Vinn en skoter!

sista chansen

NR 3 07/08 Pris: 54:- 6 EURO NOK 59

snow rider

För oss som kastade köttbullar på hemkunskapen!

Allt om Skoterkortet Finansiering

På besök i Crested Butte

Lössnömaskiner 2008

Årets Touringskepp

Interpress 0518-03
03>
7 388051 805403
Returvecka V.04

Nummer: 3 säsongen 07-08
Årgång: 11
Omslagsbild: Björn på en Yamaha
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 4 07/08: Jan
Annons stopp: 071207

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

Teori vs praktik

Ibland kan det vara svårt att förstå tanken bakom en del förslag som läggs fram lite här och var, för att lösa ett uppkommet problem. Det är nämligen inte alltid teori och praktik riktigt lirar. Jag kommer ihåg när det var på tal att man skulle bärga Titanic och ett bärgarteam fick förslaget att man skulle fylla den rostiga skorven med pingisbollar, som då skulle få tillräckligt med lyftkraft för att flyta upp till ytan. Ett förslag som kanske skulle fungera i teorin, men knappast i praktiken. Sedan finns det ideér som knappt håller på teoristadiet. Jag kommer ihåg när min barndomskompis snodde alla fjädrar i kulspetspennorna hemma, på föräldrarnas jobb, i skolan och precis överallt där han kom åt. Efter några månader hade han runt 300 små spiralfjädrar som han limmade fast under jumpadojjorna, bara för att direkt inse att han inte kunde studsa runt med dom, som planerat. Som sagt teori och praktik går inte alltid hand i hand. Emellanåt kommer det ganska roliga och oförståeliga förslag på hur vi ska komma tillrätta med mindre eller större problem, och här kommer ett av dessa.

Djurskyddet Sverige har tillsammans med naturskyddsföreningen, Rovdjursföreningen och veterinärförbundet framfört ett enligt dom riktigt genomtänkt förslag där de kräver att alla nytillverkade snöskotrar ska ha en märkt drivmatta där ett nummer är ingjutet i gummit. Detta nummer kommer då att ge ett avtryck i snön och på så sätt kunna spåras till en registrerad ägare. Detta förslag är inte bara fördyrande för skoterköparen utan också ganska lönlöst då tester har visat att avtrycken i snön är allt för svåra att utläsa om snö och väderförhållanden inte är idealiska. Men om vi bortser från detta, vad är dessa märkta mattor till för frågar vi oss? Håll i er nu.

Efter ett samtal med Djurskyddets förbundssekreterare Lena Hallberg, fick vi svaret att, denna märkning är till för att alla som inte tjuvjagar från snöskoter, inte ska bli orättvist beskyllda, och på så sätt känna sig mer väl till mods. Errh va?

Vi ska alltså gå med på att betala en extrakostnad för att få våran snöskoter levererad med en matta som har ett id-nummer, för att vi inte ska bli anklagade för jaktbrott?

Själva idén med mattmärkningen faller platt direkt då den endast fungerar under vissa förhållanden, och tror du att en tjuvjagande jägare väljer att använda en skotermatta där han kan avslöja sig?

Bara att hålla ordning på ett sådant register måste vara i princip en omöjlighet då mattbyte på en skoter sker otaliga gånger under dennes livstid, då den är en förbrukningsvara.

Okej vi tänker lite längre. Kan det vara på sin plats att alla bilägare ska ha speciella däck, då många brott begås med detta fordon. Tänk på alla bankrånare som använder bilen som flyktfordon, och visst kan man väl tjuvjaga från ett pickup-flak, åtminstone i filmen Jägarna.

Kontentan av detta skulle vara att alla med märkta däck (inte bankrånarna) skulle kunna känna sig lugna och trygga och aldrig behöva bli oskyldigt anklagade för något brott. Skämt och sido, ropar man på vargen tillräckligt många gånger och lämnar ifrån sig idiotiska förslag är det till slut ingen som kommer att lyssna på en.

Behöver vi tillägga att förslaget från djurorganisationerna inte togs emot med öppna armar.

Vi väntar ivrigt på nästa förslag från dessa organisationer som kanske blir en id-märkt propeller till utombordaren, där tydliga avtryck i vattnet ska avslöja tjuvfiskaren, vi väntar.....

Vi gör vad vi kan för att bredda oss ytterligare och vill ha förslag från er hur vi ska gå till väga. Upplevelseresor på sport och touringskotrar är överst på önskelistan. Har du ett favoritställe du vill ta oss till eller vill veta mer om, ring, faxa, maila eller kom in till oss på redaktionen. Hjälp oss att bli bredare och bättre.

Chefredaktör Björn Friström

Innehåll:

2. Ledare och redaktion
6. Besök världens tak
10. Nytt&Noterat
16. Lössnömaskiner 2008
30. Polaris Transport 340
32. Turbo by Rushfeldt
36. Bamse-Pulkan
38. Orgie i hjälmar
42. SR-bio
46. Finansiera drömmen
50. Plansch på Bodin
52. SnowHawk 2008
56. Förarbevis eller inte?
64. SnowShoot-resan
70. www.snowrider.se
72. Touring 2008
82. SAAB Thundercat
84. Vinn en skoter
88. Dala-Cupen 2007
92. Prenumerera
98. SnowShopen

32

2 STROKEPOWER BY MORTEN RUSHFELDT

Tomte Tävling! 97

Tävling camoplast 94

feel the urge...

adrenaline

bullet

vertical

ADVANCE

Handelsbanken Finans

www.yamaha-motor-scandinavia.com

FORTY YEARS OF EVOLUTION

Snowmobile 40th Anniversary YAMAHA

VOLLEY

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.

the art of engineering

YAMAHA

www.yamaha-motor.se

Crested Butte

världens tak!

Crested Butte eller sockertoppen som vi kanske skulle säga på Svenska är mångas drömmål då det gäller platser man vill besöka innan man hänger upp hjälmen. Dåså häng med dit vettja.

Av: Björn Friström

Alla har väl hört talas om Klippiga Bergen? Få har vågad tagit steget åka dit, vilket är enklare än du någonsin kan drömma om. Varför ska det vara svårare att ta sig till Staterna än till Riksgränsen? Visst, möjligtvis språket, men vafan, med lite skolengelska och hemmagjort teckenspråk kommer man långt.

Vi har ägnat stora delar av våren till att prova olika skoterrelaterade resmål, både i Sverige och utomlands. Just detta är en del i vårt försök att bredda oss ytterligare och på så sätt attrahera en bredare massa till att läsa just SnowRider.

Då det gäller snöskoterturismen känns det som fler och fler är redo att satsa några spänn då det gäller nya upplevelser. Det kan innebära att man lastar skotern på släpvagnen och besöker ett nytt område eller som i vårt fall, att vi packar väskan och ger oss iväg till drömåkningen i Klippiga Bergen.

Bottenlös snö

Just Crested Butte är lite av en ikon för mig då jag sett mycket filmmaterial från just det området. Slednecks har filmat kilometervis med film här och det är här de hoppade över en av de många lyxiga timmerkåkarna som finns i området och en av dom bröt benet så att benpipan stack ut. Vi kan nästan kalla Crested Butte för klippiga bergens Riviera då en stuga här kan kosta mer än vad många tjänar under en hel livstid. Men det roliga är ytterligheterna här eftersom Crested Butte också är tillhållet för både skid och skoter-bums som inte gör annat än hänger i området och tar dagen som den kommer. Här finns det också många ruckel som säkerligen kostar mindre än en förmögenhet. Vart man än vänder sig i byn hittar man ungdomar med hängbrallor och rastaflätor, med antingen en snowboard eller skidor på axeln. Men här hittar vi också massor av pickisar med monstervagnar fullproppade med snöskotrar bakom sig. Det är i Crested Butte man träffas om man har snön och branta berg som den gemensamma nämnaren. Här kan du hitta ett helt gäng med skoterburna skid och snowboard-killar flera mil från närmsta lift. Alla med en spade i handen och i full färd att skotta upp världens monsterhopp mitt ute i ingenstans, bara för att sedan bräcka varandra med eller utan snöskoter.

Det är ingen tillfällighet att området är populärt då det inte blir mycket bättre än så här, för oss som gillar vinteraktiviteter. Just Crested Butte är mitt absoluta favoritresemål, alla kategorier, då allting är så extremt det bara kan vara. Här snöar det overkliga mängder och du ska inte bli förvånad om snötäcket är över tio meter på sina ställen, samtidigt som solen strålar merparten av den vakna tiden. Känslan av att stå i en sluttning, med massor av kvadratkilometer av orörd bottenlös snö

Så länge du följer de skyltar som talar om för dig hur du ska agera är det lugnt. Skulle du däremot få få för dig att ta en åktur inne i naturreservatet väntar dryga böter samt ett kvartssamtal med de bryska grönklädda männen.

Själva byn är precis så cool som du kan tänka dig. Den känns vilda västern så in i bänken och saloonerna avlöser varandra längs gatorna. Här finns det en uppsjö av resturanger och oavsett vad du vill äta finns här allt från Thai-käk till de fläskigaste cowboyburgare du kan tänka dig.

Visst betyder fasaden mer än innehållet i det här landet och det är alltid bra att verka större än man verkligen är. På gammalt westernmanér är husens framsidor i själva verket stora plank som har till uppgift att dölja det pluttiga husens verkliga storlek.

Beroende på vad du är ute efter finns det boende för allas plånböcker. I Crested Butte kan du hyra allt från den vräkigaste stugan, med svit och ett gäng gästrum, till lite enklare boende för dig som bara vill ha någonstans att sova. Vi valde knäppet över ekonomivarianten och fick ett jäkligt fint rum på Elk Mountain Lodge där frukost ingick för dryga 1400 bagare per natt. Just detta hotell hade en riktigt rolig historia då det förr i världen härbärgerade gruvarbetare och guldgrävare.

Mitt uppe i ingenstans hittade vi en pajsare som lyckats sätta fast sin maskin så att bara skidspetsarna stack upp ur snön. Tror ni han blev glad när vi helt plötsligt dök upp. Med tårar i ögonen stapplade han mot oss och såg minst sagt trött ut. Är du ensam här på 3500 meters höjd och kör fast, kan det vara det sista du gör eftersom du knappast tar dig fram till fots. Att åka i grupp är mer eller mindre ett måste.

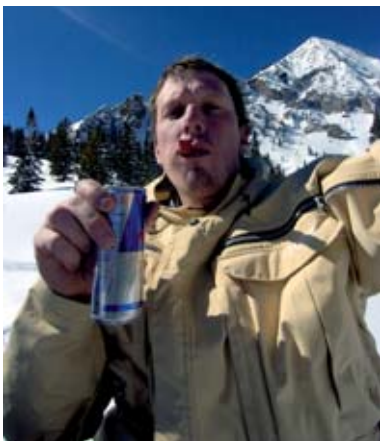
Crested Butte by night är verkligen någonting du måste uppleva. Vi hade fördelen att vara här under Marti Gras som faktiskt firas här uppe också. Festivalstämningen låg tät och det var ganska svårt att få ett bord.

Snacka om lyx. Dan Lochnicar på Camoplast hämtade upp oss varje morgon och körde oss till avlastningsplatsen några kilometer upp i bergen. Strålande som och ett gäng med storkubiksmaskiner, livet leker.

Matsalen på vårt hotell bjöd på klassisk amerikansk frulle. Fett, smör och socker, mmmmm underbart.

Känner ni igen huset? Javisst det är ju den här stugan som Gart Kauf...någonting bröt benet i en av Sledneckssfiilmerna när man hoppade lite kort under en flygtur över huset. Just denna dag var det grillparty och vrålfest på terassen. Vad säger man? I Amerika vet man hur man lever bor och festar.

Visst har de ledavgifter också här. Hyr du en skoter så är den med största sannolikhet också behäftad med ett klistermärke för just detta ändamål.



Redbull och Beef Jerkey är inte bara en fantastisk äcklig kombination. Efter en dag i denna miljö kan man stå ut med att stoppa vad som helst i truten då aktiv körning tär på krafterna.

nedanför sig, är totalt overklig. Men det gäller samtidigt att vara på sin vakt. Just här kan naturen vara grymmare än någon annanstans och det gäller att ta alla väderprognoser på allvar då laviner är vardagsmat för de som vågar sig upp i bergen. På www.gunnisoncrestedbutte.com hittar du all möjlig väderinformation och framförallt allting om eventuella lavinvarningar, gör gärna ett besök varje morgon innan du ger dig ut. Se också till att berätta för hotellpersonalen vart du ska bege dig under dagen.

Förboka

För dig som funderar på att åka hit finns det säkert färdiga resor, men jag rekommenderar att istället köpa en flygplansstol och att boka boendet själv, samt ta kontakt med en skoteruthyrare på egen hand. På så sätt får du ut maximalt per krona och också välja och vraka mellan de olika uthyrarna. Hotellpriserna här varierar beroende på vilken kundkategori de vänder sig till, samt vilken tid på året det är. Som ett riktpris kan vi säga att det kan kosta mellan 800 och 5000 svenska kronor per natt under högsäsong, beroende på standarden. För runt 1400 spänn per natt får du ett helt godkänt hotellrum, inklusive frukost.

Sajten www.visitcrestedbutte.com är egentligen den enda du ska behöva besöka innan du beställer en resa hit. Här hittar du allt då det gäller hotell, restauranger, skoteruthyrare, karta över området, hur du tar dig hit, aktiviteter och massor av annat matnyttigt.

Vill du ha reda på senaste nytt inom området är sajten www.cbweekly.com att rekommendera. Är du på gång att beställa en resa hit från Sverige är det enklaste att sikta in sig på staden Gunnison i Colorado, där det är lämpligast att landa. En reserutt kan se ut som följer, Stockholm, New York, Denver, Gunnison. Väl i Gunnison tar du dig med hyrbil den resterande biten till Crested Butte, vilket rör sig om en timmes resa med bil. Hyrbilen är det bäst att du bokar hemifrån, och det gör man enklast från till exempel hertz.com, där du helt enkelt klickar i Förenta Staterna, Colorado Gunnison, väljer bil och tidpunkten du vill hyra, samt lämna tillbaka bilen.

Återigen

Jag lovar dig att just det där med laviner är någonting man ska på yttersta allvar i just detta område då olyckor inte är ovanliga. För att vara på den säkra sidan kan det vara läge att helt enkelt skita i att utmana de brantaste sluttningarna och inte ens fundera på de mer vertikala och lodräta ställena.

När du väljer hotell bör du dubbelkolla att man får köra skotern ända fram till dörren vilket kan underlätta då det är några kilometer till avlastningsplatsen.

Hur du än gör och vad du än väljer för boende och snöskoter kan jag lova dig att du kommer få din livs åktur, lita på det.

Hemsidor du inte kan vara utan:

www.gunnisoncrestedbutte.com
www.visitcrestedbutte.com
www.cbweekly.com

Inget snack, se för fasen till att ta just dessa skyltar på största allvar.

Trots att de klippiga bergen faktiskt är klippiga, finns det fullt av böljande och svepande terräng överallt. Jag gillar egentligen inte att säga "hur mycket som helst" men jag gör ett undantag. Här finns det hur mycket snö som helst.

Ibland måste man bara stanna upp och insupa omgivningen.

Ledkartor hittar du överallt men vi skulle rekomendera att ni i alla fall första dagen skulle hyra er en guide. Att rätt var det är komma på att man faktiskt inte har en aning om var man är kan vara tråkigt och fantastiskt läskigt då det är en baggis att köra bort sig, men ganska svårt att bli hittad.

Som sagt, visst går det laviner lite här och var. Just denna var en mindre rackare som trots ganska svag lutning, gått av.

Riding Canadian. Just denna syn är verkligen vanlig då friåkare fattat att det är snöskoter man ska åka uppför, medans det visst är snowboard och skidor man ska ha på sig nerför. Lite här och var hittar man monsterstora handbygga hopp som används flitigt av yngre hängbrallegossar.

nytt & noterat

Facemask

Näsan och kinderna blir lätt utsatta för en extrem kyla. Scotts lösning på detta är deras nya brilla Enduro TC 89 xi med facemask. Förutom det så har den en dubbel siktskiva, extra stor ansiktsfoam och bandet är silikonbehandlat för att sitta säkert på hjälmen. Finns i färgerna är blå, vit och svart. Kostnaden är 798:-

Vinnare

Östersundsföretaget Ullfrotté AB som tidigare bytt varumärke till Woolpower är numera Årets Marknadsförare i Jämtland Härjedalen 2007. Men dom har även fått ett internationellt erkännande av sin kampanj: "Fryser du? Så onödigt.".
I EPICA, Europas största tävling för marknadsföring, i kategorin "Fashion: Clothing and Fabrics" har Woolpower utmärkt sig som en av tio finalister. Levi's tog hem segern, men Woolpower hamnade på samma plats som Diesel och Nike.
För lite varmare förhållanden har Woolpower tagit fram den här t-tröjan med namnet Tee 200. Den har inga längsgående sömmar, är rak i nederkant och har instickade muddar. Priset ligger på runt 490 kr. Besök **www.woolpower.se** för att hitta fler bra plagg.

Vinkelhuvud

Nu har Kamasa Tools kommit med en smidig avbitare för att klippa de rostfria slangklämmorna som ofta sitter på allt från axeldamasker till kyl- och bränsleslangar. Namnet är K232 och den har ett vinklat huvud för att passa på bästa sätt för uppgiften. Hitta mer info på **www.kamasatools.se**

Hårdrock

Allt behöver inte alltid handla om snöskotrar. Nej, för man måste ju även få in lite hårdrock i livet. Den här t-shirten för hårdrocksälskande barn och föräldrar säljs av Coolkid. Den är gjord i tjock, ribbstickad bomull och kostar 250 kr. För mer information och fler balla grejer, titta in på **www.coolkid.se**

Guldsits

På knappa tio år har det norska företaget, som startades 1998, gått från 0 kronor till en omsättning på mer än 100 miljoner och säljer nu en dryg halv miljon AutoSock per år. AutoSock som redan är ett godkänt originaltillbehör till 12 biltillverkare inklusive BMW, Mercedes och Toyota, har i höst kunnat även lägga japanska Mazda och Nissan till denna samling. Läs mer på **www.autosock.nu**

Powerboots

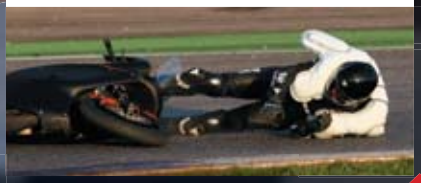
Det här är Powerboots in norths senaste sko. Modellen heter YAK och kostar 995 kronor. På **www.powerboots.se** hittar du din återförsäljare och mer information.

Full säck

Drift & Underhållsteknik AB i Mönsterås (DUAB-HUSET) är en ren guldgruva i jakten på den perfekta julklappen. Vi bad dom skicka några tips på riktigt prisvärda julklappar som antagligen skulle kunna glädja våra läsare. Först ut är en industri-migsvets för svetsning med eller utan gas. Modellbeteckningen är Helvi DUAB mig 183. Den är en prisvärd 3-fas-maskin försedd med kylning, överbelastningssydd och timer för punktsvetsning. Den levereras med ett tremeters slangpaket, reduceringsventil och ett hjulset. Priset är 5495:-.
Nästa julklapp är industri-plasmaskäraren Helvi DUAB PC 32 Inverter som fungerar utmärkt för skärning i material upp till 10 mm. Den har överbelastningsskydd, fläktkylning och levereras med ett fyra meter långt slangpaket och reducering. Priset är 6500:-.
Dessa tips och mycket mer hittar ni på **www.drift-underhall.se.** God jul önskar DUAB!

Instant Michelingubbe

Det här kanske kan vara något för er som kör skoterdragracing på asfalt? Tidigare har vi bara sett olika försök med mc-krockuddar som man monterat på själva motorcykeln. Men Dainese har utvecklat en krockkudde som man bär på sig och skyddas av även om man ramlar av hojen eller kanske skotern. Dessa har under 2007 testats under GP-racing med goda resultat. På **www.dainese.com** under News kan du läsa mer och även se en liten film.



Nya nycklar

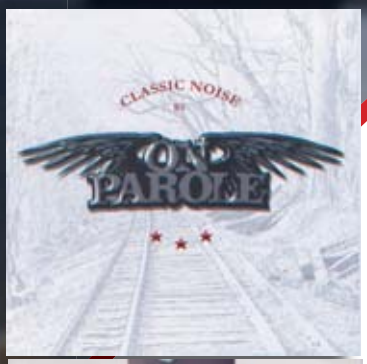
Bahco lanserar lagom till jul en sats spärringnycklar med de tolv vanligaste storlekarna, från 8 till 19 millimeter. Satsen består av endast tre stycken nycklar. Varje spärringnyckel har fyra olika storlekar och de är utrustade med en knapp för snabb och enkel omställning av dragriktningen. Så hjälp din älskling att få en lättare verktygslåda. Köp dessa och lägg under granen till jul.

Bäst i test!

I SMPs (Svensk Maskinprovning AB) test av nio av marknadens 2-taktsoljor, gick Statoils 2-TWay Revolution Snowmobile-olja segrande ur leken. Statoils olja är en helsyntetisk 2-taktsolja utvecklad speciellt för snöskotrar. Testmotorn var en Rotax 277 där kolv och cylinder besiktigades efter att ha körts med de olika oljorna. Man har mätt och graderat varje olja i åtta olika områden. Även viktökning av kolven mättes och hur lättflytande oljan är vid 25°C. För att få ett högt betyg ska kolv och cylinder förbli rena och fina, vilket i sin tur bidrar till hög prestanda och lång motorlivslängd. Surfa in på **www.statoil.se** för att få veta mer.

Nanoteknologi

Utvecklingen har gått framåt även för underställen. I Proskins Winter hittar du ett unikt material som har utvecklats genom nanoteknologi. Materialet ska skapa ett mikroklimat mellan kroppen och tyget, vilket ska bidra till att kroppen håller en temperatur på 37 grader. Svett och avdunstning passerar lätt genom materialet och låter huden förbli torr. Även det komprimerade trycket som understället ger ska motverka trötta muskler och minska uppkomsten av mjölksyra och stela muskler. Proskins Winter finns i unisex-storlekar XS-XL. Tröjan kostar 595:- och byxan lika mycket. På **www.pmcbike.se** hittar du mer information.



Ljudklapp

Motorer och musik hör ihop. Därför vill vi tipsa om två nyutkomna svenska guldkorn till skivor, en lite lugnare och en betydligt smutsigare. Först ut är Sidewalks & Stations av Legrand, och den innehåller skön och bitvis melankolisk högklassig svensk rock. Läs mer på www.legrandmusic.com. Nästa skiva är debutskivan Classic Noise från Göteborgsbandet On Parole. På den här skivan är det fullt ös från början till slut, och pricken över i, är covern på Motörheads alsångsdänga Emergency. Hitta mer information på www.on-parole.net. Är du intresserad av ännu mer skön musik, besök då **www.roastinghouse.com.**

För barnen

Det här tvådelade skidstället från Nanook of Sweden är tillverkat i 2-Lagers Sympatex med Primaloft foder. Priset är 2195 kronor och det finns i storlekar från 86 till 116. Vill du hitta din återförsäljare besök då **www.nanookofsweden.se** eller maila på **info@nanookofsweden.se.**

Fina klappar

Normark har även dom massor med roliga julklappar som de flesta skulle uppskatta. Till exempel Marttiini Explorer som är en mycket fin allroundkniv. Den har ett ergonomiskt välformat skaft av vaxad björk, bladet är 9,5 cm långt och den har en slida i läder. Priset är 669:-. Vidare har dom en Leica kikare. Den heter Ultravid10x25 BR och är en kompakt kikare med fantastisk prestanda. Denna kikare kan du använda i alla tänkbara ljusförhållanden och du kan se detaljklart. Pris? 6100:-. Vidare har dom även något för frusna fingrar. Med handvärmaren från Vaude värmer du smidigt och snabbt upp händer, mage osv. Den håller ungefär 50-55 grader i uppemot en timme beroende på utetemperaturen. Den bara kokas efter varje gång den använts så kan den användas igen och igen och igen... Pris: 49:-. Besök **www.normark.se** för fler julklappstips.

Pelle

Nu är det pellets som gäller. I alla fall enligt företaget GZON som har sin smidiga pelletsbrännare med det fyndiga namnet Pelle. Du kan använda den till matlagning, för värme vid strömavbrott och så klart för att göra timmarna vid älgpasset mycket skönare. Ja egentligen är det väl bara fantasin som sätter gränsen. Du kan hitta den hos bland andra K-Rauta och Neova, men för säkerhetsskull så borde du gå in på **www.gzon.net** för att hitta fler återförsäljare, samtidigt som du kan lära känna Pelle lite närmare.

nytt & noterat

Huvudsaken

Balaklava, hjälmhuva eller rånarluva... kärt barn har många namn, och en huva som denna är verkligen en riktigt underbar uppfinning med många fördelar. Du skyddar inte bara ansiktet från kyla, nej även halsen och nacken får sitt. Som en bonus håller du även hjälmen fräsch längre om du använder en balaklava. Den här huvan som är gjord i materialet Coolmax kommer från MP-Asu och kostar 95:-. För mer information, surfa in på **www.allright.eu**

Motorgoogles

Ja det är sant, nu finns det skotergoogles med en inbyggd batteridriven fläkt! Årets julklapp? Ja kanske, för förutom elfläkten har brillan även en tjock foam, en färgad ram, en gulfärgad dubbel kontrast-siktskiva med Airflow ventilation och ett silikonbelagt band. Namnet är SMITH OTG Snow Turbo, priset är 1295:- och du kan hitta mer information på **www.skoterdelen.com**

Den enes död...

I slutet på november skadade sig Yamahas Semi Pro-förare i WPSA Cory Davis så mycket i sin axel att han skulle bli borta från tävlandet under en längre tid. Yamaha vände sig då till Sverige för att hitta en ersättare. Bruksvallarnas egna Johan Eriksson var den som fick chansen och han funderade inte länge på om han skulle åka eller inte. Han ska som det först ser ut köra tre tävlingar varav den ena är kvalet till X-games! X-games är idag förmodligen den mest prestigefyllda tävlingen som finns och hur hela det här äventyret kommer sluta vet vi inte riktigt än. Men att bara få chansen att åka till Staterna är mycket få förunnat. –Det är bara att dra ur sprinten och hoppas på det bästa, säger Johan som är fullt medveten om den smått overkliga konkurrensen som härskar på på crossbanorna på andra sidan Atlanten.

SHIT

Här är en produkt som Säkerhets Hjälpmedel I Trafiken har tagit fram. Med hjälp av det här hjälpmedlet tillverkat i ett miljövänligt gummi ska passageraren på ett säkrare sätt hålla sig fast vid föraren. Denna kan användas av passagerare på allt från motorcyklar och mopeder till snö och vattenskotrar. Idén är att barnet/passageraren ska kunna hålla i sig runt föraren med hjälp av produkten, vilket först och främst gör själva accelerationssträckan säkrare. Så det är väl bara att hålla ögonen öppna uti fall du skulle vilja ha en.

ITAB-skal

Här är ITAB:s senaste tillskott i deras kollektion. Skalstället är laminerat i tre lager och helt gjort i stretchmaterial för dig som ställer höga krav på rörlighet och komfort. Det är vind- och vattentätt med hög andasförmåga. Jackan finns i färgerna svart/grå eller svart/rost/grå. Byxan i svart/grå. Hela stället kostar 2490:- men man kan även köpa delarna separat. På **www.idefixteko.se** kan du hitta mer information.

Flytoverall

Att de flesta som omkommer på snöskoter drunknar samtidigt som dom är påverkade av alkohol vet vi allihop. Nu har Sundridge och Normark fått fram en lösning på problemet. Ja inte det att man är full när man kör sin skoter, men väl om det är så att du hamnar i vattnet. Om du ramlar i det blöta med en Marine Pro Overall på, så ligger du inom fem sekunder på rygg och automatiskt med huvudet i en rekommenderat säker position med andningsvägarna fria. Det är en gasbehållare på 33 gram som automatiskt blåser upp den här flytoverallen. Den är tillverkad och testad i Storbrittannien och ska vara lätt, komfortabel, vattentät. Tyget är ett andasmaterial för marint bruk. Den finns som hel eller delad och priset är 4995:-. Hitta mer information på **www.normark.se.**

TOBE-Nytt

Från och med december utökade TOBE sitt sortiment med lite riktigt intressanta grejer. Vad sägs om kolfiber-look eller genomskinliga huvar och sidokåpor till Lynx R-evo eller IQ 440? En Lynx-huv kostar 2200:-, en sidokåpa 1490:- och en mätarkonsoll går lös på 1100:-. De här nyheterna och många fler som till exempel Ipod-förberedda skalkläder, DVD-skivor, IPONE jordgubbs-doftande tvåtaktsolja och vinterskor från Baffin hittar du på **www.tobe.se.**

Storsäljare

Klims storsäljare Radium Boot kommer nu i Gore-Tex-utförande. Den så kallade Radium GTX Boot är en grym skotersko i Snowboard-modell med urtagbar innersko. Priset är 2595:- och mer information hittas på **www.snowtrade.net**

McSkoter

McDonalds i Piteå öppnade världens första drive thru för snöskotrar i februari 2002. Tyvärr har det ekonomiska inte riktigt gått ihop och den 11:e november 2007 tvingades dom stänga igen restaurangen. Men det här med att åka skoter och köpa en smarrig bugrare är inte slut för det. För Frasses kommer att öppna stället igen någon gång under det första kvartalet 2008. Vi säger lycka till Frasses och vi hoppas att dom i många år kommer kunna fortsätta att ha skoterluckan öppen.
Foto: Tommy Stoltz.

Pro600

De extrema 440-tävlings-maskinerna har gått i graven. Här är två av de mest intressanta efterträdarna. Både Ski-Doos 600RS och Arctic Cats Sno Pro 600 är helt nya skotrar, där Ski-Doon ska vara en skoter som i det närmaste tagits direkt från det löpande bandet där även deras civila skotrar tillverkats. Arctic Caten däremot liknar inget annat i deras modellprogram. Vad dessa två i slutändan kommer att prestera kommer vi snart bli varse. En rekommendation är att så fort du har möjlighet att besöka en crosstävling under vintern, så gör det direkt. Dessa maskiner är garanterat inget du vill missa.

Läsklapp

Den levande legenden och Motörheads frontfigur Lemmy skrev 2002 sin självbiografi. Nu äntligen har den givits ut på svenska. Här får du läsa allt om den här helt osannolika människan och hans historia. Den handlar så klart mest om droger, turnerande, skivbolag och groupies. Men i bland blixtrar han till med en och annan tänkvärd kommentar som avslöjar att det finns en klok man bakom den grymma fasaden. Med uttalanden som: "Det kändes som att London var helt väck i skallen. Vi brukade droppa syra och gå ner till parken och snacka med träd - ibland vann träden diskussionen." är boken bitvis riktigt rolig att läsa. Du behöver inte vara ett Motörhead-fan för att gilla den här boken, så rusa iväg och köp den fort, så hinner du ge bort den i julklapp också. Utgivaren är Vertigo Förlag.

Etta
på svensktoppen

Nordens mest sålda värmestövel

Original sen 1985

Nyhet!

Power Boots YAK med ställbar skaftvidd

POWERBOOTS IN NORTH ®
original

Powerboots in Norht AB
BY 95:s4 832 96 Frösön
tel 063-13 03 23
fax 063-136 03 50

Ordertel 0220-308 60

TpTech 10000

798:-

698:-

T&P Skoterjacka Allround

Mycket prisvärd jacka som passar de flesta vinteraktiviteter. Av polyester 300D med vattentätt andasmembran och vaddering. Avtagbar huva. Fleecefodrad krage med justerbar vidd. Kraftig tvåvägs blixtlås under tredubbla vindslåar. Reglerbar i rygg med dubbel dragsko. Dragsko nertill. Justerbara ärmslut med mudd. Sex fickor med blixtlås. Reflexmärkt.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60)
Art nr **135-11** Svart/varselgul
Art nr **135-04** Röd/svart/vit
Art nr **135-10** Svart/vit

T&P Skoterbyxa Allround

Smidig hängselbyxa för de flesta vinteraktiviteter. I material som ovan med smidig vaddering. Värmeisolerande sittdyna i bak och urtagbara knäskydd. Komfortresår i midjan. Kraftig dragkedja upp till knät med dubbla vindslåar. Integrerat snölås och justerbar benvidd. Fleecefodrade framfickor med blixtlås. Benficka med lock höger ben. Reflexmärkt.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), C148/150, C152/154, D96/100, D104/108, D112/116
Art nr **224-05** Svart

TpTech 10000

Setpris
Flame + Action
1996:-
= 300:- rabatt

T&P Skoterjacka Flame

Fräck robust actionjacka fullmatad med finesser. Av polyester 600D med vattentätt andasmembran och vaddering. Avtagbar huva. Vattenresistenta blixtlås i sidorna, framtill och bak på ryggen för ventilation. Reglerbar ärmvidd och jackvidd. Ärmslut med dragkedja och lycramuddar med tumgrepp. Kraftig tvåvägs dragkedja i front mellan tredubbla vindslåar. Invändigt snölås i midjan med stretch, justerbart och med tryckknappar för möjlighet att koppla samman med byxa Action. Sex fickor. Reflexmärkt.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60) Art nr **199-05** Svart/grå/rost/mango
Pris **1298:-**

T&P Skoterbyxa Action

Sportig byxa i material som jackan ovan. Formsydda knän, låg midja i front och förlängd baktill för maximal sittkomfort. Kraftigt bälte medföljer. Förstärkt med smidig isolering i bak och knän. Kevlarförstärkta benslut med dragkedja som öppnar upp till knät. Invändiga justerbara snölås. Nätventilation och framfickor med vattenresistenta blixtlås. Effektfullt reflextryck. Fickor och fäste för höftskydd.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), C148/150, 152/154, 96/100, 104/108, 112/116 Art nr **271-05** Svart/grå med gula sömmar
Pris **998:-**

Handla för 1500:- så får du välja ett av nedanstående annonserbjudanden

Mössa Windbreaker

Utsida av vattenavvisande softshell. Fodrad med microfleece. Justerbar dragsko sluter tätt.

S(54/56). M(57/58), L(59/60), XL(61/62)
Art nr **673-05** Svart
(Ord.pris **98:-**)

1:-

Getskinns-handske

Snygg smidig kvalitetshandske i getnappa. Resår över handleden och krage med blixtlås. Fodrad med Thinsulate®.

S(8), M(9), L(10), XL(11)
Art nr **842** Svart
(Ord.pris **198:-**)

29:-

1:-

T&P Superset

Kanalstickad 100% polyester håller kroppen torr och varm. Färg svart.

XS(3), S(4), M(5), L(6), XL(7), XXL(8), XXXL(9)
Art nr **424-05** Rund hals
Ord pris **100:-**
Art nr **425-05** Polo med blixtlås
Ord pris **110:-**

www.fritidsklader.se

TpTech 10000

1198:-

Avtagbart termofoder

T&P Skoterjacka Touring II

Komfort i toppklass för vinteråkning. Av polyester 300D med vattentätt andasmembran och vaddering. Urtagbart termofoder gör jackan användbar året runt. Avtagbar huva. Kraftig tvåvägs dragkedja i front mellan tredubbla vindslåar. Reglerbar midja med elastiskt bälte baktill. Dragsko nertill. Ärmslut med lycramuddar och tumgrepp. Sex ytterfickor och två innerfickor. Effektfullt reflextryck gör att du syns bra i mörker.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60)
Art nr **171-04** Svart/röd/silver
Art nr **171-05** Svart/gul/silver
Art nr **171-06** Svart/gråmönster/orange/silver

T&P Skoterbyxa Touring

Perfekt hängselbyxa för vinteråkning. I material som jackan ovan med urtagbart termofoder. Sittdyna i bak. Komfortresår i midjan. Kraftiga tvåvägs dragkedjor i front och längs hela benen under vindslåar. Förstärkta knän, bak och benslut. Integrerat snölås och justerbar benvidd. Framfickor och bröstficka med blixtlås. Fickor för CE-godkända höft- och benskydd. Reflexmärkt.

898:-

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), C148/150, C152/154, D96/100, D104/108, D112/116
Art nr **225-05** Svart

Avtagbart termofoder

TpTech 15000

Setpris jacka&byxa Speed
2490:-
= 200:- rabatt

T&P Jacka Speed

Laminerad trelagersjacka i stretchmaterial för dig som ställer höga krav på rörlighet och komfort. Vind- och vattentät med hög andasförmåga. Perfekt för skoteråkning, skidbacken m m. Ett enda skal ytterst gör att Du lättare kan anpassa klädseln under. Avtagbart snölås i midjan gör jackan användbar året runt. Avtagbar huva. Ventilation med långa blixtlås under armarna. Dragsko nertill. Stora frontfickor och liftkortsficka. Invändigt finns två meshfickor. Alla yttre blixtlås YKKs och vattenresistenta. Reflextryck.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60)
Art nr **176-04** Svart/rost/grå Art nr **176-05** Svart/grå
Pris **1595:-**

T&P Byxa Speed

I material som jackan ovan. Avtagbara hängslen. Komfortresår i midjan. Gylf med blixtlås. Framfickor med blixtlås. Formsydda knän. Ventilationsblixtlås i sidorna. Förstärkta benslut med tvåvägs blixtlås, reglerbar vidd och avtagbart snölås. På insidan av linningen finns säkerhetsficka. YKKs vattenresistenta blixtlås. Reflextryck.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), C148/150, C152/154, D96/100, D104/108, D112/116
Art nr **236-05** Svart/grå
Pris **1095:-**

Leverans & Betalning

Fraktavgift 39:- för varje leverans. Leveranstid ca 7 dgr. Snabbleverans 2-3 dygn mot tillägg 29:-. Betalning mot faktura (upp till 45 dagars kredit). Uppläggningsavgift 25:-. Personnummer måste uppges! Vid leverans mot postförskott tillkommer 39:-

Lagerförsäljning

Enbärsvägen 18, Surahammar.
Vardagar kl 10-18 samt
1:a lördagen i varje månad kl 10-14.

Öppet dygnet runt:
www.fritidsklader.se

Personlig service:
tel 0220 308 60,
vardagar 8-18

Gratis katalog!

ITAB

LÖSSNÖ

Några av de mest intressanta maskinerna hittar vi i djupsnösegmentet. Men bara för att dom är intressanta bet der det inte att dom säljer stort.

Text: Patrik Larsson
Foto: www.mattiasklockar.com

Våra djupsnömaskiner är de skotrar som är mest specialiserade på just sin uppgift. Det dom är tänkta att kunna utföra gör dom riktigt bra, medan en sån enkel sak som lite ledkörning har hos vissa modeller blivit så lidande att man helst ska undvika den typen av körning.

Men det senaste året har det visat sig att bra djupsnöegenskaper faktiskt går att kombinera med andra typer av körning och det är riktigt bra för dig som är den tilltänkta köparen av en maskin av den här typen.

I djupsnösegmentet hittar vi så klart dom längsta mattorna på marknaden, men bland annat motorerna skiljer sig däremot åt så mycket att slutresultatet blir riktigt olika. Idag hittar vi allt från stora fyrtaktare till små enkla luftkylda motorer att välja mellan och vi börjar vår genomgång uppifrån och går neråt.

Vad du i slutändan väljer beror helt på hur mycket du vill låta din skoter ta upp av ditt utrymme, både ekonomiskt och rent praktiskt.

Störst och bäst

Nu när Summit 1000 utgått ur Ski-Doos sortiment efter tre år är förra årets nyhet M1000 från Arctic Cat ensam på tronen med sin enliters tvåtaktare på över 160 hästar. Modellen har lämnats relativt orörd förutom att boggin har uppdaterats en hel del.

Boggins torsionsfjädrar i stål har tagits bort och dessa har ersatts med luft. Detta genom att man valt att montera en av marknadens bästa stötdämpare som

2008

huvuddämpare i boggin, den fjäderlösa dämparen Fox Float.

Samtidigt har boggiskenorna fått en ny design där en hel del material fräst bort för att man skall få ner vikten. Dessa två relativt enkla förändringar har sänkt vikten på boggin med hela 3,6 kilo.

Även i framvagnen sitter det nu Fox Float vilket gör att den sammanlagda viktsänkningen på årets M-seriemaskiner är totalt 4,3 kilo trots att bandtunneln har fått vissa förstärkningar som i allmänhet brukar höja vikten något, kilona är alltså även något omfördelade till lite viktigare platser.

M1000 kommer i år i ett Sno Pro-utförande och det betyder förutom de maffigare dämparna också att den i år har fått det nya multifunktionsinstrumentet.

Med hjälp av detta kan man se varvtal och hastighet antingen digitalt eller analogt, det beror på vad du föredrar. Till det hittar man extrafunktioner som timräknare och höjdmätare förutom lite bra och ha saker som trippmätare och så vidare.

Även den trendriktiga vita huven är något som ingår i Sno Pro-paketet.

För en djupsnömaskin är en av de verkligt viktiga detaljerna hur fotstegen är utformade. Dom får inte vara för breda, för då hänger maskinen lättare upp sig på dom med risk för fastkörning som följd. Dom måste ha ett riktigt bra mönster, ett som fungerar trots att skosulorna är fulla med snö och is, på det måste mönstret vara av en typ som släpper igenom snön lätt för att den inte ska frysa fast och på det sättet förstöra greppet för skorna.

Detta gör att fotstegsutvecklingen inte riktigt verkar vilja stanna vid en speciell typ, och därför är det just här som många uppdateringar sker mellan årsmodellerna av lössnöskotrar.

Arctic Cats M-modeller är inget undantag och dom har till i år fått ett nytt mönster som bättre än förut ska släppa igenom

Ski-Doo Summit 600 med SDI-motor är en mycket fin allroundskoter som gör att du tar dig långt ut i skogen och hem igen, tack vare den låga bensinförbrukningen.

Ski-Doo ska verkligen ha beröm för att dom inte kladdar ner bakändan med en massa onödig plast.

snön och ge ett bättre grepp för skorna.

När väl djupsnösäsongen dragit igång på allvar kommer det visa sig om dom lyckats.

På tal om fäste så har Arctic Cat även utvecklat ett nytt dynöverdrag till sina M-maskiner. Det kallas för Gripper och hjälper föraren att hålla sig kvar på maskinen under långa krävande klättringar.

Mattan är precis som förra säsongen en 153 tum, eller 388 centimeters lång Challenger med 57 mm-kammar, alltså ingen riktig monstermatta vad det gäller längd men kanske ett bra val för de flesta svenska förare.

Arctic Cats M-serie är i dagsläget att betrakta som segmentets äldsta maskiner, trots nya motorer och flera förbättringar. Men detta hindrar inte M-serien att verkligen imponera i dagens stenhårda konkurrens. Slutsatsen man kan dra av det är att det bara visar hur bra M7 egentligen var redan då den introducerades.

M-serien är egentligen också marknadens minst lämpade ledmaskin, dom är helt enkelt allt för renodlade lössnöare.

Tack vare avsaknad av krängningshämmare, en utpräglad lössnöboggi, en lågt monterad drivaxel och låg vikt är dessa maskiner valet för dig som uteslutande ska spendera vintern med skråkörning, klättringar och pudersurfning.

Getingbo

De senaste åren och speciellt i år har det vuxit fram en djupsnöklass, eller den har väl egentligen återkommit och på många sätt tagit tillbaks statusen som den mest intressanta av alla klasser. Det är i den här klassen som det mesta händer just nu, och från och med i år har den blivit ett riktigt getingbo av högpotenta maskiner.

För ledmaskinerna har vi väl någon gång konstaterat att den optimala motorstorleken ligger på runt 700 kubik, enligt vårt sätt att se det.

Men vad gäller för pudermaskinerna? Att varför det är i just 800 kubiksklassen som flera av marknadens intressantaste skotrar har hamnat kanske är en slump, eller så är det vad evolutionen för en lössnöare tillslut oundvikligen lett till.

Vad vi ofta glömmer bort här i låglandets Sveriges är att de flesta av lössnömaskinerna är tänkta att användas på betydligt högre höjd än hos oss. Ju högre upp ifrån havsytan man kommer, ju mindre effekt blir det kvar i motorn och då behövs det verkligen att motorn ursprungligen kan producera en ansenlig mängd effekt.

Sveriges högsta punkt är Kebnekaises topp. Den ligger på drygt 2100 meter och så lågt belägna är inte ens avlastningsplatserna i många delstater i Nordamerika.

Kanske just detta faktum ger svaret om varför de viktiga förändringarna händer först och mest på de skotrar som har lite större motorer.

I djupsnösegmentet kan man alltså anta att den extra kraft som en 800:a kan producera är precis vad som behövs för att den större motorns högre vikt och svängmassa inte i stället skall bli begränsande, vilket lätt blir fallet när motorn blir för stor.

Laddtr ck

Ett sätt att motverka det avtagande lufttrycket och därmed effekten är att helt enkelt på ett mekaniskt vis höja trycket som motorn arbetar under. Man kan till exempel använda sig av en kompressor eller en turbo för att få fram önskat resultat.

När det gäller att turboladda en skoter har det med tiden visat sig att det är en skoter som speciellt utmärker sig och verkligen skiljer ut sig från mängden vad det gäller ohämmad effekt.

Den skoter jag syftar på är den i dagsläget legendariska RX-1 Mountain, för i originalutförande klassar den in i 800:a klassen. “Men det är ju ingen 800!” säger du kanske då. Nej det är den inte, för motorns cylindervolym ligger på 998 cc. Men den producerar runt 150 hästkrafter vilket är vad marknadens övriga 800:or i stort också gör idag, så vi lägger den här.

RX-1 Mtn har sett relativt lika ut ända sen 06 då den kom med den nya körställningen och den insprutade motorn på 150 hästar. Med sin enorma matta som är 411,5 centimeter lång och 40,6 bred har RX-1 Mtn antagligen mest matta i marken i dagsläget. Samtidigt har den kammar på hela 57 millimeter, så den har alltså inte bara en bred matta, den har även rejäla skovlar att skotta med. Detta gör att skotern trots den i särklass högsta vikten ändå inte blir direkt lidande i pudret. Mina erfarenheter säger mig däremot att jag som bara väger runt 85 kilo är i minsta laget för att på ett bra sätt kunna hantera Yamahas största klättrarkung.

RX-1 Mtn är skotern för dig som är storväxt och vill ha en skoter som kan hantera din högre vikt. Anser du också att det inte finns någon ersättning alls för en enorm massa hästkrafter finns det fortfarande egentligen bara ett alternativ på marknaden, nämligen Yamahas RX-1 MTX som utrustas med ett turbokit.

Gör man däremot det får skotern ju inte längre vara med och tävla med 800:orna utan då seglar den lätt upp i sin helt egna 300-hästars klass. Men nu talar vi om en skoter som rent kostnadsmässigt börjar närma sig 200 000, och det är det ju inte många som är beredda att betala för en leksak.

Vidare i 800:a eller 150-hästarsklassen hittar vi lillebrodern till den största och starkaste i hela segmentet, M1000.

M8 är i år förutom motorn, rakt igenom samma skoter som M1000. Den har fått samma uppdateringar i boggin och samma tunnelförstärkningar. Den har också i år samma mattlängd som 1000, alltså en bra bit längre matta gentemot den på 141 tum som den hade förra säsongen.

Den största skillnaden modellerna emellan är att M8 inte kommer i ett Sno Pro-utförande. Den är alltså inte vit och har inte det nya instrumentet, men det viktigaste av allt har den i alla fall begåvats med och det är FoxFloat-dämpare runt om.

Vi går vidare i vårt intressanta getingbo och där hittar vi också årets största nyhet i den här klassen, Ski-Doos Summit 800X!

Det finns egentligen inte så mycket att säga om den här modellen mer än att allt är nytt. Men vi skall så klart inte göra det så enkelt för oss.

Genom att banta bort över 20 kilo har Ski-Doo i år gjort det riktigt jobbigt för alla andra tillverkare. För är det någonstans som just vikten har en direkt avgörande betydelse så är det i djupsnösegmentet. När det hela handlar om att man ska klättra uppåt eller försöka hålla sig flytande är det lätt att inse att det är en hel del effekt och/eller fäste som skall övervinna en högre vikt.

Ett annat recept för att minska påverkan av en hög vikt är att sprida ut den på en större yta, men eftersom en lössnöskoter samtidigt som den skall ta sig fram bra fortfarande måste vara smidig sätter detta gränserna på hur långt man kan gå.

För att få mer yta har Ski-Doo valt att använda sig av en 40,6 cm bred matta där de andra med några undantag kör med 38. Ski-Doo har även valt att använda sig av en relativt bred spårvidd. Detta är till stor nackdel när man ska köra på skrå eller surfa i snön, men ger å andra sidan bättre ledegenskaper.

Den här nya modellen är så klart byggd på det nya REV-XP-chassit som Ski-Doo i hemlighet utvecklat de senaste tre-fyra åren. Deras totalt nya tänkande och arbetssätt har lett till den största enskilda viktsänkningen rent historiskt.

Genom att utvärdera varje liten detalj och inte låta den väga mer än vad som är nödvändigt har man lyckats med detta konststycke. Läs mer om hela processen i tidigare nummer av SnowRider den här säsongen.

Att få fram den nya typen av matta med en respektingivande kamhöjd till Summitmodellerna var då som tur är inga problem, vilket det var till de kortare Renegade-modellerna.

Nej på Summit är det 2,25 tum eller 57 millimeters höjd som gäller och detta alltså i kombination med bredden på 40,6 cm och mattlängden på 153 tum. Delningen är helt ny med sina 2,86 tum eller 72,65 mm precis som på övriga REV-XP-modeller.

Den nya typen av matta som har en stomme med bara ett lager cord ger oss många fördelar. Den är alltså inte bara lätttare i ren vikt, den rullar lättare och kan snabbare accelereras upp i fart. Det man kan ställa sig lite frågande inför, är om det enkla lagret cord i längden kommer hålla lika bra som den äldre typen av matta som har två lager. Vad man än säger i dagsläget blir rena spekulationer för vad som i slutändan är sant kommer vi inte få veta förrän om något år.

REV-XP är som bekant inte bara mycket lättare än sin föregångare. Den har även ändrats så mycket att den nya konstruktionen medger att fötterna kan placeras hela 20 centimeter längre fram än tidigare, vilket är mycket välkommet av de längre förarna som tvingats sitta med allt för böjda knän.

För att summera, detta är marknadens lättaste 800:a, den har en ny typ av lättare matta som både är bred och hög, den är fullutrustad vad det gäller styre med styrkrokar, burkrem och styrhöjare. Dynan är den lättaste som Ski-Doo har i det här läget. Hela bygget är rent tekniskt marknadens modernaste.

Detta är som sagt årets största nyhet, och har därför även högst förväntningar på sig.

Skulle Ski-Doo kunna göra den här modellen än bättre och lättare? Ja faktiskt, och det ganska enkelt. Fortfarande använder dom dämpare med stålfjädrar och dynan är antagligen inte riktigt oprimerad för en bergsklättrare så visst finns det saker att göra, men det får framtiden utvisa.

En annan sak som verkligen har höga förväntningar på sig är Polaris nya 800-motor som i år introduceras i Polaris RMK-modeller.

Mest led

Polaris är alltså i år tillbaks bland storkubikarna. Att entusiasmen bland de Po-

Till Sverige kommer M1000 i Sno Pro-utförande, vilket betyder att den här kommer att vara vit och ha FoxFloats i både framvagnen och i boggin.

MEST EFFEKT:
(tillverkarens egna uppgifter)

Modell:	kW:	hk:
M1	121	162
8 Dragon 163”	115	154
8 Dragon 155”	115	154
RX-1 Mtn	112	15
Summit 8 X	111	149
M8	1 6	142
7 Dragon 155”	1 4	14
FX Nytro MTX	97	13
6 RMK Shift	89	12
6 RMK 144”	89	12
Summit 6	85	114
Phazer MTX	6	8
Trail RMK	45	6
Summit 55	42	56

Fotstegen på lössnömaskiner tenderar att vara den detalj som tillverkarna lite år från år förändrar i jakt på det perfekta utförandet. Arctic Cats M-serien är inget undantag.

Arctic Cats M1000 är ensam i toppen med sin enliters tvåtaktsmotor på över 160 hästar. M1000 är alltså starkast, men också samtidigt dyrast.

Boggin i M8 och M1000 har till i år uppdaterats. Tack vare FoxFloat-dämpare som ersätter de tunga torsionsfjädrarna och att en del material har frästs bort har vikten sänkts med över tre kilo.

Yamaha RX-1 är sig lik, lite för tung, tuffaste motorljudet och en monstermatta. Original klassar den in i tvåtaktarnas 800:a klass, men med relativt enkla medel och en uppoffring i plånboken utklassar den i stället allt.

BREDAST MATTA:

Modell:	cm:	tum:
Summit 8 X	41	16
Summit 6	41	16
Summit 55	41	16
RX-1 Mtn	41	16
M1	38	15
M8	38	15
8 Dragon 163"	38	15
8 Dragon 155"	38	15
7 Dragon 155"	38	15
6 RMK Shift	38	15
6 RMK 144"	38	15
Trail RMK	38	15
FX Nytro MTX	38	15
Phazer MTX	36	14

larisfrälsta är enorm är svårt att undvika att se och förstå. Men nu är den alltså här, Polaris nya 800:a. Den här motorn har gått samma väg genom utvecklingen som Polaris övriga motornyheter de senaste åren. Ursprunget hittar vi alltså i Polaris 440 racermotor. Förts kom 600:an som vart riktigt bra och imponerande, sen kom 700:an förra året och den gjorde succé.

Hur det kommer att gå för den nya 800-kubikaren återstår att se, men de förseriemaskiner som bromsats i USA har verkligen levererat det man kan önska sig och hamnar gott och väl på rätt sida om 150-hästarsstrecket.

Den tvåcylindriga motorn har cylindrarna i ett så kallat mono-block, för att den ska vara mer stabil och på det sättet få en lång livslängd. Insprutningen sker genom fyra injektorer som arbetar i par eller alla tillsammans, beroende på effektuttag. Vågen visar enligt Polaris att den också bara är cirka 1,2 kilo tyngre än 700:an. Detta ger ett riktigt smaskigt bygge som vi vet kommer göra att många Polarisfrälsta kommer att ha svårt att hålla tillbaks glädjetårarna vid ett första möte.

Polaris 800:a djupsnömaskin kommer i två utföranden, en med 155 och en med 163 tum lång matta. Polaris har i stället för att montera en något bredare matta i stället valt att använda marknadens högsta originalmonterade kammar på hela 61 millimeter.

Polaris visar också med sina RMK-modeller att bra ledegenskaper faktiskt går att kombinera med riktigt bra prestanda i djupsnö. Några riktigt kanonbra ledmaskiner kommer dom så klart aldrig att bli, men det finns skillnader mellan de olika tillverkarna och det är det viktigaste.

Tekniken och stilen som Polaris maskiner är uppbyggda av börjar dock kännas lite föråldrade, men detta uppvägs till stor del av de riktiga förfiningar som skett den senaste tiden, dels på motorsidan men först och främst med RAW-chassit som introducerades förra säsongen. Det var

RX-1 Mtn är ensam i segmentet tillsammans med Ski-Doos Summit-modeller att ha 41 cm bred matta. Men samtidigt har den den näst längsta. Mest matta i backen med andra ord.

Här ser vi den enda egentliga uppdateringen sen förra säsongen. De nya fästöglorna för surrning av last.

PIMP YOUR HEAD

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

SNOPRO

www.Duells.se .no .dk

Summit 800X har respektingivande fotsteg.

Innanför den här kåpan gömmer sig numera bromsskivan. Hur kylningen av skivan kommer att fungera i längden kan vi bara sia om just nu.

Fjäderlösa dämpare är just nu högsta mode, men Ski-Doo har inte än gått på den flugan än.

Förarmiljön på Summit 800X är ren och fin, på gränsen till spartansk.

Kommer 800X att bli överlägsen allt annat i år, risken finns men konkurrensen är hård.

många som i det chassit såg ett eftermarknadschassi med lösningar som vi aldrig tidigare hade sett hos en lössnömaskin. En av dom är uppstagningen och avslutningen längst bak på fotstegen som man låtit blivit ett smidigt handtag att använda om man kört fast.

Båda 800:a-modellerna kommer i Dragonutförande vilket betyder att båda har Walker Evans version av fjäderlösa dämpare runt om, alltså både i framvagnen och båda dämparna i boggin, vilket är riktigt kul och känns lyxigt.

På papperet ska Polaris 800:a ge lite mer effekt än Ski-Doos 800R, men i gengäld är Ski-Doon mer än 20 kilo lättare. Polarisen har högre kammar än Ski-Doon som i stället har en bredare matta. Vad som är den bästa kombinationen vad det gäller framkomlighet återstår att se, men en smalare matta brukar betyda i stort en mer smidig skoter. Men det var innan Ski-Doo vände upp och ner på viktbegreppet.

M8 har både mindre effekt och är tyngre än dessa tre skotrar. M8 har dock en fördel, och det är dess extrema utförande och optimering för just djupsnökörning. På något sätt är det ju precis det som den här modellen av skotrar handlar om, så den ska absolut inte räknas ut på förhand.

Sen har vi RX-1 Mtn som är tyngst, den har visserligen mer effekt än M8, men det är svårt att riktigt få in den i det här gänget.

Det känns som den står lite vid sidan om och tittar in i hagen på de andra smidiga tjurarna, men om turbo-humlan av någon anledning skulle bita den är det inget på marknaden som rår på den.

Troligen är det i alla fall Ski-Doo som kommer dra det längsta strået i år, i 800:a-klassen. Men de andra är trots allt inte speciellt långt efter.

Ensam

Strax under getingboet av 800:or har det blivit riktigt tomt. I år finns det bara en 700:a på marknaden och det är succémaskinen från i fjol som då kort och gott hette Dragon RMK.

Den återkommer alltså i år, men har hamnat riktigt i skuggan av sina två större modellbröder. 700 Dragon RMK 155" har inte förändrats så mycket mer än utseendemässigt. Dynan är en av de saker som ytterligare har utvecklats, formen är ny och vikten har sänkts ytterligare något kilo.

Sen har vi årets andra stora modellny-

Ski-Doo har vänt upp och ner på begreppen i år. Den helt nya Summit 800X lovar mycket, men har också mest att leva upp till.

Det nya REV-XP-chassit tillåter föraren att flytta fram fötterna hela 20 cm längre än deras föregångare.

FULLTANKAD VIKT:

(tillverkarens egna uppgifter och bensinens specifika vikt ,75 kg/l)

Modell:	Kg:
Summit 8 X	225
Summit 55	238
6 RMK 144"	247
Summit 6	247
Trail RMK	25
6 RMK Shift	25
Phazer MTX	253
7 Dragon 155"	253
8 Dragon 155"	254
8 Dragon 163"	254
M8	255
M1	262
FX Nytro MTX	272
RX-1 Mtn	295

TOMVIKT:

(tillverkarens egna uppgifter)

Modell:	Kg:
Summit 8 X	195
Summit 55	2 8
6 RMK 144"	214
Trail RMK	216
Summit 6	217
6 RMK Shift	217
7 Dragon 155"	22
8 Dragon 155"	221
8 Dragon 163"	221
M8	223 (Vikt 7 - bantning 8)
M1	23 (Vikt 7 - bantning 8)
Phazer MTX	233
FX Nytro MTX	251
RX-1 Mtn	268

Succémaskinen RMK Dragon 700 155" från i fjol får vi se även i år. Ny dyna och ny färg, annars samma underbara maskin som tidigare.

HÖGSTA KAMMAR:

Modell:	mm:	tum:
8 Dragon 163"	61	2,4
8 Dragon 155"	61	2,4
7 Dragon 155"	61	2,4
6 RMK Shift	61	2,4
Summit 8 X	57	2,25
Summit 6	57	2,25
M1	57	2,25
M8	57	2,25
RX-1 Mtn	57	2,25
FX Nytro MTX	57	2,25
6 RMK 144"	51	2,
Phazer MTX	51	2,
Summit 55	32	1,25
Trail RMK	32	1,25

LÄNGST MATTA:

Modell:	cm:	tum:
8 Dragon 163"	414	163
RX-1 Mtn	411	162
8 Dragon 155"	394	155
7 Dragon 155"	394	155
6 RMK Shift	394	155
Summit 8 X	391	154
M1	389	153
M8	389	153
FX Nytro MTX	389	153
Summit 6	366	144
6(RMK 144"	366	144
Phazer MTX	366	144
Summit 55	346	136
Trail RMK	346	136

Med en 13,5 cm hög styrhöjare får 800 Dragon en avslappnad stående körställning.

Alla Polaris Dragon RMK-modeller har Walker Evans Air-dämpare på alla poster, lyxigt!

Till skotervärldens kanske mest efterlängtade motor hör Polaris nya monoblocks 800:a. Det gör inget att du som Polarisfrälst släpper några glädjetårar när ni kommer mötas för första gången, för vi förstår dig.

Skall man snacka fotsteg och eftermarknadsutseende är det Polaris RAW-RMK-chassi som vinner tack vare sin grymma framtoning.

het, näst efter Ski-Doos Summit 800X. Den maskinen vi talar om är Yamahas djupsnöversion av deras helt nya Nytro-modeller. Men i vilken klass ska man placera den? För att motsvara en 700:a är den lite för svag, men den är alldeles för stark för att vara en 600:a, så vi tar den nu direkt utan att vela.

Lite beroende på hur man räknar är det riktigt stora vikthandikappet som fyrtaktsskotrarna länge lidit under borta tack vare den här modellen, i alla fall om man bortser från den där Ski-Doon som ställt till det så.

Receptet är, en 130-hästars trecylindrig fyrtaktmotor som någonstans härstammar från Vector-motorn, men som har blivit så mycket uppdaterad att dom på inga vis påminner om varandra. Den här motorn sitter i en förlängd version av Yamahas modernaste chassi som vuxit fram på crossbanorna i USA. Mattan som man valt att använda är en 38 cm bred och 388 cm lång, vilket motsvarar 153 tum. Kammarna är på maffiga 57 millimeter och no-slip-drivhjulen är skönt nog standard.

Känslan man får när man kör den är att den skulle kunna betraktas som en hybrid i många avseenden, den verkar helt enkelt vara byggd med de intentionerna.

Som du förhoppningsvis redan har läst i vårt förra nummer finns det så klart även turbo-kit till Nytro MTX som piskar upp de 130 hästarna till en bra bit över 200. Jag sitter själv här just nu och funderar på varför det så fort man skall prata om Yamahas modeller tankarna om turboladdning alltid dyker upp. De här artiklarna ska ju handla om de skotrar som man kommer att kunna hitta på marknaden nu i år. Men saken är den att har man en gång fått provköra kanske en kort Vector med 200 hästar eller varför inte en RX-1 Mtn med 270 så är det en upplevelse som sätter sig någonstans, och den vill liksom inte försvinna.

Vilken skoter man ska välja av dessa "700:or" beror helt på vem man är. Polaris Dragon 700 RMK är så klart en skoter som kommer att tillfredsställa i princip vem som helst, med sin rappa effekt, sina suveräna egenskaper i djupsnön så väl som på leden och sin smidighet. Har man däremot en fallenhet för fyrtakt och riktigt modern teknik kan Nytro MTX vara skotern för dig. Vi går vidare.

DC

I 600:a-klassen hittar vi ytterligare en skoter som är riktigt intressant och kanske ett av de bättre köpen för de flesta som är på jakt efter en ny lössnömaskin.

Modellen vi syftar på är 600 RMK Shift. Precis som på den korta sportmaskinen

Årets näst största nyhet är Yamahas djupsnöversion av FX Nytro.

med samma namn har Polaris försökt att hålla nere priset på den här. Man har monterat lite enklare dämpare och huven har lämnats helt svart. Motorn är förgasarmodellen 600HO som levererar 120 hästar. Men så mycket mer är det inte, mattan är av samma enorma modell som sitter på de större dragonmodellerna. Raw-chassit, den nya dynan, styrhöjaren, styrkrokarna och burkremmen sitter där dom ska. Nu har den ju inte heller kunnat blivit lika billig som den korta Shift-modellen utan stannar en bit över 100 000 kronor, men det är i alla fall riktigt bra i det här segmentet av snöskotrar.

För i princip samma peng kan man även köpa Ski-Doos Summit 600. Den är precis samma fina skoter som förra säsongen, förutom att bromsslangen nu är stålomspunnen och att man valt att montera på ett aluminiumstyre med fasta styrkrokar.

Den stora fördelen gentemot Shift är att den har motorn 600 SDI, med allt vad det innebär av fördelar.

Mattan är 144 tum lång vilket gör att den halkar efter där, eller kanske ska man då i stället jämföra den med Polaris andra 600: a i klassen som går under namnet 600 RMK 144"?

Det var ju den här modellen som tack vare sin lite kortare matta, vi lite vågat rekommenderade den till den som inte tycker att Polaris gjort rätt, nu när dom på sina hybrider valt att korta ner mattlängden till 136" för att fjäska för ledpiskarna.

Vilken ska man välja i den här skaran då? Prioriterar man matta är valet självklart, RMK Shift. Tycker man sig inte behöva så mycket matta och verkligen uppskattar en låg bränsleförbrukning faller valet på Ski-Doon. Men billigast av alla dessa är hybrid-lössnöaren 600HO RMK 144"

Sist men inte minst

I den mest ekonomiska klassen hittar vi de maskiner som inte har några som helst intentioner av att vara värst på någonting, men är för den delen inget man skall förakta och förringa.

Den effektstarkaste och dyraste modellen i det här gänget är Yamahas Phazer. Den tidigare Mountain Lite heter nu MTX.

Det är i stora drag samma maskin som förra säsongen men den har fått några uppdateringar.

Till skillnad från sport-Phaser har Phazer MTX ett högre styre med en burkrem. Nytt för i år är att det sitter styrkrokar monterade original. En annan nyhet är att den höga rutan som satt på Mountain Lite har ersatts av en lägre sportigare modell. Vidare sitter det från och med i år även nya paneler mellan dynan och tunneln som skall förhindra att så mycket snö isar fast på bland annat tunneln.

Något som man inte så ofta tänker på är

Yamahas mellanklassmaskin har begåvats med en modern körställning som inte har mycket mer att önska.

Med avgasutblås rakt bakåt och avsaknaden av lastöglor vill Yamaha att du inte skall lasta på något alls här bak.

Mycket maskin för pengarna, för strax över 100 000 får du 114 hästar, en 41 bred och 366 cm lång matta med 57 mm höga kammar. Namnet Summit och REV-chassit borgar sen för ett gott andrahandsvärde.

Phazer MTX kommer till Sverige i två olika färgkombinationer. En vit/orange och en blå.

just vad den fastfrusna isen gör med skotern. Om man precis varit ute och kört och behöver ta in skotern i sitt varmgarage för att man ska fixa något är det fascinerande att se hur mycket vatten som det tillslut rinner av skotern. En liter vatten väger i princip ett kilo, så detta kan vara något att tänka på i de mycket heta viktdiskussioner som uppstår både nu och då.

Ski-Doo och Polaris strån till stacken med mer ekonomiska maskiner representeras av Summit 550 och Trail RMK. Båda är vid det här laget välbeprövade maskiner som nog alltid hittar sina kunder. Inte kommer det heller att ske några direkta förändringar med dom i det här läget. Antagligen är just det en sak som köparna av den här maskinen inte alls bryr sig om, så varför kasta pärlor åt svin? Det är helt rätt tänkt för denna typen av skotrar och ännu ett sätt att verkligen hålla nere kostnaden. En splitt ny Summit 550 får du för strax över 70 000. Men för under 60 000 kan man få en Polaris Trial RMK.

Ingen av dessa maskiner är så klart några lössnömaskiner i dagens bemärkelse, då båda saknar både höga kammar och lång matta. Inte har dom någon motoreffekt att skryta över heller.

Nej dom skulle nog hellre heta Switch-Back och Renegade för att bättre leva upp till sina namn.

I instegs eller ekonomiklassen finns det egentligen bara en riktigt lössnömaskin, och det är Yamaha Phazer MTX. Den har både höga kammar och en relativt lång matta. Men så kostar den också mer, skulle man sen montera turbo... agh! Nu hamnade jag där igen.

Tillslut

För att avrunda det hela kan vi bara konstatera en sak. Lössnömaskinerna väcker mångas intresse och de flesta har en hel del åsikter om hur den skall bete sig. Dessa maskiner är lite som tillverkarnas gamla 440-maskiner, alla vet vilken som är just deras favorit och varför den är det, men det är få som verkligen har nytta av den och kan utnyttja dess fulla potential. Detta återspeglar sig så klart även i försäljningssiffrorna.

De riktigt extrema lössnömaskinerna säljer aldrig i några ansenliga mängder i Sverige. Om vi tar RX-1 Mtn till exempel så har dessa maskiner bara importerats i ett tjugotal exemplar per säsong de senaste två åren.

En följd av detta är att andrahandsvärdet på dessa maskiner ofta är overkligt högt. Detta gäller RX-1 men också i högsta grad Ski-Doos Summit-modeller, som speciellt i norr och västerbotten i princip kan säljas för vad ägaren rakt av begär. Samma sak gäller även många av de andra skotrarna i det här extrema segmentet snöskotrar. Bor du så till eller om du vet med dig att du den kommande vintern med lätthet tar dig till de riktigt snörika områdena, så kanske det är dags att testa en klättrare? Som sagt, det är få som till fullo kan utnyttja dessa skotrar, men kanske just du är en av dom?

BILLIGAST:

(listpris utan rabatter)

Modell:	skr:
Trail RMK	59 9
Summit 55	72 5
Phazer MTX	93 9
6 RMK 144"	99 9
6 RMK Shift	1 4 9
Summit 6	1 5 9
7 Dragon 155"	119 9
M8	124 7
8 Dragon 163"	124 9
8 Dragon 155"	124 9
Summit 8 X	125 2
FX Nytro MTX	127 9
RX-1 MTX	144 9
M1	149 6

Phazer MTX är marknadens enda riktiga instegsmaskin bland lössnömaskinerna.

Den här RMK:n med en 144 tum lång matta, rekommenderade vi tidigare under säsongen till dom som tycker att en hybrid skall ha en längre matta än de 136 tum som Polaris från och med i år valt att använda på sina alroundmaskiner.

Polaris 600 RMK 144" är en av få Polarisar som är vita i år, snyggt!

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

EXTREMT BRA PRIS:
79 900:-
FÖR EN 600 IQ SHIFT

CREATIVITY

600 RMK SHIFT 104 900:-

POLARIS ÄR ETT KREATIVT FÖRETAG SOM LÄNGE LEGAT I FRAMKANT OCH LEVERERAT NYA LÖSNINGAR OCH INNOVATIVA MASKINER, OFTA LÅNGT FÖRE KONKURRENTERNA. NU GER VI DIG MÖJLIGHETEN ATT VARA KREATIV. VI HAR TAGIT FRAM TVÅ EXTREMT PRISVÄRDA OCH RENA MODELLER SOM BARA VÄNTAR PÅ ATT FÅ DIN PERSONLIGA PRÄGEL. 600 RMK SHIFT OCH 600 IQ SHIFT LEVERERAS UTAN GRAFIK OCH MED NÅGOT ENKLARE UTRUSTNING VILKET GER DIG MÖJLIGHET ATT SKAPA JUST DIN UNIKA MASKIN.

< exempel på olika typer av personlig styling >

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

PURE POLARIS POLARIS FINANS RIDERS CLUB

Arbetarens återkomst

Skoteråkning är kul, ofta riktigt kul. Men en del använder sin skoter som ett verkt g i sitt arbete. Här är en av dom.

Av: Patrik Larsson

En del maskiner når inte längre upp i skoterhierarkin än att dom under några säsonger otacksamt får slita hårt på både skidanläggningar och som uthyrningsmaskiner.

När dom sen blivit så slitna att ingen riktigt vill veta av dom hamnar dom i metallåtervinningen eller om skotern har tur till slut hos en familj, som till ett bra pris får en skoter med inte allt för många år men desto fler hårda mil i bagaget.

En typisk sån här skoter är Polaris riktigt enkla slitvarg 340 Transport.

Den här riktiga ursprungsmodellen från Polaris har varit borta under några år, men återkommer alltså nu. Den här på så många sätt intetsägande skoter är alltså så pass efterfrågad att Polaris väljer att återta den i sitt modellprogram.

Vad är det då man får för de dryga 60 000 som en 340 Transport kostar idag?

Chassit är Polaris legendariska men på många sätt avdankade Edge-chassi. Motorn är en luftkyld 340-kubikare som i sina bästa stunder producerar 36 hästkrafter.

Mattan är relativt lång med sina 136 tum, eller 345 cm. Den är 38 cm bred och har kammar på 32 millimeter, vilket är riktigt bra på en så här pass billig skoter. Det här valet av kamhöjd gör att den här maskinen tar sig fram relativt bra även om snön börjar bli lite djupare.

Ingen l x

Förvänta dig ingen lyx, men det du kan förvänta dig är väsentligheter som, gott om plats som tillåter att du kan skjutsa minst en passagerare, vidare har den back och dragkrok.

Bränslemätaren är av en enkel mekanisk modell med en garanterat fältmässig driftsäkerhet. Att den ändå har originalmonterade handtags och tumvärmare kanske kan anses vara lyx i det här sammanhanget precis som förvaringsväskan som medföljer.

Skulle du vilja ha mer utrustning än så här får du lov att prata med din handlare. Dom kan montera allt från elstart och hastighetsmätare till varvräknare, backspeglar och 12-volts uttag om du skulle behöva det.

Den här typen av skoter imponerar inte med varken utrustning eller fartresurser. Inte heller lössnöegenskaper eller förmåga att dra tungt. Men det finns något som imponerar, och det är att dom är slitstarka, enkla att laga och billiga att både äga och använda. Dessa egenskaper räcker långt för att dom alltid skall kunna hitta sina köpare och brukare, för brukas det kommer dom.

Körställningen är av klassisk sittanermodell, precis som på den gamla goda tiden.

Enklare än så här kan det inte bli. Filosofin är att, ju mindre prylar, desto mindre chans att något går sönder och behöver lagas.

Packväskan och dubbeldynan ingår i originalutrustningen. Om man skall ha en passagerare får han eller hon antingen hålla sig fast i förare eller i remmen som går svärs över sätet.

Motorn är en tvåcylindrig fläktkyld tvåtaktare på 340 kubik och 36 hästkrafter. Enkel teknik som är lätt att reparera, en egenskap som uppskattas på den här typen av arbetsskoter.

340 TRANSPORT

Typ:	2-cyl. 2-takt
Cylindervolym:	339 cc
Förgasare:	2x3 mm
Uppg effekt:	36 hk
Elstart:	Tillbehör
Chassi:	Edge
Fjädringsv. fram:	25,4 cm
Spårvidd:	1 8 cm
Fjädringsv. bak:	35,3 cm
Matta cm:	38x345x3,2
L/B/H cm:	325x122x126
Tankvolym:	46,4 liter
Uppg torrvikt:	226 kg
Pris:	59 9 :-
Färg:	Svart

ps.pondus: 0710

2008 SKI-DOO® SNÖSKOTER LINE-UP

MX Z

MX Z 800 X

MX Z 600 X

MX Z TNT

MX Z 550 X

MX Z 600 RENEGADE X
MX Z 800 RENEGADE X

MX Z 600 RENEGADE

SUMMIT

SUMMIT 800 X

SUMMIT 600

SUMMIT 550

FREESTYLE

FREESTYLE BACK COUNTRY

GTX

GTX 600 LTD

GTX 550

LEGEND

LEGEND TOURING

EXPEDITION

EXPEDITION V-800
EXPEDITION 600 SDI

SKANDIC

SKANDIC
TUNDRA

SKANDIC 550

Vi introducerar REV-XP™

För mer information:
ski-dooREVXP.com

brp.com
ski-doo.com
brpusersclub.com

ski-doo®
THERE'S NOTHING LIKE IT.

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

Power by Rushfeldt!

M cket vill ha mer och när man har allt finns det ingen annan väg att gå än att helt enkelt överladda skiten.

Av: Alf Sundström

Ingen kan väl vid det här laget missat den enorma utvecklingen som skett gällande fyrtaktsskotrar den senaste tiden i prestandasegmentet. För åtta år sedan existerade dom inte alls och vi har redan vant oss vid att en riktig monstereffekt får man enbart om man överladdar en fyrtaktare, eller?

Förklaringen till Yamahas nuvarande dominans, är troligtvis att det dels finns mängder med komponenter, samtidigt som det finns massor med information att hitta för den som önskar. Samma sak gäller ju inte för dom som skulle vilja tvångsmata en annan motortyp.

Detta betyder inte att en traditionell tvåtaktare inte kan förses med turbo, utan bara att hela processen kräver mer av byggaren. Få ger sig alltså in i ett sådant projekt, vilket gör dessa mindre vanliga.

En som har både kunnandet samt envisheten för att lyckas med överladdade tvåtaktsmotorer är Morten Rushfeldt från Norge!

Han har under flera år besökt MC-Xpress och här skrämt slag på bromsbänken med sina väl fungerande turbobyggen. Förra vintern var inget undantag, då han kom med två maskiner med olika inriktning gällande bruksområde.

Lössnöare med tr ck!

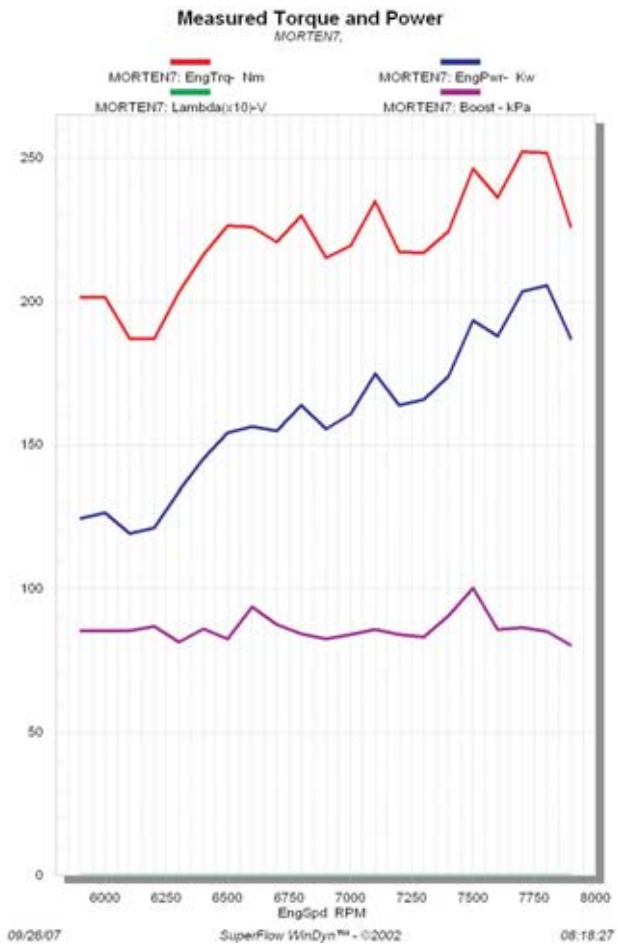
Den första skotern var en 1010-kubiks KingCat med ett Rushfeldt-Turbo-kit som verkligen kan skrämma slag på de vassaste fyrtaktarna.

Vevaxeln är svetsad samt försedd med dubbla kullager på PTO-sidan. Motorn har ett BigBore-kit från Cuttler med 11:1 i kompression. Just 11:1 ska vara korrekt kompressionsförhållande för turbo enligt byggherren...

Oljesystemet är egenbyggt med en egen mekanisk pump och en D&D High-Flow-pipa avsedd för F7 leder avgaserna till turbinhuset.

Originalförgasarna tryckmatas via ett plenum byggd på MCX-profil och bränslet färdas via en Mallorypump till en tryckregulator som styrs av laddtrycket.

Dumpventilen kommer från TurboX och



själva turboladdaren är en kullagrad Turbonetics med separat wastegate.

—Det finns inga speciallösningar på den här skotern, säger Morten. Men då resultatet av ett turbobygge aldrig enbart är summan av delarna tror jag att han inte riktigt berättar allt.

Exempelvis kan man fråga sig hur den fina förgasarkalibreringen är utarbetad? Men det vet nog alltså bara Morten.

Effekten kommer till mattan via en fyrarmad variator från Comet till en standardsekundär. Inte heller den bestyckningen är något som avslöjas.

En BOSS-dyna samt huv i lexan håller den otankade vikten till låga 236 kilo, vilket bör motsvara runt 270 fulltankade kilon, och detta i en skoter med 280 hk!

Den stolte ägaren heter Petter Ytterstad och är en fiskare från Lödding i Nordnorge. Då han önskade en lätt skoter med massor av effekt fann han ingen annan väg än att bygga den själv.

Han älskar att testa sina skotrar i de mest fruktansvärda branterna som nordens fjällvärd kan erbjuda och hade därför höga krav på sin modifierade maskin.

Nu har han grym effekt och fantastisk framkomlighet samt klätterförmåga och det i en skoter som väger runt 40 kilo mindre än en Yamaha Apex Mtn.

Målet med turbobygget var inte att uppnå maximal effekt utan att få en hållbar och bruksvänlig maskin med så kraftfull motor som möjligt inom de kriterierna.

Det enda jag själv verkligen saknar är en provtur i riktig djupsnö av detta monster samtidigt med min egen Yamaha. Jag kanske skulle få spö av en tvåtaktare för första gången sen jag byggde min Turbo Apex?

Bänkrekord

Den andra skotern som bromsades var Morterns egen dragracer.

Grunden är en Arctic 1000cc Thundercat-motor med svetsad vevaxel. Piporna kommer från Jaws och Wiseco-kolvarna är från början avsedda för en vattenskoter.

Även plenumet till denna är byggt av MCX-profil och återigen finner vi ett egenbyggt smörjsystem till turbon. Intercoolern är vattenkyld och MSD står för tändningen. Turboaggregatet kommer från Garret och har en separat wastegate.

Som grädde på moset har skotern även ett lustgassystem från NOS.

När maskinen är körklar för snötävling väger den 205 kilo och runt 15 kg mer då Morten avser att tävla på gräs.

Hur går motorn då? Absolut fruktansvärt hårt och väldigt imponerande, samtidigt som den är mycket skrämmande!

Det är alltid skräckfyllt att köra riktigt starka motorer i bromsbänken, då det verkligen hörs att alla krafter bara vill ut.

Vid effekter runt 300 hästar per liter och över får man hela tiden känslan av ett nära förestående haveri, vilket inte är så konstigt. För vem i hela friden kan få för sig att det skulle fungera med så hög effekt i en så liten motor?

Då jag tidigare ägt trimmade tvåtaktsmotorer ser jag att alla dom som ger mer än 30 % över standardeffekten bara lämpar sig för ytterst korta repor. Detta för att enbart livslängden till exempel(enligt min erfarenhet) kan mätas i sekunder!

Rushfeldts fantastiska motor däremot levererar 380hk och detta under långa och upprepade körningar, vilket helt motsäger mina fördomar.

Med en forskarliknade noggrannhet justerar Morten in motorn i små steg, och efter varje körning dokumenteras resultaten. Det är inte bara hårdvaran som ska kombineras efter konstens alla regler, allt ska dessutom vara korrekt justerat.

Efter ett antal ytterst nervpirrande körningar är Morten nöjd och bestämmer sig för att avsluta. Bägge skotrarna är hela och testerna fortlöpte helt enligt planerna.

Vi är alla mycket imponerade och har svårt att förstå varför inte Morten livnär sig på att bygga tvåtakts-turbo?

Alla hemligheter gällande de lyckade

Motorrummet hos en Arctic Cat Kingcat som levererar 280 hk! Om någon undrar... ja alla delar behövs.

Detta är själva turboladdaren som tvångsmatar motorn så att den otroligt höga effekten kan levereras. Enkelt i teorin men svårt i verkligheten.

Bromsbänksrummet är helt full med norrmän, men varför ser de så lessna ut? De har nyss tagit det absoluta rekordet för två cylindriga motorer oavsett takter, så varför inte fira lite?

Morten kontrollerar kolvtopparnas spolbild efter varje enskilld körning. Det ligger en hel del arbete bakom en 400-hästars motor om nu någon trodde något annat.

turbo-koncepten avslöjade han nog inte för oss, men jag kan gissa att det ligger en stor mängd arbete bakom.

Troligtvis börjar det hela med en hel del beräkningar, som sedan leder fram till de oundvikliga misslyckade testerna. Först efter denna läroperiod kan resultatet bli så här bra.

Jag försökte ändå få ut så mycket information som jag kunde få honom att lämna ut. Men då denna Norrman hellre visar sina resultat än skryter om dem, var det inte så lätt.

Morten nämnde till exempel en del om svårigheter med tryckbalanser och gav exempel på aggregat som fungerat med läckande anslutningar till piporna, men att det sen "blev för litet" när läckaget reparerats. Vidare finns där svårigheten med smörjsystemet och självklart bestyckningen som även kan vara problematisk hos en fyrtakts-turbo.

Det är alltså inte lätt, men beviset på att det fungerar ser ni här.

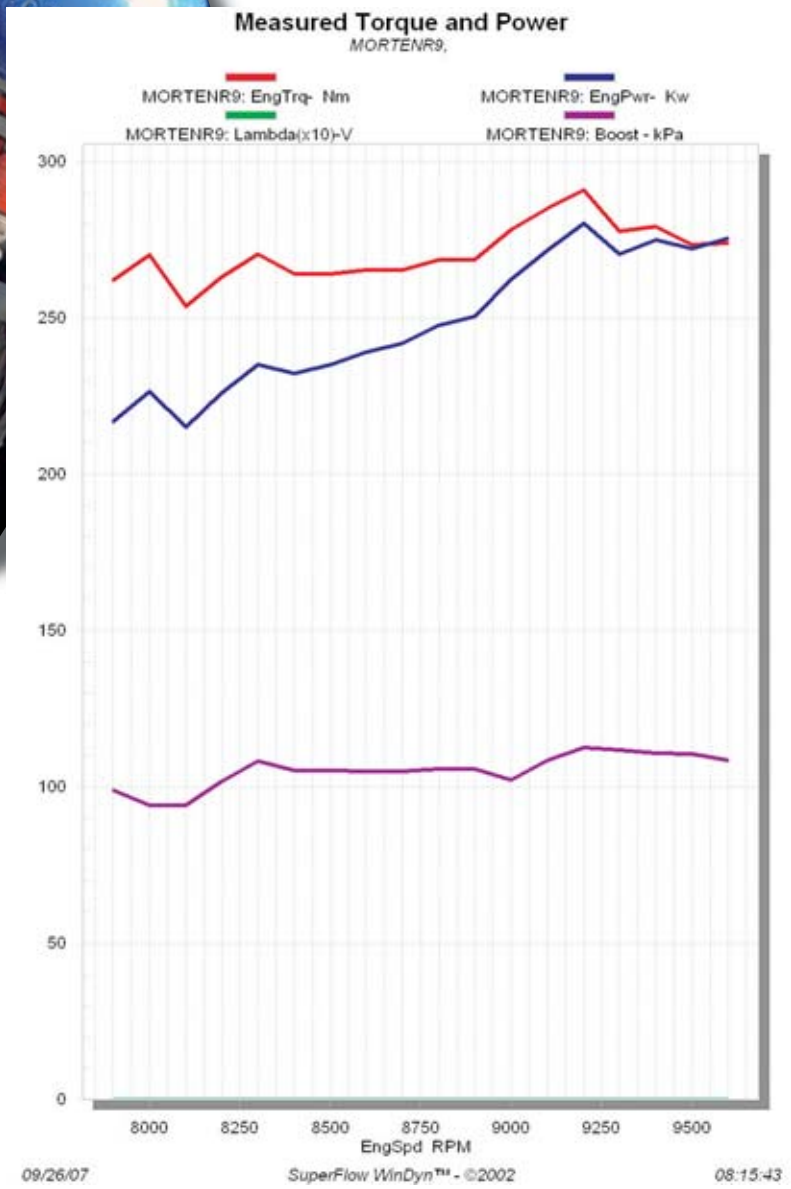
Som sammanfattning verkar det som att fyrtakts-killarna kan få det hett om öronen nu när även tvåtaktarna visar upp helt hysteriska effektsiffror.

Visst är turbo kul?

Mortens dragracer väger runt 220 kilo och motorn levererar runt 380 kusar.

Korta lätta Fox Float dämpare sitter i den ännu lättare framvagnen.

Piporna från Jaws bildar ett imponerande ormbo.



1200 kvm butik
08-754 99 00
SUZUKI
ARCTIC CAT®
www.dinmc.se
Din MC
Yrkesbutiken i Stockholm för Snöskotrar & ATV.

© 2007 SCOTT-SPORTS

BOW JACKET SCOTT APPAREL

BOW JACKET

TriPHASE fabric
Chest and back ventilation
Removable dual density foam armor
Reflective icon for added visibility
Removable fleece jacket
Wrist gaiter

triPHASE

SCOTT **Bow Jacket** _for more information about our complete line of Snowmobile Apparel please visit **scott-sports.com.**

Bamsepulkan

Inte skall man behöva sitta ute blåsten och pimpla!

Här finns det god plats för två vuxna eller hela barnaskaran.

Hela 150 liter rymmer bagageutrymmet.

Leif instruerar funktionen på fjädringen på den nya kälken Cruiser.

Med ett juste takräcke får du med dig både skidorna och isborren på ett smidigt sätt.

Om inte platsen räcker i pulkan eller om du bara vill ha med dig ytterligare saker som ved, dunkar, spadar och allt annat man kan tänka sig, så har dom tagit fram den här smidiga fraktkälken.

För att verkligen kunna utn ttja sin skoters kapacitet kan man hänga på en kälke, och varför inte hänga på en Svensktillverkad med hög kvalitet?

Text: Patrik Larsson Foto: Björn Friström

För ungefär åtta år sen köpte pappa Tord och sonen Leif företaget Plast & Pulka AB för att ha något vettigt att göra på dagarna hemma i byn Höglunda, som ligger någon mil öster om Östersund efter Indalsälven mot Hammarstrand.

Sen dess har dom tillverkat och fått leverera pulkor till hela Skandinavien. Men även i så avlägsna ställen som Italien, Ryssland och Svalbard uppe i Arktis har pulkorna hittat sina ägare.

På senare tid har Tord valt att trappa ner, men han fortsätter med att bland annat svetsa underredena till kälkarna. Leif å sin sida har därmed tagit över mer av helhetsansvaret för familjeföretaget.

I dagsläget finns det två modeller av Bamsepulkan, en heter Standard och den andra som är en ny modell heter Cruiser.

Det som skiljer mellan modellerna är underredet. Cruiser har fyra skidor och justerbara gasdämpare medan standardmodellen har två långa skidor och oljedämpare.

Karossen är den samma på båda två och har gott om plats för två vuxna eller flera barn. Bagageutrymmet är stort och på taket kan man montera olika tillbehör, som takräcke för isborr eller skidor. Även ett extra drag kan monteras på pulkan.

Numer kan dom även levereras så att ett TH-drag smidigt passar direkt.

Det som blivit lite av specialitén med Bamsepulkan är alla de möjligheter till speciallösningar som dom kan fixa.

—Har kunden något speciellt önskemål, så kan vi fixa det, vi kan i alla fall försöka, säger Leif Lundqvist på Plast & Pulka.

Bland annat har dom byggt en handikappanpassad pulka med en vridbar stol som skall underlätta för personen i fråga att komma ombord.

Visst är det trevligt med lite helsvenskt högkvalitativt hantverk som klarar sig i floden av Kina-tillverkade produkter som idag introduceras på bara fler och fler marknader?

Gå in på www.bamsepulkan.com så får du veta mer om det här lilla trevliga familjeföretaget.

PJG-FI

De viktigaste egenskaperna vid arbete:

DRIFTSÄKERHET. *Erfarenhet och kvalitet.*

Yeti PRO V-800 är en yrkesanvändares verktyg för extremt tungt arbete och krävande terräng. Den har ett 60 cm brett drivband – marknadens bredaste – som ger ojämförbar bärighet och dragförmåga. Yetis speciella boggifjädring och unika LTS-framvagn ger dig en mjuk och välbalanserad körning även när du utför de svåraste arbetsuppgifterna. Ett effektivt kylsystem med en termostatstyrd fläktradiator håller motortemperaturen på exakt rätt temperatur även vid låg fart och besvärliga snöförhållanden. I tillägg till Yeti PRO V-800 finns även våra nya helt modeller: Yeti 550 och Ranger V-800 – två fantastiska bruksmaskiner med utmärkta arbetsegenskaper. Gå in och besök vår hemsida på www.brp.com.

Lynx 40 år!

Uppsnappat bland skoterförarna: Det enda, riktiga alternativet om du vill ha en pålitlig arbetsmaskin.

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.

LYNX | BRP

brp.com

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

Hjälmen, ett måste

Att skydda huvudet mot yttre våld är någonting som människan sysslat med sedan länge. Har det inte varit på slagfältet så har det sedermera varit på olika arbetsplatser eller när man ska utöva olika sporter.

Just motorsport kräver många typer av hjälmar, där så gott som alla grenar har just sin specialanpassade design. För dig som skoteråkare finns det en uppsjö av hjälmar att välja mellan. Beroende på hur och var du framför ditt fordon, i vilket väder du kör eller bara hur gammal du är så finns det något för dig. Alla har däremot samma uppgift och det är att skydda dig och ditt eventuella förstånd.

Vi har några tumregler då det gäller att välja hjälm. Vikten är alltid intressant och ju yngre du är, desto lättare hjälm ska du ha. En yngre skoterpassagerare behöver oftast inte en crosshjälm som troligtvis väger mer än en lättare lek eller cykelhjälm. En tung hjälm kan göra mer skada än ingen hjälm alls, för ett litet barn.

Kör du aktivt, cross, enduro eller kanske hoppar ramp, eller bara kör som ett svin i största allmänhet, är alltid en dyrare lätt crosshjälm med tillhörande glasögon att föredra, alltid.

Touringåkare använder med fördel en intergralhjälm med dubbelvisir, där den med öppningsbar front är populärast. Vilken hjälm du än föredrar, finns det några gemensamma regler. Den måste passa, köp aldrig en hjälm att växa i. Jag har sett skoteråkare av det äldre gardet som köpt hjälm och valt storlek med målet att få plats med mössan i den! Just passformen är viktig, köp en hjälm som sitter hårt på huvudet. Du ska alltså inte ha mössa på dig under, förstått!

För att göra det lite enklare för dig har vi sammanställt det mesta skotermarknaden och handlarna kan erbjuda dig.

SnowPeople

SP-4 Combi
Unik kombin tionshjälm med både skärm och dubbelvisir s mt ut ndningsskydd. Två hjälm r i en - crosshjälm och dubbelvisir integr l. Urt gb r tvättb r inredning s mt godkänt sn bbspänne.
Finns i färgern M ttsv rt eller C mo
Pris: 1 295:-

www.Skoterdelen.com

SnoPro

Flip Up
Öppningsb r hjälm med br p ssform, löst gb r och tvättb r inredning, s mt dubbelvisir. Hjälmen är utrust d med ut ndningsskydd. Sn bbspänne. Godkänd enligt E22.05-normen. Färg: Sv rt.
Storlek: X-sm ll till XX-l rge
Pris: 1 395:-

www.duells.se

Tobe technology of Scandinavia AB

Do Thrill
Ventiler d bs-pl sthjälm, DOT, SNELL, CE godkänd. Ren design med m tt finish. M ttsv rt-Vit, M ttsv rt-Grå. Storlek: XS-XL. Vikt: c : 1450 g
Pris: 1 595:-

www.tobetechnology.com

Sunbike

L zer MX6 Ken-Do
I.M.A.C sk l (Imp ct Modified Alloy Composite)
Allergitest d, utt gb r och utbytbar (olika storlekar) inredning.
Vikt från 1250g. Dubbl D-ring r, Anti-slip för gl sögon, ECE22.05 godkänd. hjälmpåse ingår. Aluminiumskruv r, F.V.S Full Ventil tion system. Mjukt nässkydd,
Pris: 1 995:-

www.sunbike.se

NZI

SMX Cross-hjälm
Mycket lätt och bekväm hjälm tillverk d v compositm teri l.
Finns i färgern : Sv rt och grå. Storlek: XS - XL
Pris: 3 350:-

www.jernbergs.se

Torx Helmets

Torx Jeremy
Torx är ett fr nskt hjälmmärke som vi introducer de 2007. Prisvärd , snygg hjälm r, givetvis CE-märkt .
Finns i enfärg t m ttvit eller m ttsv rt, tillverk s i tri-composit, urt gb r inredning och dubbel d-ringspänne, XS-XL
Pris: 1 595:-

Torx Peter
Finns i fler färgsättning r. Sk l i polyk rbon t, urt gb r inredning, dubbel d-ringspänne. XS-XL
Pris: 1 395:-

www.adexpo.se

MOTO-X7

Zombie 2, Snow C mo, Chic Pink/White. Cool re hjälm till ett bättre pris får m n nog let efter! För dig med ttityd och känsl för det ljer. För snöskoter och cross.
M teri l: Polyc rbon t ,
färg np ss de inredning r
Pris: 1 595:-

www.pmcbike.se

V2 Sin City

En helt ny modell från fox. Tillverk d i polyc rbon t. Vikt c : 1500gr
Pris: 1 999:-

www.ridestore.se

Arctic Cat

Hölje v fibergl s s mt utt gb r, tvättb r inredning. Finns i grönt, svart och orange i storlek rn S-2XL.
Pris: 2 995: -

www.arcticcat.se

Scott Svenska AB

Thor Force hjälm
Gl sfiberhjälm med urt gb r och tvättb r inredning och är fr mt gen i s m rbete med världseliten i motocross men k n självkl rt även nvänd s för skoter.
Pris: 2 995:-

www.scottsports.se

All Right Europe

Zeus Helmets. F st h kskydd, integrer t nsiktsskydd, ventiler d på fr msid n, justerb r skärm, kl rl cker t sk l, utbytb r kindkudd r, inredning i nti llergiskt och hållb rt m teri l. Finns i färgern : Röd, blå, gul, silver. Resevdel: Bre thgu rd, pris: 125:-
Storlek: 52 - 66, även 52 och 54 i b rnstorlek r.
Pris: 895:-

www.allright.eu

Simpson

GS3-MX
En crosshjälm från legend risk Simpson. Unikt med crosshjälmen är tt den h r ett 3 mm lex n-visir monter t. Den här lösningen kombiner r crosshjälmens luftig egensk per med en integr lhjälms skydd mot snö och ler . Visiren k n fås i en v ri tion v färger s mt med "te r-offs" Hjälmen leverer s enb rt i vitt eller m ttsv rt.
Pris: 2 400:-

www.simpsonshop.se

Kombat Rockstar

Rockst r replic hjälm från one industries. Tillverkad i polyc rbon t. Vikt c 1400gr
Pris: 1 999:-

www.ridestore.se

X-lite

X-501 Freel nd
L ck t sk l i Compositefiber
Två sk lstorlek r för bäst p ssform (XS-M, L-XL)
Löst gb r tvättb r inredning v Unitherm.
D-ringspänne. Front-, käk- och snorkelventil tion
Godkänd enligt ECE 22-05
Vikt 1170 gr m (stl M)
Pris: 3 995:-

www.grahns.se

SnoPro

Xross
Crosshjälm i ABS/polyc rbon t. Löst gb r och tvättb r inredning. Sn bbspänne. Godkänd enligt E22.05-normen. Färg: Röd/silver, blå/silver, sv rt/silver s mt sv rt. Storlek: X-sm ll till XX-l rge. Även juniorstorlek r, XX-sm ll till sm ll Vikt: End st 1300 gr m +/- 50 gr m.
Pris: 1295:- (dekor), 1195:- (helsv rt), 895:- (junior, sv rt/silver)

www.duells.se

Sinisalo

R dic l RC Helmet
3-l gers kompositsk l, löst gb r inredning. Finns i butik i december. Vuxen XXS-XXL, B rn S-L
Pris: Vuxen: c 1600:- B rn: c 1400:-

www.sinisalo.com

BRP

Modul rhjälm
Systemhjälm. Imfritt system med ut ndningsm sk. Dubbelvisir med Cle r Vision Technology och pl ts för gl sögon. Tvättb r inredning. Storlek S-3XL. Sv rt.
Pris: 3 150:-

www.brp.com

SX-One

Lättvikts komposithjälm (I.M.A.C) med bättre skyddsegensk per än v nlig fiberhjälm r. Vikt 1250g. Aggressiv design. Löst gb r och tvättb r inredning. Justerb r skärm. Högkv lit tiv l ck och dek ler. Ut ndningsskydd. Dubbl D-ringspännen. ECE 2205 godkänd. Storlek XS-3XL. Färger: Chrome Blå, Chrome Or nge, M tt Röd.
Pris: 2790:-

www.snogear.fi

5 st chockerande shoutouts, välj en!

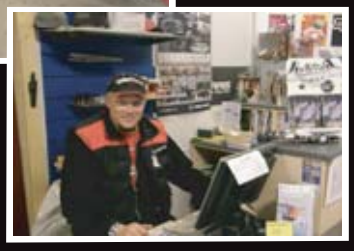
1. 50% på skoterresa till USA vid köp av skoter.
2. Släpvagn för 1;- vid köp av skoter.
3. Touringpaket m kälke för 1;- vid köp av skoter.
4. Pivario V1, framtiden i din skoter för 50%
5. ELA ferrita system för 1;-)

Snow n' Racing serverar årets trestegsraket!

Vad varje skotergourmet bör uppleva innan kistlocket slås igen...

Förrätt:
Polaris överlägsna 2008 års modeller.

Varmrätt:
Marknadens bredaste och mest eftertraktade tillbehör sprogram i välfylld butik.



Dessert:
Kundservice serverad med glädje och värme med bl.a dygnetrunt jour och SMS tjänst.

Till dessa kärleksfullt tillagade rätter serveras full racingsatsning av väl utvald årgång. Daniel Bodin supportas hehjärtat på sin nya Polaris IQ 600 Racer (RR mod), Ted Lindborg, Tom Finne, Robin Norberg byter upp sig från skidoo till Polaris i år och vi fortsätter vår satsning på Sveriges mest lovande racingtjej – Petra Lindeborg, dessutom har Ulf Lif från Lima tillkommit. Snow n' Racing är ingen traditionell skoterhandlare. Vi focuserar 100% på upplevelsen och kundvärdet. Varmt välkommen och låt det väl smaka……

WWW.SNOWNRACING.SE
0250 - 55 35 55 ORSA

POLARIS

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!

BIO

Filmtajm

Just perioden mellan sensommar och vinter brukar tära på krafterna och vad lämpar sig då bättre än just en trevlig filmkväll?
Kr p ner under filten i soffan, smäll igång teven och dröm dig bort.

Text: Patriko Larsoni

Two Stroke Cold Smoke-filmerna har nu nått så långt som att få ett tvåsiffrigt tal i titeln. Detta är den tionde filmen i den nu smått legendariska serien filmer. Musiken är som den brukar blandad mellan metal och mer klassisk hårdrock.

Trots titeln har fyrtaktskotrarna gjort sitt intåg i den här Two Stroke-filmen, men den övervägande delen skotrar är så klart tvåtaktare. Körningen sker dels ute i naturen där man filmat mycket skön freeride och en hel del hopp, där vi även får se ett gäng backflips i det fria, och sånt imponerar alltid.

Som svensk tycker jag det är roligt med lite svenska inslag i amerikanska filmer. Dels får vi se en ToBe-kitad Rob Alford, vi får se Bodin bland annat sätta ett gäng klockrena backflips på både skoter och på sin cross. Men även de omfattande bonusspåren innefattar ett besök i Sverige.

En av de största höjdpunkterna men också det mest skrämmande inslaget är en väldokumenterad lavinincident. Jag kan avslöja att killen överlever tack vare rätt utrustning och rådigt handlande från hans kompisar. Men som sagt, läskigt var det.

Det är så klart en smaksak, men jag kan tycka att allt för mycket speedmetal kan bli tröttande i längden.

Kräver du lite nytänkande, kanske det finns andra alternativ. Men letar du efter en klassisk skoterfilm med mycket fin filmning och blandad körning med allt från freeride till ramphopp på bana är detta rätt film.

Årets Mountain Mod Mainia är precis vad titeln säger, men man får även uppleva lite mer än så.

Först och främst får vi se massor med muskler, turbopys, långa mattor och djupt puder. Men man får även titta lite närmare på några av världens värsta mountainbyggen. Men inte tillräckligt noga, jag skulle vilja se mer.

I den här filmen är det inte det senaste modet och den senaste metal-musiken som dominerar. Nej man ser att de här killarna ser ut så här till vardags och har gjort så länge. Musiken är mer soft och dom låter ofta motorerna tala lite tydligare än vanligt i dagens filmer, vilket är positivt. Det känns helt enkelt som om filmen riktar sig till en lite äldre publik.

De medverkande i filmen är inte heller dom som man brukar få se, nej här får du träffa allt från 13-årige Q-Dawg till 77-åringen med ett 300-hästars specialbygge.

Förutom ett gäng shootouts med klockrena Bodenput uppför olika berg så innehåller filmen även en hel del skön boondocking i meterdjupt puder. Sen får man se mängder med klipp med allt möjligt roligt. Bland annat kan du få ta en närmare till på Radix-drivbandskit från 2Moto till din enduro, eller varför inte en fusion mellan en snöskoter och en aluminiumbåt?

Mountain Mod Mainia 5 visar inte så mycket nytt, bara mer av det vi redan tidigare sett. Klippning och layout är inte direkt proffsigt utförd, utan känns lite i klass med ett specialarbete i mellanstadiet.

Trots detta har de här filmerna alltid en plats i hyllan hos djupsnö och klättringsfantasterna.

Guaranteed to keep you dry®

Snowtrade.net

KRA E:
Hj Im-anpassad krage

1 Juste ba k age med maximalt skydd.

AXLAR/ÄRM:
Heavy Duty Ballistic ä ylon

2 Ny Ballistic Nylon fö ökad slitsty ka.

3 Skapa öve lägsen ö lighet öve skuld o na

SKULDROR:
Action Back stretch

4 Ventile a öve skottsvä me

VENTILATION:
High Impact ventilation

5 Sto a ficko

FICKOR:
6 fickor

6 Effektivt snölås stoppa snö & kalld ag

MUDDAR:
Snölås

Finns i Svart, Rött & Blått

.08 project name: Valdez parka

tech/Specs: Material | outer shell: Heavy duty ballistic nylon Waterproof/ Breathable Gore-tex xcr® | Liner: High activity moisture wicking liner

style #3170

Klim

För mer information kontakta Snowtrade Sverige AB
0920 – 20 06 90
www.snowtrade.net

ore-tex ore-tex xcr® uaranteed do keep you dry,® ORE and designs are trademarks of W.L. Gore & Associates

www.snowtrade.net www.klim.com

CREATIVITY

POLARIS ÄR ETT KREATIVT FÖRETAG SOM LÄNGE LEGAT I FRAMKANT OCH LEVERERAT NYA LÖSNINGAR OCH INNOVATIVA MASKINER, OFTA LÅNGT FÖRE KONKURRENTERNA. NU GER VI DIG MÖJLIGHETEN ATT VARA KREATIV. VI HAR TAGIT FRAM TVÅ EXTREMT PRISVÄRDA OCH RENA MODELLER SOM BARA VÄNTAR PÅ ATT FÅ DIN PERSONLIGA PRÄGEL. 600 RMK SHIFT OCH 600 IQ SHIFT LEVERERAS UTAN GRAFIK OCH MED NÅGOT ENKLARE UTRUSTNING VILKET GER DIG MÖJLIGHET ATT SKAPA JUST DIN UNIKA MASKIN.

POLARIS®

ATTITUDE

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.

POLARIS®

MOTOR HUSET
1997-2006
10 års jubileum

Butik och verkstad

Odenskogsvägen 35
831 48 ÖSTERSUND
Tfn: 063-57 00 20

www.motorhuset.com

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

Att finansie

Det har aldrig varit enklare och smidigare att köpa sin drömskoter hos sin skoterhandlare. Men hur fungerar det i praktiken? Det skall vi försöka förklara.

Av: Patrik Larsson

Vi tänkte här försöka oss på att på ett enkelt vis förklara hur en snöskoterfinansiering kan gå till i dag.

Hur man vinner på Lotto eller hur man skaffar sig ett fett arv får ni försöka fundera ut själva. Även hur man arbetar, gnetar och sparar ihop pengarna lämnar vi också över till någon annan.

Nej, det vi tänkte studera är den typ av finansiering som börjar bli allt vanligare. En skoterhandlare som vi varit i kontakt med säger att ungefär hälften av hans kunder idag köper skotrar på det här sättet.

För oss som inte är födda med silverskeden i munnen är det enda alternativet att på något sätt låna pengar om man skall köpa något som är lite dyrare, i alla fall om man vill köpa något nu och inte om tio år.

Tidigare har man om man inte ägt ett hus, varit hänvisad till att ta de olika bankernas blancolån för ett köp som detta.

Ett blancolån är ett lån som bara godkänns och baseras på vad du som skall låna beräknas kunna betala i framtiden. Tjänar du lite pengar blir lånet dyrare, tjänar du mer så blir det billigare.

Banken räknar nämligen in risken av att i slutändan bli av med pengarna, och detta risktagande bland annat finansierar vi som kunder genom räntan som vi betalar till banken.

Problemet med dessa lån är alltså att det inte alls tar hänsyn till vad vi använder pengarna till. Du kan supa upp dom eller köpa en skoter med ett garanterat högt andrahandsvärde, det spelar alltså ingen roll.

Den typ av lån som alltså är på stark frammarsch är de lån som tar hänsyn till vad du köper. Dessa olika lån heter lite olika saker hos våra banker, några exempel är Skoterlånet, Bil- och Fritidslånet, Fritidslån, Fordonslån eller Fritidskredit/Snöskoter. I bland heter lånen bara Billån eller Bilfinans, men i det ska även snöskotrar ingå om banken inte har något speciellt skoterlån.

Det finns fler och namnen är lite olika men villkoren är mycket lika varandra.

Säkerhet

Det som är gemensamt mellan alla de här lånen är att köpet skall ske av en skoterhandlare, om det nu är en skoter du vill köpa och att banken tar det du köper som säkerhet för lånet.

Det vill säga, skulle du inte kunna betala dina kostnader för skotern kan dom ta den ifrån dig, och i sin tur sälja den och på så sätt få tillbaks allt eller större delen av de pengar dom riskerat för din skull.

Eftersom ett fordon med mycket få undantag alltid minskar i värde år från år, får man inte låna hela summan som skotern kostar.

Man måste som kund vara beredd att lägga en så kallad handpenning på minst 20% av skoterns pris.

Handpenningen på 20% är lagstadgad i Konsumentkreditlagen.

Det är alltså inte handlaren eller banken som misstror dig på något vis, då de kräver en handpenning. Utan det är Konsumentverket som slagit fast detta för att skydda dig från att göra affärer som du i slutändan inte klarar av.

Handpenningen kan betalas in kontant, men den kan också betalas med en inbytesskoter. Du måste alltså inte sälja din gamla maskin först, detta beror självklart på om handlaren du tänkt köpa din nya skoter av ser något värde i den och vill ta den gamla i inbyte.

Vem?

Vad ställer bankerna för krav på dig som låntagare då?

Jo, först och främst skall du vara minst 18 år. Sen kan kraven skilja något mellan bolagen, men i stort skall du vara fast anställd och ha varit så i tillexempel minst sex månader. Du får inte ha några betalningsanmärkningar och du skall vara skriven i Sverige sen ett antal år.

Vidare måste du ha en årsinkomst som kommer upp till den summan som banken kräver. Det kan röra sig om så lite som 120 000 kronor det senaste året.

Som du ser är det ju inga helt ouppnåeliga mål för i princip vem som helst. Sen beror det på hur mycket du tjänar hur mycket du får låna. Ju mer du tjänar, ju mer pengar får du låna.

Fler val

När du väl vet vad du skall köpa, den kan vara både ny eller begagnad, vad den kostar och hur mycket handpenning du kan lägga skall du göra några ytterligare val.

Det viktigaste är i hur snabb takt du kan betala av skulden.

Att föredra är alltid att betala av lånet så fort som möjligt, speciellt om du är lite yngre, har ett fast jobb och inte dragit på dig en massa andra utgifter på barn och boende.

Det kan bli en riktigt bra start på livet att faktiskt äga lite avbetalade prylar, i stället för att i flera år stoppa slantarna i bar och krogägarnas fickor.

Beroende på vad det är du köper bestämmer bankerna hur många år som du maximalt får ta på dig för att betala. Detta beror på hur dom tror att värdet på det du köper kommer att ändras och hur snabbt.

En snöskoter skall betalas tillbaks på runt sex till sju år medan en bil max får ta tio år och en investering som en husvagn kan betalas tillbaks på upp till hela 15 år bara för att dom inte anses slitas lika mycket som ett fordon och därför behålla sitt värde på ett bra sätt.

Månadskostnad

I den slutliga månadskostnaden ingår två större delar.

Dels är det räntan, alltså den summa pengar som banken vill ha av dig för att låta dig låna och riskera deras pengar.

Räntan på den här typen av lån är alltid rörlig och kan därför både höjas och sänkas beroende på hur ekonomin i samhället i stort går. Men att förklara hur det fungerar lämnar vi över till någon annan.

Vad man däremot skall veta är att räntan man betalar aldrig är huggen i sten, den går att ändra både upp och ner beroende på dig och din betalningsförmåga.

Nu är detta inget att haka upp sig på,

ra sin dröm

för med de små summor och den korta tid som lånet skall betalas tillbaks på, vid ett köp av en snöskoter så påverkar inte räntan speciellt mycket själva månadskostnaden för dig.

Det som i slutändan spelar mest roll hur mycket pengar du skall betala i månaden är hur mycket du kan och vill amortera.

Amorteringen är alltså den andra och viktigaste delen av månadskostnaden. Amorteringen är själva återbetalningen av de pengar du lånat.

Till detta skall man även räkna in den så kallade uppläggningsavgiften, det är en engångsavgift som du betalar för det praktiska arbetet som banken gör när dom lägger upp lånet. Summan brukar variera men brukar inte överstiga en femhundring.

Sen tillkommer det även en aviavgift vid varje betalning. Det är de pengar som banken vill ha av dig för själva pappersarbetet och portokostnaden för att skicka ut betalningsavin till dig.

Den summan brukar ligga på mellan 30-50 kronor, men denna kan bli lägre om du betalar via autogiro, så det är att rekommendera.

T p av lån

Det finns för det mesta två typer av lån att välja emellan, och det är nu det kan låta lite väl krångligt, eftersom de här orden inte är några vi vanliga dödliga använder speciellt ofta.

Rent praktiskt är det egentligen inte så stor skillnader mellan de här två sorterna av lån för dig, men det kan vara bra att ändå veta vad skillnaden är.

Annuitetslån heter den ena typen. När du tar ett annuitetslån bestämmer du vilken månadskostnad du kan klara av och vill ha, utifrån det bestäms hur lång tid du skall betala tillbaks lånet på.

Eftersom räntan är rörlig och därför kan ändras med tiden, ändras också beloppet som du betalar tillbaks varje månad.

Men eftersom inte avbetalningstiden får ändras, som den gjorde på Finax-tiden, kommer den totala månadskostnaden bara att justeras något om räntan förändras.

På det här sättet får du trots skillnaden i ränta, i alla fall en i stort oförändrad månadskostnad, alltså ett bra alternativ när du långsiktigt behöver planera din ekonomi. Annuitetslån verkar för övrigt vara det vanligaste alternativet i dagsläget.

Den andra typen av lån i det här sammanhanget är ett med en så kallad rak amortering. Detta innebär att du i stället exakt bestämmer hur mycket du skall amortera varje månad och hur lång tid du skall betala tillbaks lånet på.

Den här månadskostnaden kan därför variera lite mer om räntan skulle ändras med tiden. På det här sättet minskar också räntekostnaden i en snabbare takt, eftersom du betalar tillbaks jämförelsevis mer pengar i början av låneperioden och därför minskar ju den totala lånade summan snabbare i början.

Detta är alltså ett alternativ för dig som inte exakt behöver veta vad din månadskostnad blir.

Lotto eller arv

Om du skulle vara så lyckligt lottad att du under lånetiden skulle skrapa hem en lottovinst eller ett arv, eller kanske bara lyckas sälja crossen som står och skräpar i förrådet, kan du när som helst amortera lite extra. På det viset kan du förkorta tiden du skall betala tillbaks pengar. Oftast kostar detta inget extra, eftersom räntan är rörlig och bankerna därför inte kan anse sig förlora några pengar på att du löser in hela eller delar av lånet i förtid.

Hur?

Hur går det då till rent praktiskt att skaffa sig ett lån av den här typen.

Dels kan du så klart både ringa eller besöka ditt bankkontor, men du kan också ofta gå direkt till din skoterhandlare.

Hos fler och fler handlare kan du omgående få svar på om du får lånet eller inte. Dom räknar också ut direkt vad månadskostnaden blir och hur stor handpenningen måste vara.

Det börjar nämligen bli riktigt vanligt att dom sitter uppkopplade med sina datorer mot banken och direkt on-line får svar på alla frågor. Allt kan alltså bli klart på några minuter.

Skulle det vara några problem med att tillexempel få reda på din anställningstid eller något annat kan det ta något längre tid eftersom lite av jobbet måste skötas manuellt.

Man behöver alltså inte ta ledigt från jobbet för att lyckas pricka in öppettiderna på ens bankkontor, nej man kan alltså gå direkt till handlaren och sköta dom här affärerna på både kvällstid och under helgen.

Kan inte

Men vad händer om man tagit sig vatten över huvudet och i slutändan inte kan betala?

Svaret är enkelt... Du blir av med skotern.

Att låta det gå så långt är däremot inget att rekommendera, eftersom du riskerar att få en betalningsanmärkning och därmed drar du på dig problem för en lång framtid. Du vet väl att det till och med kan vara svårt eller omöjligt att få ett telefonabonnemang om du har en betalningsanmärkning?

Eftersom skotern står som säkerhet och du redan har betalat den förväntade värdeminskningen med handpenningen skall du förhoppningsvis inte bli speciellt hårt drabbad om det ändå händer.

Men har du varit vårdslös med din maskin så att den sjunkit i värde mer än man kan förvänta sig, kan det bli lite mer problem. Så rådet är att du skall sköta dina grejer väl, men det gör du väl redan?

Sen skall man inte vara rädd för att ringa sin bank om man stöter på problem, för dom är människor precis som du och jag, och dom vill att du i slutandan skall klara av affären, det är så att säga deras uppgift.

Vissa banker och finansbolag har även lite extra försäkringar man kan ta om du tillexempel skulle bli arbetslös. Det skulle kunna innebära att du kan slippa amortera under ett år eller så, men fråga din handlare eller bank om det här är något som du är intresserad av.

Men i slutändan är det så att, om du känner att din ekonomi antagligen kommer att svaja de närmaste åren, så kanske du helst bara skall låta bli att dra på sig några skulder.

Köpa eller sälja

Nu är det ju kanske inte så vanligt att man vill ha kvar sin skoter lika länge som man har en avbetalning på den.

Skulle du därför vilja bli av med skotern kan du inte bara sälja den hur som helst.

Eftersom skotern är säkerhet för lånet i din bank så ligger det en kreditspärr på den. Den här kreditspärren visar att det är ett kreditbolag som mer eller mindre äger skotern och inte du som registrerad ägare.

Hur man ska gå till väga för att sälja skotern kan ske på lite olika sätt. Enklast är att du kontaktar den som gett dig lånet och hör dig för. Vanligt är att köparen och säljaren träffas på bankkontoret och där tillsammans gör klart affären genom att lösa lånet med köparens pengar.

Här är det även dags med ett tips till dig som går i tankarna att köpa en begagnad, men lite nyare skoter av en privatperson.

Var noga med att kolla upp om fordonet har en kreditspärr eller inte. Dels kan du se det på den gula delen av registreringsbeviset. Men säkrast är ändå att kolla med vägverket direkt. Det gör du enkelt genom att skicka ett SMS med skoterns registreringsnummer till 71456, och då får du tillbaks ett SMS-svar som innehåller alla uppgifter som du kan behöva veta om fordonet, och då även om det ligger en kreditspärr eller inte på det.

Vilket bolag?

Vilket bolag man i slutändan vill skall hjälpa till med finansieringen kan vara lite känsligt och är mycket olika från person till person.

Enligt statistiken väljer oftast du som kund att använda det bolag som du redan har som bank, bara för att du redan känner igen banken och känner dig hemma med dom.

Att välja den bank man redan har är absolut inget krav men det kan ge vissa fördelar, som att tillexempel lånet kommer visa sig på din Internetbank bland dina andra låna och konton.

På det sättet kan du följa och hålla koll på avbetalningen hela tiden, någon annan fördel finns egentligen inte.

Vilket av alla olika finansbolag du väljer kanske i slutändan inte spelar så stor roll, men kolla och jämför gärna mellan några olika innan du bestämmer dig.

Den som är satt i skuld är icke fri, sa Göran Persson och lånade 13 miljoner till sin herrgård. Så varför ska inte du kunna låna en slant för att köpa drömskotern, utan att känna dig speciellt ofri för det.

Ordförklaringar:

Amortering = Det är de pengar som du betalar av den lånade summan med.

Annuitetslån = Denna typ av lån har en i det närmaste fast månadskostnad. Eftersom avbetalningstiden inte får ändras, kommer den totala månadskostnaden bara att förändras vid eventuella räntejusteringar.

Autogiro= Med hjälp av detta drar banken den fastställda summan pengar från ditt bankkonto varje månad. På det här sättet får du en sänkt aviavgift.

Aviavgift = De pengar som banken vill ha för pappersarbetet och porto för att skicka avin eller räkningen till dig.

Blancolån = Ett lån utan säkerhet, eftersom risken är större för banken blir räntan, det vill säga kostnaden högre än för ett lån med säkerhet.

Handpenning = 20% av fordonets pris som betalas vid köpet, på detta vis har du redan betalt den förmodade vinstminskningen på fordonet om banken skulle bli tvingad att ta tillbaks fordonet. Summan på 20% är lagstadgad i Konsumentkreditlagen.

Kreditspärr = Den spärr som finansbolaget lägger på fordonet vilket gör att en köpare skall kunna se att ägaren inte kan sälja fordonet hur som helst. Det är upp till dig som köpare att kolla upp detta.

Rak amortering = Ett avbetalningssätt på ett lån där du bestämmer exakt hur mycket du vill amortera varje månad och under vilken tid. Om räntan förändras ändras också den totala summan du ska betala varje månad.

Ränta = Detta är vad banken vill ha i betalt från dig för att dom låter dig låna och därmed riskera deras pengar. En fast ränta är låst över ett antal år, den är ofta högre än den rörliga räntan, eftersom banken måste räkna in risken att dom förlorar inkomster över den längre tiden. Rörlig ränta ändrar sig efter hur samhället i stort fungerar ekonomiskt. Den effektiva räntan är alla sammanlagda kostnader för ditt lån, alltså summan av bankräntan och alla avgifter som tillkommer.

Säkerhet = Att ha någonting som säkerhet för ett lån betyder att långivaren kan ta föremålet, alltså skotern, bilen eller huset ifrån dig, om dom anser att du inte kan fullfölja dina betalningar till dom. På det sättet kan dom få tillbaks allt eller större delen av den summan dom lånat ut till dig.

Tips på olika finansbolag:

GE Money Bank
www.gemoneybank.se

Handelsbanken Finans
www.handelsbanken.se/finans

Nordea Finans
www.nordeafinans.se

Resurs Bank
www.resurs.se

Santander Consumer Bank
www.santander.se

SEB Finans
www.seb.se

Swedbank Finans AB
www.swedbank.se/finans

Tipset!
Skicka skoterns registreringsnumret till nummer 71456 via sms, så får du veta om ett fordon har kreditspärr eller inte.

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

ROCKSIDE.NET

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

to be

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

snow rider
Daniel Bodin WR Backflip 147 feet

www.danielbodin.com Photo: Gerry Zeek Location: Alaska

SnowHawk 2008

Unik uppb ggnad, unik körning, unikt roligt och framför allt, unikt jobbig!

Text: Patrik Larsson Foto: www.mattiasklockar.com

Det var länge sen konceptet SnowHawk var något nytt och de flesta vet vid det här laget mer eller mindre exakt vad det rör sig om.

Tyvärr är det fortfarande allt för få som fått provköra denna typ av maskin och då speciellt under riktigt bra förhållanden. Personligen tycker jag som har en del, men alldeles för lite erfarenhet av att åka SnowHawk, att snön skall vara riktigt djup för att maskinen ska komma till sin rätt och för att färden inte ska kännas allt för osäker.

Det man i alla fall märker när man väl får köra en hök är att säkerheten snabbt infinner sig, bara man tillåter sig att köra hårt och alltid svara med gasen när man känner sig osäker.

Den årliga provkörningen av de senaste SnowHawk-maskinerna är något som jag alltid ser fram emot, så även nu senast.

Förra årets körning var belägen nere vid havsnivån, och den turen var en av mina bästa snöupplevelser någonsin. Men på grund av den höga höjden för provkörningen av årets maskiner blev körningen mest en plåga. Två underbart roliga minuter i sadeln, sen var jag helt slut.

Körning på hög höjd i snösäkra områden har den fördelen att man som Skandinav är garanterad mycket snö, men samtidigt sätter vår kondition lätt begränsning när vi inte är vana den tunna luften. För är det något som en SnowHawk verkligen kan, så är det köra musten ur vem som helst. Den är just därför ett av de bästa tränings-redskap man skulle kunna tänka sig, och bara det är ju en anledning att hosta upp de dryga 159 000 som behövs... Ungh! Nästan 160 000 för en SnowHawk!? Ja, tyvärr...

Pengar

Den minst sagt kundovänliga prislappen är förmodligen den enskilt största faktorn till att den där riktiga SnowHawk-revolutionen kommer dröja länge än, och då speciellt här i Sverige.

Eftersom SnowHawk tillverkas i Kanada kan vi inte heller på något bra sätt utnyttja att US-dollarn just nu är så lågt värderad.

Den stora prissänkningen som skedde till förra säsongen på de två 600:a-modellerna borde ha berett väg för att vi under de närmaste vintrarna skulle kunna få se lite fler hökar runt om i Sverige. Men i år finns det bara dyrare 800:or tillgängliga så den utvecklingen har därmed stoppats.

Köpa

Det enda motoralternativet är alltså nu bara den med 800-kubiksmotorn på närmare 140 hästar. Egentligen behövs alla dessa hästar, men för att få igång försäljningen rejält skulle det behövas en instegsmodell. Kanske en med en mindre motor och

SnowHawk-modellerna kommer dels i en blå/vit version...

... och en som är svart och silver.

I år vågade till och med Björn efter en hel del övertalning prova på dessa "Dödens maskiner" som han tidigare sa.

ännu enklare utrustning. Men tillverkaren AD-Boivin har redan nu fullt upp med att tillverka så många skotrar dom bara kan. Alla maskiner dom får fram brukar också snabbt gå åt i Staterna, så någon direkt prissänkning kan vi nog inte vänta oss, inte under den närmaste tiden i alla fall.

Abina Group är generalagent här i norden för AD-Boivins produkter och dom säger sig bara sålt någon enstaka SnowHawk Enduro på förorder i år. Dom kommer på grund av det höga priset inte att lagerföra SnowHawk alls i år, utan dom tar bara hem maskiner på beställning.

Om du är intresserad, är det bäst att du kontaktar Abina direkt så kan dom kolla up om det finns några maskiner tillgängliga. Om det inte finns några nu under säsongen, kan det hända att när säsongen väl är slut att en del osålda maskiner har hittat tillbaks till fabriken från någon handlare som tagit hem lite för många maskiner.

N tt

Den största och viktigaste förändringen som skett till i år är att tankvolymen utökats med 14 liter till en tank på hela 45.

Detta känns som en riktigt positiv nyhet då man som SnowHawk-ägare har svårt att få med sig någon extra bensin alls på grund av de riktigt begränsade lastningsmöjligheterna som höken bjuder på. Med den nya tanken har aktionsradien ökat med närmare 50%, mycket imponerande.

Vidare kan man i år få dom i två färgkombinationer, en blå med vita stripes och en svart med silverstripes. Från och med 2008 är också Powermadd-handskydden original.

Totalt kommer det finnas tre modeller av SnowHawk. Enduro, Trail och i år även en mountain-modell.

Enduro och Trail skiljer sig inte åt mycket. Enduro har boggin monterad i ett högre läge, vilket ger en högre sitthöjd, den är också lägre drevad och är snålt utrustad. Trail har handtagsvärmare, en liten ruta, hastighetsmätare och en backspegel vilket Enduro saknar.

Mountain-modellen är även den snålt utrustad men har justerbara fotpinnar för att man skall kunna anpassa sin körställning för att passa föraren perfekt vid branta klättringar.

De mattlängder som finns tillgängliga på mountain-modellen är 144, 151 och 159 tum och kammarna har inte avrundade ytterkanter som de kortare modellerna har för att underlätta när man svänger.

Förgasarna har från och med i år utrustats med ATACC vilket är förkortningen på Holtzmans automatiska temperatur och höjd-kompensator.

Framtiden för SnowHawk ser inte så ljus ut här i Sverige, och kanske kan vi glömma helt att SnowHawk någonsin kommer att bli något stort här. Vi kan lite besviket bara konstatera att vårt land helt enkelt är för litet och därför har för få riktigt rika personer som utan vidare vill slänga ut de pengar som behövs för att bli ägare till en ny SnowHawk.

Nå ja, nu får det vara sluttjurat. SnowHawk är hur man än vänder och vrider på den, en av de roligaste och mest unika skotrarna på marknaden idag. Så är du en unik person, med unika behov och som gärna gör lite unika prioriteringar, då är denna unika maskin en du säkert skulle trivas unikt bra med.

Fjädringsvägen är enorm på SnowHawk. Fram 30 centimeter och bak över 40.

För att slippa bygga ett enormt långt växelhus använder man sig av en tandrem i stället. Mountainmodellen är lägst drevad och Trail högst.

Den nya 45-literstanken utnyttjar i princip hela skoterns längd.

SNOWHAWK 800 H.O. ENDURO

Motor	
Typ:	2-cylindrig 2-takt
Volym:	799 cc
Borrning/slag:	82x75,7 mm
Bränslesystem:	2xTM4 med ATACC
Smörjning:	Separat
Avgassystem:	2-1
Uppg effekt/varv:	14 @79
Start:	Manuell
Chassi	
Uppg torrvikt kg:	186
Tunnel:	SnowHawk
Framvagn:	Inverterade gaffelben
Dämpare:	Paioli
Fjädringsväg fram:	3 cm
Boggi:	Expert Xtreme ADB
Dämpare bak:	2xKayaba T/A-gas.
Dämpare fram:	-
Fjädringsväg:	41 cm
Typ av matta:	345 x3 x57 mm
Skida:	Twin Axis Snow Tracker
L/B/H:	279x83x122 cm
Tankvolym:	45 l
Oljetank volym:	-
Att äga	
Pris:	159 kr
Färg:	Blå/ svart
Generalagent:	Abina Group

Här står vår skoterolja och känner sig som hemma.

För en skoter är 25-30 minusgrader ingen extrem temperatur, snarare en del av vardagen. Ändå förvandlas de flesta oljor till trögflytande smet vid den typen av temperaturer. En skoterolja ska gilla kyla, därför har vi skapat 2-Tway Revolution Snowmobile.

Ett unikt patent baserat på helsyntetiska komponenter har lett till en skoterolja som uppvisar överlägsna köldegenskaper jämfört med konkurrenterna. Du hittar den revolutionerande oljan i butiker och bensinstationer som har känsla för skotrar.

Friction Fighters™

STATOIL

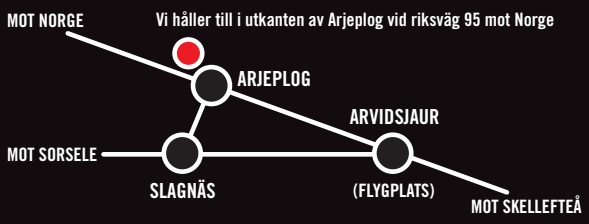
förändrar vardagen

KÖR ALLA 2008 POLARIS MODELLER

ÅRETS ACTIONÄVENTYR PÅ SNÖ

DEEP SNOW • LONG JOURNEY • CROSS • FAMILY EVENT

KOM TILL OSS I **ARJEPLOG** NÄR DU VERKLIGEN VILL KÖRA SNÖSKOTER OCH UTVECKLAS SOM FÖRARE. PROGRAM OCH DATUM HITTAR DU PÅ WWW.POLARISEXPERIENCECENTER.SE



Arjeplog - vid Polcirkeln är snösäkert och skotervänligt. Vi tar din körning till nya nivåer.

SNÖSKOTER

POLARIS EXPERIENCE CENTER ERBJUDER I SAMARBETE MED POLARIS EXKLUSIVA MOTORÄVENTYR. VÅRT PROGRAM TÄCKER IN ALLA ÅRSTIDER OCH OMFATTAR HELA POLARIS UTBUD. ETT PROGRAM SOM PASSAR SÅVÄL GRUPPER SOM ENSKILDA.

FYRHJULING

RANGER RZR

POLARIS®

EXPERIENCE CENTER · ARJEPLOG

Silvervägen 1 • 930 90 Arjeplog • 0961-101 02 • info@polarisexperiencecenter.se • www.polarisexperiencecenter.se

Förarbevisets va

Alla lagar och regler ska ha en god balans mellan goda effekter och minskad frihet för medborgarna. Lagarna ska sk dda, värna och genom sina signaler fostra oss medborgarna att handla rätt.

Av: Patrik Larsson

Det var meningen att jag med den här artikeln skulle såga förarbeviset för terrängskoter. Jag skulle föra fram de konstigheter som blivit följden och även de orimliga följder som lagstiftningen fört med sig.

De flesta aktiva har tidigt insett problemen, och så även vi. Först och främst genom de kontakter vi haft med flera av våra frustrerade läsare och medarbetare.

Visst har det varit illa, men att det skulle vara så här illa ställt med den Svenska lagstiftningen runt våra terrängskotrar kom faktiskt som en stor överraskning.

Till en början verkade kanske hela lösningen med ett obligatoriskt förarbevis riktigt smidig och enkel. Problemen var ju inte så stora heller då de flesta har fått köra snöskoter på sina vanliga körkort, samtidigt som utbildningen i sig inte är speciellt svår att genomföra. Det tar visserligen ganska mycket tid och kostar en hel del pengar, men för de flesta är detta inget stort hinder att övervinna. Men som sagt, vi har genom åren blivit kontaktade av fler och fler och man kan väl säga att det hela kulminerat under det senaste året.

Vad folk gör är att ifrågasätta hela systemet med ett obligatoriskt förarbevis för snöskoter eller terrängfordon. Man ifrågasätter även de konsekvenser lagen i slutändan har haft för många ovetande skoteråkare. Vi har fått höra de mest besynnerliga historier och konstiga följder av den nuvarande konstruktionen av förarbeviset. "Så illa kan det väl ändå inte vara" har vi tänkt och jobbat vidare i vårt dagliga arbete här på redaktionen.

Men efter ett tag har vi fått lov att inse att allt verkligen inte står rätt till vad det gäller Svensk lag och vilka följder den har fått.

För att alla skall förstå vad som har hänt och i grunden förstå problemet gör vi en historisk tillbakablick.

Historia

Fram till och med den 1 juli 1997 fanns det i princip bara en regel vad det gäller att få framföra en snöskoter.

Du skulle ha fyllt 16 år, det var det enda. Alla som överlevde till sin 16:e födelsedag fick köra snöskoter. Du skulle självklart vara nykter då du körde och samma promillegränser gällde för snöskoter som för bil. Körde du full på skotern kunde du bli av med bilkörkortet men inte tvärt om. Detta eftersom det inte krävdes varken något förarbevis eller någon typ av körkort för att få köra snöskoter, det fanns helt enkelt inget kort eller bevis att dra in.

Det fanns därmed alltså inget sätt att förhindra en olämplig individ att lagligen köra snöskoter. Våra snöskoterorganisationer insåg tidigt att detta skulle vara ohållbart i längden och började därför redan under 80-talet att arbeta fram en frivillig förarbevisutbildning, antagligen för att förekomma lagstiftarna på det här området.

Tanken var säkert god och visionen var garanterat att man på det här sättet skulle värna Sveriges snöskoterägeres intressen på bästa sätt.

När sen den frivilligt överenskomna 60-hästarsgränsen för snöskotrar i början på 90-talet försvann, vart det än mer uppenbart att detta inte var en långsiktigt hållbar politik.

För att åtminstone göra något i väntan på den slutgiltiga lagen införde våra lagstiftare kravet att man skulle ha ett körkort eller traktorkort för att få köra snöskoter. Detta var alltså från och med den 1 juli 1997 och denna regel gällde ända tills den nya lagen trädde i kraft den 1:a januari 2000.

Genom att införa kravet på att lägst ha ett traktorkort, löste man problemet med att olämpliga personer lagligen fick framföra en skoter. En annan fördel var att man också i ett slag ställde en högre grad av trafikvett och kunskap av föraren och att han/hon genomgått en lämplighetsprövning av Länsstyrelse för att ens få börja köra skoter.

Under de här åren då det var traktorkortet som gällde drevs en kampanj mot det, och det gjordes så effektivt att den slutgiltiga lagen blev som den blev. Men vad är det som gäller nu då? Vad vart resultatet?

I dagsläget

I dag gäller alltså följande: Från den 1 januari 2000 gäller krav om obligatoriskt förarbevis för de som ska framföra terrängskoter. Åldersgränsen är fortsatt 16 år. Så här långt låter det enkelt och lätt att förstå.

Men för att man inte över en natt skulle göra den större andelen skoterförare till lagbrytare la man till en tilläggsregel som säger: Den som innehar körkort/traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 behöver inte ha förarbevis. De som tar körkort/traktorkort från och med den 1 januari 2000 ska alltså ha förarbevis för att få framföra terrängskoter.

Alla vi som tagit våra körkort före den 1:a januari 2000 får därmed fortsätta att köra snöskoter utan att vi sätter oss på skolbänken. Allt är fortfarande enkelt att förstå.

Vidare är följande information tagen direkt från SNOFEDs hemsida: "Den som kör utan obligatoriskt förarbevis straffas. (1200:- i böter) Däremot kan inte det obligatoriska förarbeviset återkallas. Föraren får alltså behålla beviset även om denne kör med promille i kroppen. Däremot kan föraren mista sitt bilkörkort." Det är nu det börjar bli lite problem med logiken och följderna bli helt orimliga.

Man straffas alltså med 1200 kronor i böter om man kör utan förarbevis för terrängskoter. Kör du full med din skoter men med ett förarbevis kan du bli av med ditt körkort för traktor, bil, MC och lastbil och så vidare.

Men så fort du nyktrat till igen kan du gå ut och sätta dig på din snöskoter och köra igen, precis som om ingenting har hänt. Detta gäller även om du till exempel skulle ha kört ihjäl någon kvällen innan! Du är alltså fortfarande fullt lämplig att framföra en snöskoter, men inte din bil även om det var på snöskotern du åkte fast för fylleri.

Du kan som det är idag i all oänd-

ra eller icke vara

lighet köra snöskoter trots att du inte är lämplig för att framföra något annat fordon. Det är bara att betala böterna eller sitta av fängelsetiden och sen ut och köra igen.

Med dagens förarbevis har man därmed inte löst problemet med fyllekörningen och man kan inte på något sätt hindra andra olämpliga förare att framföra en skoter lagligt, bara man betalat de avgifter som krävs och att man genomgått den enkla förarbevisutbildningen i regi av någon godkänd klubb eller körskola.

Återkallelse

Har man alltså tagit sitt traktorkort, MC eller bilkörkort före årsskiftet 99-00 får man enligt nuvarande regler automatiskt köra snöskoter utan vidare utbildning. Men vad händer om du under en längre eller kortare tid fått ditt körkort indraget?

Jo, du förlorar rätten att köra snöskoter. Man får alltså inte köra snöskoter på sitt körkort som är taget före 1:a Januari 2000, om du under en tid varit av med det. Men vad säger lagtexten?

Den är ganska tydlig bara man håller isär begreppen. I Körkortslagen (1998:488) räknas det upp alla olika anledningar till att man kan få sitt körkort "återkallat ", vilket är den korrekta benämningen när man blir av med lappen på ett och annat vis.

Det kan vara allt från att köra med alkohol i kroppen till att köra för fort, men det finns även en punkt om allmän brottslighet som kan leda till återkallande av ditt körkort.

När du fått ditt körkort återkallat beslutar Länsstyrelsen där du bor även om en så kallad spärrtid. Spärrtiden blir längre vid ett grövre brott och kortare vid ett mindre grovt. Den kan som minst vara en månad och som längst tre år. Spärrtiden är den tid som måste passera innan man får köra igen.

Under punkten "Nytt körkort efter återkallelse" framgår det vidare att om körkortet varit återkallat och fått en spärrtid på mindre än ett år behöver nytt förarprov inte avläggas." Med andra ord, har man inte fått en så kallad spärrtid på mer än ett år, så kan man efter att spärrtiden löpt ut ansöka om ett nytt. Anses man som fortsatt lämplig så får man enligt lagen ordagrant ett "nytt körkort".

N tt eller förn at

För att ens körkort ska förbli giltigt måste det bland annat förnyas senast tio år efter senaste utfärdandet. Det skall även förnyas om man tappat bort det eller om det har blivit förstört eller om någon uppgift i det ändrats, man kanske till exempel byter namn. I alla dessa fall säger lagen alltså att det skall förnyas.

Nu kommer vi till det intressanta vad det gäller förarbeviset, och det är de så kallade Övergångsbestämmelserna (1999:878) som säger: "Körkort eller traktorkort som utfärdats före ikraftträdandet ger fortsatt rätt att köra terrängskoter. Detta gäller även när ett sådant körkort förnyas eller ett nytt körkort utfärdas på grund av ändrad behörighet."

Det är alltså genom att bara använda benämningen "förnyas" vid sidan av "nytt körkort utfärdas på grund av ändrad behörighet" som man lagt in den funktion i lagen som gör att du blir av med din rätt att köra skoter då du får ditt körkort återkallat.

Du får alltså inget förnyat körkort när spärrtiden löpt ut, utan du får ett nytt körkort, men det baseras till 100% på det kortet som blev återtaget.

Eftersom man inte gör något som helst nytt körkortsprov om man fått en spärrtid på maximalt ett år så kan man ju tycka att körkortet blir förnyat, men enligt lagen är det inte så.

Du kan alltså återigen bli enligt lagen lämplig att köra bil, mc, buss och taxi genom att bara ansöka om ett nytt körkort efter att din återkallelsetid har förflutit, men inte lämplig att köra snöskoter.

Denna helt orimliga följd av den nya lagstiftningen är det många som tycker är helt åt skogen, så även vi. Detta eftersom det verkar helt omöjligt att på ett vettigt och logiskt vis förklara varför man har valt att konstruera lagen så.

För att få reda på varför det blivit så här räcker det inte med att spekulera, för spekuleras angående detta görs det allt för mycket ute i skotersverige just nu.

Vi kontaktade Vägverkets jurister för att fråga varför det är så här?

—Huvudtanken bakom den lag som gäller från och med januari 2000 är att det krävs en särskild utbildning för terrängskoter. Det var snarare en eftergift från lagstiftarens sida att någon alls fick köra snöskoter på sitt gamla körkort, det kunde ha krävts ett förarbevis av alla från dag ett, men det gjordes inte, svarar en av Vägverkets jurister.

Okej, vi ska alltså vara tacksamma över det beslutet och det kan vi väl vara, men att förstå logiken är fortfarande svårt.

Ett annat problem som har uppstått är att man inte till 100% kan se på körkortet om du får köra skoter eller inte. Om körkortet är utfärdat före den 1 januari 2000 så är detta tillräcklig information för att visa att personen har rätt att köra terrängskoter. Om körkortet däremot är utfärdat den 1 januari 2000 eller senare kan personen ha rätt att köra skoter men det behöver inte vara så, det beror alltså på varför ett nytt körkortet har tillverkats. Polisen måste vid kontroll kunna ringa körkortsregistret för att ta reda på om du haft körkortet återkallat under en tid efter den 1/1-2000. Finns det ingen mobilteckning går du fri annars inte.

Försäkring

En egentligen mer allvarlig följd av det orimliga i att man efter att man fått sitt körkort återkallat och mist rätten att köra snöskoter, är det att det under de senaste åren på grund av detta är att många personer åkt runt utan eller med ett sänkt försäkringsskydd, och detta utan att veta om det.

Dom har betalt sin försäkringspremie och kört på som vanligt. Men sen när olyckan varit framme har dom bittert fått erfara att dom inte kommer få ut någon ersättning för att dom inte haft något giltigt förarbevis.

Men varför vet då inte de här skoterförarna förrän efteråt att dom kört olagligt? Jo, antagligen är det för att skoterfrågan är för marginell, samtidigt som följden av lagen är för ologisk för att man som skoterägare ens kan få för sig att fråga.

Men vem, och hur man skulle ha gått till väga för att informera om denna orimliga följd av lagen är också en fråga. Kanske är det våra skoterorganissationer som ska ha den mesta av kritiken när det gäller detta? Eller är det försäkringsbolagen som skulle gjort det i samband med att dom mer än gärna tar bra betalt för försäkringarna, men sen använder den här lagen som en förevändning att inte betala ut full ersättning vid en evetuell skada?

En annan aspekt på försäkringsfrågan är om förarbeviset gynnar eller missgynnar försäkringskollektivet

då man på inget sätt kan återkalla ett utfärdat förarbevis. Utan att veta kan man förmoda att det i alla fall inte är positivt att helt uppenbart olämpliga förare kan fortsätta att köra utan att riskera sitt förarbevis.

Turistnäring

Även turistnäringen drabbas garanterat ekonomiskt av dagens konstruktion med ett obligatoriskt förarbevis.

Visst finns det möjlighet att köra snöskoter utan förarbevis om man kör med en guide från ett turistnäringsföretag och på en förutbestämd ledsträckning. Men det är ju lika roligt som barnens tuff-tuff-tåg som man träffar på när något resande tivoli är i byn.

Det finns säkert turister som till viss del kan uppskatta en skotertur med guide, men dom kan antas inte heller vara de som räknar sig själv till skoterförare med ett genuint motorintresse.

Nej, dom vi pratar om är till exempel alla de som kanske är uppvuxna med skoter i norra Sverige, men som nu jobbar och bor söderöver.

Vart ska dom ta sitt förarbevis? Ska dom ta en vecka extra semester för att bara gå igenom en enkel utbildning?

Visst kan man ta ett förarbevis för terrängskoter i till exempel Uppsala, men då gäller ju utbildningen i första hand fyrhjuling och inte snöskoter. Så vad är nyttan med det?

Andra tänkbara och högst sannolika turister är alla de med ett äkta motorintresse som alltid söker sig till nya erfarenheter och upplevelser. Eftersom att just snöskotern är ett av de enklaste men samtidigt mest underhållande fordonen att framföra, så vet vi att skotern drar till sig folk som är på jakt efter nya upplevelser.

Men dessa motormänniskor hindras alltså av dagens system.

Vi har även ringt några skoteruthyrare för att få deras syn på saken.

—Det är ett jävla problem!, sa en och han tyckte vidare att varje vuxen person som får köra bil, borde få köra snöskoter. Enligt försäkringsbolagen är det även upp till uthyraren att kolla upp om hans blivande kund har ett giltigt förarbevis eller inte. Om dom missat detta kan dom drabbas av höjda självrisker eller sänkta ersättningar för sönderkörd utrustning.

Problemet är bara för uthyraren är att inte heller han helt säkert kan se på den blivande kundens körkort att han/hon har förarbevis för terrängfordon eller inte.

När vi ringde till Vägverket för att ta reda på om någon annan än polisen kan kolla upp om man får köra skoter på sitt körkort eller inte, så svarade dom att: “det kan vem som helst”. Alla kan alltså ringa till Körkortsregistret måndag till fredag mellan 08:00 och 19:00 på nummer 0771-17 18 19, och där få svar på just den frågan. Detta som kan tyckas vara en mycket viktig information var det ingen av de uthyrare som vi pratade med som visste något om.

Rimligt

Varför har då denna lag fått så bortom all rimlighet konstiga följder? Svaret är nog ganska enkelt. Rent politiskt är skoterfrågan en ickefråga för det stora politikerkollektivet. Helt enkelt för att det aldrig kommer bli en valfråga. Vi tycker att den är viktig här i norr men längre söderut ses den bara som ett problem för norrlänningarna att lösa själva. Helst skulle så klart snöskotern helt förbjudas så att de tillresta turisterna från söder kan åka upp till stillheten i norr och komma ifrån stadens ständiga buller och hets. Vi här uppe får väl på sin höjd agera turistguide eller komma till undsättning när någon stackars stadsbo virrat bort sig i fjällen och fått skoskav.

På grund av detta politiska ointresse har man allt för enkelt kunna ta en amatörmässig utbildning och examination och upphöja dessa till lag. Man kan så klart diskutera hela utbildningens värde och om den har någon som helst positiv påverkan på snöskotersäkerheten i Sverige.

Vad man i alla fall kan slå fast är, att som det ser ut nu så skyddar lagen de individer som är olämpliga att framföra alla andra typer av fordon samtidigt som den begränsar andra laglydiga, ansvarsfulla och kunniga förare.

Frågan kanske till slut är hur vi skall se på snöskotern som fordon. Är det ett fordon som kräver speciella kunskap om lagar, bestämmelser och förordningar utöver det som gäller för ett vanligt körkort? Eller är det inte det?

Frågan är vidare om vi verkligen ska ha ett obligatoriskt förarbevis eller inte. I USA och Kanada anser dom sig inte behöva det, men här i folktomma Sverige behöver vi alltså det?

Problemet i den här debatten är att de som satt sig att företräda oss i skoterkollektivet, dels har mycket ekonomiskt, men även prestigemässigt att vinna på att det hela fortsätter så här, och vad vi förstår så är det ingen inblandad som driver på för att vi ska gå tillbaks till den enkla och fullt logiska lagstiftningen som gällde i slutet på 90-talet. Den med att det lägst krävdes ett traktorkort för att man skulle få köra snöskoter.

Enkel lösning

Vad är då lösningen på problemet? Svaret är väl det att det finns flera olika lösningar.

Det bästa alternativet som det ser ut idag är att vi bestämmer att snöskotern är ett fordon som inte behöver några direkt specialiserade kunskaper så som bil, mc och lastbil och placerar den som ett fordon som kräver den lägsta formen av körkort. Det vill säga ett traktorkort. Åter till tiden före förarbeviset med andra ord.

På det viset kan de som är olämpliga att köra fordon lagligen hindras köra snöskoter, eftersom även ett traktorkort kan återkallas och beläggas med en spärrtid. Detta får även till följd att den som framför en snöskoter utan giltigt körkort även kan dömas till olovlig körning, vilket inte är fallet idag, då den som kör utan förarbevis endast döms till böter på 1200 kronor.

Att kräva den lägsta formen av körkort får även den följden att alla med ett B-kort får köra snöskoter, precis som dom får köra traktor.

Det kanske kommer som en nyhet för en del att en 15-åring som tagit sitt traktorkort på dispens faktiskt får framföra en 10-tons traktor på allmän väg, så varför skulle han inte få köra en fyrhjuling eller en snöskoter i snötäckt terräng?

Skoterföreningarna får sen utveckla sina frivilliga utbildningar. Vi har ju alla som förare av ett fordon fortfarande skyldigheten att kunna de regler som gäller där man kör, och även skyldighet att ta reda på vilka ändringar som görs med tiden, så det borde finnas en marknad där. Kanske inte lika lukrativ som idag men förhoppningsvis tillräckligt.

Ett annat alternativ är att helt enkelt betrakta snöskotern som ett riktigt fordon som kräver speciella kunskaper och jämställa det med både motorcykel och bil. Det får alltså bli en behörighet med en egen bokstav i ditt vanliga körkort. Men detta ser vi som det minst lämpliga sättet att lösa det här problemet på, det skulle drabba skoterkollektivet allt för hårt ekonomiskt och frågan är hur det rent praktiskt skulle genomföras med övningskörning med mera. Samt att det förmodligen helt skulle sätta stopp för snöskoterns fortsatta utveckling i Sverige.

Det absolut sämsta alternativet är att det fortsätter som det gör idag. Men hur den nya lagstiftningen som kommer att komma i slutändan kommer att se ut eller om det hela fortsätter på det här orimliga viset återstår att se. Hur det blir i framtiden vet vi inte än. Men för att bringa lite klarhet i vad de olika inblandade anser ska hända, har vi ställt några av dom följande frågor. Svaren kommer vi att publicera i nästa nummer av SnowRider.

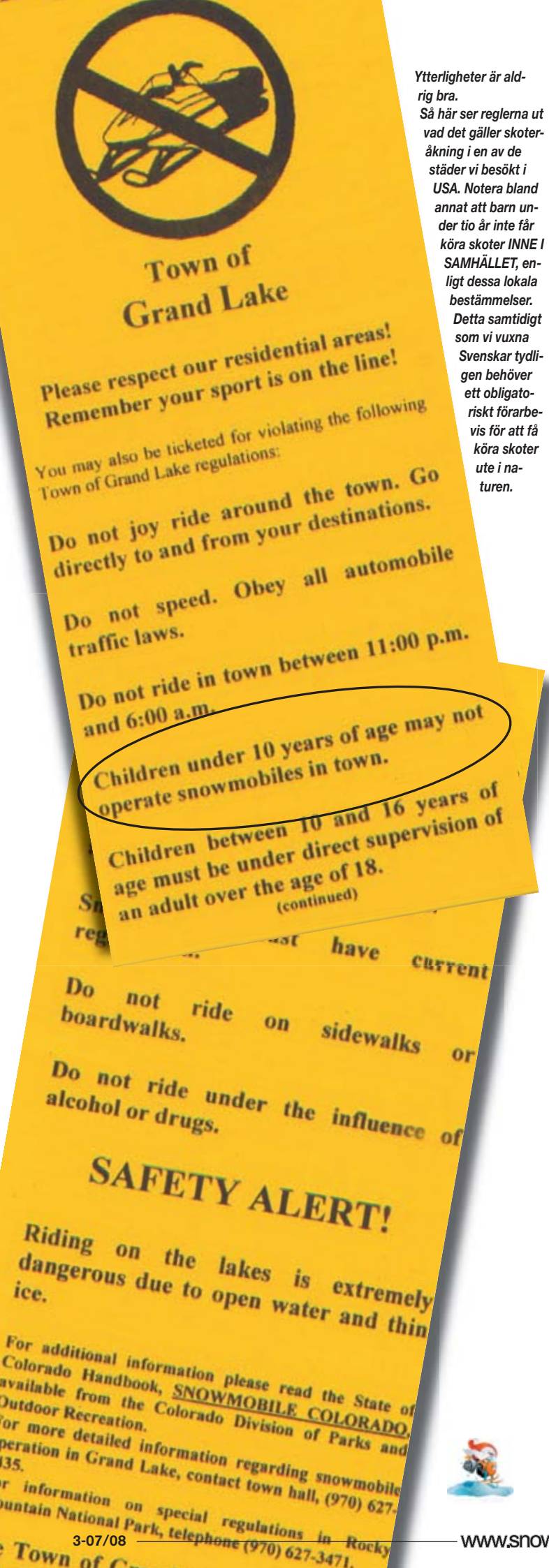
1: Anser ni att det är rimligt att man på intet sätt kan återkalla ett förarbevis för snöskoter? Inte ens vid rattfylleri, annan brottslig handling eller sjukdom.

2: Anser ni att det är rimligt att man lagligen INTE får framföra en snöskoter om man under en tid haft sitt körkort(första utfärdande före 1/1-2000) återkallat, men fått tillbaks det med all annan behörighet utan att genomföra ett nytt körkortsprov?

3: Finns det verkligen ett behov av ett obligatoriskt förarbevis för snöskoter i Sverige? Eller skulle vi kunna gå tillbaks till lagen som minst krävde ett traktorkort?

4. Har införandet av förarbevis lett till några mätbara förbättringar av snöskotersäkerheten?

Källor:
www.ssco.nu
www.snofed.se
www.riksdagen.se,
Svensk Författningssamling



Town of
Grand Lake

Please respect our residential areas!
Remember your sport is on the line!

You may also be ticketed for violating the following Town of Grand Lake regulations:

Do not joy ride around the town. Go directly to and from your destinations.

Do not speed. Obey all automobile traffic laws.

Do not ride in town between 11:00 p.m. and 6:00 a.m.

Children under 10 years of age may not operate snowmobiles in town.

Children between 10 and 16 years of age must be under direct supervision of an adult over the age of 18.

(continued)

Do not ride on sidewalks or boardwalks.

Do not ride under the influence of alcohol or drugs.

SAFETY ALERT!

Riding on the lakes is extremely dangerous due to open water and thin ice.

For additional information please read the State of Colorado Handbook, SNOWMOBILE COLORADO, available from the Colorado Division of Parks and Outdoor Recreation.

For more detailed information regarding snowmobile operation in Grand Lake, contact town hall, (970) 627-3135.

For information on special regulations in Rocky Mountain National Park, telephone (970) 627-3471.

Town of Gr

Ytterligheter är aldrig bra. Så här ser reglerna ut vad det gäller skoteråkning i en av de städer vi besökt i USA. Notera bland annat att barn under tio år inte får köra skoter INNE I SAMHÄLLET, enligt dessa lokala bestämmelser. Detta samtidigt som vi vuxna Svenskar tydligen behöver ett obligatoriskt förarbevis för att få köra skoter ute i naturen.

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

Ju fler minus, desto fler plus.

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

WWW.DIEYOUNG.SE

POLARIS

YAMAHA
2 YEARS
WARRANTY

2 ÅRS GARANTI

Bredd Service Ansvar

Verkstad, tillbehör, garantier. finansiering.
Vi tar ansvar för att du alltid är nöjd.

FXR

ADVANCE

Yamaha rekommenderar Shell smörjmedel

Förmånlig finansiering via Handelsbanken Finans

YAMAHA

Är du mogen?

Vår nya Nytro-serie är minsann inget för nybörjare. Nytro vimlar av nytänkande. Ny typ av framvagn, en revolutionerande boggiekonstruktion och en motor som är ett nyutvecklat 3-cylindrigt dynamitpaket på 135 hk med EFI bränsleinsprutning. En ny serie vassa, miljösnälla 4-taktare som är hur kul som helst att köra. Om man är mogen för det förstås.

Yamaha FXNytro

MC SKOTRAR TERRÄNGHJULINGAR SNÖSKOTRAR UTBORDARE BÅTAR TILLBEHÖR

YAMAHA CENTER

WWW.YAMAHACENTER.COM

KIRUNA 0980-630 05 • LULEÅ 0920-185 85 • SKELLEFTEÅ 0910-71 44 20 • ÖRNSKÖLDSVIK 0660-182 00 • ÖSTERSUND 063-51 01 47 • SUNDSVALL 060-64 15 80
STHLM/SYD 08-556 523 00 • STHLM/NORD 08-505 730 00 • KARLSTAD 054-777 58 00 • GÖTEBORG 031-700 17 00 • HELSINGBORG 042-15 55 55

KONTROLLBEHOV?

En Engans-dämpare är alltid individuellt konstruerad exakt till den maskin den skall monteras på.

Fler justerings-möjligheter på både retur- och kompressionsdämpning.

Svensk konstruktion och tillverkning med uteslutande egenutvecklade komponenter.

Renoveringsbar och anpassningsbar för olika körförhållanden genom t.ex. utbytbar fjäder.

Engans stötdämparprogram innefattar allt från rena racingmodeller till ersättnings-dämpare, speciellt utvecklade efter både maskin och behov. Ta kontrollen. Kontakta närmaste ATV- eller snöskoterbutik eller något av Sveriges Engans Service Center. (Se www.duells.se)

Superior Suspension of Sweden

Engans

www.duells.se .no .dk

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

RACING MATTOR

Drivmatta 38x307x38mm

Delning 2:52, öppna fönster, skoning på varje.
Art nr: CAMO3075

Pris: 4 995:-

Ord pris: 7 900:-

Drivmatta 38x307x46mm

Delning 2:52, öppna fönster, skoning var tredje.
Art nr: 5412763-1

Pris: 5 795:-

Ord pris: 6 850:-

Drivmatta 38x307x44mm

Delning 2:52, öppna fönster, skoning var tredje.
Art nr: 5412570-1

Pris: 5 795:-

Ord pris: 7 600:-

Drivmatta 38x307x44mm

Delning 2:86, öppna fönster, skoning på varje.
(Passar alla korta REV XP -08)
Art nr: CAMO2554

Pris: 5 995:-

Ord pris: 8 850:-

Drivmatta 40,6x348x44mm

Delning 2:86, öppna fönster, skoning på varannan.
(Passar till Renegade XP -08)
Art nr: CAMO2803

Pris: 5 995:-

Ord pris: 8 700:-

Drivmatta 38x345x44mm

Delning 2:52, stängd vart tredje fönster, skoning på var tredje.
Art nr: CAMO2000

Pris: 5 995:-

Ord pris: 8 200:-

MOTOR HUSET

10 års jubileum 1997-2007

www.motorhuset.com

Odenskogsvägen 35 831 48 ÖSTERSUND Tfn: 063-57 00 20

SnowShoot 2008

Varje vår åker vi till Staterna för att köra och fota nästa års maskiner, och i år har även du turen att få följa med.

Då var det dags igen då. Vi tröttnar nog aldrig på våra resor till USA och Kanada, trots att det nu sist var tioårsjubilem för vår närvaro på den årliga SnowShooten. Det är här vi får ta del av nästa års snöskotrar. Under de tre dagarna vi har tillgång till maskinerna får vi tillfälle att klämma lite på dom, men det rör sig egentligen mest om fotografering för vår del. Att både komma hem med bra bilder och hela snöskotrar är ett måste då detta är vår enda chans att skaffa fräscht material till nästa säsong, samtidigt som vissa maskiner är rena rama prototyperna och inte under några omständigheter får skadas.

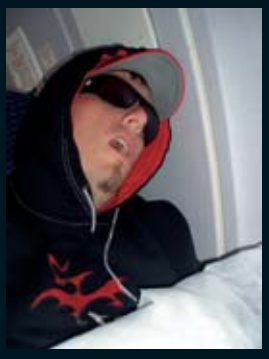
I år drog vi till Grand Lake som ligger några timmar från Denver i Colorado.

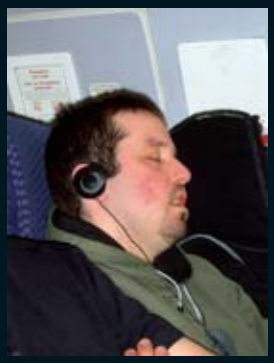
Att åka till ett helt nytt ställe brukar kräva lite research, då vi oftast håller till på bondvischan när det ska provas snöskotrar. Som vanligt är det Internet som gäller när man ska luska ut var ett ställe ligger och hur man lämpligast hittar dit. Trots förberedelser är vi oftast halvt osäkra på om vi verkligen kommit rätt då skyltningen vanligtvis inte är överdrivet bra på grund av hemlighetsmakeriet runt SnowShooten. Men trots att resan många gånger kan vara ett litet äventyr så har vi alltid hittat fram i slutändan.

Häng med oss en sväng och ha så roligt.

Som vanligt börjar vår resa mitt i natten då vi gillar att vara i tid på Arlanda. I år åkte vi sex stycken vilket innebar en himla massa bagage. Det lämpade sig bäst att vi delade upp oss i två stycken Merca-sprintrar.

När bilarna är långtidsparkerade och klara och vi tagit transferbussen till Arlanda brukar vi skynda oss att checka in. Tänk på att hellre packa två mindre väskor än en stor, som alltid annars måste checkas in på specialbagage, vilket kan krångla till en del saker. Jag har ofta blivit av med mitt specialincheckade bagage, medans jag aldrig blivit av med bagage som lämnats in i den vanliga incheckningen.





Det gäller att försöka sova när tillfälle bjuds, det brukar nämligen ta en sisådär 30 timmar från Mora till vi är framme vid SnowShootområdet.

Mellanlandning i New-York brukar betyda snabbmat och några timmars väntande innan vi fortsätter inåt i landet. Detta år blev det som så många gånger förr, Denver.

Ska du ha tag på en ordentlig hyrbil som tar fem stycken välvuxna Svenskar, plus Micke Ljungberg, har du kommit till rätt land.
På de större flygplatserna finns det så gott som alltid gott om hyrbilar. Landar du däremot på et mindre ställe kan det vara på sin plats att förbeställa via Internet.
Den rosa väskan tillhör förresten Magnus till vänster i bilen!

Vårt hem de närmaste dagarna. The Inn, at Grand Lake.

Här hittar vi inte bara åkbara prototyper utan också avskalade isärsågade visningsmoduler som ska klargöra alla frågor för oss journalister.

Här får vi oss en genomgång av årets SnowHawk av en engelsktalande frall-kanadick som lät ganska exakt som kommisarie Closseau i Rosa Pantern-filmerna.

Funäsdalens touringkung heter Daniel Berglund och har enligt rykten inte bara sammetslena händer, utan också en slapp gastumme och ett konstant tunnelseende.

Väl på plats i Grand Lake och årets SnowShoot, börjar vi som vanligt att skriva under de sedvanliga kontrakten från tillverkarna. Ett sådant kontrakt kan innehålla allt från att vi inte får publicera bilder före ett visst datum till att vi inte får stämma dom om vi skulle göra illa oss vid en eventuell olycka.

Snow-Shooten består av ett antal 18-wheelers fullproppade med prototyper, ganska bra jobb man har ibland.

En Finsk Journalist utan byxor!

Micke poserar vid Sheriffens husvagn.

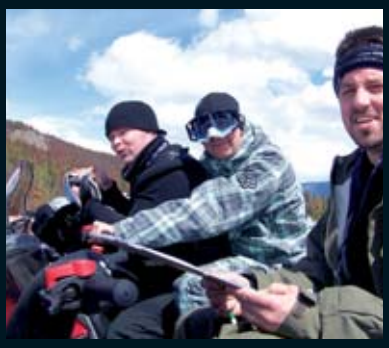
Här får vi oss en teknisk genomgång av Arctic Cat. Mannen i den gröna jackan är faktiskt svenskättling och heter Björkman, utan prickar.

Vår fotograf Mattias Klockar försöker immitera en flintskallig bankrånare, och lyckas, med bravur. Chefredaktör Friström, softar i solen på 3500 meters höjd.

En bild säger mer än tusen ord. Här sorteras det återigen bilder efter dagens körning. Den uppmärksamme ser även att Magnus i svart har en bula under tröjan.

BRP:s egen Bosse Strandberg försöker förklara...

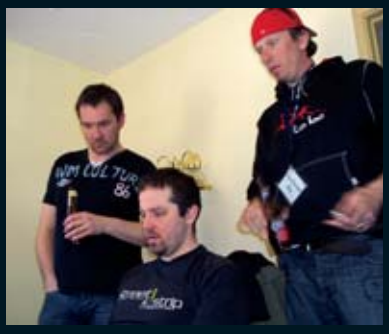
...för Micke Ljungberg som inte riktigt hänger med, som vanligt.



Män som är säkra i sig själv, är aldrig aviga då det gäller att sitta riktigt nära varandra.

Det brukar alltid finnas tilltugg nära till hands. En mätt journalist är en glad journalist. Vet inte om det är en tillfällighet, men så fort Patrik är med på bild och han äter, ser han underlig ut.

Det amerikanskaste som finns måste väl ändå vara en sån här klassisk westernkuliss. Grand Lake bjuser på allt från storslagna berg till fantastisk skoteråkning för oss som varit här på vintern. På sommaren är den stora Grand Lakesjön fullproppad av segelbåtar.



Som om det vore färdigarbetat när vi kommer hem till hotellet. Bilderna sorterar vi upp i olika mappar varje kväll. På dryga tre dagar knäpper vi tusentals kort på 60 till 90 maskiner.

En Frosen Margarita är alltid en Frosen Margarita, och är ett måste, oavsett var du befinner dig i USA. Men vill du undvika att se ut som en trött blodhund som Patrik Larsson på bilden, kan det vara läge att bara dricka en.

Grand Lake är full av små pubbar som också innehåller små egna bryggerier. Den inhemska ölen är fantastiskt trevlig.

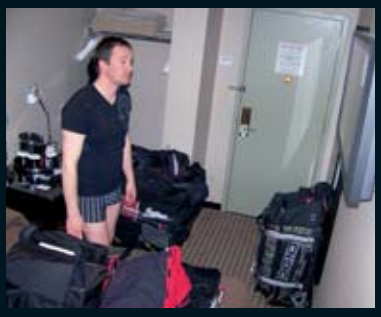
Ibland när jetlaggen ställt till det med dygnsrytmen, finns det en massa saker man kan hitta på klockan fyra på morgonen. Bland det roligaste som finns är att väcka SnowRiders chefredaktör genom att vråla honom rätt in i örat, medan en annan håller i kameran. Lägg märke till hur han här visar sina kunskaper i den ädla konsten karate, trots att han vid denna tidpunkt inte ens varit vaken i en halv sekund.

En helt vanlig amerikansk lunch, som på ett enkelt och bekvämt sätt ser till att amerikanerna håller sin matchvikt och slipper tappa byxorna.

Eftersom årets SnowShoot gick av stapeln i den senare delen av Mars, var det i lerigaste laget nere vid självaste campen.

Att ta med sig ett par ordentliga solbrillor är lätt att glömma. Visst fungerar det med ett par mörka crossglasögon, om man gillar att se ut som en tvättbjörn i ansiktet.

Återigen bildgenomgång.



För ungefär 1500 spänn natten för ett tvåbäddsrum får man stå ut med att rummet är i minsta laget. Mannen i kalsonger ingår dock inte i dygnspriset, honom får man ta med sig själv.

Naturligtvis ska du åka taxi i taxins huvudstad. Vi tog en bulle en och en halv timmes resa till trimfirman Orient Express.

En lång och en kort på tumanhand i Central Park.

Vi försöker alltid att avsluta vår SnowShootresa med några dagar i New York. Just New York är en stad vi verkligen kan rekommendera. Sidogatorna från Time Square innehåller massor av små hotell till överkomliga priser. Leta efter ett Best Western eller Quality-hotell, de har oftast en schysst Scandic-standard och ett överkomligt pris.

Björne och världens snabbaste gathoj, som är ganska identisk med hans egen 500-hästars Hayabusa.

Att köpa med sig trimdelar till sin Hayabusa och smuggla med dem i resväskan är inte bara oetiskt och olagligt, det är också svinbilligt om man nu skulle få för sig att göra det.

Hemma igen tröttare än någonsin.

POLARIS
Butiken öppen:
Vardagar
7.00-17.00
Torsdagar
7.00-19.00
Ockelbo
GUMMI
SERVICE
Polaris snöskoter & ATV
Tillbehör
Reservdelar
Tel: 0297-421 00

POWERMADD
Följer du de amerikanska
och kanadensiska mäster-
skapen i snöskotercross och
Quadracing är förmodligen namnet
PowerMadd ingen nyhet.
Nu hittar du dem hos Sveriges ATV-
och snöskoterhandlare.
www.Duells.se .no .dk

10-ÅRS JUBILEUM
FÖRST TILL KVARN!
endast
4 st kvar!
LYNX RAVE 600 SDI
med extra utrustning
116900:-
På köpet!
44:a matta
Slp skidor powder pro
Powermadd handskydd
2 st sidokåpor samt huv
värde: 12 900 :-
Lindbloms
WWW.LINDBLOMSMARINA.SE
TEL. 0911-187 00 PITEÅ

LYNX
BRP
Önskar en riktigt God Jul!
För coola julklappstips, besök din
närmaste LYNX-återförsäljare!
2008 Kläder / Reservdelar / Tillbehör / brp.com
Trademark of Bombardier Recreational Products Inc. or its affiliates.

Ready! Set! - Go For Snow!
KBC 2007
1.595:-
Chic Pink
1.595:-
Snow Camo
1.595:-
Green Camo
1.995:-
Stealth
1.595:-
Zombie II
1.995:- Gun
White/Black
www.pmcbike.se
Tel: 0171-82271
Fax: 0171-82340
KBC
HELMETS

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 s npunkter på vad du vill ha med på dessa sidor.
Maila redaktionen på bjorn@otlas.se

Förare: Jag
Foto: Tjejen
Plats: Daniels Summit (Saltlake City)
Fin fint före.

Förare: Johan
Foto: ??
Plats: Gopsus
Lite snö, måste ju prova!

Förare: Simon
Foto: Johan
Plats: Laisvall
5-9:an

Förare: Hänke
Foto: TobbeX
Plats: Årrenjarka
Inga ord behövs...

Förare: Mr Hawk
Foto: Peter N
Plats: Jorm
En mycket fin dag, det kallas visst FRIHET!

Förare: Erik
Bild: Klas
Plats: Åkersjön
13/10 -07. Den första turen! Det var tänkt att jag skulle polera chassit, men vem kan hålla sig om det ligger snö ute?

Förare: Pontus
Foto: Olle
Plats: Lofsdalen
Det gick nästan!

Förare: Alva
Foto: SnowRiderlösa pappa.
Plats: Hemma i husä.
Alla vill läsa nya SnowRider!

Förare: Erik Persson
Foto: Frida Wallin
Plats: Strandbadet/Årsunda
Ute och tränar med Polarisen.

Förare: Henrik Eriksson
Foto: Olle Sundqvist
Plats: Kvikkjokk
Summit 800X Highmark tar sig INTE fram överallt, bevisligen.

Förare: Jonas
Foto: Lucas
Plats: Brattli Frostviken
"Sjukt" mycke nysnö vid påsk som måste testas

Foto: Glenn
Plats: Tjernberg
Kan det bli bättre?

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

Längtar du till vintern?

Ja mycket:	78%
Ja lite:	12%
Nej inte än:	4%
Nej inte alls:	6%

Har du nummerplåten väl synlig på din skoter?

Ja:	47%
Nej:	49%
Har ingen skoter:	4%

Har du kört på vatten med din skoter i sommar?
(frågan ställd efter sommaren 2 6)

Ja testat lite:	18%
Ja tävlat:	6%
Nej men vill:	33%
Nej man ska åka på snö!:	43%

Ut på tur

Om man nu måste ut i k lan och snön med både familj och vänner, kan man väl lika gärna göra det med stil?

Text: Patrik Larsson Foto: www.mattiasklockar.com

Delad glädje är dubbel glädje, brukar det ju heta. Det är nog därför som att åka touringskoter ofta går ut på att man åker minst två på sin maskin. Detta har länge varit en sanning tills för ett par år sen då Lynx och Ski-Doo presenterade sina tresitsdynor. Dom är fortfarande ensamma om det men efterföljarna kommer garanterat att komma.

Sen förra säsongen har det egentligen inte hänt så mycket i marknadens modellflora men lite nytt har det blivit, och den största nyheten står i år Arctic Cat för.

Det lite omtvistade Twin Spar-chassit som introducerades förra året i Arctic Cats nya F-serie och på Jaguar har till i år modifierats för att bättre passa en touringmaskin.

Genom att dels förstärka och förlänga har man anpassat det för den ökade belastning som det för med sig när man kör med passagerare och lite packning.

Den nya T-serien finns i fyra lite olika modeller, som alla har det mesta man kan önska sig, men där en av dom sticker ut en hel del mer än de övriga.

Vi börjar med det som alla maskinerna har gemensamt med varandra så går vi in på skillnaderna senare.

Som sagt, alla dessa touringmaskiner har Twin Spar-plattformen som grund och en ny förlängd version av Slide-Action-boggin som också introducerades förra året på Arctic Cats F-serie.

Den här är anpassad till de 144 tum långa mattorna som används i T-serien och är starkt kopplad för att skotern så gott som alltid skall ha skidorna nere i marken.

Alla modellerna har fått stora delar av systemet som gör det möjligt att med några enkla handgrepp ändra förarergonomin. Systemet heter IRP och det är en förkortning av Infinite Rider Positioning, vilket betyder att man kan ändra förarens körställning i en stor mängd variationer.

Tanken är att man ska kunna vara lång eller kort, köra sportigt eller avslappnat och alltid ha en perfekt anpassad körställning. Genom att man kan ändra saker som dynans, styrets och fotholkarnas vinkel kan föraren själv fixa detta med några enkla handgrepp. En stor satsning på förarergonomin alltså, en satsning som just i touringsegmentet kan vara något riktigt intressant och något som vi antagligen bara sett början på.

Nu hade inte alla modeller fullt ut hela IRP. Men alla har den 13 cm höga justerbara styrhöjaren och fothållarna.

Vidare har alla saker som varvräknare, elstart, backväxel, overloadfjädrar i boggin, dragkrok och dubbeldyna med ryggstöd. Detta gäller alltså alla modeller, även de billigaste, vilket är imponerande.

Skillnader

Vad är det då som skiljer? Det viktigaste är att två modeller, de så kallade TZ1 har fyrtaktsmotorer och de övriga två T-modellerna har tvåtaktare.

T570 heter den enklaste och därför det billigaste alternativet. Den har en fläktkyld motor på måttliga 63 hästar. Mattkammarna är på 32 millimeter och den har de lite bredare 6-tumsskidorna.

Vill du hellre ha en modell med vätskekyld motor får du ungefär 20 hästar till, men samtidigt är kamhöjden lite mer snålt tilltagen med sina 25, och skidorna är även dom smalare med sina 5 tum.

Venture Lite är en skoter som inte lämnar någon oberörd. Ful eller snygg?, verkar vara frågan. Men spelar det verkligen så stor roll om den i övrigt levererar? Ja tycker en del, nej säger andra. Vad säger du?

Vid provkörningstillfället fanns bara den vätskekylda T500 att tillgå. Med sina 84 hästar pinnar den på bra och fjädringen fungerar helt tillfredställande. Den här maskinen är tillräckligt bra för att vara förstamaskin i nästan vilken familj som helst.

T570 kan vi däremot förvänta oss få agera andrahandsmaskin och blir säkert ett vanligt val av skoteruthyrare som kör med Arctic Cats skotrar.

TZ1 hette alltså touringmodellerna med fyrtaktsmotor. Motorn är den samma som Jaguar har. Jaguar-motorn är en tvåcylindrig fyrtakts-parallelltwin på 1056 kubikcentimeter. Den har insprutning, producerar 123 hästkrafter och beter sig som skotervärldens V8:a, då den hela tiden levererar kraft och bara tuffar på utan att klaga.

Till Sverige kommer TZ1 i två versioner, en "super-duper-lyx, jag-har-allt-och-lite-till, skryta-njuta"-modell som har tilläggsnamnet LXR.

LXR har all utrustning som Arctic Cat kan frambringa idag. Först och främst har den ett komplett IRP-system och har därför också den justerbara dynan.

På de övriga modellerna som inte har en justerbar dyna sitter den för övrigt fast monterad i det lägsta läget.

Vidare har LXR-modellen uppvärmda dynor för både förare och passagerare. Uppvärmda handtag, både för förare och passagerare. Ett gäng med rejäla väskor som kan användas var för sig eller alla samtidig. Har du ingen passagerare och behöver ha med dig än mer packning, kan du expandera en av väskorna till i det närmaste sin dubbla storlek, och sist men inte minst har LXR fjärrstart!

Du kan alltså sitta i stugvärmen och med hjälp av ett knapptryck starta skotern så den är varm och god lagom tills det är dags att ut och köra. Kanske inte historiens mest nyttiga uppfinning, men garanterat en som med lite finurlighet kommer leda till många skratt och imponerade blickar.

Vill du fortfarande åka Arctic Cat och fyrtakt men i övrigt inte har som krav att du måste ha all tillgänglig lyx, finns den enklare versionen som kort och gott heter TZ1.

Den här grundmodellen är alltså lite mer, men bara lite mer spartanskt utrustad. De viktigaste detaljerna den saknar är den justerbara dynan, dynvärme för passageraren, packväskorna och fjärrstarten. Detta gör att den också är närmare 10 000 kronor billigare vilket många nog uppskattar.

Vi har bara provkört flaggskeppet LXR och upplevelsen är att det verkligen är här som Twin Spar-chassit lever upp till sin fulla potential, alltså verkligen.

GTX

Man kan om man vill, klassa in de olika touringmodellerna som finns tillgängliga i olika underklasser, som till exempel hyrmaskinstouring, glidartouring och sporttouring. Ski-Doos GTX-modeller hör definitivt till de senare, sporttouring-maskinerna.

Med sitt sportiga REV-chassi i grunden, 136-matta och vassa tvåtaktsmotorer ger

Lynx Adventure V-800 finns för den som vill köra Lynx men har fastnat för fyrtaktsmotorns egenskaper, så som ett mer behagligt ljud och låg bensinförbrukning. Att fyrtaktarna samtidigt inte luktar lika mycket som en tvåtaktare är inte heller till någon nackdel.

Delad glädje är dubbel glädje. På en touringmaskin av idag sitter även passageraren riktigt bra och har riktiga handtag med värme i att hålla i sig i.

Lynx har mycket länge varit kända för sina mycket sportiga touringmaskiner. Årets Adventuremodeller är inget undantag och då speciellt inte den med Rotax 600 SDI-motor.

Arctic Cats helt nya TZ1 LXR har rejäla fartresurser och går som en dröm efter skoterleden.

T500 heter det vätskekylda alternativet av Arctic Cats touringmaskiner med tvåtaktsmotorer. Bara TZ1 LXR har den inställbara dynan, resten av modellerna har dynan fixerad i det motsvarande nedersta läget.

Rejäla passagerarhandtag med värme är något som alla passagerare på årets Lynx-maskiner kan njuta av.

Lynx Adventure 600 SDI är ett bra exempel på hur förarmiljön kan se ut på en fullutrustad touringmaskin.

dom ett intryck av att vara sportmaskiner som man har hängt på en massa bekvämlighetsdetaljer.

GTX 500 SS från förra året har utgått men de andra två modellerna återkommer i stort sett oförändrade.

Årets Ski-Doo REV-touringmaskiner är alltså lyxmaskinen GTX 600 Ltd och ekonomivarianten GTX 550.

Precis som i princip alla marknadens övriga touring-modeller är dessa båda väl utrustade redan från början. Saker som elstart, passagerarsäte med ryggstöd, varvräknare, back, backspeglar och drag verkar idag mer eller mindre tillhöra standradutrustningen, så också på GTX.

GTX 600 Ltd är alltså toppmodellen bland Ski-Doos touringmaskiner. Men den är faktiskt mer än så, om man nu vill ha en sporttourer. Den kanske till och med är ett av marknadens bästa val. Med specialiteter som en originalmonterad tresitsdyna, täta och låsbara packväskor som kan monteras av, värmehandtag för passageraren och den riktigt snåla 600 SDI-motorn gör att man får riktigt mycket skoter för pengarna.

Men om man inte är beredd att betala vad den kostar, finns det alltså ett fläktkylt alternativ.

Det kan kännas lite elakt att kalla 550:in för ekonomimaskin, men har en skoter idag en fläktkyld motor hamnar den automatiskt i det facket, och tack vare den här motortypen samt att man har sparat in på lite övriga detaljer, kostar inte GTX 550 mer än några tusenlappar över 70 000 kr.

Det som i stort skiljer gentemot sin betydligt dyrare och exklusivare modellbroder är som sagt först och främst den luftkylda motorn. Vidare har den enklare dämpare och trestitsdynan är inte standard, men finns som tillval och passageraren får klara sig utan handtagsvärmare och strömuttag bak på skotern.

Legend

Ski-Doo kör fortfarande hårt med sin teori att snöskotrar skall ha tvåtaktsmotorer, om det nu inte finns ett riktigt bra skäl för att använda sig av en fyrtaktare.

Dessa skäl skulle kunna vara ljudnivån och riktigt låg bränsleförbrukning. Så för att komplettera de sportiga GTX-modellerna med en maskin med lite mer glidarstuk introducerades Legend Touring förra säsongen.

I stället för att bygga skotern på det mer avancerade REV-chassit valde man att använda sig av RF-plattformen.

I detta har man sen valt att montera Rotax v-motor på 800 kubik.

Den har 64 häskrafter och kanske marknadens lägsta bensinförbrukning samtidigt som bullernivån är imponerande låg.

Den här maskinen är relativt lika den vi fick se förra säsongen, men nytt för i år är att framfjädringen nu kan justeras, passageraren har fått uppvärmda handtag och skyddet för styret är lite omarbetat.

Köp en GTX om du vill ha en underhållande sporttourer eller välj Legend om du är typen som mer vill glida fram graciöst.

Mer sport

Till de riktigt sportiga touringmaskinerna hör också Lynx R-evo-baserade Adventuremodeller. Trots att Lynx använder sig av mattor som är 365 cm långt, precis som Arctic Cat har maskinerna alltså behållit mycket av sin sportighet.

Att Ski-Doo och Lynx har samma ägare märks väl på grund av att dom verkar dra åt samma håll vad det gäller hur dom utformar sitt touringprogram.

Motorvalen är de samma och utrustningsnivån nästan identisk mellan Ski-Doos och Lynx skotrar.

De två Lynx-touringarna har så klart back och backspeglar, elstart och drag, dubbelsäte med ryggstöd och passagerarhandtag med vindskydd. Sätena går sen även att utöka så att man får mer utrymmet så att man enkelt kan sitta tre på skotern.

600 SDI-modellen är precis som hos Ski-Doo, lyxskotern som har det lilla extra. Saker som strömuttag, elektrisk bränslemätare, packväskor, vindruteväska och

Inget saknas, skulle man kunna sammanfatta Ski-Doos GTX 600 Ltd.

varvräknare är saker som hör till standardutrustningen.

Förändringarna från förra säsongen är få och den viktigaste förändringen är att man valt att snåla in på dämparna i boggin. I år är dom av en mindre grov och lite enklare modell, men dom har ändå snabbjustering.

Även Lynx har en modell som man tack vare en fläktkyld motor och något sänkt utrusningsnivå får ner priset på rejält. En Lynx Adventure 550 kostar inte ens 70 000 kronor i år.

Nyheten för året är att 550:in nu har uppvärmda passagerarhandtag med vindavvisare.

Nästa likhet med Ski-Doos modellprogram är den RF-baserade fyrtaktstourern Lynx Adventure V-800.

Den här modellen är en mycket lättkörd skoter som som inte gör mycket väsen av sig tack vare fyrtaktsmotorn på 800 kubik med två cylindrar i v-form.

Uppdateringarna för året är lite bättre stötdämpare och värme i handtagen för passageraren. Vi har även fått en lite bättre sittkomfort tackvare det nya sätet.

Samma rekommendation gäller för Lynx som för Ski-Doo. Vill du ha allt och sportigt är det 600 SDI som gäller, är du lite snålare får du köra en stimmig fläktis, medan V-800 täcker behovet för dig som föredrar en lugn fyrtaktsfärd.

Smalt

Polaris har numer marknadens smalaste touringprogram med bara två olika modeller, och dessa modeller är så olika att dom egentligen inte har något gemensamt mer än namnet Polaris.

FST IQ Cruiser är toppmodellen som slåss i den verkligen lyxklassen bland snöskotrar. Den heter FST vilket vi vid det här laget lärt oss betyder Four Stroke Turbo, alltså fyrtaktsmotor med turbo. Den här motorn är bara på 750 kubik vilket är lite för lite i konkurrensen.

GTX 550F är Ski-Doos mest ekonomiska alternativ bland touringmaskinerna.

I och med Legend Touring prutar Ski-Doo lite på sin fasta övertygelse om att en skoter skall ha en tvåtaktsmotor.

Men tack vare turbon har man skrämt upp den i hela 140 hästar vilket är mest i segmentet.

Cruisern är självklart fullutrustad med detaljer som yttertemperaturmätare, strömuttag, back, backspeglar och uppvärmda passagerarhandtag, men det finns en sak som saknas, och det är dragkroken som alltså inte följer med i originalutrustningen. Den finns så klart som tillbehör men borde följa med på Polaris finaste touringmaskin.

Den detalj som verkligen sticker ut är det så kallade Fastback-bagageutrymmeslocket som är lackerat i samma färg som skotern. Detta använder du när du åker själv på skotern och vill skydda din last extra mycket. Med denna på får Cruisern ett riktigt imponerande touringutseende som inte liknar något annat på marknaden. Lite extra plastdetaljer skadar inte på en touringmaskin utan kan i stället höja intrycket rejält.

Vill du däremot inte åka själv, sätter du istället dit dubbeldynan och flyttar tillbaks ryggstödet så sitter passageraren som en kung.

När också belastningen ökar på grund av passageraren ställer du på boggifjädringen genom några enkla knapptryck tack vare M-10 ACE-boggin.

För att anpassa förarergonomin har inte Polaris gått lika långt som Arctic Cat gjort i år, nej dom nöjer sig med sitt Rider Select-system som hängt med i ett bra tag nu. Det här systemet med den flyttbara styrstången som från början satt på alla typer av Polaris-skotrar, sitter nu endast på fyrtaktsmaskinerna i de olika modellsegmenten.

Även på Cruisern är det väldigt lite förändringar som skett, men som på alla andra IQ-modeller har även den här fått den nya styrspindeln som underlättar styrandet.

IQ Cruiser är en riktigt skön touringmasskin som är följsam efter leden. Motorn är som vi tidigare sagt en riktig ulv i fårakläder med sin höga effekt och låga ljud. Det är lätt att det går lite fortare än man först tänkt sig om man inte har koll på hastighetsmätaren.

6 blir 2

I Polaris kraftigt desarmerade styrka av touringmaskiner som gått från sex modeller förra året till årets bara två, har vi alltså kommit till den andra.

Den här maskinen är en riktig ekonomivariant av skoter, och den kommer vi antagligen få se mycket hos skoteruthyrare men alldeles säkert som familjernas andramaskin bredvid en betydligt mer utrustad och effektstarkare maskin.

Trail Touring DLX har i alla fall elstart och back, vilket egentligen är den riktigt viktiga utrustningen på en touringmaskin. Man kan nog inte begära så mycket mer heller om man bara behöver slanta upp runt 65 000 för en Trail Touring.

Det kommer nog alltid finnas rum för riktigt billiga och lite enklare touringskotrar. Polaris alternativ i den kategorin heter Trail Touring DLX.

Ursprunget

Tack vare Yamahas stora försprång vad det gäller fyrtaktsmotorer är det Yamaha som satt standarden i touringklassen.

Det är ju inte förrän fyrtaktsmotorerna vart riktigt användbara i snöskotrar som man egentligen har kunnat bygga en riktig touringmaskin med äkta touringegenskaper.

Man kan tvista i all oändlighet angående fyrtaktsmotorn kontra tvåtaktsmotorns olika fördelar. Men det är några egenskaper som fyrtaktaren har som tvåtaktaren aldrig kommer kunna få. Saker som luktfriheten, det låga behagliga ljudet och den riktigt låga bränsleförbrukningen, tillsammans med en driftsäkerhet som är svår att konkurrera med.

Det känns som det börjar bli riktigt tjatigt det här med att det inte skett några direkta förändringar, för samma sak gäller även för Yamaha och deras tre modeller som vi får se i år.

RS Venture TF har en längre matta, faktiskt klassens längsta med sina 151 tum eller 384 cm. För att inte den långa mattan skall bli allt för begränsande för smidigheten är boggin ledad. Motorn är den klassiska 120-hästars trecylindriga motorn som vid det här laget har riktigt många år på nacken och måste anses som en av marknadens säkraste motorer.

Vill du ha en lite sportigare touringmaskin skall du i stället titta på RS Venture GT, den har samma typ av motor som TF men ett kortare drivband och betydligt bättre dämpare i framvagnen. GYT-R-stötdämparna fram har clickerjustering vilket måste applåderas. I boggin sitter det samma typ av aluminiumstötdämpare med snabbjustering som på den längre TF-modellen.

Lite

Jag vet inte om det bara var en tillfällighet eller ett tecken, att jag för några dagar sen kom att titta på Arnold Schwarzeneggers film Rovdjuret.

För när jag såg det där socialt handikappade monstret kom jag att tänka på Yamahas mycket speciella modell Venture Lite. Släng på skotern en klase läskiga dreadlocks och några avancerade laserkanoner och måla den svart så har ni monstret personifierat.

Nu är det ju riktigt taskigt att gämföra dessa två så olika varelser. För Venture Lite har ju inga som helst sociala problem förutom att den kanske retar upp en och annan på grund av sitt mycket speciella utseende.

Det här är den nya generationens tou-

Polaris IQ Cruiser är kanske en av segmentets snyggaste skotrar. Lite extra plast och ett ändå aggressivt utseende skadar inte på en touringmaskin.

IQ Cruiser är en av Polaris få modeller som har kvar Rider Select som gör att du enkelt kan flytta styrstången fram eller tillbaks allt efter tycke och smak

Trots sin enkelhet har Trail Touring ett extra säte som går att montera bort om du skulle behöva mer utrymme för lite packning.

Med sina 140 hästar är Polaris IQ Cruiser marknades starkaste touringskoter. Res fort med klass!

ringmaskin. Den är riktigt lättkörd och när man sätter sig bakom styret känner man sig nästan lite liten. Utrymmet både framåt och bakåt känns enormt, även om skotern inte på något sätt är större till måtten än vanligt.

På den här skotern har Yamaha verkligen omformat ståupp-körställningen till att bli en skön hög sittande ställning.

Givetvis har den även utrustning som elstart, backväxel och justerbart ryggstöd.

Motorn är den nya högteknologiska tvåcylindriga fyrtaktsmotorn 80Fi som enligt vad man förstår av namnet ger 80 hästar.

Det största hindret för att köpa en Venture Lite är antagligen ett motstånd mot designen som inte lämnar någon oberörd.

Faktum är att det egentligen inte är någon av av årets olika maskiner som inte berör på ett eller annat sätt. De flesta håller verkligen en hög och imponerande utrustningsnivå.

Vilken du i slutändan väljer kanske först och främst avgörs av vilket märke du brukar köpa, eller om det är någon speciell egenskap som du vet just den eller den maskinen har.

Det bästa sättet att i slutändan göra rätt val är nog ändå att försöka få provköra den tilltänkta skotern, för trots att dagens snöskotrar tenderar att se i stort sett likadana ut, är det lite besynnerligt hur tillverkarna lyckas med att göra körkänslan av maskinerna så olik som den egentligen är.

Välj med hjärtat, plånboken och studera detaljer, så kommer du nog att hitta riktigt rätt i slutändan.

Grand Touring! Venture GT är den lite mer sportiga av Yamahas tourers med den kortare mattan och bättre dämparutrustning.

GYT-R-dämparna är en nyhet i framvagnen på Venture GT.

Yamaha Venture Lite har mycket utrymme överallt.

Till Sverige kommer en Venturemodell som har en lite extra lång matta. Den 151 tum långa mattan är segmentets längsta. För att längden inte skall begränsa smidigheten är boggin ledad.

Halvarssons
SNOWMOBILE 2008

RUBY
Ca pris 1 695:–
JEHN
Ca pris 449:–
HEIDI
Ca pris 2 395:–
HALIFAX
Ca pris 1 295:–
AJON
Ca pris 1 995:–
Jofama AB, Västra Industrigatan 16, 782 33 Malung, Sverige.
Tel: 0280-555 55. office@jofama.se. Beställ katalog på:
www.jofama.se

SX SERIES
SNOCROSS SX
jacka och byxa
SNO CROSS
WARM UP
jacka
www.snogear.fi
2008
SNO GEAR
www.snogear.fi

Skoterkläder 3-delat
Safari. Unisex jacka och byxa i Base Cordura. Extra komfortabelt med många detaljer.
Skoterkapell
Rivstarkt bomullstyg som tål släpvagstransport, finns till både lång och kortbandare.
995 kr
Skoterkälke
Justerbara stötdämpare, plastbelag, reflexer samt dragfäste bak
1595 kr
3995 kr
Reservdelar till alla snöskotrar hittar du i vår webbutik
www.Skoterdelen.com
Tel 0682-41 36 90

www.bksystem.se
Ny tillverkare!
Var rädd om din familj.
Led bort avgaserna till 100% bakom skotern och pulkan.
Tillverkas till alla modeller samt special.
BK-system
Tel. 0661-22 000
Tel Försäljning: Markus 0661-22 000, Verkstad: Eigel 070-370 65 78

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**

Don't cry.
SnoPro got it.

SnoPro utvecklar och tillverkar ersättningsdelar till de flesta snöskotermodeller.

När det som inte får hända ändå händer, eller när du vill byta slitagedelarna innan det är för sent. - titta efter de orangea förpackningarna hos din snöskoterhandlare.

SNOPRO

www.duells .se .no .dk

WEBSHOP!

WWW.LINDBLOMSMARINA.SE

◂ ATV, MOPED, SNÖ, MARIN - Duells Tillbehör m.m
◂ FOX, TOBE, CASTLE, DRAGON, LYNX, SNO-GEAR - Kläder

DRIVMATTA
38X307X44,6
PRIS: 5 995:-
ORDINARIE PRIS: 8 500 KR

SVART HUV
LYNX
PRIS: 829:-

SLP-SKIDOR POWDER PRO
RÖD/SVART PRIS: 3695:-

KOMPLETT HUV OCH SIDOKÅPOR
TILL LYNX PAKETPRIS: 2395:-

Lindbloms

TEL. 0911-187 00 PITEÅ

HÅRDMETALL
STYRSKENOR

Peter Ericson
VM-vinnare på JARLA
2006 - 2007

JARLA
SKI RUNNER
FINNISH QUALITY

WWW.L-WELD.FI

Service, Tillbehör & Reservdelar

POLARIS
The Way Out.

Thule trailers släpvagnar,
Snöslungor
Tel: 0687-303 75 Fax: 0687-305 50

Åsarna Skoterservice

SNO GEAR

Uppskattade julklappar - oavsett vilket märke vänner eller släkt kör!

Hitta din närmaste Snogear-återförsäljare på:
SNOGEAR.FI

Trademark of Bombardier Recreational Products Inc. or its affiliates.

Saab Thunder

Ljudet av en trimmad tvåtaktstrippel är bland det bästa som finns, så varför inte köra med en året runt?

Av: Björn

Det är väl en jävla tur att inte alla spelar Bingolotto och åker 945:a till och från Konsum. Det är väl ännu mer tur att alla inte bor i radhus, bara tittar på tv och gör som alla andra.

Far och son Hansson, Ebbe den äldre och Michael den yngre är två typexempel på personer som inte vill foga sig och göra som den stora massan.

Ebbe Hansson är pensionären som fortfarande har springet kvar i benen samtidigt som sonen Michael verkar trivas i dennes sällskap, och tvärtom. Tillsammans har de motorintresset som den stora gemensamma nämnaren, samtidigt som modern i huset skakar på huvudet, men lyckligtvis låter dom hållas.

Även om motorintresset alltid funnits där, har Michael ett sorgligt förflutet som EM-mästare på rullskidor på åttiotalet.

—Visst var jag det. Jag har en tendens att uppslukas av det jag håller på med för tillfället och det var en period i mitt liv då allt kretsade runt just skidåkning, både på asfalt och snö. Jag vann det mesta i rullskidväg och var faktiskt i topp 40 i Vasaloppet när jag var som bäst, minns Michael.

Att du inte skäms Michael, rullskidor? Som tur var avslutades den mörka tiden i Michaels liv som vid den tiden flyttat upp till Dalarna för att komma åt snön. När skidkarriären var över blev han dock kvar och utvecklade istället intresset för snöskotrar, och det är väl egentligen här som det första fröet i den här historien såddes.

Thundercat 1

Det finns skotermodeller som sätter sig lite extra djupt i våra medvetanden och till slut blir en riktig ikon. Man behöver väl inte säga så mycket mer än Thundercat 1000 så vet väl alla vad vi pratar om? Som en påminnelse kan vi säga att det var den här modellen som hade en trecylindrig 1000-kubikare, som i alla lägen gav i runda slängar 160 kusar. Med ytterst få modifieringar nåddes siffran 200 och just denna egenskap har gett denna maskin sitt legendariska rykte.

Även om familjen Hanssons garage härbärgerar de mest exotiska gamla rallybilar är det just den gamla 2-takts Saaben som fått mest uppmärksamhet på sistone.

Då familjen Hansson besökt Rättvik Hillclimb under några år och då använt sina andra rallyjärn uppför backen, visste de vad som krävdes för att inte skämmas över sluttiden och hade det i åtanke när comebacken med tvåtakts Saaben planerades, för comeback skulle det bli.

Ett lämpligt rostfritt objekt från 1965 letades upp och samtidigt så släpades en framdel från samma år också hem. Framdelen plockades in i garaget för att agera mall för det nya motorbygget.

Som ni kanske redan listat ut så var tanken att Suzikis 1000-kubikare skulle passas in under skalet, med ett enda krav, det skulle inte synas utifrån.

Sekventiellt?

Motorn fick sig en omgång av Ebbe och begåvades med tre stycken fläskiga Lectron 44-milimeters förgasare och ett set med hemmabyggda pipor. Efter många timmar med svetsen och miniräknaren hade de två måttat in motorn i den inburna gigen. Eftersom vevaxeltappen är konisk och inte alls avsedd för ett svänghjul, samtidigt som bakgaveln på motorn inte existerar finns därför ingenting vettigt att skruva fast växellådan i. Då Ebbe jobbat som mekaniker i hela sitt liv löstes dessa problem i ett nafs och motorn försågs med både en gavel med fästpunkter för Saablådan, svänghjul och en enkelskivig sinterlammell med fjädrande centrum.

Då en originalväxellåda är avsedd och växlad för en motor som jobbar runt 3500 till 4000 varv blev det till att tänka om ordentligt. Vad gör man om man har kunskapen, tiden och orken? Jo man funderar lite till och gör en helt ny drevsats till originalväxellådan! En som både är lägre drevad och tätare växlad. Och tätt blev det. Saaben har idag en toppfart på 128 kilometer i timmen och behöver betydligt kortare tid på sig upp till just den farten än merparten av de fordon jag fått åka med i under mina år som motorjournalist. Motorn jobbar mellan 6000 och 9500 varv och gör det utan någon som helst ljuddämpning, såvida du inte har hörselkåpor eller hjälm.

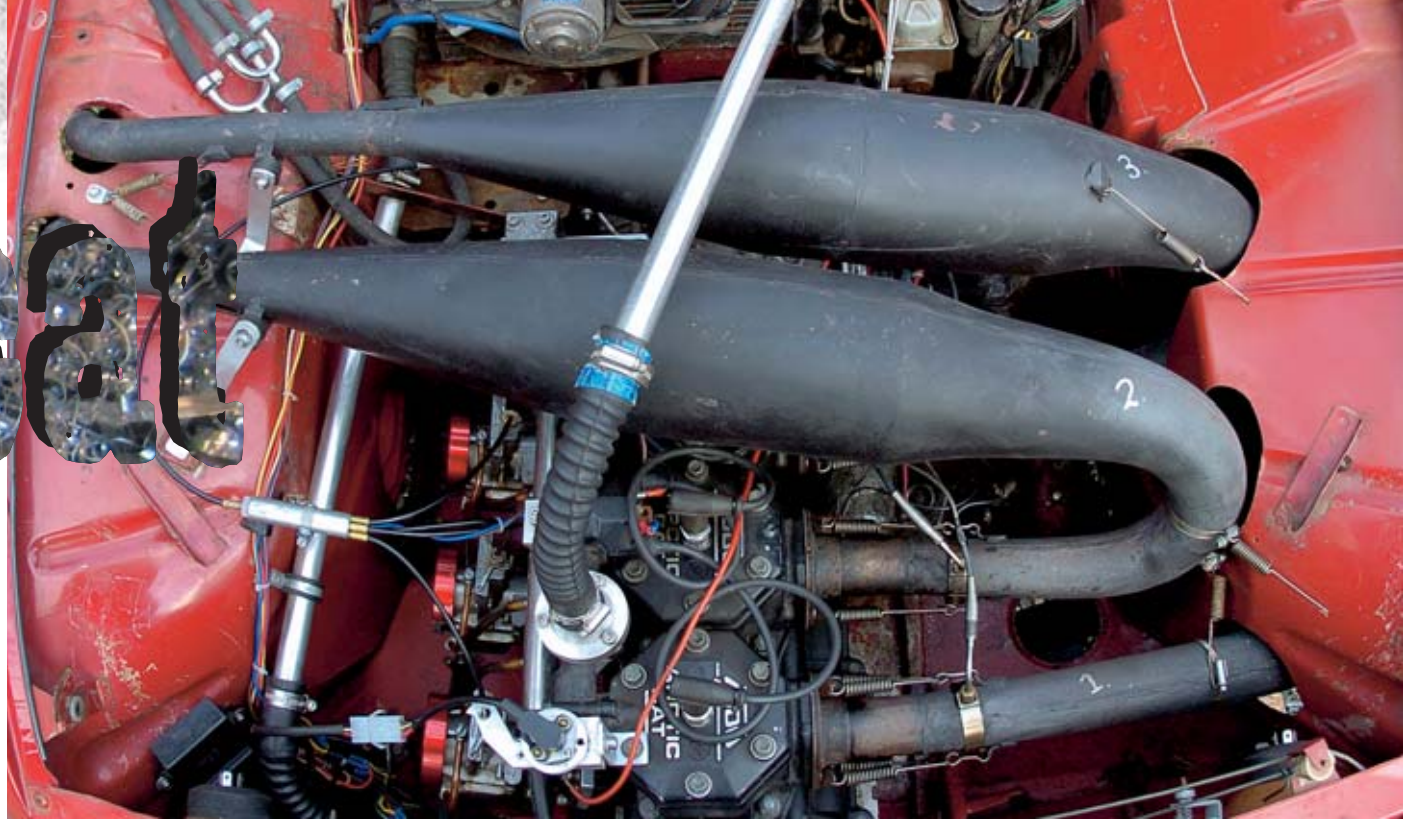
Sommaren kom och det var dags att skrämma slag på resten av Hillclimb-ligan. Och visst blev folk förvånade när de ställde sig på startlinjen med 200-hästarsbesten. Gruset sprutade och resten av nostalgiligan gapade ikapp medan Saaben matade sig igenom växlarna snabbare än någon någonsin överhuvudtaget trodde var möjligt.

—Visst var folk fundersamma när vi väl lyfte på huven och de fick se vad som fanns där, skrattar Ebbe.

Vad som komma skall.

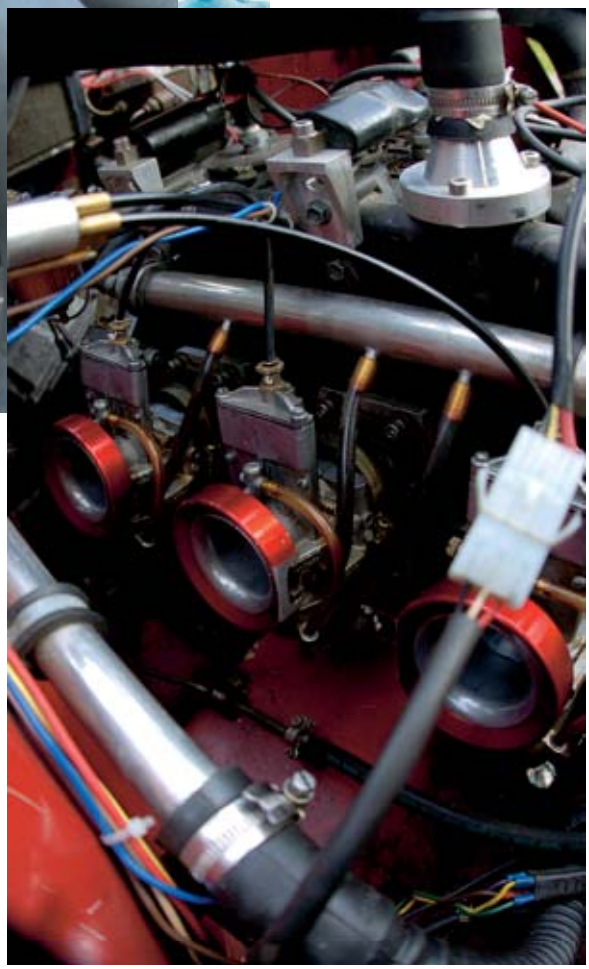
Känslan av barndomens accelarationstester med åttiokubikaren kommer, då det är mer än dags att lägga i nästa växel ganska direkt efter du precis växlat. Accelerationen är fantastiskt underhållande, men det är just det eviga växlandet som snurrar i Ebbes huvud för tillfället. Att växla som en kobra med en rattväxlad Saag 96:a kanske inte är det mest optimala och Team Hansson jobbar i detta nu med att återigen uppdatera besten från Östhammar. Om det blir en sekventiell låda, variator eller automat återstår att se. Hur det än blir kommer det bli bra och det underbara ljudet, det ändras aldrig.

Gal



Vem sa att tvåtaktaren var död? Ingen vi känner i alla fall då just denna 1000 kubikare pumpar ur sig en bit över 200 friska!

Ganska mycket tid har gått åt att få plats med piporna. Utifrån sett avslöjar installationen ingenting



Tre stycken Lectron 44-millimeters förgasare ser till att det finns bränsle, vilket är extra viktigt för en motor som jobbar med bara två takter.

Ebbe och Michael verkar inte bara ha överskottsenergi som de vill bli av med, de har också hittat just sin grej att ödsla den energin på.

Du har väl inte missat chansen att vinna en sprillans n Polaris Shift av senaste modell.

Att prenumerera på en tidning man vill ha är alltid att föredra då du inte bara sparar några spänn, du får också tidningen i brevlådan före de som väljer att köpa den på kiosken. För oss som tidningsförlag är varje ny prenumerant fantastiskt värdefull och vi försöker alltid att ha något lukrativt erbjudande för just er. I år valde vi att bjuda till lite extra och har därför ordnat en tävling för både nya och gamla prenumeranter. Vare sig du redan är prenumerant eller funderar du på att bli, så är det dags att ta chansen att vinna en språnkans 2008 års Polaris Shift och en komplett personlig utrustning, för ett totalt värde av 100,000 kronor. Varför inte ge bort chansen i julklapp? Du vet väl att du kan ladda hem den perfekta julklappen från snowrider.se? Som sagt, aldrig förr i SnowRiders historia har vi haft ett förstapris i någon tävling som matchar just denna. Vi tog i ordentligt och funderade lite extra, när vi ändå höll på.

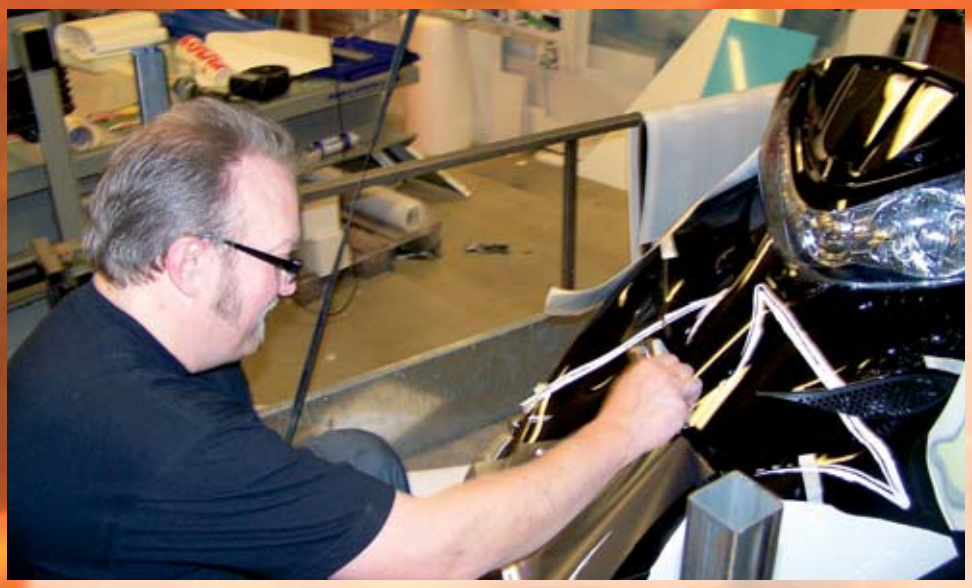
Just nu pågår vår tävling på snowrider.se och det är där du ska svara på följande frågor.

1) Förra säsongen firade SnowRider ett jubileum. Vilket?
5 år
1 år
15 år

2) I vilken ort i Dalarna ligger SnowRiders redaktion?
Mora
Leksand
Rättvik

3) Hur många SnowRider ger vi ut under en säsong?
12st
9st
6st

VINN!

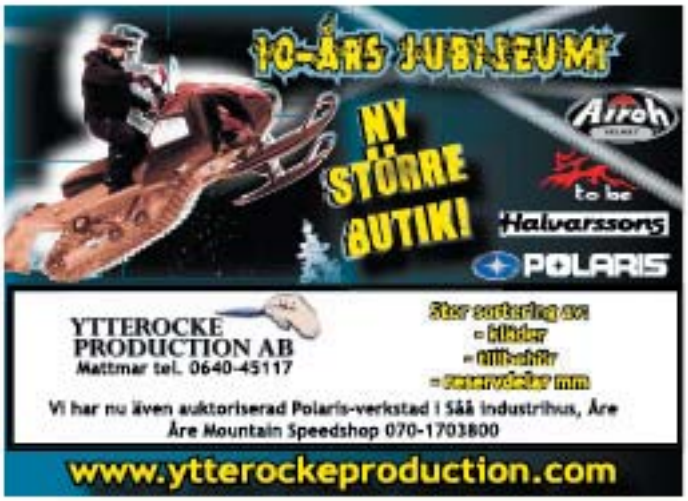


Då en yrkesman troligen är bättre på att dekala och designa vårt förstapris lämnades jobbet helt enkelt bort till Kjell-Laban på Flex Design i Mora. Från och med nu kommer vi också att ha troligen världens fränaste dekalset tillgängliga till alla möjliga modeller. Vart finns dessa då? Var tror du? Naturligtvis på Europas största skotersajt, snowrider.se

Förutom just denna unika Shift av senaste modell vinner du också en komplett skoterutrustning från topp till tå. Det enda du behöver göra är att gå in på snowrider.se för att teckna en prenumeration och svara på tre frågor.

One of a kind. Troligen är just denna maskin helt unik och du kommer så gott som aldrig att missta dig och sätta dig på någon annans Shift. Du har till nyårsaftons natt på dig att surfa in på snowrider.se svara på frågorna.

Hyr stuga på Särnaheden!
: Bo mitt i skoterleden!
- Leder till Sälen, Grövelsjön, Lofsdalen, Funäsdalen m.fl.
- 10 km från Särna, 20 km från Idre
- Varmgarage i källaren (för skut-mek.?)
- 6-8 bäddar, fullt utrustat kök, två badrum, 3 sovrum
- Nära fina fiskevatten
Priser från 3495 kr/v.
Även veckoslut.
För mer info & bokning
070-577 40 35 Leif Granath


10-ÅRS JUBILEUM!
NY STÖRRE BUTIK!
Airoh
to be
Halvarssons
POLARIS
YTTEROCKE PRODUCTION AB
Mattmar tel. 0640-45117
Stor sortering av:
- hjälmar
- tillbehör
- reservdelar mm
Vi har nu även auktoriserad Polaris-verkstad i Sså industrihus, Åre
Åre Mountain Speedshop 070-1703800
www.ytterockeproduction.com

SNO GEAR
SPORT Stället
Varmt, låg vikt, slitstarkt, bra passform, Snyggt, vattentätt och bra andningsegenskaper.
Sju RÄTT!
TRAIL Sko
Låg vikt och varm
SPORT FLEECE
Handskar
"en utmärkt handske för snöskoterkörning"
www.snogear.fi
Ladda hem den senaste broschyrer från Internet eller få den hos din närmaste återförsäljare.
www.snogear.fi
2008

ATV
OFFROAD
SNÖSKOTER
Dubbrevolution!
Nu kan du skruva i precis så mycket grepp du vill ha i din ATV, snöskoter eller offroadbil.
När våren kommer skruvar du helt enkelt bara ut dubbarna och sparar dem till nästa vinter.
Maxigrip dubbsatser finns nu i din motorbutik.
Skruvdragaren har du förmodligen redan...
www.Duelle.se .no .dk
MAXI GRIP
TM

NILA – med plats för mer fritid
Nila 4-sits, Nila 2-sits, Nila packpulkan, Nilakälken
Tillverkare: PerssonBåt, 0953-302 36
www.perssonbat.se

WWW.BAMSEPULKAN.COM

Tillbehör, Takrräcken, övendragskapell, extra dragkrok, handikappanpassning, samt reservdelar.
För närmaste ÅF. ring Plastpulka AB, Leif 0695-30084, 070-5129068

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

LYNX
Nya fritidskläder

Ladda hem broschyrer från brp.com
Nyheter även för stora och små barn.

SPEED STORE
www.speedstore.nu
Tillbehör för ATV SKOTER CROSS ENDURO

www.theredfox.se
Skorna som tål tuffa tag

Proffs på postorder! CROSSBOLAGET.COM 090-1234 00

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

DALA-CUPEN

When det är sommar är det dags för gräsdragracing. Vi gjorde ett intressant besök i Dala-Järna under den smått klassiska Dala-Cupen.

Av: Patrik Larsson

I slutet på Juli i somras kördes Dala-Cupen för 14:e året i följd. Detta gör Dala-Cupen som arrangeras av Dala-Järna SSK till Sveriges numer äldsta sommartävling på snöskoter.

Cupen körs över tre dagar. Sträckan är 152 meter. Underlaget är gräs. Klasserna är i dagsläget tre Stock-klasser med kubikgränserna 380, 600 och 800. Vidare körs Pro Stock och Open Mod/Fuel grupp 2 som är två viktindekklasser.

I Open Mod/Fuel grupp 2 hittar vi skotrar med 700 och 800-kubiks motorer. Det finns även en klass med 500 och 600-kubikare som heter Open Fuel grupp 1, men eftersom deltagarantalet i klassen brukar vara lågt så går dom upp och kör i grupp 2.

Den sista klassen som körs heter Open Fuel 1600 och här får vi se de allra mest potenta och extrema byggena då det mesta är tillåtet och begränsningarna är få.

Man kör tidskval och en elimineringsstege varje dag där en vinnare koras i varje klass. Man har även prisutdelning varje dag.

Eftersom det är en cup tar alla tävlande med sig sina poäng till den sista dagen, då förutom den dagens vinnare det även utses en total cupvinnare i varje klass.

I och med att man hittills blandat alla klasserna i tidskvalet har arrangören ställt till det lite för sig. I de tre mest potenta klasserna Pro Stock, Open Mod/fuel grupp 2 och Open Fuel 1600cc är det krav på att förarna ska ha skyddsväst på sig, detta eftersom det är tillåtet att köra med dubbar i mattan.

Men förarna av standardmaskinerna behöver vanligtvis inte ha skyddsväst eftersom de inte kör med dubb. Problemet som uppstår när man blandar klasserna på det här sättet är att även standardmaskinsförarna måste ha skyddsväst på sig när de möter en dubbad skoter.

Detta är anledningen till att kvalen rätt var det var stod still i väntan på att få fram en skyddsväst till stock-föraren.

Vi frågade Lars-Åke Larsson som är Dala-Järna SSK ordförande om dom har några planer på att försöka lösa det här problemet på ett lite smidigare sätt.

—Jo absolut, vi skulle så klart kunna kvala klassvis, på så sätt är ju problemet ur välden, vi ska prata om det i klubben inför nästa års tävling.

Omsättning

Under skoterdragracingens storhetstid i slutet på 90-talet hade Dala-Cupen ungefär 70-80 deltagare varje år. Fram till idag har deltagandet gått ner något till att nu ligga på runt 50 förare.

—Eftersom gräsbanan inte tål hur mycket som helst så känns det som vi ligger på en ganska bra nivå i dagsläget. Självklart kan vi ta emot mer folk vilket vi också gärna gör, men vår tävling har aldrig hittills gått med förlust och idag ligger vår omsättning på sexsiffriga belopp, samtidigt som den även ger ett litet tillskott till klubben, och det är vi mycket stolta över, säger Lars-Åke.

Eftersom det i år var den 14:e tävlingen i rad betyder det att dom nästa gång kommer fira 15-års jubileum.

—Alldeles riktigt! Vi har stora planer, men allt är inte klappat och klart än, så vad vi kommer att hitta på får vi lov att återkomma om, men jag kan passa på att efterlysa lite utställare och återförsäljare som vill visa upp sig och på det sättet göra ett riktigt bra evenemang ännu bättre, säger ordförande Lars-Åke.

—Det är bara att hoppas på fint väder då så att ni kan genomföra jubileet, säger jag.

—Genomföra det, det klarar vi alltid, du vet vi kan köra även om det regnar, det blir visserligen halt, men det är lika för alla, avslutar Lars-Åke.

Tänk vilken ypperlig form av motortävling det här är. Du kan ha ett fordon som du med enkla medel kan konvertera mellan de olika underlagen asfalt, snö och gräs och på det sättet slippa gå i ide när säsonen är slut, för snöskoterns säsong tar aldrig slut.

Marcus Georgson kom på fjärde plats i Open Mod/Fuel grupp 2. Fick inte riktig fart i bitarna vilket han brukar ha.

Cupens starkast lysande stjärna var Emelie Wallinder som vann både i värstingklassen Open Fuel 1600cc och Stock 800. I Open Fuel kommer dom snabbaste upp i farter över 190 km/h och de 152 metrarna avverkas på mittenfyror.

2007

Stock 0-380 cc	D1:	D2:	D3:	Tot:
1 Frida Persson 5 6 SMK Söderhamn	1	1	75	275
2 Robin Svanberg 48 SMK Söderhamn	75	75	1	25

Stock 600 cc	D1:	D2:	D3:	Tot:
1 Peter Hagberg 413 DJSSK	75	1	1	275
2 Robin Eilertsen 54 Verdal SSK	25	75	75	175
3 Kåre Westerberg 4 7 DJSSK	5	5	25	125

Stock 800 cc	D1:	D2:	D3:	Tot:
1 Emelie Wallinder 327 Frostvikens SK	5	1	1	25
2 Daniel Sixtensson 499 DJSSK	-	75	75	15
3 Arve Aalberg 15 4 Verdal SSK	1	-	-	1

Pro Stock	D1:	D2:	D3:	Tot:
1 Alf Einar Ervik 666 Verdal SSK	1	1	1	3
2 Berit Marie Eira 911 Alta SSF	75	75	75	225
3 Pierre Norling 46 SMK Söderhamn	5	-	5	1

Open M/Fuel Gr. 2	D1:	D2:	D3:	Tot:
1 Magnus Strid 2 8 Strömssunds SSK	1	75	1	275
2 Roger Haglund 212 Dorotea SSK	5	1	-	15
3 Stefan Haglund 2 3 Strömsunds SSK	25	5	5	125

Open Fuel 1600 cc	D1:	D2:	D3:	Tot:
1 Emelie Wallinder 1 8 Frostvikens SK	75	1	1	275
2 Morten Rushfeldt 7 Kirkenes MK	1	75	75	25
3 Dan Berg 11 Alta SSF	25	5	5	125

Alf Einar Ervik vinnare i Pro Stock. Hans maskin går djävulskt bra och han vann allt hela helgen i sin klass.

—Jag ska köra byxorna av dig!, hördes någon skrika innan start.

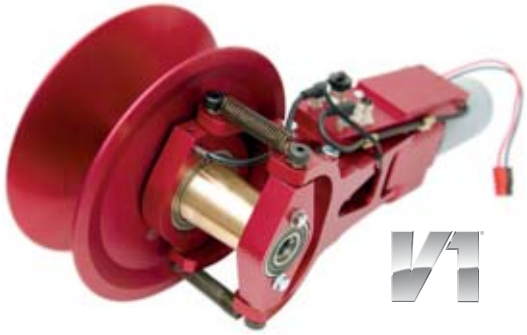
Pressen på Doktor Sixtensson med sin Arctic Cat F6 att inte förstöra all spänning i Stock 600 vart för hög. Så han valde att köra Stock 800 i stället, där han imponerade med en total andraplats.

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

LÖÖVE
LÄTTMETALLTRAILERN

evolution

www.syre.se



från och med nu väljer du!

För 50 år sedan uppfanns den första snöskotern.
Sedan dess har i princip allt på den utvecklats. Utom variatorn.

Pivario presenterar nu V1 – världens första elektroniskt styrda variator för snöskotrar. Med tre optimerade körlägen i en och samma maskin tvingas du inte längre välja mellan en renodlad racing-, touring- eller yrkesmaskin.

Nämnde vi att den är snygg också?

Produktinformation och
närmaste återförsäljare:
www.pivario.com

pivario®
–freedom to choose

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 ORRIKVEST MOTOR YAMAHA

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

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

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!

Vad ska tomten komma med i år?

Det är nu 11 år sedan vi drog igång SnowRider. Vägen har varit krokig men rolig, då vi alltid har haft er läsare som stöttat oss. Faktum är att vi har kvar en stor del av de första prenumeranterna än idag, och det tackar vi för.

Vi har länge funderat över hur vi kan gå steget längre för att locka ännu fler prenumeranter. Därför har vi till i år gjort en tävling för just dig som gillar tidningen men inte riktigt kommit till skott och fyllt i prenumerationsformuläret på snowrider.se. Är du redan prenumerant och också är tävlingssugen är det bara att förlänga din redan befintliga prenumeration så får du så klart också var med.

Ska man göra någonting är det bäst att göra det ordentligt resonerade vi och skakade fram ett först-apris som kan få vem som helst sugen att tävla. Vinnaren i vår tävling går hem med en extrautrustad och SnowRider-dekalad 2008 års Polaris Shift och en komplett personlig utrustning till ett sammanlagt värde av 100 000:-.

Har du inte hoppat på tävlingen än är det hög tid att göra det nu, du har fortfarnade lite tid på dig, sen är det försent.

Kom igen, surfa in på Europas största snöskotersajt www.snowrider.se och fyll i formuläret som ger dig chansen att åka nytt i år!

Alla vi på SnowRider

Sistaminuten julklapp

Så här gör du: Gå in på www.snowrider.se!

Allt du behöver göra är att gå in på www.snowrider.se och teckna en 12-nummers prenumeration och samtidigt svara på några enkla frågor. Prenumerera på 12 nummer (eller förläng din gamla prenumeration) av 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 (betala till PG-nummer som står på hemsidan, märk betalningen med ditt namn + adress) har du den exklusiva chansen att vinna en supersnygg 2008 års IQ Shift 600 från POLARIS till ett värde av 79 900 kr tillsammans med massor av cool extrautrustning från Duells. Vad sägs t.ex om handtagsskydd från Powermadd? En komplett personlig utrustning från topp till tå i form av SnoPro-hjälm, Icebug-skor, Tek-Vest, goggles från Generation X och HMK skoterställ? Allt till ett värde av 15 000 kr. Och som om detta inte skulle vara nog, får vinnaren också som grädde på moset skotern specialdekalad av SnowRider med en design som du kommer att vara helt ensam om på hela klotet. Värde ca 5 000 kr. Totalt värde på hela paketet är fantastiska 100 000 kr.

Fullständiga regler för tävlingen kan du läsa om på www.snowrider.se.

Marsch till datorn och tävla nu!

Välkommen ombord!

Allt detta kan bli ditt!

SNOPRO

ABUS
Security Tech Germany

GENERATION X

SNOPRO

HMK
SNOWMOBILING.COM

PowerMadd

TekVest

Tävlingen pågår f.o.m 31/8-07 t.o.m 31/12-07. Vinnaren får komma till redaktionen i Mora och hämta vinsten samt presenteras i SnowRider nr 6 07/08. Se tävlingsregler på www.snowrider.se.
Tävlingsjuryn består av SnowRiders redaktörer och representanter från Duells och Polaris. Juryns beslut kan inte överklagas.
Ev. vinstskatt betalas av vinnaren.

www.snowrider.se

BENGTS
CYKEL & MOTOR

Årets Lynx återförsäljare 2007

För bästa skoteraffär kontakta oss
www.bengacykelomotor.se
0243 - 23 70 80

Not just oil, Pennzoil!

Nyhet!

Pennzoil Snowmobile Full-Synthetic

Pennzoil Snowmobile Full-Synthetic är specialitet framtagen för High Performance 2-takt snöskotor som går i stark tempo. Låg askhalt motverkar rut och avlagringar i förbränningskammare och på exposition sluten avgasportar mm. Den balanserade formuleringen ger en högre prestanda och minimerar angpunkt. Välj mellan 1L och 5L.

PENNZOIL

General agent: Wilh AB Pennzoil Nordic Tel. 035 10 10 21

Fjällhotellet Lofsdalen ~ *www.fjallhotelletlofsdalen.se*

Fjällhotellet erbjuder flera olika boenden, After Ski, à la carte restaurang, relaxavdelning och mycket mer. Ring för mer information 0680- 411 77.

Lynx specialisten i Norrland

Nu Webshop!

Lindbloms

www.lindblomsmarina.se

Begagnade skotrar, drivband huvar hjälmar m.m.
Tel. 0911-187 00

LYNX

snow rider

Tävla med SnowRider och Camoplast

VINN!

Drivmatta till ett värde upp till 9250:-

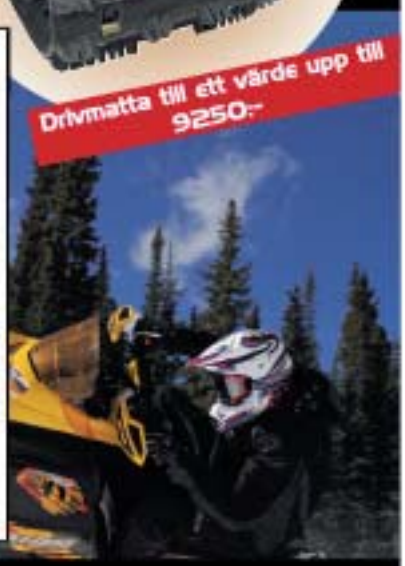
Vinnaren får en valfri drivmatta från Camoplast ur Duells sortiment, till ett värde av upp till 9250:-.
Allt du behöver göra är att gå in på www.snowrider.se och svara på frågorna:

- Var ligger Duells huvudkontor?
1. Östersund X. Stockholm 2. Göteborg

- När grundades Motorfirman Holger Duell AB?
1. 1932 X. 1960 2. 1972

- Vad har Camoplast nya drivmatta "Back Country" för kamhöjd?
1. 38 mm X. 44 mm 2. 46 mm

Vi vill ha ditt svar senast den 11/1-08.
Vinnarna presenteras på hemsidan och i nr 5.
Ev. vinstskatt betalas av vinnaren.
Vinnaren utses av repr. från Duells och SnowRider och kan inte överklagas.



Camoplast Duells

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

YAMAHA RACING
FTX
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

STÖTDÄMPARE
Gör som svenska & nordiska mästare!
Anlita Jonssons AllRep
Vi ställer in dämpare för maxprestanda!
Snabb auktoriserad service
HPG,KYB, Engans, WP, Fox, Showa, Arvin, Walker Evans, Öhlins, Ryde FX
Jonssons AllRep
Stationsvägen 1, 022 75 Hällnäs. Tel. 0933-201 66

Reparationer & Service
Stötdämparspecialister
Trimming
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: 063-12 11 00
www.polarn-innovation.se

Lilla, lilla, lilla, lilla annonsen.....
SYNS OCKSÅ BRA!
marita@snowrider.se carina@snowrider.se

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. POSTORDER
ÖPPET: Mån-Fre 9-12,13-17

Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-984 66
Mäsor av fräscha beg. skotrar
POLARIS
ski-doo LYNX
Se dem på:
www.kalixmaskiner.se
Skickas fraktfritt inom Sverige!

Halvarssons
BO'S HYDRAULSERVICE
Tel. 0950-10656
lycksele
B.O's HYDRAULSERVICE LYNX
www.bos.nu

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-HJULIGAR, MOPEDER
UTHYRES FÄLLHUS MED SKOTRAR
www.skoteranders.com 016-790 33

Fulufjällsbyn
Vi har även rum
Bo 3 nätter betala 2!
LÅG-SÄSONGS PRISER!
Ex- 4 bäddar 3 nätter
1.050:-
Högsäsong erbjudande: 20% rabatt
på minst 3 nätter i en 4, 6 eller 8 pers stuga
Skoterleder i anknytning till stugbyn
Tel. 0253 – 10310 Boka nu och ange koden: SRIM 0708
www.panparksaccommodation.com

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

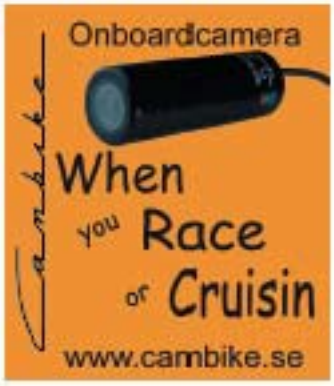
POLARIS
Bil-laget
Tel.: 0911-180 10

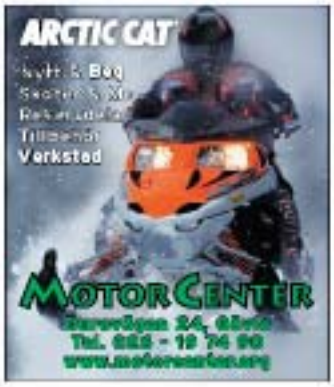
Ny webshop
Missa inte!, Missa inte!, Missa inte!
www.luleaskoterdem.se
Vi har massor med nya & beg. delar
till alla märken, cylinderborrning
samt vevaxelreparationer
SNOPRO
KIMPEX
HJC
POWERMADD
SINISALO
SPORTTECH
UFO
Ny webshop
Öppet tider
Mån - Fre 10,00-17,30
Lunch 11,30-12,30
Tel: 0920- 341 42
Fax: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

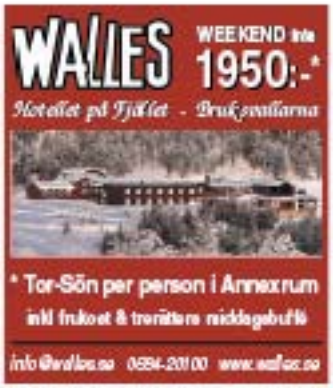
Kymco MXU500 4X4
VINTERPAKET PÅ KÖPET!
Gäller så långt lagret räcker
Södermans bilservice
Tel. 090-23030 Järnvägsgatan 7 Holmsund
www.sodermans.nu

www.bworks.se
Freestyledynor Styrhöjare
Slutburkar m.m.
Baboon Workshop
Tel. 0705-200 913

www.tt-trading.se
POLARIS
ARCTIC CAT
TT-TRADING AB
Tel: 0980-60900
070-6291642, 070-2450589


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


ARCTIC CAT
Verkstad
MOTOR CENTER


WALLES
WEEKEND fr/m
1950:-*
Hotellet på Fjället - Brukswallarna
* Tor-Sön per person i Annexrum
inkl frukost & treriätters middagsbuffé

Varmt och skönt!
Magazin du Nord
Tel. 090-777420 Bagageliersa, Umeå
www.magazindunord.com

Varm i vinter?
Safarinet 1595:-
Kängs sport
Södermans bilservice
Tel. 090-23030 Järnvägsgatan 7 Holmsund
www.sodermans.nu

OLTJÄRNS STUGBY
Mitt i härliga Härjedalen
vid foten av Sånfjället
Skoterledernas kruben
www.oltjarn.com

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

Årsunda
www.skoterhuset.com

ski-doo
LYNX
GÖRANS MOTOR

HÅLLGRENS MOTOR AB
i Burträsk - tel 0914-10401
POLARIS
Din polarishandlare
nytt & begagnat
www.hallgrensmotor.se

POLARIS
YAMAHA
Hans Eriksson AB
Frövi
www.hanseriksson.se

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

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

MULTIGLIDE
Ulf Arkeberg
Källe med flyttbar tyngdpunkt
i ultralätt aluminium
5 funktioner
-Passagerarkälke
-Skoterbilgarkälke
-Fraktkälke
-Timmerkälke
-Fyrhjulingsvagn
www.allyoerwant-snow.com

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

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
Uckelbo Reservdelar!
Stort urval skotrar,
Service-Reservdelar
Tillbehör-Kläder
TJ:s Skoter
& Motor
Pl 3737 Storåbränna Föllinge
0645-220 55, 010-250 72 77

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
Vidbränslebackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@racingkonsult.com

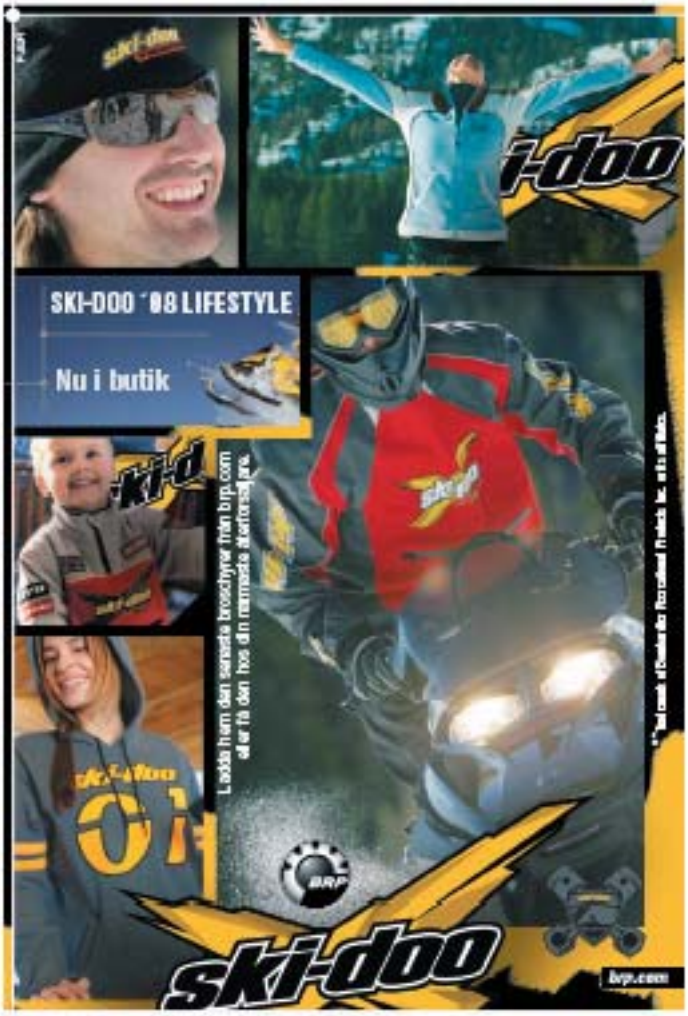
Kom och fyndar
Kanonpriser på nya 06:or & 07:or!
LYNX
HONDA ATV
SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR
BIL & MASKINFIRMA
ERIC GRÖNING
TEL:0651-711255 FAX:0651-12956
LJUSDAL

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

DU BESTÄMMER!
Designa dina kläder själv på
www.jernbergs.se
SKOTERSKLÄDER
- Måttbeställningar
- standardstorlekar
- specialutföranden
Hjälmar&skydd
Jernbergs
MALUNG

YAMAHA
YAMAHA ATV
can-am
ski-doo
LYNX
BRÖDERNA
SUNDSTRÖM AB
Försäljning Service Reservdelar Tillbehör
Lainvall tel. 0561-20044
ab.broderna@arjeplog.com

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

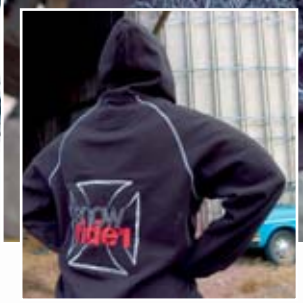

i-doo
SKI-DOO '08 LIFESTYLE
Nu i butik
Ladda hem den senaste broschyren från brp.com eller få den hos din närmaste skoterförsäljare.
ski-doo
brp.com

Hitta tomtar!
Hur många tomtar har vi gömt i tidningen?
Räkna ihop och gå in på www.snowrider.se
och lämna ditt svar.
Du kan vinna:
1:a pris: 1 st hoddie,
2:a pris: 1 st t-shirt.
Så här ser tomten ut som du ska leta efter, men den här räknas inte.
Vinn!
www.snowrider.se

Gå in och beställ på:

www.snowrider.se

Årets kläder kommer under Januari



här är en smygtitt!

Skynda fynda!

Begränsat antal kvar av de "gamla" hoodisarna!

499:-

Beställ redan idag!

Fjällhotellet Lofsdalen

www.fjallhotelletlofsdalen.se 0680-411 77

Packa ryggsäcken och kom till Lofsdalen, här finns oändliga skoterleder med välpreparerade spår, längdåkning och självklart backen med 25 pister.

Januarierbjudande

Boende i dubbelrum på hotellet 495kr per natt inkl frukost för 2 personer
Ange kod **SKOTER08**

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 y99:-

Missa inte nästa nummer!

I butik 15 Jan

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

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

SHARE OUR PASSION

08

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®