och andas. Tejpade sömmar. Ett system för växande ben gör att du kan justera benlängden. Finns i storlekarna 2,3,4,5 och 6 år. NY design!
Pris: 2160:-

CHENA SUIT
Yttertyg: 300D Oxford Polyester Foder: 100 g/m2 Laminerad med mikroporös polyuretan. ProTec teknologi; vind- och vattentätt, andas. Alla sömmar tejpade. Äkta YKK dragkedjor. Utmärkt passform. Finns i storlekarna 8,10 och 12 år.
Pris: 1410:-

www.brp.com

LopToff öron
Kan sättas på hjälmen.
Pris: 39:- per par

Motrax

Love Handles
Ett måste för de som skjutsar antingen barn eller nån annan som har behov att hålla i sig.
Pris: 149:-.

Love Handles

Loptoff Lugs

www.pmcbike.se

Kenny

"TRACK GHOST JUNIOR"
Bra och rymliga storlekar även för juniorer! Skal i lackad Glasfiberkomposit. Anatomisk utformad. Urtagbar och tvättbar inredning. DD ringspänne. ECE 22-05. Barn stl. 52-55. 1100 gr
Färg Blå, röd, svart.
Pris 995:-

www.sunbike.se

MP-ASU/M-racing

Knäskydd
Formgiven för skön och säker passform. Justering med kardborre/stretch. Tillverkad i kraftig och säker plastpolymer. Insida i mjuk FOAM. Skydd är ej CE-godkända
Pris: 155:-

Armbågsskydd
Tillverkad i kraftig, säker plastblandning. Formgiven för skön och säker passform. Elastisk kardborrejustering. Insida i mjuk foam. Skydd är ej CE-godkända
Pris: 255:-

Polisport XP-2 Axelskydd
Stora skyddande ytor, ergonomisk design. CE-godkänd. Tillverkad i hållbar DGP (Duraple Gloss Polypropylene). Behaglig vadderad insida. Mångsidiga inställningsmöjligheter. Färger: blue/black, red/black.
Pris: 695:-

Skyddsjacka
Alla skydd i ett. Inkluderar skydd för rygg, bröst, skuldror, armbågar och axlar. Skyddsjackan för barn är ej försedd med njurbälte. Barn storlekar: S, M, L. Skydd är ej CE-godkända
Pris:1 190:-

Njurbälte
Värmer och stöder ryggen. Lätt och ventilerad konstruktion. Storlekar för såväl vuxna som barn. Skydd är ej CE-godkända
Pris: 235:-

FORMA MX CUB Stövlar
Med maximalt fokus på skydd och därmed också hänsyn tagen till användarens
mindre storlek och vikt. Högsta klass på skinn och övrigt material. Justerbar med både velcro och plastspännen av säkerhetstyp. Pressgjutna hårdskydd av yppersta klass och funktion. Urtagbar antibakteriell och stötabsorberande innersula. Innersula med Air Pump System - optimalt skydd och komfort. Storlek: 33-35. Färg: Silver
Pris: 1 495:-

www.allright.eu
www.mp-asu.com/swe

Vaude

Pine Fox Jacket
Fullväderskyddande CEPLEXjacka med fleecefoder och microfiber i ärmarna. Reflexmärken runt jackan höjer säkerheten och synligheten under mörka förhållanden. 2 st gömda framfickor med dragkedja. Kindskydd, justerbar midja, justerbar huva, kan även döljas under kragen. 60 gram vaddering i ärmar. Finns i storlekar:104-164. Vikt:656 gram. Färger: Autumn red, seabreeze och mood.
Pris: 1 085:-

Snow Cup Vantar
Vattentäta med 100% nylon. Anti-slip-förstärkt yta. Breddad och justerbar handdamask för fullt skydd.
Finns i storlekar:3-6.
Vikt:96 gram. Färger: Hibiscus och nightblue.
Pris: 320:-

Snow Cups Pants
Vattentäta och insulerande byxor.60 gram vaddering. Två framfickor. Fasta, justerbara hängslen. Midjebälte högre på baksidan. Midjebälte med elastiska inlägg. Inner-damasker. Förstärkta knän och bakdel med Cordura. Finns i storlekar:104-164. Vikt:490 gram.Färg: Antracite.
Pris: 815:-

www.normark.se

Arctic Cat

Victory Party Bib
Vit haklapp med Arctic Cat-tryck.
Pris: 198:-

Lil Racer Romper
Svartvit sparkdräkt i bomull och med Arctic Cat-tryck så klart! Finns i storlekarna 6, 12, 18 mån.
Pris: 289:-

Cat Kid One Side
Vitsvart body med Arctic Cat-tryck i bomull. Finns i storlekarna 6, 12, 18 mån.
Pris: 342.50:-

Cat & T-shirt gift set
Grå T-shirt i bomull med Arctic Cat tryck i tassarna på ett litet gossedjur. Finns i stlk 6 mån – 4 år.
Pris: 216:- bebis
270:- barn

Team Arctic One-piece Suit.
Finns i orange eller lime. För barn i åldern 2-7 år
Pris: 1445:-

www.arcticcat.se

Sno-gear

EXPLORER JACKA & BYXOR
Jacka: Yttertyg: 600D Oxford Polyester. Foder: 120 g/m2. ProTec teknologi; vind- och vattentätt men andas. Tejpade sömmar. Äkta YKK dragkedjor. Utmärkt passform. Muddar i lycra. Finns i storlekarna 6,8,10,12 och 14 år. Byxa: Yttertyg: 600D Polyester. Foder: 120 g/m2. ProTec teknologi; vind- och vattentätt, andas. Smidig och bekväm. Tejpade sömmar. Äkta YKK dragkedjor. Finns i storlekarna 6,8,10,12 och 14 år. Barnens Explorer ställ är mycket hållbart. Nu får även familjens yngsta medlemmar ett ställ som går att använda överallt. Reflex på ryggen och ärmarna.

Pris: 1210:-/st

www.snogear.fi

www.motorhuset.com

POLARIS

10-ÅRS JUBILEUMS ERBJUDANDE!

READY FOR TOURING?

POLARIS 600 CFI IQ TOURING -07
MED PULKA!

VÄRDE: 119 900 KR

+

PULKA VÄRDE:
12 900 KR

PAKETPRIS:
89 900:-

OBS EJ INBYTE PÅ DESSA MASKINER!

MOTOR HUSET
1997 2007
10 års jubileum

Odenskogsv. 35, 831 48 ÖSTERSUND. Tfn 063-57 00 20, fax 57 00 21. Mail: info@motorhuset.com

www.sunbike.se
Tel: 0520 723 20 info@sunbike.se

Ju fler minus, desto fler plus.

ICEBUG SORIX

ICEBUG EXPEDITION

En ICEBUG stövel är uppbyggd på ett sätt som både ger bättre värmeisolering och rörlighet.

Svenska ICEBUG har gjort det.
Utvecklat stövlar som in i minsta detalj är gjorda för att fungera under extrema omständigheter och hård kyla.
Den patenterade sulan är t.ex. greppsäker och värmeisolerad, i äkta gummi med ett 8-10mm tjockt EVA-lager inbyggt.
Materialen är slitstarka skinn och textiler, med en membrankonstruktion som är vattentät och har andasfunktion.
Och vikten är betydligt lägre än vad du är van vid.
Prova hos din skoterhandlare.

ICEBUG®

www.Duells.se .no .dk

BUOLAS
Sula: Winter sole
Foder: Sympatex/ull
Stl: 38-47

Snösäker

När du är ute i snö och kyla behöver du en partner som tål tufft klimat. Vi föreslår att du bekantar dig lite närmare med vår tuffa skoterkänga Buolas, som är bland det varmaste och mest bekväma du kan få tag på. Kängan är dessutom lätt och smidig med ull i fodret - från topp till tå.

SYMPATEX technology ALLWEATHER

takes you there

Graninge | Tfn +46 (0)247 360 00 | www.graninge-outdoor.com
Graninge är ett varumärke inom Ejendals AB.

ÖHLINS®

Öhlins Återförsäljare:

Malungs Skoter&Motor	0280-10075	AutoMek Umeå	090-148400
Lulles Motorservice	0271-20950	Mats Skoter Föllinge	0645-41037
Abris Sjö&Snö Leksand	0247-34632	Kalix Snöskoter	0923-12070
Lindbloms Marina Piteå	0911-18700	Temab Granö	0933-40014
Däcklagret Gällivare	0970-55792	Temab Lycksele	0950-10480
Motorhuset Östersund	063-570020	Bohlins Järbo	0290-70402
KP-Racing Grängesberg	0240-23100	Revelj Racing	0684-12059
Yamaha Huset Kiruna	0980-63005	Yamahacenter Luleå	0920-18585
MNR Skellefteå	070-6683332	NTC Data Fritid Arvidsjaur	096-17990

REVELJ RACING

Hedeviken 507
0684-12059, 12275

www.reveljracing.se

www.motorhuset.com

BOKA paketet NU!

SLP

SLP PERFORMANCE EDITION PACKAGE TILL SKI-DOO 800R MOTORN 07-08.

DETTA KIT INNEHÅLLER FÖLJANDE:
SLP GRENRÖR,SLP LÄTTVIKTSLJUDDÄMPARE,HIGHFLOW LUFTINTAG,POWER DOME BILLET TOPPAR OCH V-FORCE REEDS.
EFFEKTÖKNING 17HK VID 8350 RPM (PEAK),8-15 HK PÅ MELLANREGISTRET,10 FT/LBS MER VRIDMOMENT.

10-ÅRS JUBILEUMS ERBJUDANDE!

11.995:-
INKL.MOMS

MOTOR HUSET
1997 2007
10 års jubileum

Odenskogsv. 35, 831 48 ÖSTERSUND. Tfn 063-57 00 20, fax 57 00 21. Mail: info@motorhuset.com

Premiär för vinterns kollektion från Halvarssons. Mer information om kläderna och våra återförsäljare finns på **www.jofama.se**

Lite längre, lite bättre

Trots fyra cylindrar, längre matta, elstart och backväxel känns Warriorn förvånansvärt snäll och medgörlig.

Att få en matta med några extracentimetrar på köpet då man köper en hybrid, är väl bara positivt?, eller?

Bild: www.mattiasklockar.com
Text: Bjorn Fristrom

Min förkärlek till snöskotrar med lite längre matta har varit i svalaste laget till för ett par år sen. Jag har alltid gillat korta ledmaskiner och dess egenskaper då det gäller fjädringskomponenter och smidighet. Det var först för några vintrar sedan jag insåg att dagens hybrider är minst lika fjädringspotenta som deras kortare släktingar, men med betydligt bättre snöegenskaper. Visst, säg det bara, jag vet vad du tänker. Han har blivit äldre, och visst har han väl blivit det, eller mognat som jag själv brukar uttrycka det. Jag har upptäckt tjusningen med att fara av leden och utforska terrängen bredvid den, där det är tillåtet naturligtvis. Jag vill kunna göra just detta utan att göra avkall på min kära ledkörning, där jag ställer relativt höga krav på mitt stötdämperi. Idag behöver du inte nöja dig med en dåligt stötdämpad skoter bara för att du väljer en hybrid, väljer du däremot en ren lössnömaskin får du helt plötsligt en maskin som fungerar i just lös snö, och ingen annanstans. Yamahas bidrag till hybridvärlden är begränsad till två maskiner, eller tre om vi ser den vita jubileums RX-Warriorn som en egen modell.

Dryg man med hundra pannor

Då jag är en man på dryga 100 pannor och två meter känns det ganska naturligt att börja med den största och värsta hybridmaskinen i skotervärlden. Då Yamaha redan i ett tidigt stadium bestämde sig för att hela deras skoter-line skulle bestå av fyrtaktare, känns det som ett naturligt steg att de också har den vassaste motorn på 4-takts marknaden. Den fyrcylindriga insputade radmotorn pumpar ur sig 150 kusar i alla väder och är grundstommen till den i sammanhanget stora och relativt tunga Yamaha RX Warrior GT. Den här maskinen är förutom den längre 345-mattan i princip identisk med den lite kortare RX-1 GT, och har därmed också den fina Öhlinsförsedda Mono Shock-boggin. Warrior GT kommer i två utföranden, en blå med GYT-R dämpare i framvagnen för 149 900:- (144 900 på kampanjpris) och den lite lyxigare klassiskt vitröda jubileumsmodellen med Öhlinare även där fram för 152 900:- (147 900:- på kampanj).

Rent ekonomiskt skiljer det alltså bara dryga tretusen pix för ett par Öhlinare vilket för min del avgör det hela till den vites fördel. Inte för att GYT-R dämparna på något sätt är dåliga, snarare att Öhlinare alltid är Öhlinare och i slutändan kanske

Ingen skugga ska falla över GYT-R dämparna, det är bara det att Öhlins alltid är Öhlins.

Du har två modeller att välja på om du vill åka halvlång Yamaha, eller tre föresten. Den trecylindriga RS Vector LTX GT och den fyrcylindriga RX Warrior GT, samt jubileumsmodellen RX Warrior GT 40th.

lockar en köpare när det är dags att sälja maskinen. Rent körmässigt är Warriorn lika hysteriskt stark som RX-1:an och verkar inte heller fått en annorlunda fjädringssettup, i alla fall inte de maskiner vi fick tillgång till under SnowShooten i våras. Naturligtvis styr du den Öhlinsförsedda Mono Shock-boggin elektriskt med tummen, lyxigt och riktigt praktiskt. Just denna detalj är faktiskt ingen fånig gimmick, útan fullt fungerande.

Fjädringen är någonting vi kan skriva mycket om eftersom Yamaha har ordning på den biten nu för tiden. Borta sedan länge är den hårda och känslolösa chimsningen. Warriorn är följsam men bestämd och lyfter tillsammans med den kraftfulla motorn Warriorn till en bättre skoter än den borde vara. En fyrcylindrig fyrtaktare väger ju nämligen sina kilon och utan just de nämnda ingridienserna, kraft och fjädring, så skulle just detta koncept falla ganska platt. Men vi får inte glömma det viktigaste av allt, körtsällningen. Just körställningen har förfinats till perfektion och tillåter föraren att positionera sig rätt i alla lägen, och just denna möjlighet räddar warriorn i den mördande konkurensen.

Under körning utanför leden i riktigt sörjig snö, gäller det att ta kommando över maskinen och visa vem som bestämmer. Detta gäller för övrigt all körning med Yamahas fyrcylindriga bestar, var hård, bestämd och övertygande, först då kommer du att komma överens och glänsa med Warriorn.

Så länge du är fruktansvärt bestämd och talar om för Warriorn vad du vill göra så är den här besten timid och medgörlig som vilken crossmaskin som helst, nästan.

Alla rätt, vare sig du står eller sitter.

Som en warrior, men ändå inte

Skulle det vara som så att du inte riktigt känner att du behöver 150 hästar, och kanske skulle nöja dig med en sisådär 120 stycken istället, så har du tur. Yamaha visste att just du kände så och stoppade därför i sin fina förgasar-trippel i samma chassi som Warriorn, och vips, RS Vector LTX GT är född. För 119,900 kronor (114,900 på kampanj) får du en till utseendet likadan maskin som den blåa Warriorn med GYT-R i framvagnen men med en från chassisidan manuellt styrd KYB-dämpare i Mono Shockboggin. Du har också den sedvanliga Ripsaw 32 milimetersmattan , elstarten och den högre rutan den lite längre Warriorn/RS Vector är originalutrustad med.

Den extra snutt matta man får i och med valet av en Warrior/RS Vector gör skillnad. Skillnaden känns inte överdrivet mycket på vanlig led, och

framför allt inte negativt, det är först när man väljer att väja av leden och ge sig ut i ospårad terräng som de här kolosserna får en ärligare chans att göra rätt för sig. Det är lika bra att göra klart för alla att Warrior/Vector inte är de lätttaste på marknaden. Men med den längre mattan blir den betydligt bättre på äventyr än den kortare RX-1:an och blir därför ett vettigare val i våra ögon. Som en allroundracer där mil avverkas på släta, buliga och riktigt knöliga leder är den här maskinen fantastisk. I lössnön, inte direkt fantastisk om man jämför med en lättare tvåtaktare, men vi kan sträcka oss till skaplig och helt klart i topp då det gäller motsvarande fyrtaktare från andra tillverkare. Själv är jag helt torsk på den insprutade 150-hästarsmotorn och väljer den före många tvåtaktare under rätt förhållanden. Den mildare förgasar-trean ger inte samma intryck, men gör sitt jobb utan att på något sätt vara dålig, bara jämförelsevis lite intetsägande. Tycker du inte att det är värt dryga 30 papp för lika många hästar har jag förståelse för det då 120-hästars trean levererar det den ska, samtidigt som den också gör maskinen lite mer behändig. Rent stötdämparmässigt är också Vectorn godkänd, om än lite mildare än Warriorn.

Fränt med fyrtakt

För att sno ihop det här kan jag försöka ge mig på att beskriva just dig som köper en sån här halvlång fyrtakts-maskin. Du är en man i 25-40 årsåldern, har god ekonomi och är inte en förstagångsköpare. Du har varit betydligt vildare i dina dar än du orkar vara nu, och du kanske till och med har familj. Du har ingen som helst lust att köpa en touringmaskin, men vill inte heller hoppa i de värsta ravinerna. Du bryr dig inte speciellt mycket om den där backväxeln, men lär dig uppskatta den med tiden, och visst är det väl trevligt med elstart? Du vill kunna dra en släde bakom ibland, men gör det inte allt för ofta. Du vill ha tillräkligt under huven för att i alla lägen kunna köra ifrån de idioter som tror sig vara snabbare än du. Du uppskattar den motorcrossliknande körställningen och fattar inte hur i hela friden man kunde sitta som man gjorde på en snöskoter för fyra år sedan.

Och sist men inte minst, det är ju fränt med fyrtakt.

Nu har Yamaha hittat hem då det gäller förargeometrin. Allt sitter där det ska och då menar vi också föraren, som sitter exakt där han ska.

Och visst är raketerna kvar även i år.

Den billigare Vectorn har sin boggijustering smart placerad på chassisidan, klart funktionellt men inte lika fränt som Warriorns elektriska dito.

Warrior och Vector är i grund och botten samma maskin om man bortser från motor och fjädringsbestyckning.

Väljer du att lägga tre tusen spänn extra får du jubileumsmodellen som förutom en klassisk vit-röd Yamahalack är beväpnad med 100% Öhlins.

	RX WARRIOR GT/ GT 40TH	RS VECTOR LTX GT
Motor		
Typ:	4-cylindrig 4-takt	3-cylindrig 4-takt
Volym cc:	998	973
Borrning/slag:	74x58 mm	79x66,2 mm
Bränslesystem:	EFI, 4xMikuni 39 mm	Förgasare 3x40mm Keihin
Smörjning:	Torrsump	Torrsump
Avgassystem:	4-2-1-2	3-1
Uppg effekt/varv:	150@10100	120@8400
Start:	Elstart	Elstart
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	263	262
Tunnel:	Aluminium	Aluminium
Framvagn:	Individuell, dubbla a-armar	Individuell, dubbla a-armar
Dämpare:	40mm PiggyBack clickers GYT-R / Öhlins	40mm PiggyBack clicker GYT-R
Fjädringsväg fram:	22,9 cm	22,9 cm
Boggi:	Mono Shock EC	Mono Shock RA
Dämpare bak:	Öhlins 46mm el-just	KYB 46mm utvändig justering
Dämpare fram:	-/-	-
Fjädringsväg bak:	29,7 cm	29,7 cm
Typ av matta cm:	38x345x3,2 RipSaw	38x345x3,2 RipSaw
Skidor:	Plast	Plast
Spårvidd mm:	1085	1085
LxBxH cm:	300x122x116	300x122x116
Tankvolym liter:	35,6	36,2
Oljetankvolym:	-	-
Att äga		
Pris:	144 900:-/ 147 900:- (Smart check)	114 900:- (Smartcheck)
Färg:	Blå/ vit	Blå
Generalagent:	Yamaha Scandinavia AB	Yamaha Scandinavia AB

En dröm besannas

Besegra de Kanadensiska Klippiga Bergen

- 4-stjärnigt skoterområde
- Rum och stugor i lyxklass
- Kanadas bästa lössnöområde
- 2-8 dagars "all included" skoterresor
- 2008 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

NILA - gör skotervintern fyra gånger roligare !!!

Persson BÅT

Ring oss för info om närmaste ÅF: Persson Båt, Slagnäsvägen, 930 72 Adak Tel 0953-302 36 www.perssonbat.se e-post: nila@perssonbat.se

www.snowrider.se

Adrenalin för din Dieselmotor

KCR-boxen monteras enkelt med plug-in kontakter och ökar effekten med ca 20%. Effektfördelarna är uppenbara, men du kan även spara bränsle, tid och miljö. Dieseloptimering – vår specialité sedan 1997.

Våra produkter säljs av 200 återförsäljare, 800 samarbetspartners och finns till personbilar, lastbilar, traktorer, skogsmaskiner etc.

KCRACING Produkter AB
www.kcr.se

0515-801 50
Eriksgatan 5, Box 247, Falköping
Email mail@kcr.se

MOTOR & METAL HEART MUSIC PRESENTERAR

MONSTERS OF MORA

HAMMERFALL

SATOR

Sabaton

Truckwar

Silja TURISM
0248-79 72 00

WWW.MONSTERSOFMORA.SE

ticnet
Boka biljetten på ticnet.se

27 OKTOBER 2007

MORA · FM MATTSSON ARENA · 18.00

AUDIO VIDEO
Vi fixar det digitala hemmet.

UNIQUE INTERTECHNIC

motor
A Clear Channel Entertainment Company

METAL HEART MUSIC & PUBLISHING
Keeping the Beat to the Music

Radio Sibirien 94,1

VIBRANDA

snow rider

För oss som är tuffa!

EFTERFESTEN

Skoternsdag är och har alltid varit helig för oss skoteråkare, som vallfärdar runt denna lördag, för att ta del av det senaste i snöskotervärlden. Skoternsdag är förknippad med fest, och fest ska det bli.

Då vårt 10-årsjubileum på Mora-Parken förra året blev en succé, fick vi blodad tand och höjer därför nivån ytterligare!

Vi uppmanar er härmed att avsluta skoternsdags-lördagen i Mora, där vi har en helkväll åt Er.

Det hela börjar vid 18:00 tiden då decibellmätaren slår i botten, i och med att Monsters of Mora öppnar portarna till Moras elitserie-arena. Hammerfall toppar scenen och flankeras av ett gäng andra heavymetalband under kvällen.

Efterfesten hålls som förra året naturligtvis på Mora Parken där du kan mingla med banden, oss på SnowRider och alla andra skoterdårar som fattar hur man avrundar årets högtidsdag.

Om du har en fjällrävenryggsäck, är längdskidåkare, syntare, eller bara mesig, är det nog bäst att du stannar hemma därför att den här kvällen är för oss som är lite tuffare än genomsnittet.

Vi syns!

"EFTERFESTEN" Party dj hela kvällen. KL 21-02.
Entré 90 kr. Åldersgräns födda -87.
"Americanbuffé" + entré 265 kr. Förbokas senast 21/10.

Exklusiva boendepaket med del i dubbelrum och konsertbiljett till Monsters of Mora samt entré till "Efterfesten" för 795:-/person.
Bokning på 0250-27600.

www.moraparken.se

30 år Mora Parken
Fritid & Konferens vid Siljan

SKOTERNSDAG 27/10-2007

Förkortningen

Polaris starkaste sida är crossover eller hybridsegmentet, men nu lägger man om inriktningen något och hoppas på än mer framgång.

Text: Patrik Larsson
Foto: www.mattiasklockar.com

Under förra året fick vi se resultatet av Polaris upprensning i sitt svårjobbade träsk av olika modeller. Man lyckades få fram en sportmaskin som vi utsåg till Bästa LedSkoter och man kunde även presentera en lössnömaskin som blev en av marknadens allra mest imponerande.

Nu verkar det vara hybridernas tur att få sig en riktig genomgång och bli bättre uppstyrda för att passa in i Polaris övriga sortiment.

Anledningen till att detta har dröjt till i år är antagligen att just hybridmodellerna länge har varit Polaris riktiga paradgren och klarat sig bra ändå. Polaris säljer i allmänhet fler hybrider än korta sportmaskiner och har gjort så länge.

Denna framgång i crossover-segmentet kan ha att göra med att det var just Polaris som i slutet av 80 och i början av 90-talet i princip drog igång hela den här trenden. Det här med att man ville ha en sportskoter som samtidigt skulle klara av lite mer än bara förflytta sig snabbt på uppkörda skoterleder.

De modeller som då presenterades är så klart långt ifrån de maskiner vi ser idag, men tankesättet är fortfarande det samma.

Indy 650 SKS och 400 SKS hette några av maskinerna i början och visst vart man lite fundersam när dom började dyka upp lite här och där. Första tanken var så klart att det var lite gubbvarning på dom långbandade sportmaskinerna. Men allt eftersom det visade sig att dom inte alls var söligare efter leden på grund av mattan var det många som tänkte om.

Idag heter Polaris crossover-maskiner SwitchBack och kommer i år i tre olika modeller. Efter lite ändringar under sommaren har det slagits fast att vi får in en 140 hästars fytaktsmodell, FST, en 125 hästars 600:a med insprutning och en ny modell med den insprutade 700:an som producerar 140 kusar och den introducerades ju förra säsongen i modellerna Dragon 700 och RMK Dragon 700.

Den då helt nykonstruerade motorn som har sitt egentliga ursprung ur Polaris 440-motor fick ett mycket gott omdöme och den här motorn kommer vi att få se ett bra tag framöver i flera olika modellsegment.

RAW

Även det nya RAW-chassit har överförts till Switchback-modellerna. Men det är inte det absolut viktoptimerade RMK-chassit, utan det från den korta sportmodellen som Polaris hybrider är byggda på.

Visst är det en stor nyhet att man nu även kan få 700 CFI-motorn även på hybriderna, men den största egentliga förändringen är ändå bytet till en kortare matta.

Förra säsongens SwitchBack hade allihop 144 tum, eller 365 cm långa mattor med 32-millimeters kammar.

Men nu har man monterat en ny kopplad boggi och en 136-matta samtidigt som kamhöjden på 32 millimeter behålls.

Målet är att helt enkelt föra över Switchback lite mer mot led i stället för lössnö. Polaris Scandinavia har samtidigt planerat för att dom som vill behålla lite mer lössnöegenskaper, enkelt skall kunna komplettera detta med en matta med högre kammar, vilka dom kommer att lagerföra i vinter för att uppdateringarna skall gå så smidigt som möjligt.

Om sen det är så lyckat att utrusta SwtichBack med en mer kopplad boggi än tidigare kommer att visa sig under säsongen. Hur boggin kommer att tas emot beror antagligen på vilka inställningsmöjligheter av graden av koppling den i slutändan erbjuder.

Att mer inrikta sig på ledkörning har hittills tagits emot väl av handlarna i Scandinavien, och då speciellt på den Svenska sidan.

Men för er som ändå skulle vilja ha en än mer lössnöanpassad hybrid, finns det ett alternativ som först kan verka lite korkat, och inget vi vanligtvis brukar rekommendera.

Förra årets Dragon RMK gick så pass bra efter led att vi vågar oss på att föreslå att du skulle kunna funderar på en 600 RMK 144" i stället för en SwitchBack. RMK:n har visserligen 51-millimeters kammar, vilket egentligen är alldeles för högt för en maskin som i långa stunder skall

Med hjälp av en turbo kan Polaris 750-kubiks fyrtaktsmotor jobba upp hela 140 hk.

Om du är såld på Polaris system för att kunna ändra placeringen av styrstången, är FST SwitchBack en av de modeller som har kvar denna funktion.

FST SwitchBack är vid sidan av Yamahas modeller det enda alternativet om du vill ha en hybrid med en fyrtaktsmotor.

användas på led. Men med ett par isrivare och lite eftertanke under körningen kommer det nog att fungera riktigt bra ändå. Men nu lämnar vi RMK, dom kommer du få läsa allt om i vårt nästa nummer.

Uppdateringar

Precis som på de korta sportmaskinerna har även SwitchBack fått de nya styrspindlarna som både spar in lite på vikten, samtidigt som fästet på skidan flyttats något för att minska på kraften som behövs för att styra.

Man har även valt att ta in de båda tvåtaktade modellerna i Dragonutförande. Detta gör att du får en dämparutrustning i toppklass. RydeFX Air2.0 sitter i framvagnen och RydeFX mer konventionella dämpare i boggin där den bakre har kompressionsjustering och en separat olja/gas-behållare.

På de båda Dragon-modellerna har man valt att ha styrstången fast monterad och styret sitter nu på en bra mycket snyggare styrhöjare på ungefär 13 centimeter. Äntligen har man även valt att utrusta styret med en välbehövlig burkrem, detta trots att Switchback i år skall vara mer ledanpassad än tidigare.

Som Dragon-köpare får du så klart även den mer påkostade designen och en chromefärgad ruta. Färgen på huven är tyvärr inte svart, utan röd som på årets alla andra Dragon-modeller.

FST Switchback säljs bara i standardutförande. Dämparna är lite enklare men fortfarande fullt renoveringsbara. FST Switchback är en av få modeller som fortfarande har kvar den flyttbara styrstången genom Rider Select-systemet.

Intryck

Det första intrycket man får av de nya Polaris Switchback är att styret sitter högre än förut. Fotstegen har de större hålen och fishbone-förstärkningarna som Rawchassit för med sig.

När det var dags för körningarna av Polaris Switchback hade Polaris missat att informera om den nya mattlängden. Det kan så klart även varit vi som inte lyssnat ordentligt, och därför missat den stora nyheten med den nya boggin och den kortare mattan, men det verkar väl inte helt troligt?

Vi förväntade oss så klart att årets crossover-skotrar skulle vara precis så trevliga att köra som året innan, men under de första turerna efter lederna kom vi överens om att dom kändes ännu bättre efter led och roliga än förväntat. 700-motorn gjorde så klart succé och det var många som var lyriska.

Vi hade ingen direkt möjlighet att testa djupsnöegenskaperna men vi var tvungna att göra en del riktigt avancerade klättringar då Mattias vår fotograf, skulle bli skjutsad både hit och dit för att komma på plats.

När det var dags att ta sig upp på en

Lösnöegenskaperna har begränsats något med den nya mattlängden. Detta har Polaris planerat inför och har lagt upp mattor med högre kammar på lager för att klara av en snabb uppdatering om kunden vill det.

Switchback har i år blivit mer ledanpassade än tidigare. Mattlängden är nu 345 cm mot de tidigare 365 och den nya boggin är kopplad för att skidorna skall hållas ner på ett bättre sätt efter led.

Förarmiljön är sig lik, men en stor förbättring har skett genom att en burkrem nu sitter på plats.

Dragon Switchback har fört Polaris hybrider upp några rejäla snäpp. Dom är snyggare, är bättre utrustade och helt enkelt snabbare än förut.

I år är körställningen fixerad på de båda Dragon-modellerna 600 och 700. Nu sitter det i stället en snygg styrhöjare som också placerar styret i rätt höjd.

bergskam var det bara Micke Ljungberg som vågade sig på den klättringen med skjuts. Han testade med flera av de sportmaskiner vi hade med oss, och han var nära att ge upp innan han gav den Switchback Dragon 700 vi hade med oss en chans, och nu gick färden uppför som en dans.

Det var fler än bara Mikael som vart lite konfunderade och imponerande när vi senare fick klart för oss att den hade en kortare matta än tidigare modeller, men ändå hade en så tillräcklig fart för att kunna klara uppgiften.

Man kan väl bara konstatera att en bra skjuts på mattan i speciella tillfällen kan kompensera både minskad mattlängd och lite lägre kammar.

Dröm

Det verkar som Polaris just nu verkligen gör allt och försöker optimera sitt modellprogram. Det är nog ingen vild gissning att tro att dom har sneglat lite på Ski-Doo och deras framgångar med Renegade-modellerna, som alltså även dom har mattor som är 136-tum långa.

Något av det svåraste som finns är att försöka analysera vad en kund egentligen vill ha och varför han eller hon köper just den eller den produkten. Extra svårt är det på snöskotrar där det är så mycket känslor och gamla sanningar som regerar och styr våra val.

Om man nu vill konkurrera om köparna av till exempel Renegade skulle det kunna vara så att dom ändå har tänkt lite fel.

Eftersom chassit vi ser idag på SwitchBack i rakt nedstigande led härstammar från det som användes på 900:an 2006, kan det vara så att det här chassit så att säga kommer lite från fel håll för att verkligen attrahera dessa köpare.

REV Renegade är ju i grunden en hopp, lek och tävlingsmaskin som begåvats med en längre matta. För att verkligen kunna sno dessa kunder kanske Polaris skulle ha baserat någon av deras hybrider på deras IQ-räser. Kan du se bilden framför dig? En IQ SwitchBack 700RR, nåja drömma går ju.

Något vi i alla fall slutgiltigen kan slå fast, och försöka övertyga er om är, att om du av princip alltid köper de kortaste skotrarna på marknaden, så kan du nu gå över till att köpa en SwitchBack. Vi tror nämligen att du inte kommer förlora någonting alls på det, utan i själva verket vinna desto mer.

För ledsmiskarna är årets Polaris SwitchBack bättre än någonsin, men skulle det vara så att du tycker dom glidit från dina lössnöbehov lite för mycket, finns det ju både enkel och snabb bot på det. Antingen skaffar du högre kammar eller helt enkelt tar det vågade steget över till en RMK 600 144".

Den stora nyheten i år bortsett från att 700:a-motorn introduseras är att mattan blivit kortare, och tack vare den nya kopplade boggin har SwitchBack blivit mer av en ledskoter än tidigare.

I Dragons utrustningspaket ingår det rejäla dämpare.
Framdämparna är ett par Ryde FX 2.0Air och är väl egentligen så bra som ett par dämpare kan bli idag.

Dragon SwitchBack 700 är en precis så fin skoter som man kan tänka sig. Lägg på ett längre band på förra årets BLS-vinnare och det här är resultatet.

	SWITCHBACK 600/700	FST SWITCHBACK
Motor		
Typ:	2-cylindrig 2-takt	2-cylindrig 4-takt
Volym cc:	599/700	750
Borrning/slag:	77,25x64/ 81x68	85x66 mm
Bränslesystem:	Cleanfire Injection EFI	
Smörjning:	Separat	Torrsump
Avgassystem:	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	125@8250/140@8250	140hk@uppges ej
Start:	Manuell	Elstart
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	224/ 226	271
Tunnel:	Raw Hybrid	Raw Hybrid
Framvagn:	IQ	IQ
Dämpare:	RydeFX Air2.0	RydeFX HPG IFP
Fjädringsväg fram:	25,4 cm	25,4 cm
Boggi:	IQ 136” kopplad	IQ 136” kopplad
Dämpare bak:	RydeFX Justerbar komp.	Fox PS5
Dämpare fram:	RydeFX HPG IFP	RydeFX HPG IFP
Fjädringsväg:	35 cm	35,3 cm
Typ av matta cm:	38x345x3,2 RipSaw	38x345x3,2 RipSaw
Skidor:	IQ	IQ
Spårvidd:	108 cm	108 cm
L/B/H cm:	308x122x123	308x122x123
Tankvolym:	44,3 liter	38,6 liter
Oljetankvolym:	Uppges ej.	Uppges ej.
Att äga		
Pris:	109 900:-/ 119 900:-	124 900:-
Färg:	Röd	Röd
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB	Polaris Scandinavia AB

SPY
www.spyoptic.com/zed
EXTRA LENS INCLUDED
SPY
ZED GOGGLE
COMES WITH A FREE EXTRA LENS
SPY

POLARIS®
The Way Out.
Din egen
RESERVDELSBUTIK
WET JOB JACKET
WARRIOR
SCOTT
to be
välfyllt Lager
to b
101 JACKET
Delar & Tillbehör
HONDA
POLARIS®
The Way Out.
ATV
-Däck från skottkärra till skogstraktor
-Vulkning av alla slags däck
-Stor Reservdels & Tillbehörsbutik
Ockelbo
GUMMI
SERVICE
Tele:0297-421 00

FX Nytro
MTX Turbo

En av årets största nyheter heter Nytro och är i det närmaste perfekt, om man bortser från att den inte har en turbo, vilket det numera går att råda bot på.

Av: Affe Sundström

Årets stora Yamahanyhet heter Nytro FX och lössnövarianten har tillägget MTX, vilket kanske betyder Mountain Cross?

I vilket fall är detta den lättaste lösssnöskotern från Yamaha på många år och den första fyrtaktare någonsin som inte har ett betydande vikthandikapp i mellanklassen där Nytron hör hemma. Som standardskoter kan man nu därför rakt av jämföra den med konkurrenternas tvåtaktare, men om man vill få lite mer effekt i maskinen är det som vanligt överladdning som gäller.

Det finns givetvis eftermarknadstrim till de övriga men för att matcha effekten hos en turbomatad Nytro krävs det 230hk.

För att exempelvis en Dragon 600 ska nå dit behöver även den turbomatas vilket är fullt genomförbart men inte alls lika vanligt.

Man kan bara spekulera i varför tvåtaktaren som under mer än två årtionden överladdats inte blir någon större succé som bruksskoter samtidigt som fyrtaktarnas popularitet ökar hos de mest prestandakrävande ägarna av trimmade maskiner.

Som det är nu kommer knappast någon Nytro med turbo ha något som helst att frukta från en annan mellanklassare.

Frågan är dessutom om en turbovariant av Yamahas egen kungaskoter Apex hänger på årets lätta överladdade trippel?

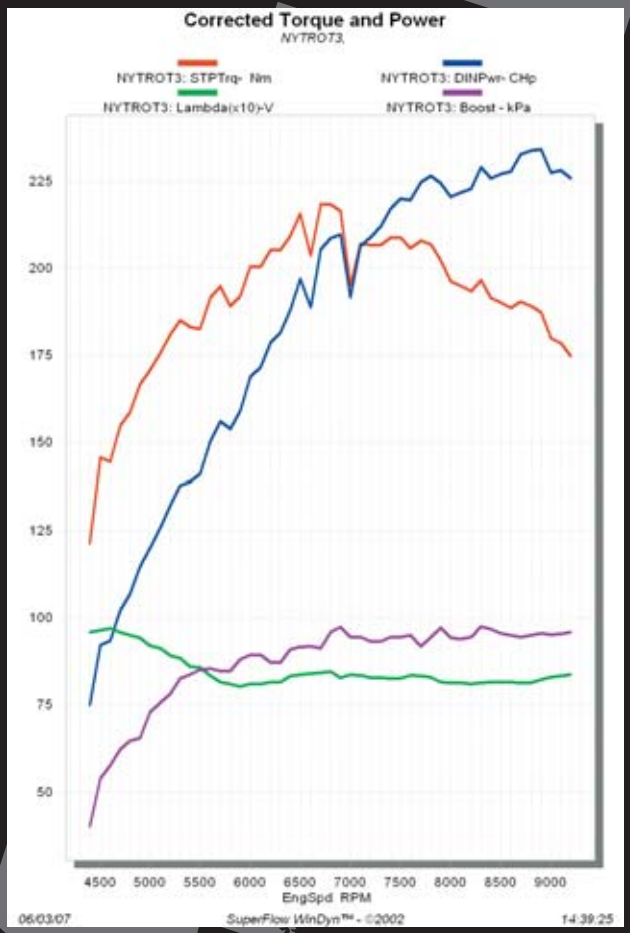
Under vårens provkörningar hade nämligen "den lilla" en irriterande tendens att spöa min egen Apex då vi körde dragrace.

Ohmega

Den nya skotern har en uppbyggnad som påminner om förra årets instegsmodell PZ men delar inga gemensamma komponenter.

Chassiet har två Ohmega-liknade aluminiumstycken som utgör ramen runt motorn och en ATV-liknade framvagn i stål.

Tunneln är rak som modet nu kräver och



avgassystemet mynnar ut bakåt som hos alla Yamaha.

Nu är ljuddämparen snarare mitt i skotern till skillnad från de äldre bakmonterade vilket ger ett perfekt utrymmer för en korrekt turboplacering.

Aggregatet kommer då närmare motorn men ligger ändå nersänkt i tunneln för eliminering av värmeproblem.

Det finns dessutom plats för en effektiv ljuddämpare och ljudnivån hos turbomaskinen är därför likvärdig med standard.

Den trycksatta luften passerar en tunnelmonterad pre-cooler före att den ytterligare kyls av intercoolern innan den når plenumet.

Vid övertryck levereras den erforderliga bränslemängden av tre extra injektorer som styrs av ett tilläggssystem vilket jobbar parallellt med skoterns ordinarie EFI-system.

Det extra styrdonet sköter även reglering av laddtryck och har en inbyggd altitudkompensering vilket ger konstant effekt oavsett höjd över havet.

Allt är konstruerat så att skotern behåller sitt originalutseende och efter oräkneliga testtimmar har anläggningen förfinats för att högsta driftsäkerhet ska erhållas tillsammans med hög motoreffekt.

Motorn har sitt ursprung i RS-spisen men då alla ingående komponenter är omarbetade känns den betydligt vassare än sin föregångare. Det är inte bara EFI:n som skiljer dessa åt utan i princip allt som rör sig är nu lättat.

Troligtvis behåller den RS-motorns bästa egenskap som är en nästan overklig styrktålighet även vid höga laddtryck.

Det är något som kommer att visa sig då säsongen börjar.

Fälttest, hur fungerar den då?

Den 6 juni, vår nationaldag och dessutom en av sommarens första riktigt varma dagar.

Då passade stora delar av MCX personal på att fara till norska gränsen bortanför Vuoggatjolme för att köra lite med den nya Nytro turbon.

MC Xpress hade en förserieversion av den nya modellen som först nu börjar säljas till kunder vilket gjorde den tidiga utvecklingen av turbosatsen möjlig. Det är det goda samarbetet mellan Yamaha och MCX som låg till grund för att den mycket exklusiva maskinen lånades ut.

Den första tiden på snö lades på att kalibrera variatorsystemet men sedan gällde det att lägga mängder av hårda mil då vi letade efter systemets svaga punkter.

En del korrigeringar utfördes men i det stora hela fungerade allt precis som provkörningarna i bromsbänken hade visat.

Jag körde själv med min egen 270hk Apex Mtn Turbo och hade den som måttstock vid jämförelser.

Prestandan var förvånade lika jämför med min skoter men det förklarade jag med att mattan var för mjuk på Apexen.

Den fick inte fäste i det hårda föret då Apex är tung och stark men den lättare Nytron hade inte lika stora problem förkunnade jag.

Patrik Engström (som körde Nytron) såg det som en dålig bortförklaring men han ska få se till vintern när min skoter har den nya Challenger Extreme-mattan.

Då ska han och hans löjliga mellanklassare få pisk!

Köregenskaperna skiljer sig en hel del åt mellan dessa två skotrar vilket är helt naturligt då vi pratar om 50 kg viktskillnad samt en modernare konstruktion.

I alla lägen är Apexen lite klumpigare och kräver mer övertalning för att lyda.

Vårföret var blött och tungt och då har inte Apexen nytta av sin superlånga matta så Nytron kändes rätt även i det avseendet.

Jag är tvungen att erkänna att Yamahas nya trippel faktiskt kan hålla jämt med min älskade Apex vilket ingen annan skoter tidigare har lyckats med.

Till vintern ska dock min ära upprättas på nytt då min maskin nu uppdateras.

I meterdjup pudersnö kommer den grymma 162 x 16 x 2,5-tumsmattan tillsammans med 310 hästar att verkligen visa vad som gäller. Ingen simpel trippel ska spöa min fyra, så det så!

Intercooler med plenum under konstruktion.

Turbon monteras i tunneln där originalljuddämaren sitter. Det finns fortfarande plats för en väl fungerande ljuddämpare efter turbon och luftfiltret skyddas från värme.

Trots perfekt före och 230 hästar lyckades Patrik Engström köra fast. Vilken klant....

HAVERI TRACKme

When du alltid vill ha koll på ditt fordon eller annan kär ägodel.

Text: Magnus Larsson
Bild: Björn Otto Friström

Motorintresset ökar i vårt land och man lägger ner mer pengar än någonsin på sina ögonstenar. Vissa ägnar år åt att renovera eller bygga fordon som på så vis blir ovärderliga och inte kan köpas tillbaka för pengar.

I och med att värdet stiger på dessa fordon medför det även att de personer som inte kan skilja på mitt och ditt också blir intresserade.

Det är inte roligt att komma till garaget och upptäcka att sin dyrgrip inte står kvar där man sist lämnade den. Att låsa och larma hjälper inte alltid, för är det så att tjuven bestämt sig för att han till exempel vill ha just din skoter, så tar han den. Tyvärr brukar boven vara steget före vad gäller larm och lås.

Finns det bara ett exemplar av just ditt fordon är den enda bra lösningen att du får tillbaka den vid en eventuell stöld. Försäkringsbolagen har insett detta. Och med anledning av det fick företaget Hellmertz i uppgift av försäkringsbolagen att ta fram ett spårningssystem för att lokalisera försvunna ägodelar.

Detta resulterade i en liten låda som fick namnet TRACKme. Denna box använder sig av GSM-masterna för att man skall kunna lokalisera bilen, motorcykeln, båtmotorn eller något annat som du vill ha extra koll på.

Boxen är mycket liten och göms lätt någonstans i fordonet, och det är omöjligt för tjuven att veta om en TRACKme är monterad eller inte, och att börja leta efter den är nog inget som den stressad boven funderar på.

Så funkar det

Om du har tagit din bil, båt eller skoter för att hälsa på hos kompisen. Eller är ute och njuter av en dag på din hoj, behöver du med all säkerhet lämna den obevakad när det är dags för en bit mat eller kaffe.

För att vara säker på att veta om fordonet står kvar där du lämnade det eller inte, aktiverar du TRACKme-boxen med ett SMS. Lådan läser nu in GSM-masterna i området och låser på dessa.

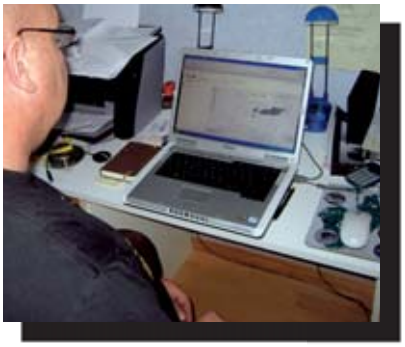
Om fordonet som sändaren är monterad i flyttas, skickar den ett SMS till din mobiltelefon eller av dig något annat förbestämt telefonnummer. Detta kan vara till ett vaktbolag eller en portal på Internet som sköts av en lämplig organisation.

Det SMS som skickats talar om att fordonet antagligen håller på att flyttas och att det är dags att kolla till det. TRACKme rekommenderar att du visuellt kontrollerar att fordonet är på plats eller inte.

Om fordonet är borta går du in på www.trackme.se via datorn. Där kan du nu följa fordonets väg och lokalisera det till ett begränsat område. Storleken på området bestäms av hur tätt GSM-masterna står placerade. I stan vanligtvis några hundra meter och på landsbygden ett par kilometer.

Nu har du ett avgränsat område att söka av och du kontaktar TRACKme. Med ett

Att vara tjuv i dagens läge är inte lätt. Med en mobiltelefon eller laptop kan du följa bedragarens väg på en detaljerad karta. Man tror nästan att det är hämtat ur en Bondfilm. Mera information hittar du på www.trackme.se, www.hellmertz.se och mer teknisk information kan du få på 070-7562875



Om du sitter på ett hotellrum i Kina eller ligger på playan i Västindien kan du ändå ha full koll på din bil, båt eller vad du nu har gömt TRACKme sändaren i.

SMS som skickas till enheten startas VHF-sändaren i boxen. Den signalen har en räckvidd på upp till 50 kilometer och tränger igenom de flesta material.

Den rikstäckande sökorganisationen TRACKme kontaktar utbildad personal som finns utsprida i vårt avlånga land. Pejlaren spåra sändaren med en speciell pejlingsutrustning till en exakt position. Polis tillkallas alltid till platsen och din ögonsten är tillbaka i din ägo.

Stort användningsområde

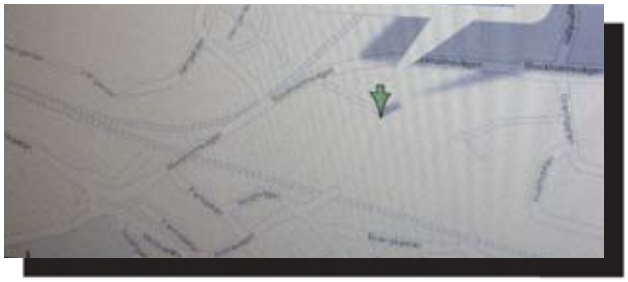
Det är bara fantasin som sätter gränsen för vad man kan använda boxen till. Den passar lika bra i EU-moppen som i båtmotorn, grävmaskinen, snöskotern eller i fyrhjulingen. Du kan också till exempel lägga den i ett paket för att kunna kontrollera var paketet befinner sig och vart det tog vägen när det inte kommit fram, vilket det tyvärr inte gör i bland.

TRACKme-boxen kan även förses med en GPS-funktion som möjliggör att du direkt på Internet eller via mobiltelefon kan följa ditt fordons exakta väg.

Boxen är också utrustad med två extra larmslingor som kan kopplas till ett traditionellt billarm och på så vis kan du även få ett SMS vid inbrott i tillexempel din bil.

Vid försök att manipulera boxen eller om den görs strömlös skickas även då ett SMS till dig och du blir medveten om att någon mixtrar med din TRACKme-box eller ditt fordon. Om den trots allt blir strömlös innehåller den ett batteri som räcker i upp till sex månader, och skickar då ut signaler och meddelar dig att den mist kontakten med batteriet.

Då den är ansluten till fordonets batteri har du fullt skydd och den sänder automatiskt ut livstecken för att du skall veta att den är aktiv och fungerar. Med denna box monterad i ditt fordon kan du sova lugnt om nätterna och du har alltid kontroll på att din kära ägodel står där du sist lämnade den.



TRACKme-duo är en spårsändare med GPS, GSM samt VHF-sändare. Denna enhet göms i fordonet och sänder ut en signal på nätet som du med enkelhet tar in på din mobil eller laptop. Vid eventuell stöld startas VHF-sändaren med ett SMS och fordonet kan pejlas in.

Går hel

Fyrtioårsfirandet av Lynx fortsätter och har även haft en extrem påverkan på deras hybrider.

Av: Patrik Larsson

De hybridmaskiner som vi sett de senaste åren har i stora drag antingen varit förlängda sportmaskiner eller förkortade bergsklättrare. Men nu kommer Lynx med ytterligare en variant och först nu lever dom verkligen upp till namnet Xtrim.

Är man en förartyp som behöver ha en extremsportmakin mellan benen är, av förklarliga skäl inte en mountainmaskin något alternativ om snötäcket blir för djupt.

En djupsnömaskin är byggd för färd i pudersnö och för resor rakt uppför backar och bergskammar. De har därför gärna en lågt placerad drivaxel, för att få en låg attackvinkel. Boggin är lättad till max och har väldigt lite förstärkningar och dämpara är även väldigt löst ställda. Framvagnen har gärna inga krängningshämmare och även där är stötdämparna mjukt kalibrerade.

Dessa egenskaper gör att dessa skotrar fungerar ypperligt bra för att hoppa, klättra och surfa med i lössnö. Men skulle man vilja ta en lång flygtur och landa på ett hårt underlag kan den eftermiddagen lätt bli helt förstörd.

Dessa skotrar är alltså inget alternativ till typen slednecks-förare. Men om denna förare då bor så till att snön många gånger ligger så djup att den korta maskinen måste lämnas hemma. Vad händer då?

I USA har det vuxit fram en trend de senaste åren att montera upp till 144-tum långa mattor på extremsportmskiner som REV 440 och IQ 440, där gärna även motorn fått ge plats åt något större.

Detta har blivit det enda alternativet för förare som behöver en crosskoter för att inget annat håller, samtidigt som de befinner sig i områden där snöförhållandena gör att en kort maskin helt enkelt inte alltid tar sig fram.

Tyvärr säljs inte Lynx i USA så de här killarna kommer även fortsättningsvis få lov att bygga om sina maskiner ett tag till, vilket vi alltså inte behöver göra i Sverige.

Nu är det ju självklart så att Lynx inte alls har tänkt på den här kundgruppen när dom tog fram årets Xtrim-serie, utan dom har helt enkelt tänkt på sportmaskinsfanatiker som skaffat familj.

Lynx hybrider har länge varit utpräglade sportmaskiner med lite mer matta. Men från och med i år går dom alltså ett steg längre. Årets versioner baseras på maskinen som för bara två år sen var en av marknadens mest extrema tävlingsskotrar.

Detta är alltså fullt ut en killer till sportskoter med en längre matta och har hamnat någonstans mitt emellan en klättrare och en "hoppa långt crossmaskin".

Lynx tar bara fler och fler poäng hos oss skoterintresserade. Förra året introducerades en ren 440-räser med en lite mer civil motor för allmänheten. I år kör dom 440 rakt över hela sportprogrammet, men det stannar alltså inte där.

Nu kan du som är hybridfrälst också få en maskin som baseras på Tapios och E-sons vinnarmaskiner men som sen

a vägen

utrustats för att passa även den som vill få med sig familjen och då och då verkligen behöver lite mer bärighet i den lösa snön.

Allt och lite till

Som hybridköpare får du nära nog allt och lite till i den nya serien Xtrim. Du får den så kallade RE-designen och förarergonomin. Chassit har de invinklade sidorna för bättre hållfasthet, samtidigt som det ger en skönare övergång mellan tunnel och dynan.

Framvagnen är precis den samma framskjutna version som på sportmaskinerna och nu introduceras den förlängda versionen av den fantastiska PPS-boggin.

Även de riktigt fältmässiga sidopanelerna och huven i lätt och hållbar PE-plast hänger med.

Vad är det då som tillkommer jämfört med de korta Lynxarna?

Självklart är den största skillnaden det betydligt längre drivbandet på 3648 millimeter som då är just en matta på 144 tum som vi tidigare pratade om.

Sen har BRP lagt till en hel del extra saker som förvandlar skotern från en ren racer till en maskin som även platsar i vilken barnfamilj som helst.

Nu finns det en hel del utrymme för bagage och dragkroken är på självklart Lynx-vis standard. Som tillbehör finns det även nu en tillsats för ett extra säte åt en passagerare.

Att göra just det extra sätet till en utrustning som man får lov att köpa till är väl lite tveksamt på en skoter som vänder sig till familjer och de som vill ha en mer praktisk skoter.

Antagligen har det lite med vilken syn Lynx vill att vi skall ha på skotern. En skoter med dubbeldyna får lätt stämpeln Touring och en med en enkeldyna blir direkt stämplad som Racer. Lynx verkar föredra den senare och det är nog helt rätt.

Vidare har även alla modeller av Xtrim elstart. Många ser elstarten som en bekväm detalj som inte alls är nödvändig, utan helt enkelt bara skön att ha.

Men en elstart är faktiskt mycket mer än så, och borde även ses som en mycket viktig säkerhetsdetalj. Detta speciellt på en skoter som i många stunder kommer omges av barn och andra passagerare.

Alla ni som under årens lopp dragit och slitit i startsnörena har säkert mer än en gång varit nära att nocka din passagerare med din hårda armbåge eller någon annan del av armen. Med en elstart försvinner helt den här risken och elstart är något som i dagens läge skall ses som en självklar del i grundutrustningen på en skoter med lite ambitioner att vara allround.

Något annat som från och med i år tillhör grundutrustningen är den så förbisedda handtagsremmen eller burkremmen på styret. En sådan rem passar egentligen på alla skotrar och man vet ofta inte hur mycket man skulle vilja ha en förrän det är försent och man står där och är på gränsen till att rulla runt.

Modeller

Precis som förra säsongen finns det tre Xtrim-modeller att välja på. Två av modellerna är vätskekylda och kungen är så klart 800 Power TEK med den nya 800R-motorn på runt 150 hästar. Återkommer

gör 600 SDI och den betydligt beskedligare och billiga 550 fläkt-modellen.

550 har likadana dämpare i boggin som förra året, alltså ej renoveringsbara 36 millimetersdämpare både fram och bak. I framvagnen sitter även samma typ av 30 millimeters ej renoveringsbara stötdämpare som förra säsongen.

På de större vätskekylda modellerna 800 Power TEK och 600 SDI har diametern på centrumdämparen minskats ner till en HPG TA 36. Men bak sitter det fortfarande HPG TA 46 som nu har hög och lågfartsjustering på både kompression och retur.

Dämparkallibreringen på de vätskekylda är den lite hårdare Enduro medan 550 graderas som Sport.

Den modellen som Lynx vill skall sticka ut lite mer än de andra är 600 SDI som dom valt att göra i en speciell jubileumsversion.

För att det inte skall se för gubbigt ut med en större modell av ruta har dom valt att chroma den. Chassit är lackerat svart för att den skall skilja ut sig bland de andra modellerna och som en extra liten present skall en väska som passar innanför rutan följa med.

Ledkross

När vi i den Finländska vildmarken fick möjlighet till att provköra Lynx senaste hybrider i våras vart vi positivt överraskade.

Det som direkt slår en när farten höjs på en sämre led är hur bra den nya boggin fungerar. Skotrarna är nu så lika sina korta bröder att det är svårt att känna av skillnaden på led.

En intressant fråga är hur långt efter en Xtrim verkligen skulle komma på en crossbana jämfört med den kortare modellen. En gissning är att den inte skulle komma speciellt långt efter och att i backtävlingar är nog Xtrim i det här läget att föredra före en kort.

I backtävlingar kan det vara till en stor fördel att ha en skoter som är längre och på det viset har ett bättre grepp uppför än vad en kort Lynx har. Även i starten borde den längre mattan kunna ge en fördel gentemot de kortare motståndarna. Hur det blir i vinter får vi se och det skall bli riktigt spännande att följa vad som händer.

Stelbent

En del säger sig ha upplevt Lynx tidigare hybrider som lite stolpiga och stela, samtidigt som många andra verkligen gillar körupplevelsen.

Denna stelhet är nu som bortblåst och Micke Ljungberg säger:

—Jag har inte riktigt kommit överens med Lynx hybrider tidigare, men det här

Körställningen och RE-ergonomin återfinner vi på årets Lynx Xtrim. Här är en extram racer med mer matta och även lite lyxutrustning som elstart och burkrem på styret.

600 SDI återkommer i år på jubileumsmodellen. I 800:an sitter nu den nykonstruerade monoblocksmotorn 800R på runt 150 hästar.

Xtrim är ungefär 35 centimeter längre än sportmodellerna RAVE. Tack vare det extra utrymmet får du med dig relativt mycket packning, samtidigt som skotern i sig inte är mycket mindre smidig.

De maffiga drivhjulen garanterar att mattan aldrig kuggar över.

Årets upplaga av Xtrim 600 SDI är en jubileumsmodell med en snygg chromad ruta och ett svartlackerat chassi.

Ledegenskaperna imponerar och det är den nya PPS LT-boggin som gör den stora skillnaden. Xtrim 2008 är Lynx bästa hybrider genom tiderna.

Förarmiljön är föredömligt crossinspirerad och känns helt rätt.

är något annat. Det här är helt klart Lynx bästa hybrider hittills. Jag vart faktiskt förvånad!

Det som självklart inte håller samma klass som på de kortare maskinerna är stötdämpare som sitter på, men dom är på de två större modellerna fortfarande fullt renoveringsbara, vilket gör att de flesta kommer kunna bestycka dom så att dom passar.

Skulle dom ändå inte göra det kan man ju alltid byta ut dom. Det är ingen rolig kostnad kanske men kan vara nödvändigt i vissa undantagsfall.

Att välja att köpa en hybrid är många gånger ett mycket smartare val än att köpa en kort skoter. Ser vi tillbaks lite har hybriderna en tendens att bättre än andra skotermodeller behålla sitt andrahandsvärde, för begagnatköparen är ofta ute efter en skoter med bättre allround-egenskaper och det är ju precis det som definierar vad en hybrid är.

I och med att Xtrim i år i praktiken är en förlängd 440 med många bekväma detaljer gör detta att valet blir ännu smartare. Och trots att Xtrim tar detta jättekliv framåt har inte prisbilden förändrats nämnvärt. 800:an har blivit en tusenlapp dyrare och 600 SDI två. 550 har stigit med en femhundring och landar idag på 75 900:-

På något sätt svindlar också tanken på vad ännu mycket brutalare dessa maskiner skulle kunna bli med bara en enkel och billig förändring. För om du redan när skotern är ny bestämmer dig för att sälja vidare originalmattan med de 38 millimeter höga kammarna, kommer du bara behöva lägga till någon tusenlapp så får du på en 44 eller till och med en 51-kamsmatta... Som sagt tanken svindlar.

För dig som kört antingen Ranger Mountain eller Adventure 800 i några år nu och kärat ner dig i deras egenskaper kanske det är dags nu att byta till dig något modernare, nu när det finns en riktigt värdig efterträdare.

Är det inte helt fantastiskt och spännande vad Lynx har gjort, nu igen, kanske man skall säga? Dom är verkligen på offensiven och tycks göra allt rätt. Hybridklassen är nu intressantare än någonsin och vi ser med spänning fram emot hur denna förlängda crossmaskin skall tas emot av er där ute i landet.

Med lite mer matta tar man sig fram lite bättre. Att sen den längre mattan sitter i en i det närmaste ren racer gör Xtrim antagligen till en av marknadens intressantaste hybrider.

Det är de små detaljerna som gör det, och avslöjar varifrån den här skotern egentligen kommer.

	800/ 600 SDI	550
Motor		
Typ:	2-cylindrig 2-takt	2-cylindrig 2-takt
Volym cc:	799,5/ 594,4	553,4
Borrning/slag:	82x75,7/ 72x73/	76x61
Bränslesystem:	2xTM40HTD DPM/ SDI	2xVM34 Choke
Smörjning:	Separat	Separat
Avgassystem:	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	149@8150/ 114@8100	56@7000
Start:	Manuell	Manuell
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	251/ 251	231
Tunnel:	R-EVO	R-EVO
Framvagn:	A-VRC+	A-VRC+
Dämpare:	HPG TA36	HPG 30
Fjädringsväg fram:	260 mm	260 mm
Boggi:	PPS LT	PPS LT
Dämpare bak:	HPG TA46 HLcR	HPG 36
Dämpare fram:	HPG TA36	HPG 36
Fjädringsväg bak:	390 mm	390 mm
Typ av matta cm:	38,1x364,8x3,8	38,1x364,8x3,2
Skidor:	CTRL	CTRL
Spårvidd:	108 cm	108 cm
LxBxH cm:	315,5x124,5x130,5	315,5x124,5x130,5
Tankvolym:	38 liter	38 liter
Oljetankvolym:	3,5 liter	3,5 liter
Att äga		
Pris:	123 900:-/ 115 900:-	75 900:-
Färg:	Svart/ svart	Svart-röd
Generalagent:	BRP Sweden AB	BRP Sweden AB

I år sitter den extrema framvagnen A-VRC+ även på Lynx hybrider.

Välbyggda, slitstarka **lättmetalltrailers** som håller sig snygga och gör transportsträckorna till en del av upplevelsen. Kom in och välj modell.

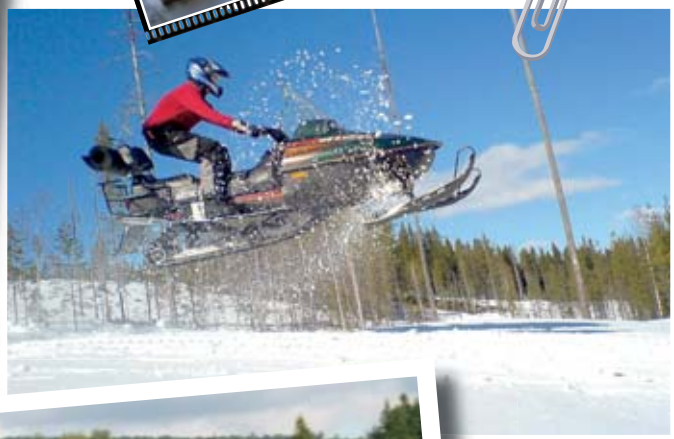
LÖÖVE
LÄTTMETALLTRAILERN

Europas största snöskotersajt

www.snowrider.se

Dessa sidor kommer fortsättningsvis att spegla vad som händer på europas största snöskotersajt, snowrider.se. Här kommer du att få ta del av de bästa läsarbilderna, frågor och svar på allt mellan himmel och jord. Kom gärna med förslag eller synpunkter på vad du vill ha med på dessa sidor. Maila redaktionen på bjorn@otlas.se

Förare: Eddie Törnhult
Bild: Frida Wallin
Plats: Kungsberget Järbo
Hoppar med min Phazer FX i snowparken i Kungsberget en solig dag den 14 maj! Jag som hoppar är 11 år!



Förare: Jojje
Bild: Tom
Plats: Skogen
Haha, 340 power!

Förare: Johan
Bild: Frida Nordin
Plats: Kyrkdal
Åttahuuuundra! :)

Welcome SnowRider
Visst är det roligt med uppskattning! Under SnowShoot 2008 i Grand Lake välkomnades vi på SnowRider med fyrverkeri, konfetti och banderoller. Njae, nästan, en banderoll i alla fall.

Förare: Kronan
Bild: Lill-Månken
Plats: Blåsjö, Norska gränsen
Getingar anfaller i juni!

Bild: Sebastian
Plats: Funäsdalen
En skön dag i december -06

Förare: Markus
Bild: Markus
Plats: Gunnarsbyn
Smidig parkering... :)

Förare: 2stroke
Bild: Lill-monken
Plats: Jorm
Underbart i vårsolen.

Bild: Robin
Plats: Kiruna
Efter en hel sommar av byggande börjar det se ut som en snöskoter igen.

Förare: Jocke West
Bild: Frida Wallin
Plats: Kungsberget Järbo
Vi är ett gäng glada och galna skoteråkare som brukar åka till Kungsberget när dom har stängt för säsongen och leka i deras snowpark! Kolla tatueringen!

Förare: Isac & Tobias
Bild: Lars
Plats: Piteå
Den lille väntar på vintern.

Vi frågar våra besökare på snowrider.se allt mellan himmel och jord. Här är några utvalda frågor från vintern.

KÖR DU 2-TAKT ELLER 4-TAKT?

2-takt:	75 %
4-takt:	20%
Ingen takt:	5%

2365 röstade under 37 dagar.

SKA ALKOLÅS INFÖRAS PÅ SNÖSKOTER?

Ja:	18%
Nej:	76%
Vet ej:	6%

993 röstade under 19 dagar.

VILKEN 2-TAKTSOLJA KÖR DU PÅ?

Märkes Origina:	22%
Mobil:	12%
Shell:	10%
Castrol:	7%
Motorex:	3%
Motul:	7%
Putoline:	1%
Valvoline:	6%
Ipone:	2%
Spectro:	14%
Annan:	15%

1192 personer röstade under 34 dagar.

Lappmoppen lever!

Det finns vissa skotrar som mest ersätter snöskorna och inte så mycket mer. Lite nedsättande kallas dessa för lappmoppar. Men är det egentligen något negativt?

Text: Patrik Larsson
Foto: www.mattiasklockar.com

Det finns några modeller som vi på SnowRider i princip bara kommer i kontakt med en gång om året och det under den årliga SnowShoot-resan till USA. Ski-Doo Scandic Tundra är en typisk sådan skoter.

Principen bakom Tundran är att det skall finnas en snöskoter som inte är just något mer än en snöskoter, alltså ett fordon att färdas på snö med. Inget annat.

Att åka Tundra handlar inte om att kunna hoppa, inte om att leka eller köra fort, man kan inte heller dra tung last, även om den nu är utrustad med ett drag. Skotern är definitivt ingen man heller skryter över på krogen, om man nu brukar gilla det.

Vad handlar det om då? Jo, man skall förflytta sig från punkt A till punkt B, det behöver inte gå fort, men man ska komma fram och det är det som här huvudsaken. Dessa skotrar har funnits länge och principen är fortfarande den samma.

Den har en liten slitstark motor som bara skall gå och gå, samtidigt som den är riktigt bränslesnål. Mattan i sin tur är av lite längre modell, rutan är ofta riktigt hög, men annars är det mesta av onödigt lull-lull är bortrationaliserat.

I dagligt tal kallas dessa skotrar för lappmoppar. Visst kan det ofta sägas med en lite nedsättande ton, men eftersom dessa skotrar fortsätter att säljas och brukarna ofta är nöjda med dom så är dom i alla fall inte att förakta.

En cylinder

Just den här, om jag nu får kalla den för lappmoppe är byggd på Ski-Doos mindre och enklare pyramidformade chassi RF. Motorn är en enkel encylindrig Rotax på 269 kubik och den skall ha runt 27 hästar.

Tack vare att skotern har RF-chassit har den en individuell framvagnsupphängning med enkla A-armar. Stötdämparna är av en lite billigare gasdämpar-modell både i framvagnen och i boggin.

Mattan har kammar på 32 millimeter, vilket är högt för en motor i den här klassen. Detta borgar för att man som användare kommer ha svårt att verkligen köra fast, bara spårvalet är rätt.

Skulle man ändå lyckas sätta sig, kommer man ändå lätt lös igen med bara några enkla knep som ni som är erfarna förare garanterat redan kan.

Summa sumarum är detta en skoter som leverera det den ska. Den levererar en trygg och säker tur mellan hemmet och jaktstugan, mellan fiskestugan och ditt hemliga fiskeställe. Mer än så är det inte, men det är gott nog.

Inte ens på dagens lappmoppar får vi se bladfjädrar, föresten är det någon som vet vad det egentligen är idag? Enklare än så här kan inte en individuell framvagn bli.

Tack vare det rejäla lasträcket kan du surra fast det du behöver få med dig ut i skogen.

Inget onödigt krims-krams, men du kan glädja dig åt att Scandic Tundra både har tum och hantagsvärmare.

SKI-DOO SCANDIC TUNDRA

Typ:	2-cylindrig 2-takt
Cylindervolym:	269 cc
Bränslesystem:	Förgasare 1x34mm
Uppg effekt:	27 hk
Elstart:	Tillbehör
Chassi:	RF
Fjädringsväg fram:	16 cm
Spårvidd:	82 cm
Fjädringsväg bak:	33 cm
Typ av matta cm:	41x345x3,2
L/B/H cm:	316x100x130
Tankvolym:	34 liter
Uppg torrvikt:	172 kg
Pris:	54 900:-
Färg:	Gul/grå

Körställningen är lite låg och tillåter en att avslappnat sitta ner. Vill du stå upp, känns det skönast att stå med ett knä på dynan, det är nämligen tillåtet på en skoter som denna.

Jagga

I vilken klass av skotrar skall man sortera in Arctic Cats Jaguar Z1?

Text: Patrik Larsson
Foto: www.mattiasklockar.com

Arctic Cats modell Jaguar Z1 är en mycket speciell skoter som egentligen inte har någon direkt motsvarighet hos någon av de andra tillverkarna.

Man kan inte kalla den för en sportskoter, det är den för klumpig för. Det är inte heller en riktig touringmaskin, det är den för spartanskt utrustad för. Nej, den är någonting där emellan, något som mer liknar någon av de stora supertouringmotorcycklarna från till exempel BMW eller Hondas Pan European-modeller. Alltså ett fordon man använder för att bara lägga mil bakom sig, och att det är själva syftet med resan.

I Sverige har vi egentligen väldigt lite av denna typ av körning på välpreparerade leder som sträcker sig mil efter mil. Men man kan verkligen sätta sig in i känslan av att en fin vårdag, tanka fullt och kryssa mellan fjällstationer och samhällen på stenhårda jämna leder, med målet att helt enkelt bara ut och avverka en ansenlig mängd med mil. Detta innan det är dags att vända hem och med en pilsner i handen slänga upp fötterna på en pall framför brasan.

V8

Drivkällan i Jaguar är en är en 360 graders tvåcylindrig fyrtaktare med en rejäl balansaxel. Detta gör att inte heller motorkaraktären liknar något annat på marknaden.

Z1-motorn har, jämfört med vad som i övrigt erbjuds av fyrtaktsmotorer mest karaktären av en stor amerikansk V8:a. Motorn är rent tekniskt av högsta klass och ett mycket rejält bygge. Den råmar på och producerar massor med kraft utan att låta plågad.

Inte ens med ett turbo-kit som skrämmer upp den i 220 hästar får den en annan karaktär, den blir bara mer av det den redan innan var.

Chassit är av Twin Spar-modellen som vi dels hittar på Arctic Cats nya F-serie men från och med i år även som touringskoter.

Den största nyheten med årets modell är att den kommer i Sno Pro-utförande. Alltså har den för ändamålet väl avstämda fjädringen nu utrustats med superdämparen Fox Float fram och Fox Zero Pro i boggin.

Gillar du europasemestrar på motorcykel är Jaguar Z1 med stor sannolikhet skotern för dig. Om sen utvecklingen går vidare med fler och bättre leder här i landet kommer samtidigt ställena där Jaggan trivs som bäst att bli än fler.

Motorn är något väldigt speciellt, och har en karaktär som vi inte hittar hos någon annan tillverkare. Den 360 gradiga parallelltwinen producerar sin effekt utan varken kraftiga effektpucklar eller att låta speciellt plågad.

Med hjälp av Arctic Cats egna lösning för att andra styrets position gentemot föraren kan man få allt från en utpräglad ståupp-körställning till en mer tillbakalutad och avslappnad stil.

ARCTIC CAT JAGUAR Z1

Typ:	2-cylindrig 4-takt
Cylindervolym:	1056 cc
Bränslesystem:	EFI 48 mm
Uppg effekt:	123 hk
Elstart:	Standard
Chassi:	Twin Spar
Fjädringsväg fram:	24,1 cm
Spårvidd:	109 cm
Fjädringsväg bak:	34,3 cm
Typ av matta cm:	38x325x3,8
L/B/H cm:	307x121x-
Tankvolym:	34 liter
Uppg torrvikt:	213 kg
Pris:	126 800:- (120 800:- med Cat Cash)
Färg:	Svart

BENGTS
CYKEL & MOTOR
Årets Lynx återförsäljare 2007
För bästa skoteraffär kontakta oss
www.bengscykelomotor.se
0243 - 23 70 80

ACTION MEDIA.SE
Avancerad bild - helt enkelt
- Bild & reklambyrå med motorsport i fokus -
- Marknadsföring -
- Reportage -
- Tävlingsbilder -
- Porträtt mm -
070-57 15 428
seaisky
PHOTOGRAPHER THOMAS RUSSENBERGER

LYNX can-am
Skoterbutiken mitt i Tärnafjällen
www.stenmarksmaskin.se
info@stenmarksmaskin.se
Tel. 0954-10666
Reservdels- och Drivmattsdepån i Tärnaby
Piratdelar och variatorer i mängder, mer än 90 olika typer av mattor på lager!

snow rider
ANNONSERA HÄR!
jätte-
SYNS SKIT BRA!
marita@otlas.se
carina@otlas.se

POLARIS The Way Out.
Dahling Motor
Stensätter 120
073 01 Bollstabruk
Tel 0612-211 00
ola@dahlingmotor.se
www.dahlingmotor.se
SKOTERDEMONTERING

ARCTIC CAT
Dahling Motor
Stensätter 120
073 01 Bollstabruk
Tel 0612-211 00
ola@dahlingmotor.se
www.dahlingmotor.se
SKOTERDEMONTERING

Proffs på postorder! CROSSBOLAGET.COM 090-1234 00

1200 kvm butik
08-754 99 00
SUZUKI
ARCTIC CAT
www.dinmc.se
Din MC
YRKESBUTIKEN I STOCKHOLM FÖR SNÖSKOTRAR & ATV.

www.motorfritid.nu
ARCTIC CAT
YAMAHA
Junäsdalen
Tel 0684-294 50
Fax 0684-293 50

Alla varken vill eller har råd att vara värst, så självklart finns det alternativ även för dom.

Text: Patrik Larsson
Foto: www.mattiasklockar.com

UT I BUSHEN

Nu är vi inne på år tre för Ski-Doos RF-chassi. RF togs fram för att man skulle kunna föra in ett modernt sätt att bygga skotrar, även på de minsta modellerna som samtidigt måste kunna hålla ett lite lägre pris.

Av förra årets totalt tre Ski-Doo Freestyle som de sportigare varianterna hetat, återstår nu bara en och det är modellen Back Country.

Den har en fläktkyld motor på 55 hästar och är utrustad med en 136 tum lång matta med kammar på 32 millimeter. Detta gör den till en liten smidig hybrid och har antagligen på det sättet ett större existensberättigande på den Scandinaviska marknaden än de korta modeller som utgått.

För att vara en skoter i någon sorts ekonomiklass med sitt nypris på runt 66 000 är den förhållandevis välutrustad.

Den har RER-backväxel och elstart. Utväxlingen är i år lägre än föregående säsong. I framvagnen hittar vi lite enklare gas-dämpare och även krängningshämmare.

Den lite enklare modell av skidor den hade förra säsongen har ersatts med de 175 mm breda Pilotskidorna och på det höga styret sitter det en burkrem monterad original.

Självklart är skotern även utrustad med dragkrok, som det alltid gör på Ski-Doos modeller som skall ha ett lite bredare användningsområde.

Lätt?

Körupplevelsen som Freestyle Back Country bjuder på är riktigt svår att värdera. Det beror helt och hållet på vad du har för preferenser. Vad du väntar dig av din skoter och hur mycket du är villig att satsa.

Några riktiga högfartsresor blir det aldrig med en 55 hästars motor. Men med en spårvidd på under metern ger det en känslan av att skotern är väldigt liten, samtidigt som den känns lätt.

Back Country är en skoter som inte kräver så mycket erfarenhet och styrka för att man ändå skall kunna få en underhållande upplevelse.

Men att kalla den här lilla enkla skotern för lätt är inte riktigt korrekt längre. Ski-Doo har ju faktiskt själva gjort det mesta omodernt och tungt i och med introduktionen av sin nya REV-XP, och det gäller så klart även deras egna modeller.

XP-modellen TNT skall väga 181 kilo enligt pappret och Back Country hela 206, så direkt lätt är den ju egentligen inte.

Men om du inte bryr dig om några siffror, mer än dom som står på prislappen så är fortfarande Back Country en skön smidig och enkel skoter med bra allroundegenskaper. Speciellt om du inte väger för mycket eller inte spenderar precis hela den snötäckta delen av året bakom styret.

Fotstegen känns inte riktigt moderna, men de två stora hålen i botten på fotholken underlättar utrensningen av snö som annars riskerar att frysa fast.

FREESTYLE BACK COUNTRY

Typ:	2-cylindrig 2-takt
Cylindervolym:	553 cc
Bränslesystem:	Förgasare 2x34mm
Uppg effekt:	55 hk
Elstart:	Standard
Chassi:	RF
Fjädringsväg fram:	16 cm
Spårvidd:	99 cm
Fjädringsväg bak:	33 cm
Typ av matta cm:	41x345x3,2
L/B/H cm:	310x113x114
Tankvolym:	34 liter
Uppg torrvikt:	206 kg
Pris:	66 500:-
Färg:	Vit/röd

Framvagnen är av en enklare modell med bara en A-arm. Simpelt, enkelt och nätt skall det vara om priset skall hållas nere.

Back Country har ingen riktigt utpräglad ståupkörställning, om du inte bra mycket kortare än medellängd förstås.

Längst bak på tunneln finns det en hel del plats för både reservdunk och del packning.

Nu finns en ny modell av
Sowmover SS! Se den på vår hemsida!
www.allyouneed.se
ALL YOU NEED
AB FRÅN STORUMAN

WWW.BAMSEPULKAN.COM
Standard
Cruiser
Tillbehör, Takrücken, överdragskapell, extra dragkrok,
handikappanpassning, samt reservdelar.
För närmaste Ä.F. ring Plastpulka AB, Leif 0695-30084, 070-5129068

STORUMANS
SKOTERSKROT AB
Tel: 0951-710 27 Fax: 0951-710 08
En av Skandinaviens största skoterskrot
som har funnits på marknaden i över 10 år!!
Vi säljer på postorder
www.skoterskrot.se
ski-doo
ORRKVIST MOTOR
YAMAHA

Service, Tillbehör & Reservdelar
POLARIS
The Way Out.
DRAGON
Åsarna
Skoterservice
Thule trailers släpvagnar,
Snöslungor

POLARIS
www.reveljracing.se
REVELJ
RACING

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

www.ADVENTUREZONE.NU
RÄTT ATTITYD
RÄTT PRIS
WEBB SHOP
BUTIK i SÄLEN

Lindbloms
www.lindblomsmarina.se
Begagnade skotrar
Lynx specialisten
i Norrland
0911-187 00
LYNX
fraktfritt över hela Sverige (Gäller skotrar över 30,000:-)

SNOW-RAIL
system
IMEX
SNOW-RAIL sänpen är ett nytt system för att lätt och snabbt ta upp på släpvagn, pickup och in på golv utan att skada fritid bilar golv.
Bredden på Snow-Rail's upplåsas lätt för både skoter och fyrhjulsbag.
Finns hos alla välsorterade skoterhandlare och marknadsförs av:
IMEX FIBER AB
782 34 Malung Tel 0280-125 70
Fax 10042 www.imexfiber.se

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

Ny webshop
Missa inte!. Missa inte!. Missa inte!
www.luleaskoterdem.se
Vi har massor med nya & beg. delar
till alla märken, cylinderborrning
samt vevaxelreparationer
SNOPRO
KIMPEX
HJC
SINSALO
SPORTECH
UFO
Ny webshop
Öppet tider
Mån - Fre 10,00-17,30
Lunch 11,30-12,30
Tel: 0920- 341 42
Fax: 0920- 341 61
Mobil: 070-573 44 40
LULEÅ SKOTERDEMONTERING

OLTJÄRNS STUGBY
Mitt i härliga Härjedalen
vid foten av Sånfjället
Skoterledet utanför knuten
www.oltjarn.com
Bokning 0684-10610

www.snowrider.se

KÖRGLASÖGON
med slipade
linser efter
ditt glasögonrecept
Pro-Vue US patent
PRO-VUE
www.preosaava.fi. Tel. +358 400 105504

POLARIS
YAMAHA
Hans Eriksson AB
Frövi
www.hanserikssen.se
Tel: 0581 310 95 Fax: 0581 317 63

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

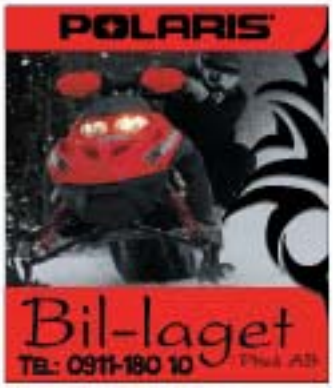
ski-doo
LYNX
GÖRANS MOTOR
MORA 0250 - 10177

Arsunda
www.skoterhuset.com
YAMAHA
ATV
LYNX

OUTLAW SPORT TRAIL TOP GUN
SNOW HAWK
Kontakta ABINA GROUP
för mer information om årets
heta hökar. 08-28 17 99
www.abinagroup.com

POLARIS
Motor PRO
Lärlingsgatan 18 Umeå
Försäljning - Nytt & Begagnat - Tillbehör
Reservdelar - Service
www.motorpro.se

ARCTIC CAT
LYNX
JOCKES
SKOTER&MOTOR
service & reservdelar till alla märken
Haby tel. 0224-342 21

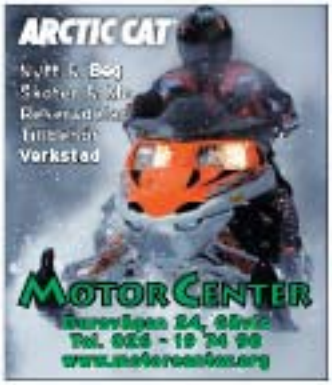

POLARIS
Bil-laget
Tel.: 0911-180 10

YAMAHA
YAMAHA ATV
can-am
ski-doo
LYNX
BRÖDERNA SUNDSTRÖM AB
Försäljning Service Reservdelar Tillbehör
Lasvall tel. 0951-20044
ab.broderna@arjeplog.com

ARCTIC CAT
AB Mellanströms Motor
Försäljning•Service•Reservdelar
www.mellanstromsmotor.com

www.staffansmotor.se
can-am
LYNX
Cylinderborrning,
utbytescylindrar nikasil,
nikasilbehandling,
vevaxelreparationer,
reservdelar till alla märken.
STAFFANS
MOTOR & MEK AB

SMT
SVENSK MOTOR TEKNIK
-Vevaxelrenovering
-Cylinderborrning
-Riktning
-Svetsning
-mm
www.smtumea.se
Matrosvägen 15 Umeå
Tel:090-192037


ARCTIC CAT
Verkstad
MOTOR CENTER

HEDMANS
Egen tillverkning av ATV tillbehör
SKOTER
ATV
MC
Tokstort
lager med
beg skotrar
POLARIS
HONDA
www.hedmansmotor.com

www.tt-trading.se
FOX
ARCTIC CAT
POLARIS
The Way Out
TT Trading AB
Tel: 0980-60900
070-6291642, 070-2450589

Onboardcamera
Cambike
When you Race or Cruisin
www.cambike.se

MULTIGLIDE
Ulf Arkeberg
Kälke med flyttbar tyngdpunkt
i ultralätt aluminium
www.allyourwant-snow.com

Snygg & ball
pulverlackering
av all metall
Rya moralack
0250-17345

YAMAHA
RACING
Försäljning Service
Reservdelar
www. SALAB .nu

Nikasil
Ny nikasil 1750:-,
reparation, bigbore,
Nikasil även på gjutjärnsfoder
Snabb leverans!
(7 dagar med flyg)
Absolut bästa resultat!
Blixtens Racing
036-13 40 56, 070-740 56 10
www.blixtensracing.com

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

LYNX
ski-doo
BOMBARDIER ATV
Ockelbo Reservdelar!
Stort urval skotrar.
Service-Reservdelar
Tillbehör-Kläder
TJ:s Skoter
& Motor
Pl 3737 Storåbränna Föllinge
0645-220 55, 010-250 72 77

Reparationer & Service
Stötdämparspecialister
Trimmning
Alla märken
AGS SKOTER & MC AB
POLARIS
Försäljning av nya Polaris skoter & ATV

Polarn
Snabbpump
Beställ
direkt på vår
webbplats!
ORIGINALET
polarn innovation ab
Tel: 063-121 1 00
www.polarn-innovation.se

Nikasil
Vi har över 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 cylinder. För mer info, ring eller skriv.
RACING KONSULT
Vidholmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@racingkonsult.com

Kom och fynda
nanopriser på nya 06:or & 07:or!
LYNX
HONDA
ATV
SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR
BIL & MASKINFIRMA
ERIC GRÖNING
TEL:0651-711255 FAX:0651-12956
LJUSDAL

YNGVESSONS
MASKIN AB
www.yngvessonsmaskin.se
Butik 0951-773 45
ARCTIC CAT
Reservdelar 0951-772 45
Fullständigt Reservdels- och Tillbehörslager samt Kläder till ARCTIC CAT. PÖSTORDER
ÖPPET: Mån-Fre 9-12,13-17

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

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

Jernbergs
BALLUNG

Stor begagnatpark på
www.abris.se
Hos oss hittar
du allt till dig
och din skoter
ABRIS
SJÖ & SNÖ

SKOTER-ANDERS
TRYGGHET-KVALITET-RÄTT PRIS
ski-doo
NYTT-BEGAGNAT
REPARATION-SERVICE
RESERVDELAR-TILLBEHÖR
BÅTAR, 4-HJULINGAR, ROPEDER
UTHYRES FJÄLLHUS MED SKOTRAR

Gå in och beställ på www.snowrider.se

Årets hoodisar kommer under December!

549:-

NYHET

Skynda fynda!

Begränsat antal kvar av de "gamla" hoddisarna!

499:-

Beställ redan idag!

Stäng munnen och inse att det här numret av SnowRider är slut nu, du får helt enkelt börja om igen och läsa denna tidning från början, nästa nummer kommer ju inte förrän om en månad. Orkar du inte vänta så länge kan du alltid prenumerera, eftersom du då får tidningen lite tidigare än om du skulle traska ner på macken. Ha också i åtanke att det är farligt att promenera då du inte bara utsätter dig för yttre faror så som att bli rånad, halka, bli förkyld eller förköpa dig på godis när du ändå är i affären. Äter du för mycket godis, får du inte bara hål i tänderna, du riskerar också att bygga på dig några extrakilon som i slutändan kan leda till rejäl övervikt. Överviktiga riskerar inte bara att få hjärtinfarkt, högt blodtryck och dåliga knän, de har också svårare att få brudar. Så om du inte vill bli en snorig överviktig tandlös haltande oskuld som blir rånad stup i kvarten, prenumerera, NU! För din egen skull.
Gå in på www.snowrider.se BUMS!!

Pren Service

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

Prenumerationer går att beställa på
www.snowrider.se
Mail: pren@otlas.se
Tel: 25 -22885
Fax: 25 -22883
priserna gäller inom Sverige

Ett år: 6 nr av
SnowRider för 289:-

Två år: 12 nr av
SnowRider för endast 099:-

BÄSTA KLAPPEN!

Naturligtvis köper du prenumerationer till dina nära och kära i julklapp.
Inte bara för det självklara faktum att alla kommer att vara dig evigt tacksam för att ha fått den bästa klappen på länge. Du har även möjlighet att öka på din egen vinst chans på vår prenumerationstävling "Vinn en skoter".
Ju fler prenumerationer du ger bort, ju större chans har du att vinna skotern.
Gå in på www.snowrider.se och beställ där. Du kan ladda hem presentkortet och skriva ut det själv.

Mvh
Tomten

REV XP

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

ps.pondus: 0709

EN MINSKNING MED 12 KILO SKULLE VARA HISTORISK. VI BESTÄMDE OSS FÖR 24.

Nya REV-XP™ är fullbordad. Bokstavligen varenda komponent i plattformen är analyserad, varje hekto som inte klarade granskningen togs bort. Resultatet? En ny plattform 24 kilo lättare än REV, men ändå 37 % starkare. Fördelarna? Ögonblicklig respons, skarpare kurvtagning och snabbare acceleration.

REV-XP™ 2008 MODELLER	VIKT	KONKURRENTMODELLER 2007*	SKILLNAD
MX Z® 800 X	193 kg	Polaris∞ Dragon Arctic Cat∞ F8 EFI Yamaha∞ APEX RTX	18,6 kg 30,9 kg 48,6 kg
Summit® 800 X	195 kg	Polaris RMK Dragon Arctic Cat M8 EFI 153 Yamaha APEX MOUNTAIN	20,5 kg 30 kg 71,8 kg
MX Z® TNT™	181 kg	Polaris 500 XC SP Arctic Cat F5 EFI Yamaha Phazer FX	37,3 kg 39,1kg 40 kg

*Baserat på broschyruppgifter för 2007 års modeller.

DESIGNAD SOM ETT STEALTH-PLAN

Nya REV-XP™ ser ut som ett stridsflygplan. Och rör sig som ett. Skoterpiloter läser mer på **ski-dooREVXP.com**

brp.com
ski-doo.com

SKI-DOO 2008 2 TVÅ-ÅRS GARANTI

Är du medlem i BRP usersclub nnu?
Be with the Right People:
www.brpusersclub.com

ski-doo®
THERE'S NOTHING LIKE IT.

BRP

®™ Trademark of Bombardier Recreational Products Inc. or its affiliates.
∞ All other trademarks are the property of its respectiäe owners