snow rider

NR 4 06/07 Pris: 54:- 6 EURO NOK 59

Begagnat tester

Adventure 800
MXZ 600

Olle Olsson

Mannen utan rädsla

Resereportage

Treriksröset - Borlänge

BC gubbdrömmen

som blev sann

HayDays

Interpress 0518-04
7 388051 805403 04>
Returvecka V.9

PURE FOURSTROKE

2007

"2007 har man även vridit upp hästkraftsuttaget till 140 jämna. Vi kan lova att det är mäktigt att trycka in högertummen när farten är runt 50 km/h."
Snowmobile nr 5, 06

FYRTAKTARE

NU FINNS FYRTAKTAREN INOM POLARIS SAMTLIGA SEGMENT. **FST IQ** INOM SPORTMASKINER, **FST SWITCHBACK** FÖR DIG SOM ÅKER BÅDE PÅ LED OCH I LÖSSNÖ, **IQ CRUISER** SOM KOMBINERAR TOURING FÖR EN ELLER TVÅ OCH SJÄLVKLART **FST OCH FS TOURING**.

FST = FYRTAKT MED TURBO, FS = FYRTAKT UTAN TURBO

PURE POLARIS ÄR ORIGINALTILLBEHÖR FÖR DIG OCH DIN POLARIS. BESÖK DIN ÅTERFÖRSÄLJARE FÖR ATT SE VÅRA NYA MASKINER OCH TILLBEHÖREN FRÅN PURE POLARIS.

ÅRE 2007 TECHNICAL SUPPLIER

POLARIS RIDERS CLUB
www.polarisridersclub.com

POLARIS®
För mer information: www.polarisindustries.com

c bar den.se

Get focused.
But don't lose your head.

Sno Protection Gear 2007.

SNOPRO

www.duells.se .no .dk

#the ultimate you#
2007

#the ultimate you#
#the ultimate you#
#the ultimate you#
#the ultimate you#

FXR

YAMAHA

www.yamaha-motor-scandinavia.com

the art of engineering

Någon måste ligga först och spåra.

När den kom vände den upp och ned på det mesta. Här var något helt nytt! Design, körställning, unika lösningar och nya material för högsta hållfasthet.
3-cylindrig tyst och ren 4-taktare med grymt vrid. Hög- och lågväxel och massor med finesser.
Det dröjde inte länge förrän Viking var klassledare inom bredbandstouring och Sveriges mest köpta skoter.
Full av prestanda och nytänkande. The art of engineering.

HÖG- OCH LÅGVÄXEL!

Yamaha RS Viking

ADVANCE
SHELL SMÖRJMEDEL

HANDELSBANKEN FINANS

YAMAHA 2 YEARS WARRANTY

FXR

YAMAHA
www.yamaha-motor.se

Innehåll:

12 Gubbäventyret
22 Beg Test
24 440
28 Mannen utan hjärna
32 Bensinlös
36 Långtestarna
40 Hödagarna
42 Treriksröset
48 Teknik
52 Beg Långtest
56 Snabbast
64 Piptillverkning

Fasta avdelningar:

6 Ledaren
8 Nytt & Noterat
66 SR-Shopen

Nummer: 4 säsongen 06-07
Årgång: 10
Omslagsbild: BC
Foto: Kurta, Peter & Mackan

Prenumerationsfrågor:
pren@snowrider.se
Adress: Sågbacksvägen 8,
792 91 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 5-06/07 : 20 Februari
Annonsstopp: 20 Januari

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

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

Områdena där bilderna är tagna är antingen en snöskoter-crossbana, eller på annat sätt avlyst eller anvisat.

Tidningen är TS-kontrollerad.

ISSN 1403-0144

Ledaren

En ledare kan användas till mycket och oftast är det lägligt och önskvärt att tycka till om något ämne, gärna också vara lite arg, analytisk, informerande och ifrågasättande. Man kan också ödsla tangenttryckningar där man blåser upp sin egen förträfflighet i form av seriositet och storhet, men till vilken nytta? Det är väl ändå i slutändan ni som avgör om vi gör ett bra jobb eller inte?

Att vi norrlänningar skulle vara försynta och bortkomna är en myt som är väletablerad i Sverige, men som samtidigt stämmer in å det grövsta. Att jag som kommer från Mora skulle vara norrlänning kan diskuteras men jag bor ju norr om Dalälven, och är alltså per automatik, en norrlänning, slutdiskuterat.
Vi är några stycken som jobbar här på tidningen SnowRider, alla norrlänningar, och ju högre upp i landet vi kommer från, desto mer oskuldsfulla och försynta är vi.
Har du någon gång varit med om en episod i ditt liv som är väldigt svår att berätta i text, men desto lättare att dra som en rolig historia? Jag har massor av sådana historier men försöker ändå mig på att dra en av dessa nu, eftersom detta är min alldeles egna plats i tidningen samtidigt som jag inte har någon lust att vare sig agera arg polis eller tycka till om någonting alls.
För att återkomma till det där med norrländsk försynthet och bortkommenhet ute i den stora världen är väl den lika relativ som allt annat, men inte då det gäller en av våra medarbetare här på SnowRider, Affe. Följande historia är totalt tvärsann och i princip helt oförvanskad, i princip alltså.

Året var 2001 och vi gled precis in med hyrbilen i byn West Yellowstone som skulle vara vårt hem de kommande fem dagarna. Snöskoteråkning och fotografering skulle ta upp all vaken tid och vi var lite sådär lagom jetlaggade. Rutinerade som vi är insåg vi ganska snart att vi måste besöka den lokala puben för att dra några öl, insupa atmosfären och förhoppningsvis senarelägga vårt sovande några timmar för att slippa vakna klockan fyra på morgonen.
En öl blev två och snart hade vi glömt bort det där med sovningen och plötsligt var det stängningsdags och vi fick lov att gå hem. Byvägen låg öde och ölen gjorde sig påmind på så sätt att alla var ordentligt pinknödiga, varav vi på norrländskt manér ställde oss på en rad, och helt enkelt pinkade i närmsta snödriva. I samma sekund som den första droppen som en gång varit öl nuddade snön, svängde det upp en brun Ford Bronco med stora sheriffmärken på dörrarna och tvärnitade bakom oss. Förarrutan åkte ner, och en totalt vansinnig sheriff, högröd i ansiktet fullkomligt vrålade.

—What the fuck do you think you´re doing?, ylade han.
—We are peeing, svarade jag med en ölig och uppsluppen ton.
—In my town?, skrek den om möjligt ännu argare ordningsmannen.
—Yes, svarade jag då jag inte hade speciellt mycket att tillägga.
—Where the fuck are you guys from? Frågade den arga mannen samtidigt som han sparkade upp dörren till polisjeepen, och klev ur snabbare än vad som kändes riktigt tryggt.
—From Sweden!, kvittrade jag, fortfarande lite glad av ölen.
Sheriffen stannade upp, snörpte på munnen, vände sig om och gick in i Broncon, smällde igen dörren, blängde på oss, och... åkte iväg.
Kvar stod vi. Jag fortfarande pinkandes, Micke blundandes, Affe grimaserande och tittade på mig med panik. Jag sänkte blicken och fick då se anledningen till detta ansiktsuttryck. Affe hade nämligen i samma sekund som sheriffen hoppade ur bilen, snoppens topp fast i ett stenhårt nypande grepp mellan tummen och pekfingret varav en sprängfylld ballong hade bildats.
Kontentan av detta? Att nypa av när man pinkar, i respekt för någon, då är man oskuldsfull och försynt, ja helt enkelt norrländsk.

Chefredaktör Björn Friström

hold your horses!!

POLARIS
The Way Out.

polaris snowmobiles 2008

Trött på din gamla skoter ?

Beställ din 08:as polaris hos Snow n´Racing i Maj 2007 och ta del av **HELT SJUKA** super-erbjudanden. De som köpte nya 07:or åkte till Rocky Mountains. Vi kommer självklart att toppa det med nya helt otroliga erbjudanden inför 2008's lineup.Så sluta fundera kom in till oss på SNR och boka din Polaris 2008 skoter och ta del av något som ingen annan kan erbjuda.

Info ang supererbjudanden inom kort

SNR

tips från coachen

Byter du från konkurrent märke till en Polaris så har vi på Snow n´Racing en **XTRA** överraskning till dig !! Vad väntar du på ring 0250 - 55 35 55 och boka en ny Polaris.

WWW.SNOWNRACING.SE

Tel: 0250 - 55 35 55 , Fax: 0250 - 55 35 54
Tranmyrv. 3 , 794 34 Orsa

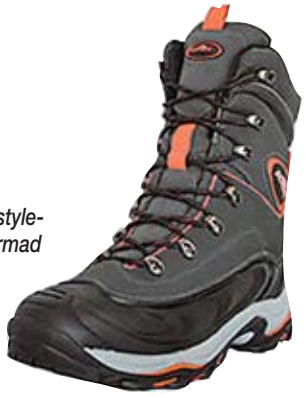
nytt & noterat

FETA ARRANGEMANG

Under Alpina VM 2007 i Åre 3-18:e februari kommer det att bjudas på skoteraction av världsklass. Den 4:e Februari kommer Motostyle Snow Cross att gå av stapeln på Åresjön. Se Johan Eriksson, Peter Ericsson, Daniel Olofsson och Fredrik Granberg slåss om 50 000 kr. Banan kommer att bestå av rollers, dubbel och trippelhopp och kommer att vara av typen stadioncrossbana. Banan kommer att byggas av Dan Lang och Frank Huss. Den 13:e Februari är det dags för Motostyle Freestyle Skoter Show. Det kommer att byggas ett stooort step-up på Åresjöns is och se bland andra Daniel Bodin och norske Aleksander Nordgaard som nyligen gjorde backflip bemästra det. Det är givetvis fri entré till båda arangemangen, så missa inte den största skoter-upplevelsen i Sverige 2007! Få ännu mer information på: www.newgenerationevents.com, www.are2007.com, www.polarisindustries.com och www.polarisridersclub.com

BEHIND BARS 2 "STILL WANTED"

I bristen på snö här i Sverige kan du drömma dig bort med denna DVD som innehåller Scandinaviens bästa snöskoter-förare. Vi får följa med på freestyle på Rödatorget i Moskva, friåkning på de norska glaciererna. Den första norska backflipen på skoter, riktigt från puderåkning i Kanada och Hill Climbing i de Scandinaviska bergen med turbomatade djupsnö-maskiner. Disc 2 är propfull med FMX-förare från hela Europa som utför trix du inte vågat drömma om. Vi får följa med till bland annat Spanien, Norge och USA i denna fullmatade DVD. Du hittar den hos fräna handlare eller beställ den på www.racestore.no



NYA DOJJOR FRÅN HMK

Här är HMKs ny skoutbud. Highmark Pro är framtagen för cross och freestyle-åkning men fungerar lika bra vid korvgrillsturen. Den är ergonomiskt utformad för bästa komfort, är vridstyv och håller värmen extremt bra. Skon är utrustad med mycket bra stöt-absorberare som kommer väl till pass, vid en sådär plattlandning, ni vet... Dom finns i vitt, Limited Edition och svart. Priset är 2 595:-. Nästa sko är en touring-stövel för den lite mer stillsamma skoterföraren. Cruiser 2-kängan passar lika bra på leden som på byns byggdegårdsfest. Den är vatten-avvisande och finns i färgen svart/orange och går lös på 1 449:-. Hitta mer information på www.duells.se

NYA SMARTA TILLBEHÖR

Till Bahcos nya R-serie lanseras nu några smarta tillbehör som förvandlar spärrkombinyckeln till spärrskaft för både hylsor eller bits. Mellanstycket sätts fast i nyckeln och är sedan färdig att användas ihop med hylsor med infästningar för 1/4, 3/8 samt 1/2 tum och för bits finns i storlekarna 1/4 och 5/16 tum. I den ena satsen ingår mellanstycket för hylsor och i den andra en för hylsor och en för bits. Mellanstycket har precis som Bahcos spärrhandtag en snabbkoppling som gör det enklare att byta hylsverktyg samtidigt som den fjäderbelastade kulan håller fast hylsan under arbetet.
Hitta mer information på www.bahco.com

MAD MAX

Det Engelska teamet Mad-Max Racing planerar att köra Top Fuel Bike med sin skotermotor. Chassit är redan klart och donatorskotern är en mycket potent maskin som har presterat 8,80 sek på 402 meter. Motorn är en Polaris 800XCR, trecylindrig och elektroniskt-insprutad. Bränslet är metanol och för att höja effekten ytterligare kommer lustgas att tillföras. Följ detta enormt intressanta projekt på www.mad-max-racing.com

FLAKVÄXLARE TILL SKOTER

Aluglide heter den nya multikälken i aluminium som har flyttbar tyngdpunkt. Då du med några enkla handgrepp kan förvandla denna kälke till skoterbärgare levereras den naturligtvis med winch. Du kan också använda den som passagerarkälke, men får då extrautrusta den med extra säten. Kälken väger cirka 90 kilo med all utrustning och har i grundutförande ett cirkapris på 15 000:- Den säljs på www.allyouwant-snow.com eller så ringer du Ulf Arkeberg på 070-6860421. Maila på aluglide@hotmail.com går också bra.

READY TO ROLL

Galna åkare och galet bra film i den första Svenska FMX-filmen. Skaparen av Ruff Riders och Ruff Riders 2 presenterar åkning från Sverige Europa och mycket mer. Finns att köpa på Xtreme Clothing Sweden på XCS.se

GAMMALT MÄRKE, NY PRODUKT

Pennzoil ger sig in i tvåtaktsröken med en helt ny olja för snöskotrar. Pennzoil Snowmobile Full-Synthetic är namnet. Oljan är speciellt framtagen för High Performance 2-takt snöskotrar som går i stark kyla. Låg askhalt motverkar sot och avlagringar i förbränningsrummet och förhindrar avgasportarna att kärva. Den balanserade formuleringen skall ge högre prestanda och minimerad avgasrök. Produkten lanseras i en och fem-litersförpackningar. Vill du lära dig mer? Kontakta generalagenten Widik AB Pennzoil Nordic på nummer 035-10 10 21 eller besök www.pennzoil.se om du sitter vid datorn.

PRO GRIP SNÖSKOTER-GLASÖGON

Årets Goggles är specielt designade för snöskoter med en större foam upptill som sluter helt tätt mot hjälmkanten. Alltså inga mer förfrysningar mellan hjälm och goggles! Även nertill är foamen tilltagen och hjälper till att täcka kindbenen mot kyla. Den tre lager tjocka foamen ser till att glasögonen garanterat sluter tätt mot ansiktet. Linsen är den ljuskänsliga (fotocromatiska) som själv anpassar sig till rådande ljusförhållanden och bidrar till perfekt sikt oavsett väder eller ljus. Glaset tonar från klarglas till rökfärgat på 4 sekunder. Priset på dessa är 699 spänn. För mer information ring 0280-20135 eller surfa in på www.adventurezone.nu

DU KLARAR DIG INTE UTAN

SLPs Hot Air Elimination-kit till Polaris 700/900 och Ski-Doo Rev är nu här. Dessa kit ger en bättre ventilation under huven och bidrar till att effekten blir konstantare. Kylningen bidrar även till en längre livslängd på drivremmen. I Januari kommer vidare en ny bränsletank till IQ 440 som rymmer 34 liter. För dig som äger en Ski-Doo 600H.O SDI finns nu en lättvikts slutburk från SLP för endast 2995kr. Alla dessa godsaker hittar du hos MotorHuset i Östersund. Surfa in på www.motorhuset.com så kan du få veta mer.

SKYDDA DIG!

Kenny släpper två nya skyddsjackor, Performance och Titanium. Dessa jackor är CE-godkända och har mycket bra skydd för rygg, bröst, axlar samt armbågar. Priset för Performance är 1495:- och för Titanium 1895:-. Track heter skyddsvästen med dubbelt Velcro-bälte och skydd för bröst och rygg. Priset för denna? 995:- Besök www.sunbike.se för mer information.

FLIPPAR FYRHJULINGEN

Efter en vådlig krasch där Olles axel hoppade ur led skulle försöket på flippen göras, eftersom Olle och hans kompisar vet hur man handskas med skador som urhoppade leder och liknande så fördröjdes inte försöket nämnvärt. —Under tiden i luften hörde jag bara hur motorn låg på varvstopp och jag trodde aldrig att jag skulle komma runt, det tog sådan tid!, berättar Olle och fortsätter med att beskriva tankarna efteråt.
—Känslan att lyckats med något som bara fem i världen gjort före mig är så sjukt ballt, säger Olle efter sin mycket lyckade dag och vill hälsa till sina medhjälpare... —Stort tack till alla som var med idag och peppade mig... Ni är grym!, hälsar Olle. Men det är väl ändå Olle som är grymmast?! Grattis Olle säger vi på SnowRider! Följ galningens bravader på: www.olleolsson.com

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

Got the courage?
Get the gear.

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

SUPER SPORT

SX PRO LITE

FREESTYLE

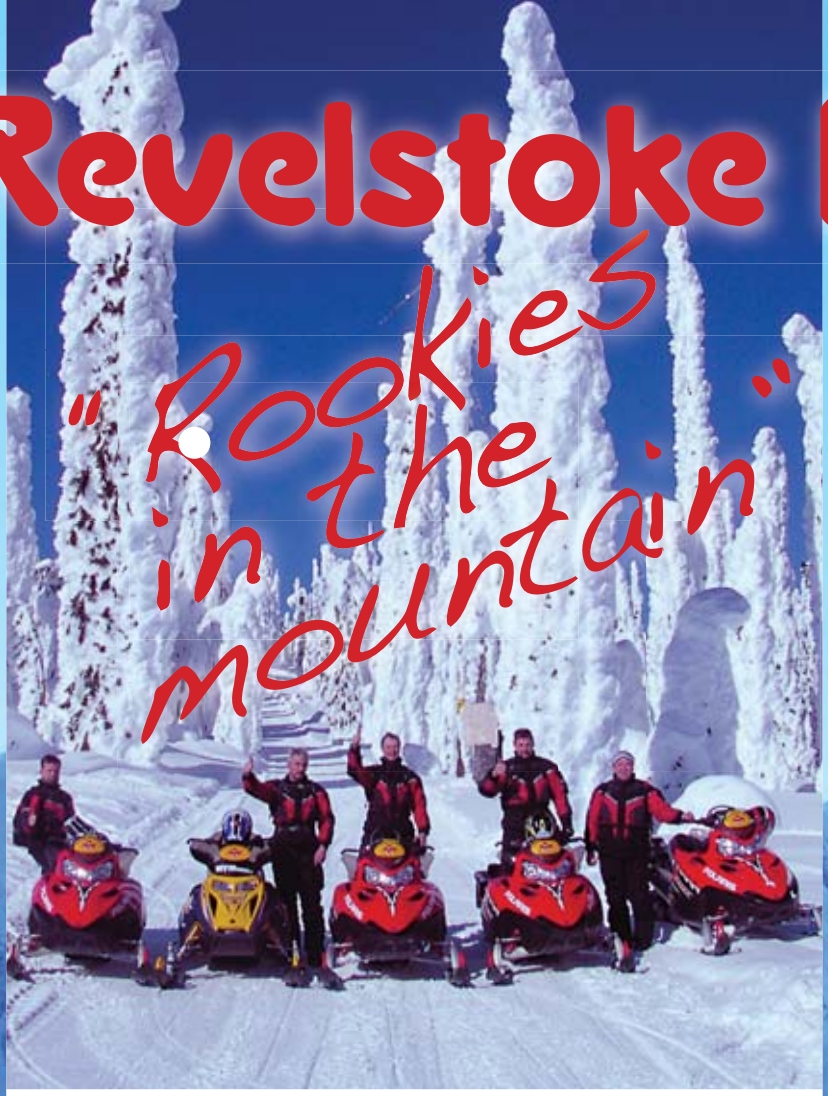
**If you have to be somewhere monday morning,
shouldn't you be thinking about a**

TekVest

www.duells .se .no .dk

Revelstoke BC

„Rookies in the mountain"



Friheten är oändlig, det är bara att välja och vraka.
—Nu åker vi upp där, säger Myles och vi vågar inte säga ifrån.

Sitter älmåenv e mev ett brett leenv e i en flygplansstol och tänker tillbaka på en unv erbar ecka i mitt li . För att inte gå hänv elserna i för äg, börjar i äl från början...

Text: Mackan Larsson
Foto: Kurta Markström, Peter Sjöström och Mackan Larsson

För cirka tio år sedan, råkade jag läsa i en skotertidning om de berömda Klippiga bergen "over there", jag insåg då att det fanns värre höjder att besegra än Rönnåsen och Mårtens klack.

Drömmen levde och växte i mitt huvud i ett antal år, tills en dag då jag bara måste "komma ut". Under vår traditionella grabbvecka i de svenska fjällen, troligen i bastun sa jag "Vi borde åka till USA eller Kanada och åka skotran". Kurta var snabb och säga "jo".

De flesta brukar inte komma längre än hit, men jag har en underbar och förstående fru, ni vet ungefär som Ferdinands mamma på julafton. Hon frågade efter år av mitt "eviga tjat": Ska Ni inte åka till dom där berömda bergen nu när några av Er fyller fyrtio?

För Er som ännu inte kommit upp i denna beaktningsvärda ålder skall jag berätta vad som händer någonstans på vägen mellan 20 och 40. Där man tidigare slagit på fullt, släpper man kanske på gasen och tänker "vad händer om jag får ett möte", man börjar även tycka att träden som står bredvid leden ser ut att vara mycket hårdare att träffa än för bara några år sedan. Japp, man har helt enkelt börjat förstå att man inte är odödlig och att det gör hemskt ont att bryta ben i kroppen.

Att man sen istället får en massa erfarenhet och rutin som gör att man tar sig från A till B på samma, eller ibland kortare tid än förut, är en annan sak. Nog om detta, vi skulle i alla fall åka till USA eller Kanada för att åka skoter!

Rätta stället

Ni vet ju själv hur svårt det är att välja mellan till exempel Funäsdalen, Åkersjön och Tärnaby, och nu har vi en hel

Som klippt och skuren ut Arctic Cats katalog. Den så kallade katalogmannen var ett intressant inslag under hela veckan.

världsdel att välja och vraka ifrån. Efter en hel del undersökande insåg jag att jag enbart blivit lite bättre på geografi och i viss mån metreologi, men jag hade ännu inte hittat till ”rätt ställe”.

Jag skickade ut ett frågeformulär till ett antal skotertidningar. De amerikanska tidningarna rekommenderade sina områden och de kanadensiska sina, men det fanns ett undantag, Lane Lindstrom på SnoWest Magazine. Han svarade med en massa frågor. Ledåkning? Lössnö? Eller både och? Vacker utsikt? Bra boende och mat? Hur stora maskiner? Och så vidare.

Vi ville ha mycket snö, fantastiskt utsikt, men behövde inte något häftigt nattliv (en fördel med att fylla 40, är att man prioriterar åkning före nattliv).

De tre huvudalternativen vi hade var: Yellowstone, som hade allt men det kunde tidvis vara för mycket skotrar där. Nästa var Crowsnest Pass i Alberta i Kanada som inte heller riktigt passade oss. Så vi valde tillslut Revelstoke i British Columbia, Kanada. Där snöar det sammanlagt 15-20 meter på en säsong och snödjupet i bergen ligger på i snitt 3-5 meter, utsikten är mycket vacker samt det finns bra skoterhyrning med guider. Att många av de bästa skoterfilmerna är inspelade just i trakterna kring Revelstoke, gjorde inte saken sämre!

Snowmobile Paravise

Efter lite mailade med olika skoteruthyrare i Revelstoke med omnejd bestämde vi oss för Great Canadian Snowmobile Tours som hade ett mycket brett program. Vi valde ”Snowmobile Paradise” som innefattade 5 skoterdagar med guide, hotellrum för 6 nätter, mat, bensin, utlåning av skoterkläder med mera. Det enda man behövde ta med själv var handskar och kläder under skoterstället. Vi valde även att ta med oss våra egna hjälmar.

Vi insåg att man skall ha respekt för Klippiga bergen, här åker man inte själv om man är ovan vid området. Det finns grymt mycket snö, stor risk för laviner, otäcka stup och klippor, dessutom kan vädret slå om ruskigt snabbt så vi valde att ha en guide med oss hela veckan.

När vi väl hade bestämt oss för plats, uthyrare och paket kom ännu ett val. Vilket skotermärke, hur stor motor vill man ha? Paketen utgår från Arcitc Cat M5, men mot tillägg kan man välja andra maskiner och större motorer. Vi bestämde oss för RMK 600, utom Peter som naturligtvis skulle ha en Summit 600. Tyvärr fanns det inte någon Yamma till Kurta, så även han valde en RMK 600.

Säsongen i Revelstoke sträcker sig från

november till maj och högsäsongen är i mitten av januari till mitten av mars.

I januari-februari är det vanligtvis någon minusgrad där och det blir sällan kallare än -15°C, så vi bestämde oss för en vecka i mitten av februari.

Resan över Atlanten skulle gå via Köpenhamn till Seattle i USA och sedan vidare till Kelowna i Kanada. Great Canadian skulle fixa hämtning av oss i Kelowna och vi hyrde en bil för vår planerade turistdag i Seattle på hemvägen. Att i förväg boka bilen via internet är en stor fördel, du slipper stå i kö och får i lugn och ro välja bilmodell, vilken typ av försäkring du skall ha och så vidare.

Till sist bokade vi även tåg till och från Arlanda så att vi skulle slippa köra bil efter den långa hemresan. När allt var fixat återstod bara den värsta biten, den eviga väntan och det gott folk, var mycket värre än när man som liten parvel väntade på tomten.

A resev agen

Lördag den 11:e februari klockan 06:00 börjar klockradion skrälla och för ovanlighetens skull vaknar man med ett ryck och ett brett leende på läpparna. Nu bär det av till snöälskarnas paradis Revelstoke, British Columbia, Kanada!

Min underbara fru skjutsar oss skotergrabbar till järnvägsstationen i Gävle och väl framme på Arlanda växlar vi till oss lite Kanada och USA-dollar, vi möter upp Bosse och checkar in väskorna. I väntan på avgång lekte grabbarna, som värsta tonåringarna med sina exakt likadana nyinköpta kameror!

I Köpenhamns taxfreebutik stod ett gäng Jägermeister-demobrudar. Vi fick så klart lov att provsmaka och som tack för detta delades även kondomer ut, som sades ha smak av Jägermeister! Då brudarna insåg att vi var utsända av SnowRider, tjatade de om att vara med på bild och Kurta ställde villigt upp och fotograferade hela det glada sällskapet. Om dessa kondomer verkligen hade Jägermeistersmak förtäljer dock inte denna historia.

Silikon

På planet över till Seattle började tankarna mala, skulle Kurta våga göra en riktig "Hilldropp", vem kör fast först och mest, hur gör man en "donut" och finns det sådana där badtunnor med silikonbrudar i som man har sett på skoterfilmerna.

När vi flyger in mot Seattle får vi äntligen en skymt av Klippiga bergen, det är med andra ord nära nu.

Ett litet tips, om Ni kan välja lucka vid US-immigrations, ta inte en där det sitter en ung grabb som misslyckats vid intagningen till polisskolan, det kan bli mycket drygt.

Efter en snabb vända till hotellet tog vi en promenad till närmaste restaurang. Där beställde vi veckans första hamburgare, och nu började tidsskillnaden verkligen göra sig påmind. Dagen efter vaknade jag vid 03:00 lokal tid och var hur pigg som helst. De andra grabbarna hade också vaknat tidigt och vi käkade en äkta amerikansk frukost, vi drack sliskigt kaffe, åt bagels med jordnötssmör och avslutade med fantastiskt kaloririka chokladmuffins. Sen tog vi transferbussen tillbaks till flygplatsen.

På flyget över Klippiga bergen, satt vi med näsorna klistrade mot rutorna och bara beundrade den vackra utsikten. Med lite stark vilja såg vi även lite skoterspår på ett av bergen.

Vid landningen i Kelowna var plötsligt snön borta! Hade vi kommit rätt på vår färd till skoterparadiset!? Chauffören stod redan och väntade på oss och resan till Revelstoke tog ungefär två-tre timmar.

Äntligen anlände vi till Glacier House och även här, på 600 meters höjd över havet, var det ovanligt dåligt med snö. Men vilket ställe, en massa veteranskotrar både inomhus och utomhus, nere i baren fanns storbilds-TV med skoterfilmer som rullade hela tiden, gamla hjälmar och krökta trailingarmar med mera.

Vi packade in oss på rummen och gick sen ner i baren för att ta en öl, käka lite och prata skoter. Maten var helt fantastisk, det är bara att inse att kött helt enkelt är bäst "over there". Efter maten var det bara å krypa ner i sängen redan klockan halv nio på kvällen.

Frisby Riv ge

02:00 vaknade jag och i drömmen hade jag redan varit ute å åkt hela natten.

Efter en lång morgon var det dags för frukost kl 07:30. Bacon, scrambled egg, hash brown, pannkakor och en tallrik med musli. Peter som normalt sett endast brukar ta en kopp kaffe och en liten smörgås äter nu för kanske första gången i sitt liv en riktigt frukost.

09:00 träffar vi vår guide Myles som berättar om hur veckan är planerad och han frågor ut oss om vår erfarenhet av skoteråkning. Efteråt går vi ner i snowshopen och provar ut lämpliga skoterkläder, vi byter om snabbare än Stålmannen, hittar våra skotrar och går igenom dom, man vill ju inte betala för någon annans skada.

Äntligen beger vi oss uppför den nypistade leden till Frisby Ridge. Snödjupet ökar i ett snabbt tempo, de stora och höga träden är helt snöklädda och vi når slutligen upp till skoterklubbens stuga. Inne i

ATT FIXA I GOD TID:

Betalkort: Ett måste för att kunna boka hotellrum, skoterhyra, flygresor mm. Mastercard och Visa accepteras i princip överallt och "over there" är det faktiskt svårt att leva utan dessa.

Passet: Måste vara modernt, i USA accepteras inte ett som inte går att "swipa" och det är förbaskat tråkigt att bli hemskickad när man nyss har landat på sin drömresa till USA.

Biljetter: Boka alla biljetter i god tid, då är chansen större till bra priser, använder du även ditt betalkort får du ofta en reseförsäkring i bokningen.

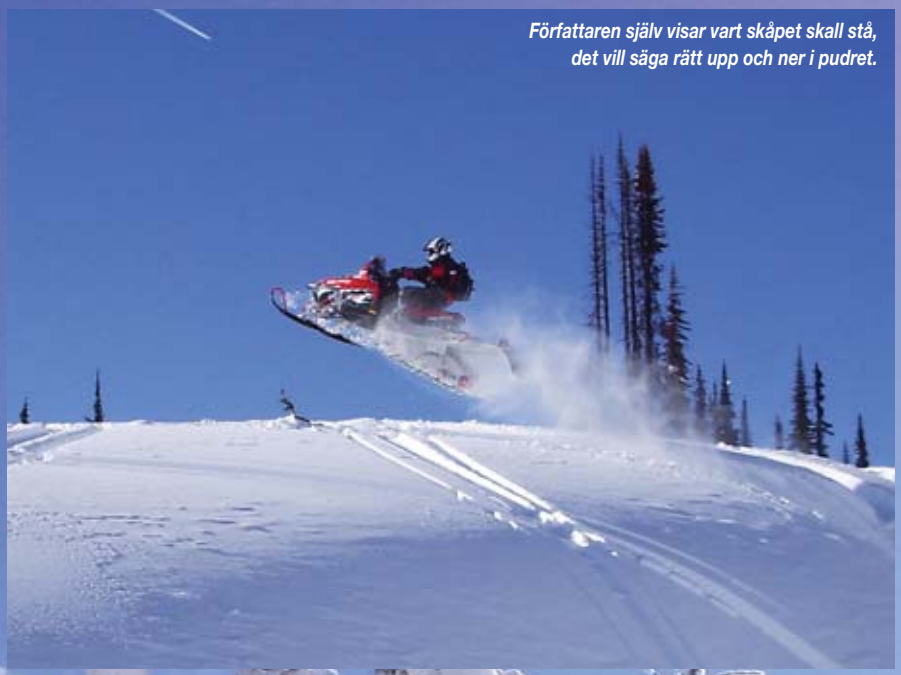
Internet: Underlättar oerhört, helst bredband eller ADSL. Vi fixade allt via datorn, vilket är betydligt enklare än att ringa. Sök reda på bästa pris på biljetter, kolla valutakurser, surfa in på olika skoterklubbars hemsidor, boka hotell och till och med kolla in hur det ser ut i Revelstoke via till exempel Google earth.

Ryggsäck: Som handbagage, ha med ett kit för att klara en dag eller två om väskan försvinner på väg till resmålet. Ryggsäcken har Ni sedan stor nytta av under veckans kommande skoterturer.

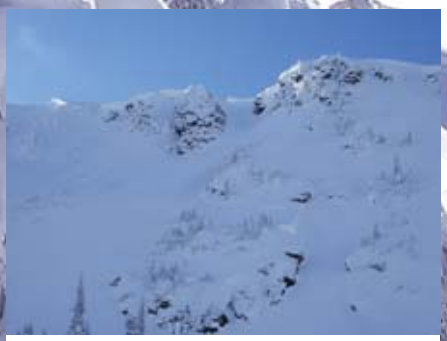
Stor resväska: Kläder och dylikt är fortfarande billigt i USA och Kanada. Dessutom vill man ju köpa med sig T-shirts och andra kläder med fräcka skotertryck på, som ett slags bevis att man varit där och kört skoter.

Kaffe: I USA och Kanada är det svagt, men det finns några enkla knep att få till ett drickbart kaffe. De flesta hotellrum är utrustade med kaffebryggare och man kan antingen ta med frystorkat kaffe och "spetsa" med eller så kan man ta dubbel ranson kaffe och lite vatten i bryggaren.

Egen maskin: Får man inte med sig, men man kan göra som Kurta och ta med ett foto på pärlan att ha vid sängbordet



Författaren själv visar vart skåpet skall stå, det vill säga rätt upp och ner i pudret.



Här är det världsberömda berget Turbo Hill, varför heter allt så tufft på engelska? Turboberget låter ju som rena rama bolibompa.

Ha respekt för bergen och läs skyltarna, man vill inte åka ut för ett 2000 meter djupt stup.

stugan skriver Myles in oss i gästboken. Denna bok används för att vid plötsligt dåligt väder hålla koll på vilka personer som finns uppe på berget, det är därför mycket viktigt att skriva ut sig på väg hem.

Myles börjar leda oss ut över mer och mer besvärliga partier så att vi kan bli bekanta med maskinerna och körningen. Plötsligt stannar han till, tittar ut över en ravin och åker över kanten! Jag hinner bara se mattan underifrån innan han försvinner. Jag smyger fram till kanten, jag ser inte Myles eller hur brant det är, utan endast en dal långt där nere. Men han dyker upp där nere och vinkar till mig att följa efter, nu måste jag erkänna att knäna blir svaga och man funderar på vad man gett sig in på. Men jag ”änt feg” utan hänger på och smyger ut över kanten. Wow vilken upplevelse! De andra hänger på strax efter och nere på fast mark ser jag breda leenden innanför hjälmarna. Samtidigt inser jag att det var tur att vi tog med våra egna hjälmar som gör att man kan särskilja vem av oss som är vem, vilket annars vore svårt.

Vi stannar till vid guidernas nybyggda skoterstuga. Den står på 3,5 meter höga pålar och är faktiskt halvt översnöad.

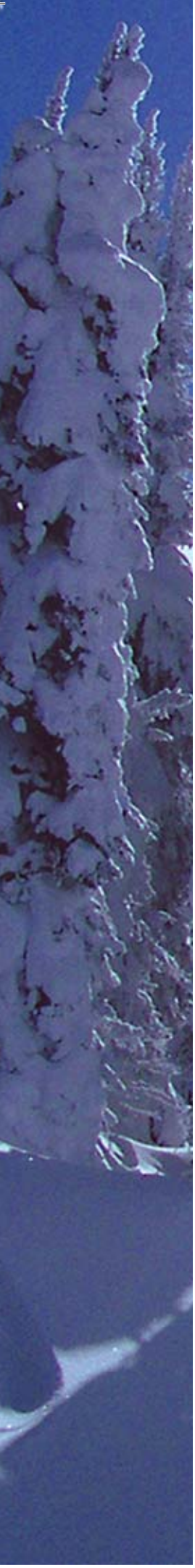
Ännu mer fantastiska vyer väntar och solen bryter äntligen genom molnen. Efter en stunds lekande/övande i bergen åker vi upp på högre höjder, Myles stannar och förklarar att vi skall åka över bergskammen på en smal passage. Det är mycket brant på båda sidor och vi får inte avvika ur hans spår, vi hänger på och begrundar den otroliga utsikten. När vi passerat stannar vi och tittar tillbaks och då tänker jag ”herre jä..., där skulle jag aldrig åka själv”. Branterna på sidorna är grymt tvära och halkar man ner där är både skotern och jag borta ”för evigt”.

En bit längre bort hittar vi fantastiska lekområden där vi har kul i en timme eller två, sedan far vi vidare i pudersnön, ner genom skogen och det var verkligen spännande med dessa grova träd, mycket snö och berg och dalbana.

Vi tar en lunchpaus och äter vår medhavda matsäck, som vi fått iordninggjord, herregud vilka mackor! Myles mäter snödjupet, med hjälp av en lavinsond, till någonstans mellan 3,5 och 4 meter! Eftersom få kommer tro oss, videofilmar Bosse händelsen.

När vi åker upp på berget igen för att ta oss tillbaka hittar vi ägaren till både hotellet och skoteruthyrningen, han bogserar en Summit 800. Den hade lagt av och den skulle till ett ställe där en helikopter kunde landa, det är helt enkelt för svårt att bogsera hem skotern!

Vägen hem till Revelstoke går genom skogen och vilken åkning det blev! Tidi-



gare hade jag aldrig ens tänkt tanken på att åka nerför dessa branter och stup.

Den 14:e februari

Vi åker bil med trailer till Boulder Mountain. Därifrån är det en pistad led upp till ännu en skoterstuga, vi skriver in oss och fortsätter upp till toppen. Solen skiner från en nästan klarblå himmel och utsikten är helt fantastisk! Bosse tar då av sig jackan, han ska bli fotograferad med "nunentröjan" uppe på toppen, det hade han lovat vår vän Back som har en mack hemma i byn. Man bör dock inte fråga vad "nunen" betyder och varför det var så viktigt att Bosse skulle fotas med denna tröja, vissa saker mår man helt enkelt bäst av att inte veta.

Då Myles tycker att vi blivit riktigt skapliga på att åka (och vi tjatat tillräckligt) så beslutar han att vi skall åka till "Super Bowl" och "Turbo Hill". Om dag ett innebar lodräta väggar, var det ingenting mot vad vi skulle få uppleva i dag! Det gick bara upp och ner hela tiden och man började förstå varför det sitter bra kantgrepp och burkhandtag på styret, för utan dessa hade det garanterat blivit skrot av någon maskin.

Superbowl är som en gigantisk skål, helt enkelt ett kanonställe för lek. Vi åker dock vidare mot Turbo Hill och vi inser att där behövs det nog en turbo för att nå toppen.

Det känns som om vi är på helig mark, ja man blir nästan religiös. Det finns två vägar upp på Turbo Hill varav den ena är betydlig svårare än den andra, mellan klippblocken finns bara ett "spår" de sista hundra metrarna. Myles säger "I'm going to give it a try" och hoppar på skotern, gör ett försök med 700:an och når ganska högt upp. Det svåra är att kunna vända skotern snabbt när man känner att det inte kommer att gå, misslyckas man kommer skotern att volta 500 meter nerför backen och det blir garanterat dyrt!

Vi åker vidare för att hitta orörd lössnö och när vi hittat ett ställe, leker vi en stund medan Myles rekar terrängen. Han kör upp ett spår där ingen av oss ens skulle tänka på att köra, och kommer tillbaks till oss och säger "Follow me up the hill" och det försöker vi! Kurta, Micke och jag fastnade på samma ställe samtidigt. Skam den som ger sig, vi gör nytt försök, en och en. Peter tog sig upp, sen fastnade Bosse rejält. Micke och Kurtas andra försök gick bra, men jag kom i fel spår och försökte vända mitt i backen vilket resulterade i att jag klämde fast skotern och mig själv mot ett rejält träd. Det var tokbrant, mycket snö kvar på trädet och jag vågade helt enkelt inte röra mig eftersom jag var rädd att skotern skulle ge sig i väg.

—Oh shit, holy moses!, sa Myles, vi fick efter mycket slit loss maskinen och efter ytterligare försök var vi uppe.

Vi hamnade i paradiset, ingen hade varit här på hela vintern! Det var kuperat med härliga krön och gropar och mycket puder. Vi lekte och körde fast allt vad vi orkade och blev oerhört imponerade av Myles galenskaper då han försökte åka på skrå uppför i en brant med säkert 45 graders lutning. Vad vi inte visste då var att han försökte köra upp ett spår åt oss, för det fanns helt enkelt ingen annan väg ut!

Efter fikapausen med dessa grymma smörgåsar säger Myles "I'm going to take you the only way out from here, it will look scary but you are all going to make it". Vi skulle med andra ord åka på skrå i den där grymma slutningen, han hade kört upp spår i. Omedelbart nedanför den kraftiga branten fanns ett otäckt stup, men vi tog oss upp och självförtroende blev genast lite bättre.

Hemresan blev som dagen innan, det är helt enkelt bara fegisar som åker leden hem! Riktiga bergsgetter tar ju vägen genom skogen oavsett om det är tokbrant eller inte.

Senare på kvällen tog vi oss en bärs i bubbelpoolen. Peter som enbart kört fast en gång under dagen kände sig otroligt självsäker på detta med lössnökörning i Klippiga bergen, vi hotade med Myles lömska planer bara för att få tyst på karln.

Den 15:e

Vi åker även idag bil men till Mt Hal. Detta berg ser inte så högt ut från marken, men är som de andra cirka 2 500 meter över havet.

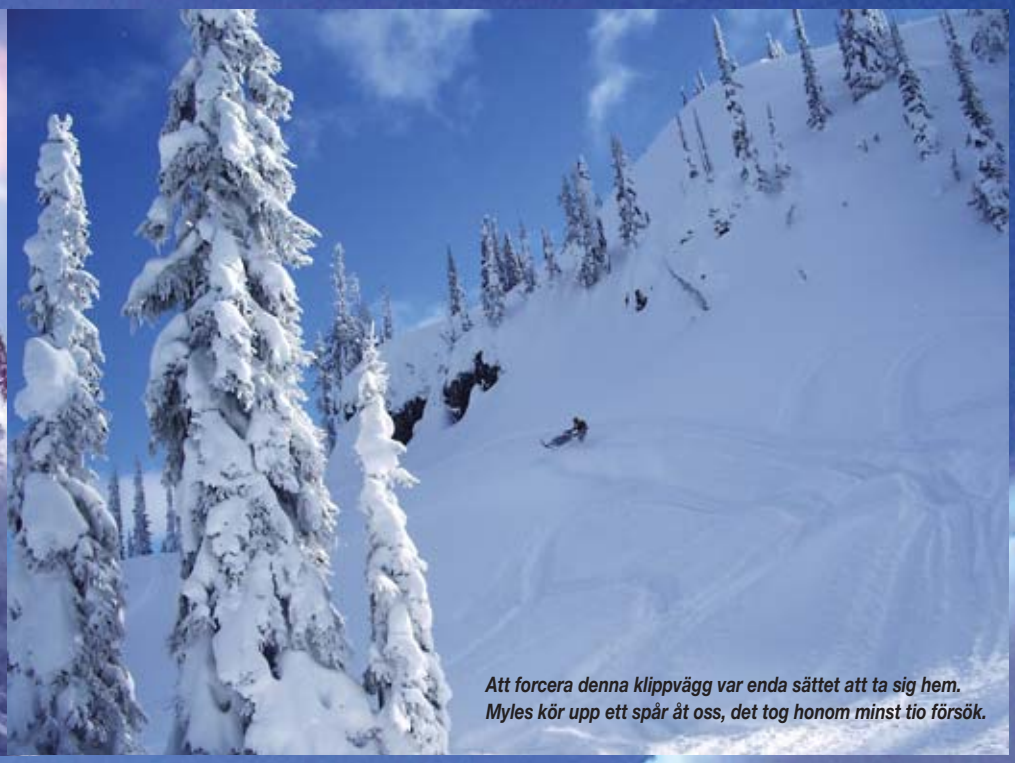
Vi lastar av skotrarna och tar en gammal skogsbilväg en bit upp mot toppen tills Myles viker av vägen och klättrar rakt upp genom skogen och det slutar naturligtvis med fastkörningar för några av oss, till stor glädje kör även Peter fast!

Efter lite bök och stök var vi snart uppe på berget och hittade några bra lekområden där vi alla provade på att göra en "donut" med mer eller mindre lyckat resultat. Väl uppe på berget var det dags, Bosse tog av sig jackan för en "nunenbild" igen!

Sedan "klättrade vi ned" till lite mer puderåkning och lek, vi hittade också en oskuld på vägen, alltså ett stort platt område där ingen annan varit denna vinter.

Snömängden var helt otrolig, Kurta lyckades köra fast i nedförsbacke och vi fick lära oss att man kan rulla runt en skoter som sitter rejält fast. Jag hade själv fått stärkt självförtroende och försökte mig på en rejäl skrååkning som höll på att gå åt helv... Jag halkade av fotstödet

Den här bilden fick vi inte missa sa Mackan, vi håller med. Den här summerar väl i stort sett livets goda?



Att forcera denna klippvägg var enda sättet att ta sig hem. Myles kör upp ett spår åt oss, det tog honom minst tio försök.

HUR MYCKET KOSTAR EN SÅN HÄR RESA?

Priserna är baserade på att man bor i dubbelrum i sex nätter och åker skoter fem dagar med guide under högsäsong.

Flygbiljetter: 9 500 SEK
Skoterhyra inklusive hotellrum, mat mm: 2 300 CAD
Uppgradering till 600 cc: 250 CAD
Hämtning vid flygplats: 160 CAD
Extra försäkring (lägre självrisk): 100 CAD
Summa CAD (Kanada dollar): 2 810 CAD= 19 389 SEK
(Växelkurs februari 2006: 1 CAD = 6,90)
Summa: =29 000 SEK

Övrigt:

Vill man komplettera resan med lite turistande kostar ett normalt dubbelrum i USA cirka 80 USD per dygn. Att hyra en normalstor bil kostar ca 100 USD per dygn.

P för mat, dryck och så vidare är ungefär som hemma i Sverige, en hamburgare på en snabbmatsrestaurang kostar cirka 50 kr och en bärs på lokal kostar 35 kr. Man förväntas ge dricks på vanliga restauranger, cirka 10 – 15 % och detta avgör man själv efter vilken service man tycker sig fått. Alla priser i affärer, restauranger och så vidare är alltid angivna utan skatt, denna skatt motsvarar svenskt moms och varierar mellan 6–15 %.

och hängde endast i gashandtaget och på något underligt vis lyckades jag ta mig upp igen och få stopp. Hade jag tappat skotern hade den snabbt rullat utför ett rejält stup.

På väg hem lyckades den självgode Peter att göra världens praktvurpa. Han välte över ett backkrön och försvann ner i snön vid en gran varvid skotern också välte och hamnade upp och ner över den "stackars" Peter. Förutom ett sårat ego vart han även två decimeter kortare!

Enligt sedvanlig rutin tar vi den brantaste vägen ner till vår pick-up, väl nere på fast mark står en minibuss och väntar på att ta oss till Halcyon Hot Springs där vi skall bada utomhuspool tillsammans med våra nya kanadensiska kompisar.

Great Canadian Snowmobile Tours visar återigen sin klass, bilen var utrustad med en kylväska full med bärs. Väl framme i Halcyon byter vi snabbt om och hoppar i en utomhusbassäng som har en temp på 42 grader C, mycket välgörande för en kropp som slitit med skoteråkning en hel dag. Svalkan fick vi i en liten bassäng med 0-gradigt vatten, där Micke trivdes som en säl, och hade vi inte en tid att passa hade han nog suttit kvar där än. Kanadickerna var lite mer mesiga i den kalla poolen så Sverige vann den matchen med 5-2!

Efter middagen i baren tillbaka på Glacier House kopplar vi in Bosses videokamera på storbilds-TVn och det skulle vi inte ha gjort... Det var nästan pinsamt att se vår åkning, men alla i baren fick i varje fall en kväll att minnas.

Den 16:e

Ännu en dag med kanonväder, strålande solsken på en klarblå himmel. Vi passerar än en gång över kanten på Frisby Ridge och det är lika häftigt nu som första gången.

Vi hittar nya lekplatser och efter en stund dyker tre andra grabbar upp som ansluter sig till oss. En av de tre var som klippt och skuren ur Arctickatalogen, han hade en ny orange M7 och samtliga klädattribut inklusive glasögon var orangefärgade. "Katalogmannen" körde som om han tänkt att skrota maskinen just i dag, det var full gas överallt. Inom kort han han med att landa skotern mot ett träd i ett försök att ta sig uppför en ruggigt brant sluttning.

Vi tar oss tillbaka mot Great Canadians nybyggda stuga på berget och naturligtvis hittar vi på vägen katalogmannen fastkörd högst upp på en brant eller rättare sagt ett stup. Han tar han sig därifrån och vi fortsätter färden med ett antal lekpauser på vägen. Bosse lyckas med en 3/4 dels snygg "donut", snart sitter den!

Framme vid stugan gör vi upp eld och inväntar guiden Alex som skall komma

Glacier House hette vårt tillhåll på nätterna, hela stället var smakfullt inrett med krökta trailingarmar, gamla hjälmar och en massa veteranskotrar både inne och ute.

Utan Guiden Myles hade veckan inte ens blivit hälften så bra. But why is your nose so red, Myles?

Här är en typisk "Nunenbild". Varför man tar en sån och vad det betyder vet få, och det är bra.

Skoterklubbens stuga vid foten på Frisby Ridge står på 3-4 meter höga pelare. Det är ingen sommarstuga med andra ord.

med maten. De tre grabbarna leker i ravinerna utanför och vad händer då? Jajamensan "katalogmannen" sätter fast sig själv och skotern högt upp i en tvär ravin, ingen åker för att hjälpa honom. Vi knäpper dock en del kort på denna nu berömda kille.

Alex anländer och Myles börjar grilla medan vi svenskar står och värmer oss.

Vid maten berättar Alex att han i dag har kört uppför Turbo Hill med sin trimmade Summit 800. Det var inte något problem att åka upp, däremot var det otäckt att åka ner då det inte gick att bromsa utan han fick helt enkelt gasa sig nedför stupet!

Maten var som vanligt sagolikt god och vi blev proppmätta. För första gången tog vi den enkla vägen hem. Det blev race och för en gångs skull var vi på "hemmaplan" och Myles klarade inte av att köra ifrån oss.

Super Bowl

På fredagen leker vi oss fram via Super Bowl och käkar den berömda lunchmackan vid Turbo Hill. Ett antal grabbar försöker klättra uppför, men ingen klarar av denna klippvägg medan vi är där. Vi får reda på att två skotrar kraschat vid Super Bowl, en kille har brytit benet och det blir helikopter ner för honom.

Nu vill vi till orörda marker igen, Myles kollar upp läget och vi lyckas forcera terrängen eller klippväggarna. Väl framme uppenbarar sig himmelriket, igen! Ingen har varit där, det finns inte ett enda skoterspår och minst fyra meter lössnö! Inom loppet av en timme har dock vi kört upp spår överallt. Bosse lyckades med en i stort sett perfekt "donut" och sken nästan lika mycket som solen på himlen. Även Peter lyckas, själv tränar jag på skråkörning och naturligtvis hittar jag på det enda trädet inom området.

Vi fikar senare nere vid skoterstugan och där träffar vi på katalogmannen igen. Han säger sig ha besegrat Turbo Hill med sin fortfarande nästan hela M7:a, detta tillsammans med ett par RX-1 turbos.

Veckan avslutas med en bärs i baren tillsammans med Myles och guiden Alex. Myles får en fin gåva, en äkta Ockelbo 300-S mössa med öronlappar, den eminenta baren begåvas med en likadan som omedelbart sätts upp på väggen ovanför baren.

Kvällen blir grumlig och Bosse pratar med en av killarna från Braap, som är här för att spela in sekvenser till nästa film. Ingen vet idag vad Bosse har sagt, men vi anar alla oråd, ska vi medverka på nästa film och i sådana fall varför? Påstod den käre Bo att vi är "supermans from Sweden" eller berättade han sanningen?

Hemresan

På lördagen blir vi hämtade i god tid och i Kelowna käkar vi på en trevlig pub vid vattnet. Vi tar en taxi tillbaks till flygplatsen och lämnar med vemod Kanada och flyger tillbaks till Seattle. Då vi inte vill råka ut för problem i USA fyller vi än en gång i inresehandlingarna och intygar att vi inte är kriminella kommunistvegetarianer eller vad de nu va vi fyllde i förra gången.

På flygplatsen står hyrbilen och väntar, vi lyckas efter lite strul att hitta samma hotell som vi bodde på tidigare. Det blev en tidig kväll då en del var lite trötta efter gårdagen.

Under söndagen hinner vi med att åka österut för att kolla in om någon skoterhandlare i Issaquah hade söndagsöppet, tyvärr var det inte fallet utan vi fick stå på fel sida stängslet och flukta. Vi åker även till Snoqualmie Falls som är känt för att vara inspelningsplatsen för serien Twin Peaks.

Vi återvänder mot Seattle för att spana in den vackra staden, när vi cruisat runt ett tag och varit uppe i Space Needle återvände vi till flygplatsen och checkade in allt bagage. Nu återstod bara resan hem till ett relativt snöfattigt Sverige.

Slutsatser

Skoteråkning i Klippiga bergen är helt annorlunda mot den åkning vi har här hemma, det går inte ens att jämföra. Det här är nog den bästa veckan i vårt liv, vi har hela dagarna haft ett leende på läpparna utom ibland då vi varit skräckslagna. Vi har lärt oss en massa om lössnökörning och att det går att köra på ställen där vi inte trodde det var möjligt. En guide är guld värd, Myles var en fantastisk guide som tog oss till områden dit ingen annan vågat eller hittat på hela vintern. Dessa guider har en seriös utbildning i första hjälpen, fjällräddning och de hittar inom området som i sin egen ficka och de kan verkligen köra skoter. Kör man nedför fel brant kan det vara totalt omöjligt att komma upp på annat sätt än med helikopter, man måste verkligen ha respekt för dessa berg. Vi har haft en i det närmaste otrolig tur med kanonväder under hela vår vecka.

Det enda felet är att man nu har fått smak för detta paradis, vette tusan om frugan går med på att jag åker till Revelstoke nästa år igen!?

Ni som nu sitter hemma i stugan och funderar på en liknande resa, slå till innan det är för sent. Ni kommer garanterat att få ett underbart minne för resten av livet.

Lager Rensning på kvarvarande rutor till alla märken

SPORTECH

Rutor

Rutor till alla märken

	Ord. pris	Nu
Färgade	1195:-	795:-
Chrome	1495:-	995:-

Bukskydd Polaris, Ski-doo & Yamaha

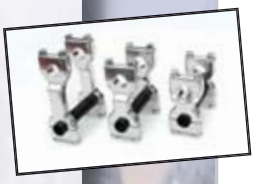
Ord. pris	Nu
1295:-	895:-

Handtagsskydd

Ord. pris	Nu
795:-	695:-

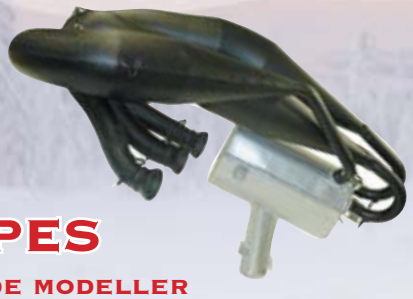
ABR justerbar styrhöjare

Ord. pris	Nu
1199:-	995:-



Drivmattor

	Ord. pris	Nu
345 x 38 44 mm	7895:-	5995:-
307 x 38 44 mm	7660:-	5795:-
307 x 38 48 mm	7660:-	5795:-
307 x 38 38 mm	5995:-	4995:-



SLP Pipes

Rea på utgående modeller

Yamaha Viper triple pipes

Ord. pris	Nu
9995:-	5995:-

Polaris variatorer

Primärvariator nya

Ord. pris	Nu
5995:-	2995:-

Yamaha lättvikts slutburk

SX, SXR

Ord. pris	Nu
2995:-	1995:-

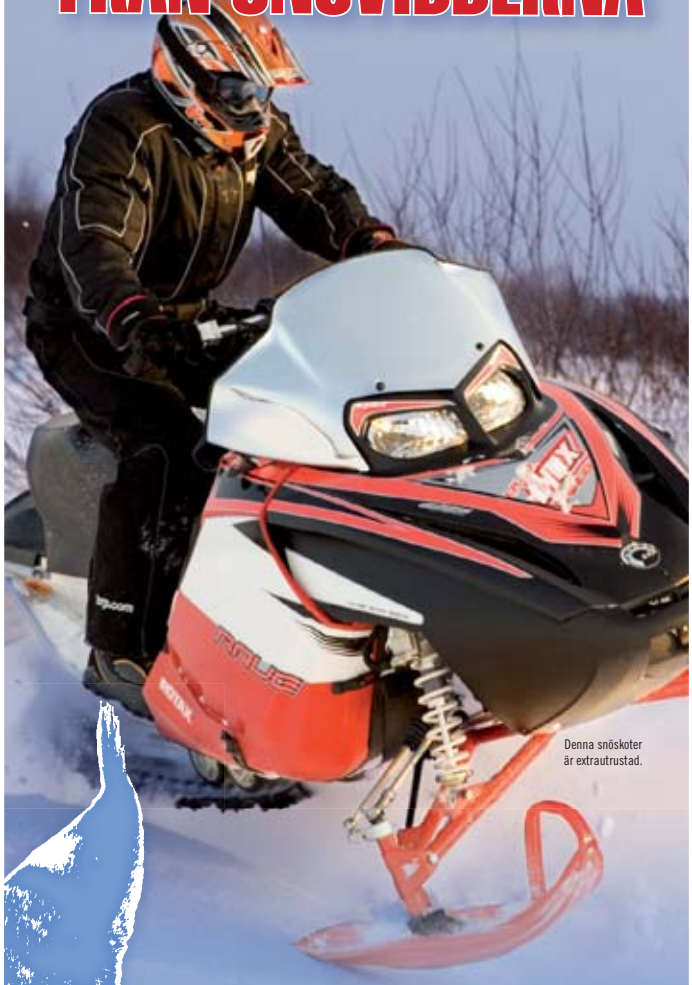
www.motorhuset.com

MOTOR HUSET

ski-doo BRP POLARIS The Way Out.

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

TÄMJ VILDDJURET FRÅN SNÖVIDDERNA



Denna snöskoter är extrautrustad.

Vill du uppleva verklig kraft, välj en Lynx Rave 2007. Hetast av alla på leden och banan denna säsong är Rave RE 600 HO. Alla Ravemodeller är utrustade med den unika PPS boggifjädringen plus Lynx legendariska A-VRC framfjädring. Oavsett vilken modell du väljer, sitter en kraftfull, driftsäker och bränslesnål Rotax-motor under huven.

Lodjuret (Lynx Lynx på latin) är ett otämjt kattdjur och kung i sitt revir. Europas största kattdjur fruktar inga utmanare och skyddar oslagbart sitt vidsträckta territorium.

LYNX®

BRP

Distributör i Sverige **BRP Sweden AB**. För närmaste återförsäljare, se **brp.com** eller ring **090-17 28 20**

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

brp.com

no time for cold feet

Det finns bara ett original!

Nordens mest sålda värmestövel

MADE IN SWEDEN

P. original®

Sponsor World Championship Snowcross

www.p–original.com

General Agent Norden: Allrondservice AB
Pilgrimcenter 110, 840 58 Pilgrimstad
+46 693 - 313 40, fax: +46 693 - 313 41
email: p-original@telia.com

MXZ 600 99-01

En MXZ från 1999, åtta år gammal men fortfarande en mycket bra skoter.

Inte bäst på något, men änv å en förbannat bra skoter.

Text: Magnus Larsson
Bild: SnowRider

Den nya MXZ:an presenterades med buller och bång 1999 och Ski-Doo lanserade den som den lättaste skotern som gick att köpa för pengar.

På affischerna jämfördes Ski-Doon viktmässigt med de övriga märkena och den var så klart lättast, något som inte var helt sant. Men visst hade Ski-Doo gjort allt för att lätta sina skotrar, och den största nyheten var ZX-chassit som lanserades på Summit 600 och MXZ 600.

Ski-Doo valde just MXZ för att visa skotercrossvärlden hur deras chassi stod sig i konkurrensen med de övriga märkena i den så hårda 600-klassen. Deras förhoppningar slog in och Ski-Doon vart mycket framgångsrik. Detta berodde naturligtvis inte bara på chassit, utan även motorn som också den var helt ny.

Motorn hade inte en skruv gemensamt med 583:an. Den var på 597 kubik och slidmatningen hade ersatts med reedventiler, detta för att få förgasarna högre upp och på så vis kunna montera motorn längre ner i chassit. Något som bidrog till en mer gynnsam tyngdpunkt.

Maskinen fick även den nya framvagnen ADSA (Advanced Direkt Shock Action) och boggin var en SC-10 Cross Country. Nog tjatat om vad den är utrustad med, det är nog något ni ändå redan vet.

Så hur gick det för MXZ? Det kan vi svara på nu när vi kan maskinens öde. Vi börjar med det som inte var så bra på 99:ans årsmodell.

Det som gjorde att den inte kunde hävda sig i vår BLS-test (Bästa LedSkoter) var att den var alldeles för tippig, ja rent ut sagt farlig i orginalutförande. Lösningen var att styva upp stötdämparna i framvagnen och problemet var borta. Vidare var bromsen inte anpassad till skoterns så kompetenta

MXZ 600 99-01

chassi och började vid aktiv körning att "svampa" och oljan kunde börja koka när man tog i från tårna. Detta avhjälptes lättast genom att montera den ventilerade bromsskivan från 440-modellen.

De som använde skotern till snöskotercross monterade även ett scoop för att styra ner luften och på så vis fick en ännu bättre kylning på bromsen.

Även motorplattan var en svag länk och där fick även 440:in stå för ersättningsdelen. Bortsett från dessa saker är 99:ans MXZ en mycket bra skoter.

Allt kan bli bättre

När 00:an lanserades hade teknikerna på Bomdardier tagit till sig av kritiken vad gäller tippigheten. Med en mycket styvare framvagn och den nya SC-10 II-boggin var alla problem med instabilitet som bortblåsta. Den nya boggin har full koppling mellan främre och bakre stötdämparen, vilket gör att maskinen uppför sig mer balanserat och inga hästsparkar överaskar en när man laddar i woopisarna. Fjädringsvägen ökades även till 254 mm. Hela skotern lättades med tre kilo och Ski-Doo lyckades verkligen med milleniemodellen.

Våran alldeles egna chef hade faktiskt en 00:a och körde cross med, ja trott om ni vill, men han har faktiskt kört skoter-cross! Hans erfarenheter av denna maskin var att om man bytte fjäder i främre variatorn, höjde startvarvet och monterade en ny matta med 38 mm kammar var det ingen som tog en i starten. Om Björn hade tänkt ett steg längre skulle han börjat med Dragracing i stället, då hans placeringar i slutändan inte var något man pratade högt om.

2 1

Att det skulle gå att göra MXZ ännu bättre chassimässigt var nog en omöjlighet om man inte skulle ändra på hela konceptet. Men på motorsidan fanns en del att göra då det fattas en del effekt i förhållande till konkurrenterna. 597:an fick nya cylindrar, ett nytt avgassystem och även ett par nya förgasare av modell TM-40 vilka bidrog till att effekten höjdes och att motorn blev rappare. Dessa flatslideförgasare är också mycket lättare och enklare att lyfta. Nu menar jag inte själva förgasaren utan att trotten är av "flattrottel"-modell som gör själva tummrörelsen lättare. Detta är något som gör att tennistummen som var en vanlig åkomma på förarna av de tidigare modellerna eliminerades.

DESS (Digitally Encoded Security System) lanserades tillsammans med den nya skotern 1999, vilket var mycket possitivt. Det fungerar som så att ett microchip sitter i dödmansgreppet och kommunicerar med tändboxen. Detta medför att man inte behöver krångla med både nyckel och dödmansgrepp. Om du inte har rätt dödmansgrepp går inte skotern att starta och den går inte ens att tjuvkoppla, något som är mycket bra när de som har svårt att skilja på mitt och ditt är i farten.

Året efter lanserar Ski-Doo Rev-chassit men behåller även ZX-chassit men vissa modifieringar och chassit heter numer ZX-X. Det är både lättara, starkare och har försets med den nya boggin SC-10 III och denna skoter blev utsedd till SnoGoer Sled of the Year 2002.

Vav kostar vet?

Som slutsats kan vi säga att MXZ är en mycket bra skoter som inte sticker ut på något område utan är sådär lagomt bra på det mesta. Detta är något som gör denna skoter till ett prisvärt begagnatköp och är en mycket bra första skoter. Att den är populär märks när man försöker att hitta den begangnad på nätet eller hos handlarna. Det är inte det att den såldes i en liten upplaga utan att de som har en maskin inte verkar vilja byta. Vi anser för övrigt att denna maskin är den första "riktiga" Ski-Doon.

Så vad kan man betala för en maskin hos en handlare? En 1999 kostar cirka 35 000 kr och för millennium-modellen får man hosta upp 42 000 kr. 2001 är den mest fulländade maskinen och kostar 46 000 kr enligt våran lokala handlare Görans Motor i Mora.

Ett problemet var den svampiga framvagnen på 99:an. Något som åtgärdades på de övriga årmodellerna av MXZ:an

Vid aktiv körning kunde bromsen bli överhettad och tappa bromsförmågan, något som avhjälps med 440 delar.

Nytt chassi behöver ny motor, Rotax-motorn har 597 kubik och reedventiler i stället för slidmatning.

SC-10 Cross Country-boggin är också den en nyhet på dessa maskiner som senare skulle komma att uppdateras till SC-10 III.

En mycket bra och lätt överskådlig förarmiljö. Det nya stöldskyddet "DESS" lanserades av Ski-doo 1999.

2007

SKI-DOO MX Z 440 X 2007

Som alltiv gör Ski-Doo av v e kan för att hålla unv an för konkurrenterna och har återigen uppv aterat v en nästan fulländv av e Re 44 :n. Ska i tro på några som helst rykten är v etta sista ersionen a Re en som ska ersättas till nästa säsong. Sk allret säger också att i kommer att se v en nya maskinen i staterna rev an v enna inter. Om v etta stämmer ill i låta ara osagt och istället presentera lite uppv ateringar på årets maskin som v els kommer att köras som ren 44 men också i Pro Open 6 .

Nyheter/förändringar:
- Huv i lätt lexanplast med ingjutna dekaler
- Nya bakfjädrar i lättare material
- Nya racinganpassade lättviktsskidor
- Drivband med nytt aggressivare mönster
- Keramikbehandlat avgasrör i rostfritt stål
- Förändrad ECU kalibrering för högre effekt
- “Nygammal” 288 variatorrem
- Ny effektivare variatorkalibrering

Team Ski-Doo Sweden 2007

Daniel Olofsson	Pro Open 600
Fredrik Granberg	Pro Open 600
Joakim Strandberg	Pro 440

POLARIS IQ 440 2007

Ross Martin v ominerar WSA-försäsongen i staterna genom att inna båv e 44 och Pro Open 6 i Duluth mev sin 2 7 års IQ. Polaris 44 är utan t ekan v en som ser mest extrem ut och är lämpav för hårv a förhållanv en. För s enska förhållanv en måste maskinen byggas om lite v å banorna här är betyv ligt blygsammare.

Också här har maskinen uppv aterats på många punkter för att hänga mev i konkurrensen.

Nyheter/förändringar:
- 4,5 kilogram lättare
- Kjedjehuset är placerat lägre för ännu lägre tyngdpunkt
- Ny lättare sekundärvariator
- Förbättrade reedventiler med bättre hållbarhet
- Ny matta med “dual drive” system
- Ny fjäderlös Walker Evans stötdämpare fram i boggien
- Nya Walker Evans stötdämpare i framvagnen med Piggyback
- A-armarna har blivit bredare och lägre för bättre kursstabilitet och “väghållning”
- Nydesignad boggiefjädring för bättre kurvtagning och snabbare starter
- Starkare och mer hållbar drivrem
- Hållbarare dyninfästning

TO BE TECHNOLOGY PROUDLY PRESENTS

忍神 SHURIKEN

400 years of training in the art of sudden death ...
Unleashed in the 21st century!

to be

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

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

ROCKSIDE.NET

LYNX RAVE 440 2007

Sev an Janne Tapio ans arar för Lynx racermaskiner har v et gått som tåget själ t. Men ingen maskin oförbätterlig så Lynx har mev Janne i spetsen jobbat arslet a sig för att göra en ännu bättre prov ukt.

Fjädring:
- Ny stötdämparkalibrering, lika som i Rave 600 RE
- Lättare främre och bakre svängarmar i boggien
- Kraftigare centrumbalk
- Kraftigare övre arm i framfjädringen
- Kraftigare lagring för övre armen i framfjädringen

Chassi:
- Förstärkt bränsletankinfästning
- Chassits framdel har förstärkts på flera punkter
- Nya tåstödshållare och förstorade hål för effektivare snörensning av fotstegen
- Lättare krängningshämmare

Motor:
- Nytt förbättrat luftintag till insugningsdämparen

Kraftöverföring:
- Ny variatorkalibrering och "nygammal" variatorrem

Övrigt:
- Nytt lättare drivband med nytt 44 mm mönster för bättre driv på snö
- 8 kuggars drivhjul
- Nya extra starka dekaler
- Dekaler designade av Uffedesign
- Ny racinginspirerad vindruta

Övriga fördelar:
- Rotax 440 motor
- PPS boggisystem med exklusiva högpresterande KYB 46 HLCR stötdämpare
- Ultralätta och starka sidopaneler och huv i PE (polyethylene) plast
- SLP Powder Pro skidor
- TEAM TSS-04 sekundärvariator
- TEAM slirdrev i kedjehuset, 21/45 utväxling och kedja med 13 plattor
- Bränsletankvolym 21 L
- Styre av krommolybdenstål och fasta handtagskrokar

ARCTIC CAT SNO-PRO 2006,5

Bild: Crille Salemark

Att Arctic Cat tar ett mellanår mev sin Sno Pro 44 är ju känt iv v etta laget, v å klassen kommer att upphöra. Mer krut bränns på Pro Open 6 och i äntar mev spänning på v essa maskiner.

Arctic le ererar trots v etta ett antal uppv aterav e maskiner, i kan kalla v em 2 6,5

Det finns ett fåtal fabriksnya 2 6,5 k ar i staterna för v en som är snabb och erkligen ill ha!

Nyheter/förändringar:
- Det mest intressanta bland uppdateringarna är en ny drivaxel med slirkoppling för att eliminera transmissionshaveri.
- Ny drivmatta
- Ny drivaxel
- Nedre drevet i kedjehuset är nytt
- Vändhjul
- Fästen för stötdämparbehållarna i boggi
- Bakre armen i boggie
- Kopplingsblock i boggie

Ett råd från Arctic Cat är att alla dessa nya delar utom mattan anses som nödvändiga delar att byta på de begagnade maskiner som det ska tävlas med.

Kommentar från Crille Salemark som kört årets Arctic Sno Pro 440:
—Ja vad ska man säga, det är lite förändringar med drivaxel och andra uppdateringar och den kändes helt okej. Det är ju igentligen samma maskin som 2006. När det är sista året som dom tillverkas så lägger dom väl ej så mycket krut på 440. Men man känner att den byggd för amerikanska förhållanden och inte för våra platta och hopplösa motocrossbanor.

Natural born winners!
MX 7
MX 6
LAZER
HELMETS
Sunbike.se
www.sunbike.se Tel: 0520-723 20

Ju fler minus, desto fler plus.
ICEBUG - GET TO GRIPS
ICEBUG SORIX
ICEBUG EXPEDITION
En ICEBUG stövel är uppbyggd på ett sätt som både ger bättre värmeisolering och rörlighet.
Svenska ICEBUG har gjort det.
Utvecklat stövlar som in i minsta detalj är gjorda för att fungera under extrema omständigheter och hård kyla.
Den patenterade sulan är t.ex. greppsäker och värmeisolerad, i äkta gummi med ett 8-10mm tjockt EVA-lager inbyggt.
Materialen är slitstarka skinn och textiler, med en membrankonstruktion som är vattentät och har andasfunktion.
Och vikten är betydligt lägre än vad du är van vid.
Prova hos din skoterhandlare.
ICEBUG®
www.Duells.se .no .dk

Olle Olsson

Mannen utan rädsla

Li et ar lugnt i Njurunv a, fram till 1986, året som Njurunv aborna förbannar, året Olle Olsson föv v es.

Text: Björn Friström
Foto: www.mattiasklockar.com

Olle och hans flånkans Yamaha YFZ 450.

Ollecitat #1
"Ska jag dö, ska jag göra det på en Yamaha"

Olle har på extremt kort tid lyckats bli en av världens värsta trickhoppare.

Olle Olsson är en av de mest talangfulla skotercrossåkare vi sett i detta land, då han redan i början av sin karriär tydligt visade var skåpet skulle stå och körde overkligt fort, på vinst och förlust. Just detta faktum att han alltid höll full gas, vare sig det var lämpligt eller ej, gjorde att Olle la av med skotercross efter en rad allvarliga olyckor. Men skam den som ger sig, det finns ju andra sätt att slå ihjäl sig på. Olle har på rekordtid etablerat sig som en av världens bästa och våghalsigaste stunthoppare med quadracer.

Det sägs att äpplet inte faller långt från trädet, och i just detta fall är jag beredd att hålla med. Ingen skugga ska falla över mamma Anna-Karin som är en helt normal kvinna. Då det gäller pappa Hasse Olsson får vi helt enkelt ta för givet att det är hans gener som i slutändan gjort Olle Olsson till vad han är idag, totalt vansinnig och fullständigt orädd.

För er som inte känner igen Olle, drar vi en kort resumé av vad han hunnit med att göra i sitt tjugoåriga liv.

Som mycket liten började Olle sin karriär på en Kitty Cat och en minifyrhjuling och redan då passerades gränsen av vad som var lämpligt.

—Att jag var mer vild än tam när jag var liten har jag ofta fått höra, men å andra sidan var det ingen som pjoskade med mig när jag hade gjort mig illa. En gång när jag var ganska liten, halkade jag utanför vår husvagn och bet mig själv genom underläppen, så blodet sprutade. Morsan ville åka till lasarettet men farsan stoppade dit två plåster och några remsor eltejp istället, och på den vägen har det varit. Det har

Ollecitat #2
"Skillnaden mellan succé och sjukhus är fruktansvärt liten"

inte tjänat någonting till att grina när man vurpade, man fick helt enkelt bita ihop och se till att man inte gjorde samma misstag igen, minns Olle.

Olle började med skotercross 2002 och blev genast en av de snabbare. Han plockades upp av Lars Johan Edh och hans team innan han fick ta en av de åtråvärda platserna i Team Duells. Att Olle höll full gas överallt är ingen hemlighet och plötsligt en dag kände Olle sig som en äldre herre i kroppen.

—Det var inte kul att göra illa sig hela tiden helt enkelt, och jag kände att det var bäst att ge upp skotercrosskarriären innan jag var helt slut i kroppen, säger Olle.

Och vad kan passa bättre än att avsluta sin crosskarriär bara för att ersätta den med någonting mycket, mycket värre?

Skumbassäng

Olle Olsson har lyckats med konststycket att göra en backflip med fyrhjuling, någonting som bara en handfull människor i världen gjort, hur kommer man på idén att göra något dylikt?

—Det är inte så svårt, det handlar faktiskt bara om att bestämma sig.

—Jag började med att flippa med min minicross och lyckades på på tredje försöket. Under de två första försöken slog jag i framhjulet i kanten på landningen, det var inte skönt. Jag fick i alla fall in känslan och kände att jag var redo att försöka samma sak med hjulingen, men visste också att jag nog inte skulle överleva allt för många försök på jord. Jag packade hjulingen och åkte ner till Kongsberg och Öisten Kjörstads foampit. Där spöregnade det naturligtvis men jag provade att flippa två gånger och fixade det direkt, säger Olle.

Alla andra i världen övade 100 gånger i skumbassängen innan de provade på jord. Olle gav sig på jordlandningen direkt, efter två skumbassängsflippar, totalt vansinnigt och helt i Olles anda.

Ibland går det bra, ibland inte. Lyder ett av Olles ordspråk, och visst har han rätt i det, ha också i åtanke att Olle hoppade i rampen för första gången med hjulingen i Maj 2006! Fortsätter den här utvecklingskurvan så gör han en trippelflip med skruv, spelandes trumpet i slutet av juni 2007.

Mammas ljuslyktor

Du måste ha skrämt slag på dina föräldrar otaliga gånger under alla år, oavsett motorfordon? Vad tycker dom om din senaste bedrift med hjulingen?

—Pappa gratulerade mig genom att kalla mig idiot, medan mamma sa "jaha" och frågade om jag hängt upp ljuslyktorna jag fått av henne i min lägenhet, skrattar Olle.

—Dom är vana och ganska härdade vid det här laget och jag vet att farsan tycker att det här är ganska kul.

Vad har du för framtidsplaner?

—Jag är överbjuden till Staterna och då måste flippen sitta klockrent. Jag är numera också medlem i team Akraix som är hjulingvärldens svar på Crusty Deamons eller Slednecks.

—Jag ska dit i Juni och showa med dessa killar samtidigt som vi ska filma den nya dvdn "Fall Out 3". Jag ska också hinna med ett helt gäng shower i Sverige och Europa innan det blir vinter igen, säger Olle.

Skillnaven mellan succé och sjukhus

Naturligtvis kommer inte Olle att nöja sig med att vara en i mängden utan också här utmärka sig på sitt eget lilla vis.

—Jag har precis börjat och mitt mål är att göra flipkombinationer som tillexempel backflip heelclicker, och göra dom klockrent. Skillnaden mellan succé och sjukhus är fantastiskt liten och man blir inte populär hos arrangörer om man vurpar hela tiden, skrattar Olle.

Och visst är det så? Uppvisningskörning med cross, skoter och hjuling har bara på några år blivit big business och alltid ett uppskattat inslag under festivaler och liknande, världen över. Dessa killar som pysslar med detta är inte bara välförberedda i form av att de har tränat och kan sina trick. Maskinmaterial och klädsel är också det väl genomtänkt för att publiken ska få en så pass bra upplevelse som möjligt.

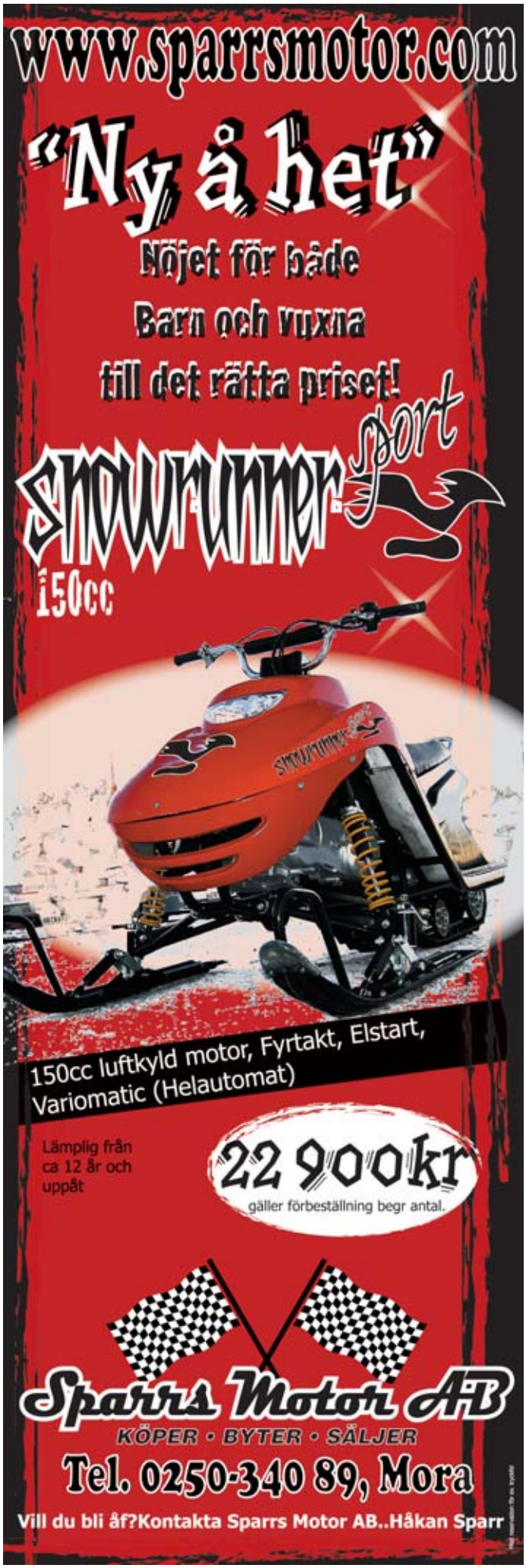
—Målet är att kunna leva på det här och fortsätter det som det ska så är det ingen omöjlighet, avslutar världens galnaste Olle Ollson som antingen kommer att bli bäst på det här eller inte, och kom ihåg det som Olle precis sa, att skillnaden mellan succé och sjukhus är fantastiskt liten.

Jodå, Olle hoppar naturligtvis också med sin nya Phazer FX.

Ollecitat #3
"Det är inte så svårt, det handlar faktiskt bara om att bestämma sig"

Jodå, för er som inte visste det, Olle är punkare. Här med sin favvo "rockenrollkalleankaT-shirt" och egenhändigt färgat hår. Bilden är tagen 11/7 2006.

Redan som liten fimp, hölls tummen stum i alla lägen.


www.sparrsmotor.com
"Ny å het"
Nöjet för både
Barn och vuxna
till det rätta priset!
snowrunner sport
150cc
150cc luftkyld motor, Fyrtakt, Elstart,
Variomatic (Helautomat)
Lämplig från
ca 12 år och
uppåt
22 900kr
gäller förbeställning begr antal.
Sparrs Motor AB
KÖPER • BYTER • SÄLJER
Tel. 0250-340 89, Mora
Vill du bli åf?Kontakta Sparrs Motor AB..Håkan Sparr

evolution
www.syre.se
V1
från och med nu väljer du!
För 50 år sedan uppfanns den första snöskotern.
Sedan dess har i princip allt på den utvecklats. Utom variatorn.
Pivario presenterar nu V1 – världens första elektroniskt styrda variator för snöskotrar. Med tre optimerade körlägen i en och samma maskin tvingas du inte längre välja mellan en renodlad racing-, touring- eller yrkesmaskin.
Nämnde vi att den är snygg också?
Produktinformation och
närmaste återförsäljare:
www.pivario.com
pivario
–freedom to choose

ARCTIC CAT
WWW.MOTOREXPO.NU
Din Arcticleverantör i Jämtland!
expo
motor expo
063- 123600 WWW.MOTOREXPO.NU

Tiki Treiler

www.tikitreiler.se

380 Remside

C-300/standard
utr. med lemförhöjningssats

B-365 Proffs 1000 kg

C-265/Standard

SKOTERSLÄPET no.1!

Tiki treiler är ett av sveriges mest ökande enskilda släpvagnsmärken.
Nu rullar det över 16 000 vagnar i Sverige.
Här är den i kombination, med den svensktillverkade Jaxal Kåpan, med 3 års garanti.
Välj bland 28 olika modeller av flak och båtvagnar.
Vi bygger även efter dina önskemål.
Kontakta någon av våra duktiga handlare och hitta din vagn för just ditt ändamål.

Nu! Tippskruvsats till alla våra modeller

JUST NU!
KAMPANJPRISER HOS HANDLARNA!

Alvesta	Cajs huvagnar	0472-10985
Arvidsjaur	NTC Data & Fritid AB	0960-17990
Boden	Sävast maskin	0921-73261
Bollnäs	Tuppz Bil AB	0278-6134
Bromma	Roslags släpet	08-982260
Bräcke	Bräcke sport och motor	0693-10117
Bålsta	Mälar Släp	0171-50007
Delsbo	Åkes motor	0653-10605
Edsbyn	Per Hansson	0271-34069
Enköping	Nybergsmotor	0171-31355
Falun	CJ husvagnservice	023-32996
Frövi	Hans Eriksson AB	0581-31095
Funäsdalen	Motor och fritid	0684-29450
Föllinge	Fredrik Holmberg AB	0645-10020
Hallstavik	Hallstaviks bilderdelar	0175-22460
Heby	Autokonsult AB	0224-31400
Hemavan	Joeströms bil och mek	0954-34031
Järpen	Edhs skoterservice	0647-40080
Kalix	Kalix maskiner	0923-12290
Kopparberg	Solab AB motor och fritid	0580-71620
Laisvall	Br. Sundström	0961-20044
Lindvallen	Statoil	0280-26065
Luleå	Kalix maskiner	0920-88466
Mora	Abris Sjö och snöservice	0250-593500
Nordmaling	Sandströms Sport & Motor	0930-10533
Pajala	Andor maskin	0978-10115
Piteå	Granbergs Alt i Allo	0911-66911
Robertsfors	Robertsfors skog och fritid AB	0934-10950
Rättvik	AB däckcenter HB	0248-13000
Skärplinge	Enbo motor	0294-22151
Sollefteå	Statoilmacken Sollefteå	0620-12433
Stockholm	Grödinge Bil & Motor	070-7496779
Stockholm	Proffs och fritidsmaskiner	08-59118822
Strängnäs	Specialbilar AB	0152-13424
Sundsvall	Terrängmaskiner	060-122005
Sunne	Maskinkonsult Frykestam	0565-91175
Säter	Säter cykel och motor	0225-52580
Tavelsjö	Stenlunds Lantbruksmaskiner	090-63270
Ullånger	Däck och maskin	0613-10086
Umeå	Bergs kapell	090-141034
Uppsala	Läby Maskinservice	018-460815
Valbo	Rolands motor	026-32000
Vännäsby	Johansson maskin AB	0935-39930
Örebro	Marieberg fordonsförmedling	019-225825
Östersund	Yamaha center	063-510147
Östhammar	Hyrcenter	0173-10079
Ö-vik	Stisso Försäljning AB	0660-16800

Generalagent: Oliv Invest AB, Norrlandsagent: Leiwe trading AB

www.tikitreiler.se

For a few gallons more

En inte helt obefogav fråga i v essa tiv er när Norge står på listan ö er länv er att in av eras nästa gång är av v u skulle göra mev v en sista existeranv e litern bensin. Tänk efter nu, v en s-i-s-t-a litern bensin.

Text: Trogny Bertilsson
Bild: Hans Wärdell

Jag läste en gång en krönika i Teknikens värld om en nolla som om han fick lägga vantarna på den sista skvätten bensin skulle ta sin bil och åka riksväg 45 från söder till norr. Hrm, säkert jättekul - för metrosexuella stockholmare vars vildmarkserfarenhet inskränker sig till kvart-i-två-raggs-relaterade utflykter med Röda linjen mot Norsborg. Vi andra som inte har samma romantiska syn på den oplogade lilla skitvägen kan nog tänka oss andra sätt att investera de dyrbara dropparna. Jag har under det gångna året tillryggalagt omkring 6500 mil bland tjälskott och tyska husbilar på 45:an. Jag kan för mitt liv inte begripa hur någon vid sina sinnens fulla bruk vill lägga en enda kilometer extra på sin bil längs denna väg, om det inte hade som syfte att förflytta sig till ett ställe med bra skoteråkning! Jag frågade några andra inbitna entusiaster vad de skulle göra med sin sista tank. Tänka sig, svaren skilde sig en del åt.

Mikael Berntsson

Hos en del människor fungerar konsekvenstänkandet helt enkelt annorlunda. Micke är en sån person. Driven av en blind kärlek till sin sport har han således ordnat och styrt sitt liv till att helt och hållet anpassas efter snötillgång och solsken.

– Skoteråkning är en dyr sport, hur har du råd, student och allt?

– Det handlar om att prioritera och kanske slopa en del andra saker för att få råd.

– Som t.ex....?

– Typ **allt** annat....

– Hmm, låter inte så kul kanske.

– Jag tvekar aldrig faktiskt.

En del skulle kanske kalla honom nonchalant eller t.o.m slarvig, men jag skulle vilja påstå motsatsen. Micke är mycket målmedveten och noggrann med det mesta han gör. Men så var det ju det här med konsekvenstänkandet och just skoteråkning. Bara under det senaste året hjälptes vi åt att bogsera ut honom ur bottenlösa raviner och bråddjupa dalgångar fem gånger. Anledningarna var lite olika men oftast slut på bensin eller motorhaveri.

I ögonvrån ser jag Mikael kontrollera bränslenivån i den genomskinliga och till synes torra tanken medan vi andra konstaterar att det verkligen är dags att åka hem nu om bensinen ska räcka. Innan jag hinner protestera rycker Mikael igång sin REV och försvinner över kanten ner i den kilometerdjupa dalgången vi precis lyckats ta oss upp ur. Dom andra säger inget men suckar tungt och hänger med huvudet över styret. En stund senare efter en obruten fem minuters fullgasrepa uppför berget dyker Mikael upp över kanten. Jag försöker skälla lite förebrående men jag tror inte han hör. Medan jag försöker se arg ut tar han av sig hjälmen och pratar oavbrutet om hur nära en orgasm han var på väg uppför den sista, omöjliga branten. Någon kilometer längre ner på leden är bensinkrisen ett faktum och den vita REV:en med en glatt leende Micke blir bogserad tillbaka till parkeringen....

– Berätta hur du tänker en sån här gång?

– Tänker och tänker, jag vet inte jag vill ju bara köra.

– Och motorhaverier.....

– Alltså jag vet att du tänker på det där filmklippet som varit med överallt, där jag skjuter motorn uppför ravinen? Eller hur?

– Uhum, det ser faktiskt rätt kul ut. En tre kilometers fullgasrepa uppför en ravin med tom glykoltank... också bara "Oj"

– Det var fan värt det! Jag hade sånt jävla flow, jag ville inte släppa!

– *Suck*. Så, den sista skvätten bensin då?

– Skitsamma, spelar ingen roll vart det är, ge hit den bara!

Marianne "Guv run" Ahola

"Stormen Gudrun" som hon också är känd som, har gett innebörden dubbla personligheter ett ansikte. När hon inte röjer möbler på fester, dricker upp all sprit och stalkar gubbarna i Iron Maiden lagar hon en helt galen blåbärskaka och gillar att pyssla om hemma.

– Vad skulle du gjort med den sista tanken bensin?

– Normalt sett skulle jag hälla ut den för att få behålla min pojkvän hemma lite mer...

– Men...?

– Nu har jag precis upptäckt hur kul det är med skoteråkning så jag behåller den nog för mig själv tror jag!

– Hrm, jävligt egoistiskt. Och vart skulle då färden bära av?

– Jag hittade mitt smultronställe förra helgen på en hemlig plats i Jämtland. Det är en bergsrygg som perfekt formar en vacker kvinna på rygg i profil mot solnedgången! Jag skulle åka dit och bestiga henne, "Kvinnan på berget", upp och ner, upp och ner, ha, ha!

– Ja, vad fan säger man?

Ankan

Som en av Sveriges freestylekungar kan man ju tänka sig att han skulle ha en schysst plan för hur den de heliga dropparna bäst skulle investeras. Och, ja, på sätt och vis hade han väl det. En riktig hustler den där Ankan!

– Tjena mannen.

– Tja, läget?

– Jo, skriver på en liten grej och behöver din hjälp. Jag undrar vad du skulle göra med den sista existerande skvätten bensin?

– Fan vad svårt. Eller du förresten, jag skulle sno en Lamborghini och bara köra skiten ur den!

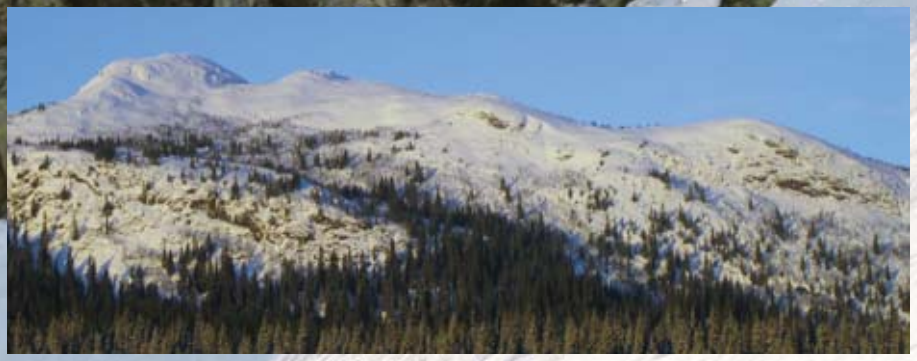
Eller kanske spara den så länge det går och sen sälja den skitdyrt! Hur länge kan man spara bensin förresten?

– Suck, vi hörs...

Så slutligen jag vå? Vav skulle jag an änv a mina sista litrar till?

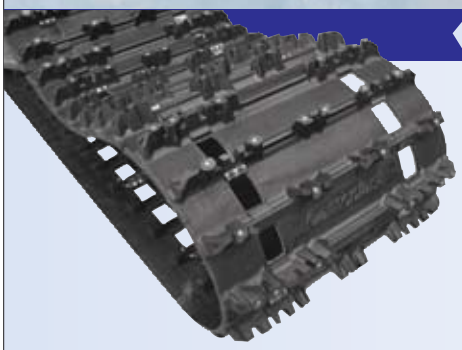
I gryningens tidiga timme vaknar jag i stugan jag valt ut att tillbringa den sista natten av betydelse i. Den ligger vid foten av ett högt berg och är belägen så att soluppgångens första strålar är det som väcker mig ur min jungfrusömn. Ute på farstukvisten nynnar jag tankfullt "Morgon mellan fjällen" medan jag ser ut över nejderna. Medan jag sjunger tredje versen högt så att det ekar mellan fjällväggarna kissar jag på en snötyngd fjällbjörk och känner kylan riva i kinderna. Jag ser bort mot stugan där jag kvällen före under modstulen tystnad fyllt mina sista litrar av bensin i snöskotern som står parkerad utanför. Tomhetskänslan inom mig var påtaglig när jag sakta satte ner den lite buckliga, röda plåtdunken i snön. Jag snörar mina kängor hårt och tar på mig hjälmen medan jag går bort mot min skoter och startar den. Det underbara ljudet av tvåtaktaren bryter tystnaden och jag låter den bli varm medan jag tittar upp mot den smala ravin som jag sedan länge valt ut. Ravinen störtar brant utför berget och frånsett från några enstaka fjällbjörkar i början är där bara ren, vit och orörd snö hela vägen upp till toppen. Jag kör sakta i väg en bit från stugan för att få en överblick över ravinen. Jag studerar den noggrant och försöker finna den bästa linjen trots att jag redan memorerat varje driva, varje sten och björk och för länge sen redan bestämt mig. Jag tar fart ute på tjärnen nedanför berget och njuter känslan av oövervinnerlighet medan skotern och jag, förenade till ett, rusar fram mot vårt öde. Jag passerar björkarna i botten av ravinen och skråar över den första branten som bäcken skurit ut ur berget. Flytet är helt fantastiskt och jag vet inombords att inget kan hindra mig. Klättringen är kilometerlång och avslutas med ett överhäng som jag kommer att behöva fart för att ta mig igenom. Jag gör en sista sväng upp på ravinens kant för att vinna lite fart innan jag kraftsamlar för den sista, avgörande, distansen. I en explosion av snö bryter jag igenom drivan och flyger i en hög båge över kanten. I luften hostar motorn till och tvekar för att sedan dö sekunden efter landningen i den mjuka snön. Tystnaden lägger sig över fjället medan det sista ekot av min färd tonar ut mellan bergssidorna. Med hjälmen i handen pulsar jag den sista korta biten upp till toppen varifrån en majestätisk vy över fjällen breder ut sig. Jag böjer mitt huvud av vördnad inför naturens skönhet och säger lågt. ***Amor vincit omnia****.

***Kärleken övervinner allt**



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

NYHET '06! Ice Ripper



Ice Ripper är en vidareutveckling av Ice Claw. Den levereras fulldubbad och har 32 mm kamhöjd i ett aggressivt mönster.
Tillsammans med låg vikt skapar drivförmåga och effektiv bromsverkan på alla typer av underlag, inklusive blankis.

Camoplast
#1 IN TRACKS
www.duells.se

READY TO RACE?

SLP HOT AIR ELIMINATON KIT
FÖR BÄTTRE LIVSLÄNGD PÅ DRIVREMMAR OCH REDUCERAR VÄRMEN UNDER HUV FÖR BIBEHÅLLEN EFFEKT
695:-

TEAM VARIATORFJÄDRAR / HELIXAR

FRÅN 300:-

MTX VARIATOR VIKTER

1295:- PER SATS

SLP VARIATORKIT

FRÅN 1595:-

SLP BILLETS HEADS
POLARIS 900 -05-06
ROTAX 800 -04-07

FRÅN 3990:-

SLP SINGEL PIPE
600 HO,
700 DRAGON,
900 FUSION MM, MM

FRÅN 5995:-

SLP LÄTTVIKTS BURKAR
TILL DE FLESTA MÄRKEN & MODELLER
ALLA 2995:-

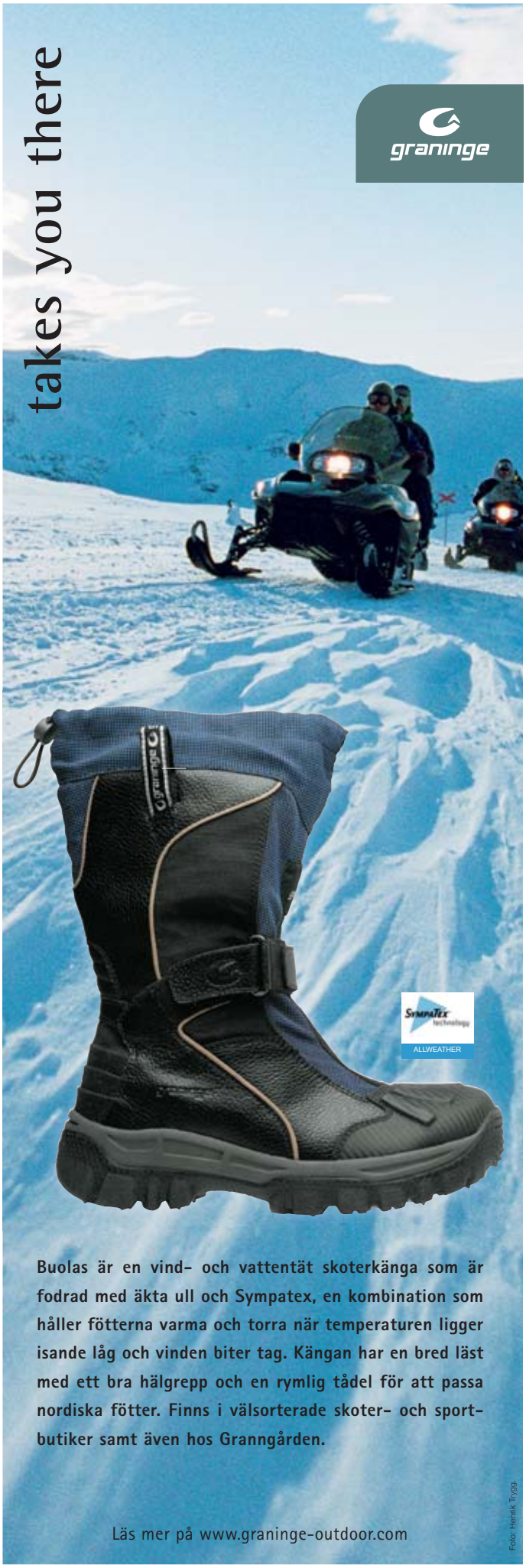
STARTING LINE PRODUKTS

MOTOR HUSET

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

F8 DIN FÖR
1666:-/MÅN
ARCTIC CAT 07
Arctic Cat F8 -07
Pris 125.900:-
Månadskostnad 1666:-
Betalningsplan 72 mån
Ränta 5.95%
Wasa Kredit AB
Fritidsfinansiering
Vi hjälper dig gärna med en finansieringsplan som passar just dig!
DET KAN INTE BLI
ENKLARE!
Din Arcticleverantör i Jämtland!
expo
ÄRE
motorexpo
063- 123600 WWW.MOTOREXPO.NU

DVD
Behind Bars 2 "still wanted" tar deg med til de mest ekstreme kjørerne i Skandinavia på snøscooter og motorsykkel. Fra freestyle snocross på den Røde plass i Moskva til stemningsfylt kjøring på en av Norges breer om sommeren. Se Norges første backflip på snøscooter og bli med til Canada for tung pudderkjøring i drømmeforhold.
Klatring med supersprek Tangbelteré i tøff Norsk natur og selvfølgelig en rekke med vanvittig vraking av scootere og legemer.
Disk 2 byr på FMX i Spania med bla. Kjørstad og Villa, videre med Alio Gaup i USA, Mini Motocross galskap og Norske motocross førere.
WWW.BEHINDBARS.NO
BRIDGEFREE


takes you there
graninge
SympaTex
ALLWEATHER
Buolas är en vind- och vattentät skoterkänga som är fodrad med äkta ull och Sympatex, en kombination som håller fötterna varma och torra när temperaturen ligger isande låg och vinden biter tag. Kängan har en bred läst med ett bra hälgrepp och en rymlig tådel för att passa nordiska fötter. Finns i välsorterade skoter- och sportbutiker samt även hos Granngården.
Läs mer på www.graninge-outdoor.com
Foto: Henrik Trygg.

LÅNGTESTARNA

Varje år får i ett gäng skotrar att lära känna lite närmare, men i år tar startfältet a långtestare erkligen priset.

Text: Patrik Larsson
Foto: www.mattiasklockar.com

I år kommer vi att ha hela fyra ytterst potenta maskiner till vårt förfogande som långtestmaskiner. Om vi börjar underifrån i effektligan så är Lynx Rave RE 600 HO först ut. Denna, en av de mest intressanta skotrarna i år kommer vårt datorgeni till Webmaster att ta hand om. Efter att ha rattat Polaris Pro-X och Pro-X2 samt nu senast en F6 letade han efter något liknande till kommande säsong. Just 600 kubik är enligt Owe den mest optimala storleken på en skotermotor med tanke på pris och prestanda.

Ingen skoter verkade självklar tills den dagen då RE 600 som baseras på Lynx 440-maskin presenterades. Owes mungipor gick upp till öronen och han utbrast:

—Den skall jag ha!

Efter att tidigare inte ens funderat på en Lynx har han ändrat åsikt, det skedde efter att han kört både RC 600 och 800 på Bästa Ledskoter förra året.

Owe gör som Tapio och E-son i år och kör RE 600.

Magnus kommer att äntra Polaris nya 700-kubiks drake.

—RE'n är extra intressant då jag anser att den är rätt utrustad för svenska leder och kanske även för lite crossbana redan vid leverans. Att den sen är designad av självaste Janne Tapio gör det ju inte sämre, säger Owe.

Drake

Vårt senaste tillskott i SnowRiderfamiljen Magnus får ta hand om Polaris bidrag, nämligen en av marknadens snyggaste skotrar, Dragon 700.

Nu är det inte bara ytan som imponerar utan även det inre. Den nyutvecklade motorn, 700 CFI går som kulor och krut. Basen till motorn härstammar från deras 440-racer och vart så lyckad att Polaris valde att lägga ner sina bigblock-motorer på 866 och 755 kubik. Förutom att motorn skall få bekänna färg kommer de påkostade Walker Evans-dämparna som sitter monterade runt om också få göra det.

—Jag ser verkligen fram emot att få gränsla besten! Den nya 700-motorn skall visst var något alldeles extra, så vi får se vad 140 insprutade hästar kan göra med en drake, avslutar Magnus.

T åtakt

Nästa maskin i raden blir då min F8. Ja, jag har fått äran att ta hand om den legendariska F7:ans efterträdare. Efter att ha kört fyrtaktssport en säsong så ser jag verkligen fram emot att få lite omväxling, nu blir det inte bara lite omväxling utan jag kliver både rejält upp i effekt och framåt i tiden. F8 är en helt ny skoter från skidspetsar till stänklapp. Motorn har allt man kan tänka sig av godsaker, som till exempel insprutning, pipe-sensor, knacksensor och APV. Som kronan på verket pryder ett topplock med dubbla tändstift hela skapelsen.

Många har sagt sig vara tveksamma till den nya designen, men jag lovar att lagom till påsk kommer du som älskar Arctic Cat att tycka att den är den snyggaste skotern som finns.

Eftersom Björn är chef så är det han som i slutändan bestämmer vem som skall få vilken skoter, och jag kan tänka mig våndan han har haft bakom beslutet att låta mig få F8:an och inte ta den själv. Men snäll som han är lät han mig adoptera den och det tackar jag verkligen för.

Döv sskön

Björne själv då? Han kliver upp som kungen på tronen och äntrar Yamahas RX-1 ER SP.

—Jag blev blixtförälskad i den nya 150-hästars insprutade 4:an vid introduktionen, samtidigt som jag gillar den nya aggressiva och inspirerande körställningen, säger Björn med eftertryck.

Detta är så klart ingen crossmaskin, men den är förvånansvärt smidig och medgörlig, bara man behandlar den stenhårt. För första gången känns det som om man får en ärlig chans att styra denna best dit man vill. Här finns inget utrymme för mesighet om du vill köra fort efter led, du måste vara bestämd och kalkylerande. För att Björn en gång för alla, skall få till körsnitsen på en stor fyrtaktare är det nu dags för honom att ta steget fullt ut och ha en alldeles egen RX-1.

Nu är det väl bara att invänta snön, och bara den kommer skall denna vinter gå till historien som en av de roligaste, för förutsättningarna finns och det är rejält.

Björn kommer att köra en stor fyrtaktare i år, RX-1 ER SP.

snow n racing nu med webshop

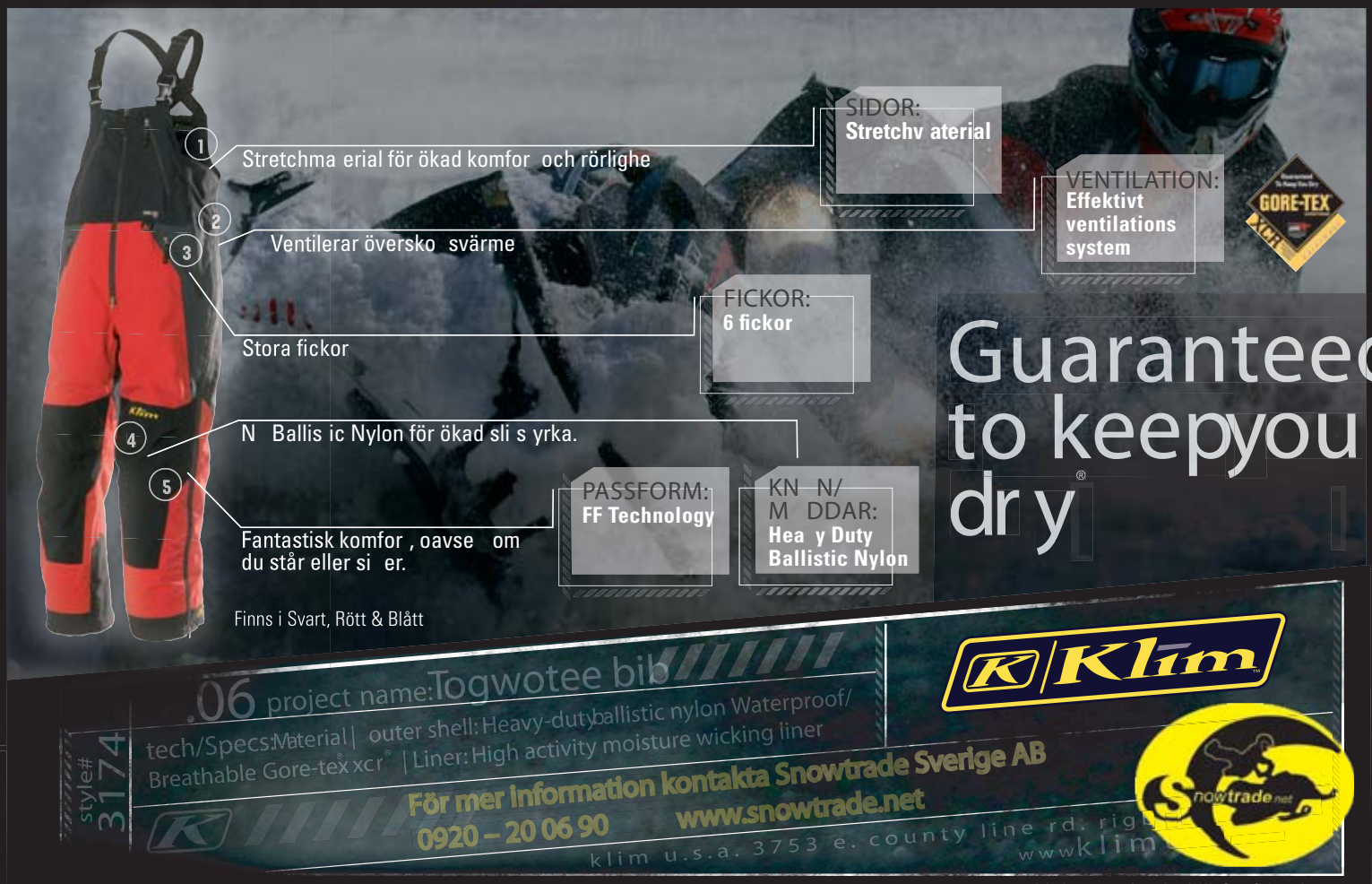
POLARIS
The Way Out.

Vår butik är nu laddad med SLP pipor, slutburkar, Camoplast mattor i alla dess former. I våran webshop hittar du allt det du behöver från kläder till boogiehjul.Om du inte kan komma till vår snygga butik så varför inte handla över webben istället.

to be

WWW.SNOWNRACNG.SE

Tranmyrv. 3, 794 34 Orsa
Tel: 0250 - 55 35 55 , Fax: 0250 - 55 35 54



Gore-texGore-texxcr ® Guaranteedo keepyou dry, GOREand designs are trademarks of W.L. Gore & Associates

POLARIS®
The Way Out.

Besök
EUROPAS STÖRSTA
Polarisbutik

1500 kvm

Du gör alltid
din bästa
Polarisaffär
hos oss!

WWW.HARALDSBATAR.SE
Hugo Hedströms väg 12, 781 72 Borlänge Tel: 0243-130 19

Haralds BÅTAR AB

4P RACING TEAM PRESENTERAR
Fredrik Granberg
Team: SkiDoo Sweden

Meritlista:
SM – Guld Långlopp/Enduro
- 95 LL
- 97 LL sport 600
- 98 LL sport 440
- 99 LL sport 440
- 00 Enduro sport 500
- 01 Enduro sport 500

SM - Snöskoter Cross
- 94 SM Silver sport 500
- 95 SM Brons sport 500
- 96 SM Silver sport 600
- 03 SM Brons Pro 800
- 04 SM Silver Pro 800

NM Nordiskamästerskap i Snöskoter Cross
- 99 NM Brons Racer
- 00 NM Silver Racer
- 05 NM Brons Pro 800

EM i Snöskoter Cross
- 99 4:a Racer

Proffsen väljer 4P

4P snow

På väg till friheten

Snow är som gjord för skotertransport. En utmärkt vagn som bjuder fullt skydd för skotrar, långbandare, pulkor och annan utrustning till skoterturen. Kyla och bistert klimat bekommer den inte överhuvudtaget, något som vi norrlänningar vet med säkerhet.

Snow är försedd med en tålig, aerodynamisk aluminium-kåpa med lås. En kåpa som även kan förses med last-bågar för ytterligare lastutrymme. Den invändiga last-höjden är extra generös tilltagen vilket gör det möjligt att även lasta maskiner som kräver högre höjder.

En annan nämnvärd finess är att Snow är försedd med skruvtipp som förenklar lastningen och lossningen. När du är färdiglastad är det bara att åka iväg på tur. Släpet tål uppkörning av riktigt tunga maskiner och vissa av modellerna i Snowserien har dessutom inbyggda hjulhus, för att utnyttja släpets fulla bredd.

Kanske inte så konstigt att det är vi som hjälper de bästa skoteråkarna med transporten.

Mer information och komplett modellprogram:
WWW.TIAB.COM

HÖDAGARNA

Det kan bara finnas en tillställning som är störst.

Text: Magnus Larsson
Foto: Tony och Kent Larsson, Kurt och Olle Johansson

Amerikaner kan det här med att färdas med klass.

Detta blev resultatet av Hay Days, men hur får vi hem maskinerna?

När allt hö är bärgat och slåttermaskinernas dieselångor lagt sig för säsongen och åkrarna är nyfriserade, drar en enorm tillställning igång. Det är Sno-Barons Hay Days Grass Drags som alltid går av stapeln första helgen i september efter Labor day eller "arbetarklassens dag" i Minnesota.

Första racet på Hay Days gick redan 1967 och sen dess har det hänt en hel del. Åkern som man började åka på för 40 år sedan har utvecklats till en renodlad dragracingstrip. Den i början så guppiga åkerbiten har bland annat fått nergrävda sprinklers för att kunna skapa så bra banförhållanden som möjligt.

Att deltagarantalet har växt märker man redan vid första anblicken på banan, den är nämligen fyrfilig. Jänkarna har lyckats att få till 60 olika klasser endast i gräsdragracing. Tro det eller ej, men det var faktiskt 489 tävlande där i år. Till det skall tilläggas att de fyra första i varje klass får ett pris så det blir lite grann som att köpa en lott på tivoli där det är vinst varje gång. Att sen som åskådare kunna skilja alla dessa klasser åt måste vara en omöjlighet.

För att klara av att genomföra en så stor tävling, med så många tävlande i så många olika klasser på endast två dagar, krävs det att det blir många rundor per dag. Något som man alltså löst genom att låta fyra stycken starta samtidigt.

Gubbålvern

Man kör även snöskotercross som uppvisning under tillställningen. Då tävlingen går av stapeln i september och avsaknaden av snö är total och tävlingen heter Hay Days, så vad kör man på? Jo, hö så klart!

En loppmarknad eller rättare sagt ett Swap Meet startades 1980, tävlande och försäljare med fullastade trailers strömmade till från hela USA och Kanada och marknaden växte till världens största på bara ett par år.

Hay Days kan även ses som en kickoff för hela skotersäsongen i USA. I år firade Hay Days 40-årsjubileum och drog till sig mer än 30 000 besökare på två dagar. Deltagandet på både swap-meetet och tävlingen var större än någonsin. Vädergudarna var dock inte barmhärtiga mot den nu i gubbåldern gamla träffen, utan bjöd besökarna på både regn och iskalla vindar. Detta medförde att banan förlorade sitt annars så bra fäste och tävlingen drog ut på tiden. Men inte dep-

CMX är inte en skoter du hittar hos vilken handlare som helst.

Spånhögen efter fräsarbetet blev ett nytt berg i USA, Chipmountain.

Saknar du din boggi? Nu vet du var den är eller hitta en ny.

Två cylindrar och 1250 kubik, FRÄNT!!!

Johnsson har funnit sin Johnsson. Är det månne samma årsmodell?

För att spara tid startar man fyra i rad.

pades det för det, i USA vet man hur man tar hand om publiken, tre stora öltält med storbildstv-apparater var uppställda, där kunde man följa racen och koppla av med en Budweiser.

Försmak

Swap-meetet är numer det stora dragplåstret på tillställningen och de flesta stora skoter-tillverkare är representerade och presenterar sina nya modeller för säsongen. De tar även tillfället i akt och presenterar sina tävlingsförare och deras skotrar i de olika klasserna inför den kommande säsongen. Tillbehörs-firmorna och deras eftermarknads-produkter är det som tar upp mest plats på åkrarna. Här kan man hitta allt från styrstål till billet-frästa chassin. Dessa chassin är rena konstverk och kostar mer än en ny skoter. Även kolfiber och kevlarartiklar är något som kommer stort på skotersidan.

Tony Larsson från Överkalix, Kent Larsson från Gunnarsbyn, Kurt Johansson från Fjollträsk och Olle Johansson från Cokato är ett gäng som besökte den senaste upplagan av denna enorma tillställning. Hur dessa grabbar från världens alla hörn träffades är en annan historia och något vi inte vågar skriva om i vår tidning. Hur som helst, de fick i alla fall med sig lite leksaker hem till Sverige, bland annat en IQ 440 och en fyrhjuling av märket Polaris. De begagnade skotrarna och fyrhjulingarna var väsentligt mycket billigare i USA än här hemma, men man ska då veta att maskinerna i slutändan blir dyrare än så, dom ska ju bland annat fraktas hem och momsas med mera, men också det är en annan historia.

Treriksröset–Borlänge

Att göra riktigt långa skoterresor kan em som helst uthärv a, men att göra riktigt riktigt långa, krä er sina män!

Av: Robert Fredin

Idén att åka på den här tokresan växte nog fram efter allt för mycket snack om skotrar på småtimmarna, det var långa band hit och breda band dit. "Det går inte att åka kortbandare i lössnö" sa någon en gång för mycket, jag tröttnade på snacket och kläckte ur mig att: "Jag minsann skulle klara av att åka från Treriksröset å hem med en kortbandare, typ finnskoter-revo-800".

—Glöm det!, sa dom andra. Men om sanningen skall fram så var vi å andra sidan sugna på att göra någonting annat än att bara flänga runt här hemma i Borlänge.

Några veckor senare satt jag och min brorsa Torbjörn och fnulade på idén. Vi kom fram till att det nog skulle bli en rätt så skoj resa, men det var ju bara det att ingen av oss hittar där uppe i norr, och det finns ju säkert jättemånga spår som går åt helt fel håll!

Vi fick alltså lov att ha med oss någon som hittar, kanske Henke vill hänga på? Vi ringde upp Henrik Svetsnoff i Funäsdalen från Gyllene Bocken.

— Det lät som en rolig ide!, sa Henke i andra ändan av telefontråden.

Fredagen den 24:e februari lastades två korta R-Evos, en 600 SDI och 800:a på släpvagnen. Vi åkte upp till Funäs för att hämta Henke, och efter en matbit på Bocken och Henriks pappa Pekka vid ratten, for vi iväg upp till norra Finland och Kilpis som bara ligger 15 mil söder om Ishavet.

Klockan 13:30 på lördagen var vi framme. Tanken var att vi skulle komma hem till Borlänge söndagen veckan efter, alltså den 5:e mars. Trötta efter all bilåkning lastade vi av och hoppade i skoterkläderna. Det pirrade i magen när vi såg Pekka åka iväg med bilen. "Fy fan, nu måste man åka skoter ända hem", tänkte jag. Det bara att fara i väg mot klumpen eller Treriksröset som det heter på rikssvenska.

Resan började jäkligt bra, vi kom bara två kilometer, sen fick vi börja gräva fram skotrarna, det var hur mycket snö som helst.

Vårt mål den dagen var att nå Kebnekaise-fjällstation cirka 30 mil bort. Vi skulle åka över Esrange-området ner till Torneträsk, sen vidare till Kiruna och fortsätta till Kebnekaise. Men det brukar aldrig bli som man tänkt.

När vi kom upp på svensksidan av fjället var ledtavlorna avbrutna, och det fanns tre spår att välja mellan, samtidigt som tre olika viljor drog åt var sitt håll. Vi tog oss en diskussion och jag vann! Vi tog vänster och efter en timme fick jag en déjà vu-upplevelse, jag började känna igen mig! Vi var tillbaks på sjön vid Kilpisjärvi.

Vi letade oss fram efter sjön, vi fick syn på ledkryssen igen och på en tavla stod det Torneträsk, och nu började det skymma och blåsa. På vägen över fjället blev det en och annan stensmäll innan vi kom fram till träsket, vi tog en kexchoklad och kom fram till att om vi nådde till Kiruna, skulle vi vara nöjda. Men bensingudarna var inte med oss och vi fick soppatorsk. Vi bogserade oss fram i mörkret. När vi sen såg en massa gamla fina bilar vid en vägkant vid byn Lattetuokta fem kilometer väster om byn Salmi, där Börje kommer

Åtta nykära gubbar står och njuter av det förtrollade ögonblicket strax innan Jormvattnet.

ifrån, tänkte vi att det snart borde dyka upp någon att handla soppa av. Då dök Träsk-Tony upp på sin F7 och frågade:

—Va är ni på väg i det här skitvädret, det är ju storm på fjället?

—Till Borlänge!, svarade vi.

—Glöm det, ni sover hos mig! Soppa fixar vi i morgon, och sagt och gjort. Vi fick hänga med till hans stuga som var varm och god. Där fick vi souvas, alltså renkött och sån där dryck som man blir rolig av. Jag somnade ganska omgående som en stock.

Dag 2

Vi vaknade i familjen Kvist stuga till ett strålande solsken och vi tittade ut över träsket, och vilken syn det va, imponerande fint!

Efter en stadig frukost började grabbarna på träsket att ringa och kollade om det fanns någon som hade de reservdelar till skotrarna som vi behövde förutom bensin.

Vi vart välkomnade till TT-Trading i Kiruna med våra skotrar, och en av träskgrabbarna som hette Lars guidade oss över många fina sjöar ner till Kiruna. Där blev det en hel del skruvning, så vi fick lov att även ta en övernattning där.

På kvällen satt vi i långkalsongerna och såg Svenskarna sno OS-guldet i hockey av Finnarna, skönt.

Dag tre började med en Taxi-tur ner till TT-Trading för att hämta våra nyservade skotrar, sen bar det av ut över sjöarna i riktning mot Kebnekaise. Vi passerade Niktaloukta-stationen innan vi slingrade oss upp till Kebbs fjällstation och käkade lunch, vi fortsatte upp på höjderna och njöt av det karga landskapet, vi tog några kort och kikade på sockertoppen. Vi brummade vidare, rundade Sareks nationalpark och åkte ner mot det Stora-Sjöfallet. Tyvärr fanns det inga isar kvar att åka på där, så vi fick lov att åka en mil nedströms där det fanns en ruskad led utlagd över isen till Saltoluokta.

Färden fortsatte med lite fin fjällåkning tills vi kom till Årrenjarka där vi tankade, käkade mat och snackade lite skit, innan vi dog i sängen.

Dag 4

Vi vaknade återigen till ett strålande solsken, men det var svinkallt, -32 grader! Vi hade verkligen inte någon lust att gå ut, så vi drack några koppar kaffe, tittade på kartor, sprang runt i sockorna och gruvade oss.

Men klockan 10:00 fick det vara nog, vi hoppade i skoterkläderna, gick ut och startade skotrarna för varmkörning, sen packade vi och for iväg. Vi lämnade den varma stugan "Ripan" och for över sjön och upp mot fjället.

Snön var hård och fin, solen sken, det här skulle nog bil en toppendag. Mitt i ingenstans passerade vi en kyrka och jag tänkte: "gudarna måste nog vara med oss i dag". Färden gick vidare över en stor sjö där vi också tappade bort ledkryssen, vi åkte fram och tillbaks, stannade och tittade och for sen fram och tillbaks igen. Som tur är hittade Tobbe på ett ledkryss tillslut och det bar iväg upp över Västerfjäll.

De klassiska poseringarna vid Treriksrös-klumpen måste klaras av innan vi kunde dra iväg på vår 200 mil lång resa.

Träsk-Tony erbjöd oss både mat och varmt boende när stormen blåste upp vid Torneträsk.

Utsikten utanför Träsk-Tonys stuga vid byn Lahtilahti var magnifik.

De trevliga killarna på TT-Trading i Kiruna ställde villigt upp när våra skotrar behövde en översyn och omvårdnad.

Lars Myrén guidade oss mellan Torneträsk och Kiruna, här visar han oss Börje Salmings stuga i byn Salmi.

Ibland känner man sig bra liten, Sveriges natur bjuder på allt du kan önska dig.

StorPhazern är ett måste att se för alla som besöker Gäddede.

Väl uppe på toppen stannade vi och glodde på den storslagna utsikten och delade på en kexchoklad. Vi for vidare över åtskilliga knölar och kom efter några timmar ner till Jäckvik där vi tankade. När vi skulle fortsätta vart vi även denna gång oense om vilket håll vi skulle, jag gav mig ganska snabbt, med tanke på vad som hände förra gången.

Tanken var att vi skulle komma en bra bit den här dagen. Siktet var nu inställt på Adolfström via Nasaleden, nu blev det fart under galoscherna, det var riktiga turboleder och milena bara sprutade fram under mattan. Vi vek efter en stund av leden och åkte upp mot höjderna igen mot Ammarnäs, på vägen vart vi snabbt påminda om det där vi tänkte om gudarna... Ingen snö! Det enda som fattades här var ett parasoll och ett par badbyxor.

Vi kryssade oss fram på skuggsidan i några kilometer innan det vita guldet dök upp igen, det blev en fin åkning hela vägen till Ammarnäs. Väl framme var det dags att tanka och få i sig en matbit, men se på tusan! Där stod det några skotrar, sådana hade vi inte sett sen Kiruna. Vi klev in på slalombackens restaurang och där fick vi höra:

—Tjena Fredin!, och där vid ett bord satt ytterligare ett gäng från Dalarna, det var Janne från Borlänge, långåkarkungen Matti Savaniemi, Janne från Fagersta och Ralf och Gösta från Avesta. Världen är allt bra liten och dessa killar var var på väg upp till Kiruna. Men när vi berättade att dom skulle behöva ha med sig solstolar och parasoll så bestämde dom sig att hänga på oss söderöver i stället, vi ringde till Tärnaby och bokade fler rum.

Den fortsatta färden ner mot Tärnaby blev mycket fin, det var mycket snö och kolmörkt, väl framme väntade en fin herrmiddag med god mat och någon sån där... ni vet. Vi snackade skoter till klockan 23:00 då John-Blund hängde och slet i ögonlocken så det var bara att hänga kläderna på tork och sova.

Gävveve

Även dag fem var svinkall, men det var bara att pallra sig upp och dra i snöret och åka och tanka. Dagens etappmål var Gäddede och vi fortsatte ut över sjön på den gnistrande snön. På höjderna var det kanonväder, och en av fördelarna när det är riktigt kallt är att utsikten blir så bra.

Nu när jag hade fått en rökkompis i och med Mattis sällskap blev det ett och annat tobakeringsstopp. Via den nya leden från Virisen kom vi till sjön Ransarn, där stannade vi till för en pizza-bit.

Efter det följde färden över Klimpjäll, det var årets finaste åkning. Efter någon timmes ytterligare körning började det kurra i fläskbuken igen, så vi stannade till hos Fjällräddnings-gubben vid Raukasjön. Där fick vi en kopp kaffe och en macka, efter att ha klappat hunden fortsatte färden ner mot Jormvattnet.

Vi kryssade oss fram över sjöarna och vidare upp på fjället, det började skymma och vi stannade till och tittade på solnedgången... Det kändes lite komiskt... Där stod vi och njöt av utsikten, precis som åtta stycken nykära gubbjävlar.

Vi vaknade till och insåg att vi hade lite bråttom om vi skulle hinna fram till det snöfattiga Gäddede innan natten.

Dag sex inleddes även den med en tur till macken för att tanka. Det är vid Gäddedemacken som den klassiska StorPha-

zern står, den är alltid lika kul att se och ett måste om man åker förbi byn.

Från Gäddede inleddes turen med riktigt uselt före, men efter en timmes pannkaks-körnig så började det snöa, det var som om all den snön som fattades i Gäddede kom på en gång, så nu vart det riktig puderkörning i stället.

Vid Rötviken stannade vi och gjorde upp en eld vid ett vindskydd. Matti bjöd på sin konserverade skinka som hade legat som nödproviant i hans skoter i någon månad! Det var skitgott och efter en kopp kaffe fortsatte vi mot Åkersjön.

Våra nya resekompisar hade sina bilar där, och efter att dom packat och lastat väntade en rykande jacuzzi. Efter ytterligare en rejäl herrmiddag, avslutades kvällen med att vi böt telefonnummer och tog farväl.

Dag 7

Vi vaknade sent och det snöade fortfarande, våra nya kompisar hade åkt hem. Efter en stadig frukost drog vi över sjön, idag skulle vi åka hem till Henke, ja han som är den Gyllene Bocken i Funäs.

Vi styrde kosan mot Kall, det var mulet och disigt men det började bli riktigt bra med snö. Vi for ner till Åre och över sjön mot Hållfjället. Där stannade vi och pratade med renskötarna, färden gick sen mot Ottsjö där vi skulle tanka, men! Det hostade till i skotern och jag tänkte: Fy fan, jag glömde att fylla reservdunken!

Det var bara att göra som när man var tretton och börja slanga bensin, efter lite spott och fräs hade jag fått i några liter i skotern. Vi fisåkte ner till macken där vi tankade fullt.

I Vålodalen käkade vi och for vidare över fjället mot Ljungdalen, sen över Flatruet och så äntligen, kom vi till den Gyllene Bocken.

Hasse ordnade en brakmiddag som vi tillsammans med några polare från Borlänge som var uppe på en helgåkning slevade i oss. Henke åkte sen hem till gumman för att bli lite ompysslad, vi andra, riktiga män, hoppade i deras utomhus-bubbel och masserade våra värkande ryggbiffar.

Dag åtta var det bara jag och brorsan kvar som skulle åka hem till Borlänge. Temperaturen låg på -30 grader och vi hade 43 mil att åka.

Vi stack från Bocken klockan 08:00, i Tännäs tankade vi, denna gång även reservdunken! Vi for fram i nysnön mot Lofsdalen, väl framme åkte vi till Matti och fikade. Han hängde på till Lövnäsvallen där vi stannade för ett tobakeringsstopp. Vi tog farväl med ett glatt "På återseende!"

Solen strålade på vägen mot Kräckelbäcken. Vi var de första skotrarna att åka den vägen, den dagen. Den åkningen kommer vi inte att glömma i första taget, PUDER! Vi for vidare över Anjosvarden i riktning mot björnjägaren Magnus Säfströms stuga Bösjön, han väntade på oss med grillad körv.

På grund av all puderkörning fick vi plocka bort luftburkkarna och pilla bort en hel del is. Magnus hängde på mot Borlänge och resan gick till Orsa där vi tankade, sen vidare mot Rättvik och till sjön Draggen. Tidigare under dagen hade det varit ett familjerally på Draggen, den liknade mest en crossbana. Magnus flinade och skrattade när han frågade:

—Va fan grabbar, hänger ni inte mä? Jag bad honom sluta retas och undrade om han skulle ha varit så styv i korken om även han åkt en uppvärmningsrunda på 190 mil?

Till slut kom vi fram till Rättvik, och nu var det nära att jag skulle ge upp! Det värkte i hela kroppen, med det var väl tusan om man ska snubbla på mållinjen, så vi bet ihop.

På sjön Gimmen kom all energi tillbaks i kroppen, snart var vi ju hemma! Vi tackade av Magnus och fortsatte mot Borlänge, vi åkte förbi morsan och farsan, för att visa att vi levde. Sen gick turen raka vägen hem till våra gummor.

Skotern fick stå kvar ute på gården med all packning på, jag bara orkade inte släpa på nått mer, så äntligen efter 200 mil snöskoteråkning fick jag sova i min egen säng.

Jag vaknade klockan 12:00 dagen efter av att telefonen ringde, det var brorsan, han undrade vad jag gjorde?

—Jag SOVER!, vad gör du?

Han svarade: "Jag har varit ute nu på morgonen och åkt 4 mil skoter..."

Jag la på luren och somnade om.

Vi vill ge ett stort TACK till:
- Protan
- Grabbarna på Torneträsk: Lars Myrén, Tony Kvist och renägaren Henrik.
- Guldgrabbarna på TT-Traiding för all mekarhjälp.
- Gyllene Bocken Henrik Swetsnoff
-Säfström för guidning i dalaskogarna

POLARIS POLARIS POLARIS
Stor sortering av kläder, tillbehör & reservdelar...
YTTEROCKE PRODUCTION AB
Tel 0640-45117, 070-377 51 15
www.ytterockeproduction.com

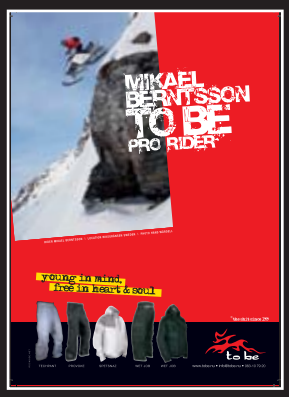
BRA GRABBAR SKA HA BRA GREJOR!
OCH TJEJER....
PROGRIP
LIGHT SENSETIVE
PERFEKT SIKT DAG SOM NATT...
FOX
to be
SINISALO
XTREME SLED
GRAPHICS
WWW.ADVENTUR
WWW.ADVENTUREZONE.NU

BOTTOM LINE
TRACTION PRODUCTS INC.
TRACTION TECHNOLOGY
Vi har styrstål och dubb från Bottomline Traction Products, till Sveriges bästa priser!
DOMINATOR
AGGRESSOR
Styrstål 4" till 10" coromant! Från 595:-
Rostfria coromantdubb inkl. backers! 48 st. från 895:-
M.O.D.S kompositskidor! 3495:- Inkl. styrstål!
TLS kamdubb! 48 st. 795:-
Carbide insert
Hex Head
WWW.PACERAISER.SE
070-5553798
info@paceraiser.se

1000 km skoterled
Nordic area
www.nordicarea.com

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

Handla på www.area51.nu

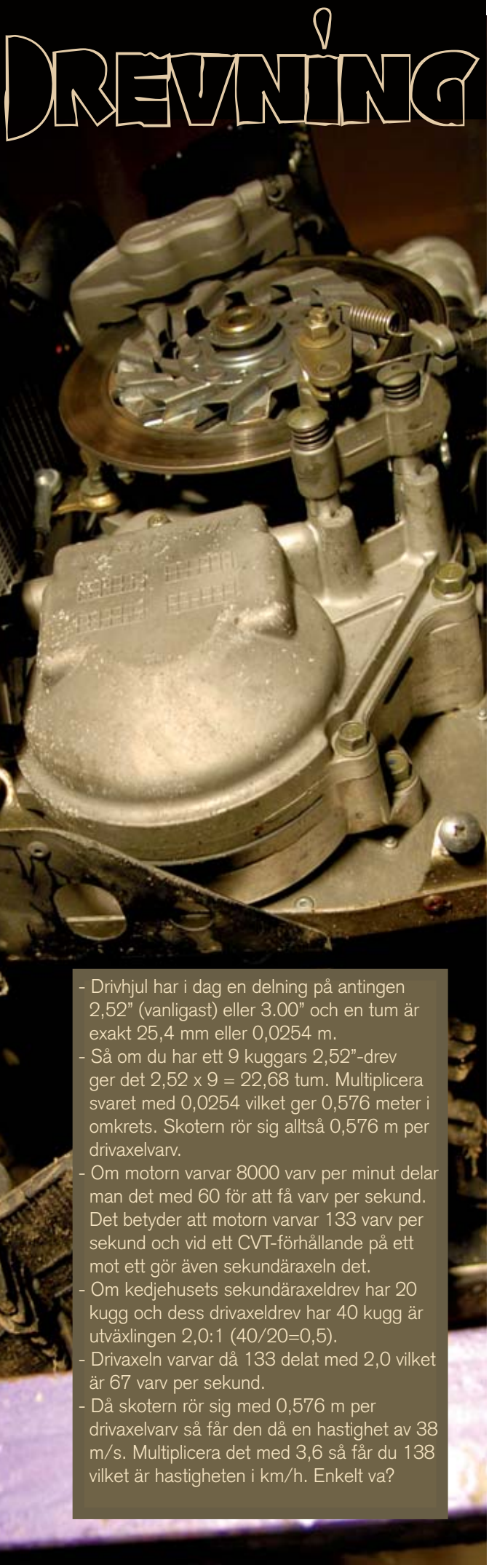


FOX®

to be

AREA 51
EXTREME CLOTHING
0250-22885

Drevning



- Drivhjul har i dag en delning på antingen 2,52" (vanligast) eller 3.00" och en tum är exakt 25,4 mm eller 0,0254 m.
- Så om du har ett 9 kuggars 2,52"-drev ger det 2,52 x 9 = 22,68 tum. Multiplicera svaret med 0,0254 vilket ger 0,576 meter i omkrets. Skotern rör sig alltså 0,576 m per drivaxelvarv.
- Om motorn varvar 8000 varv per minut delar man det med 60 för att få varv per sekund. Det betyder att motorn varvar 133 varv per sekund och vid ett CVT-förhållande på ett mot ett gör även sekundäraxeln det.
- Om kedjehusets sekundäraxeldrev har 20 kugg och dess drivaxeldrev har 40 kugg är utväxlingen 2,0:1 (40/20=0,5).
- Drivaxeln varvar då 133 delat med 2,0 vilket är 67 varv per sekund.
- Då skotern rör sig med 0,576 m per drivaxelvarv så får den då en hastighet av 38 m/s. Multiplicera det med 3,6 så får du 138 vilket är hastigheten i km/h. Enkelt va?

Att älja rätt ut äxling för sitt beho .

Av: Affe

Dagens snöskotrar har en transmission som hela tiden varierar sin utväxling efter det rådande behovet. Systemet heter CVT och är en förkortning av Continuous Variable Transmission vilket kan översättas till "kontinuerligt variabel transmission". I dagligt tal kallar vi detta för "variatorn" eller "variatorerna".

Konstruktionen är relativt enkel och gör ett avancerat arbete otroligt bra. Det är genom två variabla remskivor och en drivrem däremellan som den steglösa växlingen uppnås.

När snöskotern startar sker det med "lågväxeln" och då är reduceringen hela fyra till ett, men då toppfart nås sker det med en utväxling som ger upp till 20% högre varvtal för sekundärvariatorn. Detta är alltså en "växellåda" med ett mycket stort område då vi ser till det totala växlingsförhållandet.

Eftersom effektiviteten hos detta system är absolut högst vid växlingsförhållandet ett mot ett så kalibreras oftast skotern så att man ligger så nära detta som möjligt då maximal toppfart önskas. Av tekniska skäl ligger det optimala primärvarvtalet för ett CVT-system runt 8000 varv per minut. Vid ungefär 9000 och över tappar man effektivitet och under 7000 är momentkrafterna onödigt höga. Tillverkarna väljer därför att lägga arbetsvarvet här för primärvariatorn genom att antigen stämma av motorn till detta varv och sedan montera variatorn direkt på vevaxeln eller så har man en nerväxling som reducerar varvet till denna nivå.

Sekunv är ut äxling

För att CVT-systemet ska klara av att driva snöskotern måste varvtalet reduceras än en gång då den totala utväxlingen annars blir för hög.

Det är via drivhjulen som mattan drivs och därför avgör omkretsen på drivhjulen hur långt skotern färdas för varje varv som drivaxeln roterar. Om man monterar sekundärvariatorn direkt på drivaxeln och CVT-systemet arbetar i ett mot ett-utväxling blir drivaxelns varvtal samma som primärvariatorns varvtal. Det betyder en hastighet på långt över 300 km/h med standard 9-kuggars drivhjul vilket är för snabbt även för den med mycket livlig fantasi.

Det är därför helt nödvändigt att ytterligare sänka rotationshastigheten innan kraften når mattan. Detta sker i kedjehuset och genom en korrekt vald utväxling kan man här kalibrera snöskotern efter det önskade arbetsområdet. Vill man ha hög toppfart så ska utväxlingen väljas efter det och om man önskar större dragkraft i låg fart så väljer man det.

Räkna ut toppfarten?

Det är mycket enkelt att räkna ut den exakta utväxlingen då man bara delar drevens kuggar med varandra. Om man har ett 20-kuggs drev på sekundäraxeln och ett 40-kuggars på drivaxeln rör sig den med 20/40 av dess varvtal. Eller halva varvtalet om man vill vara akademiskt korrekt. Om då motorn varvar 8000 varv per minut så varvar drivaxeln 4000 varv per minut, eller 67 varv per sekund.

Det är alltid drivhjulens kuggantal samt dess delning som avgör skoterns hastighet vid ett givet drivaxelvarvtal. Mattans kamhöjd påverkar inte alls farten utan det är enbart drivhjulens periferihastighet som avgör hur fort man färdas. Detta gäller så länge mattan inte spinner.

Ett standard drivhjul har 2,52" eller 64 mm mellan delningarna och om det har 9 kuggar så flyttar sig skotern 0,576 meter fram för varje drivaxelrotation. Så om vi har 67 varv per sekund färdas därmed skotern med 38,6 meter per sekund vilket ger 139 km/h. Nu gäller detta vid ett variator-växlingsförhållande på ett mot ett och det finns därför kapacitet på upp mot 20% högre toppfart men bara om motorn orkar det.

Som sagt så minskar CVT-systemets effektivitet så fort växlingsförhållandet inte är ett mot ett, så maximal möjlig hastighet kräver en utväxling som möjliggör detta förhållande. Tänk på att detta är verklig hastighet och inte den glädjande siffra som skoterns hastighetsmätare ofta förmedlar.

Den stora skillnaden mellan en utväxling som ger hög toppfart och en som inte gör det är faktiskt lågfartsegenskaperna. Primärvariatorn slirar alltid en stund när man startar från stillastående och det är först när skotern uppnår den lägsta fart som utväxlingen tillåter som variatorn greppar fullt.

Ska skotern belastas hårt i låg fart måste man välja en drevning som dels minskar den tid som variatorn slirar och dessutom tidigt låter remmen jobba en bit upp i primärvariatorn där överförningsarean är större. Det minskar remslitaget och ger ett kallare CVT-system tack vare mindre förluster. Man ska därför alltid välja så låg utväxling man kan utan att toppfarten blir lägre än man önskar. Jag föredrar att lägga mig på just över 2,0 eller cirka 19-20 kugg på sekundäraxeln samt 39-40 kugg på drivaxeln. Det ger en toppfart runt 140 vilket räcker för mig och remslitaget samt variatortempen hålls på en låg nivå. Toppfart är nämligen vad den fege skryter om när han inte törs köra i lössnön...

Guaranteed to keep you dry®

KRAGE:
Hj lm-anpassad krage

1 J s erbar krage med maximal skydd.

AXLAR/ÄRM:
Heavy Duty Ballistic ä ylon

2 Ny Ballis ic Nylon för ökad sli s yrka.

SKULDROR:
Action Back stretch

3 Skapar överlägsen rörlighe över skuldrorna

VENTILATION:
High Impact ventilation

4 Ven ilerar översko svärme

FICKOR:
6 fickor

5 S ora fickor

MUDDAR:
Snölås

6 Effek iv snölås s oppar snö & kalldrag

Finns i Svart, Rött & Blått

.06 project name: Valdez parka

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

style #3170

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

Gore-tex Gore-tex xcr Guarantee to keep you dry, GORE and designs are trademarks of W.L. Gore & Associates

ÖHLINS®

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	0240-231 00	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

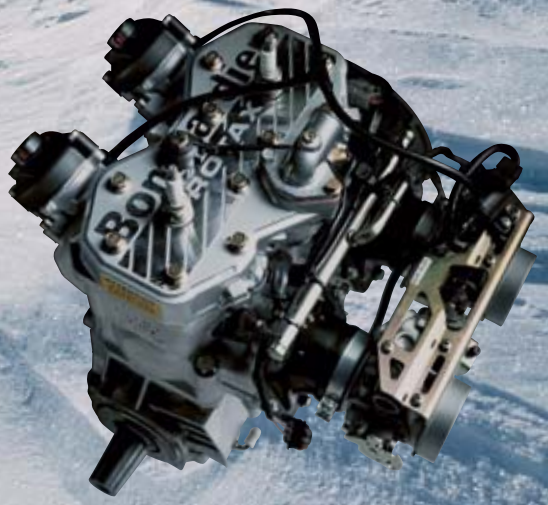
www.reveljracing.se

ROTAX®

Ski-Doo® – världens mest köpta snöskoter

VEM SA ATT MAN INTE KAN FÅ BÅDE OCH?

Den omtalade Rotax® SDI-motorn inger respekt. Lätt och explosiv som en tvåtaktare. Tyst, kraftfull, ränslesnål och miljövänlig som en fyrtaktare. Med el eller manuell start, automatisk choke samt temperatur- och höjdanpassare. Åtta ränslesnåla, driftsäkra och EPA 2006-2009 godkända modeller. Helt oslag ara.



p.com
ski-doo.com

ski-doo®
THERE'S NOTHING LIKE IT.

BRP

SKI-DOO 2007 2 TVÅ-ÅRS GARANTI

Distri utör i Sverige BRP Sweden AB. Tel 090-17 28 20

®,™Trademark of Bom ardier Recreational Products Inc. or its affiliates.

Bästa transport av skoter på väg

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

I Björnlyankonceptet finns många olika modeller att välja på, från obromsad släpvagn för en skoter till stora släpvagnar för två skotrar och pulka. Med huv blir den ett utmärkt skotergarage. Praktiska tillbehör som skotergrind, jeepdunkhållare, verktygslåda mm.

BJÖRNLYAN

www.bjornlyan.se

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

S1335
Totalvikt 650 och 750 kg, Obromsad

S1533
Totalvikt 650 kg, Flakstorlek 152x325 cm. Obromsad

S1537
Totalvikt 1000 och 1250 kg Flakstorlek 180x365 cm. Broms

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

S2240
Totalvikt 1250 kg Flakstorlek 220x402 cm. Broms

FOGELSTA

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

Äventyret fortsätter

Än har inte köpråv et le t upp v e högt ställv a för äntningarna, men alla är ö erens att potentialen finns.

Text: Patrik Larsson
Bild: SnowRider

I förra numret av SnowRider startade vi en liten serie av en typ vi aldrig gjort förut. Vi har valt att följa ett begagnatköp och allt vad det innebär, alltså en långtestad begagnad skoter. Skotern är en Lynx Adventure 800 från 2005 och här följer seriens del nummer två.

Trots avsaknaden av vintern har vår begagnade långtestare i alla fall rastats under en helg på det vita guldet. I skrivandets stund finns det nämligen snö några kilometer söder om Grövelsjön i norra Dalarna.

Tyvärr har inte Adventuren levt upp till de högt ställda förväntningarna, än. Dels för att Magnus inte bytt ut de helt nerslitna styrstålen, vilket fick till följd att styrningen inte fungerade tillfredsställande under de första turerna. Just detta problem är svårt att lasta skotern för och vi får rapportera senare hur manöverbarheten upplevs med ett par rediga stål under skidorna.

Det andra problemet, vilket också är riktigt oroande är att motorn inte ger den effekt som man kan förvänta sig.

— Jag kände direkt att något skumt var i görningen, den fina gången å klippet i mellanregistret saknades, berättar Magnus besviket. Men han är inte beredd att ge upp i första taget och enligt han själv gillar han att skruva och mixtra med grejerna. Nu har han ju inte köpt sin Lynx för att skruva på den, så arbetet med att få till den började redan på söndagen.

Det första var att ge sig på blandningsskruvarna på förgasarna, att dessa sitter lite för lättillgängligt, gör att personer med för liten kunskap lätt kan ge sig på dom i jakt på kanske lägre bränsleförbrukning och ett rappare gassvar, vilket sällan lyckas.

Den tidigare ägaren hade sagt att den drog en hel del bränsle, vilket kan vara en fingervisning att någon har försökt att göra något åt förbrukningen, detta är en ren spekulation men man skall inte utesluta något i jakten på hästkrafter.

Resultatet av Magnus skruvande var att det vart bättre men långt ifrån bra. Det är alltså något annat som också är fel.

Nästa sak att kolla upp var munstyckena i förgasaren och kanske nålens inställning. Efter ett samtal med den trevliga lokala Lynxhandlaren här i Mora så rev han av förgasarna. Till Magnus lycka såg han att lågfartsmunstyckena var helt åt skogen. Det kändes som en rejäl lättnad att hitta något som så ut att vara riktigt fel. Men säg den lycka som varar, efter ett samtal till med en annan verkstad fick han veta att enligt dennes papper så var den rätt bestyckad. Vad som i slutändan är rätt kommer att visa sig så snart nästa provtur infinner sig.

Men om det inte är något fel på bestyckningen och skotern inte har det rätta mellanregistret och gassvaret så kan det vara RAVE-ventilerna som som spökar. Bara det faktum att som vi tidigare berättat att styrstålen var totalt nedslitna, kan ge en liten vink att maskinen inte har fått den omvårdnad som den kräver, har den förra ägaren sen kört på en olja med tveksam kvalité kan ventilerna fort sättas igen. Om det sker, rör dom sig inte som dom ska och hänger inte med vid gaspådrag, i värsta fall kan dom ha fastnat helt. En rengöring väntar i vilket fall som helst och är något man skall göra med jämna mellanrum.

Chassit

Motorn fungerar alltså inte som den ska, men chassit då?

Efter att i många år kört en kort Edge 700 är bytet till Adventure 800 ett ganska stort hopp.

—Man känner ju direkt att det är en längre maskin, men absolut inte till det negativa, tvärtom!, säger Magnus som verkar uppskatta hybridens egenskaper i och med den längre mattan.

Skotern är mycket kursstabil och den är

Del 2

Framdämparna gör sitt jobb mycket bra och ju hårdare de pressas ju mer känner de sig som hemma.

inte ner och vänder i botten på alla gupp tack vare den längre mattan.

Fjädringen imponerar stort och allt eftersom tempot höjs och knölarna växer så trivs fjädringen bara bättre och bättre. Eventuellt kommer han att schimsa om dämparna för att i ett tidigare läge kunna använda hela fjädringsvägen utan att skjutsa eller ha ett uppstressat crosstempo efter lederna.

Nu fanns det av förklarliga skäl ingen lös djupsnö att testa skotern i men enligt Magnus upplever han en märkbar skillnad på lyftet i lössnö bredvid leden.

RER

—En sak som måste vara en av skotervärldens största uppfinningar är RER, helt fantastiskt!, utbrister Magnus utan förvarning och visst är skotrarnas backfunktion genom att reversera motorn riktigt imponerande. Den här typen av back tillför varken vikt eller en avancerade växelmekanismer som kan börja strula.

Jag frågar slutligen Magnus hur han så här långt upplever helhetsintrycket av skotern.

—Det känns förhoppningsfullt inför vintern. Jag känner att potentialen finns där, även om motorn inte har imponerat, men det kommer jag att fixa, det är jag övertygad om till 100%. Vidare gillar jag fjädringen skarpt tillsammans med den längre mattan, och det skall verkligen bli intressant att se hur den beter sig i en meter ospårad snö, berättar han med längtan i rösten.

Han planerar även att göra några små förändringar, bland annat kanske en styrhöjare monteras och bagagehållaren skall få sig några lastöglor för att göra den smidigare och mer användbar.

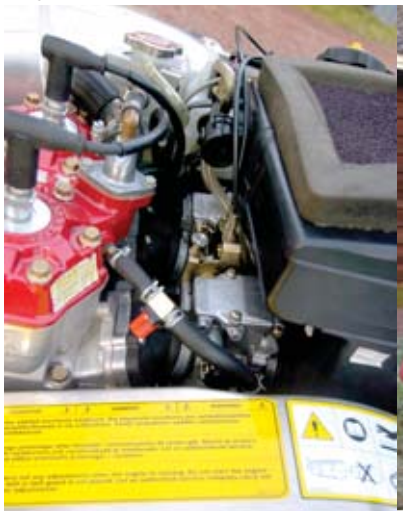
Jakten på snö kommer att intensifieras den närmaste tiden för att skotern verkligen skall få bekänna färg, uppdatering kommer.

Vår långtestpilot Magnus förväntar sig mycket av sin Adventure 800, och blir han inte nöjd hänger vår vänskap på en skör tråd.

Det är något i förgasarna som inte står riktigt rätt till, detta har fått till följd att motorn inte riktigt levererar den kraft som den skall.

Längden på mattan ger både lyft i snön och får skotern att flyta ovanpå ojämnheterna efter leden. Eventuellt kommer schimsningen på dämparna ändras för att hela fjädringsvägen skall kunna nyttjas vi normal körning.

Lynx Adventure 800 är enligt många en av de bästa skotrar för svenska förhållanden som tillverkats. Att den sen har riktigt maskulina former och ser bra ut gör det hela bara ännu bättre.



Tack, det värmde...

Något av det bästa med att ha en skoter är att köpa till alla roliga tillbehör. Nya skidor, stötdämpare, spegelruta och så vidare, listan kan göras mycket lång. Men att köpa saker att ha på kroppen brukar inte vara lika kul om det inte är skydd eller en ny hjälm kanske.

Problemet är bara det att om du inte är varm eller om du blivit fuktig och fryser på grund av det så kan njutningen av turen med de nya delarna snabbt försvinna och resan blir en pina i stället.

En utav de viktigaste klädesplaggen att ha på kroppen är de du har närmast huden, marknaden är fullsmockad med bra produkter och dagens högteknologiska material är tillverkade med en enda uppgift i siktet, och det är att göra din åkning så bra och bekväm den bara kan. Det skall inte hänga på kläderna om turen blir en njutning eller inte. Kolla in vår lilla marknadsöversikt och gör slag i saken, och satsa en slant, det är du värd.

MÄRKE: Haglöfs
GROSSIST: Återförsäljare hittas på www.haglofs.se
KUNDKONTAKT: www.haglofs.se
NAMN: Actives Zip Polo och Long John
STORLEK: Herr XS-XXL, dam 34-44
FÄRG: Mid grey
MATERIAL: Polartec Power dry (R) 701
PRIS: Tröja 470:- och byxa 420:-
ÖVRIGT: : Mjukt, skönt underställ med kroppsnära passform för bra komfort och teknisk funktion. Hög fuktspridande och värmande förmåga. Flatlocksömmar är skonsamma och sköna mot huden. Flyttade axel-och sidosömmar för ett behagligt plagg som inte skaver. Kort blixtlås med chinguard. Förlängd baktill för att skydda ryggslutet mot kyla. Elastisk midja där resåren är dold i en tunnelkonstruktion.

MÄRKE: Woolpower i materialet Ullfrotté Original
GROSSIST: Ullfrotté AB
KUNDKONTAKT: www.woolpower.se eller 063-14 85 20
NAMN: Byxa och Polotröja i 200 g/m2
STORLEKAR: XS-XXXL
FÄRGER: Svart, marin, grön, natur och röd.
MATERIAL: 60 % merinoull, 25 % polyester, 13 % polyamid och 2 % elastan.
PRIS: Byxa ca: 410:- och Polo ca: 680:-
ÖVRIGT: Fin merinoull i frottéstickning för bästa möjliga isolationsförmåga. Tillverkat i fin merinoull i kombination med syntet för optimal slitstyrka. Ullen gör att byxan och polon värmer även i fuktigt tillstånd och att den inte luktar. Helt utan längsgående sömmar som både kan skava och brista. Kan tvättas i 60 °C. Tillverkad i Sverige, i Östersund. Finns även i 400 g/m2.

MÄRKE: MP-Asu
GROSSIST: All Right Finland Oy
KUNDKONTAKT: www-allright.eu
NAMN: Underställ
STORLEK: XS till XXXL (46-58)
MATERIAL: 100% polyester.
PRIS: 365:-
ÖVRIGT: Varmt och fuktavledande underställ. Tröja med polokrage. Utformad för bland annat aktiv motorsport.

MÄRKE: Helly Hansen
GROSSIST: Helly Hansen Brandstore
KUNDKONTAKT: www.hellyhansen.com, 08 - 679 57 00
NAMN: SLX Seamless Top och Pant
STORLEK: XS till XXL
FÄRG: Röd, svart-röd
PRIS: Tröja 500:- och byxa 400:-
ÖVRIGT: SLX Top och Pant är speciellt utvecklat för aktiviteter med hög intensitet och ger exeptionell fuktighetskontroll året runt. Stretchmaterialet bidrar till god rörlighet.

MÄRKE: Ruskovilla, Finland
GROSSIST: Magazin du Nord
KUNDKONTAKT: www.magazindunord.com, 090-777420 alt. 0920-227420
NAMN: T-tröja samt Cykelbyxa
STORLEKAR: XS till XL
FÄRGER: Svart
MATERIAL: Ull/silke. 70 % mjuk finfibrig merinoull samt 30 % lent silke.
PRIS: T-tröja 469:- och cykelbyxa 379:-
ÖVRIGT: Cykelbyxa grenkilsförstärkt. Unisex. Svensk Jakt 11/05 skriver "Känns som en smekning mot huden", "Finns inget skönare underställ".

MÄRKE: T&P
Kontakt: ITAB 0220-30860, www.fritidsklader.se
NAMN: Microställ
STORLEKAR: S till XXL.
FÄRG: Svart med grå kontrastsömmar.
MATERIAL: Ultralätt microfleece med stretch.
PRIS: Setpris 269:-
(Kan även köpas per del).
ÖVRIGT: Fungerar som både mellanställ och underställ. Tröjan har hög krage med hakskyddat blixtlås. Byxan med resår i midjan

MÄRKE: Craft of Scandinavia AB
GROSSIST: Craft of Scandinavia AB
KUNDKONTAKT: www.craft.se, 033-22 58 00, info@craft.se
NAMN: Pro Zero Extreme Crewneck och Underpant
STORLEK: Herr XS-XXL och dam XS/30-32 - XL/46-48
FÄRG: Svart och rött
PRIS: Tröja 399:- och byxa 399:-
ÖVRIGT: En lätt och skön tröja med unik förmåga att transportera bort fukt från kroppen så att du kan hålla dig torr under träning. Tröjan anpassar sig efter din fysiska aktivitet och håller dig så torr som möjligt oavsett vilken aktivitet du utövar och oavsett frekvens. Flatlock sömmarna är sydda för att följa dina rörelser och ge ökad komfort. Pro Zero är materialet som Craft jobbat med sedan 70-talet och som först togs fram till flygvapnets piloter och deras krävande önskemål. Materialet har förfinats och förbättrats genom åren och som fortfarande skapar ett av de bästa mikroklimaten för träning och tävling.

MÄRKE: Swix
GROSSIST: Sportmarket
KONTAKT: www.sportmarket.se
NAMN: Turtle neck print
MATERIAL: Dri-Release (92% Polyester och 8% bomull)
PRIS: 500:-
ÖVRIGT: Dri-Release materialet ger ett varmt första lager med superb fukttransport. Freshguard behandling gör att materialet inte luktar. Inblandningen av lite bomull ger plagget en mycket skönare känsla mot kroppen än plagg i 100% syntet.

MÄRKE: ANTI FREEZE Windproof Protection
GROSSIST: PMC BIKE AB
KUNDKONTAKT: www.pmcbike.se, 0171-82271
NAMN: Långkalsong
STORLEK: S - XXL
FÄRGER/COLLOR: Svart
MATERIAL: 100 % Polyester
PRIS: Herr 699:- dam 649:-
ÖVRIGT: Maximalt vindskydd som behåller balansen mellan värmeökning och värmeförlust. Mjuk och skön långkalsong som i dam är figursydd med stretch, vilket ger en bra passform. Vindskyddsmembranet skyddar så att vinden inte tar sig igenom plagget innerlager samt att det borstade innerlagret behåller kroppsvärmen för att motverka nedkylning. Kombinationen av andasfunktionen, temperaturbehållningen och vindskyddet resulterar i maximal komfort och prestanda. Anti Freeze
= temperaturkontroll
= komfort

MÄRKE: Halvarssons
GROSSIST: Jofama AB Halvarssons
KUNDKONTAKT: Jofama AB Tele. 0280-555 55 office@jofama.se www.jofama.se
NAMN: Shirt och long pants
STORLEK: XS till 2XL
FÄRG: Svart med gul/blå kontrastsömmar
MATERIAL: 100% Ull
PRIS: Tröja 498:- och byxa 498:-
ÖVRIGT: Mycket omtyckt underställ i 100% ull, som ger användaren en varm och behaglig tillvaro på skoterturen. Tvättbar i 40 grader. Björn har varit test pilot under våren 2006!

MÄRKE: SnoPro
GROSSIST: Duells
KUNDKONTAKT: www.duells.se
NAMN: SnoPro underställ, tvådelat.
STORLEKAR: XS till XXL
FÄRGER: Svart och blått, med orange kontrastsömmar.
MATERIAL: 65 % micropolyester coh 35 % bomull
PRIS: 379:-

MÄRKE: T&P
KUNDKONTAKT: ITAB 0220-30860, www.fritidsklader.se
NAMN: Stretch Väst och Boxer
STORLEKAR: S till XXL.
FÄRGER: Svart/grå
MATERIAL: Fyrvägs stretch av polyester/ spandex. Slät utsida och fleeceyta på insidan. Smidig kroppsnära passform. Perfekta bas/mellanlager-plagg under exempelvis ett skoterställ.
PRIS: Väst 229:- och Boxer 119:-
ÖVRIGT: Västen har blixtlås i fronten med invändig slå och hakskydd. Bröstficka med blixtlås. Boxer med infälld resår i midjan.

MÄRKE: Ruskovilla, Finland
GROSSIST: Magazin du Nord Umeå/Luleå
KUNDKONTAKT: www.magazindunord.com, 090-777420 alt. 0920-227420
NAMN: Sporttröja samt sportkalsong.
STORLEKAR: S till XXL
FÄRGER: Marinblå, skogsgrön samt röd.
MATERIAL: 100 % mjuk finfibrig merinoull.
PRIS: Sportkalsong 769:- och sporttröja 819:-
ÖVRIGT: Sportkalsongen är förstärkt/dubbel i stjärt, front, knä/lår samt en dubbelstickad resårmudd från knä och ner. Reglerbar resår i midja. Sporttröjan förlängd i rygg samt ärmar med tumgrepp. Hög vilkbar krage som är öppningsbar. Vindskydd bakom dragkedja. Inga sömmar på axlar vilket underlättar vid bärande av ryggsäck.

MÄRKE: Rukka
GROSSIST: L-Fashion Group/ Rukka
KUNDKONTAKT: www.rukka.com, Falkenbäck AB tel. 042-149 055
NAMN: Thermolite AirX
STORLEKAR: S till XXL, unisex
FÄRG: Svart
MATERIAL: Thermolite-polyesterfiber
PRIS: Tröja 325:- och byxor 325:-
ÖVRIGT: Värmande ytterkläder av helt nya nätstickade AirX och ihålig Thermolite-polyesterfiber. Den mjuka och flexibla Corterra-fibern ger användaren en ökad bekvämlighet och är hållbar, noppar inte och besvarar sin ursprungliga form. Det lättskötta materialet överför fukten till nästa lager och torkar snabbt. Sanitized-behandlingrn gör att underkläderna förblir fräscha, luktfria och behagliga varje gång de används.

MÄRKE: Björn Borg
KUNDKONTAKT: www.bjornborg.net
NAMN: Longs
STOR: XS-XL
FÄRG: Muted Lime och Orange Popsicle
MATERIAL: 95 % bomull och 5 % lycra
PRIS: 399:-

MÄRKE: Termo Swed
GROSSIST: Normark
KUNDKONTAKT: www.normark.se
NAMN: Termo Swed Plus Tröja och Byxa
STORLEKAR: S - XXXL
FÄRGER: Svart och grön.
MATERIAL: 63 % polypropylen, 31 % bomull coh 6 % polyamide.
PRIS: Tröja 495:- och byxa 395:-
DETALJER: Flatlock-sömmar för bästa komfort, förstärkta axlar, tumgrepp i mudd och byxan har förstärkta knän. Tvåskiktsprincip med polypropylen närmast kroppen för bästa fukttransport och isolering. Polypropylen har dessutom låg vikt och är i stort sett outslitligt samt ger en unik komfort närmast kroppen. Tål tvätt i 60 grader.

MÄRKE: Cold Killers
GROSSIST: Mc-Boden AB
KUNDKONTAKT: www.mc-boden.se
NAMN: Sport Top 2 och Pants 2
STORLEK: S-XXL
FÄRGER: Svart
MATERIAL: Vattenavvisande, vindtät membran som andas samt 3D+ fleece.
PRIS: Tröja 650:- och byxa 495:-
ÖVRIGT: Cold Killers finns som hel serie från topp till tå. Vattenavvisande, vintät membran som andas på framsidan på både tröjan och byxan så att du inte blir nedkyld av vinden. 3D+ innebär att fleecen närmast kroppen är full av kanaler vilket gör att värme cirkulerar mycket bra och även effektivt transporterar bort fukt. Jernbergs i Malung och Motobikers i Borlänge har hela Cold Killers sortimentet i lager. Alla återförsäljare hittar ni under www.mc-boden.se

Snabbast

Vav krä s för att bli snabbast på en skoter?

Text: Magnus Larsson
Foto: SnowRider

Vi på redaktionen vill ha något att skryta med och vi tror att vara snabbast på skoter är något som gör att tjejerna flockas som flugor runt en koskit. För att klara av detta måste en skoter inhandlas och valet föll på en Yamaha RX-1 ER GT, inte för att vi var ute efter den eljusterbara boggidämparen utan för den fyrtaktaktande 150-hästarsmotorn. För att höja effekten ytterligare kontaktades MC-Xpress för att höra om de var intresserade att vara med och utveckla skotern. Att ha med grabbarna på Turbovägen i Piteå i ett projekt som detta är inte fel.

Erik föreslog att vi skulle använda oss av ett aggregat som används flitigt på motorcyklar med mycket gott resultat. Även om vi börjar med den förhållandevis låga ef-

Originaltanken har ersatts av ett 550-hästars turboaggregat, numer tankar man här bak.

Föraren Björn är inte bara längst, han vill bli snabbast också. Byggaren Niklas Gustafsson har fått i uppgift att göra det möjligt.

fekten på 350 hästar kan vi med enkelhet vrida upp den till hysteriska 500.

Är effekt allt?

Men är effekten det enda som räknas? Jag tror inte det.

Att variatorena klarar av effekten är jag inte orolig för men vad händer med boggin och mattan? Problemet med mattan är att den vill ta formen av ett hjul och sträva utåt vid höga hastigheter. Boggin trycks då framåt nedåt och lyfter därmed skotern, detta är något som stjäl en massa effekt. Så hur motverkar man detta fenomen på bästa möjliga sätt? Vi sneglade på världens snabbaste skoter, Simons CPR RX-1a och tänkte att vi behövde ju inte uppfinna hjulet igen eller rättare sagt mattan. Ett beprövat sätt är att montera stora vändhjul och stora drivhjul med följden att växelhuset måste modifieras.

US anv A

Vi valde att försöka köpa ett kedjehus från Avid-Products och en boggi från ProLine Performance, men som vanligt när man försöker handla med USA så krävs ett tålamod som inte ens en mumie har. Att maila och försöka köpa något av grabbarna "overdär" är totalt omöjligt då de troligtvis inte har upptäckt internet än. Jag försökte även att ringa till dessa firmor men de behagade inte att svara. Jakten efter fräna grejor fortsatte på nätet och till slut hittades företaget Wahl Bros Racing Products.

—Wahl Bros Racing, Joel speaking, hördes i luren och förvåningen av att någon överhuvudtaget svarade gjorde att jag blev stum. När jag väl kom till sans fick jag ur mig:

—Hi, my name is Magnus Larsson and I'm working at the Swedish snowmobile magazine SnowRider. We are building a sled as a project to be Europe's fastest sled, first on snow and later also on asphalt.

Jag berättade vad vi hade för skoter och att MC-Xpress monterat en turbosats, Joel vart mycket intresserad. Han bad mig skicka ett mail med information om de delar vi var intresserade av. Han skulle hjälpa oss att ta fram en drivlina som skulle passa för vårt projekt och även ordna fram ett specialfräst kedjehus av "billet"-typ (fräst ur ett stycke aluminium) till Apexen. Detta hus gör att drivaxeln flyttas från originalläget, ner 25 mm och bakåt 25 mm, alldeles lagom för de nya drivhjulen som vi behöver. Men detta medför även att attackvinkeln minskas från original 22 grader till 16. Att ha en liten attackvinkel gör att mattan inte

Nya Fox-dämpare till den nya boggin. Dom har inget med komfort att göra utan sitter där för att kraften skall dit det är tänkt.

Att aluminium kan vara så snyggt? Form och funktion helt enkelt.

Så här kommer de billet-frästa hjulen att se ut i den nya boggin.

Vändhjulen är egentligen tänkta för asfaltskörning, men vi kommer att göra ett försök, funkar det inte har vi gäng vanliga hjul i beredskap.

"Det behövs bara en ficklampa för att skapa ett monster", säger Patrik Larsson i P3-programmet Mammas nya kille.

Här står vår projektskoter uppallad och väntar på både snö och fräna delar.

> När man försöker handla med USA så krävs ett tålamod som inte ens en mumie har.

behöver böjas lika mycket över boggiskenorna och på så vis sparas effekt.

Bling bling

För att matcha drivhjulen beställdes även 10 tums vändhjul, också dom av "billet" typ. Att ha så stora vändhjul, är som att montera 22 tums fälgar på en Golf, enda skillnaden är att dessa stora hjul gör nytta på våran skoter. Mattan kommer inte heller att behöva böjas lika skarpt bak, något som även det kommer att spara in effekt åt oss.

Att en rullboggi är att föredra framför en glidboggi är ganska självklart då det blir mycket mindre friktion med hjul än glidskenor, och använder man sedan hybridlager i boggin reduceras även friktionen med upp till 20-30 gånger i hjulen. Att man även får en 60 procentig viktbesparing på lagrena gör ingenting. Lagerbytet bidrar också till att ge minskade masskrafter vid högre farter vilket också det är possitivt.

Vårt val föll på en asfaltsboggi från Wahl Bros Racing på grund av att de var de enda som behagade att svara i telefonen. Asfaltsboggien är en mycket förfinad hjulboggie och är tillverkad ur massiva aluminiumbitar som försetts med 20 stycken 5-tums hjul och alltså fyra stycken 10-tums vändhjul. I boggin sitter det endast en stötdämpare monterad baktill och den ser till att kraften hamnar på rätt ställe, och inte för att åkturen skall bli behaglig.

Den främre stötdämparen är borttagen och ersatt med stumstag för att hålla kvar boggin i sitt läge.

Li et efter

Mattvalet är ett ämne som kan nötas och stötas i all evinnerlighet. Vi valde en Camoplast 13,5 tum bred och 136 tum lång Ice/Grass Drag-matta som endast väger 13 kg och bidrar därmed till en viktminskning på cirka 7 kg. Denna viktbesparing på en roterade vikt, är som att kapa 21 kg på chassit enligt gammal dragracingpraxis.

Även en asfaltsmatta kommer att finnas till hands för att vi skall kunna vara med och uppvisningsköra skotern på dragracingtävlingar runt om i Europa. Våran tanke är inte att pensionera skotern efter våra hastighetsövningar, utan i en fortsättning även låta vår medhjälpare Niklas "Guckas" Gustavsson använda skotern till att köra tävlingar med på både asfalt och gräs. Våran förhoppning är att SVEMO skall ta ett beslut och låta fyrtakts turbomaskiner få en klass i asfaltsdragracing, för fyrtaktare är väl framtiden?

Vi återkommer...

Fyrtaktare är väl framtiden?

Projektledarn Övergucku.

Ett billet-kedjehus kommer att ersätta originalet. Därmed flyttas drivaxeln 25 mm nedåt och 25 mm bakåt.

SPY

Total Domination

POLARIS The Way Out.

Dahlins Motor

Nyhet! Skoterdemontering

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

Packboxar till alla märken!

ARCTIC CAT

WWW.GLANSGARDEN.SE

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

PROFILTÄLT
RESTAURANGTÄLT
SERVICE

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

Verktyg och maskiner
www.toolstrading.se

QUALY tent Norden

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

WWW.QUALYTENT.SE

OUTLAW
SPORT TRAIL
TOP GUN

SNOW HAWK

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

Proffs på postorder! 090-1234 00

CROSSBOLAGET.COM

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

Då kontaktar du naturligtvis oss.

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!

45:- 337 sidor skoterdelar

RINAB
Reservdelar i Norr AB

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

LYNX BRP ARCTIC CAT
STENMARKS MASKIN.se TÄRNABY SINCE 1990
Tel: 0954-106 66
Reservdels- och Drivmattsdepån i Tärnaby
Piratdelar och variatorer i mängder,
mer än 90 olika typer av mattor på lager
www.stenmarksmaskin.se
Allt till rätt pris

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

YAMAHA
Maskinkonsult
Frykestam AB
0565-91175 • mf-ab.com

VARGEN RACECAMP SNOWMOBILE
SM-kval Backe 27-28 januari 2007
Boka skoterhelg på Vargen!
Du har skotern utanför dörren och Äventyret runt hörnet
Träna i backen på konstsnö! info på www.vargen.nu
Vargen Vemdalsskalet 0684-31100
VARGEN RACECAMP SNOWMOBILE

Team Granaths
www.granaths.com
Tel: 0250-59 22 10
Selbäcksvägen 1
792 37 Mora
Mån-Fre 10-18
Lör 10-13
ARCTIC CAT
www.arcticcat.se

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

SPY
Total Domination

SERVICE, RESERVDELAR, TILLBEHÖR, ATV, 4WD, DIN X BENSIN, MOBIL OLJOR, KLÄDER, HJÄLMAR, HELFABR KAT
ARCTIC CAT
Cykel & Motor Säter
ski-doo
BRP
SUZUKI
Tel:0225-525 80
Fax:0225-525 05
can-am
www.cykelomotor.se

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

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
LYNX
HONDA
ALSTOR 8x8
-Försäljning
-Service
-Safari
-Släpvagn
-Skoter
-ATV
Maskin & Motor AB
Tele: 0684-109 80
Mobil: 070-372 34 93
Härjedalen

ARCTIC CAT
service & reservdelar till alla märken
JOCKES
SKOTER & MOTOR
Heby Tel. 0224-342 21

www.staffansmotor.se
can-am
LYNX
Cylinderborrning,
utbytescylindrar nikasil,
nikasilbehandling,
vevaxelreparationer,
reservdelar till alla märken.
STAFFANS
MOTOR & MEK AB
NORRDAL-STORUMAN 070-2939777, 0951-71022

ORRKVIST
MOTOR
—STORUMAN—
Tel 0951-775 00
ski-doo
YAMAHA
RACING
-Postorder
- service
- kvalite
www.orrkvistmotor.se

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

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

WWW.YAMAHACENTER.COM

STÖTDÄMPARSERVICE!
Öhlins-FOX-Arvin-ACT-KYB-WP
TEL-070-2406159
Snow Mec
Smaragdvägen 22
961 46 Boden
snowmec@egonet.se

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

SNOW-RAIL
system
IMEX
SNOW-RAIL rampen är ett nytt system för att lätt och smidigt åka upp på släpvagn, pickups och in på golv utan att skada styrstål eller golv.
Bredden på Snow-Rails anpassas lätt för både skoter och fyrhjuling.
Finns hos alla välsorterade skoterhandlare och marknadsförs av:
IMEX FIBER AB
782 34 Malung Tel 0280-125 70
Fax 10042 www.imexfiber.se

www.snowrider.se

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

www.streetnstrip.se

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

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

POLARIS The Way Out.
YAMAHA
SIXPRO
HJC
to be
Hans Eriksson AB
Frövi
www.hanseriksson.se
Tel: 0581 310 95 Fax: 0581 317 62

Reparationer & Service. Alla märken.
Ring oss först, det lönar sig!!
AGS SKOTER & MC AB
0953-216 26 • www.agsskoter.se
POLARIS The Way Out.
Öppettider: Vardagar 10.00-17.00 Lunch 12.00-13.00
Lördagar: 10.00-13.00

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

Nikasil
Vi har snart 30 års erfarenhet!
www.racingkonsult.com
Har du en sliten eller skadad Nikasil-cylinder? Vi repererar 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

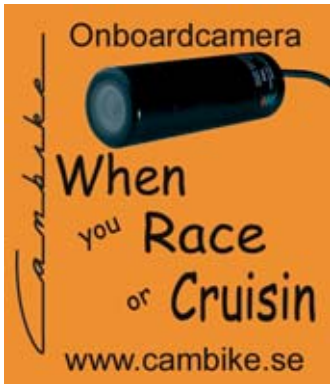
HEDMANS MOTOR AB
0960-123 41
ÅRJEPLOG
Egen tillverkning av ATV tillbehör
SKOTER
ATV
MC
Tokstort
lager med
beg skotrar
POLARIS The Way Out.
HONDA
www.hedmansmotor.com

YAMAHA
RACING
FOX
SCOTT
Försäljning Service
Reservdelar
www.SALAB.nu
Järnvägsgatan 3 Sveg • 0680-718330

Crosshuvar
RP GLASFIBER 0923-15118
Alla huvar från: 2500:-
Tel: 070-207 79 96 Tomas
www.rpglasfiber.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

Hela Yamahas produktsortiment
YAMAHA RACING
FXR
Kolla in vårt begagnatlager på:
www.abris.se
ABRIS SJÖ & SNÖ
LEKSAND 0247-346 32 • MORA 0250-59 35 00


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

SKOTER-ANDERS
TRYGGHET-KVALITET-RÄTT PRIS
ski-doo
4Inline
NYTT-BEGAGNAT
REPARATION-SERVICE
RESERVDELAR-TILLBEHÖR
UTHYRES FJÄLLHUS MED SKOTRAR
FINANSIERING
WWW.SKOTERANDERS.COM 016-730 32

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

SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR
BIL & MASKINFIRMA
ERIC GRÖNING
TEL:0651-711255 FAX:0651-12956
LJUSDAL
Kom och fynda!
Unoupplåtar på nya varor & delar!
LYNX
HONDA ATV

YNGVESSONS MASKIN AB
Bil Vägen 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

GÄLLIVARE
MOTOR & MASKIN
Tel: 0970-14150
Vi levererar
snöskotrar
över hela Sverige
www.gemm.se
ski-doo
LYNX

The best
DVD in
Sledmobile
Iceman.se
TEL 036-403 00

RESERVDELAR, TILLBEHÖR, SERVICE
ARCTIC CAT
Bengt Larsson
MC RACING
ÄLVDALEN Tel. 0251-419 48

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

TVÅTAKTSPIPAN

-kan mer än du tror

Den v är bulan v u brukar kalla a gassystem, av är v en bra för?

Text: Patrik Larsson
Bild: Rolf Heljefors

Jag satt och slentriansurfade på vårt kära nät en dag och dök på några hemsidor, där som det verkar mycket intelligenta människor försökte visa och förklara hur man dels gör en trimpipa till en tvåtaktsmotor men även hur den fungerar. Jag vart mer och mer fascinerad ju mer jag läste och begrundade, men jag fattade inte mycket. Jag beslutade mig att ta kontakt med en av dessa, jag vill kalla dom genier.

Vårdsätra Race & Maskinteknik eller VRM heter ett företag i branschen som håller till i Uppsala och det är Rolf Heljefors som driver firman. Det är inget egentligt heltidsjobb, utan han har även en byggfirma som han kallar sitt jobb. Att sen piptillverkningen även tar upp tid som vilket heltidsjobb som helst är en annan sak.

Rolf är egentligen självlärd i det han kan, men han umgås med ett gäng tvåtaktsgurus som han både lär ut saker till samtidigt som han snappar upp vad dom vet och har skaffat sig för erfarenheter.

Skrapa på ytan

Jag får tag på Roffe på telefon och jag undrar om han kan berätta lite om tvåtaktspipor. Vad dom gör? Hur man gör en? Och, ja ungefär varför?

—Ja det kan jag väll, hur mycket tid har du?, frågar Roffe mig vänligt och jag svarar att vi skall trycka tidningen om en vecka, så jag har väl några dagar på mig.

—Ok, då får vi skrapa lite på ytan då. Vad vill du veta, mer exakt?

Jag börjar med att fråga varför man skall ha en specialtillverkad trimpipa till sitt fordon och för Rolf är svaret mycket enkelt.

—De pipor som sitter på original är en stor kompromiss, för att dom skall fungera lagom bra i alla lägen och för alla användare, detta gäller allt från mopeder och crossar till båtmotorer och snöskotrar, säger han och fortsätter.

—Att dagens skotrar med två och tre cylindrar i sin tur delar på en pipa har nog med platsbrist och ekonomi att göra, men dom fungerar också egentligen så bra att det är svårt att få ut några extra hästar, i dagens läge.

Jag frågar vad han behöver veta för att kunna bygga en bra pipa till en kund. Han behöver veta allt är det enklaste svaret och bäst av allt är att han får ha själva objektet hemma hos sig. När han sen vet saker som motorns slaglängd och vevhusvolym, och när han vet allt om förarens önskningar på motorns karaktär, vad han skall använda motorn till, hur mycket körbarhet som önskas och under vilka förhållanden som motorn användas, börjar han räkna ut hur den skall vara konstruerad, vilka dimensioner som krävs och form på pipans olika delar.

Uppbyggnav

För att enkelt förklara hur en pipa är uppbyggd börjar vi från själva avgasflänsen som monteras mot cylindern.

Den första delen kallas för header, den kan ha flera funktioner beroende på hur den är konstruerad. Grundutförandet är ett helt parallellt rör med samma diameter hela vägen, denna modell är vanligast på lite äldre tvåtaktsmotorer och motorer med en snäll effektkurva. Men i och med det ökade effektuttaget på modernare motorer, som får till följd att avgas-temperaturen också blir mycket högre, har headern fått lov att få en öppningsvinkel på upp till 5 grader. Radien ökar alltså med längden på röret. Anledningen till detta är bland annat att hålla ner friktionen för gasen så att den inte bromsas upp på vägen ut.

Nästa del i konstruktionen är den första på själva expansionskammaren, den del som skapar suget som drar ur färskgasblandningen ur vevhuset. Den här delen gör pipan mycket grövre över en kort sträcka och kallas på fackspråk för sugdelen. Sugdelen på en expansionskammare kan utformas i steg om en, två, tre eller fler. De flesta moderna pipor använder två eller tre steg för att uppnå maximal diameter i midjan. Det är nämligen den faktorn som styr styrkan i sugpulsen.

Mi v jan

Efter sugdelen kommer midjan. Den har egentligen ingen annan funktion än att anpassa den totala längden på pipan, så den stämmer med önskat varvtal vid max vridmoment.

Efter midjan blir pipan smalare igen för att samla ihop signalen på returpulsen och den delen heter reverskona. På reverskonans form kan du bedöma vilken karaktär pipan ger motorn och vad man eftersträvat vad gäller körbarhet. Om den går ihop med en brant vinkel är man ute efter en starkare returpuls vilket ger en toppigare effekt på motorn.

—Det finns flera orsaker till det men många gånger är avgasportens utfomning så snäll att trycksignalen när avgasporten öppnar blir för kraftlös, det kan göra att skotern upplevs mer som en död säl, istället för en Italiensk hingst som försäljaren lovat dyrt och heligt, i det läget behövs en brant reverskona, berättar Rolf och börjar i stället att prata om de riktigt moderna avgasportarna, som är väldigt flacka upptill. De ger tack vare det en väldigt stark tryckpuls vilket gör att motorn kan leverera mycket kraft vid max vridmoment. Vill man i det läget ha en motor med lite mer körbarhet så kan man samla ihop den starka signalen med en flerstegs reverskona. Tack vare den manövern kan man sprida ut signalen till ett bredare effektregister.

—Man förlorar några pållar på toppen, men vad sjutton, skall

Så här kan en byggsats för en pipa se ut, det här är utgångsläget.

Först testar man passformen genom att tejpa ihop pipans alla delar.

Sen tar du TIG-svetsen och fogar samman det hela och så här ser det färdiga resultatet ut.

gumman, pulkan och grillkäket med kan det kännas bättre och vara mer bekvämt så, säger Rolf, och visst är det så, en hög maxeffekt över ett smalt register är inte alltid direkt användarvänligt.

Stinger

Den sista delen på pipan är stingern eller bleeder som den även kallas. Stingerns uppgift är att släppa ut en lagom mängd avgaser för att skapa rätt mottryck. Storleken på mottrycket styr man med längden och diametern på röret.

Det spelar egentligen inte så stor roll åt vilket håll man tar ut stingern, vanligast är dock att man fortsätter i pipans riktning. På konstruktioner där man behöver ha utblåset åt något speciellt håll som till exempel på AD Boivins SnowHawk går stingern 90 grader rakt ur expansionskammarens midja. Man ska däremot inte ta ut den i reverskonans mitt för där kommer den att störa signalen.

Funktionen

Trots att Rolf bygger en specialbyggd pipa så är också den en kompromiss, men den är mer specialicerad till ett specifikt användningsområde. Vissa roadracingförare har till exempel speciella pipor för körning på våt bana, under sådana förhållanden behöver motorn ha en hög körbarhet och en jämn effektökning för att inte föraren skall överraskas då fästet är dåligt. Piporna för torr bana däremot skall ge så mycket effekt som bara är möjligt och körbarheten är inte så viktigt eftersom fästet finns där.

—Men vad gör pipan egentligen?, frågar jag som fortfarande inte förstår speciellt mycket.

—Det handlar om pulser. Sugpulser och tryckpulser. Ett pärlband av pulser som rusar igenom motorn, styrda av funktioner i allt ifrån trottelpossition till expansionskammarens utformning, säger Roffe och förklarar vidare:

—Efter att kolven har passerat cirka hälften av avgasportens höjd öppnas transferportarna för att börja spola rent cylinderrummet från förra takten och så länge transferportarna är öppna suger pipan upp färskgaser ur vevhuset ut i headern. När sen transferportarna stänger så kommer den då efterlängtade returpulsen från reverskonan och trycker tillbaka allt som åkte med ut i röret. Om nu pipan är rätt avstämd så ska det vara slut på färskgaser precis när kolven stänger. Motorn är nu överladdad och kolven är på väg upp för att möta en färskgasblandning som brinner i cirka 28 meter i sekunden om allt är som det ska, förklarar Rolf i ett andetag.

Till erkningsmetover

Tittar man under huven på några olika skotrar kan man få se flera olika modeller av pipor och man ser lätt att dom är konstruerade på flera olika vis, jag ber Rolf berätta om lite olika metoder för framställning av en pipa.

—Det vanligaste sättet är att svetsa ihop två formpressade halvor, detta är det billigaste sättet och det är så de stora tillverkarna tillverkar sina stora serier. Nästa teknik är den att svetsa ihop två halvor som sen man blåser upp, förklarar Rolf.

—Blåser upp?, frågar jag.

—Ja, efter att ha svetsat ihop två platta halvor av plåt så kopplar du på antingen vatten, luft eller olja. Har du en högtryckstvätt som laddar 130-140 bar så fungerar den tillexempel bra. Sen värmer man på pipan, blåser på lite till och så fortsätter man tills den är klar. En sådan pipa kan bli mycket snygg på utsidan men den ser mycket värre ut inuti. Dom är oftast inte heller så formstabila, förklarar Roffe.

—Men jag har sett många mer eller mindre fina pipor som är ihopsatta genom att ett stort gäng ringar har sammanfogats?, säger jag frågande.

—Det är det bästa sättet, det är den metoden jag använder, på det viset kan man bygga upp pipan bit för bit och varje skarv blir perfekt, både på insidan och utsidan, precisionen på både volym och form blir överlägset bäst, berättar Rolf.

—Slutligen, vad tror du om framtiden för tvåtaktaren i stort? På vår hemsida går diskussionens vågor höga i frågan om tvåtaktarens vara eller icke vara.

—Tvåtaktaren kommer snart att bli ett museiföremål, det är min uppfattning.

—Ja, men det pratas ju om att direktinsprutningen skall rädda tvåtaktstekninken.

—Det spelar ingen roll, problemet med tvåtaktarens överlapp går att få till ganska bra men inte perfekt, i slutädan behöver motorn smörjningen genom tillsatt olja, det kommer vi inte ifrån och det gör att avgaskraven i slutändan kommer att bli för hårda. När det blir så vet jag inte, men jag vet att det kommer, avslutar Roffe.

Framtiden får utvisa om eller när Rolf får rätt angående tvåtaktaren. Klart är då i alla fall att tvåtaktaren är en intressant motor där avgasröret eller pipan har en mycket större betydelse än jag egentligen kunde föreställa mig.

Vare sig tvåtaktstekniken går i graven eller ej så kommer det att leva kvar ett stort gäng entusiaster som i många år kommer att fortsätta utveckla och förfina deras kära motorer där pipan är en av de viktigaste delarna.

Roffe Heljefors delar med sig av sina erfarenheter angående tvåtaktstrimning.

På www.vrm.se finns mer matnyttigt.

VRM

Det här är maskinen som man använder till att valsa till pipans alla delar.

Ett stort kit med konverktyg behövs för att du skall kunna göra jobbet bra.

Hoodisar för tuffingar...

Hoodie 499:-

Barnstorlekar :
120
130
140
150
160
Pris Barn 399:-

Vuxnastorlekar:
Small
Medium
Large
X-Large
XX-Large

Beställ via snowshoppen på

www.snowrider.se

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

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 :-

Namn: _____

Adress: _____

_____

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

TIDNINGSFÖRLAGET OTLAS AB

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA

För första gången i SnowRiders klädhistoria kan vi erbjuda ung som gammal våra broderade och högkvalitativa hoodisar. Först till kvarn....

Dekalset 69:-

Ett måste för dig som inte vill vara

mesig

snow rider

Tävla med SnowRider och

P. original®

Vinn skor för hela familjen!

Värde ca 2500 Kr

1:a pris 3 par skor
2:a pris 1 par skor
stl 29-50

Gå in på www.snowrider.se
och svara på dessa frågor innan 20 feb:

P.Original sponsrade Mattias Lönn förknippas med ett gnagardjur, vilket?
1. Bäver
X. Råtta
2. Hamster

Vilket djur förknippas P. Original med?
1. Järv
X. Isbjörn
2. Varg

MADE IN SWEDEN

Vinnaren utses genom lottning.
Vinnaren presenteras i Snowrider nr 6 06/07 och kontaktas av oss.
Vinnare betalar ev. vinstskatt.

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

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.
07

BIG CAT NEWS!

Två av våra nyheter Jaguar Z1 och F8!

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.

Köp en Arctic Cat av 2007 års modell och du får en jacka, en keps och ett par handskar med på köpet! (värde 2495:-)

Närmaste Arctic Cat återförsäljare hittar du här.

020 – 35 00 35

WWW.ARCTICCAT.SE

Eff. ränta vid ett lån om 80.000:- på 72 mån 6,58 %