

snow rider

Kolfibermonstret

Sportmaskiner
2007

Peter
Den store

Grattis
SnowRider
10 år

Jukkasjärvi-Mora
Klädguiden

Interpress 0518-01



7 388051 805403

Returvecka V44

EXPERIENCE WINNING PERFORMANCE



2007 POLARIS ★ SNOWMOBILES



★ NEW MODEL FOR 2007



FS • FST • 600 HO CFI **TOURING**

★ NEW MODEL FOR 2007



FST • 600 HO • 600 HO CFI **IQ**

★ NEW MODEL FOR 2007



FST • 600 HO • 600 HO CFI **SWITCHBACK**

★ NEW MODEL FOR 2007



600 HO **RMK**

WIDETRAC • TRAIL TOURING • 600 HO CFI TOURING • FS TOURING • FST TOURING • 600 HO CFI IQ • 600 HO IQ • FST IQ • 700 DRAGON IQ • 600 HO CFI SWITCHBACK • 600 HO SWITCHBACK • FST SWITCHBACK • 600 HO RMK • 700 DRAGON RMK



AND



ACCESSORIES



Visit: www.polarisridersclub.com



POLARIS®

www.polarisindustries.com



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.



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

TekVest
www.duells.se.no.dk



Nummer: 1 säsongen 06-07

Årgång: 10

Omslagsbild: Polaris

Foto: Mattias Klockar

www.mattiasklockar.com

Prenumerationsfrågor:

pren@snowrider.se

Adress: Fridhemsgatan 4,

792 30 Mora

Tel: 0250-228 85

Fax: 0250-228 58

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

Ekonomi, Layout, Annonser:

Mikaela Friström

e-post: mikaela@snowrider.se

Layout:

Stina Lundgren

Ny Dimension

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

Utgivning nr 2-06/07 : 24 oktober

Annonsslopp: 24 september

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 nog 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

Innehåll:

- 8 Yamaha Sport
- 14 Ski-Doo Sport
- 20 Lössnö körning
- 26 Polaris Sport
- 32 Lynx Sport
- 40 Årets kläder
- 50 Kolfibermonstret
- 52 Jukkasjärvi-Mora
- 58 Snabbast
- 62 Arctic Cat Sport
- 66 Försäkring
- 68 SR Garaget
- 72 Peter Ericson
- 80 Begagnat

Fasta avdelningar:

- 4 Ledaren
- 6 Nytt & Noterat
- 82 SR-Shopen

Ledaren

Jaha då var det dags igen. Dags för oss att i relativt snabb takt ge ut våra sex nummer av snöskotertidningen SnowRider. Det som gör just den här säsongen speciell är att det är vår tionde. Vi går alltså in i vår tionde säsong med totalt 52 gjorda nummer av tidningen SnowRider, visst flyger tiden iväg?

Vi är i skrivande stund fyra stycken heltidsanställda personer på tidningsförlaget Otlas AB, och väntar tillökning i december då vi får förstärkning på skriverifronten med ytterligare en heltidsanställd journalist. Vi driver sedan 2004 också biltidningen Street&Strip, som numera också den kommer ut sex gånger om året. Vi har alltså totalt tolv utgivningar fördelat på hela året och det har gjort att vi måste ha koll på framförhållningen, då tidningsutgivningarna krockar emellanåt. Vissa av artiklarna du läser i denna tidning är skrivna för fem månader sedan och vi jobbar på ett helt annat sätt än för bara några år sedan. Vad gör vi för att förnya oss och för att fortsättningsvis också attrahera just dig? Vi kan aldrig göra en tidning som alla gillar, och vi har aldrig haft den avsikten. Vi försöker däremot att bredda oss så att vi på så sätt hittar fram till en större läsekrets. Den här säsongen kommer ni att få ta del av en hel hög av olika äventyrs och touringreportage. Vi kommer fortsättningsvis också följa skotercrossen, skriva om nya samt begagnade skotrar, hembyggen, teknikartiklar och toppa det hela med årets hetaste test BLS, BästaLed Skoter.

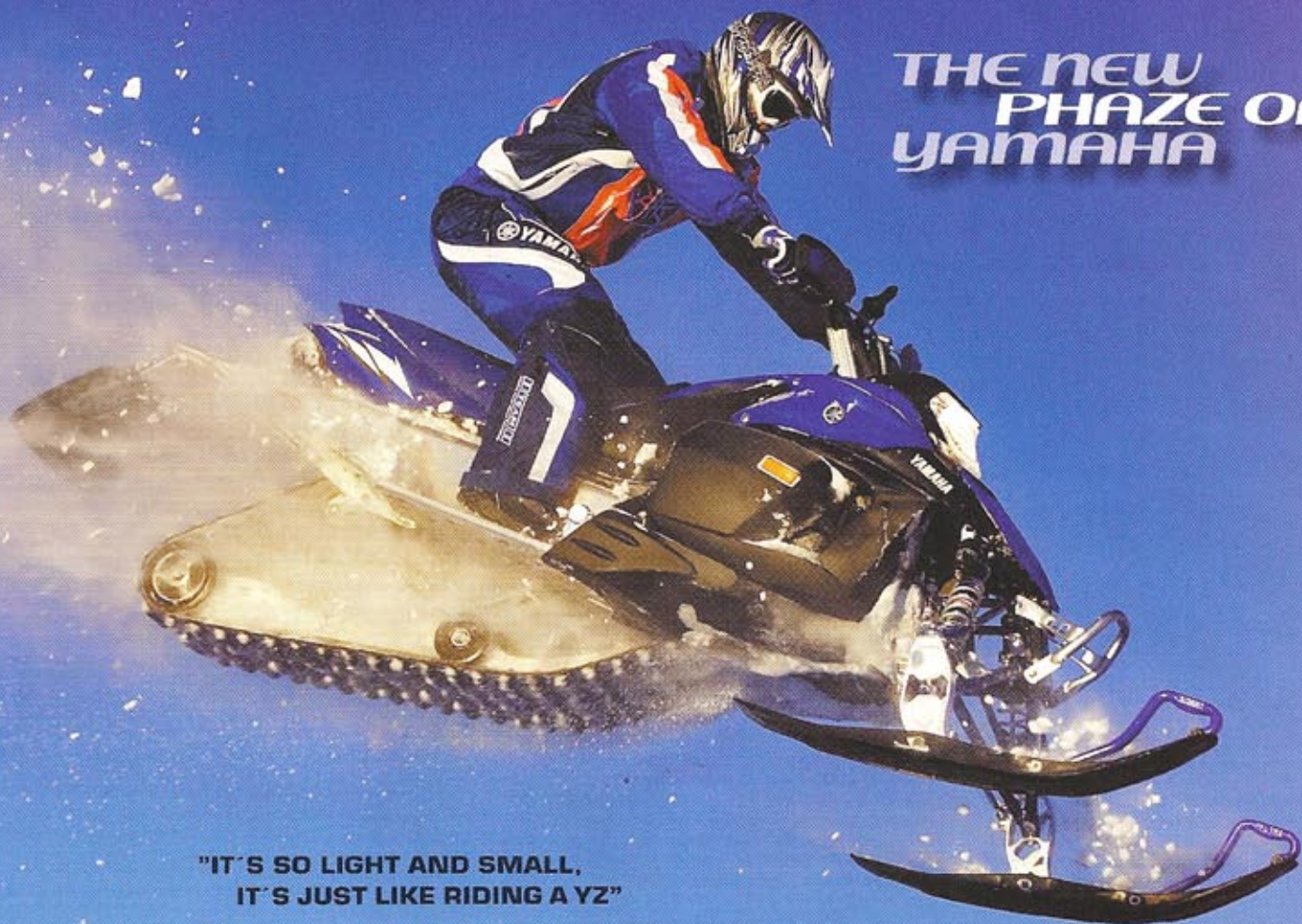
Vi sticker också ut hakan genom att försöka oss på att ta någon form av hastighetsrekord med vår projektskoter. Mer om detta inne i denna tidning. Men nu till det viktigaste. Vi vill alltid ta del av vad just du tycker och välkomnar med glädje nya idéer och tips. Maila därför mig (bjorn@snowrider.se) eller varför inte greppa telefonen för en pratstund om du har ett önskemål angående tidningsinnehållet.

Vi rusar in i vårt tionde år och gör det med glädje och fest. Under skoternsdagslördagen är det nämligen tioårsjubileum på Mora Parken, där just du är bjuden. För att få reda på mer, är det bara att bläddra sig fram i denna tidning. Grattis till oss på SnowRider, 10 år! Ja jävlar!

Chefredaktör
Björn Friström
SnowRider

PHAZERFX

THE NEW
PHAZE OF
YAMAHA



"IT'S SO LIGHT AND SMALL,
IT'S JUST LIKE RIDING A YZ"

Jimmy "Blaze" Fejes

För ett par år sedan startade vi 4-taktstrevolutionen, "no smoking generation". Nu rycker vi igen, med en helt ny skotergeneration. Nya Phazer FX (står för Fun Xtreme) är något helt nytt. Vass, tyst, högteknologisk 4-takt, den lättaste 4-taktaren någonsin i en skoter.

Nytänkande konstruktioner rakt igenom har resulterat i en skoter som är lättare, gladare, roligare att köra. För att inte tala om den grymma designen.

Är du mogen för det nya?



YAMAHA SMARTCHECK GER DIG 5.000:- RABATT PÅ ALLA 07-OR. GÄLLER TILL 15/11 2006



YAMAHA

Touching Your Heart

nytt & noterat



10 ÅR

Åren går fort. Fortare än man ibland kan ana. Vi satt en dag här på kontoret och diskuterade hur man egentligen räknar ut ett jubileum. Skall man fira när tio år har gått eller när man är inne på det tionde året. Hmm, vi kom i alla fall överens om att vi tyckte det var kul att vi nu träder in i SnowRiders tionde säsong och slog fast att i alla fall det skall firas.

Hur kommer det då att märkas för er läsare? Ja det vetefan, men kul kommer det i alla fall bli och festen inleds med ett partaj som världen sent kommer att glömma... Allt sker på Mora Parken den 28:e oktober på Skoternsdag-lördagkvällen.

Förutom att Yellow Mike spelar och DJ Brasse serverar vinylen, så kommer det att stimmas och stöjas en hel del. Nu kör vi och ett stort grattis till oss!

GRANINGEKÄNGA

När Affe förra året fick lov att ge upp sina gamla Graningekängor från 1985 föll valet på att fortsätta att köra just Graninge. Mycket hade tydligen hänt de senaste 20 åren och hans nya Graninge Bouldas som är avsedda för skoterkörning samt att de är byggda enligt dagens norm för hur en vintersko ska utformas har fungerat mycket bra. Skorna är lätta och har en rejäl sula vilket behövs när man äger snöskotrar med vassa fotsteg, riktigt mjuka sulor trasas lätt sönder då man kör en modern lössnömaskin. Snöläset fungerar mycket bra och skorna har värmt Affes apostlahästar även då termometern visat -30°C. Att inte innerskon går att ta lös är lite synd. Det kan ju hända att man då och då tar sig ett dopp i en fjällbäck. Men samantaget är detta en kanonkänga som många verkligen gillar! Kolla in www.graninge-outdoor.com om du vill veta mer.



NORSKA SOCKOR

Det kan väl inte vara någon annan än en norsk som trär på stumpor på bilens däck när det blir kallt.

Ja det låter knäppt men nu är det dags för oss andra att lära något nytt. Bort med snökedjorna och in med strumporna.

Sockan träs över bilens däck och hjul och fungerar som ett effektivt extra halkskydd vid halt väglag i form av såväl torr eller våt snö och även is. Dom kostar från 795:- per par och på www.ndfab.se eller www.autosock.nu kan du hitta mer information om du inte redan är övertygad om förträffligheten hos dessa sockor.

HMK I SVERIGE

Nu i vinter introduceras HMK:s värstingboots rejält på den Svenska marknaden. Modellerna som i första hand kommer att finnas tillgängliga är Highmark Pro LE, Highmark Pro och Cruiser 2. Skorna används av mängder av crossförare och friåkare världen över. Här hemma i Sverige körde Duells racingteam med HMK-kängorna förra säsongen och så klart är det Duells som åtagit sig uppgiften att sälja skorna här. På www.duells.se och www.hmksnowmobiling.com finns det mycket mer information för den vetgirige.



PHAZER TURBO

Enligt Yamahas hemsida ligger kampanjpriset på en Phazer Fun Xtreme på 89'900. Och en turbosats till den som MC Xpress var först i världen att ta fram till Phazer kostar 28'000 spänn. Det gör att du får en 140 hästars maskin som rent tekniskt är något helt nytt och som förmodligen inleder den nya trenden av lite mindre, lätta och extremt roliga skotrar. Det vill säga om du gör slag i saken och bokar en Phazer och ett turbokit relativt snart. Om Olle Olsson kommer att använda en turbomatad maskin när han som första Svensk skall ge sig på att göra en backflip med en Yamaha är nog inte bestämt än. Men det kommer att bli riktigt kul i vilket fall.



ALUMINIUMVINTER

Bara för att det är vinter måste man väl inte åka runt med en ful bil. Med specialanpassade aluminiumvälgar för vinterbruk löser du det problemet. NDF AB har nu till vintern två modeller att erbjuda. Den sjuekrade fälgen MIRAGE finns i 14 tum, den femekrade NOVA som finns i dimensioner från 15 upp till 17 tum. Båda är enkla att spola av och hålla i fint skick hela vintern. För en snygg vinter, besök www.ndf.se eller ring 031-86 35 35



RÖD-GRÖN KABEL

Inget är så bra att det inte kan göras bättre. Neckmike har vidareutvecklat kabeln till sina intecom-system. Det som gjorts är att dämpningen av mikrofonen tagits bort. Detta gör att mottagaren inte behöver ha så hög volym vilket markant sänker både klickljuden och bruset som uppträder. För säkerhetsskull har den nya kabeln fått en röd-grön markering för att kännas igen. Hitta all annan information på www.neckmike.se





AIR BLAIR

Ski-Doo har förlängt kontraktet med Blair Morgan Racing Team ytterligare två år. Därför kan Ski-Doo känna sig trygga igen ända till och med säsongen 2007-2008. —Dom är verkligen engagerade i att vinna, dom driver på utvecklingen längre än någon annan, och dom engagerar sig verkligen i mitt team. Vi är verkligen glada att få vara kvar i BRP-familjen! Säger chefen och en av de bästa förarna i världen Blair Morgan.

På www.bmrt.com finns det mer information om teamet.



MATTNYHETER

Matttillverkaren Camoplast som totalt dominerar världen med sina skotermattor fortsätter att utveckla och ta fram mattor i rasande fart. Yamaha hinner inte mer än presentera sin Phazer FX med 25 mm kammar förrän eftermarknadsmattan "Freeride" med 38 mm kammar är ute. En andra nyhet är att storsäljaren RipSaw kommer att finnas med 38-kammar under säsongen. Den tredje och mycket intressanta nyheten är att man kommer att kunna köpa mattan som sitter originalmonterade på Ski-Doos värstingar Mach Z och 800 X-RS. För er som kan Ski-Doo vet ni att mattan heter "IceRipper" och är en fördubbad variant med 32 mm kammar. Längderna kommer att vara 307 och 345 cm och kommer att finnas hos de välsorterade skoterbutikerna men kan även beställas direkt av Duells på www.duells.se.



TVÅ NYA MÄRKEN

Trots att priserna sjunker på de fem storas modeller och konkurrensen är stenhård kommer säsongen att ge oss minst två nya skotermärken. Egentligen är det i nuläget en återkommande och en helt ny tillverkare som planerar att visa vad dom fått fram. Det har väl inte undgått någon skoterintresserad i Sverige att det håller på att växa fram en ny Svensk skotertillverkare. SnoWolverine heter satsningen och företaget ägs av grundaren Anders Sterner, Value Management Sverige AB och två riskkapitalbolag. Utvecklingen sker i Täby utanför Stockholm och produktionen ligger i Sveg.

Vidare ryktas det om att företaget Redline skall lyftas upp ur konkursens djupa grav. Det är en grupp lokala investerare i Fargo i North Dakota som skall ha tagit tag i saken. Det blir också en samling unga hungriga människor från Yamaha, Polaris och Daimler Chrysler som tydligen fått uppdraget att jobba fram slutprodukten.

Vi säger lycka till till tillverkarna och ni andra kan läsa vidare på www.redlinesnowmobiles.com och www.snowwolverine.se

REVELJS NYA

Trimgurun och skoterlegenden Sven-Erik Revelj har fått klar sin nya hemsida. Besök www.reveljracing.se om du är intresserad av bland annat trimmade motorer och värstingdämpare eller bara vill snoka lite.



När Affe med flera i Mc-Xpress-gänget besökte BC i Kanada såg han att de flesta lössnöåkare hade crossglasögon utan rem bakom hjälmen. Scott säljer en variant som heter Quick Strap och Affe köpte så klart ett par direkt.

—Om Randy Swenson har sådana så vill även jag ha!, säger vår käre Alf.

Quick Strap är ett par vanliga "turbo flow" glasögon men har två dubbelhäftade fästen som man sätter på hjälmen. Ena fästet har en mekanisk hållknapp och andra sidan har kardborre. När man tar av sig glasögonen vid en paus lossar man bara på kardborresidan och låter glasögonen hänga fast vid hjälmen. Ingen risk att de ligger i snön eller att man tappar bort dem.

—Efter att ha kört med dessa under hela våren vill jag inte ha några "vanliga" crossglasögon igen. En kanonprodukt!, avslutar Affe.

Quick Strap hittas hos din välsorterade skoterhandlare.



DRAGON 700 SPECIAL

Motorhuset i Östersund kommer i år testa ett nytt grepp. Tanken är att specialutrusta en redan suverän skoter till något ännu bättre. Det är Polaris nya Dragon-modeller med 700-motorer som kommer att specialutrustas. Först och främst byts skidorna ut mot ett par SLP PowderPro i valfri färg. Vidare kommer motorn att uppdateras med en keramikbehandlad SLP singelpipa och en SLP lättvikts slutdämpare. Insprutningen kommer att mappas om och som grädd på moset monteras ett variator kit, även det från SLP. Det är totalt tio korta och fem RMK som det handlar om, så först till kvarn...

Föresten mattan byts också ut på den korta modellen, antingen 38 mm-kammar eller 44 mm, allt efter vad du som kund vill ha.

Besök Motorhuset i Östersund på www.motorhuset.com eller ring dom på 063-57 00 20 om detta verkar intressant.

GTX

Klim lanserar nu deras Adrenaline GTX Boot. Den skall vara marknadens första GORE-TEX-sko som är anpassad speciellt för skoterkörning. Den kommer att kosta 2295,- och saluförs av Snowtrade Sverige AB. Vill du kika närmare på den skall du besöka www.snowtrade.net







Nykomlingen och trotjänarna

Yamaha som alltid varit snusförnuftiga och sällan stuckit ut hakan allt för mycket förvånade oss alla på årets SnowShoot i staterna. Detta genom att presentera en av de mest vågade snöskotrarna någonsin.

Text: Björg Freestrom
Foto: www.mattiasklockar.com

Det är inte ofta en enskild maskin överglänser det mesta på en SnowShoot i USA. För er som inte vet vad en SnowShoot är kan jag berätta att det är det enda egentliga tillfället vi har att provköra alla kommande års nyheter och detta gör vi tillsammans med snöskotertillverkarna på plats i USA. Under alla år jag varit över är det bara en handfull maskiner som stuckit ut från mängden, men aldrig som just denna jag tänker på.

Maskinen jag i första hand menar är Yamahas nya Phazer FX och för den delen också ledvarianten Phazer GT som inte liknar någonting annat jag kört. Om jag ska jämföra denna nykomling med någon annan skoter blir det svårt. Det närmaste jag kan tänka mig är en Quadracer, ja alltså en crossfyrhjuling.

Glöm allt, ha ett öppet sinne och kom med raderad hårddisk innan du tar dig en provtur.

Liten och nätt

Skillnaden mellan GT:n och FX:en är att GT:n är mer sporttouringinriktad med sin lite lägre framvagn, snällare framdämpare och en existerande vindruta. FX:en däremot är totalt inriktad på hundra procent bus och har därför rejäla piggybackdämpare fram, 287 millimeters fjädringsväg och har naturligtvis ingen mesig ruta.

Det första jag lägger märke till när jag hoppar upp på den nya Phazern är den minst sagt höga och inspirerade körställningen. Det här är en maskin som ska köras, inte åkas. Att Phazern bara är lättsvängd är en underdrift då vändradien är fantastiskt snäv och trots det hårda underlaget på parkeringen lyder den mig. Skoterleden slingrar sig in i skogen och jag lägger mig medvetet sist i kön med både Patrik, Klockar och Micke framför mig för att ta reda på om 80 hästar verkligen räcker till. Visst, 80 hästar sparkar mindre än 120, men det man förlorar på rakorna vinnas med lätthet i både ingången och utgången på kurvorna. Jag gillar att ha full kontroll vid fullt gaspådrag och det är just den känslan som infinner sig redan efter några kilometers körning.

GT:n hänger med lika bra som FX:en trots sin lite mer utpräglade touringframtoning, den lägre framvagnen kompenserar den lite mjukare framfjädringen.

På de fina lederna håller jag tummen stumt och tvingar mig själv att hålla i överallt med det resultatet att jag faktiskt hänger med de andra på betydligt starkare maskiner. Vi svänger av den fina leden och närmar oss vårt fotoområde där vi hittat några improviserade hopp och det är här som Phazer FX verkligen vinner allas hjärtan. Balanserad, lättkörd och snäll

är några av kommentarerna från oss. För er som gillar att spö maskinerna kan vi meddela att Svenska Yamaha har sett till att de maskiner som kommer till Sverige är betydligt tuffare i fjädringssetupen än de som är avsedda för den amerikanska marknaden, tackar! Att Yamaha också använder Freestyle-kungen Jimmy Blaze Fejes i sina annonskampanjer understryker att denna maskin är byggd för att lekas med. Jag kan inte annat än hålla med Jimmy Blaze när han säger, "Feels like an YZ".

Genesis 80 FI

Nu när jungfruturen är avklarad var alla frågetecken som bortblåsta då det gällde effektuttaget, jag fattade också vad Yamaha egentligen har gjort, de har skapat en helt ny snöskoterklass!

Men att de skulle gå så här fullt ut och verkligen göra rätt från första början trodde jag inte, samtidigt som jag är helt övertygad om att just denna modell kommer att bli en storsäljare. Jag har hört att det till och med är på gång en speciell FX-klass i skotercrossen! Kommer Phazern att hålla? Det får tiden utvisa men Yamaha har ju för vana att bygga ändamålsenliga maskiner och mig veterligen så är detta den första maskin som lanseras som just en maskin som är ämnad för hopp, lek och bus. För att börja rota runt i specifikationsluntorna så måste vi ju börja någonstans och det får bli den tvåcylindriga Genesis 80 FI-fyrtaktsmotorn som får lägga sig under luppen.

Bara släkt

Redan i ett tidigt skede så skvallrades det om att Yamaha hade stoppat ihop två stycken YZF 250 motorer och att just denna skapelse skulle vara drivkällan till hela Phazerserien, men riktigt så enkelt är det väl ändå inte?

Att para ihop två motorer är nog betydligt mer oekonomiskt och krångligare än att komponera en ändamålsenlig motor med vissa släktdrag från crossidan. Bara det att Phazermotorn har glidlagrad vevaxel och ett gemensamt topplock borde ta död på denna myt. För att få den tvåcylindriga fyrtaktaren så snäll som möjligt sitter en kuggdriven balansaxel framför vevaxeln. Med ett slag på 53,6 mm och ett borr på 79,0 blir kubikantalet ganska så precis 499 kubik.

Toppeffekten hittar vi vid 11,000 varv och motorn är precis som RX-1:an nedrevad mellan vevaxeln och primäraxeln för att variatorerna ska få ett kallare och längre liv.

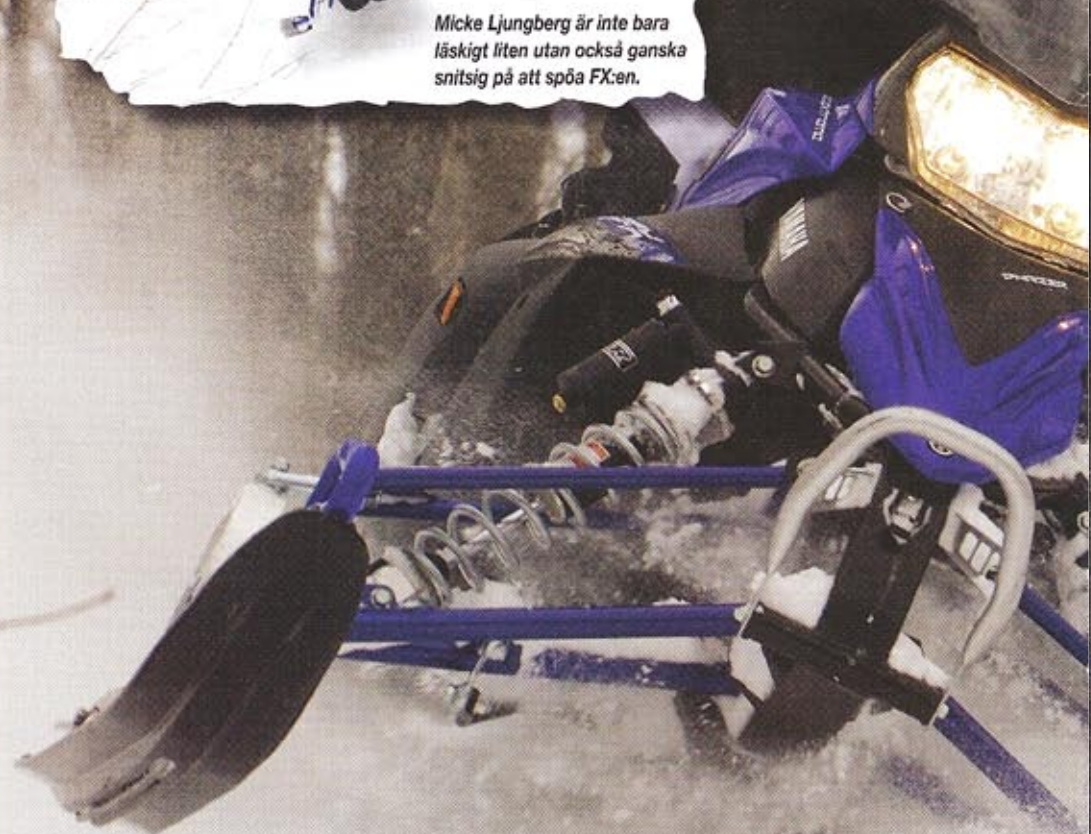
Det här med förgasare verkar vara ett kapitel som helt håller på att avslutas hos



RX-1 ER SP har tagit steget framåt på fjädrings och boggisidan till i år.



Micke Ljungberg är inte bara läskigt liten utan också ganska snitsig på att spö FX:en.



Björn är inte bara ologiskt lång utan också väldigt stor, här obekymrat surfandes.



Instrumenteringen skvallrar om allt du vill veta.



Riktigt grova fotholkar som också tillåter dig att stå utan några konstiga vinklar.



Körställning som på en YZF 450 Quadracer



Att stå upp känns lika naturligt som att sitta.

Phazerns luftiga bak.



PHAZER FX/ PHAZER GT

Motor

Typ:	2-cylindrig 4-takt
Volym:	499 cc
Borring/slag:	79x53,6 mm
Bränslesystem:	2 x EFI Keihin 43 mm med förvärmning
Smörjning:	färsump
Avgassystem:	2-1, utblås bak
Uppg effekt/varv:	60@uppges ej hk/rpm
Start:	Elstart

Chassi

Tunnel:	Aluminium
Framvagn:	Individuell, dubbla a-arnar
Fjädring fram:	HPG 40mm OYT-R Alu PiggyBack Just-komp-retur/ HPG 36mm KYB Alu
Fjädringsvåg fram:	287/ 234 mm
Boggi:	New Torsion Suspension
Fjädring bak:	HPG 36 mm (en PiggyBack, en med sep. gasbeh.) KYB Alu/ HPG 36mm KYB Alu
Fjädringsvåg bak:	409 mm
Typ av matta:	365x3074x25 mm RipSaw/ HackSaw
Skidor:	Plast
Spårvidd:	1086 mm
Längd/bredd/höjd:	2820x1225x1190/ 2820x1225x1341 mm
Tankvolym:	30 l
Oljetankvolym:	Uppges ej

Att äga

Pris:	94 900,- / 95 000,-
Färg:	Blå/ röd
Generalagent:	Yamaha Scandinavia AB

RS VECTOR ER SP/ RX-1 ER SP OCH ER GT

Motor

Typ:	3-cylindrig/ 4-cylindrig 4-takt
Volym:	973/ 998 cc
Borring/slag:	79x66,2/ 74x58/ cm
Bränslesystem:	3 x Keihin 40 mm/ 4 x EFI Mikuni 39 med förvärmning
Smörjning:	Tärsump
Avgassystem:	3-2/ 4-2 1-2
Uppg effekt/varv:	120@uppges ej/ 150@uppges ej hk/rpm
Start:	Elstart

Chassi

Tunnel:	Aluminium
Framvagn:	Individuell, dubbla a-arnar
Fjädring fram:	Fox Float Air Shock Alu (ER GT: Soq Alu HPG 40 mm)
Fjädringsvåg fram:	221 mm
Boggi:	ProActive GK (ER GT: Ohlins MonoShock CC)
Fjädring bak:	HPG Alu 36 mm sep. gasbeh. click på komp (ER GT: HPG Ohlins EC 46 mm PiggyBack)
Fjädringsvåg bak:	292 mm (ER GT: 297 mm)
Typ av matta:	381x3072x32 mm RipSaw
Skidor:	Plast
Spårvidd:	1086 mm
Längd/bredd/höjd:	2755x1225x1090/ 2805x1225x1075 mm (ER GT: 1160 mm hög)
Tankvolym:	38 l
Oljetankvolym:	3,7

Att äga

Pris:	Ej fastställt
Färg:	Svart-röd, svart-gul, svart.
Generalagent:	Yamaha Scandinavia AB



RX-1 ER GT har fått en liten högre ruta, annars oförändrad.



RS Vector ER SP har inte bara ett långt namn utan är också uppdaterad till i år



Trots att Phazer GT ska vara sporttouringmodellen så gillar den bus.

uppggraderats i flera omgångar och även till i år har det hänt lite. Förra säsongen kunde man tycka att RX-1 ER SP och RX-1 ER GT hade för mycket gemensamt eller för lite skillnader om du så vill, men detta har det ändrats på till i år.

En klarare linje har dragits mellan de två giganterna som fortfarande delar på det mesta.

Den stora skillnaden är att SP-modellen ska vara den som i slutändan är den sportigaste, det vill säga ha det tuffaste chassit. Detta har löst genom att den numera har en ProActive CK boggi som ska fungera bättre under riktigt hårda förhållanden, medan GT:n har kvar den Öhlinsassisterade MonoShock-boggin. GT:n går i princip oändrad in i 2007 om man inte tycker att den lite högre rutan är någonting att höja ögonbrynen över.

SP:n har däremot fått de lätta och förvånansvärt bra fjäderlösa Fox luftdämparna och tagit över fjolårsvectorns eldgrafik, klart trevligt!

Vector ER SP, hur är det med den då? Jodå tackar som frågar, den finns kvar, och har förutom färgsättningen också blivit av med Öhlinerna och fått Fox-dämparna fram istället.

Hörrödu det är fyrtakt!

Gemensamt för alla sportmaskiner från Yamaha är det att alla fått sig en stötdämparkallibrering värdig våra leder. Med detta menar jag alltså att de är chimsade för hårdare tag och detta är ett måste för de lite tyngre fyrtaktarna när leden blir sämre än de amerikanska salsgolven.

Vad gäller den insprutningsförsedda fyrcylindriga 998 kubiksmotorn så finns det bara ett ord, oj. 150 hästar suger i bra och bara vetskapen att det faktiskt går att turboladda dessa består till 500 kusar kan få vem som helst att bli sugen att låta på lädret och inhandla en.

Det har varit mycket snack om hur en fyrtaktare fungerar jämförelsevis mot en tvåtaktare och vi kan bara säga att du måste ha klart för dig vad du ska ha den till. Som det är idag har faktiskt Yamaha en maskin för de flesta användningsområden. Vill du ha det värsta, köra fort och samtidigt ha komforten så har du RX-1 ER GT-modellen. Vill du ha det värsta och samtidigt kunna dundra lite på leden har du RX-1 ER SP. Vill du dundra ännu fortare på leden men inte vara snabbast på sjön så ska du ha den trecylindriga Vector ER SP.

Vill du däremot vara långsammast på sjön, men tuffast i ravinerna, på leden, i skogen, i rampen ja kanske i hela världen då är det Phazer FX som gäller, och du, det är fyrtakt!

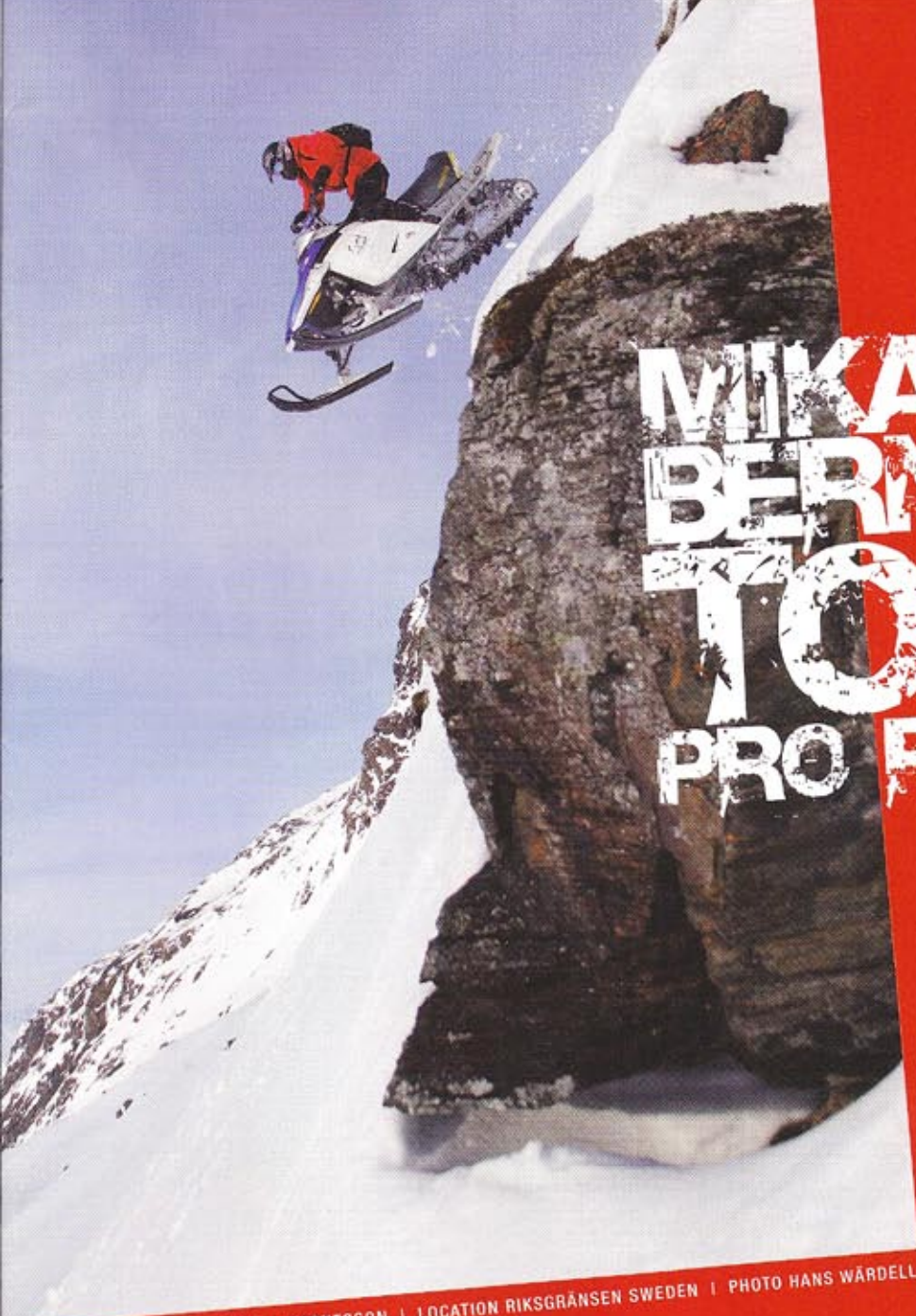
en del av tillverkarna då fler och fler motorer, tvåtakt som fyrtakt, numera är begåvade med någon form av insprutning. Naturligtvis hittar du insprutning den nya Genesis 80 FI-motorn, naturligtvis hittar du Yamahas femventilsteknik i toppen och naturligtvis hittar du dubbla överliggande kammar och visst sitter det där också en knacksensor som ska förhindra detonationer i tid.

Vad som däremot inte alltid är ett "naturligtvis" är den elmanövrerade backväxeln som eliminerar den där töntiga gammalmodiga backväxelspaken.

Vi skulle kunna skriva spaltmeter om denna nya modell som verkligen skakat om i skotervärlden och vi kan nästan inte vänta på att se hur den tar sig i den stenhårda konkurrensen i säsongens Bästa Ledskoter Test.

Nygamalt

Även om årets största nyhet heter Phazer så har Yamaha hunnit med att uppdatera sina andra maskiner inom sportsegmentet också. Den gamla trotjänaren RX-1 har



MIKAEL BERNTSSON TO BE PRO RIDER

RIDER MIKAEL BERNTSSON | LOCATION RIKSGRÄNSEN SWEDEN | PHOTO HANS WÄRDELL

young in mind,
free in heart & soul



TECHPANT



PROVOKE



SPETSNAZ



WET JOB



WET JOB

*the shit since 1999



to be

www.tobe.nu • info@tobe.nu • 063-10 79 20

A full-page photograph of a person riding a yellow and blue Ski-Doo snowmobile through a snowy, wooded area. The rider is wearing a black helmet with a white star pattern, goggles, and a black jacket. The snowmobile has 'ski-doo' and 'ACE 600' branding. The background is a soft-focus winter forest.

Den slutgiltiga lösningen

Vi visste att den skulle komma, dagen då skotertillverkarna slutade snåla på alla tuffa 440-grejer.

Text: Patrik Larsson

Foto: www.mattlasklockar.com

Intligen! Är det nog många som säger nu när några tillverkare börjar släppa ut 440-prylarna till gemene man. Ski-Doo:s topp-modeller i sportprogrammet har tilläggsbeteckningen X-RS vilket betyder att skotern i det närmaste är en 440 med en civil motor och utrustning som gör den godkänd att framföras på vanlig svensk skoterled. Nu är det inte bara X-RS som har begåvats med 440-teknik utan även den fläktkylda 550 X har fått sin släng av slevan. Men vi börjar med den

lite enklare modellen och sparar det bästa till sist.

600 HO

Den sen tidigare är lite billigare och enklare 600:an med det ologiska namnet 500 SS har ersatts av en ny mittemellanmodell, MX-Z 600 HO Adrenaline är det fullständiga namnet på ersättaren. För den som är orienterad i hur det fungerar i USA när man köper en Ski-Doo vet att utrustningsalternativen och de olika tillvalen



Sätt en liten smidig skoter i händerna på Björn och du skall se en som kan upphäva de så motsträviga naturlagarna.

finns i som det känns all oändlighet. Men i Sverige har vi inte så mycket att välja mellan, för BRP i Sverige måste redan tidigt under sommaren innan bestämma hur konfigurationen skall se ut på respektive modell.

De svenska kunderna kräver just stötdämparutrustning och därför har det blivit vanligare och vanligare att de mer välutrustade skotrarna har kommit att tas in. I Ski-Doos fall har det varit ett X-paket som garanterat att man får det snyggaste och bästa Ski-Doo har att erbjuda. Men det finns samtidigt en stor marknadsandel som inte är beredd att lägga de extra slantarna som det kostar att få de bäst utrustade skotrarna. Det här är en smart kategori köpare som vet att det oftast är man som förare som sätter gränserna och inte tvärt om. De flesta behöver inte den absolut värsta dämparutrustningen men dämpare med cykelpumpskvalitet fungerar helt enkelt inte under svenska förhållanden. 600 HO har därför utrustats med renoveringsbara gasdämpare med clicker-funktion på på både kompression och retur i framvagnen. I boggin sitter det lite enklare dämpare men som fortfarande är renoveringsbara. Motorn är den nya 593 HO som har ett längre slag och en lite mindre borring än den tidigare 593SS och paketet levererar nu lite mer än 10 hk mer än tidigare. I övrigt är skotern relativt lik förra årets ekonomimodell 500 SS med ett klassiskt styre och en lite större ruta för bekvämlighetens skull. Annars har lite plast bytt färg, dekalerna är omdesignade och mattan är i år en Rip Saw med samma mått som i fjol. Den här "prispressaren" som Ski-Doo valt att kalla den kommer att kosta en bit under 100'000 kronor. Om man alltså inte är helt torsk på den värsta utrustningen skall den här modellen ändå med lätthet få adrenalinnet att pumpa.

550 X

Om 600 HO skall ses som en prispressare och ett mer ekonomiskt köp gentemot andra modeller så finns det något



600 HO är ett lite enklare alternativ till X-RS-modellerna. Att priset sen hamnar på rätt sida av 100'000 kronorsstrecket gör ju inte saken sämre.



550 X är en mycket välutrustad lekmaskin för den som klarar sig utan en vätskekyld motor och en massa extra kilon.

Kom ner på jorden Micke! Mr Backflip kan liksom inte hålla skidor och matta många minuter i marken. Han ser hopp överallt i naturen och dom skall så klart testas direkt.



ännu billigare, om man kan nöja sig med en fläktkyld motor på cirka 56 hk vill säga. Förra året var den här modellen en försäljningssuccé enligt BRP och med ett pris på cirka 73-74 000 kronor kommer förmodligen försäljningen flyta på även den här säsongen.

Skotern är i stort sett samma fina maskin som förra året, SC-4-boggi med renoveringsbara aluminiumdämpare och de sköna X-detaljerna som en låg fast ruta och ett racingstyre med styrhjäjare och handskydd. Men vad är det som är nytt då? Jo, framfjädringen är uppdaterad med ett par dämpare av klickertyp där du kan justera både retur och kompression. I kedjehuset sitter det ett nytt ståndrev som klarar lite mer påfrestningar. Mattan är även på 550 utbytt till en Rip Saw men med samma dimensioner som förut. Drivhjulen är nu av typen med både in- och utvändig drivning. Den mest iögonfallande förändringen är det nya 440-racing sätet och att hela bakdelen på skotern har blivit av med lite onödigt plast.

550 X har alltså egentligen allt man kan önska sig förutom en högpresterande motor. Vi har tidigare pratat om skillnaden mellan de olika motortyperna och vilka fördelar respektive motor har. Det 550: in förlorar i effekt tar den i många lägen igen i ökad smidighet och viktbesparing. Titta bara på hur Lynx RAVE 550 för fram på de lite långsammare sträckorna under BLS-06.

X-RS

Den största nyheten eller de rättare sagt de största nyheterna i år är de nya X-RS-versionerna av MX-Z. Detta är kanske det enskilt största klivet framåt i utvecklingen REV-modellen tagit sen den presenterades för första gången. Den kommer i två versioner, en 600:a och en 800:a. På den större av dem två hänger den gamla 793 Power TEK-motorn med ytterligare ett år då den nya R-800:an endast kommer att sitta monterad i Summit. Detta mycket intressanta motorbygget som 800R-motorn är kommer vi att återkomma till mer ingående längre fram under säsongen, var så säker.

Om du som köpare nu inte kommer att få det nyaste i motorväg på köpet så finns det mycket mycket annat att glädjas åt, bland annat sitter den nya dubbade Ice Ripper-mattan monterad original.

600:an levereras inte med en dubbad matta men väl med en förhålad Rip Saw vilket underlättar en hel del om det skulle vara intressant att slänga på lite skrot på mattan för att öka fästet. Inte heller på 600:an har det hänt något på motorsidan, den vid det här laget beprövade och på

ett positivt sätt snåla 600:a SDI:n kommer förmodligen att hänga med en bra stund framöver i Ski-Doos mellanklass-sportmaskiner.

440

Nu när har vi gått igenom skillnaderna mellan X-RS-modellerna är det dags att gå över på det som är lika. Skotrarna är alltså baserade på Ski-Doos 440-tävlingschassi och är i det närmaste identiska med 440-modellen så när som motor, variatorer, oljeinsprutningen, storleken på bränsletanken och att 440:in har något mindre spårvidd.

En 440-racer har länge setts som en av de mest intressanta skotermmodellerna att äga i stora kretsor av de riktiga snöskoterfanatikerna. Men det är många som efter köpet bittert fått ångra att dom inte satsade slantarna på en mer civil modell av skoter. 440-motorn är för många för komplicerad att hålla igång för vanlig nöjeskörning. Detta faktum har tvingat fram en hel del specialbyggen där ägaren monterat i större mer standardbetonade skotermotorer som till exempel tillåter större temperaturskillnader utan att motorn behöver bestyckas om.

Men från och med i år när BRP släpper ut deras 440 racing-teknik bland allmänheten kommer livet att bli enklare för många fantast.

Diskussionerna har länge handlat om hur det kan vara ekonomiskt möjligt att inte sälja dessa högt eftertraktade skotrar till en större andel skoterköpare än de som håller till på crossbanorna. Men i år är det som sagt dags, trycket vart nog för stort till slut.

Vad är det då som är speciellt med en X-RS? Det mesta handlar egentligen om en mer extrem fjädringsutrustning, mer omfattande förstärkningar och att lite mer exotiska material används på en hel del vitala delar.

Om vi börjar med fjädringen så sitter det nu riktigt juste renoveringsbara HPG Racing-dämpare med klicker-funktion runt om. De främre A-armarna är förstärkta och gjorda i chrome molly samtidigt som fjädringsvägen åter igen har ökat efter förra årets sänkning och är nu uppe på hela 25,4 cm. Boggin är SC-4:an i CC-utförande. CC står för Cross Country och innebär att den är förstärkt och har svängarmar i chrome molly tillsammans med klicker racing-dämpare både fram och bak.

Till allt detta tillkommer de snygga och racinginspirerade sakerna som en genomskinlig tank vilket tillåter att dom kunnat förpassa den många gånger så opålitliga bränslemätaren till reservdelshyllan. Styret



Förmiljön på X-RS är spartansk och racinginspirerad utan att för den delen sakna något. Enkelt och snyggt helt enkelt.



Piggy Back-dämparna är borta och har ersatts av klicker-dämpare runt om. A-armarna är nu gjorda i dyr och lätt chrome molly.



600 HO har kvar plasträcket och förvaringsfacket i dynan för att tillåta att du får med dig en liten mängd packning om du skulle behöva det.





På en racer skall det vara rent och snyggt, bort med all onödigt plast och dit med en 440-sits. Notera också de nya gula fotstegsförstärkningarna.

REV-har fortfarande den mest utpräglade ståupp-körställningen. För mycket tycker en del, alldeles lagom säger resten.



600 HO har begåvats med en hög och bred ruta för de som har fryslortsgener i kroppen. I övrigt ser förarmiljön väl ut som vanligt på en REV.

är också det av 440-modell med en styrhöjare, handskydd och styrkrokar. Även reglagen är racinginspirerade och du som gillar när utrustningen mer har en praktisk funktion i stället för ett snyggt utseende kommer att känna dig hemma.

Med den extra låga vindrutan och 440-sitsen är skapelsen fullbordad. Nej, föresten det finns mer att berätta. Tunnel förstärkningen är nu gul-lackerad och Pilot-skidorna är i år blåa.

En till ganska stor detalj är den nya typen av huv. Den är gjord av lexanplast och har ingjutna dekaler och skall enligt uppgift vara cirka 0,5 kg lättare än tidigare.

Framtiden

Vanligt folk får alltså nu ta del av skoterns spjutspetsteknologi genom att Ski-Doo släpper ut 440-teknologin på den vanliga marknaden. Men varför? Handlar det om att dom insett försäljningspotentialen som de mer extrema skotrarna har? Eller kan det vara så att det dags för REV i den nuvarande formen att gå i graven? Kan det vara så att vi nästa år kommer att få se nästa generation av REV på tävlingsbanorna? Den som äter lever får se.





Get focused.
But don't lose your head.



Sno Protection Gear 2007.

 **SNO PRO**

www.duells.se.no.dk

www.sparrsmotor.com

Succe' n fortsätter!

Barnens favorit!

Barnskoter:
Elstart
Helautomat (variomatic)
Lämplig från 3 år

Beställ före 29/10-06 få:
1000:- rabatt!

15 900:-

Sparrs Motor AB

KÖPER • BYTER • SÄLJER

Tel. 0250-340 89, Mora

Lev. ordnas i hela landet

Vill du bli återförsäljare?

070-6866241 Håkan Sparr

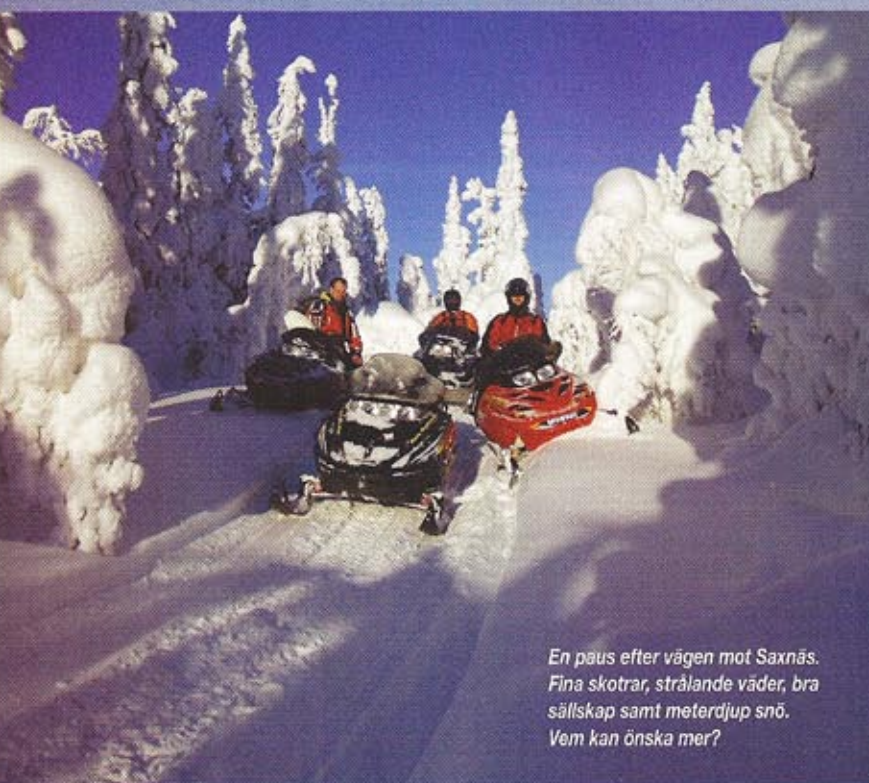
The advertisement features a large image of a red and black Klimt parka on the right. To the left, there is a snowmobile and a pair of snow pants. A diamond-shaped logo for GORE-TEX is visible on the snow pants. The background is a snowy, dark environment.

Klimt Parka
En otroligt prisvärd Gore-Tex jacka som funkar lika bra till tuff körning som till en lugn tur på världen. Fodrad med 200 g Thinsulate utan att kännas för tjock.

Klimt

För mer info:
www.snowtrade.se
0920-200690

Lös snö körning meningen med livet!



*En paus efter vägen mot Saxnäs.
Fina skotrar, strålande väder, bra
sällskap samt meterdjup snö.
Vem kan önska mer?*

Snöskotern är ett riktigt märkligt fordon. Utan några förkunskaper kan man lära sig att köra maskinen på mycket kort tid, men trots det finns där ingen övre gräns på hur duktig en förare kan bli.

Av: Alf "Puder Puff Pinglan" Sundström

En kort introduktion räcker för att de flesta ska klara av att framföra en skoter på hårda spår. Man bara gasar eller bromsar samt riktar skidorna dit man önskar åka så lyder maskinen.

Det är därför inget problem med att ha oerfarna förare med på turen om man bara instruerar dem korrekt samt håller tempot på en lite lägre nivå.

När man däremot lämnar leden blir det dock inte lika enkelt då en ovan skoterpilot sällan tar sig speciellt långt före första fastkörningen.

Om man känner sig osäker när man åker efter en led så är det bara att ta det lite lug-



nare och sänka farten tills man åter är trygg i sin körning. Men den tekniken kan sällan brukas i djup snö. Där är man nämligen hela tiden beroende av att ha så pass hög fart att man inte fastnar. En skotertur i orört förvinterlandskap kan därför vara svår att genomföra om någon i gruppen saknar erfarenhet.

Det största problemet för en nybörjare med att framföra en skoter i ospärad terräng är faktiskt brist på självförtroende. Lär man sig bara att lita på sin egen förmåga blir lössnökörning en otroligt härlig upplevelse. Här är några tips som kan hjälpa den oerfarne entusiasten då de första egna spåren ska göras.

För den som växt upp med skoterkörning är det mesta av detta självklart men det kanske är underhållande läsning ändå?

Den moderna snöskotern

För många år sedan var snöskotrar lätta och hade låg motorstyrka. De var lågt byggda och drivbanden saknade i princip mönster vilket ställde stora krav på starttekniken.

Med mjuk gastummé segade man sig iväg för att undvika mattpinn då man annars riskerade att skotern grävde ner sig till fotstegen. Många tror att det är så man ska starta även i dag vilket är helt fel.

Dagens starka maskiner med bra drivband kräver en helt annan körteknik. Man ska i alla lägen starta bestämt så att variatorns slirfas minimeras. Att mjukköra under start kan leda till förslitning av rem samt primärvariator och har man kört fast är det extra viktigt att inte slira på remmen.

Till skillnad från äldre maskiner så bör mattan alltid spinna något när man startar då alternativet alltså kan vara en bränd rem. Skoten sjunker därför lite i snön precis när man far iväg eftersom mattan flyttar på snön.

Man ska inte överdriva rivstarten men det är viktigt att variatorn får ett bra grepp om remmen just när man startar så oavsett vad den äldre generationen försöker lära dig är det helt rätt att sätta fart med ett ryck. Snöskotern är det enda fordon som kräver en värdslös start för att fungera bra. Sedan

kan man välja mellan att ge mer gas eller försiktigt släppa lite för att undvika allt för hög fart.

Att styra i lössnö

För en nybörjare ter sig puderkörning som ganska jobbigt eftersom de flesta snöskotrar både lyder dåligt samt hela tiden envisas med att fastna.

I lössnön gäller det att balansera maskinen med hjälp av kroppsspråk, gaspådrag samt styrutslag. Att bara vrida på styret för att rikta skidorna dit man vill fungerar inte alls.

Lättast är det om man på en gång lär sig att köra stående eftersom man då får en betydligt bättre hävarm och enklare kan fördela vikten från ena sidan till den andra. När man sedan balanserar skotern i den riktning dit man önskar måste man även ge gaspådrag i sådan omfattning att maskinen inte tappar fart eller börjar ploga med framvagnen.

Mycket snabbt lär man sig att det är genom att ge gas som man styr upp maskinen när man väl balanserat upp den med kroppen.

Styret regleras mjukt och med mindre rörelser än vad man först tror. Det beror på att bakdelen av snöskotern nu jobbar runt i en kontrollerad sladd när man även använder gasen för kursändring.

På öppna fält gäller alltid regeln att "är du tveksam så ge gas" men i skogen kan det vara lite svårare att hålla pluggen i alla lägen. Man bör därför öva på att köra så sakta som det går före den första skogsturen. Det skiljer stort mellan olika skotrars förmåga att ta sig fram långsamt i lössnö då alla modeller har skillnader i vikt, bärighet samt frigång.

När man släpper gasen dyker alltså framvagnen i snön vilket faktiskt kan användas för att svänga snävare än vad annars vore möjligt.

Det gäller att hela tiden balansera snöskotern med hjälp av högtummen för att uppnå nödvändig styrförmåga utan att skotern tappar så mycket fart att man ankrar.

Försöker man sig på att på snedden klättra uppför en kulle är det åter högtummen som är viktigast. Det spelar ingen roll hur mycket föraren lutar sig om han inte samtidigt ger gas, skotern följer back-

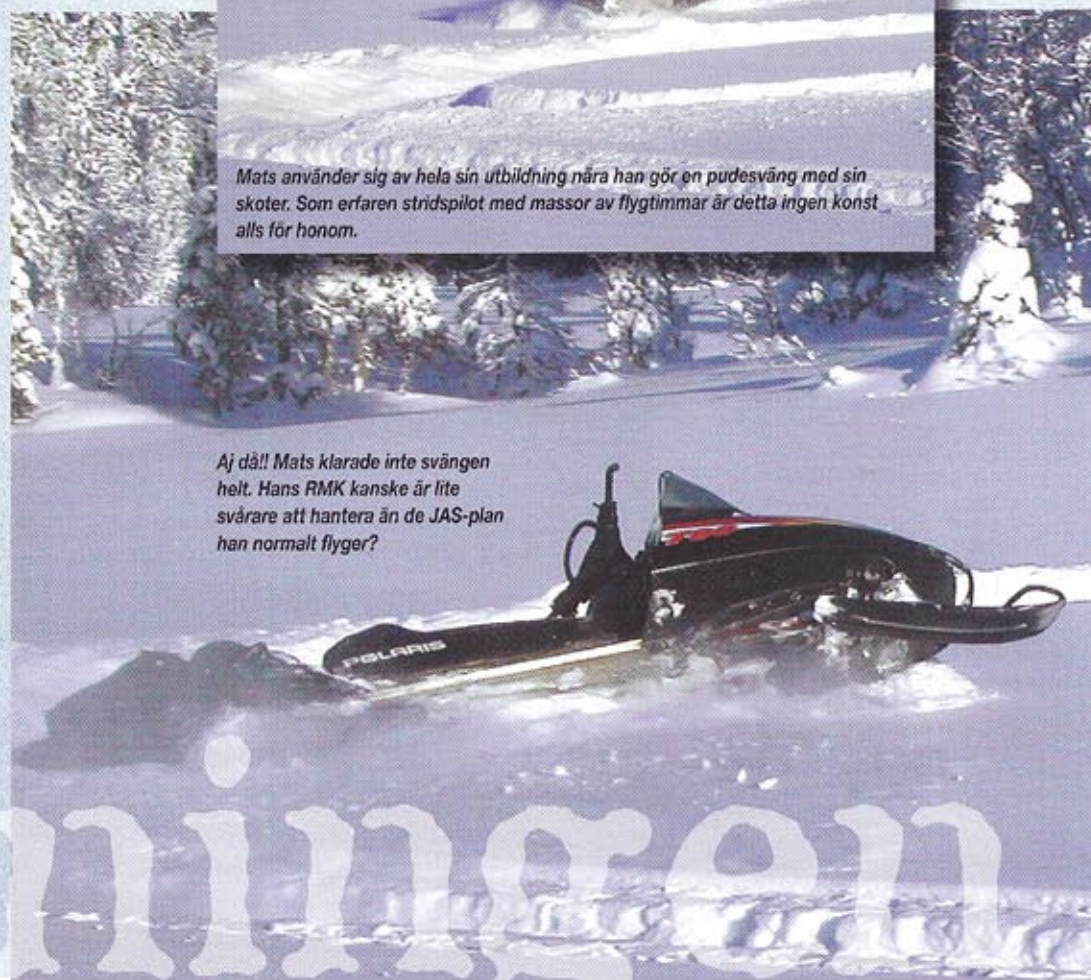


Kroppen ut åt vänster och skidorna max till höger. Full gas och sedan en underbar pudersurfning. Något som alla måste pröva när de kör skoter första gången!



Mats använder sig av hela sin utbildning nära han gör en pudersväng med sin skoter. Som erfaren stridspilot med massor av flygtimmar är detta ingen konst alls för honom.

Aj då!! Mats klarade inte svängen helt. Hans RMK kanske är lite svårare att hantera än de JAS-plan han normalt flyger?



ens lutning tills kraften från motorn når mattan.

Det är dessutom betydligt enklare än vad man kan tro att vända i en uppförslutning eftersom skoterns vilja att följa lutningen då används. Genom att släppa på gasen och samtidigt svänga runt skotern så gör man enkelt ett snyggt "U" och kan säkert återvända till backens början.

Pudersvängen, ett måste!

Det finns en speciell metod för att svänga i lösare snö som inte går att använda på hårda spår. Det är den så kallade "pudersvängen" eller "pudersvängningen" där hela skotern lutar på liknande sätt som en motorcykel gör när den svänger.

En väl utförd sväng är något som verkligen imponerar på folk som ej är van vid skoterkörning, men det är inte alls svårt att lära sig denna teknik.

Enklarest är att använda sig av motstyrningsmetoden då man ska göra sin första pudersväng. Vid färd rakt fram lutar man kroppen åt det håll man önskar svänga men skidorna vrids åt motsatta håll. Samtidigt som skidorna vrids åt "fel" håll gör man ett kort avslag på gasen.

När skotern tippar ger man gas och vrid skidorna rakt.

När svängen är avslutad vrids skidorna in mot svängen samtidigt som man bryter upp maskinen med kroppen.

Efter en stunds övande klarar man detta utan att trilla av eller fastna och då kan man experimentera med exempelvis mindre motstyrning och med kroppsspråk.

Riktigt kompetenta förare kan göra en pudersväng med otroligt liten svängradie så det är bara att öva tills man blir duktig eller totalt uttröttad.

Den hårda vägen

Att ta sig lös från en fastkörning, är något man lär sig den hårda vägen! Jag brukar hävda att "Tar man sig lös utan hjälp så har man inte kört fast", ett ordspråk som jag konstruerat enbart för att rädda min heder då jag klantat mig.

Faktum är att alla snöskotrar och alla förare kör fast om bara förhållandena är nog krävande. Det är dock inte alla som vill erkänna det.

När man känner att maskinen tappar drivkraft och att farten mycket snabbt sjunker trots att mattan spinner på som

aldrig förr har man två val. Man kan välja att släppa på gasen för att så mycket snö som möjligt skall stanna kvar under mattan när man sedan ska lös med skotern. Eller så kan man hålla stumt och hoppas på att mattan till slut får fäste. Jag väljer oftast det senare alternativet, vilket sedan gör bärgningen ytterst jobbig. Är man ensam och ska få lös en snöskoter ur meterdjup snö gäller det att göra någon form av väg framför skotern.

Att trampa några meter samt gräva bort snön framför buken gör underverk och om man orkar kan man lyfta bakända lite så mer snö kommer under drivbandet. Kan en kamrat hjälpa till så räcker det långt om denne drar i ena skidan under startögonblicket.

Det finns en form av elastisk "Snobunje"-rep att köpa som ökar kraften hos den som drar i skotern.

Man sätter en krok i skidan och drar sedan i handtaget i den riktning som skotern ska fara. Då kraften först lagras i det elastiska repet före skotern börjar röra på sig dubblas sedan den maximala dragförmågan när skotern väl lossnar. En mycket fin produkt som alla bör ha med sig då man ger sig ut i terrängen.

Vid en riktig grym fastkörning är det enklast att bärga maskinen med hjälp av en annan skoter. Det går att bara knyta ett vanligt rep mellan maskinerna men det kräver en försiktig starteknik för att undvika skador eftersom repet är stumt. En klättringslina som klipplättrare använder eller en "Bunje-lina" avsedd för att kopplas mellan två skotrar är ett betydligt bättre alternativ.

Principen är samma som med den handhållna Snobunje och man ger faktiskt bara full gas med den dragande skotern för att mjukt och effektivt lösgöra sin kompis maskin.

Det är en upplevelse första gången man provar att bärga en skoter med hjälp av ett elastiskt rep och efter det vill man ej vara utan ett sådant i sin packning.

Risken för att köra fast är något som hindrar många från att åka vid sidan om spåret där den riktigt roliga körningen finns enligt mig. Leden är endast transportsträckan som man kör för att komma dit där det är roligt att köra.



Jag har fastnat och det med besked! Är man bara nog klantig så räcker inte ens en 159" matta för att undvika detta.



Aluminiumkåpa, inv. höjd 140 cm
ett perfekt skotergarage.

Vinnaren är 4P

Den norrländska
original skotervagnen



4P:s skotervagnar i snow-serien vill vi påstå vara marknadens både bredaste och finessrikaste program för transport av skotrar och dess tillbehör.

Modellprogram 4P skotersläp

4P Twin Flak	185x330	Skruvlipp
4P Twin XL Flak	185x370	Skruvlipp
4P Inline Flak	185x370	Skruvlipp inbyggda hjulhus
4P Inline XL Flak	185x427	Skruvlipp inbyggda hjulhus
4P Big Twin Flak	210x380	Skruvlipp inbyggda hjulhus



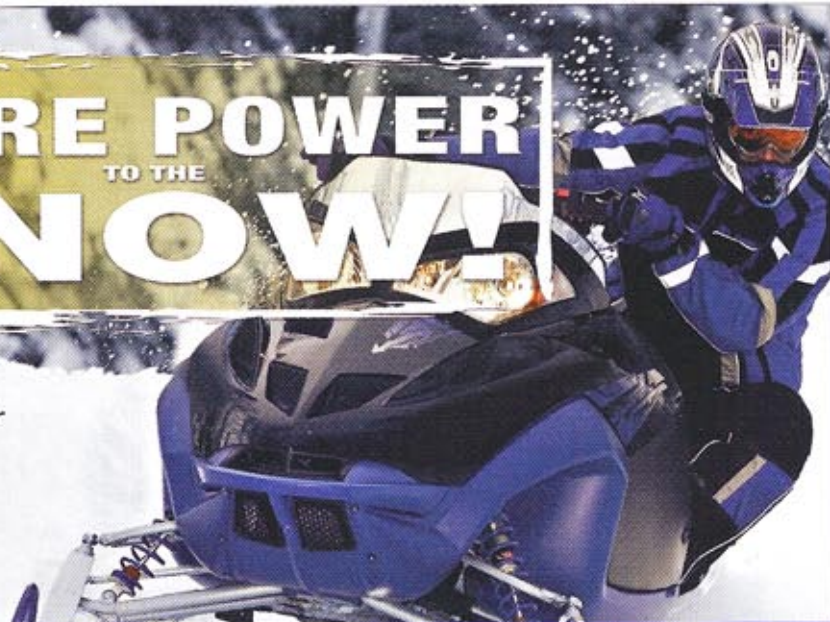
Vissa modeller har
inbyggda hjulhus.



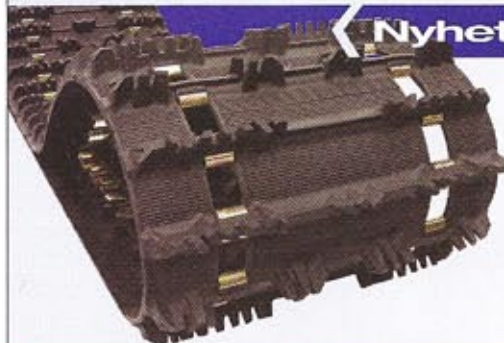
För information om närmaste återförsäljare,
ring 4P säljkontor 090-14 17 70 / 090-14 17 71

MORE POWER TO THE SNOW!

Camoplast levererar original drivmattor till alla skotermärken och är världens i särklass största tillverkare. Det heltäckande eftermarknadsprogrammet hittar du hos din Duells-återförsäljare.

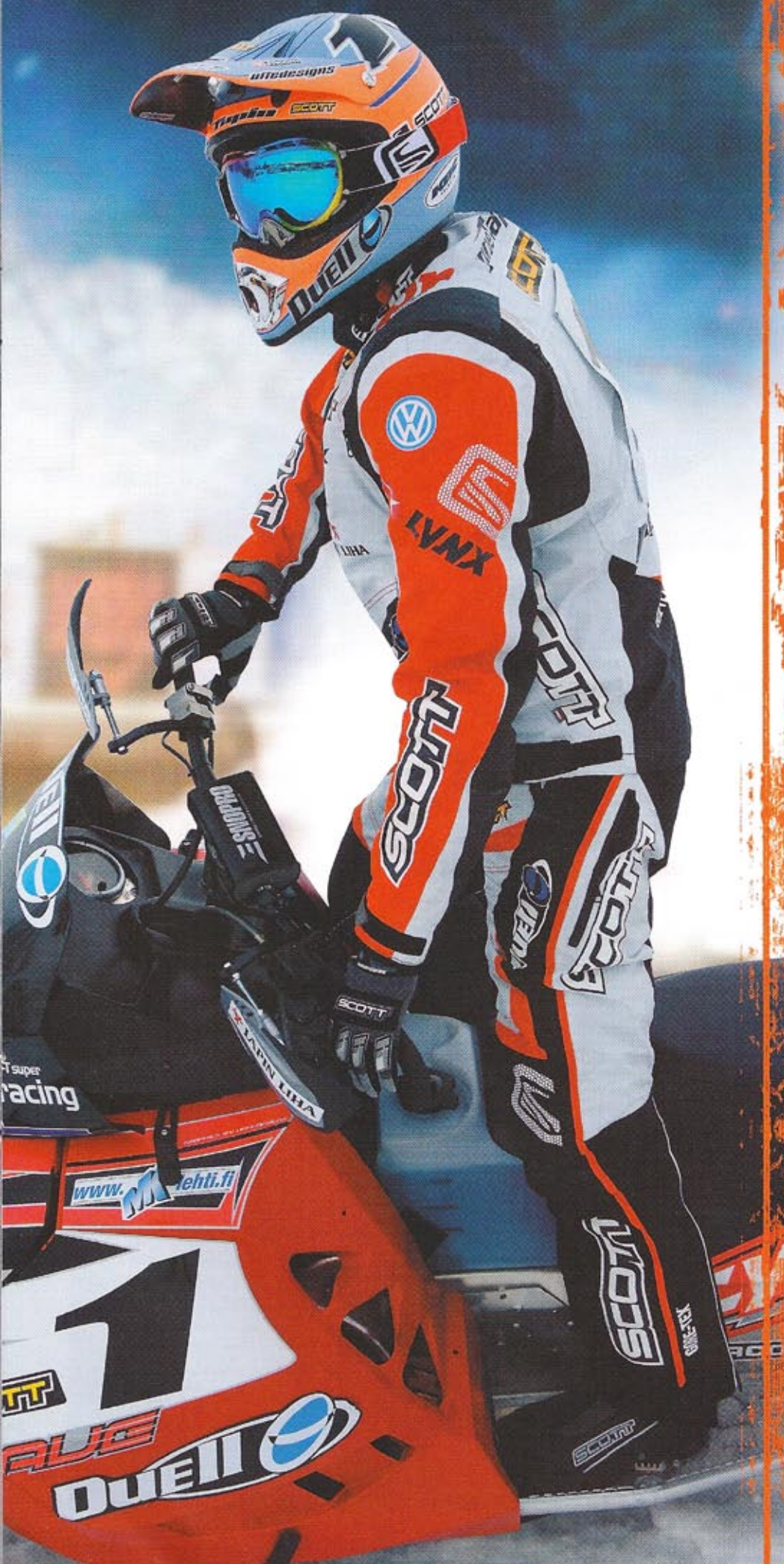


Nyhet '06! Rip Saw med 38mm kamhöjd!



Många snöskotertillverkare väljer RipSaw som originalmatta tack vare dess goda köregenskaper på alla typer av underlag. Inför 2007 har den gjorts ännu bättre. Så om du vill ha det mesta, utan att göra avkall på något, är det här rätt modell.

Camoplast
#1 IN TRACKS
www.duells.se



SCOTT SNOWMOBILE

JANNE TAPIO
2X SNOWCROSS WORLD CHAMPION



FOR MORE INFORMATION ON THE SCOTT PRODUCT LINES AND DISTRIBUTORS PLEASE VISIT: WWW.SCOTT-SPORTS.COM

Finslipning



Förra säsongens satsningen att ta över skotervärlden med buller och bång höll inte riktigt, men tvingade fram några viktiga beslut.

Text: Patrik Larsson
Foto: www.mattiasklockar.com

Säsongen 2006 för Polaris gick under parollen "15 nya modeller-5 nya motorer-0 kompromisser!". Målet var att bygga den bästa skotern på marknaden i alla segment och klasser. Men det visade sig att Polaris med den ambitionen tog sig vatten över huvudet.

Det var med allvarliga miner som Polaris personal meddelade oss detta och förklarade deras nya mer realistiska målsättning. Målet är att koncentrera sig på att utveckla färre modeller och göra det riktigt bra. Polaris har genom tiderna varit duktiga på att bygga maskiner som gått till historien. Dessa maskiner har älskats eller fruktats beroende på om man sitter på eller bredvid dom.

Den mest markanta skillnaden i årets modellprogram är att 900:an har utgått. Polaris största motor producerade en hel del hästkrafter, runt 150 stycken. Men den producerade även alldeles för mycket vibrationer, vilket var oacceptabelt. I det här läget ansåg Polaris att det skulle kosta för mycket att åtgärda detta och lade helt enkelt ner produktionen. Tråkigt och korkat säger en del, klokt säger många andra. I slutändan kommer det nog att visa sig att det är de sistnämnda som kommer att ha mest rätt.

Namnlek

Namnet Fusion har pensionerats och hela serien har döpts till IQ i olika variationer rakt över. Ett smart val eftersom Polaris räsermaskin heter just IQ. Man kan ju inte bara bygga värsta crossmaskinen och



600 HO är en lekfull maskin vars pris hamnar på rätt sida om 100'000-kronorsstrecket.



sen inte utnyttja det positiva som namnet drar med sig i sin minst sagt imponerande framfart på banorna världen över.

Sportprogrammet har alltså minskats ner och gjorts lite smalare. 900:an är som sagt borta och ersättaren på tronen är enligt Polaris själva den nya FST IQ. Efter den mening skulle jag ha kunnat satt både ett gäng utropstecken men också en rad frågetecken. Utropstecken för att Polaris är modiga nog att ta upp kampen om det ökande antalet fyrtaktsköpare som kommer i sportsegmentet. Frågetecken för att om det verkligen finns Polaris-sportfolk som är beredda att ta steget från en brutalt rytande tvåtaktare till en skönt dundrande motor som jobbar med fyra takter. Nu har visserligen Polaris garderat sig genom att även introducera den nya Dragon 700 HO med CleanFire-insprutning så det finns fortfarande en riktigt grym tvåtaktare större än 600 cc i Polaris modellprogram. Vidare återkommer 600 HO och en vidareutveckling av den som har namnet 600 HO CFI där CFI så klart står för CleanFire Injection. Allt som allt tre nya modeller och ett kärt återseende.

Fusionen

Tillsammans med namnet Fusion försvinner även den gamla huven och ersätts av

den mycket snygga modellen som tidigare satt på RMK och Switchback. Styrningen har förbättrats genom att skidan har flyttats fram något. Det vill säga mer av skidan finns nu framför infästningen än tidigare. Gummit som håller skidan i sitt läge har även gjorts mjukare och den bakre delen på kölen har gjorts mindre. Tillsammans skall detta göra att trycket bak på skidan skall bli mindre och därmed underlätta svängandet. Rider Select som tidigare satt på alla sportmaskiner är nu bortrationaliserat på alla med tvåtaktsmotor. Det har ersatts av ett fast några centimeter bredare styre med krok. Med hjälp av en styrehjälper kommer styret i rätt höjd och utseendemässigt ger den maskinen rätt attityd.

Drivlinan är också uppdaterad, detta med en ny lättare TEAM-sekondärvariator, LWT eller lättvikts-modellen som man kan kalla den är cirka 420 gram lättare än originalet.

Intelligenskvot

Vid en närmare titt på den nya FST IQ är den egentligen väldigt lik förra årets fyrtakts-skoter som kan räknas till sportmaskinerna, FST Classic som den hette. Oturligt nog råkade den ut för ett kabelbrott och kunde inte fullt ut medverka i

vårt årliga Bästa Ledskoter-test. Vi kan bara hoppas att ersättaren, den mer renodlade sportmaskinen FST IQ överlever hela dagen och kan visa vad den går för.

De största skillnaderna gentemot FST Classic är den kortare mattan på 307 cm och att M-10-boggin har ersatts med en IQ med bättre dämparutrustning. IQ-boggin är så att säga parallellkopplad och har en RydeFX IFP gasstötdämpare fram, och en FOX gasstötdämpare bak.

FST IQ är den enda lite sportigare maskinen som fått behålla Rider Select i Polaris modellprogram. Valet att låta FST behålla den inställbara styrrången hänger antagligen ihop med kundprofilen på den tänkte köparen. Den som skall köpa en sportskoter med fyrtaktsmotor anses nog fortfarande vara lite äldre än genomsnittet, han/hon uppskattar fördelarna med den lägre ljudnivån, den nästan luktfria körningen och ha en bekymmersfri åkning som kräver minimalt med underhåll. Medan de lite yngre aggressivare förarna vill att det både skall låta och lukta tvåtakt och de vill gärna modda sina maskiner med styrehjälper med mera.

EFI:n är för året omkallibrerad på den torboladdade 750:in. Detta skall ge mer toppeffekt och bättre fungerande kallstarter. Polaris egna prestandatesten visar att

CFI-versionen av Polaris 600 HO-motor har 125 hk, ett bättre mellanregister och bättre bränsleekonomi än ursprunget.

600 HO återkommer även i år men med ny huv. Förutom denna röda modell kommer den även att finnas i orange.

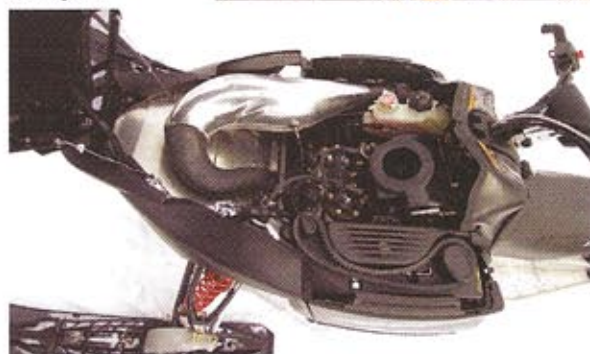


Baklyset ser provisoriskt monterat ut. Allt för att få det rätta utseendet enligt de senaste trenderna. Och visst lyckas dom?

Rider Select är borta på de rena sportskotarna med tvåtaktsmotor, ett klokt val av Polaris utvecklings-team.

Att Dragon 700 är en av årets snyggaste maskiner kan nog de flesta hålla med om. Freestyle-sits och styrehöjare ger helt rätt attityd.

Polaris har fortfarande en mer klassisk motorhuv som blottlägger det inre. Här är Liberty 700 HO Clean Fire i all sin glans.



årets FST IQ är fullt jämförbar med förra årets Fusion 900! Det verkar lite för otroligt men det kommer garanterat visa sig i vinter om snacket håller.

Dragon

Det som utrustningsmässigt skiljer draken från de andra är förutom det mer påkostade yttre och sitsen av freestyle-typ är också den så viktiga stötdämpningen. Walker Evans-dämparna som sitter runt om är lätta och riktigt avancerade. Värmebehandlade shims, konkava kolvar och syntetisk dämparolja skall garantera att det hårda jobbet utförs på bästa sätt. Tidigare har vi dock sett vissa brister i kvaliteten på just Walker Evans, de flesta har fungerat klockrent medan några antagligen inte monterats ihop riktigt rätt.

Både FST och garderingen som jag tidigare kallade Dragon 700 HO skall ge runt 140 hk enligt presskit och broschyrer. Detta gör att Polaris släpar lite efter i den absoluta effekttoppen bland skotertillverkarna. Men som sagt dom har koncentrerat sig på färre modeller och vill göra dom till det bästa dom kan.

Prisbilden på de två största är väldigt intressant, för FST är faktiskt en tusenlapp billigare än Dragon 700 och hamnar preliminärt på 114'900:-

De övriga modellerna i sport-segmentet de två 600 cc-maskinerna är väldigt lika men skiljer sig åt på två punkter. 600 HO CFI är en vidareutveckling av förgasarmotorn 600 HO och med hjälp av de fyra injektoren har effekten ökat med 5 hk, mellanregistret har stärkts och bränsleförbrukningen har sänkts.

600 HO har fortfarande dubbla TM 38: or. Vidare har HO CFI utrustats med en ny större tank på hela 44 liter vilket i kombination med Insprutningssystemet kommer att garantera en stor auktionsradie på din skoter.

Eftermarknaden

Parallellt med förfiningsarbetet har Polaris inlett en del intressanta samarbeten för att öka bredden och kvaliteten på sina eftermarknadsprodukter. SLP kommer att leverera slutjuddämpare och EPI har tagit fram bra variatorkit till ett antal utvalda modeller.

Polaris siktar alltså på att bli bäst i 600-klassen och att seriöst ta upp kampen med Yamaha i fyrtakts-sportklassen. Hur dom lyckas kommer att bli mycket spännande att se och nu är det inte långt kvar tills vi verkligen vet.



IQ: 600HO CFI, 600HO, DRAGON, FST

Motor	
Typ:	2-cylindrig 2-takt (FST: 2-cylindrig 4-takt)
Volym:	599/ 599/ 700/ 750 cc
Borrning/slag:	77,25x64/ 77,25x64/ 81x68/ 85x66 mm
Bränslesystem:	Cleanfire Injection/ 2xTM38/ Cleanfire Injection/ EFI
Smörjning:	Separat oljeinsprutning (FST: torrsump)
Avgassystem:	2-1
Uppg effekt/varv:	125@8250/ 120@8250/ 140@8250/ 140hk@uppges ej
Start:	Manuell (FST: elstart)

Chassi	
Tunnel:	IQ
Framvagn:	IQ
Fjädring fram:	RydeFX HPG IFF (Dragon: Walker Evans Needle)
Fjädringsväg fram:	25,4 cm
Boggi:	IQ
Fjädring bak:	Fram: RydeFX HPG IFF, Bak: Fox PS5 (Dragon: Walker Evans Needle, adj komp)

Fjädringsväg bak:	35,3 cm
Typ av matta:	380x3070x32 mm RipSaw
Skidor:	IQ
Spårvidd:	108 cm
Längd/bredd/höjd:	292,1x121,9x121,9 cm (Dragon: 119,4 hög)
Tankvolym:	44,3/ 40,9/ 40,9/ 38,6 liter
Oljetankvolym:	uppges ej

Att äga	
Pris:	105 900/ 99 900/ 115 900/ 119 900 :-
Färg:	Blå eller svart/ röd eller orange/ svart/ orange
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB



Walker Evans står för dämpningen runt om och 700 CleanFire står för pulvret. 140 hk garanterar en angenäm resa.



FST IQ har kvar Rider Select-systemet för att kunna ändra körställningen med ett enkelt handgrepp.



Styret lite längre bak för en skön sittande ställning och längre fram när man skall stå.

Sluta längta.



Skoterlånet



Finans

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!

FöreningsSparbanken Finans

POLARIS®

The Way Out.

READY TO RACE?

POLARIS DRAGON 700 HO IQ-07

BOKA NU!!!

10 ST **MOTORHUSET** EDITION

OBS EJ INBYTE PÅ
DESSA MASKINER!

VI HAR UTRUSTAT DESSA
MASKINER MED:

119 900:-



SLP SINGLE PIPE MED LÄTTVIKTSSLUTBURK
I EN SNYGG BLANK YTBEHANDLING
(CERAMIC COATED)
EFFEKTÖKNING CA 12 HK MED OMMAPPNING

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

CAMOPLAST
VALFRITT 38 MM
ELLER 46 MM RACINGMATT

SLP CLUTCHKIT

OBS! VI HAR SAMMA
UTRUSTNING PÅ RMK
FÖRUTOM MATTBYTET

129 900:-

www.motorhuset.com



POLARIS®
The Way Out.

**MOTOR
HUSET**

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

INGET ANNAT ÄN VINST?



Livet som skoternörd
kommer att bli så mycket
roligare i år.

Text: Patrik Larsson
Foto: www.mattiaslockar.com

Förra året revanscherade Lynx sportmodeller R-Evo rejält. Introduktionen 2005 gick lite trögt bland annat på grund av en riktigt intetsäggande design. Men som sagt inför förra säsongen hade mycket ändrats till det bättre och kundernas reaktioner lät inte vänta på sig. När försäljningssiffrorna för 2006 summerades stod RAVE RC 800 som Sveriges mest sålda sportskoter tätt följd av RAVE 550. Att sen RAVE RC 800 tog en prestigefull andraplats i BLS och att RAVE 550 var uppe och slogs med de stora grabbarna på de mer långsamma sträckorna gjorde väl inte saken sämre?

Men hur toppar man då den här typen av framgång? Jo, Lynx och BRP väljer att börja sälja en i det närmaste kopia av suveräne Janne Tapios tävlingsmaskin! Jo, det är sant!

Först ut var Ski-Doo med att avslöja sina planer på att släppa ut 440-tekniken bland oss vanliga dödliga. Lynx gör samma sak men går ytterligare ett steg och släpper ut en av de mest intressanta skoterkreationer som sett dagens ljus på den här sidan millennieskiftet.

Racing Edition

Lynx kommer sälja tre olika modeller av vätskekylda sportmaskiner den här säsongen. RC 800 Power TEK, RC 600 SDI och den helt nya RE 600 HO. I grunden är dom så klart väldigt lika. Alla har Pauli Piippolas special-boggin, den så kallade PPS-boggin. De dämpare Lynx valt att montera i boggin är två 46 mm renoveringsbara med klicker-funktion på både kompression och retur. Mattvalet har fallit

på en Rip Saw med identiska dimensioner som RC-modellerna hade förra året.

De riktigt stora förändringarna förutom den nya boggin har skett i framvagnen på RC-modellerna. För att förbättra ledenskaperna har "hjulbasen" förlängts genom att A-armarna är omkonstruerade så att skidan nu sitter cirka 3,5 cm längre fram än tidigare. Dessa centimetrar har verkligen påverkat skoterns egenskaper till det positiva och en redan bra och brutal ledskoter har blivit ännu bättre. Stötdämparna fram är av precis samma modell som tidigare, ett par 36 mm renoveringsbara aluminiumdämpare med Piggy Back och klicker-inställningar på kompressionen.

600 RE har även den dessa dämpare men där slutar likheten. På den sitter nämligen skidorna ytterligare 3,5 cm längre fram, allt som allt så 7 cm längre hjulbas än RC-modellerna från året innan.

Som vanligt får Ski-Doos Finske lillebror vänta lite med att arva tekniken från storebror Ski-Doo. Den här gången gäller det sekundärvariatorn HPV-roller som nu även sitter på de båda RC-modellerna. Det hör nästan på namnet "Roller" vad som är speciellt med den variatorn, i alla fall för er som inte skolkat på varenda engelska-lektion i skolan. Den har i alla fall rullar som gör att den inre friktionen minskar och att växlingarna sker lite smidigare. Vidare har RC 600 och 800 både handskydd och styrkrökar redan monterade vid leverans.

Nog snackat

Nu känns det som det är dags att enbart ägna sig åt RE ett tag.

Denna textsnuitt kommer mer låta som en lovsång till de Finländska skotertillverkarnas tilltag än en kritiskt granskande journalists jobb... Ja, jag vet jag är såld! Helt såld på den här skotern. Här kommer det...

För andra året i rad presenterade Lynx sina skotrar för pressen på ett hotell ute i Rovaniemis mörka skogar uppe i norra Finland. När vi åkte norrut från Mora var vi helt oförberedda på att Lynx skulle släppa denna bomb till nyhet som faktiskt RE:n är.

När vi satt där på det inledande mötet och BRP:s representant Bo Strandberg till slut kom till den del i mötet när 600 RE skulle presenteras, berättade han vad som var på gång. Men reaktionerna uteblev. Jag är helt övertygad om att det var fler än jag som inte riktigt förstod vad han sa. Och det syntes i Bosses ansikte att han hade förväntat sig stående ovationer



Detta är antagligen den skoter som kommer framkalla mest "vill ha"-känslor under den här säsongen.

Hjulbasen är förlängd hela sju centimeter tack vare de nya A-armarna. Köper man ett enduro eller cross-kit steg ett får man med ett par SLP-lössnös-kidor.



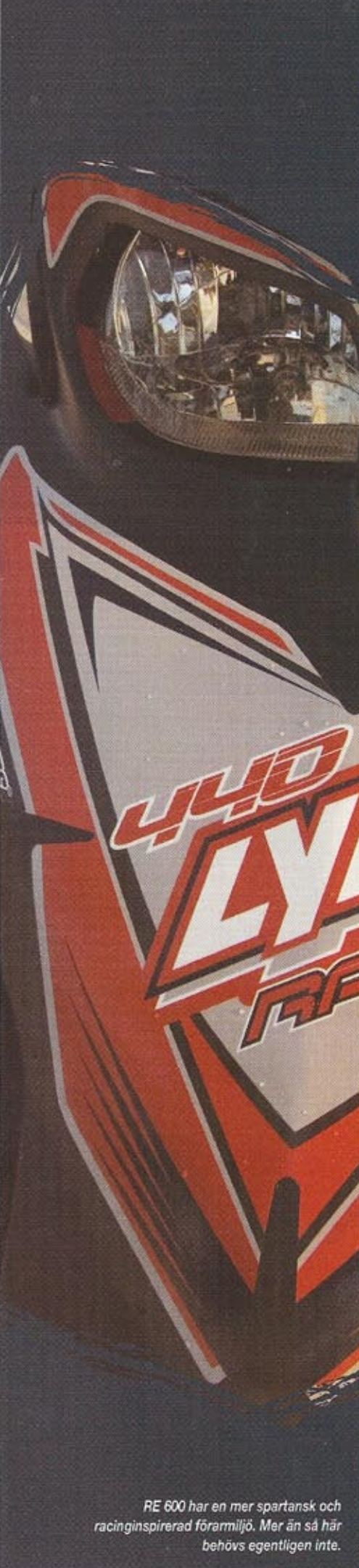
Förra året saknade vi handskydd som är ett måste för oss som gärna kör med neoprenhandskar i stället för boxningsmodellen av skoterhandskar.



Hela förarmiljön på RC-modellerna är överskådlig och lättmanövrerad.



Legenden Pauli Piippolas bidrag, PPS-boggin sitter numer i alla RAVE-modeller.



RE 600 har kanske inte en optimal körställning när man sitter ner...



Men vad gör det när det för det mesta är stående som den skall framföras.



Trots massor med snö upplevde vi inte att fotholkarnas funktion försämrades nämnvärt.



För designen står UffeDesigns som är mer kända inom F1-världen.



RE 600 har en mer spartansk och racinginspirerad förarmiljö. Mer än så här behövs egentligen inte.

och en flod av frågor. Men det var bara tyst och inte förrän vi var på väg ut ur lokalen började polletterna att ramla ned, en efter en. När vi nästa dag äntligen stod där framför maskinen kändes allt så rätt. Den längre hjulbasen har vi redan gått igenom men det finns mer saker som gör den här skotern till en unik maskin.

Plastböjare

Under säsongen 2006 har vi sett åtskilliga cross-förare och mekaniker stå och böja och bryta i 440-Lynxarnas kåpor och huvor bara för att visa att dom tål en riktigt omild behandling utan att påverkas det minsta. Denna typ av huv och sidopaneler sitter självklart monterade på RE 600HO. Men det finns en nackdel har vi lärt oss med PE-plasten som delarna är tillverkade av. Problemet är svårigheten att få färgen att fästa för de som måste lacka om sin skoter för att passa in i teamets färger, men strunta i det.

Den snygga designen är gjord av designfirman UffeDesigns och är riktigt lyckad. Det stora vita fältet eller kanske nummerskylten på sidokåpan är mycket vägd och helt rätt. Att skriva Lynx stort över hela sidan på sitsen är både kaxigt och mycket snyggt.

Motorn är en 593 HO, alltså ingen med SDI. Att man valt HO-motorn är enligt BRP för att de som kör cross eller långlopp vill ha det så, dom vill byta munstycken och själva optimera motorn efter olika förhållanden. SDI:ns fördelar med en lägre bränsleförbrukning, ren tomgång och en renare miljövänligare gång på motorn är inget som tillför något på en tävlingsmotor, eftersom dom för det mesta skall arbeta på full gas.

Köttstycken

BRP har redan nu förberett tre olika racing-kit till RE 600 som egentligen inte behöver något mer.

För de maskiner som kommer gå på enduro-tävlingar eller för de mest brutala ledsmiskarna finns det till att börja med ett enduro-kit. Grundtanken med prylarna som ingår i detta är att förbättra köregenskaperna och förbättra hållbarheten vid riktigt aggressiv körning.

Cross-kit nummer ett, "Lynx stage 1" är det som förvandlar denna tävlingsmaskin för civilister till en renodlad maskin för crossbanan. Det ger bättre manövrerbarhet, bättre acceleration, starkare transmission och kommer passa tävlingsförare på en nationell nivå. Därför lämnas också motorn i princip original för att driftsäkerheten inte skall riskeras för förare med begränsade resurser.

"Lynx stage 2" är nästa steg i förvandlingen. Tillsammans med steg 1-delarna gör detta att maskinen blir en av de brutalaste släddar som går att uppbringa. Egentligen ligger fokus på mer effekt i motorn för att få den konkurrenskraftig i världscupen. Med hjälp av dubbla pipor och ny slutburk, nytt topplock för att möjliggöra körning på 100+ oktanig bensin och Mikuni TMX-förgasare ökas effekten och varvtalet rejält. Maskinen är nu redo för killar som kan hantera och hålla en sådan maskin rullande med allt vad det innebär av en fullblods-racer. Till exempel Peter "Den store" Ericson kommer under säsongen att ratta en steg ett och två-utrustad 600 RE.

Jag har provkört Andreas Ljungbergs tävlingsmaskin från förra säsongen och jag kan intyga att dessa maskiner är något utöver det man kan föreställa sig. Om du inte vet vad du håller på med och inte är på din vakt kommer dessa maskiner att vilket ögonblick som helst slita dig i stycken och lämna dig gråtande kvar längs leden.

Extrapris

Det största problemet med 600 RE under säsongen kommer förmodligen vara att få tag på en om man vill ha en. Antagligen kommer det inte finnas många obokade maskiner när du läser detta, så om du vill ha en och det finns någon ledig lär du nog slå till direkt.

Det preliminära priset på RE är satt till 107'800 kr vilket måste anses som riktigt lågt. Ja, till och med lägre än Glocalnet någonsin kommer att gå.

På tal om pris, finns det även i år ett prisvärt fläktkyld alternativ för dig som vill ha en ny Lynx-sportmaskin. RAVE 550 har även den begåvats med den längre hjulbasen och RCG 2-boggin har bytts ut mot en PPS precis som hos storebröderna. Boggi-dämparna har bantats ner till 36 mm men är fortfarande renoveringsbara. Det är endast Ski-Doo och just Lynx som har kvar en riktigt utrustad fläktkyld maskin i sitt sport-program. Dessa skotrar uppskattas enormt av en bred massa snöskoterförare som inte är beredda att betala 30-40'000 kronor mer för en skoter som inte är 30-40'000 kronor bättre. Tack vare RAVE 550 känns Lynx sport-program komplett och har något för alla, från världscup-vinnare till nybörjare.

Att Kevin Schwantz bredsleddar på bakhjulet fick nackhåren att resa sig vet vi som är födda på 70-talet och tidigare. Ni som kommit senare får nöja er med Björns framfart i de Finländska skogarna.



Lynx 550 är en nöjesmaskin som tillfredsställer de flesta. Det skotern förlorar på den lilla motorn tar den igen på lägre vikt. Helt enkelt smidig som få.

RAVE: RC 800, RC 600, 550 OCH RE 600



Motor	2-cylindrig 2-takt
Typ:	799,2/ 594,4/ 553,4/ 594,4 cc
Volym:	82x75,7/ 72x73/ 76x61/ uppges ej
Borrning/slag:	cm
Bränslesystem:	2xTM40HTD Choke DPM/ SDI/ 2xVM34Choke/ Uppges ej
Smörjning:	Separat oljeinsprutning
Avgassystem:	2-1
Uppg effekt/varv:	135@7950/ 114@8000/ 56@7000/ 114@8000
Start:	Manuell
Chassi	
Tunnel:	R-EVO
Framvagn:	A-VRC (RE: A-VRC+)
Fjädring fram:	HPG TA36 HLc Piggy Back (550: HPG TA 36)
Fjädringsväg fram:	260 mm
Boggi:	PPS
Fjädring bak:	2 x HPG TA46 HLcR (550: 2 x HPG TA 36)
Fjädringsväg bak:	390 mm
Typ av matta:	381x3072x38 mm (550: 32 mm kammar)
Skidor:	CTRL
Spårvidd:	1080 mm
Längd/bredd/höjd:	2810x1245x1205 cm (550: 1255 mm hög)
Tankvolym:	38 l
Oljetankvolym:	3,5 l
Att äga	
Pris:	124'900/ 116'900/ 72'900/ 107'800
Färg:	Svart/ svart/ röd/ svart-röd-vit
Generalagent:	BRP Sweden AB



POLARIS®
The Way Out.

Gör alltid din bästa
Polarisaffär hos oss!



Öppet
Vardagar 09.00-18.00
Lunch 12.30-13.30

Besök Europas STÖRSTA Polarisbutik



Haralds 
BÅTAR AB
BORLÄNGE 0243-130 19

www.haraldsbatar.se

www.motorhuset.com



POLARIS
The Way Out.

**Polaris
Akuten!**

Original reservdelar till din Polaris köper
du av oss så klart. NU, snabbt, på direkten!
Vi har tillgång till Polaris Europalager
samma dag som du beställer.
Levereras i hela landet. Ring!

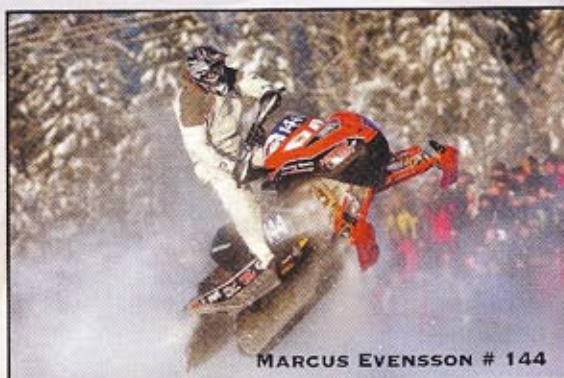
063-
570020

Handla räntefritt!

Med vårt förmånskort upp
till 60 000 :- på 24 månader.



GÖR ETT KLIPP!



MARCUS EVENSSON # 144

NU SÄLJER VI DE SISTA KVARVARANDE
IQ 440 -06. 4 ST KVAR FÖRST TILL KVARN...

2 ST IQ 600 RACER -06

BEGAGNAD MEN
MYCKET SNABBA.

89 000:-

**MOTOR
HUSET** 

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

RIVSTARTA DIN SÄSSONG HOS

SNOW N RACING AB

I ORSA!!

Under september stilar vi till oss rejält!!

- 500 KVM NY MASKINHALL
- OVER 100 MASKINER I LAGER!!
- 250 KVM NY BUTIK!!

Som vanligt får du bäst service och hetast affärer hos oss!!
- Har du missat det?

Hittills har minst 65 mycket medvetna kunder fått en resa till USA och Rocky Mountains som tack för att de bokat sin HIGH PERFORMANCE utrustade Polaris -07:a hos Snow N Racing

- Vi åker dit den 3 mars och åker skoter på riktigt ännu finns ca 5 platser kvar.

Det betyder alltså att om du är DUM stannar du hemma, är du SMART bokar du din 07:a nu och följer med du också!

WWW.SNOWNRACING.SE

Tranmyrvägen 3, 794 34 Orsa
Tel: 0250 55 35 55, Fax: 0250 55 35 54
info@snown racing.se


SNOW N' RACING

SNOW N' RACING
The Way to the Top



Årets Kläder 2



2007

Skoteråkning är kul. Men det har utvecklats till att bli mycket mer än så de senaste åren. Det handlar om attityd, utseende och livsstil. Men det räcker inte att kläderna är snygga dom måste vara funktionella också. På de närmaste sidorna presenteras årets utbud av kläder för skoterkörning, de flesta är både snygga och funktionella. Ta del och välj ut just din favorit.

1. Sinisalo, Lady Prosport

Färg: Svart/Röd, Svart/Blå
Storlek: 34-44
Övrigt: 4000 Polyester
Pris: Byxa: 1 800:- Jacka: 1 800:-
Grossist: Sinisalosport LTD
Kontakt: sverige@sinisalo.com,
www.sinisalo.com

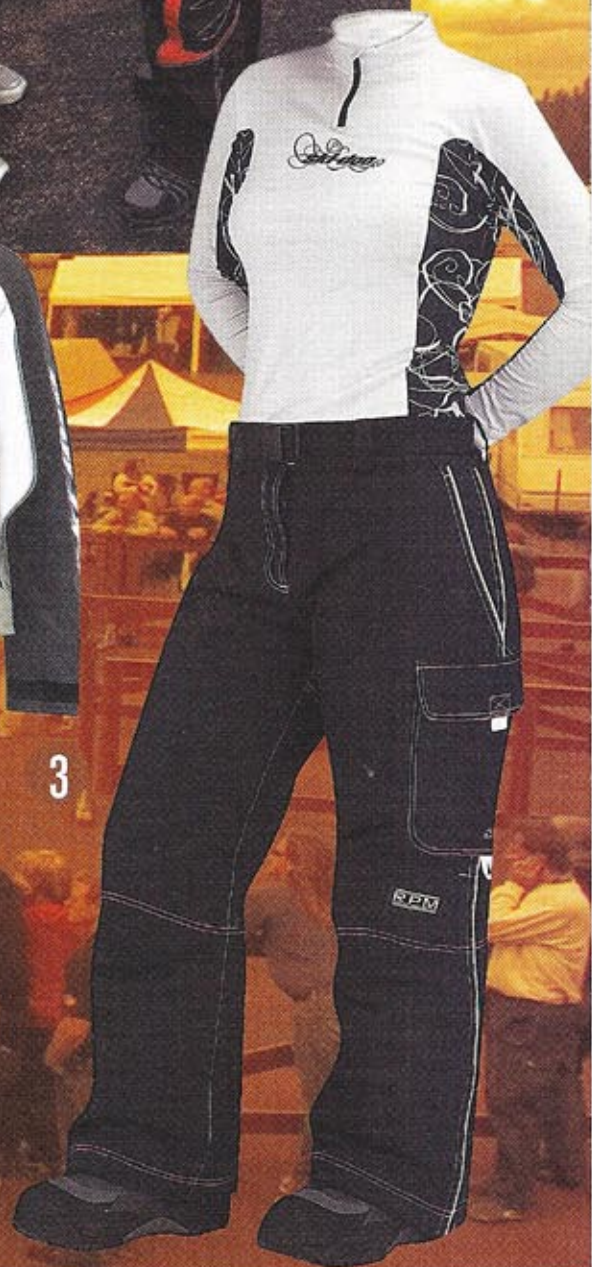
2. Sinisalo, Sinisalo X

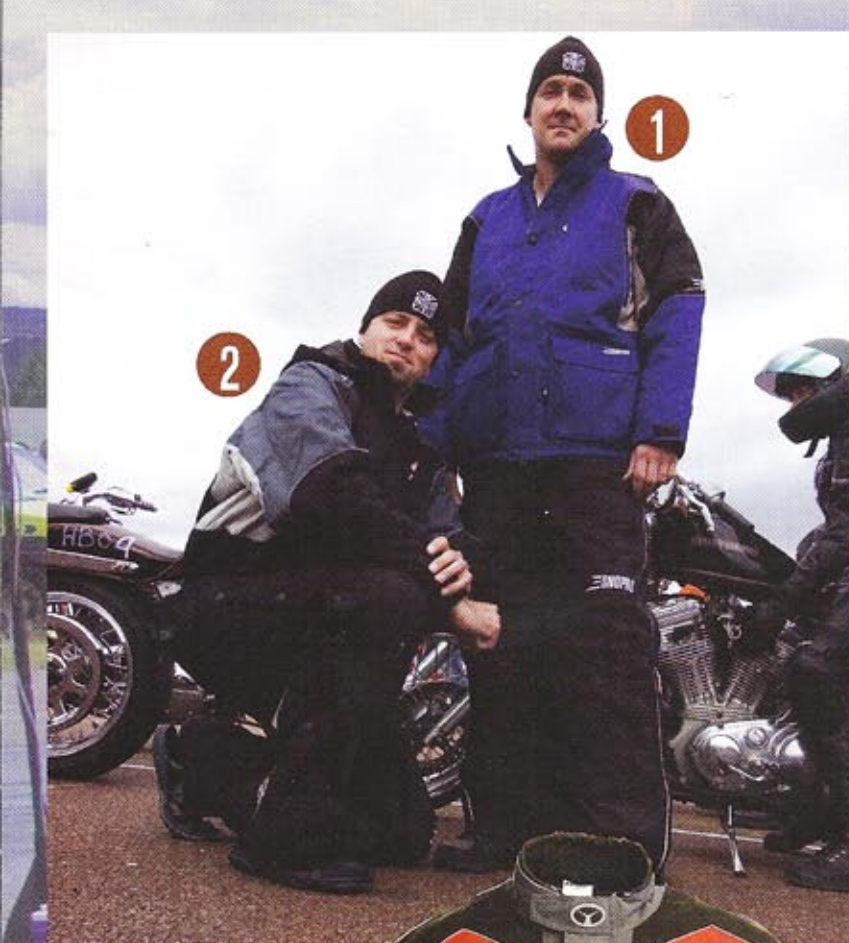
Färg: Svart
Storlek: 48-58
Övrigt: 6000 Polyester, Dynamax membrane, löstagbart innerfoder, ventilation, CE skydd.
Pris: Jacka: 2 400:- Byxa: 1 600:-
Grossist: Sinisalosport LTD
Kontakt: sverige@sinisalo.com,
www.sinisalo.com

3. Ski-Doo

X-team damjacka och Freestyle dambyxa

Färg: Jacka: Charcoal grå eller blå Byxa: Svart
Storlek: Jacka: S-XL Byxa: XS-2XL
Övrigt: En varm skoterjacka med utpräglad feminin passform. Ljusa färger är behandlade med Teflon HT. Förseglade sömmar och loggor på utsatta ställen. Ventil på underarmarna med vädertåliga dragkedjor. Figuranpassade ärmar för en mer bekväm åkposition. Invändiga muddar i microfleece. Justerbara fällor vid handlederna. Snölös i midjan. Avtagbar innerhuva. Napoleon-ficka. Reflekerande detaljer på axlar. Yttertyg: Oxford Nylon. Foder: Thermolite Plus.
Exakt byxskärning och passning! Kritiska sömmar tätade. Förmåsydda ben. Vindtätt sidblixillås. Justerbart bälte. Vinddamasker. 2 bakfickor med lock. Rymlig lårficka. Yttertyg: Oxford Nylon. Foder: Primaloft One
Pris: Jacka: 2 339:- Byxa: 2 290:-
Grossist: BRP Sweden AB
Kontakt: Tel 090-17 28 20, www.brp.com





1

2



3

1. Snopro, Jacka Taiga, Hängselbyxa Tundra

Färg: Jacka: Blå/svart/grå, svart/antracitgrå Byxa:

Svart

Storlek: XS-XXL

Övrigt: Tillverkad i specialnylon av Corduratyp.

Tejpade sömmar. Andasfunktion. Jacka: Rikligt

med fickor och justerbar midjesor. Byxor:

Benfickor på lären för bästa komfort. Vadderade

knän och sittdyna. Midjebälte samt rejäla snölås.

Pris: Jacka: 1 360,- Byxa: 1 255,-

Grossist: Motorfirman Holger Duell AB

Kontakt: 031-727 63 00, www.duells.se

2. Snopro, Skoteroverall

Färg: Svart

Storlek: XS-XXL

Övrigt: Tillverkad i specialnylon av Corduratyp.

Tejpade sömmar. Andasfunktion. Benfickor på lären

för bästa komfort, varav en är vattentät. Vadderade

knän och sittdyna. Midjebälte samt rejäla snölås.

Pris: 1 995,-

Grossist: Motorfirman Holger Duell AB

Kontakt: 031-727 63 00, www.duells.se

3. Lynx Deep Freeze Gear,

Valdez jacka och byxa

Färg: Jacka: Svart eller grå/röd Byxa: Svart

Storlek: XS-4XL

Övrigt: Samtliga Lynx-skoterkläder är vatten- och

vindtåta och har ett membran som andas samt

tejpade sömmar. YKK-dragkedjor, TMM-reflexer

och ProTec-material av hög kvalitet gör Deep

Freeze Gear till slitstarka produkter av högsta

kvalitet och livslängd. Yttertyg: 600D Oxford

Polyester. Alla nya skoterjackor är utrustade med

dragkedjor i ärmarna och komfortabla muddar i

lycra. Byxan har en utmärkt passform.

Pris: Jacka: 2 433,- Byxa: 2 245,-

Grossist: BRP Sweden AB

Kontakt: Tel 090-17 28 20, www.brp.com

4. M-Racing tillverkare MP-Asu,

RACE Jacka och Byxa

Färg: Jacka: Röd/svart, blå/svart, grå/svart. Byxa:

Svart

Storlek: XS-XXL

Övrigt: Materialet av hållbart och starkt 300 den

Cordura®. Scotchlite 3M-reflexer. Maskintvättbar

i +40. Jacka: På axel och i armbågar slitstarkt

1000 den material. Luftigt nätfoder. Löstagbart

80 g stickat foder. Skuren i körställning. Foam

skydd i skyddfickor, i armbågar och i rygg. Blixtlås

försedda ventilationsöppningar fram och bak.

Kardborre vid ärmlinningar och dragsko i midjan.

Framtill försedd med två D-ringar för nödstoppet.

Byxa: På knän 1000 den förstärkningar som även

tål hetta. Löstagbart stickat foder under vilket det

finns ett andande nätfoder. Sömmar av kraftig och

hållbar Epic 40-polyestertråd. Två blixtlåsförsedda

ytterfickor och två fickor på läret. Vindskyddade

blixtlås. Blixtlås i byxbenen underlättar av och

påtagning. Snölås i byxbenen

Storlekar: XS-XXXL

Pris: Jacka: 2 190,- Byxa: 1 990,-

Grossist: All Right Sweden Ab/All Right Finland Oy

Kontakt: www.allright.fi, www.mp-asu.com

5. Tobe technology.

Wet job jacket och pants

Färg: Svart, khaki och gul(ej byxa).

Storlek: XS-XXL

Övrigt: 3-lagers skal, vind & vattentät med 10 000 mm vattenpelare. Löstagbara fickor, alla sömmar är tejpade. **Jacka:** Specialficka för MP3 spelare eller ipod med genomföringar för hörlurar, snöläs i midjan som är ihopkopplingsbart med samtliga tobes byxmodeller. **Byxa:** Stor tobe-brödyr i silver över baken, byxan är ihopkopplingsbar med snöläsen i samtliga tobes modeller av jackor.

Pris: **Jacka:** 3 395:- **Byxa:** 2 495:-

Grossist: Tobe technology of scandinavia ab

Kontakt: www.tobe.nu, info@tobe.nu

6. Tobe technology.

Shuriken jacket och pants

Färg: Antracite, khaki och olivgrön(ej byxa)

Storlek: XS-XXL

Övrigt: 2-lagers skal, alla sömmar tejpade, vind och vattentät med 10 000 mm vattenpelare.

Jacka: MP3 spelare eller ipod med genomföringar för hörlurar, jackan har snöläs i midjan som är ihopkopplingsbart med samtliga tobes byxmodeller.

Byxa: Ben med zip-off funktion. Går att göra om till shorts. Byxan är ihopkopplingsbar med snöläsen i samtliga tobes modeller av jackor.

Pris: **Jacka:** 2 995:- **Byxa:** 2 395:-

Grossist: Tobe technology of scandinavia ab

Kontakt: www.tobe.nu, info@tobe.nu

7. Scott. Shield jacka och byxa

Färg: Svart/off white/orange, blå/off white /svart

Storlek: S-XXL

Övrigt: Skallplagg, Scott membran triPhase, tejpade sömmar, vattentäta dragkedjor, Byxan med scottmembran, tejpade sömmar, extra solering i sittytan. Jackan och byxan har löstagbara foamskydd.

Pris: **Jacka:** 2 695:- **Byxa:** 1 995:-

Grossist: Scott Svenska AB

Kontakt: www.scottusa.com

8. Scott. Jacka Runaway. Byxa Kinso

Färg: **Jacka:** Svart/off white, blå/svart och röd/svart. **Byxa:** svart

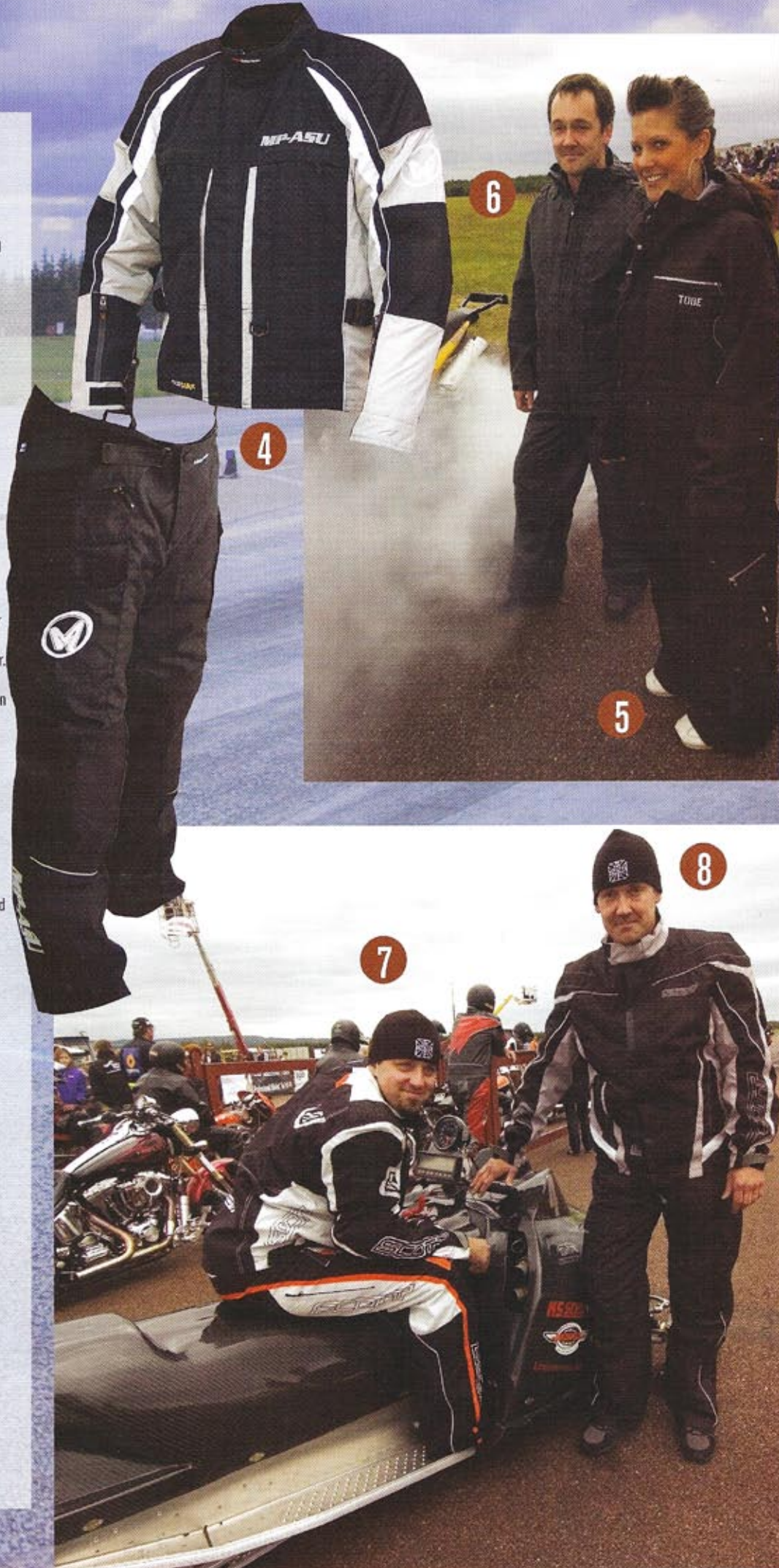
Storlek: XS-3XL, byxa även i dam 36-44 och barnstorlekar 120-160 cl

Övrigt: Yttermaterial i vind- o vattenavstötande kvalitet. **Jacka:** Vadderad med flera fickor, sköna muddar och reflexer. **Byxor:** Extra isolering i sittytan och knän. Reflexer och benficka.

Pris: **Jacka:** 1 895:- **Byxa:** 1 795:-

Grossist: Scott Svenska AB

Kontakt: www.scottusa.com





1. CASTLE X, Switch Jacka och Byxa

Färg: Jacka: Svart/orange, svart/röd, svart/blå, svart/gul, svart/grön, silver och svart, Byxor: Svart/orange, svart/röd, svart/blå, svart/gul, svart/grön, silver och svart.

Storlek: XXS-3XL

Övrigt: Jacka: Sydd i 420D High Tenacity Nylon.

Reissa-membran. Alla sömmar är tejpade.

Urtagbart foder. Byxa: Sydd i 420D High Tenacity Nylon.

Reissa-membran. Alla sömmar är tejpade.

Separat hängselsats. Det vita stället är figursytt för dam.

Pris: Jacka: 2 295:- Byxor: 1 895:-

Grossist: Glansgården

Kontakt: www.glansgarden.se, 0243-12 31 23

2. Fox, Guardian Jacka och Byxor

Färg: Jacka: Svart/Mörkgrå, Ljusgrå/Röd,

Ljusbrun/Chocolate Byxor: Svart/Mörkgrå

Storlek: XS,S,M,L,XL,XXL

Övrigt: Tvålagers nylonlaminat. 20'000 mm vattenpelare. Materialet andas. Thermo Lite-foder. Tejpade sömmar. Många intelligent placerade fickor med dragkedjor. Snöläs.

Pris: Jacka: 3 799:- Byxor: 2 499:-

Grossist: Bruhns Racing & Import AB

Kontakt: www.bruhns.se, info@bruhns.com, 0176-22 45 99

3. M-Racing tillverkare MP-Asu.

SXT Jacka och Byxa

Färg: röd/svart, blå/svart, gul/svart, grå/svart

Storlek: XS-XXXL

Övrigt: Maskintvättbar i +40 grader. Scotchlite 3M-reflexer. Extra stark Epic 40 tråd. En vattentät och andande/ventilerad jacka i rivtåligt 300 den Cordura® med extra förstärkningar i 500 den på axlar och armbågar. Luftigt nätfoder. Design skuren i körställning. Kardborre i ärm och elastisk dragsko i midja. Flera stora fickor - även på ärmarna. Ventilation, reglerbar med dragkedjor, i både front och rygg. Två D-ringar för ev. behov av "dödmansgrepp". En byxa designad med fokus på racing. Vatten- och vindtät med andande Aqua Control® membran och yttermaterial i mycket rivstarkt 500/1000den material. Värmetåligt material på insidan av ben. Stretch på insidan av lår, ovanför knä samt i ryggslutet. Dragkedjor med vindläs. Snöläs i benen. Lång dragkedja i ben för enkel påtagning. Kardborre i midjan för enkel justering. Juster- och borttagbara hängslen. Skyddande 3D-logotypes på knän.

Pris: Jacka: 2 190:- Byxa: 1 490:-

Grossist: All Right Sweden Ab/All Right Finland Oy

Kontakt: www.allright.fi, www.mp-asu.com

4. Halvarssons, Baffin

Färg: Endast en färg

Storlek: S-2XL

Övrigt: Lång jacka i Poly Oxford 600D. Med

temperaturreglerande foder. DRYWAY+®

membran. OUTLAST® foder, urtagbart.

Ventilationsöppningar framtill och bak på ryggen.

Reflexpasspoal bak på ryggen. Avtagbar huva.

Reglerbar ärm- och jackvidd. Dragskydd i midjan

med tryckknappar för möjlighet att koppla samman

med byxa. Kan kompletteras med justerbara CE-

godkända skydd samt Back Converter CE-godkänd

ryggskydd.

Pris: 2 495:-

Tillverkare: Halvarssons

Kontakt: www.jofama.se, office@jofama.se



5. Halvarssons.

Jacka: *Calgam Byxa: Lacombe*

Färg: Finns i gul/svart & Zebra/svart/grå

Storlek: S-2XL

Övrigt: Jacka: DRYWAY+® membran.

Ventilationsöppningar framtill, bak på ryggen, samt under ärmarna. Reflexpasspoal bak på ryggen.

Distans mesh på axelpartiet. Reglerbar ärm - och

jackvidd. Dragskydd i midjan med tryckknappar

för möjlighet att koppla samman med byxa. Kan

kompletteras med justerbara CE-godkända skydd.

Byxa: DRYWAY+® membran. Dragkedja och

spänntampar nertill på benen. Distans mesh vid

stuss. Snöläs. Reflexpasspoal nertill på benen.

Tryckknappar på hällor i midjan för möjlighet att

koppla samman med jacka. Isolerande material vid

stuss och knä. Kan kompletteras med justerbara

CE-godkända skydd.

Pris: Jacka: 2 095,-, byxa: 1 895,-

Tillverkare: Halvarssons

Kontakt: www.jofama.se, office@jofama.se

6. Rukka, *Priscus Jacka*

Färg: Röd eller Svart

Storlek: XS-3XL

Övrigt: Yttermaterial i Dupont Cordura 500

med förstärkningar i Cordura 2000. AWS (All

Weather System funktionsplagg med 2000mm

vattenpelare). Foder 40G. Jackan har utseendet

av en anorak då den har främre blixtlås längs

vänstra sidan. Lämpad för enduro och med rejäla

storlekar för att kunna ha skyddsväst under.

Ventilationsöppningar finns under armar för

krävande körningen samt snöläs med möjlighet till

fastsättning då det ej behövs.

Pris: 2 295,-

Grossist: Fredrik Hellström (Agent)

Kontakt: www.rukka.com,

fredrik.rukka@gmail.com, 070-6960042

7. Rukka, *Titus Jacka och Byxa*

Färg: Jacka: blå, röd. Byxa: svart

Storlek: Jacka 46-60. Byxa 46-62

Övrigt: Jackan har tryckt Cordura. GORETEX

Z-liner 45 meter vattenpelare. Löstagbart foder

60G för att kunna användas som skaljacka. Fickor

i axlar och armbågar för Rukkas andande RVP

skydd (tillbehör). Mjuk fleece i kragen. Har ett

intelligent snöläs som kan knäppas fast på vardera

sida om blixtlåset för att inte vara ivägen när det ej

behövs. Har även en extra innerficka (för mobilen)

i innerfickan. Man behöver ej öppna jackan för

att komma åt mobil och plånbok men ändå ha en

torr och varm plats för dem. Byxa: Gore tex-byxa

har samma data och material som jackan men

har ett tunnt 40g foder. Byxan är låg och upplevs

smidig och skön. Har knäfickor för Rukkas andande

PVP-skydd (tillval) samt väl tilltagna ben för att

rymma dagens skor. Rukkas byxor har så kallad

"aircushion" i bak och på knän för att bilda ett

värmande

luftmagasin mellan förare och sits/underlag.

Tvättas med avigsidan utåt i 40 °C med normalt

fin-tvättmedel (inga skölj eller blekmedel). Avlägsna

skydd under tvätt. Stryk på låg temp. Torktumla på

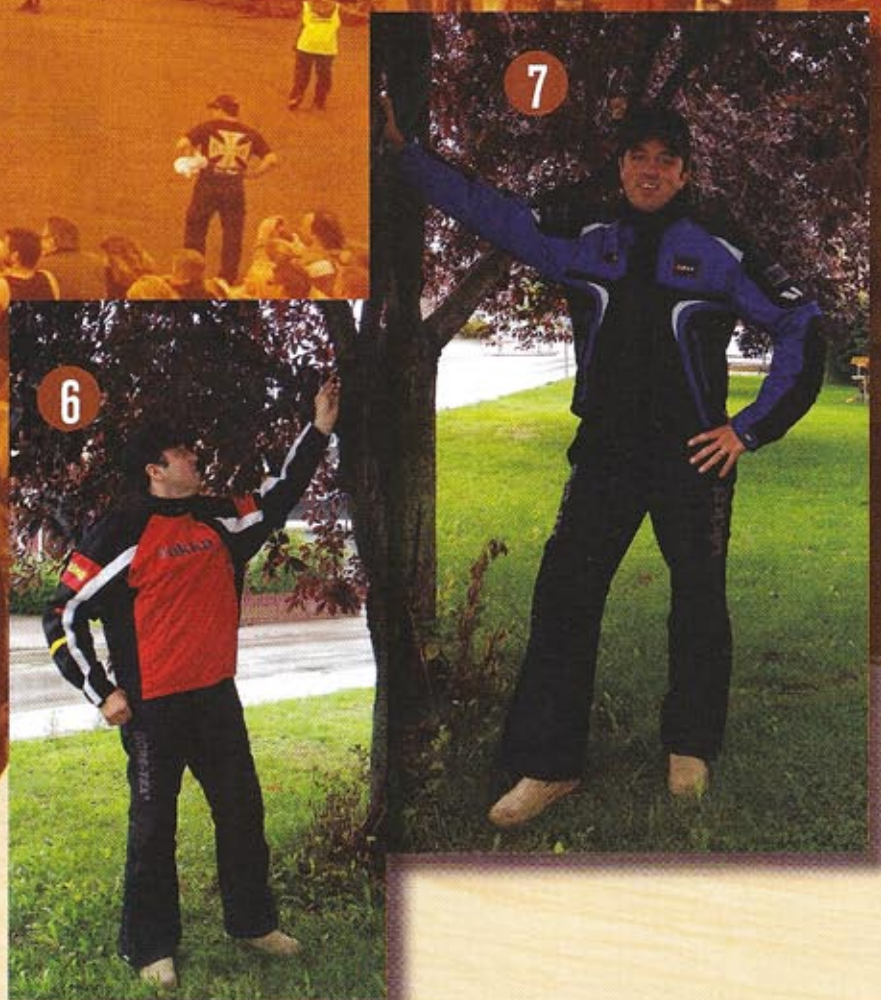
55 °C och ett plagg i taget.

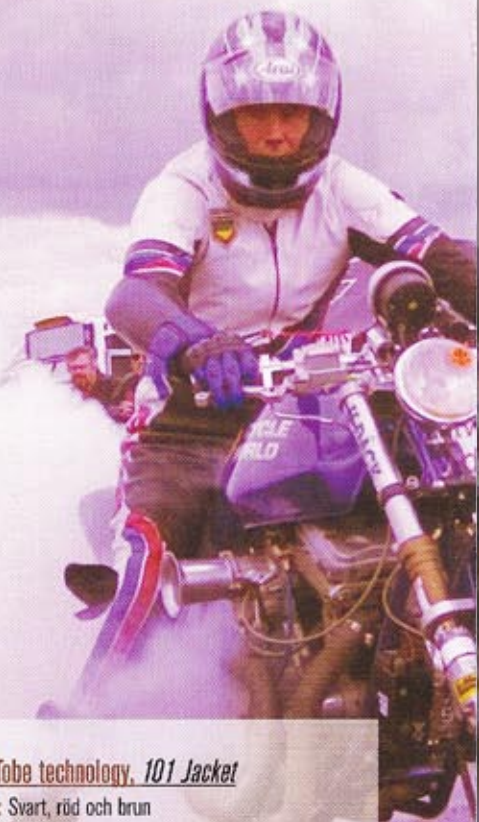
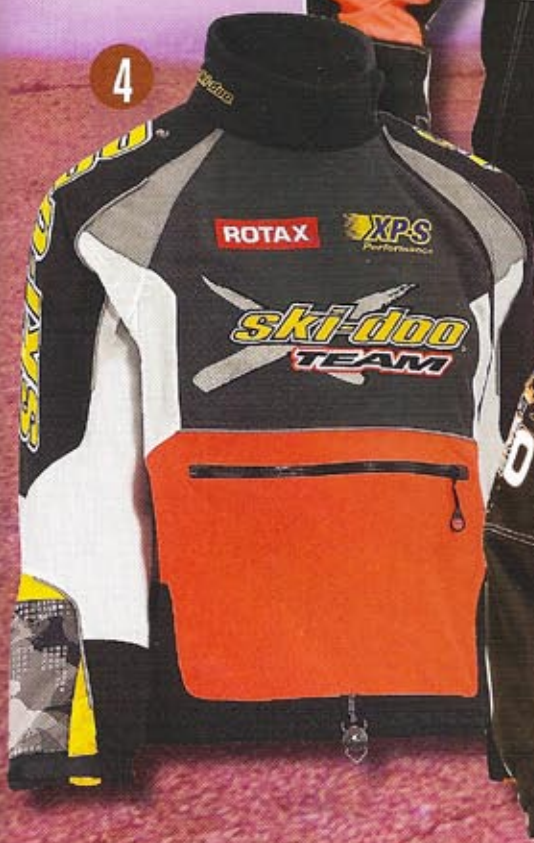
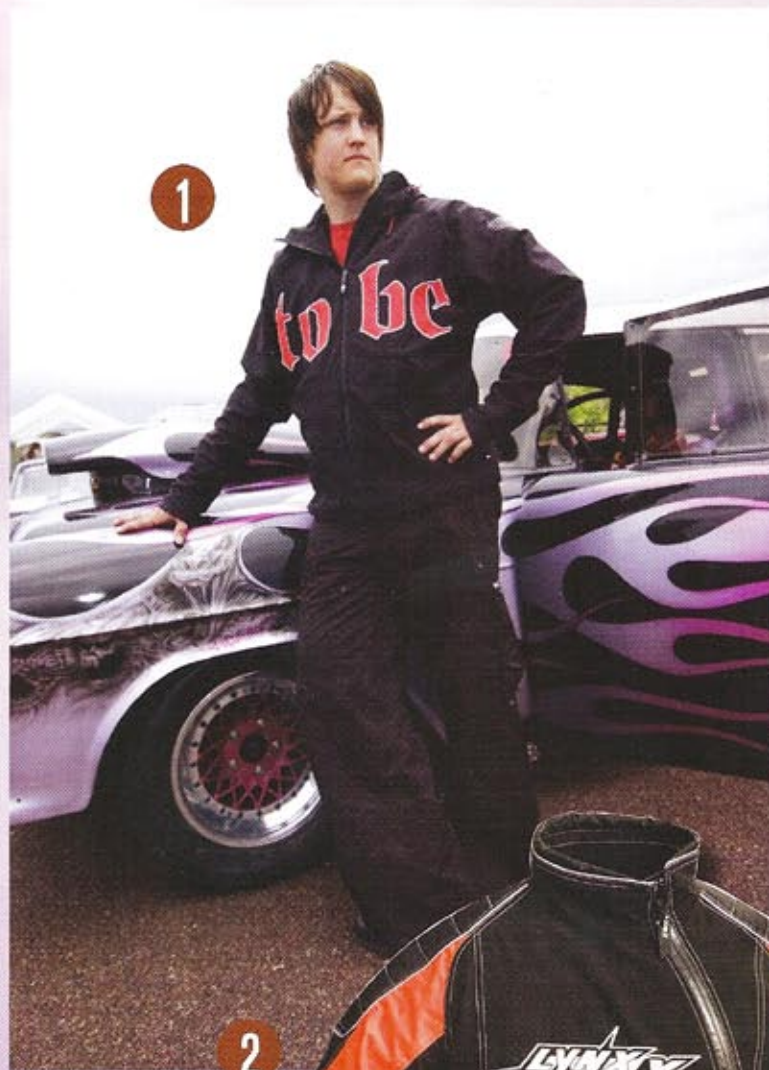
Pris: Jacka: 3 995,- Byxa: 2 995,-

Grossist: Fredrik Hellström (agent)

Kontakt: www.rukka.com

fredrik.rukka@gmail.com, 070-6960042





1. Tobe technology. 101 Jacket

Färg: Svart, röd och brun

Storlek: XS-XXL

Övrigt: Softshell jacka som känns lika mjuk som en fleecejacka och är vind & vattentät, har snöläs i midja och ärmar. Snöläset i midjan är ihopkopplingsbart med samtliga tobes byxm modeller

Pris: 1 995,-

Grossist: TobeTechnology of Scandinavia AB

Kontakt: www.tobe.nu, info@tobe.nu

2. Lynx Deep Freeze Gear.

Denali Jacka och byxor

Färg: Svart

Storlek: XS-3XL

Övrigt: Samtliga Lynx-skoterkläder är vatten- och vindtåta och har ett membran som andas samt tejpade sömmar. YKK-dragkedjor, TMM-reflexer och ProTec-material av hög kvalitet gör Deep Freeze Gear till slitstarka produkter av högsta kvalitet och livslängd. Yttertyg: 600D Oxford Polyester. Tuff skaljacka. Alla nya skoterjackor är utrustade med dragkedjor i ärmarna och komfortabla muddar i Lycra. Behaglig och flexibel byxa.

Pris: Jacka: 2 057,- Byxa: 2 264,-

Grossist: BRP Sweden AB

Kontakt: Tel 090-17 28 20, www.brp.com

3. SnoGear, Snocross SX skaljacka och byxa

Färg: Jacka: Svart/blå Byxa: Svart

Storlek: XS-3XL

Övrigt: Yttertyg slitstark 600D Polyester. Designad i samarbete med Pro Racingförare. Hellång dragkedja framtill. Sidofickor för mindre föremål. Ventilationshål på ryggen. Förstärkta skulderpartier. Ofodrad, nätfoder. Vid tillskämningen har axelskyddsutrymmet tagits i hänsyn. Lycra i muddarna. Lättviktig Pro racing-byxa för aktiva förare. Foder 60 g/m². ProTec-teknologi. Rymligare knäparti för knäskydd. Vidare slag för att passa racingstövlar.

Pris: Jacka: 1 869,- Byxa: 1 728,-

Grossist: BRP Sweden AB

Kontakt: Tel 090-17 28 20, www.brp.com

4. Ski-Doo, Sno-X skaljacka och byxa i Limited edition

Färg: Camo

Storlek: S-2XL

Övrigt: Ett av de lättaste ställen på marknaden designad i samarbete med Pro Racingförare. Jacka där ljusa färger är behandlade med Teflon HT. Racinggodkänd orange neonflamma på bröst och rygg. Invändig dragkedja till ryggpanelen där namn och nummer lätt kan stoppas in. Tejpade sömmar. Hellång, vädertålig dragkedja framtill för att underlätta påklädning. Stor framficka för att rymma extra glasögon eller handskar. Reflekterande detaljer på alla sidor för ökad synlighet. Yttertyg: Oxford Nylon med hållbart nätfoder.

Pro Racing Replica-byxa. Utsatta sömmar och loggor är förseglade för att skydda mot intrång av kyla och fukt. Slitstark, vädertålig 1000-denier nylon på bak, knän och innerben. Stoppning på knäpartierna för ökat skydd. Ventiler på lären där en kan användas som ficka. Juster- och avtagbar suspensor. Vädertåliga dragkedjor på lären för ventiler. Yttertyg: Oxford Nylon. Foder: Thermal Loft.

Pris: Jacka: 3 000,- Byxa: 2 339,-

Grossist: BRP Sweden AB

Kontakt: Tel 090-17 28 20, www.brp.com

5. Arctic Cat, Iron Dog Coat

Färg: Svart/grå, svart/orange, svart/grön

Storlek: S-XXXL

Övrigt: En verkligt skön jacka som förenar funktion med häftig design. Med 200 grams invävd Thinsulate™ Insulation för värme och en dragsko för perfekt passform. Finns även i damstorlekar och med extra långa ärmar.

Pris: 2 495,-

Grossist: KGK Suzuki AB

Kontakt: www.arcticcat.se

6. Arctic Cat, Advantage Pants

Färg: Svart

Storlek: S-XL-XXXL

Övrigt: Denna byxa håller dig varm och skön tack vare invävd 200 grams Thinsulate™ Insulation. Inlägg i bakdelen håller fukten ute och snöslås stoppar snön från att komma in stövlarna. Finns även med extra långa ben.

Pris: 1 995,-

Grossist: KGK Suzuki AB

Kontakt: www.arcticcat.se





1. TekRider PTG, TXC Byxa och Jacka

Färg: Svart/grå/orange

Storlek: XS-XXL

Övrigt: Jackan syns lätt tack vare de orangea fälten och reflexerna. 100 grams isolering. Kan bäras både med och utan en TekVest. Välventilerad och vattentäta flera ventilationsdragkedjor. Många fickor. En extra väst medföljer för kalla dagar. Byxa: Vadderade knän och underben. Förstärkningar på utsatta ställen. För böjda knän för bästa komfort. Förstärkt sittdyna. 100/200 grams isolering. Låg midja och tunna hängslen. Snöslås. Lättanvända fickor.

Pris: Jacka: 3 395:- Byxa: 3 600:-

Grossist: Motorfirman Holger Duell AB

Kontakt: 031-727 63 00, www.duells.se

2. T&P Outdoor, Skoterställ SNOWFLAKE

Färg: Svart/grön/orange

Storlek: Herr: XS-XXL, D96-T16, C148-154

Övrigt: Yttertyg 300D/500D polyester med laminerat vattentätt andasmembran. Förstärkningar av Kevlar. Alla sömmar tejpade. Utsatta fickor och ventilationsöppningar med vattentäta blixtlås. Isolering av lätt polystervadder, förstärkt med foam över stuss och knän. Innerfoder av laminerad mesh. Jackan har avtagbar huva. Snöslås som kan kopplas ihop med byxan till overall. Extra lång näventilation i armhålan och i sidan med blixtlås. Reglerbar rygg och linning. Byxan har näventilation med blixtlås. Robust bälte med tryckspänne. Benslut med blixtlås, snöslås och justerbar benvidd.

Pris: Jacka: 1 198:- Byxa: 969:- Helt set 1 998:-

Grossist: ITAB, Idefix Tekoprodukter AB

Kontakt: www.fritidskläder.se, 0220-30860

3. Jernbergs, Egen design

Färg: Du väljer

Storlek: Den som passar dig.

Övrigt: Designa ditt alldeles egna skoterställ. Välj både färger design och storlek själv.

Pris: Det varierar.

Grossist: Jernbergs

Kontakt: www.jernbergs.se, erik@jernbergs.se, 0280-101 01

4. FXR, Cold Cross byxa och Jacka

Färg: Ej fastställt

Storlek: small - XXXXL

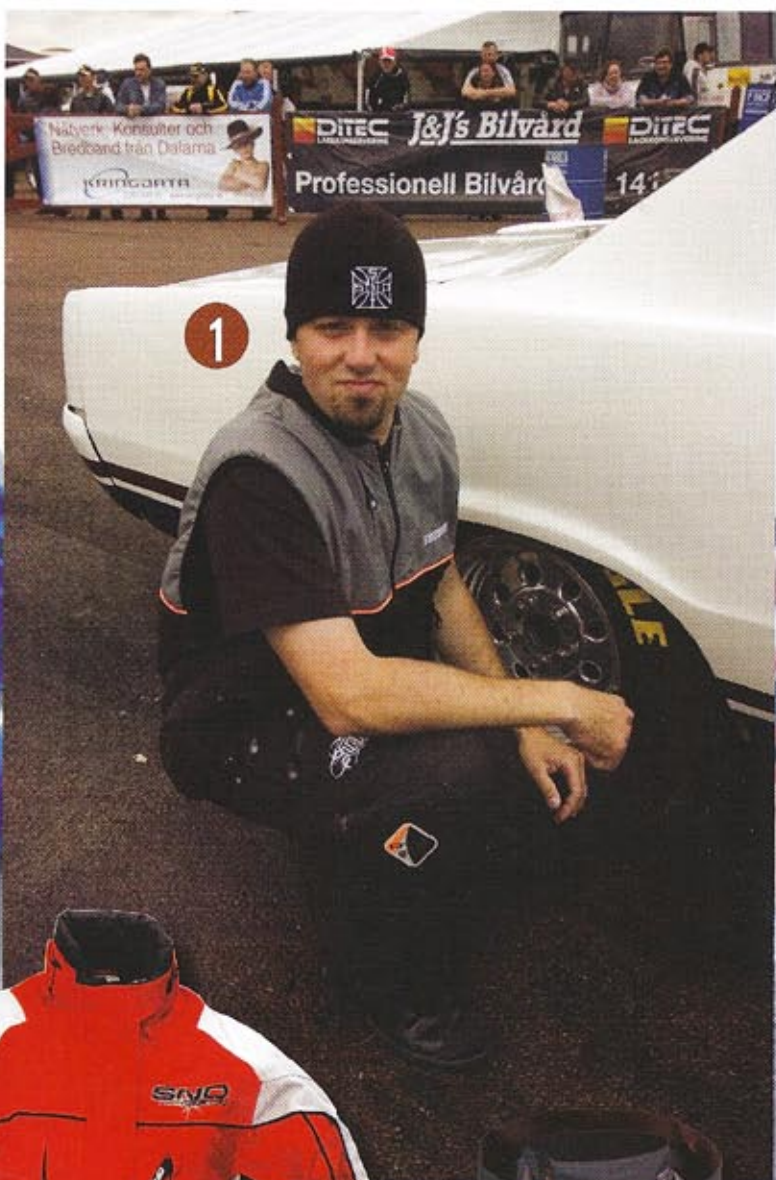
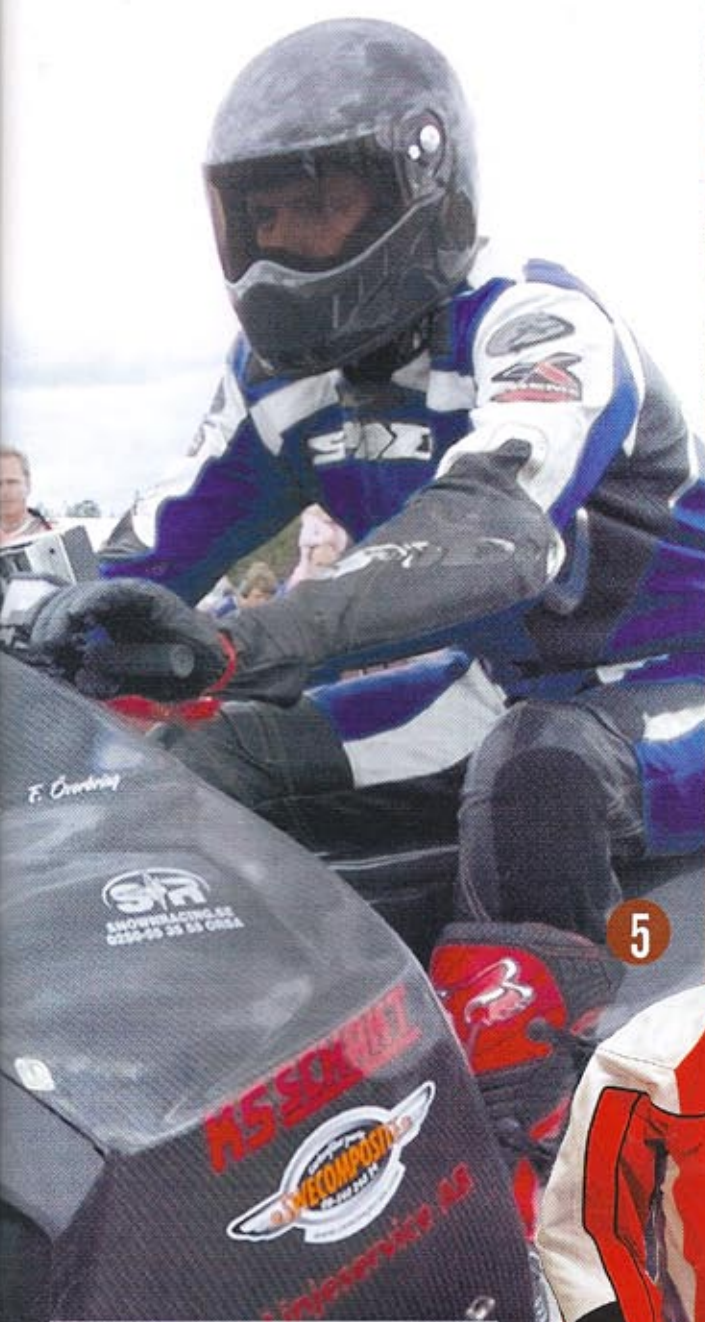
Övrigt: Advance Flex System (AFS) på knä och skuldror. Byxa: Högkvalitativ och mångsidig byxa i andas-material. Fuktighetsavvisande material i baken. Avtagbara hängslen. Jacka: Både för racing och touring. Slitstarkt yttermaterial. Urtagbart foder. Ventilation på ärmar och bröst. Justerbar midja.

Pris: Byxa: 1 990:- Jacka: 2 490:-

Grossist: Yamaha Motor Scandinavia

Kontakt: www.yamaha-motor.se





5. SnoGear. Explorer damjacka och byxor

Färg: Jacka: Röd Byxa: Svart

Storlek: XS-2XL

Övrigt: Foder 120 g/m² skyddar mot kylan. Tejpade sömmar. YKK-dragkedjor. En varm skoterjacka med kvinnlig passform. Lycra i muddarna. Justerbar krage. Utmärkt passform. Byxa med skön passform. 600D polyester. Protec-teknologi: vattentät, vindtät och andas. Laminat av microporouse polyurethane.

Pris: Jacka: 1 869,- Byxa: 1 399,-

Grossist: BRP Sweden AB

Kontakt: Tel 090-17 28 20, www.brp.com

6. Bergans of Norway.

Isogaisa Herr och Dam

Färg: Herr: Azureblå brun röd. Dam: azureblå brun röd svart sjögrön

Storlek: Ingen information

Övrigt: 3-lagers Dermizax-membran.

Pris: 3 995,-

Grossist: Bergans Fritt AS

Kontakt: www.bergans.no, 070-600 55 51





1. Polaris, Polaris Racing

Färg: Flera olika.

Storlek: S-XXL

Övrigt: Ett populärt ställ som är mycket prisvärt. 100% polyester i yttertyget med andningsfunktion, foder i 100% nylon och stoppning i 100% polyester

Pris: 3 300,-

Grossist: Polaris Sverige

Kontakt: www.polarisindustries.com

2. Polaris/ToBe.

Polaris/ToBe Limited Edition

Färg: Ingen information.

Storlek: XS-XXL

Övrigt: Säsongen 2007 gör ToBe Technology ett gästspel hos Polaris i Sverige. ToBe har designat och framställt ett exklusivt ställ tillsammans med Polaris Scandinavia och kommer att finnas endast hos Polaris återförsäljare. Jackan/byxan är tillverkat av ett skaltyg med 10 000 mm vattenpelare och sömmarna är heltejpade.

Pris: 4 800,-

Grossist: Polaris Sverige

Kontakt: www.polarisindustries.com

3. FXR, Adrenaline X byxa, X-Cross Jacka

Färg: Ej fastställt

Storlek: Small - XXXXL

Övrigt: Advance Flex System (AFS) på knä och skuldror. Byxa: En högkvalitativ byxa för alla typer av körning. Slitstarkt yttermaterial i polyester med Nylon Dobby-inläggningar. Nyttinnerfoder med täta sömmar. Vadderade knän. Vidare midja än förut. Isolerad och fuktighetsavvisande inläggning i baken. Jacka: Högkvalitativ, slitstark jacka med PU-belagt yttermaterial i nylon. Vattentätt foder som andas. Det reflekterande innerfodret kan tas ur. Bättre ventilation i bröstet och större fickor. Justerbar midja.

Pris: Byxa: 3 490,- Jacka: 3 190,-

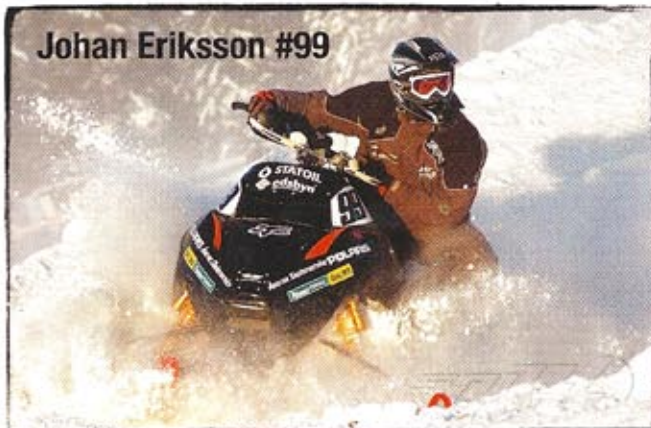
Grossist: Yamaha Motor Scandinavia

Kontakt: www.yamaha-motor.se



ÖHLINS®

Johan Eriksson #99



Öhlins Återförsäljare:

Malungs Skoter&Motor 0280-10075	AutoMek Umeå 090-148 400
Lulles Motorservice 0271-209 50	Mats Skoter Föllinge 0645-410 37
Abris Sjö&Snö Leksand 0247-346 32	Tuppz Bollnäs 0278-613 450
MNR Skellefteå 070-6683332	Kalix Snöskoter 0923-120 70
Lindbloms Marina Piteå 0911-187 00	Temab Granö 0933-400 14
Däcklagret Gällivare 0970-557 92	Temab Lycksele 0950-104 80
Motorhuset Östersund 063-570020	Bohlins Järbo 0290-704 02
KP-Racing Grängesberg 024-23 100	Revelj Racing 0684 120 59
Yamahahuset Kiruna 0980-630 05	Yamahacenter Luleå 0920-185 85
NTC Data Fritid Arvidsjaur 0960-179 90	

REVELJ RACING

Hedeviken
0684-12059, 12275
www.reveljracing.se

Halvarssons NEWS! 2007

JAMES
Ca pris
2 495:-
DRYWAY



BELCHER
Ca pris
399:-
DRYWAY

JANA
Ca pris
2 395:-
DRYWAY



CALGAM
Ca pris
2 095:-
DRYWAY



PAPEY
Ca pris
499:-

BAFFIN
Ca pris
2 495:-
DRYWAY



TOMSK
Ca pris
349:-

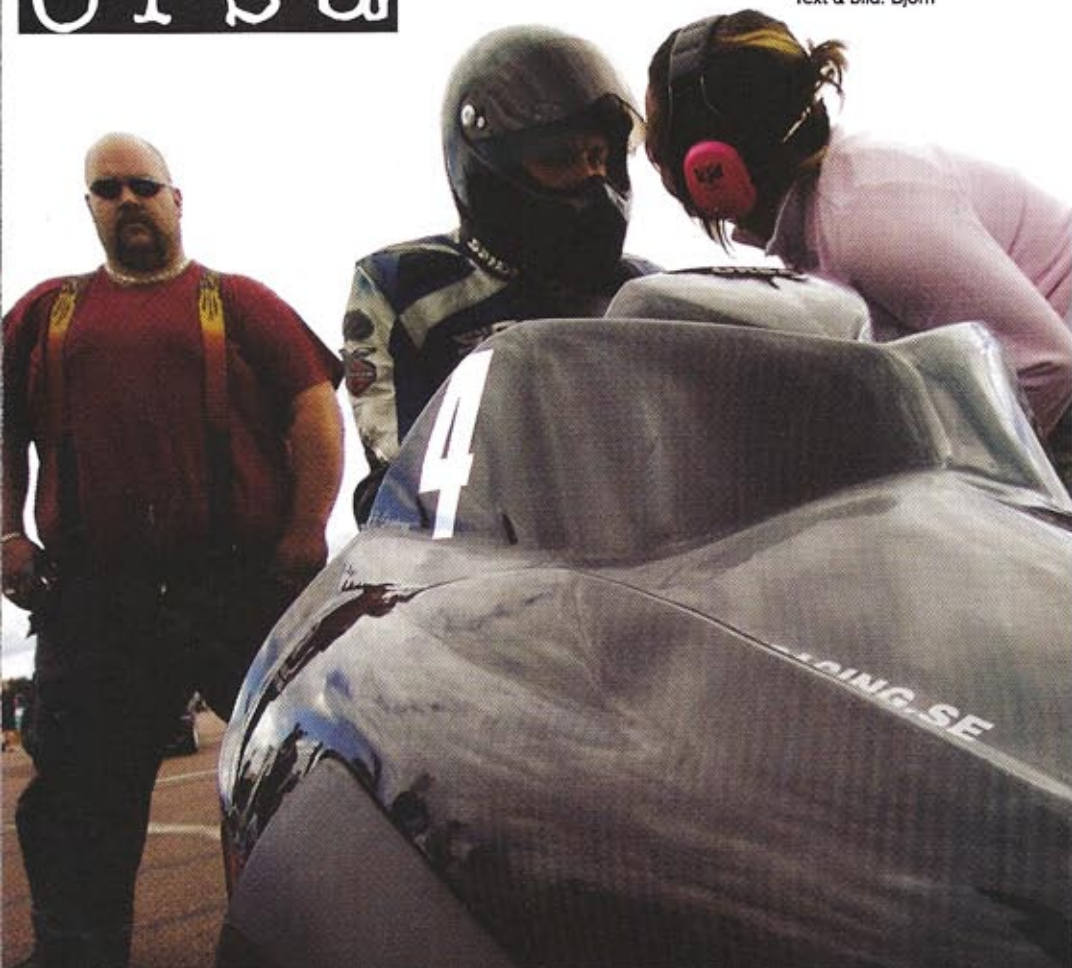
Beställ katalog på www.jofama.se

Jofama AB, Box 173, 782 24 Malung. Tel 0280-555 55, fax 0280-555 60.

Kolfiber monstret från Orsa

Asfaltsdragracing är fortfarande på uppgång om än sakta men säkert. Ett av de värsta byggerna vi sett på denna och den andra sidan av Atlanten, finns faktiskt i Orsa.

Text & bild: Björn



Till nästa år kommer Fredrik att sitta lite lägre. Ombyggnation väntar.

Dragracing på asfalt är än så länge en relativt liten motorsport. Men intresset från både arrangörer av tävlingar och publiken har gjort att denna exotiska gren har vuxit betydligt på senare år.

Vi skulle våga påstå att asfaltsdragracing med snöskoter har ökat flera hundra procent på några år och det är ingen överdrift. Att sedan förklara att ekipagen har ökat från 3 stycken till 10 och det totala antalet deltagare fortfarande är blygsamt lågt, är en annan sak.

Om dessa utövare kan tyckas vara avvikande dumskallar så ska ni nu få träffa den knappaste av dem alla, nämligen mannen bakom kolfibermonstret från Orsa, Fredrik Överbring.

Ribban lagd

Fredrik som tävlat mest på snö och gräs med sin -98 Mach 1 i ProStock-klassen ville anta nya utmaningar och stegade in till den gamla barndomskamraten och Polarisåterförsäljaren i Orsa, Mattias Gustavsson.

Eftersom Mattias är relativt lättlurad samtidigt som han gillar roliga upptåg drogs planerna upp att bygga den värsta Polaris-asfaltsmaskinen världen skådat.

—Först var tanken att vi skulle bygga på ett Pro-X chassi som låg i verkstan men vi tänkte ganska snart om. Hur fränt är det egentligen med en Pro-X?, säger Fredrik.

Ett sprillans Fusionchassi beställdes istället och ribban var lagd. Det är klart att man ska göra reklam för någonting som i slutändan också går att köpa, resonerade Mattias.

DUZ-fästen

En ny Fusion 900 skulle gjutas av och den skeppades ner till Swe-Composite i Stockholm. I formen gjöts en komplett siluett av hela maskinen upp, sadel, huv, buk, ja allting utom chassit bakades i kolfiber!

—Dom plockade bara av rutan och styret innan de började gjuta av hela rasket, minns Fredrik.

Swe-Composite är också en av sponserarna då de tyckte att det hela var ett roligt projekt. När väl kolfiberdelarna var hemma mättades allting in och monterades med dragracingriktiga DUZ-fästen, innan allting klarlackades.

För sent

För att göra den långa motorhistorien kort kan vi berätta att den 1010 kubik stora trecylindriga motorn beställdes på plats när Mattias och Fredrik var över till Mark på Price. Naturligtvis levererades motorn tre månader efter utsatt datum på vanligt amerikamått.

—Vi är väl inte helt nöjda med motorn som inte riktigt levt upp till den utlovade prestandan, säger Fredrik fundersamt.

3 cylindrar med 70,5 i slag och 78 i borr gör att vanliga smidda Rotax 670-kolvar kan användas, MSD-tändningen blixtrar, de nya 54 millimeters CrankShop-förgasarna ser till att soppan flödar och modifierade Jaws-pipor som ser till att föraren garanterat blir döv.

—Motorn ska ge 265 hästar och lite till men vi har en bit kvar innan verkligheten stämmer överens med det utlovade, berättar Fredrik.

Originalvariator

På transmissionssidan hittar vi en Pro-Line-boggi, asfaltsskidor från Wahl Bros och faktiskt en original Polaris Team-pri-märvariator med Heavy Hitter-vikter, sekundärvariatorn är från Heel Clicker.

Axlarna i boggin kommer att bytas och ett par urborrade Chrome Molly-axlar från Uddéns i Mora väntar på att ta plats.

Vikten på hela härligheten stannar på 330 kilo inklusive förare enligt reglementet. Eftersom Fredrik väger 95 kilo med skydd och skinnstall och barlasten 28,5 så då borde nog denna kolfiberskapelse väga dryga 206 kilo, fulltankad.

Diesel-Janne

Personbästa-tiden i skrivande stund är 9,60 och det är en bra bit ner till Urban Erikssons 9,09-rekord, men det är ingenting som oroar detta team.

—Nej inte det minsta. De andra har hållit på i en herrans massa år och man kommer inte in och dominerar med en nybyggd maskin, säger Fredrik och rycker på axlarna.

—Vi har som högsta mål att komma under nio sekunder och vi vet att det är en evighet dit, fortsätter Fredrik.

Men är det någon som kommer att klara det så är det dessa grabbar, vet ni varför?

Jo, det är nämligen som så att de har en mobil bromskloss att binda fast maskinen i när den sedvanliga burnouten ska göras. Bromsklossen lystrar till namnet Diesel-Janne, eller Herr Diesel för er som inte känner honom.

—Ingen har ännu rubbat honom, oavsett fordon, och han är stabil att ha med i teamet, avslöjar Fredrik.

Som också avslöjar att Herr Diesel lätt blir lite trött i solen och att det uppmätts temperaturer på upp till 80 grader i hans väl använda läderbyxor.

Vi önskar Fredrik, Mattias och Herr Diesel lycka till med den fortsatta satsningen och lovar återkomma när nian är en åtta.



Som tur är mynnar Jawspiporna ut i grenen på Fredrik som aldrig behöver skylla på att han fryser.



Den svindyra Price-motorn har än så länge mer att bevisa.



Vi väntar fortfarande på Sveriges första åttasekundersrepa.



Fredrik och Herr Diesel är inte syskon, de är bara ruskigt lika varandra.



Kolfiber, kolfiber, så långt ögat når.



Jukkasjärvi-Mora

Från den 11 mars till den 18 mars 2006 gjorde vi denna enkla resa.

Det hela började i slutet av februari 2005 när vi stod i Rivsjön, norr om Älvdalen, och väntade på skjuts hem efter en tvådagars skotertur från Jämtland till Dalarna. Då säger Therese:

—Det skulle vara kul att åka skoter härifrån till Ishotellet i Jukkasjärvi! Blixtnabbt svarade Staffan och Robban:

—Det gör vi!

Planeringen påbörjades under hösten '05. Vi bestämde att vi skulle göra ett erfarenhetsutbyte med gängen som åkt från Abisko till Mora några år tidigare. Eftersom ingen av oss gjort någon längre skotertur än dryga 50 mil tidigare, kunde det ju vara klokt att vara så väl förberedd som det bara är möjligt.

Efter lite efterforskning visade det sig att bilvägen från Mora till Jukkasjärvi var 114 mil lång. Skotervägen skulle det bli

170 mil, om vi tog vägen förbi Funäsdalen, Åre, Gäddede, Klimpfjäll, Ammarnäs, Kvikkjokk, Kebnekaise och landade i Jukkasjärvi. Vi kom dock på att efter alla dessa milen på skoter är nog det sista man önskar sig en biltur på 20 timmar. Bättre då att åka bil först, och sedan ha hela skoterkörningen framför sig som en liten morot. Sagt och gjort – vi vände hela planeringen upp och ner, och bestämde oss för att köra upp skotrarna till Jukkasjärvi, ta in på Ishotellet en natt, och sedan bara köra hem med skotrarna. Vål hemma skulle sedan bara problemet att få hem bilen återstå.

Vi kollade med lite polare om det var fler än oss fyra som var intresserade, och visst var det så. Ganska snart hade vi ett tiotal intresserade skoterfantaster på listan, men ju närmare avresedatumet vi kom, desto tunnare blev det med intresserade polare. I december blev vi tvungna att definitivt boka rummen på Icehotel Jukkasjärvi, och samtidigt hoppade den sista resenären av resan. Kvar var det nu alltså bara vi fyra tappra igen, och vi tänkte minns inte hoppa av detta i första taget – i vart fall inte frivilligt...

Planering

Efter en massa planeringsmöten, programmering av GPS:er, skaffa kartor, planera tankning, mat och boende, serva skotrar och testa utrustning, började vi till sist känna oss redo för uppgiften. Tipsen från kollegorna som tidigare kört från Abisko var att bo bra, äta lagad mat, släpa med så lite skit som möjligt, och åka Ski-Doo. Jättebra tips alltihop, utom det sista. Ingen hade nämligen nån Ski-Doo till förfogande, eller lust att byta till sig nån...

Dessutom fick vi en grundlig genomgång av deras färdväg med en massa kommentarer till de tjugotvå fjällkartor som inhandlats inför resan.

Bättre rustade än så här kunde man inte vara, resonerade vi, och den 8:e mars samlades vi för gemensam lastning av skotrar och grejer. Avresedatumet var satt till lördagen den 11:e mars och kl 10.00 bar det av från Mora mot Jukkasjärvi. Biler tog 22 timmar och var väl inte speciellt roliga, bara skog och myrar och allmänt tråkig väg. Klockan 8 nästa dag var vi äntligen framme i Kiruna och kunde anjuta en god frukost på Hotell E10. Senare på dagen checkade vi in på Ishotellet för en exotisk natt i sovsäck och en frisk nattetemperatur på ca -5°. Therese och Åsa som båda hade lite tunn sovsäck frös både om armar, ben och lite till, men efter att ha blivit serverade varm lingondricka till frukost kändes det genast lite bättre. Nu började det stora äventyret, en sexdagers resa på

skoter genom 5 län och dryga 170 mil. Bil och släpvagn lämnade vi i tryggt förvar på ishotellets personalparkering. Jodå, vi frågade om lov först...

Dag 1

Måndag morgon startade vi vår färd hemöver vid 10-tiden. Efter en riktig brakfrukost klädde vi oss, packade skotrarna och kälken, och körde till OK i Kiruna för att tanka fullt. Det märktes att vi var långt hemifrån eftersom det stod tio skotrar vid macken, men bara en enda bil. Skoterlederna var också snäppet bättre än bilvägarna i trakten, så vi bara myste. Solen sken från en molnfri himmel och det var runt 4 grader kallt. Efter bara några mil, på sjön Paittasjärvi, började fjäderbenen på kälken att ge vika. Den hembyggsda kälken, som Staffan och Robert påstod skulle vara den fulländade långfärdskälken, hade börjat visa några barnsjukdomar. Järnprofilerna vid stötdämparinfästningen var tydligen i klenaste laget, och vi bestämde då att köra direkt till Langas Camp på Björkudden för att förstärka kälken. När konstruktionen svalnat efter ett gediget svetsarbete fick vi sedan en värdefull vägbeskrivning för att enklare komma till Ärrenjarka. På grund av svetsningen men tack vare genvägen anlände vi bara lite senare än planerat. Dagsetappen mätte 24 mil, och vi hade gjort oss förtjänta av ett härligt bastubad och en god kvällsmiddag på Ärrenjarka Stugby.

Dag 2

Nästa dag började så bra som en skoter-tur bara kan börja. Staffans motor kändes helt stum i startsnöret. Arcticens trecylindriga 900-kubikare hade helt enkelt blivit lite extra tungdragen efter nattens köld. Tydligen hade det varit strax under 20 grader, och plötsligt blev startproceduren en värdig tävlingsgren för världens starkaste man-tävlingen...

Eftersom Magnus Samuelsson inte bodde nästgårds direkt fick vi hitta en annan lösning. Det är ju inte bara gamla alksar som går igång på rödsprit, utan även gamla Arcticar, skulle det visa sig. Efter den något udda startproceduren körde vi sedan mot Tarradalen med alla dessa fantastiska fjällvyer. När vi når Guråvågge möts vi av en riktigt storslagen fjällnatur. Vid Pieskehaurestugan enades vi senare om att vi upplevde den absolut finaste fjällnaturen under hela resan. Färden går vidare förbi Maavas mot Silvervägen. Efter Silvervägen börjar resan anta en spännande skepnad då vi upptäcker att kälkens fjäderupphängning återigen börjar bli kraftigt deformerad och den återstående resan mot Adolfström är lång och bensinmäng-



Sekunderna innan avresan från Mora. Fyra skotrar på ett exotiskt släp är inte så illa.

Vi hade bokat det största rummet på Ishotellet, ett sexbäddss familjerum.



Tankade, packade och klara för aurfärd från ishotellet.



Så här ser en rensäker grind ut. Plastören håller renarna på rätt sida.



Kebnekaise i bakgrunden och sjön heter Paittasjärvi



Första pissepausen vid de enda buskar som fanns på flera mil.



Skidres med Thunderscaten uppför backarna. Kälkens skidor ligger däremot betydligt tyngre mot leden.



Vid temperaturer under -20°C måste omordnarna åtgärder till för att få start på en 300-kubikare. Startsnöret var stumt!



Bara några hundra meter innan vi stannar här hade Therese voltat kälken.

Här korsar vi den så kallade Silvervägen. Första tecknet på civilisation på över 15 mil.



En renvaktarskuga mitt ute i ingenstans.



Här bryter vi till rätt toe-in på kälken. Något som vi skulle behöva göra fler gånger.



På väg från fjället ner mot sjön Vaimok.

den i tankarna är knapp, trots att vi fyllt på med medhavd bensin. Våra två 20-liters jeepdunkar hade Roberts Pantera 580 mumsat i sig nästan själv. Den som tror att små motorer alltid går billigast skulle ha varit med oss och fått motsatsen bevisad. Väl framme i Laisstugan konstaterade vi att alla tankmätarna stod nära nog på tomt och distansen till Adolfström var fortfarande 4 mil!!!! I samma veva införde vi "ecodriving" längs Laisälven. Trots det, med bara 15 km kvar, stannade första skotern. Efter lite bogsering i mörkret kom vi fram till paradiset Bäverholmen, där det fanns både mat (från enkla hamburgare till mer exotiska rätter) och snälla "gubbar". Tack vare dessa gubbar kunde vi köpa 20 liter bensin ur en dunk till självkostnadspris, och plötsligt var det nu lite fuktigt i bottarna på våra tankar igen. Samtidigt upptäcker vi också att kälkens fjäderupphängning har gett upp riktigt rejält, men i bästa MacGyver-stil lyckas vi reparera den provisoriskt med några spännband och vi är såklart övertygade om att det håller de fem milen fram till Ammarnäs. Nu går resan vidare med mätta magar och fulltankade skotrar. Snötilgången var dålig på fjället men ju närmare Ammarnäs vi kom desto mera snö blev det. När vi kom till Håbäckens trodde vi det var en uppenbarelse, skoterleden blev slät som en barnrumpa. Sveriges första snöskoterklubb bildades ju i Ammarnäs och de har lagt ner ett gediget arbete på att hålla lederna släta och fina, vilket vi tackade speciellt för denna sena kväll. Ankomsttiden noterades till 22.30, lite sent kanske, men tänk så lite trafik det är efter lederna vid den tiden en tisdagskväll...

Dag 3

Efter en god frukost åkte vi till den lokala verkstaden för att svetsa ihop kälken igen. Väl där fick vi veta att personen i fråga varken hade tid eller lust att hjälpa oss förrän tidigast nästkommande dag, och inte ville han låna ut svetsen i 5 minuter heller trots att Robban informerade om att han minns sann jobbar som svetsare. Det blev kalla handen helt enkelt!

Då tog vi en vild chansning och åkte mot skidliften eftersom vi räknat ut att det måste finnas en svets vid en skidanläggning. På väg mot skidbacken mitt ute på Ammarnässjön började Staffans skoter gå konstigt. Vi stannade och skruvade ur tändstiften och såg att ett tändstift troligtvis hade metallbitar vid elektrodspetsen. Vi tog det säkra för det osäkra och bogserade skotern till skidliften. Vid skidliften får vi veta att mecken är hos tandläkaren i Sorsele. Hur gör vi då?? Efter lite efterforskning fick vi till slut låna skoterklubbens verkstad

där vi konstaterade att skotern var DÖD!!! Stora delar av en kolv hade förvandlats till små flisor och låg nu i avgaspipan och skramlade. Vi lagade kälken i stället, och parkerade Thundercaten i en snödriva för senare avhämtning. Ett riktigt stort tack till killarna i Ammarnäs Skoterklubb, er hjälp var guld värd! Rejält försenade åkte vi sedan med tre skotrar mot Tärnaby med Åsa på bönpallen. På väg ner mot Tärnassjön hann inte Therese bromsa innan två stora gupp varvid kälken gjorde cirkuskonster a lå trippel saltomortal och locket öppnade sig varvid en totalinventering av innehållet blev ett faktum. Kälken var nu mer död än levande. Vid närmare översyn konstaterades att ena stötdämparen hade omvandlats till något som kan liknas vid en lättdragen cykelpump! I Tärnaby prutade vi hårt på ett par nya fräscha kälkdämpare, och efter monteringen av dessa återstod bara lite diverse rikttningsarbeten på kälken. Förstärkta av junkfood från macken och fulltankade skotrar for vi åter glada vidare mot Gäddede via Klimpfjäll. Vid sedeltanken i Klimpfjäll beslöt vi att avbryta dagens etapp eftersom klockan var 20.30 och det var dryga 20° kallt. Vi hade ju fortfarande 10 mil kvar till Gäddede också, så detta var ett riktigt klokt beslut, vilket vi fick bekräftat nästa dag. Dessutom var Åsa rejält trött i både armar, ben och rumpa. Robban och Staffan (iförd snyggmössa, se bild) gick på jakt efter boende varvid vi träffade en genomtrevlig göteborgare vid namn Anders som drev Klimpfjällsgården, och han tog verkligen emot oss med öppna armar. Som de enda gästerna fjäskade han till det med att laga lite god kvällsmat i den sena timmen, bara för oss.

Dag 4

Dagens etapp ökade från planerade 16 till 26 mil, skulle vi orka köra ikapp dessa mil? Leden till Gäddede bestod av orörd snårskog och dåligt markerad leder. Efter stoppet i Gäddede är vi dock åter glada i hågen med mätta magar och fulla tankar. Vi drar vidare mot Bakvattnet, men redan efter ett par mil, vid Hägnäset, upptäcker vi till vår stora fasa att snön saknas! Är den stulen? Vi åker, Åsa går även ibland, över stubb och sten i säkert 4 mil. Dessa annorlunda 4 mil tog halva dagen att avverka. Snön återkommer till slut efter Långvattenhöjden. Hipp hurra! 4 mil barmarkskörning med fordon avsedda för tjockt snötäcke är ju ingen lek precis. Väl framme i Fjällilön före Lakavattnet konstaterar vi att denna barmarkskörning har dragit ohyggliga mängder bensin och tårt en hel del på tålmodet samt mördat Åsas variatorrem. Då engagerar vi halva Jämtland och Eiro 118118 för att ta reda



Vi hade lagt ned många timmars jobb på kälkens eldfläms, som synes.



Ibland fick vi planera om vår färdväg, som här till exempel där den markerade leden var riktigt jävlig.



Staffan och Robert kollar så att kartan stämmer med verkligheten.



I över fyra mil i trakten av Gäddede såg leden ut så här.



Just här kom den fläktkylda Phazerns låga vik till pass. Den var absolut lättast att bära upp.



Detta är ingen glaciär, utan en reglerad sjö någonstans i Norrland.



Silvertjejp är bra, att ha om man åker Polaris.



För första gången någonsin såg vi en varningsskylt för flygplan efter en skoterled.



Mitt på Funäsfjället tar vi ett demokratiskt beslut om vägalet.



Med bara fem mil kvar var alla tankar tomma. Men Kil-Per hade 20 liter till salu, som tur var.



Äntligen hemma!

på om det går att tanka i Hotagen efter mörkrets inbrott. 250 meter från macken får Robban återigen soppatort!!! Moder Therese fick rycka ut ännu en gång med den bensinsnåla Polaris Edge 700:an och bogsera Robban. Nu är det bara 2 mil kvar till Bakvattnet enligt skyltningen, men det stämde naturligtvis inte utan det var minst 3 mil. Vid 23-tiden var vi så äntligen framme i Bakvattnet och där väntade Staffans föräldrar med pizza och annat smält och gott. Gissa om det smakade bra med mat.

Dag 5

Avresan från Bakvattnet blev ganska sen eftersom vi lämnade den väl inkörda kälken där. Numera var vi också decimerade till två man och en tjej eftersom Åsa kapitulerat efter för många hårda mil på bönpallen. Men redan vid Jänsmässhölen, efter bara en mil, håller vi på att dö av värmeslag, eftersom detta var första dagen med en temperatur kring nollan. I byn Kall får vi klart för oss att Staffan får fortsätta åka med sin dåliga rem eftersom den lokala Icabutiken inte förde variatorremmar till Phazer 500. Trots en dålig rem bär det av mot Åre. När vi tror att vi är framme ser vi till vår bestörtning att vi på grund av usel skyltning hamnat i Förbergets lifanläggning istället för i Åre. Vi funderar: Hur gör djur? Efter överläggande med personalen konstaterar vi att den minst dåliga lösningen för att ta sig vidare är att ta snöplogkanten ner till Åresjön,

och just det gör vi! På väg från Åre mot Funäs möter vi ett tufft gäng med guide från Gyllene Bocken. Tydligt hade man kört så vidlyftigt att en F7:a voltat ner i en djup ravin. Tur för dem att F7:orna är så lätta att bära... När vi kom till Vålådalen träffade vi ett trevligt gäng med nio grabbar från Arbrå. De skulle samma väg som vi, så vi slog följe över Helagsfjället. Detta blev en mysig kvällskörning med en röd och vit ljusorm med skotrar som ringlade sig över fjället. Framme i Funäsdalen visar dagens trippmätare på fina 25 mil. Hos en gammal vän tillbringades natten i varsin skön säng.

Dag 6

Med vemod i tankarna konstaterar vi att resan snart är slut eftersom detta kommer att bli vår sista dagsetapp. Med ny rem och gassprattlig tumme drår Staffan mot Tännäs och vi hänger på... det var tungfört idag...

Även denna dag gick det åt mer bensen än beräknat. Som tur var träffade vi några bekanta i Kölkojan bara några mil från Mora, och vi fick köpa lite bensen av dem. Nästan hemma blev vi idiotförklarade av några ungdomar som tyckte vi var helt galna som åkt skoter ändå från Jukkasjärvi till Mora. Och egentligen hade de kanske lite rätt i det...men världens kul hade vi!

Ett stort tack till de som hjälpt oss att göra resan möjlig; SnowRider, OljeTore och Tammer's Sport.

**När det gäller reservdelar
och tillbehör till
snöskoter, ATV, cross och moped.**

Då kontaktar du naturligtvis oss.



337 sidor
skoterdelar

45:-

RINAB

Reservdelar i Norr AB

Verkmästargatan 10, 841 32 Ånge
Tel. 0690-12699 Fax 0690-12633
www.rinab.nu order@rinab.nu

Dessutom:

- Sveriges snabbaste leveranser.
 - Vi finns mitt i Sverige snabbt både norrut och söderut.
 - Nästan alla delar på lager
 - Ingen extra avgift för att expediera din order samma dag.
- Nu helt ny nätbutik!**

EXPERTERNA PÅ SNÖSKOTER!



WWW.MOTOREXPO.NU

DIN KOMPLETTA
POSTORDERLEVERANTÖR.
DET BLIR INTE ENKLARE!

SNO-PRO-TILLBEHÖR
RENTAL-FATBARS
SPECTRO-OLJA
MOTUL-OLJA
PROGRIP-GLASÖGON
TOBE-KLÄDER
MP-ASU- ALLRIGHT
SHOEI-HJÄLMAR
KBC-HJÄLMAR
AGV-HJÄLMAR
ZANDONA-SKYDD
OCH MYCKET, MYCKET MER...

ARCTIC CAT®

TEL: 063-123600, ÖSTERSUND



KONTROLLBEHOV?

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

Fler justeringsmöjligheter på både retur- och kompressionsdämpning.

Svensk konstruktion och tillverkning med utslutande egenutvecklade komponenter.

Renoveringsbar och anpassningsbar för olika körhållanden genom tex. utbytbara 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



Varför göra som alla andra och bara följa med strömmen? Det klart man ska sticka ut lite och skaffa sig en titel. Snabbast, låter bra och ligger fint i munnen.

Text & Bild: Björne

Snabbast

Visst är det väl allas pojkdrom att ha den snabbaste skotern, visst är det väl det? Jag känner många som har den snabbaste skotern, men oftast träffar man dessa fortkare på krogen och sanningshalten i det dom säger brukar oftast sjunka i samma takt som promillehalten ökar.

Enligt vår erfarenhet är det relativt svårt att få en maskin att gå 200 kilometer i timmen och det är många saker som ska falla på plats innan du har en maskin som passerar den magiska gränsen. Att sedan Fredrik Aittamaa har en överladdad RX-1: a som nästan passerat 260 km/h gränsen får betraktas som helt fantastiskt.

Hur mycket hästar behöver man? Är det bara hästkrafter man behöver? Spelar aerodynamiken någon roll? Hur stora drivhjul måste man ha? Dubb eller inte dubb? Lång eller kort matta?

Frågorna är många och svaren olika beroende på vem man frågar.

Maskin inhandlades

För några år sedan gjorde vi några tafatta försök att köra fort med en Thunder 1000. Att den hur vi än gjorde bara ville komma upp i 185 kilometer i timmen frustrerade oss. Detta har gnagt och gnagt hos oss på redaktionen länge tills vi tog ett beslut i våras. Beslutet var att vi skulle försöka igen och nu skulle vi gå fullt ut. Maskinen inhandlades och några sponsorer kontaktades.

Matcha Fredrik

För att riktigt gå till botten med detta mysterium, har väl vi inget annat val än att tillsammans med Mc-Xpress bygga någonting som kan matcha Fredriks Svenska rekord.

Hur det kommer att gå? Inte en aning som vanligt, men vi gör i alla fall ett försök.

Vilken maskin vi utgår ifrån och vilken väg vi kommer att välja får du helt enkelt läsa om i nästa nummer av SnowRider.

YAMAHA RACING
FXZ SCOOTER
Försäljning Service Reservdelar



WWW.SALAB.NU
Järnvägsgränd 3 Sveg • 0680-718330

LYNX
ski-doo
POLARIS
The Way Out.

Massor av fräscha beg. skotrar!
Skickas fraktfritt inom Sverige!
Se dem på:
www.kalixmaskiner.se

Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB

Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66

ARCTIC CAT
Nytt-Beg-Mc&Skoter
Reservdelar-Tillbehör
-Verkstad-

MOTOR CENTER

Tel 026-19 74 90
Durovägen 24, GÄVLE

YNGVESSON'S MASKIN AB
Bla Vagn 255 STORUMAN
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

Teiga 40
service & reservdelar till alla märken



ARCTIC CAT
JOCKES
REPARATIONER & SERVICE
Häby Tel. 0224-342 21

www.tt-trading.se
FXZ
ARCTIC CAT
POLARIS
The Way Out.

TT Trading AB
Tel: 0980-60900
070-6291642, 070-2450589

ski-doo
ARCTIC CAT
Service på alla märken och reservdelar
AVESTA-VÄGEN

ATV
BOMBARDIER
SUZUKI
ARCTIC CAT

Mickes SKOG&TRÄDGÅRD
Tel: 0591-100 29 Fax: 0591-10027
www.fyrhjulingsafari.se www.mickesskog.se

SMT
SVENSK MOTOR TEKNIK

- Vevaxelreparering
- Cylinderborrning
- Riktning
- Svetsning
- m.m.

Matrosvägen 15 Umeå
Tel: 090-192037

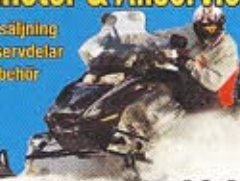
LYNX
- THE SWEDISH CHAMPION!

BOMBARDIER ATV
FÖRSÄLJNING
RESERVDELAR
SERVICE
www.klovsjo.com/preem

PREEM KLÖVSJÖ
0682-213 12

Funäsdalens motor & Allservice

Försäljning
Reservdelar
Tillbehör



LYNX **ski-doo**
Rörsvägen 43 (bredd 0K-08)
840 95 Funäsdalen
0684-216 17 070-215 19 25
www.funasdalensmotor.com info@funasdalensmotor.com

Vi levererar
snöskotrar
fraktfritt över hela
Sverige



LYNX **ski-doo**

GÄLLIVARE
MOTOR & MASKIN
Tel: 0970-14150
www.gemm.se

BRODERNA
SUNDSTROM AB
Lalsvall Tel: 0961-20044
ab.broderna@arjeplog.com

Försäljning
Service Reservdelar
Tillbehör

LYNX **ski-doo**
YAMAHA
BOMBARDIER ATV **YAMAHA** ATV

STAFFANS MOTOR & MEK AB
NORRÅL 1, 923 99 STORUMÅN
tel. 0951-710 22 fax. 0951-71032

Cylinderborrning,
utbytescylindrar nikasil,
nikasilbehandling,
vevaxelreparationer,
reservdelar till alla märken.

LYNX **ski-doo**

http://staffansmotor.no-ip.com

ARCTIC CAT
Snöskotrar & tillbehör



Reservdelar Tillbehör Service
Bengt Larsson
MC RACING
ÄLVDALEN Tel. 0251-419 48

Din MC
YRKESBUTIKEN I STOCKHOLM
FÖR SNÖSKOTRAR & ATV.

1200 kvm butik



Tel 08-7549900 FAX 08-7547600
Bredbergsg 2 Sollentuna
ARCTIC CAT **www.dinmc.se** **SUZUKI**

Polarn Snabbpump

Beställ
direkt på vår
webbplats!



polarn innovation ab
Tel: 063-13 11 90
www.polarn-innovation.se

Nikasil
Ny nikasil 1750,-
reparation, bigbore,
Nikasil även på gjutjärnsfoder
Snabb leverans!
(7 dagar med flyg)
Absolut bästa resultat!
Blixtens Racing
036-13 40 96, 070-740 96 10
www.blixtensracing.com

Reparationer & Service. Alla märken.
Ring oss först, det lönar sig!!



AGS SKOTER & MC AB
0852-216 28 • **www.agskoter.se** **POLARIS**
070-740 96 10
Öppettider: Vardagar 10.00-17.00 Lunch 12.00-13.00

ARCTIC CAT
www.mellanstromsmotor.com



AB Mellanströms Motor
mellanstromsmotor@telia.com
Försäljning-Service-Reservdelar
Tel 0960-133 50 Fax 0960-109 79

LYNX **ski-doo**
BOMBARDIER ATV
Ockelbo Reservdelar!
Stort urval skotrar,
Service-Reservdelar
Tillbehör-Kläder

TJ:s Skoter & Motor
PI 3737 Storåbränna Fällinge
0645-220 55, 010-250 72 77

Street & strip
magazine
www.streetnstrip.se

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

Vi har massor med nya
& beg. delar till alla märken
www.luleaskoterdem.se

LULEÅ
SKOTERDEMONTERING
MC & MOPEDCENTER
NYTT • BEGAGNAT • POSTORDER
ÖPPET
Mån. 10.00-19.00
Tis-Tors. 10.00-17.30
Fre. 10.00-16.00
Tel 0920-341 42. Fax 0920-341 61. Mobil 070-573 44 40

Vill du synas?



Gör det på rätt ställe.

CROSSHUVAR!

Arctic Cat F7
med lysbula
2900:-

Lynx Rave
med lysbula
2400:-

Polaris Pro X
med lysbula
2900:-

IQ 440 med lysbula 2900:-
RS & RX-1 med lysbula 2900:-
Viper med lysbula 2900:-

Alla huvarna är gjorda av glasfiber.
Skickas med bussgodis över hela Sverige.

M L RACING

073-9845122
Magnus Larsson

I nästa nummer av SnowRider
kommer du att få avnjuta 2007 års
touringmaskiner och fortsättningen på
vårt försök till att köra fort. Du kommer
också få ta del av några resereportage,
teknikartiklar och träffa trimlegenden
Olav Aaen. Vi kommer också att
göra en tillbakablick in i SnowRiders
barndom.
Håll ut.

I Butik 24 oktober
Tisdagen innan skotersdag



BOTTOM LINE TRACTION TECHNOLOGY

Vi har styrstål och dubb från Bottomline Traction Products, till Sveriges bästa priser!

DOMINATOR
4" till 10" coromant!
Från 595:-

M.O.D.S
kompositeskidor!
3495:- Inkl. styrstål!

Rostfria coromantdubb inkl. backers!
48 st. från 895:-

TLS
kamdubb!
48 st. 795:-

Carbide insert
Hex Head

WWW.PACERAISER.SE
070-5269617 info@paceraiser.se

WWW.GLANSGARDEN.SE



POLARIS
The Way Out.

Nyhet!
Skoterdemontering

Dahling Motor
Stensätter 120
873 91 Bollstabruk
Tel 0612-211 88
ola@dahlinsmotor.se
www.dahlinsmotor.se

ARCTIC CAT Pro

Packboxar till alla märken!

STENMARKS
MASKIN AB, TÄRNABY
Arctic och Lynx/Bombardier originaldelar

Reservdels- och Drivmattsdepån i Tärnaby
Piratdelar och variatorer i mängder,
mer än 70 olika typer av mattor på lager
www.stenmarksmaskin.se
Allt till rätt pris

Tel: 0954-106 66

POLARIS
The Way Out.

DIN EGEN
RESERVDELSBUTIK

SCOTT
to be

SOM VANLIGT HAR
vi fullt ös på
SKOTERNSDAG
28-29 okt

DELAR & TILLBEHÖR

HONDA A
POLARIS T
The Way Out. V

- Däck från skottkärra till skogstraktor
- Vulkning av alla slags däck
- STOR RESERVDELS & TILLBEHÖRSBUTIK

Ockelbo
GUMMI
SERVICE

— Tele: 0297-421 00 —

Fortsätter dominansen?

Vi alla är väl överens att det var dags för Arctic Cat att komma med något nytt. Men trodde någon att det skulle vara möjligt att presentera så här mycket på en gång?

Foto: www.mattiaslockar.com
Text: Patrik Larsson



Det första som började läcka ut av Arctic Cats nyheter i slutet av förra säsongen var bilder och lite information om Jaguar Z1. Ett nytt chassi med en ny fyrtaktsmotor. Vidare var sitthöjden, fotholkarna, styret och rutan inställningsbara. Vi skall inte sticka under stolen med att det var många som vart förundrade och lite besvikna. Alla dessa inställningsmöjligheter! Vem hade efterfrågat det? Vad skulle hända med vikten? Skulle verkligen detta vara efterträdaren till världshistoriens mesta och bästa ledskoter, F7?

Arctic Cat fanns inte representerade på Snow Shoot 2007 i Staterna. Dom hade i stället valt att själva ta hand om pressvisningarna helt själva. Detta för att helt enkelt bättre kunna få fram all den information dom ville av det nya som är på väg. Vi i den Skandinaviska skoterpressen hamnade därför i Edsåsdalen utanför Åre där Svenska Arctic Cat valt att förlägga deras egna lilla Snow Shoot.

Det var med blandade känslor och ganska låga förväntningar som jag (Patrik), chefen Björn, fotografen Mattias och maskoten Micke Ljungberg reste norrut mot Åre i våras.

Låga förväntningar

På kvällen dag ett hade vi teknisk genomgång och vi fick alla nyheter presenterade för oss. Det var mycket intressant som hade hänt men mer om det senare. Vi kröp tidigt till kojs för att sova för tidigt morgonen efter skulle det köras. Någon timme innan lunch var det vår tur att ta oss an den nya F-serien. För det var alltså inte Z1:an och en Jaguar-serie som skulle ersätta den tidigare F-serien.

Erfaren som Björn är snodde han så klart åt sig F8 Sno Pro först och Micke smet emellan mina ben och tog det svarta monstret F1000. Fotograf-Mattias satte sig, mest av en slump på F6:an, också den i Sno Pro-utförande. Det gjorde att jag endast hade alternativet att äntra den lite mindre sportiga F5 LXR.

Resan ut i skogen gick efter en hel del fina leder. Både jag och Mattias vart hjälplöst efter både Micke och Björn som gärna trissar upp varandra till stordåd (eller dårskap) bakom styret så fort dom är i närheten av varandra.

Efter några minuter kom vi ikapp de två ledarna i klungan som stannat för att byta skotrar med varandra och vänta in oss.

Scenen är svår att beskriva men jag kan tala om att Björn på ett exalterat vis stod och gestikulerade med yviga rörelser vad han hade fått för ett första intryck av F8:an.

—Den var ju helt otrolig! Styrningen



Björn föll som en fura för F8:ans egenskaper som inte mycket påminner om F7 och dess mycket speciella karaktär.

liksom... häää, funkade kanon! Fjädningen höll i utav bara... Underbar motor! Den här kan jag köra hur fort som helst med!, konstaterade Björn mycket nöjt och överraskat.

Kanske var det som det brukar när förväntningarna är låga, att det positiva blir mer positivt. Och när förväntningarna är högt ställda blir det negativa mer negativt. Helt enkelt det klassiska "Midsommar och nyårsfest-syndromet" som gör att dessa tok-hajpade fester sällan är riktigt roliga medan en spontan folköls-orgie med ett par polare i garaget lätt kan bli tidernas bästa fest som inte saknar något.

Tvillingbom

Vi kommer att få in fyra sportmodeller i den nya F-serien till Sverige plus Jaguar Z1. Jaggan platsar inte riktigt in som en renodlad sportmaskin och därför kommer den att avhandlas senare under säsongen.

Alla dessa skotrar baseras på det helt nya Twin Spar-chassit. Spar betyder översatt till Svenska bom eller mast på ett skepp men är även namnet på de långsgående bärande delarna i en flygplansvinge. Och det är väl i allmänhet tuffare att jämföras med flygplansteknik än hur ett gammalt skepp byggs, så därför gör vi väl det i stället. Twin Spar syftar alltså på de två grova ramdelarna som utgör en viktig del i chassits pyramid. Att den bakre kylaren har gjorts till en bärande del av

chassit är också helt nytt. Den sitter så till att snön sköljer den på båda sidor för att få en bättre och effektivare kylning. Tack vare detta har kylarna totalt sett kunnat göras mindre och därför lättare.

Till ett nytt chassi behövs så klart en ny framvagn och ett nytt boggisystem. Den sjunde generationens AWS-framvagnen har gjort ett rejält kliv framåt i kvalitet och enkelhet. Kvaliteten har höjts tack vare att några viktiga detaljer som frontramen och spindelledningarna är CNC-frästa. På det sättet har man kunnat sätta snävare toleranser och passningen blir därför bättre. De svaga punkterna som svetsningar ofta utgör har man på detta sätt lyckats få bort eller minimera. Att sen frästa detaljer ofta är riktigt snygga höjer så klart intrycket även det.

När den nya framvagnen togs fram har dom även tänkt på att göra produktionen och reservdelshanteringen enklare genom att både den nedre och den övre A-armen är lika både på höger och vänster sida. Krängningshämaren har fått en ny design som gör den mer progressiv. Även styrutslaget har gjorts progressivt vilket har minskat svängradien märkbart.

Boggin då vad har hänt där? Den heter Slide-Action och namnet beskriver hur den främre infästningen av boggin kan glida fram och tillbaka och på det sättet har rörligheten i hela konstruktionen ökat. Resultatet skall vara bättre transferkontroll under acceleration och att mattan





Styret och sätet i läget längst bak och nere ger en avslappnad touring-körställning



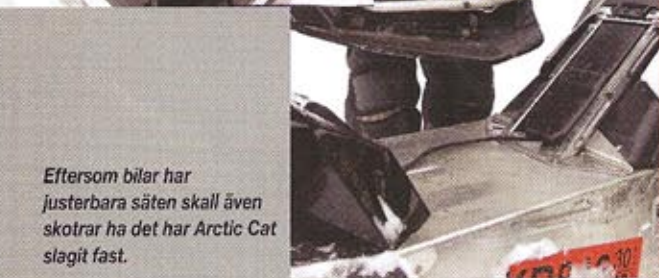
För upp styret och fram med sitsen om du vill ha en mer aggressiv körställning.



Med styret i högsta läget känns ståupp-stilen helt naturlig.



Som vanligt på moderna skotrar finns det inget mer än en fet pipa under huven.



Eftersom bilar har justerbara säten skall även skotrar ha det här Arctic Cat slagit fast.



Med sprinten utskjuten för man upp låsningsarmen som lösgör hela styrinfästningen. Nu kan man föra fram eller bak styret och vrida det i rätt läge.



Här finns allt lättillgängligt och överskådligt, notera den lilla knappen till höger. "Reverse" säger den. Äntligen!, säger vi.

skall ha en jämnare spänning under hela arbetsmomentet.

Justeringar

För att den nya F-modellen verkligen skall passa alla och en var har Arctic Cats tekniker helt flippat ur på olika justeringsmöjligheter. IRP eller Infinite Rider Positioning heter hela projektet och skall ge skotern nästan ett oändligt antal körställningar.

Alla F-modeller har dynan som kan ställas i sju olika lägen. Varje läge flyttar sittpositionen 1,3 cm längre fram och 0,9 cm högre upp. Den flyttas relativt enkelt och det behövs inga verktyg. Än så länge finns det ingen tvåsits-dyna men den är tydligen under utveckling.

Även det justerbara styret sitter på alla sportskotterna. Totalt finns det elva lägen på styrfästningen som kan förflytta styret 8,5 cm i längsled och 5,5 cm i höjdd. Man kan även vrida själva styret fram och tillbaks till önskat läge så att alla regler hamnar där man vill.

Även fotholkarna är ställbara och allt detta tillsammans skall enligt Arctic Cat göra det möjligt för stora och små, långa och korta förare med både en aggressiv och avslappnad körställning att känna sig hemma på den nya generationens F-serie.

Backa framåt

Visst är det jätte kul och jätte bra med ett nyutvecklat chassi och ny fjädring. Men Arctic Cat presenterar äntligen något som i många år har varit självklart på i princip alla andra märkens sportskotrar. En funktion på snöskotern som för många är helt avgörande om det blir ett köp eller inte. Vad är det nu som är så viktigt då? Jo, nämligen en smidig backväxel!

Man har alltså tillslut lyckats konstruera en backfunktion på sin Diamond Drive. ACT Reverse har en elektro-mekanisk manövrering. Med hjälp av en knapp på styret läggs backen i. Speed Sensor förhindrar oavsiktliga växlingar i fart och växlingen kan inte ske om motorn varvar mer än 3000 rpm. Motorn stoppas alltså inte och byter rotationsriktning utan växlingen sker mekaniskt när man stannar till och trycker på back-knappen. När man sen skall köra framåt igen, stanna till, tryck på knappen och kör. Alltså ingen risk för oav-

siktliga motorstopp om till exempel motorn är lite för kall.

Fyra modeller

Den billigaste och F-seriens minsting är F5 LXR. LXR är namnet på utrustningspaketet och betyder bland annat att skotern har alla inställningsmöjligheter plus den justerbara rutan och elstart.

I både framvagn och boggi sitter de lite enklare Ryde FX-dämpare. Mattan är bredare än på förra årets F5 med sina 381 mm, längden är den samma, 3251 mm och kammarna är 25 mm höga.

Motorn har samma borring och slag som den tidigare 500:an men APV:n är borttagen. I gengäld sitter det batterilösa insprutningssystemet med ett dubbelt 38 mm spjällhus monterat. Den skall producera som max mättliga 84 hk men har ett bättre låg och mellanregister än tidigare. Tack vare detta har bränsle-ekonomin förbättrats och man skall enligt amerikanerna ta sig 8,45 km på en liter soppa eller 1,18 liter per mil som vi på den här sidan poängen skulle ha sagt.

Sno Pro

De tre större modellerna F6, F8 och Mach Z-utmanaren F1000 kommer alla i Sno Pro-utförande. Det gör att vi får se de slimmade Fox Float-dämparna fram och Arctic Cats egna renoveringsbara 2-tums gasdämpare bak. Alla modellerna har hela IRP-körställningssystemet och även på dessa modeller sitter det nu en 381 mm bred Rip Saw-matta med 38 mm kammar. F-modellerna har alltså inte längre den smala 343 mm mattan som tidigare varit utmärkande för just Arctics sport-modeller.

På motorsidan har det hänt en hel del förutom för F6 som kör vidare med samma motor på 118 hk som tidigare.

F8 Sno Pro-motorn på 794 cc är helt nykonstruerad, den har 46 mm BEFI och skall ge minst 142 hk. Mellanregistret har stärkts och bränsleekonomin skall ha förbättrats rejält gentemot F7:an. På full gas skall motorn dra 9% mindre bränsle och vid 6000 rpm 11% mindre än 7:an. Detta har man lyckats med bland annat tack vare öppnare insug och dubbla tändstift.

Med hjälp av Pipe-sensorn eller tem-

F1000, F8, F6 SNO PRO OCH F5 LXR

Motor

Typ:	2-cylindrig 2-takt
Volym:	999, 794, 599, 499 cc
Borring/slag:	90,3x78, 85x70, 73,8x70, 71x63 mm
Bränslesystem:	50, 46, 46, 38 mm BEFI
Smörjning:	Separat oljeinsprutning
Avgassystem:	2-1
Uppg effekt/varv:	162@7500, 142@7500, 118@uppges ej, 84@uppges ej
Start:	Manuell (F5: elstart)

Chassi

Tunnel:	Twin Spar
Framvagn:	AWS VII
Fjädring fram:	Fox Float (F5: Ryde FX)
Fjädringsväg fram:	22,8 cm
Boggi:	Slide Action
Fjädring bak:	2" ACT IFF (F5: Ryde FX)
Fjädringsväg bak:	34,3 cm
Typ av matta:	381x3251x32 mm (F5: 25 mm kammar)
Skidor:	Plast, sadellös.
Spårvidd:	1092 mm
Längd/bredd/höjd:	309,9x121,9xuppges ej cm
Tankvolym:	46 l
Oljetankvolym:	Uppges ej

Att äga

Pris:	
Färg:	Svart, orange, grön, grön
Generalagent:	KGK Suzuki AB



F5 LXR har det mesta för att göra skoterturen till en angenäm upplevelse. Förutom alla inställningsmöjligheter som SnoPro har sitter det även en justerbar ruta originalmonterad.



Vändan av att köra en prototyp som inte det finns fler exemplar av har sina sidor. Fullt ös och vips sitter du där med handtaget i handen. Att sen hitta en lucka mellan granarna för att rädda dyrgripen kan bli lite intressant.

peratursensorn som det heter på ren svenska, som sitter på pipan kan bränsletillförseln, tändningen och APV:n styras för bästa prestanda. Och med hjälp av knock-sensorn kan blandningen magras ut utan att man riskerar spikningar med motorskador som följd.

Andra nyttiga förändringar är en kraftigare generator och även startapparaten har gjorts större, detta för att underlätta vid kallstarter.

1 liter

Den största nyheten med betoning på just storleken är den nya 1000 cc-motorn. Grundtanken är den samma som på den nya 800:an. Även på den här har dom jobbat hårt på att förbättra både motorns totala bränsleekonomi och motorns egen-skaper på mellanregistret. Detta jämfört med den motor som den är tänkt att ersätta. I det här fallet 900:an som vi inte sett här i Sverige på ett par år.

Receptet är det samma, ett nyutvecklat öppnare insug och dubbla tändstift. För att även underlätta kallstarter har den stora startapparaten monterats och en kraftig generator skall klara av det ökade antalet strömförbrukare. Motorn har även den en Pipe-sensorn som styr bränslet, tändningen och APV:n.

Det är alltså med den här motorn som Arctic Cat i och med i år tar upp kampen med Ski-Doo som hittills huserat ensamma i enlitersklassen för tvåcylindriga tvåtakare.

Egentligen har inte dessa två motorer så mycket gemensamt förutom de två cylindrarna och en slagvolym på nästan en liter.

Arctics Suzuki-motor matas via ett mer klassiskt EFI-system medan Rotax har deras SDI.

Suzuki har valt ett en något större borring och fyra mm kortare slaglängd i sin motor. Fyra millimeter kortare slag låter inte så mycket men kan göra en enorm skillnad på fyllningsgraden på just en två-

taktsmotor som har kanalerna i cylinderloppet. Ett mindre slag ställer ett högre krav på att flödet verkligen är optimerat för att få en optimal fyllnad av förbränningsrummet.

Vidare har Arctic Cats motor inga balansaxlar vilket 1000 SDI har två stycken av. Att motorn inte har några balansaxlar behöver inte betyda så mycket för slutresultatet men antagligen är motorn lättare och kommer kanske att inte ha riktigt den fina och silkeslena motorgången som Rotax 1000 har.

Sammantaget gör detta att den nya 1000 cc-motorn från Suzuki mer liknar en traditionell skotermotor med ett Big Bore-kit medan Rotax-motorn inte liknar något annat på marknaden. Men att kalla motorn traditionell känns inte helt riktigt riktigt när den är så riktigt utrustad som den är.

162 hk

Enligt pappren skall Arctics 1000-kubikare ge cirka 162 hk. Rotax 1000 gav hela 167 hk när den kom 2005 trots att Ski-Doo också uppgav 162 hk i sina specifikationer. Att tillverkarna nu måste uppge hur stark motorn är har drastiskt sänkt behovet av och spänningen inför att bromsa en ny motor. För det är också så att tillverkaren har till skillnad från förut valt att ta till lite i underkant när dom uppger sina effektsiffror. Detta för att inte riskera att åka dit för falsk marknadsföring om inte motorn skulle ge det som utlovas. Vi skall någon gång under säsongen försöka få till en bromsning av 1000 kubikaren och det skall bli riktigt intressant att se vad den kan prestera. Förmodligen hamnar även den här motorn på rätt sida om det uppgivna häskraftsantalet.

BLS

Säsongen har precis startat och det börjar verkligen att dra ihop sig, spänningen stiger så att säga. Årets stora sammandrabbning BLS-2007 kommer verkligen att bli en intressant tillställning. Och så här efter endast någon timme bakom styret på



En given favorit, årets F8 SnoPro kommer att slå många med häpnad. Det fanns tydligen en hel del som kunde göras bättre.

Sänkt skotern?

Att ha sin skoter försäkrad är väl självklart för de flesta? Vi har undersökt vad som gäller när du kört skotern genom isen.

Av: Patrik Larsson

Redan förra säsongen försökte jag att undersöka vad som gäller vid olika typer av försäkringsärenden. Jag använde de olika försäkringsbolagens officiella mail-adresser via deras hemsidor. Av bara den erfarenheten lärde jag mig något mycket intressant. Det faktum att jag inte fick ett enda svar från något bolag bevisar väl klart och tydligt vart fokus ligger för våra försäkringsbolag, helt enkelt att tjäna pengar och göra det bra.

Men vid ett personligt besök hos ett försäkringsbolag fick mest av en slump kontakt med en man som kunde svara på mina frågor. Jag går inte in på vilket bolag som givit svaren. Men jag vill ge er de svar jag fick för att rent pedagogiskt visa att det finns en hel del att tänka på när det gäller försäkringar och körning i anslutning till vatten.

Huvudregeln

Rent allmänt ser försäkringsbolagen mycket restriktivt på all körning på igenfrysta vattendrag och avråder egentligen all körning på is om det inte är på en av myndighet godkänd vinterväg. Generellt är försäkringsvillkoren också mycket stränga på den här punkten. Egentligen krävs det av föraren att omedelbart före körningen att han skall förvissa sig om att isen har tillräcklig bärighet.

Om bolaget anser att föraren inte sett till att uppfylla deras krav görs en nedsättning av ersättningen. Har föraren bevisligen uppträtt vårdslöst och till exempel framfört skotern på ett vattendrag där någon myndighet utfärdat varningar om att isen är svag kan en 100% nedsättning göras,

alltså föraren blir helt utan ersättning eller bärgningshjälp.

Men du kan även bli utan ersättning även om alla krav på vinterväg och förvissning om isens tjocklek är uppfyllda. För ofta är ett giltigt förarbevis eller körkort också en förutsättning för att överhuvudtaget kunna få någon ersättning alls.

Avslag

På frågan om hur många som får avslag på sina försäkringsärenden svarar bolaget jag varit i kontakt med att det sker i mellan fem till åtta fall per år hos dom. Men också att i flertalet ärenden görs det allt från någon nedsättning på ersättningens storlek och ända upp till 100% nedsättning.

När utredningen görs av olycksfallet tas uppgifterna i första hand in av dig som försäkringstagare. Men det sker också besök på plats av representanter för försäkringsbolaget. Vid behov kan även ytterligare vittnen höras om försäkringstagaren åberopat att vittnen skall redogöra för händelseförloppet.

Försäkringsbolagen håller generellt inga vittnesförhör eftersom det ligger på samhällets ansvar att utmäta eventuella straff om något olagligt skett.

Även om du själv har bärgat din skoter efter en sänkning kan bolagen betala ut ersättning för eventuella skador som uppstått. Vanliga fel som kan uppträda på en skoter som varit ute och simmat är till exempel vatteninträngning i motor, kedjehus och elektronik. Att dynan som är gjord i skumgummi kan suga åt sig en hel del vatten förstår nog de flesta, men det kan lätt glömmas bort att dynan verkligen måste torkas ordentligt. Om den inte gör det

kommer det som en mycket otrevlig överraskning nästa gång skotern befinner sig i minusgrader. Sitsen kan bli stenhård och inte alls rolig att slå ned sin bakdel på.

Alkohol

Att alkohol och skoterkörning inte hör ihop vet vi alla, trots det är den största andelen av de som avlider eller skadas alkoholpåverkade. Det kan ju i det sammanhanget också vara värt att påpeka att försäkringen självklart inte gäller vid körning i berusat tillstånd.

Eftersom ett föräkringsärende är en

bedömningssak för respektive försäkringsbolag är det antagligen bäst för dig att verkligen ha koll på vad som gäller. Så ta och kolla upp med just ditt bolag om du är osäker. Det skall ju inte vara så att du betalar en dyr försäkring och när du behöver hjälp blir du utan ersättning för att du inte visste bättre.

Det kan också vara bra att ha i åtanke att bolagens uppgift är i första hand att tjäna pengar till ägaren, i andra hand kommer du som kund. Detta får till följd att dom så klart strävar efter att betala ut så lite pengar som möjligt, så om du inte

känner dig nöjd och vet med dig att du har rätt till en bättre ersättning kan det i många fall löna sig att överklaga utfallet. En överklagan garanterar så klart inte en högre ersättning men då har du i alla fall försökt.

Ta tag i det här nu och se till att du vet vad som gäller nu när säsongen drar igång. För när det är dags att köra skall du kunna slappna av och koncentrera dig på det viktiga. Nämligen att åka skoter och njuta av det.



Gängad för livet

Äh! Ha på lite Loctite på den så blir det bra! Eller?

Av: Patrik Larsson

Företaget Loctite har länge varit synonymt med gänglåsning, men tydligen är det mer avancerat än så. Jag tog kontakt med killarna på Henkel i Göteborg för att reda ut det hela.

Vi börjar med gängorna, hur, varför och när skall dom låsas eller tätas?

Limningens grunder

Som vi alla vet är oftast grundarbetet det viktigaste och det tråkigaste. Det här gäller allt från målningen av rummen hemma till att ta hand om din sambos önsknings mellan lakanen. Och självklart är det samma sak när du skall limma eller fästa något.

Vid limning är det viktigaste att man alltid ska ha så rena ytor som möjligt. Fett, smuts och gamla packningsrester skall bort.

Jobbar man sen med rostfritt, syrafast eller aluminium har man också problemet med oxideringen av ytan. Här gäller det att borsta eller slipa ytan och ganska snabbt fästa det du ska, för dessa ytor oxiderar igen tämligen omgående.

Vid limning av plaster med snabblim kan man stöta på problem med så kallade "feta" material som silikon, polypropylen, polyeten osv.

En fet plast identifierar man enklast med en tuschpenna. Går det inte att rita på plasten är den fet och behöver specialbehandling.

Lösningen på problemet heter primer, till exempel Loctite 770 eller 7239. Primern fungerar som en brygga mellan limmet och materialet. Det finns ingen universalprimer man kan använda till alla limmer utan varje lim har sin typ av primer.

Innan du skall bestämma dig för vilket lim du skall använda är det några frågor du skall ställa dig.

Vad är det för material? Vilka temperaturer skall limningen klara, kanske måste fogen vara elastisk? Vad kommer fogen utsättas för, olja, bensin, diesel? Spalterna, skall dom vara stora eller små? Med hjälp av detta kan du sen välja rätt för att få absolut bästa resultat.

Överkurs

Ni som inte gillar överkurser kan hoppa över det här stycket. Men för er andra skall jag berätta om den typ av substans som som de flesta av Loctites röda flaskor består av. Blandningarna är så kallade anaerober.

En anaerob [anäråb] process kräver en helt syrefri atmosfär för kunna utföras. Detta gör att de olika gänglåsningarna inte härdar i den fria luften, utan härdningsprocessen startar inte förrän du skruvat i skruven och syretillförseln till limmet hindras. Man behöver med andra ord inte ha bråttom när skruven skall monteras efter att man påfört gänglåsningen. Ett problem kan dock vara att gänglåsningen rinner av skruven om man väntar för länge. Loctites lösning på problemet med rinningen är de nya limstiften som innehåller en trög pasta som helt enkelt inte kan rinna av.

En annan förutsättning för att anaeroben skall härdas är att materialet innehåller antingen koppar- eller järnjoner, det gör att alla stål utom rostfritt och syrafast går bra att limma. Till rostfritt och syrafast krävs det en "aktivator" till exempel Loctite 7649, för att härdningen skall bli snabb och hållbar. Aktivatorn påförs ofta genom att den sprayas på limningen.

Låsa vad med vad?

Det finns olika styrkor på gänglåsningar, allt från svag till stark.

En med svag låsning används när man



Vad en gängtätning gör hörs på namnet. Men den har faktiskt även en medelstark låsande effekt. 561 heter det här stiftet och är idealisk för grova metallgångor som skall demonteras i framtiden.



Inget för posörer! Men ack så användbart. När inget annat fungerar finns det en klassisk nödlösning, silvertjip. För skoteråkare har tjipen ett mycket brett användningsområde. Allt från att laga trasiga rutor till huvdelar till att tjipa igen lufthål på huven när det stundas vattenkörning. Här är det en bil i en av världens hårdaste motortävlingar, Paris-Dakar Rallyt som måste fixas med lite tjip.

Här är två av Loctites klassiska gänglåsningar. 243:an är en medelstark låsning och är en av deras mest använda och fungerar även när detaljerna är lätt oljiga. Den är demonterbar med vanliga handverktyg och fungerar även bra till lager och bussningsmontering. På Team McLarens Mercedes MP4-19 används den bland annat till att låsa detaljer i bromssystemet. 2701 är en av Loctites starkaste låsningar. Den är normalt inte demonterbar utan att värmas lös. Och fungerar även på passiva material som rostfritt och syrafast utan aktivator.



En av Loctites senaste uppfinningar är dom här stiften. Fördelarna är många jämfört med de flytande alternativen. Stiftet varken rinner eller droppar och är enkla att applicera. Den fasta formen möjliggör att de även kan användas på överhängande ytor. 248 är en medelstark och 268 är en stark gänglåsning.



behöver läsa ett gängförband i ett material som annars riskerar att gå sönder vid demontering.

Detta gäller speciellt för icke järnhaltiga metaller som till exempel aluminium och mässing.

De medium-starka låsningarna skall man använda på skruvar som man vet med sig måste kunna demonteras med vanliga handverktyg. Det kan gälla på allt möjligt så som pumpar, motordelar och fjädringsdetaljer.

De starka i sin tur används till permanent låsning av skruvar och muttrar. Alltså perfekt till att låsa pinnbultar i motorblock och

topplock så att bulten sitter kvar när man jobbar på motorn.

De flesta typerna av gänglåsningar är av den sorten som man för på vid montering. Men det finns även kappilårverkande varianter som man använder på redan monterade muttrar och skruvar som man för säkerhets skull vill låsa. Det kan gälla skruvar på förgasare och olika ställskruvar som inte får röra på sig efter att man är klar med installationen.

Ekonomiskt

Enligt Loctites egna tester av gängsäkringssystem är det mest ekonomiska sättet att säkra skruvar med en flytande gängsäkring. De olika mekaniska modellerna som diverse brickor med mera behöver man ha i en storlek för varje dimension av skruv. Medan det flytande finns på flaska och passar nästan alla dimensioner av skruvar.

I testerna är det endast en skruv med sagtandad fläns som kommer upp i liknande resultat i hållbarhetstesten som de flytande gänglåsningarna.

Även den tätande effekten som man får av en flytande gänglåsning för med sig fördelar. Tättningen gör att gängan skyddas från fukt och därmed förhindras att skruven med tiden rostar fast. Limningen förhindrar även luft, gaser och oljor att passera igenom gängorna i det täta förbandet.

Efter att ha läst det här vet du i alla fall lite mer vad du skall fråga efter och tänka på när du letar gänglåsning. Och sen vill jag

inte höra kommentaren om hur bra det blir när man droppar på lite Loctite. För nu vet du bättre.



För att en Anaerob skall hårdna skall syret bort och materialet som är tänkt att limmas måste innehålla koppar- eller järnjoner. Men saknas det kan härdningen startas med en aktivator.

7063 är en rengörande och avfettande aerosol. Den lämnar inga rester och är idealisk för rengöring av delar innan limning eller målning. Kompatibel med metall, glas, gummi, de flesta plaster och även målade ytor.



snow rider

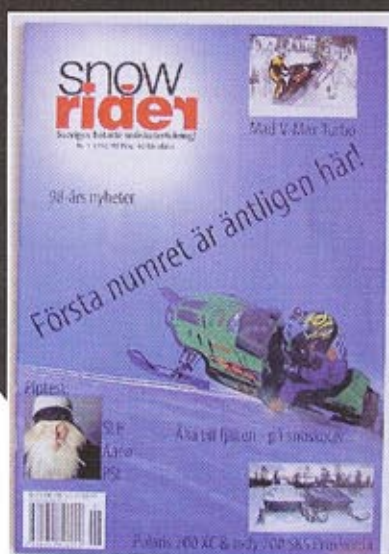
Grattis 10-ÅRS

Åren
går fort
när man
har roligt och
visst har vi roligt.
Vi har precis gått in
i vår tionde säsong och
firar detta med den största
brakfest du någonsin skådat.

Skoternsdagsfirandet har alltid
betraktats som en högtid av rang i norra
Sverige och verkar bara bli populärare med
åren. Eftersom tidningsförlaget Otlas AB och
därmed också SnowRider fyller tio år i år tar vi
tillfället i akt och drar av årets brakfest under just
Skoternsdag i Mora.

Lördagen den 28/10 klockan 17,00 drar firandet igång
på danspalatset Mora Parken med pyttipannabuffé och
afterskoterbandet Yellow Mike Band.

Kvällen fortsätter ända till klockan 02,00 och kommer att innehålla
många roligheter och naturligtvis kommer också du dit och firar med oss.
Det finns egentligen bara ett problem med hela arrangemanget. Mora Parken
tar nämligen bara in 1000 personer, och för att försäkra dig om en biljett ska du
genast gå in på snowrider.se för vidare instruktioner om biljettbeställning.
Ska du vara någonstans på skoterns dag, så är det i Mora.



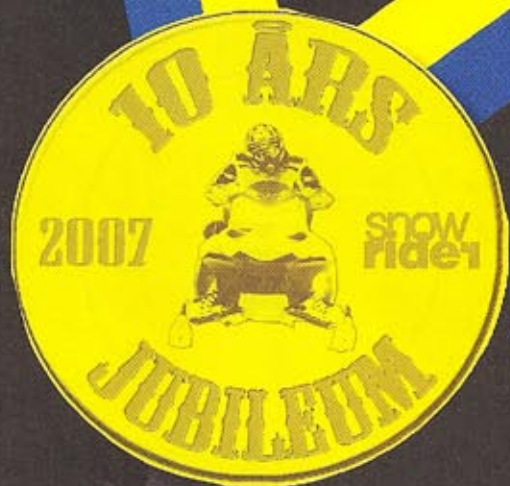
1997



2007

till oss!

JUBILEUM!



Missa inte jordens kalas!

Skoternsdag i Mora

28/10-06



 Mora Parken

Bordsbest: 0250-276 20 www.moraparken.se Växel: 0250-276 00



Peter den STORE



VM Lahti, Finland -06
VM-Guld.

Under alla år jag varit på de Svenska skotercrossbanorna har jag alltid sneglat lite extra på Peter Ericson. Inte för att jag är hemligt förälskad i honom (eller?), utan för att han emellanåt förvånat alla genom att åka demonfort och stundtals förvandlat alla andra till statister.

Text: Björn Friström
Bild: Peter Ericson

Att Peter Ericson sopade mattan med alla under förra säsongen har nog inte undkommit många skotercrossintresserade i detta land. Men att han gjorde det så in i bänken totalt då han i slutändan också drog ner brallorna på självaste Tapio fick nog en och annan att tappa hakan.

Att potentialen funnits i Peter har alla vetat om, men det har alltid på ett eller annat sätt skitit sig i slutändan och Peter har alltid varit den som aldrig egentligen fått vinna något stort mästerskap.

Jag kommer ihåg en stadioncross i Funäsdalen för några år sedan då Peter tog starten och rätt var det var verkade han få gashäng, han fullkomligen blixtrade ifrån alla andra i några hundra meter innan han totalkvaddade. Det sägs att en vinnare också ska ha tur och det har Peter absolut inte varit begåvad med, tills nu.

Jag tror man måste minnas tillbaka till Krister Johanssons dagar då någon var så här överlägsen. Äntligen har all träning och jävelskap burit frukt. Men hur gick det

egentligen till, ja från första början alltså, vi går tillbaka till den tiden Peter var en liten snodd.

Blöjpeter

Året var 1981 och Peter Ericson såg dagens ljus för första gången. Redan vid 2,5 års ålder och blöjbärare började Peter cykla med livet som insats, även om han inte vill kalla sig våghalsig. Peter växte och trampcyklarna likaså. Till slut växte han i motocrosscykeln som han körde Enduro med ungefär från tioårs åldern till han blev tolv. När han blev tretton började skotercrosskarriären och valet av maskin var hur enkelt som helst.

—Eftersom Farsan både sålde och tävlade Polaris fanns det inte så mycket att välja på, säger Peter och berättar vidare att det så klart var på en Indy Lite 340 som debuten skedde.

Det blev två stycken SM-guld. Tredje året fick han slås mot de starkare 380-maskinerna och slutade på en andraplats.

Sedan hoppade Peter över till 440-lassen där resultaten varit blandade.

Vi går tillbaka till nutiden och frågar Peter vad som egentligen krävs av en skoter-crossförare. Måste man börja tidigt, vara halvgalen, träningsnarkoman och ha de senaste grejerna?

—Jag anser mig själv inte vara en våghals. Jag försöker alltid ha koll på det jag gör och aldrig ta onödiga risker, säger Peter och fortsätter.

—Är det till exempel ett knepigt trippelhopp som ingen tar, brukar jag också strunta i det. Är det däremot någon som tar det och tjänar på det försöker jag också på en gång, förklarar Peter.

Känna sig själv

Att Peter alltid funnits med i toppen, men aldrig egentligen lyckats på några större mästerskap har inte bara förbryllat utan också satt igång spekulationer om Peters tävlingsnerv.

—Jag vet att det snackats en hel del och det är ingenting att sticka under stol med att vi jobbat hårt som bara den för att komma tillrätta med allting, säger han och jag frågar.

—Vad har ni gjort tills i år då, eftersom allting helt plötsligt bara faller på plats?

—Jag vill väl egentligen inte avslöja hur vi jobbar då det tydligen fungerar. Det hela handlar om att känna sig själv och hur man fungerar i alla situationer, fysiskt som psykiskt. Det är också viktigt att den närmsta omgivningen ställer upp, och det gör dom verkligen, berättar Peter.

Det kommer att spekuleras hej vilt om träningsmetoden och vad än Peter gör som ingen annan gjort i sin träning, fungerar det ju i alla fall.

Handplockad av Janne

En av förra årets stora nyheter var ju att Peter blev handplockad av självaste Tapio och som i ett trollslag satt på en fabriks-Lynx, hur gick det egentligen till?

—Ja det hela gick rätt så fort. Ena sekunden får man beskedet att Polaris lägger ner sin skotercrossatsning och man är utan styrning. I samma veva ringer Tapio och genom Bombardiens racingavdelning erbjuder mig ett kontrakt på en Lynx, ganska snabba svängar faktiskt, skrattar Peter.

—Att vara sponsrad på maskin och material är för övrigt en förutsättning om man ska köra på den här nivån. Utan Bombardier hade det aldrig gått, säger han.

—Du verkar komma bra överens med maskinen och har ju egentligen gjort rent hus under förra säsongen, påstår jag och Peter svarar.

—Det hela handlar inte bara om en bra maskin eller att man är bra som förare.

Köra fort kan många göra, vi har ett helt gäng med snabba chaufförer i Sverige. Att kunna höja sig fem procent över alla andra är däremot fantastiskt svårt då allting måste fungera till hundra procent. Förut hade jag toppar och dalar i min körning. Ena heatet var jag snabbast bara för att i de tre kommande inte vara det. Nu har jag slätat ut formkurvan så dalarna inte är lika djupa längre och då kommer också resultaten, säger Peter övertygande och fortsätter.

—I början av säsongen kände jag inte riktigt igen skotern men det kändes bättre och bättre allt eftersom. Första tävlingen var i mitten på december och de första heaten kändes inte alls bra. Efter varje förändring vi gjorde på maskinen kändes det bättre och i sista heatet hade jag samma fart som Tapio, minns Peter.

Ganska lustigt förresten att Janne handplockar en fjunis, utvecklar en vinnarskoter, och blir sen själv ifrånkörd! Det måste i slutändan betyda att Janne Tapio som tjänar sitt leverbröd på att utveckla vinnarmaskiner för Lynx, sköter sitt jobb på bästa sätt. Det krävs en mästare för att känna igen en mästare!

Hemliga Peter

Att varje år orka ladda upp inför en tävlingssäsong kan kanske vara någonting av det svåraste, men hur farlig blir han i år?

—Jag var helt klart slutkörd och sliten i slutet av säsongen då jag inte bara var skadad utan också trött på allt bilåkande. Efter sista EM-tävlingen i Rovaniemi var



Bild efter de två VM-deltävlingarna i Schweiz -06, här kom jag kom etta och tvåa.



VM Lahti, Finland -06 Autografskrivning har blivit allt vanligare.



John Deere Sprintfire -83 och rena rama dynamitpaketet.

Fakta: Peter Ericson
 Född: 1981.12.01
 Familj: Flickvän Bia, Mamma Eva, Pappa Tomas, Syster Emelie
 Resultat 2006: Världsmästare, Nordisk Mästare, Svensk mästare, vinnare av Race of Nations, 5:a AC cup, 4:a Borlänge stadioncross, 4:a 440 EM
 Kör även: Mercedes Sprinter, YZF 450-06, och just nu en gammal rostig Mazda
 Förebilder: Många inom amerikanska och europeiska eliten i motocross, dessutom kan jag inte undgå att imponeras av Tapio.
 Har jobbat som: Mekaniker, billackerare, vårdbiträde, återvinningsarbetare
 Skador: Sträckningar, lårkakor och diverse.



Intervju VM -Lahti -06, ser visst inte så pigg ut just här, men kanske kan skylla på att det var en lång dag..



Det skall böjas i tid det som krokigt skall bli. Peters första skotertur skedde på det här monstret.

det skönt att få slappna av lite på banketten och jag kände att jag ville vila ett tag innan det var dags att dra igång träningen igen. Jag har kört lite motocross men inte överdrivet mycket. Jag vill egentligen inte prata så mycket om min träning, skrattar Peter som tydligen vill vara lite hemlig.

— Jag har förresten flyttat i sommar, så jag har inte hunnit med så mycket annat, flinar han.

— Vad kommer du sitta på i år? Någon Tapio-specialare?, frågar jag.

— Nej tvärtom. Jag kommer att köra en produktions-Lynx RE, som kommer från samma löpande band som maskinerna vem som helst kan köpa. Sen stoppar vi naturligtvis på racerkittet och bygger om den så att den passar mig. Jag har förbeträtt mig väl och jag tar inte ut någonting i förväg. Det finns ett helt gäng med förare som mycket väl kan kliva fram de där extra procenten den här vintern. Johan Eriksson, Emil Öhman och Olofsson för att nämna några, eller varför inte Granberg som alltid är farlig, framförallt nu när han sitter på en färdig racer, säger Peter.

Till Staterna

— Vi såg att du var inbjuden till X-games, kommer du till start?, snokar jag.

— Hmm, jag vet inte. Troligtvis inte då jag

i första hand satsar på VM och inte har råd att missa ett enda heat om jag ska ha någon chans att ta titeln i år igen, säger Peter.

— Om du skulle åka över till staterna och tävla vid något tillfälle, sitter du då på en Lynx?, fortsätter jag.

— Det tror jag inte, snarare helt övertygad om att det blir på en Ski-Doo om det skulle bli aktuellt. Bombardier saluför ju inte Lynx där, så varför göra slutkunderna obeslutsamma genom att helt plötsligt göra reklam för en skoter som inte ens finns på den sidan Atlanten, spekulerar Peter.

Peter har fattat

Även om vi inte fick svar på frågan om hur han tränar och varför, så känns Peter stabilare än någonsin och jag tvivlar inte en sekund på att Peter Ericson kommer att bli farligare än någonsin kommande vinter. Att denna Skellefteågrabb äntligen har kommit ut ur garderoben och visat sitt rätta jag, var minst sagt på tiden. Vi har länge vetat att du har kapaciteten och är minst sagt glad åt att du också äntligen fattat detta Peter. Lycka till i vinter och håll dig på mattan.

**BRA GRABBAR SKA HA BRA GREJOR!
OCH TJEJER....**

PROGRIP
LIGHT-SENSITIVE
"PERFEKT SIKT DAG SOM NATT..."

FOX
to be **SINISALO**
XTREME SLED
GRAPHICS

WWW.ADVENTUREZONE.NU

**STORUMANS
SKOTERSKROT AB**

Tel: 0951-710 27 Mobil: 073-800 29 81

www.skoterskrot.se
Öppettider Mån-Fre 8-17 Lunchstängt 12-13
Massor av begagnade skoterdelar.
Även nya pirat.

www.motorfritid.nu

ARCTIC CAT **YAMAHA** **unäsdalen**

Tel 0684-294 50
Fax 0684-293 50

SERVICE, RESERVDELAR, TILLBEHÖR, ATV, 4WD, DIN X BENSIN, MOBIL OLJOR, KLÄDER, HJÄLMAR, HELFABR KAT

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



V-FORCE Reeds Pris från: 1 995 kr
Powermadd Handskydd Pris från: 790 kr
MBRP Lättvikts slutburkar Pris från: 1 995 kr
Se alla nyheter och beställ online på: www.sportmotor.se

 **Team Granath's** Tel: 0250-59 22 10
www.granaths.com

Selbäcksvägen 1
792 37 Mora
Mån-Fre 10-18
Lör 10-13

ARCTIC CAT
www.arcticcat.se



Combi Trail Groomer 12-20

En stabil ledsladd med:
- Löstagbara vingar
- Ställbar längd
- Säkerhetsdrag
- Höj och sänkbara skär
- Stadig ram i profilrör
- Fast vävar med trapetsgång

ALL YOU NEED **www.allyouneed.se**
18 FRÅN STORUMAN Tfn. 0951-10010

Jernbergs MALUNG

Måttbeställningar, standardstorlekar, specialutföranden.

DU BESTÄMMER!
Designa själv på **www.Jernbergs.se**

Jernbergs MALUNG

Tel. 0280-10101 Hantverkargatan 38 G Malung

Nyhet!!!
Egen design!

Tack alla sponsorer och supporters
för säsongen 2005/2006

#96 Andreas Ljungberg



WWW.MOTOREXPO.NU

ARCTIC CAT®



Din Arcticleverantör i Jämtland!



ÅRE
motorexpo

063- 123600 WWW.MOTOREXPO.NU

-TÄVLING- VINN ETT LUSTGASSYSTEM

Tävla med SnowRider och Snow n' racing AB.

Gå in på www.snowrider.se och svara på
följande fråga:

-Vad har Snow n' racing AB för postnummer?

Om du inte redan kan svaret hittar du det på
www.snown racing.se.

Vi vill ha ditt svar senast den 31/9-06.
Vinnarna presenteras på hemsidan och i nr 2.
Ev. vinstskatt betalas av vinnaren.

VINN



VÄRDE 9995 KR



Service, Tillbehör & Reservdelar



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

Åsarna
Skoterservice

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



KNRACING
PRODUCTS

Vi hjälper dig att göra den bästa skotern
ännu bättre! När de gäller våghållning,
prestanda och komfort.



Fullständigt sortiment från
Thunder Products till **ALLA**
märken. Heavy Hitters,
Thunder Shift, TPI Valves,
Dial-A-Jets, UFO, VIP m.m.



0950-10899 / 070-5568634



Specialist på variator, chassie &
stötdämpare till YAMAHA.

APEX/RX/RS Breddningssetar
Kraftigare Krängningsdämpare
Spacer Kits, reducerar slides slitage!
Stealth Transfer Control Rods
SRX/SX Long Travel Boggle Kitt
Composite Roller Sekundär Kitt
Trail Performance Variator Kitts
Service Kayaba/SOGI Stötdämpare

Rutor, Bakskydd, Motordelar m.m.,
Nyrenoverade beg KYB Long Travel
stötdämpare fr. 1395kr med fjäder!



www.knracing.se

Räntefri finansiering på hela utbudet

POLARIS

www.reveljracing.se



Revelj Rac1ng

0684-120 59

Hedavägen 628 640 98 Hedå

YTTEROCKE PRODUCTION AB

INGALILL OCH BO KARLSTRAND
Tel: 0640-451 17
Mobil: 070-377 51 15 • Fax: 0640-451 19
www.ytterrockeproduction.com



SKOTRAR & ATV

Tillbehör
Verkstad

POLARIS
The Way Out.



YAMAHA



Maskinkonsult
Frykestam AB

0565-91175 • mf-ab.com

OUTLAW
SPORT TRAIL
TOP GUN



Kontakta **ABINA GROUP**
för mer information om årets
heta hökar. 08-28 17 99

Proffs på postorder! 090-1234 00



CROSSBOLAGET.COM

bilar hojjar dragsters rättbyggen gatbrännare turbohäckar

Street & strip magazine

Nr 3 2006. Pris: 49:- inkl moms 5,50 Eur 55:- Nok

Brazukas nya

*Jakten på 7:an
952 hk Audi*

Klaus-Roger
har två aggregat

Dörrskramlarkungen

Pata Pers talar ut.

Volvo Johans

Viper

MECA Raceway

I butik 5 september

www.streetnstrip.se

Interpress 0334 -03



388033 404907

Returvecka V. 45

03>

Hela Yamahas produktsortiment

YAMAHA RACING

Kolla in vårt begagnatlag på:
www.abris.se

ABRIS
SJÖ & SNÖ

LEKAND 0947-346 32 • MORA 0230-09 28 00

Nikasil

Vi har snart 30 års erfarenhet!
www.racingkonsult.com

Har du en sliten eller skadad Nikasil-cylinder? Vi reparerar och lägger in ny Nikasil i din cylinder. Det enda riktiga reparationsalternativet för denna typ av cylindrar. För mer info, ring eller skriv.

RACING KONSULT
Björn Andersson KB
Vidholmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@racingkonsult.com

PROFILTÄLT
RESTAURANGTÄLT
SERVICE

Vill du synas väl finner du även Eventfflags och andra produkter som gör att du syns!

Verktyg och maskiner
www.toolstrading.se

QUALITYTENT Norden

Rörvägen 8, 136 50 Haninge
Tel: 08- 500 203 10
Fax: 08-500 203 01
E-mail: qualitytent@qualitytent.se
WWW.QUALYTENT.SE

SERVICE - RESERVDELAR - TILLRETTOR

BIL & MASKINFIRMA
ERIC GRÖNING
TEL: 0651-711255 FAX: 0651-12956
LJUSDAL

Kom och titta på
Kampanjer på nya bilar & motor!

LYNX **HONDA** **ATV**

The best
DVD in
Sledmobile

Iceman.se
TEL 036-403 00

www.bengtscykelomotor.se

LYNX **SEMI** **Kawasaki** **SNO-PRO**
Mc-ATV-jetski-cross

**Ett parti fjolårsmodeller
till sommarpriser**

BENGTS
CYKEL & MOTOR AB
Kvarnsvedsvägen 784 65 Borlänge Tel 0243-23 70 80 Fax 0243-23 27
mån-fre 9-18
lör 10-13

SKOTER-ANDERS
TRYGGHET-KVALITET-RÄTT PRIS

ski-doo **Online**

NYTT-BEGAGNAT
REPARATION-SERVICE
RESERVDELAR-TILLBEHÖR
UTHYRES FJÄLLHUS MED SKOTRAR
FINANSIERING
WWW.SKOTERANDERS.COM 016-730 32

ARCTIC CAT **LYNX**
HONDA **ALSTOR 8x8**

Försäljning
Service
Safari

Släpvagn
Skoter
ATV

Maskin & Motor AB
0684-109 80
Härjedalen
Mobil: 070-372 34 93

Fordon • Kläder & Tillbehör • Reservdelar & Trimdelar

**Bättre FÄSTE med
MATTDUBBAR!**

- Enkel installation
- Lätt att demontera
- Monteringstid endast 15 - 30 min

Mek o' Maskin
i Överkalix

Tel: 0926-10 000 www.mekomaskin.se

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
Stationsgatan 1, 922 73 Hällnäs. Tel. 0933-201 66

www.snowrider.se

KÖRGLASÖGON

med slipade linser
även hjälmspeglar mm.

produktuppgifter och priser på internet:
www.proosaava.fi

to be **AREA 51** **FOX**
EXTREME CLOTHING
- 0250-22885 -
ÖPPET TIDER
MÅN-FRE 10-18
LÖR 10-14
EXTREM OCH FREETIDSKLÄDER

Lindbloms **Begagnade skotrar**
www.lindblomsmarina.se fraktfritt över hela Sverige (Gäller skotrar över 30,000:-)

LYNX **SEMI**
Specialisten i Norrland
0911-187 00



Summit betyder på engelska den högsta punkten på en kulle eller ett berg, men det används också bildligt för den högsta uppnåeliga prestationen, insatsen, bedriften, bravaden eller bragden något eller någon kan utföra. När det gäller skoterkörning är det enligt många just djupsnökörningen och klättrandet uppför och längs med branta bergssidor som kräver mest av föraren och skotern. Namnet Summit säger därmed egentligen allt och beskriver bra vad denna skoter är till för och för vem. Men i början av Summitarnas tid levde skotrarna kanske inte riktigt upp till namnet. De första var riktigt tunga och allt annat än smidiga. De senare 600 och 700:orna var bättre och sågs även som de riktiga värstingarna trots att dom levde med en liten Volvo-stämpel, trygg och säker, helt enkelt bra på det mesta.

Diskussionerna på den tiden rörde sig om den optimala storleken på en tvåcylindrig motor. BRP själva såg att den optimala storleken var 700 kubik. Men att dom till säsongen 2001 släppte ut 800:an i Summit betydde att det skulle fungera. Visst fungerade det och det fungerade tydligen så bra att 800 kubik idag bara ses som

Summit 800 X

Djupsnösegmentet har verkligen genomgått en otrolig utveckling de senaste åren. Men man behöver inte köpa det nyaste för att få en bra lösnövärsting mellan benen. Vi har tittat lite närmare på en av stilbildarna som hunnit fått några år på nacken.

Av: Patrik Larsson



en lite lagom stor tvåcylindrig motor i Ski-Doos modellprogram.

Medelmätta

Ski-Doo presenterade alltså sin nya Summit 800 år 2001 och den förvandlade den tidigare 700:an från värsting till medelmätta. 800:an togs bara in i X-utförande. Vilket betydde att skotern hade HPG-dämpare, racingbromsar och en X-dyna. Den fick mycket beröm för sin styrka och tack vare det slapp man dreva ner skotern för att den skulle orka med den 364 centimeter långa mattan med 51 mm kammar. Detta gjorde att det gick att köra hela 160 km/h i mätarfart, inte speciellt bra för mattans livslängd men för en del kanske det är nödvändigt att ha så bråttom ibland.

På 01:orna kom det senare ett service-meddelande där kolvarna skulle bytas ut. Det hade varit problem med några kolvar och eftersom Rotax bytt leverantör mitt i serien visste dom inte riktigt vilka motorer som hade de felaktiga kolvarna och bytte ut alla.

Några ägare har haft problem med att



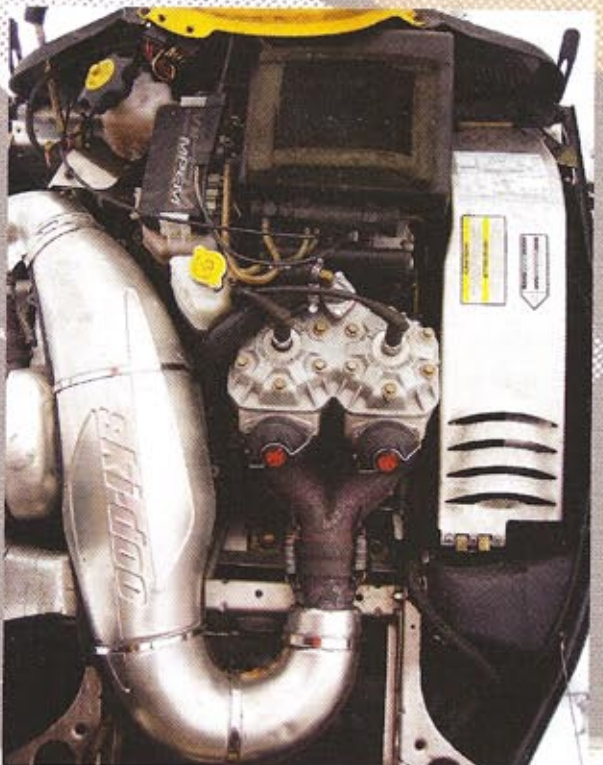
51 millimeters kammar skyfflar på bra. De flesta Summit 800 01-03 har standardmattlängden på 364 cm. Men det togs även in ett fåtal i Highmark-utförande med en 383 cm lång matta.



Inga konstigheter med föramiljön. På den här som är en 01:a sitter det inga bekväma styrkrokar dom kom år 2002.



Nu för tiden drar de flesta ut avgaserna i "hjulhuset" fram. Men på den här satt utblåset mer oskyddat under buken.



gummit släppte i reedventilerna vilket fick till följd att motorn drog tjuvluft. Original-reedsen kan därför vara utbytt till V-Force-reeds på vissa individer.

Så här efteråt har 800:orna fått beröm för sin relativt låga bensinförbrukning. Detta är antagligen tack vare systemet som ändrar inställningarna på motorn beroende på höjd över havet, temperatur och luttryck. Systemet heter DPM och står för Digital Performance Management System. Eftersom vi inte har något direkt problem med höjden över havet i vårt platta och avlånga land har vi egentligen bara halv glädje av DPM, men den är ändå så viktig när det kan skilja en hel del i temperatur från en kristallklar natt till en solgassande påskafton.

Chassit ansågs som allsidigt och upplevdes som lite tippig vid ledkörning. Men saken är ju den att man skall veta vad man köper för något och det är nästan oundvikligt att en lössnöracer blir vinglig efter leden om den skall ha optimala egenskaper vid körning i riktigt djup snö.

Första säsongen sågs helt enkelt skotern som en måttstock på hur en bra djupsnömåskin skulle vara byggd, lite yxig efter led och smalt mellan skidorna samtidigt som motorn var urstark.

Elback

Det skedde en hel del viktiga förändringar till 2002 års modell. Det stora var det nya X-chassit som gav skotern bredare fotsteg, förstärkt och uppvinklad tunnel vilket var nödvändigt för den förlängda fjädringsvägen. En annan stor nyhet var den elektroniska backen RER som gjort livet så mycket enklare för en bred massa vanligt folk som inte tycker det är kul att känka runt på sin skoter.

Motorn bromsades till 136 hk och hela skotern omskrivs som ett "monster utan dess like" av Henrik vid en provkörning av maskinen. Sidehiller-skidorna introducerades också. Dom hade egenheten av att den större delen av bredden gick inåt. Man kunde alltså ha riktigt breda skidor med bra lyft utan att för den delen skotern skulle bli för bred. Spårvidden gjordes också ställbar i två lägen, antingen 102,5 cm eller 108 cm. Det systemet var riktigt enkelt, man demonterade bara skidan och styrstaget, snurrade infästningen 180° och skruvade dit allt igen. För att

skotern skulle bli mer lättjobbad i knöliga partier monterades även styrkrokar på styret. Original var fjädringen hårdare det andra året. Antagligen hade Ski-Doo fått kritik att den tidigare var för lös för alla dom som använder sin skoter framför allt på sladdade leder men som tar en sväng i det vilda då och då. Den blev helt enkelt en mer ledanpassad skoter än tidigare.

HO

2003 var det sista året för 800 X:en och den stora som hände var att HO-motorn introducerades. Den skulle nu producera upp emot 145 hk. Den andra stora nyheten var SC-10-boggin. Den hade fått en lägre attackvinkel än tidigare och låg nu på ca: 17° vilket är bra för en maskin som skall befinna sig ute i djupet.

Innan det årets stora lössnötester sågs skotern som en självklar favorit av SnowRiders redaktion. Den var välbyggd, lättjobbad, hyfsad efter led och var helt enkelt ett sansat och bra alternativ med ett brett användningsområde.

Men under testerna vart konkurrensen för hård från de andra märkenas bidrag i kampen. Summit 800 X kändes för tung och för ledanpassad för att ge ett riktigt bra motstånd. Den var så klart inte ett dugg sämre än tidigare snarare tvärt om, men i jämförelsen hamnade den lite på efterkälken när den djupaste snön skulle forceras.

Prisbild

De flesta modeller av Summit är relativt eftertraktade men det är inte ovanligt att för den skull hitta dom både på annons och ståendes hos handlare. Efter en snabb koll på prislistorna hos en handlare fick jag fram ett riktmärke på vad en 800 X kan kosta. Priserna är så klart ett riktmärke på en skoter i normalt bruksskick utan extrautrustning. Den första modellen, alltså en från 01 har en prislapp på cirka 52'000 kr, för en 02:a då elbacken och X-chassit kom hamnar priset på cirka 58'000. Sista årsmodellen 2003 med HO-motorn ligger runt 64'000.

Är du den som vill ha en modern skoter men inte det senaste i körställning? Är du den som ibland måste hålla dig på leden men att du gärna djupdyker då och då? I så fall är 800 X troligen ett mycket fint begagnat alternativ för just dig.

Motorn fick mycket beröm. Den var urstark, men vart ännu värre 2003 i och med att 800 HO-motorn introducerades i Summitten.

800 X
800 X

Beställ via snowshoppen på

WWW.SNOWride



Marinblå

Alla
SnowRider
Hoodie
499:-



Röd

Du har precis läst det första numret för säsongen och den 53:e SnowRider någonsin. Du är hänförd över det svängiga språket, snygga bilderna och den häpnadsväckande designen. Du har läst tidningen tre gånger på raken och faktiskt också denna text flera gånger. Du kan helt enkelt inte få nog. Du kan nästan inte förstå hur man kan göra en sådan här bra tidning utan att Pulitzerpriset har delats ut 53 gånger till SnowRider-redaktionen. Vi är lika förvånade som du och är helt övertygade om att det kommer en Pulitzer-lastbil vilken dag som helst med 53 stycken guldblänkande statyetter, en för varje tidning.

Du vet inte riktigt hur du ska klara dig till nästa nummer, och vi förstår precis hur du känner.

Därför ska du prenumerera och därmed också få tidningen en hel vecka tidigare än alla puckon som köper den på macken. Seså, surfa in på snowrider.se och fyll i prenumerationstallongen, ja nu ja, march pannkaka, gå till datorn.

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

**snow
rider**

Posta redan idag!
Porto betalt

B

SVERIGE
Porto Betalt

JA ☐ Jag vill ha 6 nr av SnowRider för 289:-
☐ Jag vill ha 12 nr av SnowRider för 499 :-

Prenumerationer går även att beställa på
Fax: 0250-22858, www.snowrider.se
priserna gäller inom Sverige

Namn: _____

Adress: _____

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

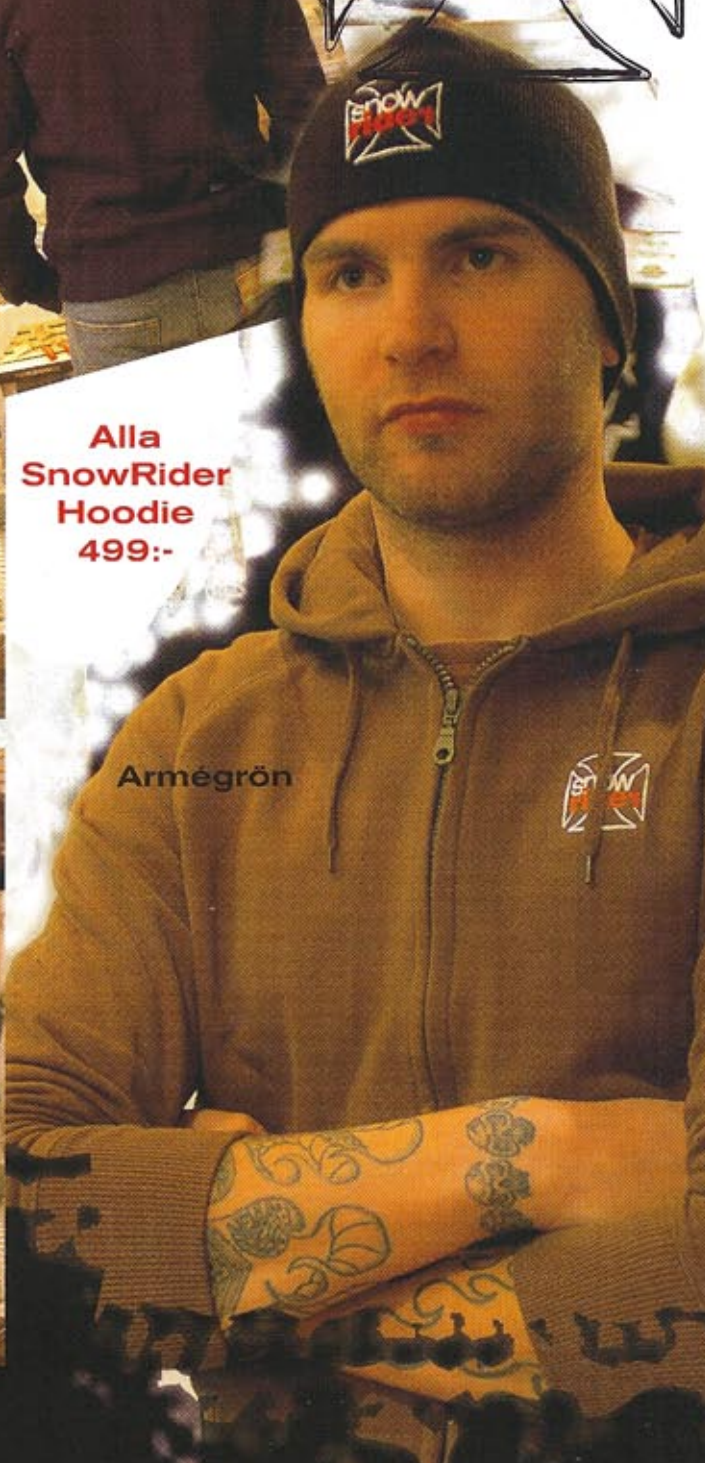
er.se

snow
rider



Alla
SnowRider
Hoodie
499:-

Armégrön



Dekalset 69:-

Ett måste för dig
som inte vill vara

mesig



ARCTIC CAT

SHARE OUR PASSION.

07

BIG CAT NEWS!

JAGUAR Z1

F1000



TVÅ AV VÅRA NYHETER JAGUAR Z1 OCH F1000!

BÅDA MODELLERNA ÄR UTRUSTADE MED IRP - INFINITE RIDER POSITIONING. HÄR STÄLLER DU PERFEKT IN DIN EGEN KÖRSTÄLLNING. MED ETT ENKELT HANDGREPP JUSTERAR DU DYNAN, STYRET OCH FOTSTÖDEN. JUSTERINGSMÖJLIGHETEN GÖR ATT DU FÅR DEN MEST PERFEKTA KÖRSTÄLLNINGEN.



5,49 % RÄNTA OM DU
KÖPER EN ARCTIC CAT AV
2007 ÅRS MODELL INNAN
DEN 15 DECEMBER!



Finans

KÖP EN ARCTIC CAT AV 2007 ÅRS MODELL OCH
DU FÅR EN JACKA, EN KÉPS OCH ETT PAR HÄNDSKAR
MED PÅ KÖPET! (VÄRDE 2495:-)



NÄRMASTE ARCTIC CAT ÅTERFÖRSÄLJARE HITTAR DU HÄR.

020 - 35 00 35

WWW.ARCTICCAT.SE