snow rider

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

Nyheter 2008!

PZ Cup Djupsnöduell

SnowRider Hillcross

Zeppelinarn och Ballongens fantastiska Lördag

Interpress 0518-06
7 388051 805403 06>
Returvecka V.19

Lager Rensning på kvarvarande rutor till alla märken

SPORTECH

Rutor

Rutor till alla märken

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

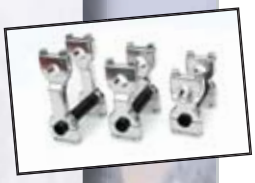
Bukskydd Polaris, Ski-doo & Yamaha

Ord. pris	Nu
1295:-	895:-

Handtagsskydd

Ord. pris	Nu
795:-	695:-

ABR justerbar styrhöjare

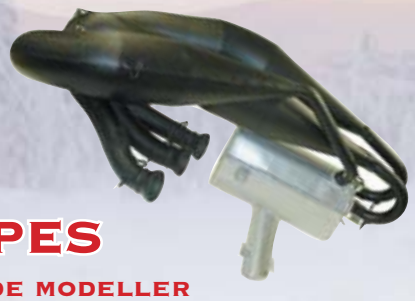


Ord. pris	Nu
1199:-	995:-

SLP

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

Duells SNOPRO 07

GULDJAKT.

Vår framgångsrika lärosäsong är över.
Med ett brons i bagaget inleder vi nu guldjakten.
Stjärnorna Dan Lang och Jeff Öijer gör sin andra säsong i Duells SnoPros färger och får sällskap av nytillskottet Lina Kaasalainen.
Lina som slutade tvåa 2006 har tillsammans med resten av teamet endast ett mål. Guld. **Följ säsongen på www.duells.se.**

DARK DOG · LYNX · BRP · Wasa Kredit · Kamasa-TOOLS · dixi · ÖHLINS · HESTRA · HMK · TekVest · Camoplast · SPECTRO · SHOEI · SNOPRO · GENERATION X · POWERMADD

do you have the guts

to ride a polaris

POLARIS®
The Way Out.

SN'R

WWW.SNOWNRACING.SE

Snow n' Racing AB
Tranmyrv. 3 79434 Orsa

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

YAMAHA
2 YEARS
WARRANTY

FXR

YAMAHA
www.yamaha-motor.se

Innehåll:

10 Snabbast
14 Polaris 2008
16 Yamaha 2008
18 Arctic Cat 2008
22 Långtestarna
28 Arctic Trail
32 Använd utrustning
34 Beg långtest
38 Phazer Cup
42 SnowRider Hillcross
48 Djupsnöduellen
54 Trendiga veteraner
58 Släpvagnar
60 Alternativ värme
62 Zeppelinaren

Fasta avdelningar:

6 Ledaren
8 Nytt & Noterat
66 SR-Shopen

Nummer: 6 säsongen 06-07
Årgång: 10
Omslagsbild: SR Hillcross
Foto: Patrik Larsson
Prenumerationsfrågor:
pren@snowrider.se
Adress: Sågbacksvägen 8,
792 91 Mora
Tel: 0250-228 85
Fax: 0250-22883
Postgiro: 151 18 61-5

Chefredaktör & ansvarig utgivare:
Björn Friström
e-post: bjorn@snowrider.se
Redaktör:
Patrik Larsson
e-post: patrik@snowrider.se
Redaktör:
Magnus Larsson
e-post: magnus@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 1 07/08 : sep
Annons stopp: aug

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

Återigen är det dags att skriva den sista ledaren för säsongen och återigen har tiden flugit iväg. Den här vintern har inte bara gått overkligt fort, den har också varit fantastiskt nyckfull. Det som i November såg ut att bli en kanonvinter övergick i ett snöfritt Sverige (om man bortser från några få förunnade platser), bara för att i mitten av Januari återhämta sig och i slutändan bli helt okej. Så mycket snack om miljön som det varit denna vinter har jag aldrig varit med om, och det på båda sidor om Atlanten. Vi har varit på resande fot under halva Februari och nästan hela Mars i både Sverige, Norge, Finland, Kanada och USA och har haft samma väderdiskussioner med alla vi talat med. Det verkar vara som om alla haft en skakig vinter som i slutändan har ordnat upp sig. Men vad är det egentligen som händer.

Är det här en av naturens naturliga cykler och en helt vanlig dålig vinter? Eller kan det vara som så att naturen slutligen fått nog av alla ton av längdskidåkarnas vallor som årligen sprids ut i de tusentals mil av upplysta skidspår som finns överallt i vårt land?

Skämt å sido. Det är lätt att hitta syndabockar och jaga den man tycker ligger lämpligast till. Det klart att skidåkarna ger sig på oss skoteråkare då de mer än gärna vill vara för sig själva i den Svenska naturen. Det klart att det är tacksamt att ge sig på en grupp människor som gillar att åka på ett motorfordon som bevisligen smutsar ner i naturen eftersom den drivs av fossila bränslen. Att sedan snöskotern är betydligt renare och tystare nu än någonsin, liksom bara glöms bort i förbudsivern och hetsjakten. Men om vi vänder på steken. Debatteras det över huvud taget om hur mycket valla som sprids ut årligen, rätt ner i backen och grundvattnet. Hör vi någonsin ett ord om de elektriskt upplysta skidspåren eller de tusentals ton av konstgjord snö som årligen tillverkas. Vem ifrågasätter alla arbetstimmar gjorda av dieseldrivna pist och lastmaskiner eller bredbandare som preparerar skidspår. Har du hört ett enda negativt ord om alla hockeyarenor som ser till att det går att spela året runt, inomhusanläggningar för längdskidåkning, energislukande slalomliftar eller uppvärmda idrottshallar?

Ska vi hårdra det hela finns det inte mycket vi kan göra i nöjesväg utan att vi på något sätt bidrar till den globala uppvärmningen, inse det.

I jämförelse med industrin så bidrar vi skoteråkare inte speciellt mycket till det hela, men ändock, vi drar ändå vårt lilla strå till värme-stacken.

Det jag vill säga är att vi är lika stora kålsupare allihop, längdskidåkare hockeyspelare eller skoteråkare, oavsett om vi vill det eller ej, och att allting i slutändan belastar miljön på ett eller annat sätt.

Ska vi sluta förlusta oss oavsett om vi står på ett par lagg eller sitter på en skoterdyna? Absolut inte, det räcker om vi också fortsättningsvis sätter ribban högt då det gäller miljöutveckling och alltid gör vårt bästa.

Chefredaktör Björn Friström

#the ultimate you#
2007

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

FXR

YAMAHA

www.yamaha-motor-scandinavia.com

nytt & noterat

XCS.SE

Ruff Riders har nu även en egen klädkollektion. Dom har bland annat grymma huvtröjor och brutala T-shirts. Utöver det kommer en hel del annat gott och blandat att finnas tillgängligt. Xtreme Clothing Sweden är exklusiv återförsäljare av Ruff Riders kollektion och dom kommer även att anordna diverse evenemang i samband med premiären av Ruff Riders 3. Kolla in shoppen på XCS.se så får du veta mer.

BÄST I VÄRLDEN

Nu har du möjlighet att bli bäst i världen på snöskotercross. I mars släpps Blair Morgans Sno Cross 2 till både Play Station 2 och X-box . För att bli bäst måste du tävla och vinna för att efter hand kunna köpa bättre och bättre skotrar. Tävla mot de bästa skotercross-förarna i världen eller online mot dina kompisar på 30 olika banor. Hitta mer information på www.cravegames.com

LÄTT LYFT

Denna skoterlyft är av en mycket enkel och smidig konstruktion. Tack vare hävstången och kedjelåsningen kan du på ett enkelt och säkert sätt lyfta upp skotern bak. Perfekt för service eller varför inte vid vinterförvaringen? Skoterlyften passar alla snöskotrar med eller utan dragkrok och kostar 295:-. Den är och mycket mer hittar du på www.skoterdelen.se.

VÄRMEVÄXLARFILT

Thermoflash är ett system för att värma upp ett specialunderställ genom en värmeväxlare som du kopplat till ditt fordons kylarvätska. Förutom understället finns det även en filt som värms på samma sätt. Denna filt vore perfekt för till exempel Fjällräddningen som har som jobb att ta hand om nedkylda personer på otilgängliga platser.
Vill du veta mer, måste du besöka www.lmtvagnen.se omgående.

GRILL I ROSTFRITT

Mefag har tröttnat på att varje gång man är sugen på grillat och den gammla plåtgrillen lyfts fram så finns det ingen botten kvar. Problemlösaren heter Mefag-grillen och finns i två varianter. En i planplåt och en i mönsterplåt. Grillarna levereras med lås till locket, grill- och glödbäddsgaller samt handtag. Grillarna är 33 cm reda och 24 cm djupa och priset är 750 kronor. Besök www.mefag.net för mer information.

SON OF HIBACHI

Här är en mycket finurlig grill. Den tänds stående och efter cirka 10 minuter har allt kol man fyllt på antänts. Grillen fälls då ut och det är klart att grilla. Som tillbehör till den här smarta grillen finns ett batteridrivet grillspett. När matlagningen är klar fäller du ihop den och stoppar ner grillen i den värmetåliga väskan. Då kvävs glöden och kolen kan senare återanvändas. Priset är endast 600:- Känner du suget efter grillat, surfa då in på www.enbraaffar.se

VINTERFEST

Stötdämpargurun, Engan återupptar sitt succéevenemang igen. Denna gång arrangeras det på Gävle Travet med bland annat killen som gjorde nordens första backflip med en 4-hjuling. Det blir Big Jump med snöskoter och crossmaskiner. Sandbanerace med crosskart, 4-hjulingar, rallycross och mycket mera. Detta är något du inte får missa och datumet att boka in är 30-31 mars. För ytterligare information, surfa in på www.engansvinterfestival.se

SPÄRRA

Det senaste tillskottet i Kamasa Tools sortiment av ringnycklar är en inte helt färdigväxt rackare. Denna korta modell är en dröm att arbeta med då utrymmet inte räcker till och dom finns så klart även i tum-dimensioner. Gemensamt för alla nycklarna i serien är att de har en ny kraftig spärrmekanism som är så pass tätstegad, att bara 5 graders rörelse behövs för att byta steg. Dessutom är alla, förutom de ledade, reversibla. Hitta mer information på www.kamasa.com.

MIXER

Den luktar tvåtakt och är högljudd. Ja, nu är den äntligen här, något jag tror de flesta har saknat. Med denna bensindrivna tvåtakts-mixer blir du kungen av cocktails och brudarna kommer att flockas kring just dig. Mixern levereras med en ryggsäck med plats för två flaskor och diverse tillbehör. Först till kvarn, det finns endast en på lager för omgående leverans. Beställs på www.enbraaffar.se

IDRE SUPER SNOWCROSS 2007

Den 21 April arrangeras en stadion cross-tävling på Idre fjäll. Tävlingen kommer att köras på den inre delen av stadion, intill mediahuset, med mängder av natursköna läktare! Bansträckningen på cirka 650 meter kommer ha formen av en oval där raksträckorna innehåller en mängd olika kombinationer av platåer, trapphopp och woopisar. Banan kommer även att ha flera spåralternativ, allt för att skapa ett så sportsligt och publikvänligt arrangemang som möjligt!

Klasser: Öppen ungdom, sport 600, pro 440 och pro 600. För att anmäla sig till tävlingen eller om du bara är intresserad av evenemanget, besök www.idremk.se.

EL-KAMASA

Nu har även Kamasa Tools elmaskiner. De nya maskinerna accelererar steglöst och är välbalanserade att jobba med. De har en tydlig LED-belysning och ett stabilt chassi, de fläktkylda motorerna bidrar till extra lång livslängd. Just nu finns det både en lätt och en tung mutterdragare och en borrmaskin med snabbchuck.

ROSTFRITT

Det nystartade företaget ELA Motor har tillsammans med Feritta tagit fram ett rostfritt avgassystem till Polaris FST-modeller. Med detta på får du ett 2,5 tums system hela vägen efter turbon. Varför vill man ha det här då? Jo det ger 4-5 fler hk över hela registret, du får ett snabbare gassvar, det väger hela fem kilo mindre än original, turbon skall bli svalare och det är som sagt rostfritt. För 4995:- blir det ditt. Ring ELA Motor på 070-2901655 för mer information.

Grabbar

Det är uteblivna leveranser som sinkar oss just nu. Men vi arbetar hårt och vi ger inte upp.

Text: Magnus Larsson
Foto: SnowRider

Guckas ger sig iväg och det hörs att han försöker att inte åka på varvstoppet.

För er som inte visste håller vi på med ett projekt här på tidningen SnowRider. Vi skall bli snabbast på skoter och för att klara av det har en Yamaha RX-1 ER GT inhandlats. MC-Xpress har monterat en turbosystem som är kapabelt att höja effekten till 550 hästar om det skulle behövas.

Skotern är fortfarande under utveckling, och den största bromsklossen för projektet är just nu uteblivna och försenade leveranser av delar. Det som trots detta har hänt är att vi har införskaffat en fyraarmad primärvariator från Aaen, en snö/gräs boggi från Wahl Bros Racing, en asfaltsboggi från Pro-Line och ett par för ändamålet anpassade mattor från Camoplast.

Det som vi saknar just nu och som hindrar oss mest från att bli riktigt snabba är de nya 10-tänders drivhjulen. Bara att gå upp en tand på drivhjulen skulle kunna gett oss hela 20 km/h högre toppfart.

Nästa sak att lösa är utväxlingen till drivaxeln. Då utbudet av drev är minimalt till originalväxelhuset och att det är svårt att få fram de få som finns, har vi fått lov att se oss om efter andra sätt att öka utväxlingen. En lösning som vi jobbar med är att ersätta växelhuset med en tandrem med tillhörande drev. Dessa remmar används mycket inom industrin, men även frekvent inom flera motorsporter. Man kan till exempel se dom driva kompressorn på Topfuel-motorer och även som kraftöverföring mellan motor och växellåda på dragracing-motorcyklar. Med en sådan lösning kommer vi få oändliga utväxlingsmöjligheter.

Enligt beräkningar på vad vi har för utväxling just nu i maskinen helt utan förändringar skall den göra 175 km/h när variatorn snurrar med 8000 rpm. Men i och med att detta är sista tidningen för i år vill vi i alla fall göra ett försök att nå 200 km/h.

Bestyckning

För att lära oss att bestycka den nya variatorn från Aaen monterade vi i den med orginalboggin kvar i skotern. Zeppelinarn som är ansvarig för variatorbestyckningen berättar att han har satt i fyra stycken 74 grams vikter och att det funkar alldeles utmärkt ihop med originalboggi och matta

så därför börjar vi så. Vi har även monterat snö/gräs boggin från Wahl Bros Racing inför vårt försök på 200 km/h.

Vi tog ut skotern på en provtur. Guckas testar en vända och allt verkar fungera. Fästet har blivit betydligt bättre med den nya boggin, mycket beroende på att det nu är mer matta som ligger i snön än med originalet. Även snödragracing-mattan från Camoplast hjälper till att ge skotern ett betydligt bättre fäste.

Vi försöker i alla fall.

Vi åker till vår 2,5 kilometer långa teststräcka för att göra ett försök på att bräcka 200-kilometersvallen. Vi monterar en GPS som registrerar den högst uppnådda hastigheten som skotern når och provar en vända lite lugnt för att känna på banan, och redan då hör vi att maskinen går på övervarvningsskyddet. Guckas återvänder och säger:

—Allt går så mycket lättare med den här boggin och den nya mattan, den varvar ur hur lätt som helst. Vi måste på med mer vikter!

74-grams vikterna som fungerade bra med originalboggin och mattan visar sig alltså vara alldeles för lätta för den här uppsättningen av matta och boggi.

—Det finns inga tyngre vikter än 78-gram till Aaen-variatorn förklarar Zeppelinarn. Jag skruvar i dem och prövar, säger han och kastar sig över skotern. Han river variatorn fortare än vi hinner blinka, och monterar ihop den lika fort. Maskinen är redo för ytterligare en provtur.

Guckas äntrar RX-1:an och ger sig iväg. Redan efter 300 meter börjar motorn gå på övervarvsskyddet igen. Gukas återvänder och vi är spända på vad GPS:en visar.

—Den varvar ur direkt, jag kan inte gasa mer än halvgas, klämmer jag åt mer börjar det bara smälla.

GPS:en visade 195 km/h och vi gör ett sista desperat försök att åka lite fortare. Den bakre variatorn justeras för att den skall växla på så mycket det bara är möjligt.

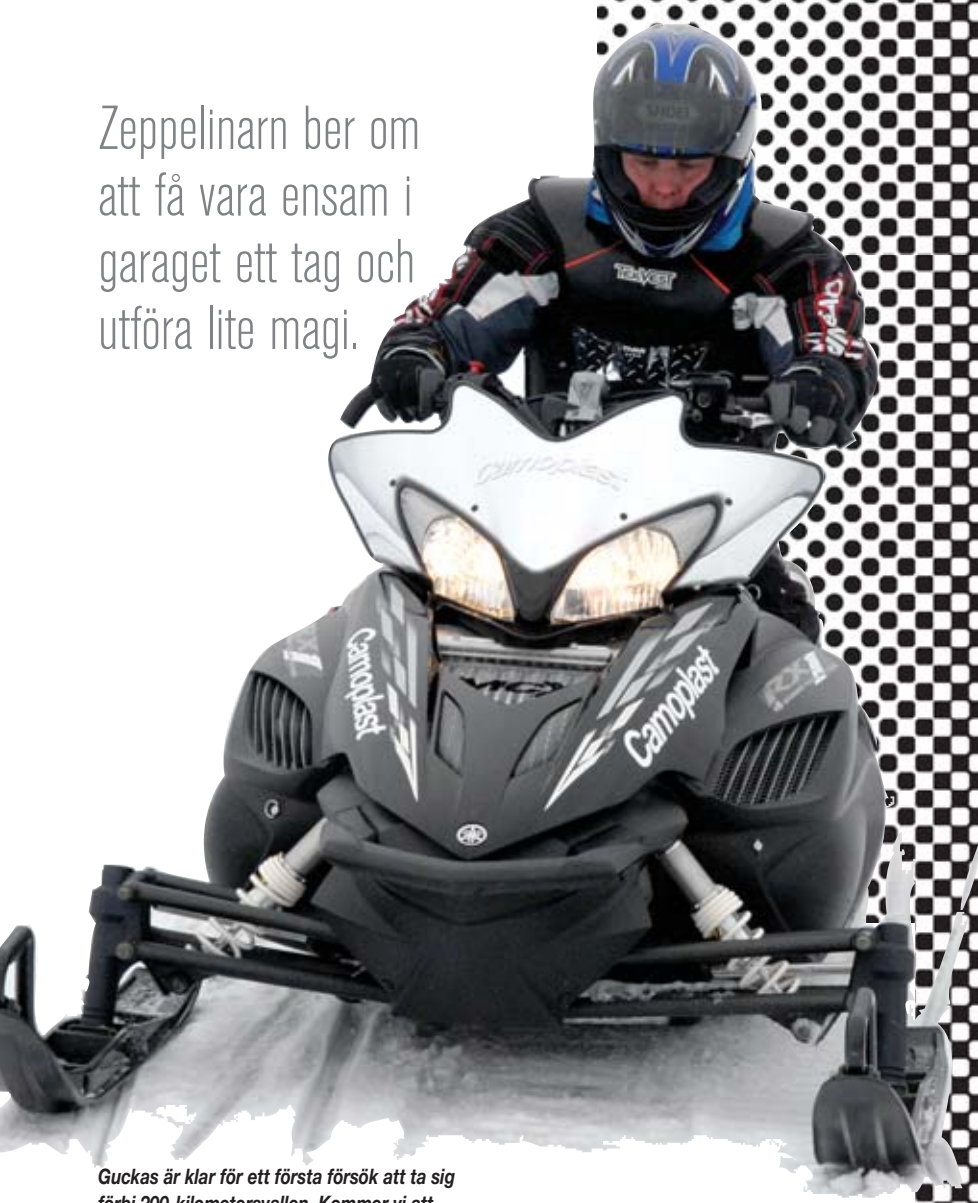
Guckas ger sig iväg och det hörs att han försöker att inte åka på varvstoppet. Han håller ut hela sträckan och vänder maskinen. När han åker tillbaks mot oss smäller

I ett ganska lönlöst försök att nå 200 km/h ställer vi om sekundärvariatorn för att få den att växla på mer.

Hemlighetsmakeriet är stort när Zeppelinarn justerar Aaen-variatorn, och ingen får vara i närheten.

Guckas är förbered för att ta sig an RX-1:an, kan den leva upp till våra förväntningar?

Zeppelinarn ber om att få vara ensam i garaget ett tag och utföra lite magi.



Guckas är klar för ett första försök att ta sig förbi 200-kilometersvallen. Kommer vi att lyckas? Förväntningarna är stora.

och lever motorn om rejält. Han stannar till och vi springer fram för att läsa av GPS:en, den visar 195 igen och Guckas säger besviket.

—Jag vill i alla fall åka 200 km/h idag, men det verkar inte spela någon roll vad jag gör. Den måste helt enkelt drevas om.

Det är ingen idé att försöka mer denna gång, vi packar ihop och beger oss till garaget för att fundera ut något som trots avsaknaden av delar kan göra att vi bräcker de 200.

Vi ger inte upp

Att det finns potential i maskinen är det ingen tvekan om. Med rätt utväxling och bra förhållanden ska vi nog kunna knäcka det gällande rekordet på 257 km/h. Vi har som sagt inte fått de delar som vi behöver för att göra det möjligt just nu och bara för att tidningssäsongen är slut lägger vi inte ner projektet, nej för vår fortåkarsäsong har ju precis börjat och kommer rulla på någon månad till.

När vi i slutet av säsongen gjort några seriösa försök att slå rekordet kommer projektet att ändra riktning något.

Vi har ju en sommar i antågande där både gräs och asfalts-dragracing står på schemat. Vi kommer alltså sikta på att bli snabbast på alla underlag och för att detta skall vara möjligt kommer motorn att vidareutvecklas. Den skall bland annat förses med nya vevstakar från Carillo och en uppsättning dragstänger för att den skall hålla ihop för ett ännu högre effektuttag.

Även insprutning och tändning skall bytas ut. Vi planerar att montera ett Autronic SM4-sprut som har de egenskaper vi är ute efter. Det vi först och främst vill ha är en "two-step"-funktion. Tack vare en sådan kommer vi att kunna hålla full gas vid en dragracingstart, men att motorns varvtal samtidigt begränsas till att understiga tillslagsvarvet på variatorn. Detta medför att vi kan bestämma laddtrycket i starten och slipper använda oss av lustgas för att få fart på turbon. Ja ni hör ju, framtiden är mycket intressant och vi har mycket att leva upp till.

Hur det kommer att gå i sommar? Det kommer du att kunna följa på www.snowrider.se men även i vår systertidning Street&Strip där vi löpande kommer att redovisa allt som händer. Håll ut, vi ska bli snabbast!

Vi kör än så länge på vanlig 98-oktanig handelsbensin, men när vi skall vrida på mer laddtryck går vi över på racesoppa.

Mattan från Camoplast och specialboggin gjorde att allt rullade mycket lättare. Vi blev tvungna att vikta på variatorn mer.

Med en viss besvikelse läser vi av GPS:en. Men 195 km/h på halv gas är en bra början.

..to be test center
..test report_ #03972
..date_ 07:03:05.13:24:59
..location_ riksgränsen sweden
..rider_ stefan hansson
..photo_ hans wärdell
..injuries_ dislocated shoulder
..test result_ +++++

TO BE OR NOT TO BE

WET JOB COLLECTION

to be

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

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

OCKSIDE.NET

2008 Polaris

Drakens år 2007, vart förmodligen vändpunkten som i det långa loppet räddade Polaris skoterdivision. År 2008 fortsätter det tuffa arbetet och några stora men ändå fullt logiska nyheter presenteras.

Av: Patrik Larsson

600RR heter Polaris svar på en komromisslös räser att sälja till allmänheten.

Det första året för Polaris nya strategi är snart till ända, och det är dags att inleda det andra. Inriktningen är fortsatt att jobba för ökad kvalitet i stället för att kunna presentera så mycket som möjligt.

Det är lite svårt att veta vart man skall börja, för Polaris har två mycket stora nyheter inför 2008. Vi börjar med nyheten som antagligen gör flest Polarisfrälsta glada.

Med den nya motorn 800 HO CFI är Polaris tillbaks bland skotrarnas storkubikare. Den nya 800:a motorn är cirka 10% starkare än 700 CFI och har ett upp till 35% starkare mellanregister. Med bland annat monoblock för cylindrarna har man fått en stabilare motor, som får bättre kylning och en mer optimerad portning. Precis som på föregångaren 700 CFI använder man sig av fyra injektorer och jämfört med den har vikten ökat med strax över ett kilo.

Ski-Doos 800R har alltså fått sig en riktig utmanare, vilket blir spännande. Polaris gör också precis som Ski-Doo och introducerar den nya 800:an endast i deras mountain-modeller.

800 Dragon RMK kommer till oss med två mattlängder, 155" som introducerades förra året och nu en på hela 163" för de riktigt seriösa fantasterna.

Den fabriksmoddade stilen "RAW" fortsätter att utvecklas. Freestyle-sätet bland annat har tappat något kilo i vikt och har även blivit något smalare för bättre ergonomi. Även den nya tanken har blivit mer ergonomisk och det i sista sekunden ditskruvade baklyset har fått en smartare placering längst bak på chassit. Alla IQ-modeller inklusive RMK har fått nya lättare styrspindlar som även kräver en mindre insats av föraren.

600 RR

Den andra riktigt stora nyheten är att även Polaris tar steget och börjar sälja en 600-kubiks version av deras 440-räser till allmänheten. Men här skall du verkligen tänka dig för, du måste verkligen veta vad du köper. Det här är allt annat än en användarvänlig skoter. Den är byggd och anpassad för Amerikanska crossbanor, här är det bara höga hopp och brutala tvättbrädor som gäller, noll komfort och... ja den är hur från som helst. Även Polaris insåg tillslut att det blir svårt att i längden motivera för dom som betalar(aktieägarna) att man skall ta fram världens tuffaste maskin, men att den inte skall säljas och alltså inte tjänas pengar på.

Om du skall hinna med att bli ägare till en av dessa lär du nog sluta läsa nu och ställa dig i kö.

I det övriga sportprogrammet får vi se en del förbättringar. Fotsteg med bättre fäste och som genom stora hål lättare hålls rena från snö. Som vi tidigare sagt, de nya styrspindlarna och Dragon-modellerna kommer att få de nya fjäderlösa Ryde FX Air 2.0-dämparna.

Den modellen som sticker ut mest, men som samtidigt är en av de mest spartanskt utrustade är IQ Shift. Den är helt svart. Inte ett klistermärke eller färgklutt så långt ögat når. Detta är en riktigt billig och enkel skoter som det är meningen att du skall uppgradera, och därför inte betala för saker du inte behöver. Nu kommer det finnas både rosa flames och dödskallar att köpa till. Men skit i det, helt svart är lika med, helt rätt.

Hybrider

Som sagt likriktas modellerna för att göra produktionen enklare. Switchback och får därmed samma förändringar som övriga IQ-modeller. Hybriderna blir även kortare med den nya 136"-boggin och 700 HO CFI introduceras i segmentet. Touringmodellerna får de nya spindlarna, en ny 136" boggi introduceras, nya bättre backspeglar och ett justerbart ryggstöd.

Det blir ett spännande år, och det skall bli intressant att se Polaris slå de andra från deras underläge, som kanske snart byts till ett överläge.

IQ Shift är helt svart och helt rätt. Med högre kammar som tillval och ett riserblock blir den ännu bättre, men om vi får se den i Sverige är just nu lite oklart.

Polaris har flera fina touringmaskiner

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

Ski-Doo® – världens mest köpta snöskoter

RF-KÄNSLAN ÄR SVÅR ATT BESKRIVA

Men när du väl provat är du fast. För RF-chassit är magiskt och obeskrivligt perfekt. Det förvandlar skotern till en lättmanövrerad, mångsidig och totalfokuserad projektil. Där allt sitter som det ska. Där du och maskinen är ett – och fullständigt oslagbara.

brp.com
ski-doo.com

ski-doo®
THERE'S NOTHING LIKE IT.

SKI-DOO 2007 2 TVÅ-ÅRS GARANTI

Distributör i Sverige BRP Sweden AB. Tel 090-17 28 20
® ™Trademark of Bombardier Recreational Products Inc. or its affiliates.

Yamaha

I år tog Yamaha den första segern i den Amerikanska WPSA-serien någonsin på en fyrtaktare, nu kommer det civila resultatet av det.

Av: Patrik Larsson

Den helt nya Nytro RTX är en av 2008 års största nyheter, förhoppningsvis kommer vi även att få se någon konkurrenskraftig sån här maskin på tävlingsbanorna nästa år.

RX-1 RTX ersätter modellen RX-1 ER SP. Fetaste motorn och kanondämpare är receptet.

2008 firar Yamaha 40 år som skotertillverkare. Men det är inte det som är den stora nyheten. Det stora är den helt nya FX Nytro-serien som ersätter de nu föråldrade Vectormaskinerna i de sportigare segmenten.

Detta är en helt ny skoter som presenteras och skall vara ett resultat av utvecklingsarbetet med att ta fram Robbie Malinoskis vinnarmaskin. Grundkonceptet härstammar från Phazern som såg dagens ljus för första gången till den här säsongen.

Som bekant har Yamaha haft insprutning på både den stora RX-motorn på 150 hästar och den lilla 80-hästars Phazermotorn. Tidigare har den trecylindriga förgasarmotorn varit det enda alternativet till dessa två. Men nu kommer det alltså även en högteknologisk mellanklassmotor med insprutning och fyller det tomrummet.

Med hjälp av något större kubik än den gamla trecylindriga Vectormotorn och insprutning levererar den nya motorn 130 hästar. Vidare har man utvecklat en motorbromsreducering som skall göra körningen mer jämn och bekväm. Man har velat få fram en körkänsla som mer påminner om tvåtaktarens brist på motorbroms.

På en helt ny skoter skall man så klart även ha en helt ny boggi, den nya heter Dual Shock Pro och är utvecklad på de Amerikanska crossbanorna. Förutom två korta ledmodeller med olika bra dämparutrustning kommer det även en mountainmodell. Vi kommer alltså inte att få se någon hybrid i det här läget.

Phazer kommer importeras i två versioner, den korta RTX och den långa MTX.

Övrigt

I övrigt liknar 2008-års modellprogram väldigt mycket årets. Phazer kommer i två versioner där RTX är den korta med bra dämpare, Phazer MTX är den långa mountainmodellen.

RX-1:orna kommer in i fyra versioner. RX-1 GT för leden och RTX som motsvarar årets ER SP, en hybrid LTX och så klart även som turbotransplanterarnas favorit, RX-1 Mountain eller som den nu heter MTX.

På touringmaskinerna har det inte skett några stora förändringar och lika så på Viking Pro som kommer att säljas utan förändringar.

Nya namn

För att göra livet lättare för Yamahas kunder, handlarna och definitivt oss journalister har Yamaha nu tänkt att lansera ett nytt namnsystem på deras skotrar. RTX heter de korta sportmaskinerna med den bästa stötdämpningsutrustningen, GT heter de mer renodlade ledmaskinerna, LTX är hybridvarianterna , MTX är bergsklättrarna och Venture blir då touringskotrar.

Men frågan är om det från och med nu blir ett slut på den riktiga namncirkus som Yamaha lyckats skapa runt sina olika modeller.

För att fira sina 40 år som tillverkare har Yamaha valt att måla vissa modeller i deras jubileumsfärger. Vilka har blivit den klassiska kombinationen av röda fält på en vit botten. Nu är det bara för er som har kvar era snygga Yamaha Racing-jackor från 80-talet att ta fram dom igen och vara med att fira.

30 + 31/3 PÅ Gävle travet

Superior Suspension of Sweden

Engans

VINTERFESTIVAL

SHOW FREDAG

OLLE OLSSON

1:a gången i Norden med 4-hjuling

Backflip

SHOW LÖRDAG

SNÖSKOTER

SHOW FREDAG

DANIEL BODIN

Backflip

med solocykel

BIG JUMP

med snöskoter

+ 2 kändisheat i Crosskart

SANDBANERACE

Svenska eliten i alla grenar

SOLOCYKEL

SIDOVAGN

4-HJULING

CROSSKART

+ Minicross Race

Speaker Krister Liljenberg (Eurosport)

UTMANINGAR | RALLYCROSS | VM I GALENSKAP | ARTISTER | KNALLAR | + MYCKET MER

VINN EN SCOOTER! - BETALA ENTRÉN OCH VAR MED I UTLOTTNINGEN AV EN SCOOTER - EN SCOOTER LOTTAS UT VARJE DAG

Info: www.engansvinterfestival.se E-post: info@engansvinterfestival.se Tel: 070-346 41 99

Arctic Cat

Arctic Cat tog ett stort steg in i framtiden med sitt nya Twin Spar-chassi till 2007. Nu smyger dom vidare och breddar utbudet av den nya generationens katter.

Av: Patrik Larsson

Från och med nästa år finns det möjlighet att köpa även touringskotrar baserade på Twin Spar-chassit.

De redan lätta mountainskotrarna kommer att bli ännu lättare. Om vi får in någon vit skoter från Arctic Cat återstår att se, men det känns som att just färgen vit kommer bli trendigast 2008.

Crossfire har ärvt fotstegen från M-serien och har på det sättet både spart vikt och fått ett bättre grepp för skorna.

Reaktionerna när Arctic Cat introducerade Twin Spar-chassit var mycket blandade, så här efteråt kan man väl inte säga annat än att satsningen var lyckad. Den nya F-serien hade inte mycket gemensamt med den tidigare och passade i och med det mycket fler förare än förut.

Även till 2008 kommer vi att få se ett fullsmockat modellprogram i F-serien. Allt från den minsta vätskekylda modellen F5 LXR upp till enlitersmaskinen F1000 och fyrtaktsräsern Jaguar som för övrigt får samma boggi som den övriga F-serien.

Men programmet kommer även att utökas med en fläktkyld modell. F570 som den heter kommer nu göra det möjligt att få köra en ny F-maskin utan att det kostar hela skjortan. En hel del vikt lär nog även sparas in, vilket kommer ge oss en riktigt prisvärd och rolig maskin.

Alla modeller har den nya och för Arctic Cat revolutionerande elmanövrerade backen, förutom F570 som har en mekanisk.

Hela serien kommer även fortsättningsvis att ha systemet för den anpassningsbara förarpositionen, det kommer alltså ingen ren race-modell av F-serien med fast monterad sits och styre.

Vi kommer att få se en del intressanta färgalternativ och ett mer cleant utseende över lag.

Krängningshämmaren är omarbetad och skall vara förbättrad på många punkter.

Touring

Twin Spar-chassit gjorde alltså sin entré förra året i sportsegmentet. Under år 2008 breddas det nya chassits användningsområde och kommer nu även att innefatta ett gäng touringskotrar. De två vi kommer att få se i Sverige heter TZ1 Touring och Touring LE.

De justerbara fotstegen tillsammans med styret och dynan kommer även att finnas tillgängliga i touringsegmentet, och det är väl just där som dom verkligen hör hemma?

Den redan rosade M-serien utökas med en M6 och utöver den kommer vi få se både M8 och M1000 åter igen. Den största nyheten för året är att M-serien har genomgått en rejäl bantningskur. De redan lätta bergsklättrarna skall alltså bli ännu lättare. Bland annat är det den nya Float-boggin som är 3,5 kilo lättare än den tidigare.

Även Crossfire-modellerna har blivit lite lättare. Bland annat har det sparats in vikt genom att dom har fått ärva fotstegen från M-serien. Tack vare de stora hålen hålls snön enkelt borta samtidigt som fästet för skorna har blivit mycket bättre.

Styrspindlarna är nya och skall ge en bättre svängradie än tidigare.

Totalt fyra modeller kommer att importeras, en 500:a och de större 600, 800 och 1000 som kommer i SnoPro-utförande.

De mycket omtyckta Bearcat-maskinerna kommer fortsätta att säljas utan några större förändringar och med samma motoralternativ som förut. En fläktkyld 570 och två bredbandade fyrtaktare där turbomodellen är kungen.

Slutligen får vi väl bara sitta och vänta på vad Arctic Cat kommer att presentera för räsermaskin för tävlingsbanorna. Dom tog ju ett sabbatsår 2007 genom att bara sälja en något uppdaterad 440 från 2006. Så dom har haft god tid på sig att ta fram något riktigt fränt, något annat är väl inte acceptabelt?

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.

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

S1335
Totalvikt 650 och 750 kg, Obromsad.

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

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

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

S2240
Totalvikt 1250 kg Flakstorlek 220x402 cm. Broms.

Hitta återförsäljare på

BJÖRNLYAN

www.bjornlyan.se

FOGELSTA

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

POLARIS®
The Way Out.

Besök
EUROPAS STÖRSTA
Polarisbutik

1500 kvm

Du gör alltid
din bästa
Polarisaffär
hos oss!

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

Haralds BÅTAR AB

POLARIS®
The Way Out.

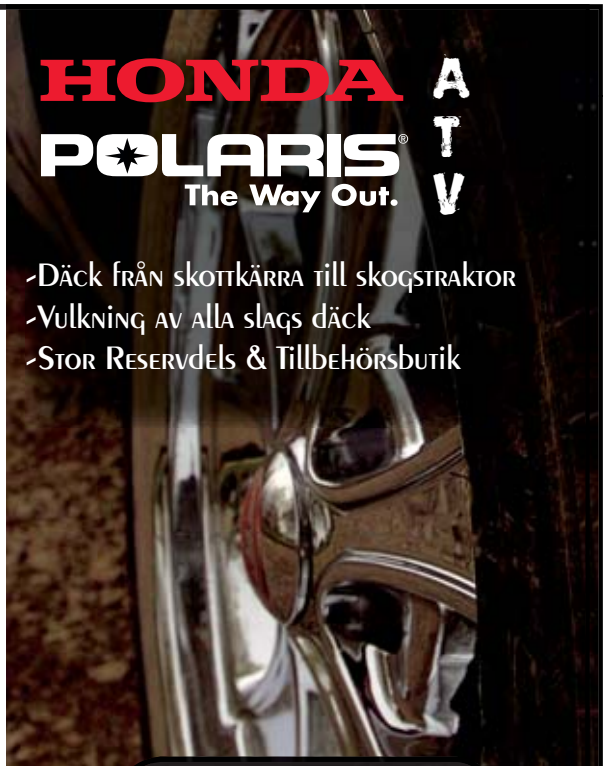
Din egen
RESERVDELSBUTIK

Vårt utlager

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

LYNX ROTAX SDI

Motorn är hjärtat i en Lynx snöskoter. Och med **Rotax SDI-motor** får du inte bara hög effekt och enastående prestanda, utan även omtanke om miljön och låg bränsleförbrukning. Avgasutsläppen är till och med hälften så låga som utsläppen från en konventionell 2-taktsmotor. Och i tider då bensinpriset svänger hit och dit gör såklart varje deciliter skillnad! Denna high-techmotor är försedd med digital bränsleinsprutning istället för förgasare, vilket gör att exakt rätt mängd bränsle sprutas in i varje cylinders överströmningskanaler så snart avgasportarna stängts. Denna indirekta insprutning minskar utsläppen eftersom inget oförbränt bränsle kommer ut via avgassystemet. Och mindre bränsle behövs. Det är inte svårt att förstå varför vi, och kunder som provat, älskar SDI-motorn.

LYNX® BRP

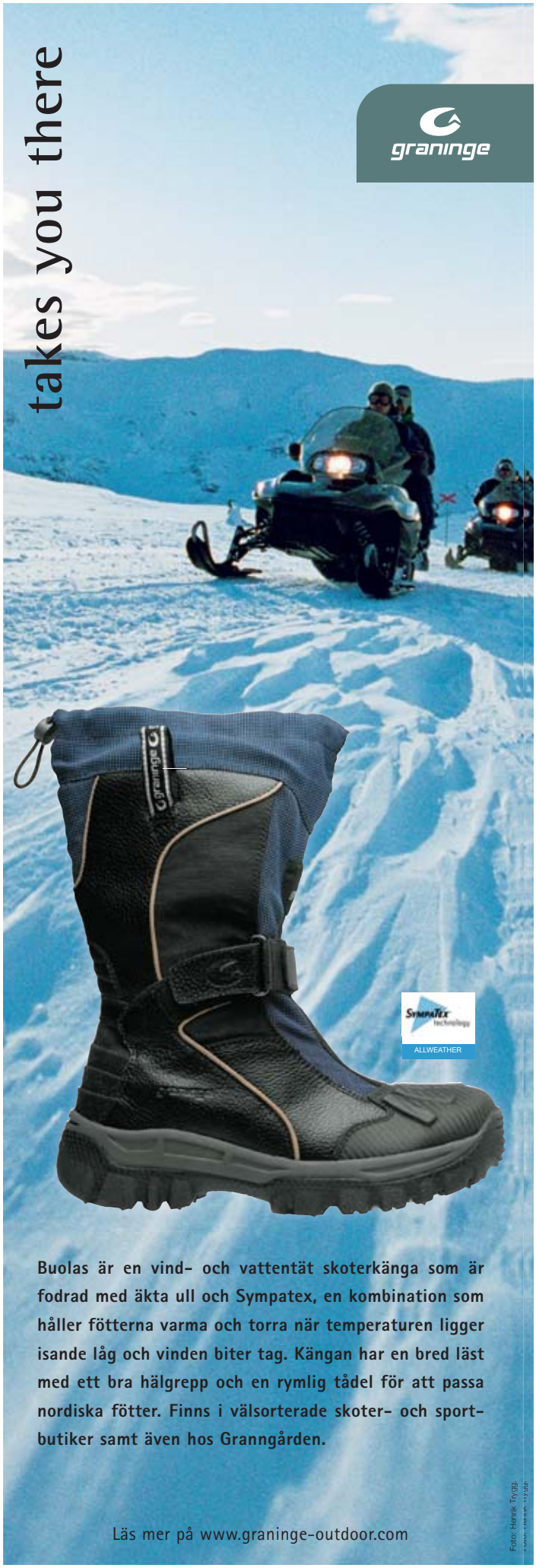
DISTRIBUTÖR I SVERIGE: BRP SWEDEN AB.
FÖR NÄRMASTE ÅTERFÖRSÄLJARE SE BRP.COM

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

brp.com

takes you there

graninge



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

Tidningssäsongen lider mot sitt slut, därmed är det dags att summera våra långtestare.

Av: SnowRider

Att börja sälja sin 440-räser till allmänheten får lov att ses som årets mest trendsättande beslut. Fler tillverkare lär nog hänga på om dom inte skall förlora i försäljning.

Marknadens biffigaste maskin RX-1 ER SP har växt till sig och är starkare, större men också smidigare än någonsin. Det är bara att erkänna, jag börjar bli bekväm. Jäklar vad skönt att bara sätta sig på skotern, vrida på nyckeln utan att vare sig behöva oroa sig för choken eller tomgången. Att SP:n också har en gubbig backväxel får mig att jubla, ja nästan i alla fall.

Faktum är att det här inte är en gubbracer utan snarare en fet ledracer på både gott och ont. Med det menar jag att en effektstark fyrtaktare i slutändan också väger fläsk, men det visste vi ju redan. Men vikten gör egentligen sig bara påmind när maskinen ska upp på släpvagnen eller när man kört fast. Visst känns det att kilona finns där när du ska böka runt maskinen i snäva böjar eller när det blir riktigt gropigt, men inte så det stör. När du väl gett SP:n chansen och kört några dagar så känns den smidigare och smidigare.

Att folk gillar RX-1:an är inte att ta miste på då det oftast slutar med att jag får lov att sitta på någon annans maskin under helgturen. Just 4-taktskänslan är det som gör denna maskin speciell och är i alla meningar positiv, både då det gäller bensinförbrukning och effekt. Bara det att slippa slabba med tvåtaktsoljan är en välsignelse då fyrtaktaren bara behöver bensin för att må bra.

Olaglig

Vem är det då som vill ha en sån här maskin? Gillar du att dra kärring och ungar i en släde efter, är inte det här maskinen för dig, då finns det betydligt bättre maskiner. För det andra är du nog runt de trettio och har kommit över den största lusten att hoppa i de brantaste ravinerna och föredrar leden framför friåkning. För det är just snabb förflyttning på led som är den här maskinens styrka. Skulle du också vara sugen på att bryta mot lagen och låta de 150 hästarna sträcka ut på sjön har du goda förutsättningar att vara riktigt olaglig, troligtvis en bit över 100 kilometer i timmen utöver de lagstadgade 70. Olaglig? Ja, enligt vår GPS.

RX-1 ER SP är inte heller riktigt gratis att inhandla och kostar i runda slängar 135 000 kronor. Men i och med att det är en fyrtaktare så borde den också rimligtvis hålla sitt andrahandsvärde bättre än en tvåtaktsvariant.

Dragon 700

Ja, då var det dags att summera mina tankar och erfarenheter av min första långtestskoter. Efter de mil som jag hittills avverkat har jag bara en sak att säga: Jag är supernöjd med maskinen! Den har attityd och en motor som går utav bara helvete, rent ut sagt.

Polaris har verkligen hittat rätt kombination av motor och chassi. 700:an ger Draken precis de egenskaper som jag vill att en skoter skall ha, den skall vara rapp och lättmanövrerad, och just detta fick vi bekräftat med besked på vår Bästa LedSkoter-test som vi redovisade i förra numret av SnowRider.

700:an var i genomsnitt snabbast på den

På en F8 känner man att utvecklingen har gått framåt med stora steg.

gillar du att dra kärring och ungar i en släde efter, är inte det här maskinen för dig

utslagsgivande snabba sträckan där den till och med spöade RX-1:an. På mellan och långsamma sträckan fick den stryk av Lynx RE600, men tog ändå hem totalsegern tack vare sina över lag bra tider. Jag har under testperioden inte kunnat låta bli att skruva och ratta på stötdämparna och allt eftersom jag testat har jag hittat den rätta inställningen för just mig.

Det enda negativa jag kan komma på är att den har haft en tendens att äta stift. Det är ju ett problem i sig, men att sen Polaris valt att montera tändstift med helt egna beteckningar gör ju inte saken bättre. Jag kan alltså inte gå in på en välsorterad mack och översätta beteckningen enligt de listor som brukar finnas och köpa ett ersättningsstift. Jag blir helt enkelt hänvisad till en Polaris-handlare, och dom finns vad jag vet inte överallt. Dom kommer då garanterat inte att finnas där man som mest kommer att behöva nya stift.

Arctic Cat F8

Jag är lite besviken och förundrad över att inte F8:an gjorde bättre ifrån sig under BLS än vad den gjorde. Resultatet bevisar väl bara än en gång att det är svårt att känna hur fort en skoter går när man sitter på den. Man måste helt enkelt ta fram tidtagaruret och få sanningen svart på vitt.

Teorin om att en mer civil skoter är bättre för dom flesta och att en mer racebetonad modell kräver en god chaufför för att komma till sin rätt har väl också den än en gång bevisats sann. F7:an var helt enkelt för svår för mig medan den nya F8:an är perfekt! Ja, jag säger perfekt för detta är en underbart bra skoter.

Om man jämför lite mellan marknadens olika modeller känns det på F8:n att utvecklingen verkligen har gått framåt, och det rejält. Fjädringen är helt kanon, vi har haft förare som vägt allt från 80 till 120 kilo och alla säger sig ha upplevt samma sak. Det är bara att stå på efter våra mest gropiga leder. FoxFloat-dämparna har varit bra redan tidigare men nu känns dom ännu bättre, och så är dom ju snygga, inte att förglömma.

Motorn ger allt man kan önska sig och trots de 800 kubiken är den förvånansvärt lättstartad, även när det är riktigt kallt. Att dom har lyckats med det konststycket är något som skall hyllas. Tiden med avslitna startsnören på storkubikare när kvicksilvret sjunkit under -20° är förbi.

Allt det här låter ju riktigt bra, finns det inget att klaga på? Jo faktiskt, en del. Vi börjar med styrningen. I många fall upplevs styrningen som lite för dålig. Det är lätt att man börjar låta skotern gå upp på ytterskidan och på det sättet få skotern runt böjarna. Nackdelen med ett sådant körsätt är att marginalerna vid snabbare körningen blir lite för små för att det skall kännas helt säkert. Lösningen är antagligen inte att höja boggin fram utan att sätta på ett par fetare styrstål.

Även kammarna på mattan skulle kunna ha varit lite högre, men de 32-kammar som sitter på original är antagligen den bästa kompromissen. Detta är ju lätt avhjälpt så det är inget stort problem för er som vill ha mer.

Sen kommer vi till det stora, och det har vi ju pratat om redan förut, nämligen alla inställningsmöjligheter. Dom är visserligen roliga, ett tag. Men jag känner fortfarande att dom inte är nödvändiga, och inte ens efterfrågade av någon, på den här sidan Atlanten i alla fall.

Den rätta utvecklingen borde vara att till nästa år leverera en skoter med en fast, hög och hård dyna. Styrhöjaren skall bytas ut mot en fast modell, och om den nödvändigtvis måste vara inställningsbar åt något håll, är det på höjden den skall kunna justeras och inte i djupled. Sen tror jag inte att en sportskoterköpare har nå-

Polaris revansch är fullbordad. Dom bet ihop, glömde gamla misstag och gjorde en BLS-vinnare på första försöket. Dragon 700 får symbolisera årets comeback och uppryckning.

Den är störst och har marknadens tuffaste motorljud. Årets RX-1 ER SP lämnar ingen oberörd, den är smidigare, snabbare och fetare än någonsin, helt enkelt en ledräser av rang.

det känns tryggare att med livet som insats hänga i ett styre

Owe har över en natt blivit Lynx-frälst. RE 600 är en Tapio-kopia för civilt bruk och vet du vad du köper så finns det troligtvis inget bättre val. Tycker du att dynan är för hård eller att rutan är för låg? Ja, då har du köpt fel skoter.

Den är inte bara snabbast, den är väl kanske till och med snyggast också?

got som helst emot att ta fram 10:ans ringnyckel och lossa på ett par skruvar för att justera in höjden på det viset. Jag tycker det känns tryggare att med livet som insats hänga i ett styre som sitter fast i riktiga bultar, än med ett tveksamt snabbfäste.

Vidare borde en hel del plast rationaliseras bort, jag tycker Arctic Cat ska titta lite på Polaris och hänga på den utvecklingen i stället.

F och SnoPro-utförande står för mig för en kompromisslös ledräser och det är det i alla fall jag vill ha då jag köper en kort sportmaskin. Den här maskinen är i grunden så otroligt bra, i det närmaste perfekt, att det inte krävs mycket alls för att få den till en av marknadens bästa maskiner för en bred skara människor.

Min testperiod fick för övrigt ett lite snöpligt slut, skoterns buk har körts in i en uppstickande sten. Det främre kylarelementet sitter fäst så att om man kör över något hårt som följer buken bakåt, så kommer det med stor sannolikhet att haka i kylaren och slita lös den, och precis detta hände på vår skoter. Eftersom kylaren numer är en integrerad del i chassit kan man inte bara byta ut den delen separat. Så i skrivandets stund står nu vår F8:a på verkstan och skall få hela chassit utbytt.

RE 600

Vid första provturen vart jag positivt överraskad hur bra den styrde med CTRL-skidorna trots att det var bara några decimeter pudersnö som lyckats ramla ner från himlen. Vid detta tillfälle var det flera kallgrader ute och motorn kändes rapp och välbestyckad för rådande väderlek. Det gjorde dock inte fingrarna som stelnade till ordentligt efter att fartvinden blåst rakt på händerna. Den låga rutan är fin att se på men inte särskilt funktionell. Men det är inte det man vill ha när man köper en RE. Handtagsskydd vart därmed det första som stod på inköpslistan till maskinen. Det finns dock handtagsvärmare som fungerar alldeles ypperligt för mina frusna fingrar.

Till slut kom så den riktiga vintern med tillhörande snöfall även till våra trakter och lederna började bli lite mer som dom brukar. Nu äntligen fick RE:n bevisa vad den är tänkt att vara bäst på. Trots hög fart och gropiga leder håller maskinen kursen bra och bjuder inte på några överraskningar. Lynxen gör precis som man säger åt den att göra, nästan alla gånger i alla fall. Är underlaget riktigt hårt kan det upplevas som att den är lite överstyrd. Detta bör dock vara lätt att ordna upp genom att justera skidtrycket en aning.

PPS-boggisystemet har sina anor från början av 90-talet och med de senaste moderna uppdateringarna är den riktigt kompetent för skandinaviska leder och banor. Både den främre och de bakre stötdämparna i PPS-boggin är 46 mm KYB i aluminium. Stötdämparna har fasta piggyback-behållare samt hög och lågfarts-justering av både kompressions- och returdämpning.

Framvagnen har begåvats med två 36 mm stötdämpare med "enbart" hög och lågfarts kompressionsjustering, även de med piggyback. Rejält mycket att justera på med andra ord.

Då undertecknad hör till överklassen då det gäller kroppslängd känns RE:ns dyna och höjden på styret förträffligt. Dynans höjd och dess hårdhet gör att man bara

Arctic Cats nya F8 är en i det närmaste perfekt skoter för en bred skara sportmaskinsfantaster. Receptet för perfektion är: En riktig cross-dyna, en riktig styrhöjare och ta bort all onödig plast. Mer än så behövs inte.

VILL ställa sig upp när det börjar bli riktigt slagit. Skönt att slippa bygga egen dynhöjare eller att montera styrhöjare för en gångs skull. Körställningen känns optimal och det är lätt att flytta fram kroppen vid kurvtagning då knäna har fått sin egen lilla plats i skålningen ovanför fotholkarna. Knäskydd kan dock vara att rekommendera för att inte knäna skall se ut som svenska flaggan efter dagens slut. Dynan är efter många mils körning fortfarande rätt hård och håller fortfarande måttet. Många kan säkert uppleva den lite väl hård vid långturer men då har man nog köpt fel skoter från första början.

Variatorbestyckningen vid leverans känns bra men inte mer, den är rapp och ettrig i början och tillslagsvarvet på cirka 4500-4700 rpm känns lagom men det krävs kanske lite högre i tävlingssammanhang, vilket man även får med ett Steg-1 eller Steg-2 kit som finns att köpa. En brantare Helix i Team-variatorn kan nog vara en vettig investering då jag upplever att den inte växlar på som den borde efter en stunds acceleration. Toppfarten är inte vad man önskar när man pressar på en sjö eller skogsbilväg, men inte heller det är det man vill ha när man köper en RE!

På den tid jag nu kört har det inte blivit så många varv på crossbanan men det är en riktigt bra utgångsmaskin om man tänkt tävla på den. För aggressiv körning på led så passar den dock ypperligt redan ur kartong.

Som avslutning så är det bara att erkänna att jag har blivit ett Lynx-fan över en natt!

Snow n' Racing AB , Tranmyrv. 3 , 794 34 Orsa | Tel : 0250 - 55 35 55 , Fax : 0250 - 55 35 54

KOM OCH SE NÅGRA AV VÅRA NYHETER INFÖR 2008 PÅ VÅR RIKSTÄCKANDE ROAD-SHOW!

Helt nytt touringprogram!

Suveräna F-serien!

VI ÄR SNART PÅ EN ORT NÄRA DIG! HÅLL KOLL PÅ WWW.ARCTICCAT.SE

NYHET! CAT CASH

Beställ din nya Arctic Cat till ett extra bra pris!

Kontakta din Arctic Cat återförsäljare för mer information.

Närmaste återförsäljare hittar du på vår hemsida eller ring 020 - 35 00 35!

ARCTIC CAT®

MORE POWER TO THE SNOW!

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

Nyhet '06! Rip Saw med 38mm kamhöjd!

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

Camoplast
#1 IN TRACKS

www.duells.se

Klim

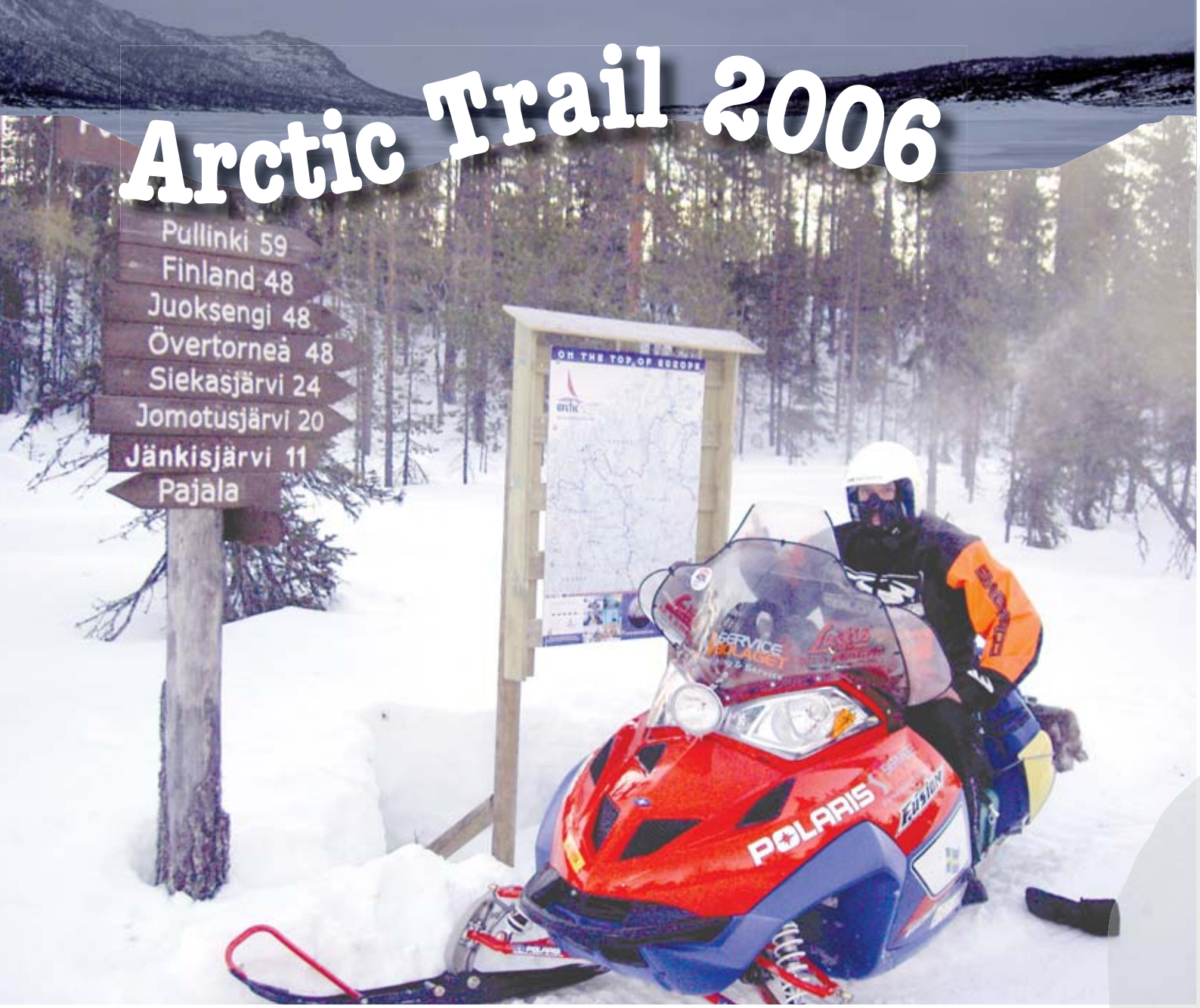
slednecks

"Vi tömmer lagret inför nästa säsong – häng med när rean brakar loss!"

WWW.SNOWTRADE.NET

Snowtrade.net

Arctic Trail 2006



Ronny Rönnberg och Jonas Eriksson åker varje år en riktigt lång skotertur. Förra säsongen avslutade dom med en resa som skulle slå alla deras tidigare resor, tillsammans.

Av: Ronny Rönnberg och Jonas Eriksson

Ronny och Jonas är två killar, eller mer korrekt, gubbar i dryga 30 årsåldern som har lite kinky drömmar vad gäller långturer med snöskoter. Rutinen är att åka minst en långtur per säsong och här följer deras historia om den senaste resan.

Planerna var att åka från Södra Sunderbyn i Luleå och följa ledsystemet Arctic Trail upp till Mehamn i Nordnorge, för att sedan åka till Abisko och Riksgränsen, därifrån vidare till Jäkkvik och hem igen.

—Planen låter inte så tokig!, sa vi till varandra över en kopp ljummet kaffe, så för att göra resan lite besvärligare bestämde vi oss för att göra turen på bara fyra dagar. Vi drog ut några rutter på GPS:en och där fick vi till svar att det skulle bli en resa på drygt 220 mil.

—Det kan nog fungera, sa vi och klubban var slagen.

Maskinerna vi skulle använda oss av var Polaris Fusion 600 HO. Efter lite fjädringsuppdateringar gjorda av Jonas och uppflyttade boggis, precis som på 05:orna fungerade dom utmärkt. Styret flyttades fram cirka sju cm för att vi skulle få till rätt körställning och efter mycket letande hittade vi företaget www.tourbuddy.com på Internet. Dom specialtillverkar tankar till alla märken och modeller, på det sättet fick vi med oss cirka 11 liter extra bränsle var. Med en fem liters dunk på varje fotsteg hamnade den totala bränslekapaciteten på runt 62 liter, vilket borde ge en räckvidd på runt 30 mil. Eftersom mycket av körningen skulle ske under mörker monterade vi även på ett xenon extraljus var.

Tisdag 03:00

Nu var det dags. Jag klev upp och gnuggade mina ögon. Ahhhh, bara -1 grad ute. Det hade kommit lite snö för ett par dagar sen som skulle räcka till för kylningen, kanonförhållanden var alltså att vänta.

Vi startade 03:15 och tog ut Töre på GPS:en. Lederna till Ängesbyn var otroligt fina men därefter gick dom över till modellen tvättbräda och så fortsatte det ända till Töre. Från Töre tog vi oss vidare över Björnberget ner på Morjärvsträsket och vidare på Kalix-älv som vi höll ända till Överkalix där vi tankade.

Nu skulle det visa sig om Arctic Trail är ett ledsystem att rekommendera. Vi åkte mot Pajala och jag kan ärligt säga att det här var den garanterat finaste led som jag någonsin kört på eller ens sett på bild. Tyvärr höll det inte i sig så länge utan vi

fick bara njuta av detta i några mil, när vi närmade oss Korpilombolo kändes det som att leden hade blivit ett skoterspår igen och så fortsatte det ända fram till Pajala.

Åkandet började att kännas i både armar och rygg. Vi var kanske inte var så vältränade av vinterns tv-tittande som man kunde tro. Vi åt lunch, en topplocksvarm Billys-pizza och en energidricka. Även maskinerna fick sitt.

Vi tog sikte mot Finland och deras beryktat fina leder, vi passerade Kolari med höga förväntningar. Vi fortsatte på Arctic Trail mot Ylläs och Levi, och där möttes vi av en oändligt lång crossbana. Hur skulle vi orka med detta?, frågade jag mig, men efter några svettiga mil kom vi i alla fall fram till Ylläs. Här såg vi bevis på hur grymma Finländarna är på att utnyttja turismen, Ylläs kryllade formligen av hotell och skoteruthyrningar.

Vi tog sikte mot Kittilä och sedan mot Sodankylä. Lederna fortsatte med sin otroliga urpumpning av underarmarna och vi fick lov att konstant hålla till höger, så fort vi gled över åt vänster kom det möte, och detta på en Tisdag.

I Sodankylä håller vi på att falla ihop av brist på allt man kan ha brist av. 57,5 mil står mätaren på och det är dags för en rejält god middag.

Vi hittade en mack som hade kalla kompletta burgare i en kyldisk. Vi tog en varsin dubbelburgare med en energidricka till. I micron sjönk burgarna ihop till 50% av sin ursprungligt ståtliga storlek. Den var inte det godaste jag ätit men den hade energi som en tvåkilos chokladkaka, för efter detta stopp gick allt plötsligt mycket lättare igen.

I Kautokeino stannade vi på ett av våra många tankstopp. Med extra stora tankar från www.tourbuddy.com och två femliters dunkar var fick vi med oss totalt 62 liter soppa vid varje stopp.

Kylarslang på löpmeter gjorde det möjligt för oss att koppla förbi det trasiga kylelementet.

I Karasjok dansades det hejvilt.

De finska lederna var kanske inte riktigt så bra som ryktet säger, men finnarna kan verkligen det här med att ta tillvara på turisterna.

Nu siktade vi mot Ivalo, lederna blev något bättre jämfört med vår tidigare erfarenhet av Finland. Men märkningen av lederna var något märkliga, när vi kom till en skylt som visade att Ivalo låg åt två helt olika håll litade vi på GPS:en. Vi kom rätt och efter tankning fick vi en vilosträcka på cirka 10 mil över Inariträsk, det kändes helt ok att få sitta ner efter några timmar i stående körställning. I Sevettejärvi kom det riktiga lappleder och vi följde dessa mot Tana som ligger vid den Norska gränsen, men vägen dit skulle inte vara den enklaste visade det sig.

Vi fick vara på vår vakt så att vi inte skulle tappa spåret i den hårda blåsten. Det började tystna i intercomen både från min och Jonas sida. Det enda vi hörde var ett och annat stånk när ett större gupp passerades.

90 mil

Vi hade planerat att köra som mest 85 mil den första dagen och då skulle vi vara framme i Mehamn, men vi var ju inte ens inne i Norge än. Vi åkte upp på kalfjället som skulle föra oss ner i dalen där Tana ligger. Innan vi hade bökat oss ner i dalen och fram till byn stod GPS:en på 98,9 mil. Vi hade turen att hitta ett hotell som var öppet, klockan var nu 22:30 och vi började lasta in sadelväskor med mera, men då sa jag till Jonas.

—Vi har kört 98,9 mil, nog fan skulle vi väl klara av att knäcka 100 mil jämnt! Jonas höll med och vi klädde på oss igen och tjurkörde den dryga milen på Tana-älven. När vi lastade in på nästa hotell hör jag hur Jonas tjuter till... Han hade hittat en så där fåtölj med inbyggd massage för rygg, nacke, lår och vader. Så där satt han nu och vibrerade. "Härligt" tänkte jag och gick för att köpa oss en varsin välförtjänt öl, jag bytte av honom i massagestolen... Ahhhhhhhh så skönt!

20 minuter senare ligger vi nerbäddade, vi hade endast orkat att smutta en mun ur ölen. Då plötsligt som ett slag i skallen fick jag tokhög feber, jag låg och hackade tänder. Jonas bad mig knipa igen så han kunde få sig lite sömn. Feberatacken höll i sig i en timme, klockan närmade sig 01:00 och jag somnade. Dagens etapp blev 100,1 mil.

Onsdag 07:00

Vi vaknade med tunga ögon och såg fram emot att få i oss en riktig Engelsk frukost med ägg, bacon och flott. Vädret var nästan optimalt och planen för dagen var att vi skulle ta oss ner till Abisko i Sverige, en tur på uppskattningsvis 75 mil, men som vi nu lärt oss kommer det att bli längre än så.

Vi åker ner på älven och siktar mot Nourgam. En mil innan byn hör jag i intercomen Jonas vråla ord jag inte kan återge, förutom att han har kört på något.

Jag vände tillbaks, han stod och höll sig om hjälmen, "inte bra" tänkte jag. Det var ett långt grönt streck på isen bakom skotern och det slutade i en pöl under den. De 100 milen hem kändes plötsligt som 1000.

En spetsig isförskjutning hade träffat så precis att kylaren längst fram i bandtunneln hade vikit in sig mot mattan med ett rörbrott som följd. Det skulle finnas en verkstad i Nourgam så den förbannade bogserlinan som inte skulle packas upp i år, togs fram och vi bogserade den trasiga skotern till Samimotor som är en bil och skoterverkstad.

Lösningen vart att vi helt enkelt kopplade förbi den främre skadade kylaren med kylslang som vi kunde köpa på löpmeter. Den trasiga kylaren bröt vi tillbaks på sin ursprungliga plats och där popnitades den fast.

—Tjohoooo, det funkar!, skrek Jonas och vi

fick nytt hopp, det enda problemet var att halva dan redan gått. Vi tog leden tvärs över älven till norska sidan och där gick den vidare upp på kalfjället. Men på GPS: en såg vi att vi var på väg åt helt fel håll, vi fortsatte en bit till i förhoppning om att hitta någon som kan guida oss in på någon avstickare ner till älven igen.

Vi kom fram till en stuga inte är nämnvärt större än en hundkoja. Utanför står det en skoter och vi bestämmer oss för att knacka på, ingen svarar. Vi provar att öppna dörren, hukar oss och går in.

I den här stugan hittade vi en trevlig kille som visade oss vägen när vi trots GPS:en kände oss vilsna.

Där inne ligger det en gubbe i flytoverall och med Nordnorges största kniv i lappbältet, han var supertrevlig och visade oss den rätta leden ner till älven igen.

När vi precis skulle gå på leden igen fick jag höra dom där orden i hjälmen igen. Jag vänder för att se vad som nu har hänt. Jonas skoter ser nu ut som en H-D, modell Lowrider. Vid en inspektion av boggin såg vi att olja hade läckt från slangen till främre stötdämparen och att en av fjädrarna hade gått av. Att hitta rätt garage eller verkstad nu kändes verkligen långt bort.

Efter att vi najat fast den trasiga fjädern så fortsatte vi mot Karasjok, vilket ligger ungefär 12 mil nedstöms Tanaälven. Denna rutt var inte den bästa för Jonas fortplantningorgan men som tur är har han redan tre barn.

Vi kom fram till Karasjok vid halv femtiden och letade efter någonstans att tanka. Det första vi ser när vi kör upp vid macken är att det på huset bredvid sitter en stor skylt som det står POLARIS på!

—Kör in så kollar vi direkt vad som hänt med den, sa de justa killarna som egentligen höll på att stänga.

Hela länkaget till den främre dämpare hade gått av, samt slangen till clicker-behållaren. Vi hade en extrem tur att de hade både en slang och en fjäder som passade hemma. Efter 3-4 timmars svetsande och mekande var skotern ute på leden igen. Efter denna dag med i princip enbart skruvande och med endast 20 mil på mätaren kändes det trots allt att vi var laddade för morgondagen.

Torsdag 08:00

Första etappen för dagen skulle gå till Abisko, en resa på ungefär 50 mil. I Kautokeino tankade vi och vi blev lovade superleder ända till Sverige. Det kändes verkligen som att vi kunde behöva lite flyt just nu.

Lederna från Kautokeino ända till Karesuando var lagomt gropiga, precis så vi höll oss varma.

Det kändes fantastiskt skönt att komma in i Sverige igen med den ledstandard som det ändå är här, bra uppmärkning och hyfsat preparerade leder.

I Karesuando träffar vi ett gäng Finnar som kom från Abisko och dom varnade oss för vakar ute på Torneträsk. Vi åt lunch innan vi drog vidare mot Kilpisjärvi efter Viktorialeden.

Vi passerade över Rostujaur och kom tillslut ner på Torneträsk, det kändes lite obehagligt att åka på blankisen över träsket i kolsvart mörker. Den första biten var utmärkt men när det upphörde höll vi oss till strandkanten så gott det gick. 22:30 kom vi äntligen fram till Abisko, vi tankade och fortsatte mot Riksgränsen där en stuga väntade på oss med mjuka sängar.

Nere på träsket igen letade vi efter leden vi körde på i fjol. Min skoter började varna för varmgång trots att det var så mycket snö. Vi stannar och felsöker, det var termostaten som gått sönder och låg i stängt läge. Klockan var 02:00 och det blåste och regnade. Vi tog isär termostathuset och klöv termostaten så att det blev fritt flöde istället. Som tur var hade vi med oss en liter extra glykol utifall att inte Jonas lagning skulle hålla.

Vi gav upp med försöken hitta leden till Riksgränsen utan vände uttröttade tillbaks till Abisko. Väl där och letade vi efter någonstans att bo, men allt är så klart stängt och låst. Vi hittade tillslut ett vandrarhem som hade en olåst dörr, den gick in till en bastukammare och just då kändes det verkligen som ett lyxhotell.

Vi fick nog fyra timmars sömn på var-

sitt liggunderlag och dagen blev ändå rätt lyckad med cirka 75 mil på mätaren.

Fredag 08:00

Vi blev väckta av en trevlig dam som sa att: "Frukosten är serverad". Vi klämde i oss frukost och betalade 200 kr för helpension för två man inklusive frukost!

Nu skulle vi hem till Sunderbyn via Jäkkvik. Vi lämnar Abisko via Unna Allakasstugorna, föret är kanon, mycket snö och fina leder. Man kan med säkerhet säga att det här är den finaste sträckningen på hela resan vad gäller utsikten.

Vi kommer ut på Teusajaur där vi möts av blankis och väldigt lite snö. Vi äter en smarrig pasta i Stora Sjöfallet och fortsätter längs dikeskanten till Kebnats, för det fanns ingen led längs älven på grund av de extremt dåliga isarna. Resan fortsätter vidare via Saltoluokta mot Årrenjarka, en etapp vi verkligen kände av i både armar och ben. Med ungefär 2 mil kvar till Årrenjarka känner jag att fjädringen i boggien inte är som den ska, dags för inspektion igen.

Skadorna vi kunde hitta var att främre svingarmen i boggin hade slagits av, men vi kunde hanka oss fram till Årrenjarka. Här blev vi som alltid väl bemötta, och istället för att tanka blev det att vicka skotern på sidan och rycka ur boggin. Vi fick hjälp med svetsning av svingarmen och länkaget till främre dämparen. Suck... jag börjar bli lite mätt på allt skuvande. Men det är väl just sånt här man kommer sitta och skrattar åt när resan är över.

Vi hyr en stuga när vi inser att vi inte kommer att hinna hem under dagen. Detta vart en dag fylld av strul och med 22 ynka mil avklarade laddade vi upp med 13 timmars sömn.

Lördag 09:00

Idag ska vi banne mig hem. Vi åker efter leder som än en gång påminner mig om hur otränad jag är i underarmarna. Vid Jäkkvik styr vi av mot Arjeplog på mycket välpreparerade och märkta leder.

I Arjeplog tankade vi och fortsatte efter Nasaleden mot Arvidsjaur. Nu började vi nästan känna oss som hemma. Men med cirka två mil kvar till Arvidsjaur stannar Jonas sin skotern och skakar på huvudet. Den långa bulten till främre bryggan i boggien hade gått av. Det blev snigeltempo till Arvidsjaur och efter en lång utläggning om hur less han var på att plocka ner boggin ringde han efter skjuts med tillhörande släpvagn hem till Sunderbyn.

Jag skulle då köra dom sista få milen hem, och nu hade jag chansen att få köra sista biten utan all packning. Jag åker mot Älvsbyn med som det känns en helt ny skoter. Den är lätt som en toktrimmad Kitty Cat med en underbar fjädring och tack vare detta kunde jag öka tempot med minst 15 km/h i snitt.

När jag kommer fram till Lauker stannar jag till hos min goda vän Rickard och medan vi står och pratar ser jag hur skotern blöder grönt under buken... Jag tar loss buksidan och kan bara konstatera att det har blivit ett litet litet hål i en kylarslang som har fått sig en stöt under buken. Rikard som jobbar heltid med att reparera just skotrar vart helnöjd med att få förmånen att meka med en "röd maskin" för en gångs skull. Slangen kortades och lite glykol fylldes på, skotern vart som ny igen.

Jag hade fint flyt ända tills jag passerade Älvsbyn, resan började nu verkligen kännas i kroppen. De två sista milen var nästan outhärdliga, men bara tanken på att det var nära nu tills att jag skulle kunna sträcka ut på sofflocket gjorde att jag klarade av det, borta bra men hemma bäst.

Den sista dagen slutade på 47 mil och totaldistansen på resan blev allt som allt 264 mil. Båda maskinerna fick en total genomgång av Kalix Maskiner och därifrån kom dom som alltid tillbaks i tip-top skick. Skotrarna får ett grymt bra omdöme vad gäller hanterbarhet och bränsleekonomi. Hållbarheten kan vi inte heller klaga på, då det mest varit den mänskliga faktorn och maximal otur som spelat in under resan. Väl hemma på soffan började tankarna snurra i huvudet om en ny resa till nästa år, men då utan stul och med ännu fler mil.

Trots att det var stängningsdags ställde killarna på Polaris i Karasjock upp och fixade till både stötdämpare och länkage i boggin.

ETT TACK TILL:
Laitis Luleå
Servicebolaget Nord AB
Lagers Maskin & Consulting
Cronimet i Norr
Robbe på Kalix Maskiner

Rickard i Lauker var riktigt nöjd med att för en gångs skull få skruva något annat än det han till vardags får reparera.

Vad vi kört med

Skoteråkning kräver en hel del utrustning, och gärna bra sådan.

Av: SnowRider

Mikaela blev så glad att hon lyckades få tag på ett lila Castle Racing-ställ, dom rosa var nämligen helt slut och enligt Glansgården har dom varit en försäljningssuccé. På huvudet fick hon i alla fall en rosa hjälm, den är en SnoPro XROSS som finns i en mängd roliga färger.

BJ

I år har jag använt ett ställ från Svenska Tobe som heter Wet Job och är av skalplaggsmodell. Skalplaggen är som namnet avslöjar ett skal som skyddar mot fukt, vind och väta. Ska du ha dessa kläder i riktig kyla kräver det att du klär dig riktigt under.

Har du väl lärt dig att använda skalprincipen är detta det bästa sättet att bekämpa vinterkylan. Själv använder jag Crafts Pro Warm-underställ och toppar det hela med deras första lagers Windstopper kalsonger. På så sätt tillåter jag inte vinden att på något sätt utsätta lilla Peppe och lillkillarna för onödigt drag.

På fötterna har jag även i år ett par Graninge som är av stöveltyp och tål att doppas ner i ett myrhål under en kortare tid. Graninges backelitpuckar man hade när man var liten finns inte mer, tiderna har förändrats, så också Graningekängan. Nu är den riktigt vadderad och har ett snölås i toppen. Nytt för i år är att låsmekanismen för snöret sitter på vadsidan istället för mitt på smalbenet, vilket säkerligen sparar in ett och annat blåmärke. Naturligtvis har jag även Graninges ullstrumpor på fossingarna.

Jag har sedan länge ratat alla andra handskar än neoprenvarianten och har i år bland annat ett par från Hestra. Fördelen med dessa förhållandevis tunna handskar är att de är just tunna. Så länge du har ett par fungerande handtagsvärmare fungerar dessa handskar tillfredställande i riktigt låga temperaturer.

Manne

Finns det något som är värre än att frysa om fötterna? Jag har inte gjort det i år för jag har helt enkelt använt produkter som fungerar. Coolmaxstrumpor från Graninge i kombination med stövlar från Scott av modellen Quad Boots RT har varit kanon. Stöveln är smidig och har ett snölås i skaftets överkant.

Underst har jag haft ett ullfrotté-ställ från Woolpower. Ja, nu tänker ni säkert som jag gjorde, att ull är lika med klåda. Så är det absolut inte, dom fungerar mycket bra och fördelen med ull är att det transporterar bort fukten från kroppen.

Som överkroppsskydd använder jag en TekVest. Bara känslan av att vara bra skyddad gör att man känner sig bekväm och inte sitter en väst direkt i vägen heller.

Det Scott-ställ av modellen X-One jag använt tycker jag är riktigt snyggt. Jag är mycket nöjd med funktionen, det är lagom varmt och har bra vattenavvisning. Det finns dragkedjor för mer ventilation om det skulle behövas. Byxorna är av hängsel-typ och jackan är lång och har snölås i midjan.

Hjälmen är en Lazer Crossbone och har en mycket cool design med en dödskalle på sidan. Den är mycket bekväm och det verkar som om Scott har varit där och måttat när de tillverkade glasögonen jag haft, för de sluter helt tätt i hjälmöppningen. Under hjälmen har jag en facemask, också den från Scott av modellen Wind Warrior Max som är en neoprenmask med huva.

Jag haft två par handskar att välja emellan. Ett par från Scott och ett par från Hestra. Warrior Short-hanskarna från Scott är ett par fodrade fingerhanskar av Gore-Tex typ med neopren-krage som sluter tätt. Hanskarna från Hestra är ett par neopren-hanskar. Neopren är samma material som används i dykardräkter och funkar alldeles utmärkt även för skoteråkning. Handsken måste dock sitta tajt för att fungera optimalt.

Mr P

Mina Kamik-skor som jag hade förra säsongen har jag även använt i år. Dom är lite osmidigt stora, kanske inte så snygga men dom fungerar, och det är huvudsaken.

Även mitt Ullfrotté-underställ med tillhörande sockor har hängt med från förra säsongen. Förstklassig ull är melodin för mig, funkar kanon. Då jag gärna byter strumporna då och då har jag även använt ett par AdventureSock från Graninge. Dom har en bra passform och känns lyxiga att ha på sig.

Det ToBe-stället jag använt funkar precis som allt annat det står ToBe på riktigt bra, under förutsättning att man har rätt utrustning på sig under. Visst är det lite förunderligt att det går att kombinera både form och funktion på det här sättet?

Min Duells SnoPro XROSS och ProGrip brillorna sitter som som gjutna tillsammans, det enda som behövs är att skydda hakan och kanske nästippen med en buff. Just detta är något att tänka på när du skall köpa hjälm och glasögon. Pröva dom tillsammans först, det kan göra hela skillnaden.

För händerna har jag använt ett par Hestra neopren-handskar. Neopren, vilket material! Man får helt rätt körkänsla. Helst skall man dock vid lägre temperaturer ha handskydd monterade, annars blir det för kallt.

Sist men inte minst använder också jag en TekVest, min är en Freestyle som inte bara känns bra, utan även är snygg och när vädret tillåter får den fungera som det enda ytterplagget tillsammans med en tröja.

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

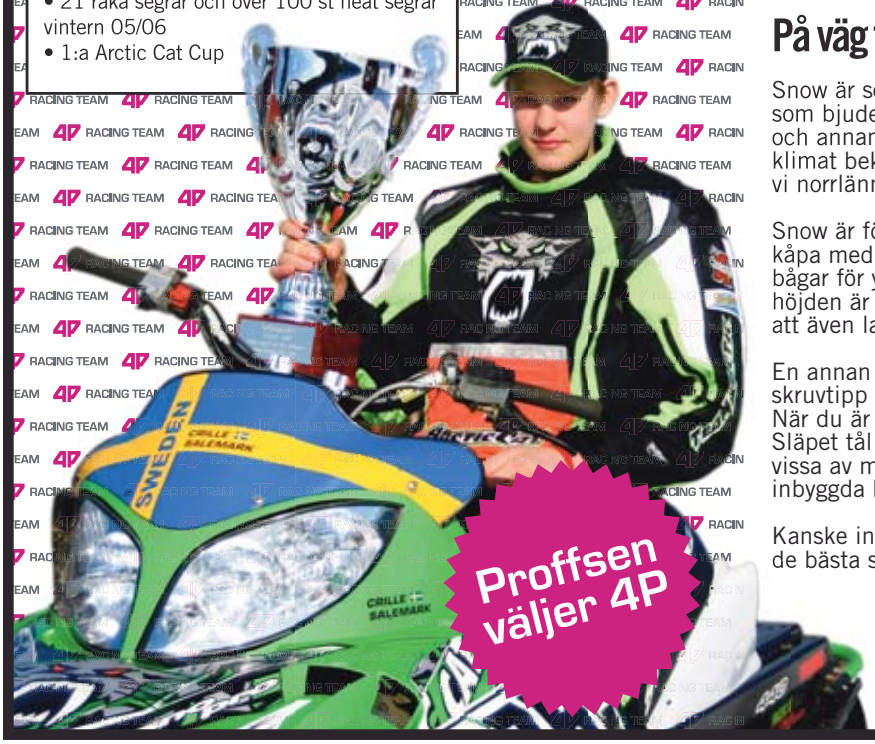
Odenskogsv. 35, 831 48 ÖSTERSUND. Tfn 063-57 00 20, fax 57 00 21. Mail: info@motorhuset.com

4P RACING TEAM PRESENTERAR

Christian Salemark

Team: Fabriksåkare Arctic Cat Sweden

Meritlista:
- 4 SM guld som juniorförare
- 4 Vinster i seniorklassen! (440/800cc)
- 21 raka segrar och över 100 st heat segrar vintern 05/06
- 1:a Arctic Cat Cup



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

Slutet på äventyret?

Det finns nog inget släkte som är så tålmodiga och accepterar så mycket konstigheter som just skoterägare.

Av: Patrik Larsson

När vi tidigare under säsongen drog igång den här lilla serien, där vi skulle följa upp ett begagnatköp från inköpsdagen till påskens sköna turer i solskenet förväntade vi oss lite normalt krångel, precis som det alltid är på en snöskoter.

Nu har det dock visat sig vara lite värre än så. Det roliga eller egentligen tråkiga i den hela historien är att den har engagerat er läsare mer än något på mycket länge. Det är många som helt enkelt känner igen sig i problematiken. Även en av skotersveriges mesta veteraner som är mycket kunnig om allt som det står Ski-Doo eller Lynx på har hör av sig till vår testpilot och velat hjälpa till, för "Det kan ju inte vara fel på en Rotax!"

Vad är det då som har hänt sen sist? Jo, skotern har fått en ny DPM-box.

—Den gick kanske marginellt bättre, men det är svårt att säga. Klart är i alla fall att effekten fortfarande saknas, säger vår testpilot.

Som sagt reaktionerna och engagemanget har verkligen visat sig stort, och vi har fått in många tips om bestyckningar och förslag på vad som kan vara fel.

"Anders" tycker till exempel att vi skall kolla upp tändningen, då det räcker med att den står fel med ett par grader för att motorn drastiskt skall tappa effekt. Hjälper inte det är det enda alternativet kvar att börja skruva på motorn. "Robert" tipsar om att kolla upp kolvringarnas krom-beläggning. Det var nämligen det som var felet på hans skoter.

I värsta fall får vi lov att riva ner motorn helt och bygga upp den ifrån grunden. Alla lager och tätningar måste kollas upp. Lopp, kolvringar och kolvar skall inspekteras för att utesluta allt som det skulle kunna vara något fel på. Nu är vi inte i det läget riktigt än och förhoppningsvis hittar vi felet innan vi nått så långt.

När vi väl har fått motorn att ge den effekt den ska, kommer antagligen variatorerna få sig en översyn, för vi har bland annat fått mycket utförliga bestyckningsinstruktioner från "Magnus" vilket vi tackar för. Han har fått till en markant ökad toppfart och en hårdare gång över hela registret. Han säger sig ha märkt att just primärvariatorfjädern inverkar mycket på just dessa maskiners prestanda.

Vår testpilot vill passa på att rikta ett stort tack till Moras lokala Ski-Doo och Lynx-handlare. Han har verkligen ställt upp och gjort allt för att hjälpa till.

Ordning och reda

Om det i slutändan visar sig vara ett mekaniskt fel i motorn som ställt till allt detta så är det i alla fall en fråga som återstår, vad är som gör att det är så svårt att reda ut vad som är problemet?

Under vägens gång har vi stött på delade meningar hur förgasarna skall vara bestyckade, och alltid har den vi fått informationen från ansett den vara rätt för att den kommer direkt från Lynx i Finland.

Vi har även fått flera reflektioner från läsare att det inte verkar vara någon som riktigt vet exakt hur motorn skall vara bestyckad och utrustad för leverera det som förväntas. Det tycks som en riktig djungel har uppstått under åren vad gäller nålar, munstycken, luftburkar och DPM:er. De flesta har fått ett mycket gott bemötande från handlarna själva som bara har att lita på den information som dom får från Rovaniemi. Är den sen bristfällig och om det råder delade meningar vad det verkligen är som gäller blir det ju inte lätt att hjälpa till.

Nu är det dags att de ansvariga verkligen reder ut det här och meddelar ägarna och handlarna vad som verkligen gäller, eller som en mycket engagerad läsare uttrycker det: "Går det att få till en Ranger Mountain -04 och en Rave 800-04 ska det naturligtvis gå att få till en Adventure 800!!" Och visst är det så, jag har själv vid ett flertal gånger prisat Rotax 800-kubikare, både nyare och äldre för dom kan ju gå så bra att dom tillfredsställer alla.

Rinnande tid

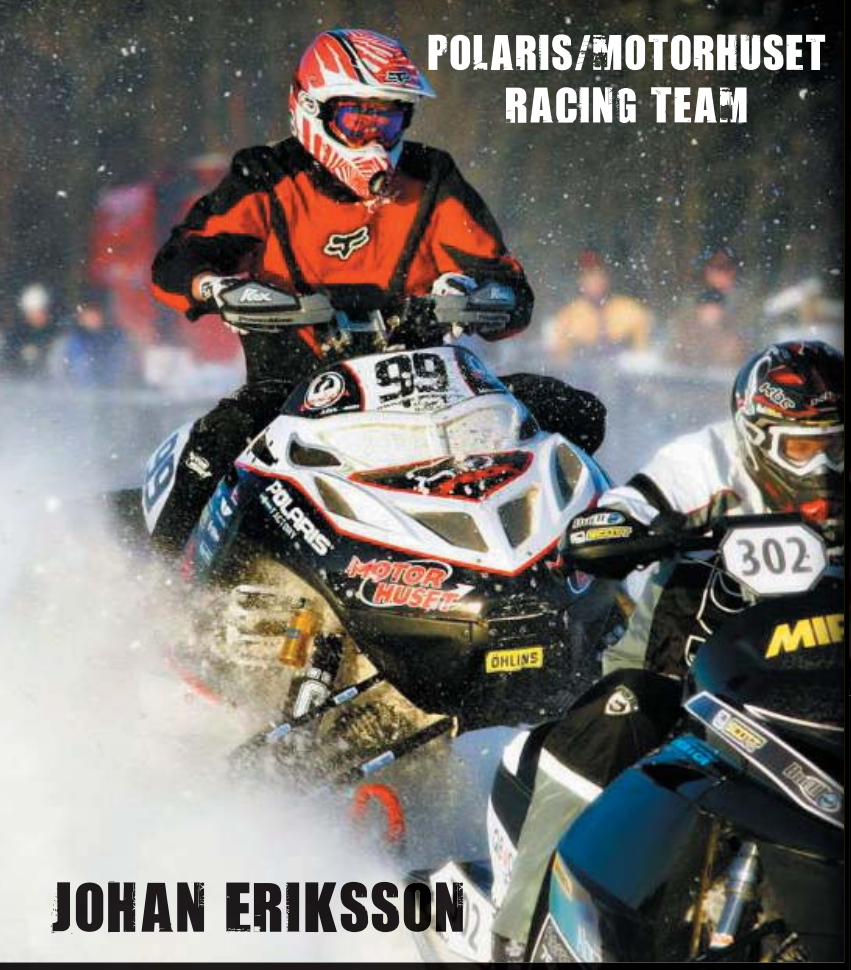
Tiden rinner iväg och vi kunde alltså inte komma fram till en slutgiltig lösning på problemen innan det var dags för tryckning av den här tidningen. Vi får helt enkelt komma med en uppdatering om hur allt löst sig tillslut på www.snowrider.se, håll därför utkik där, så återkommer vi med resultatet.

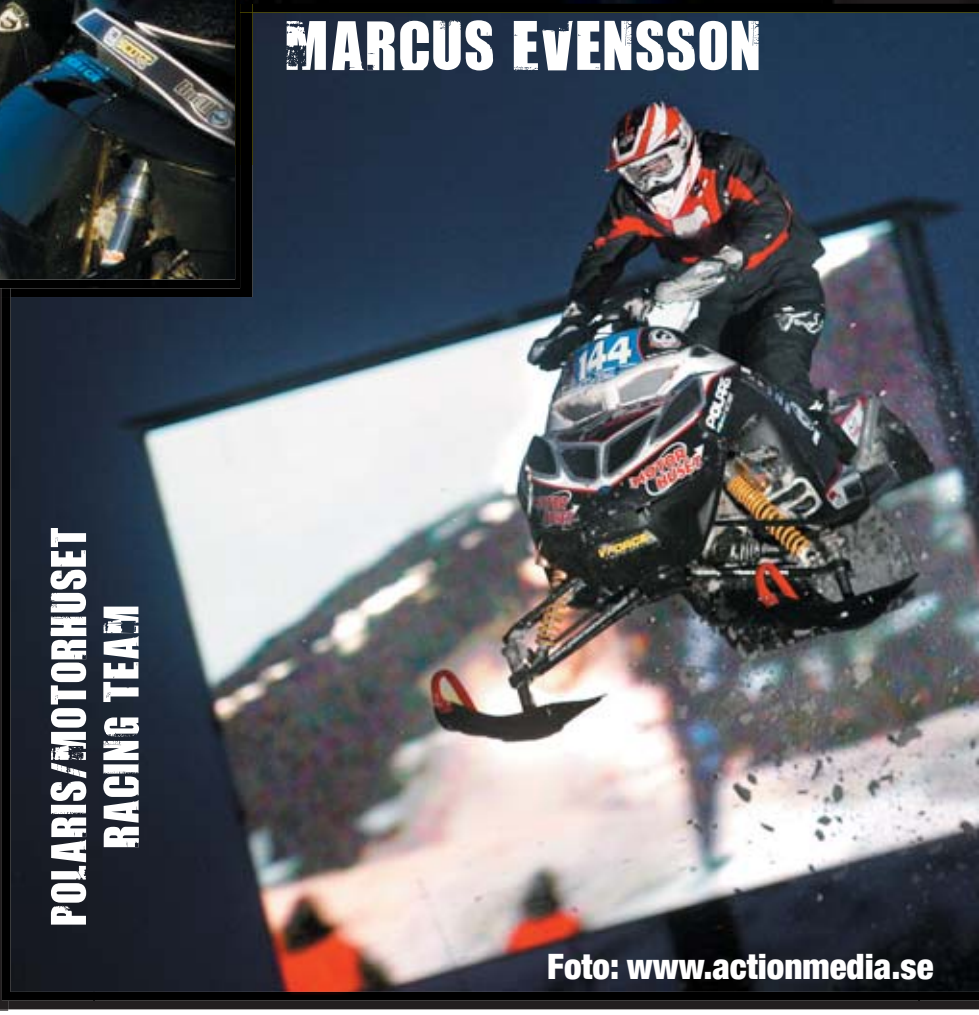
En sak som i slutändan verkligen måste tilläggas, är att så gott som samtliga som hört av sig och har haft problem med deras maskiner, är att dom i övrigt är vansinnigt nöjda med sina skotrar. De övriga egenskaperna så som fjädring, den grymma framkomligheten och körkänslan är exakt vad dom vill ha. Kanske det är just därför dom accepterar att den inte går klockrent i alla lägen. Som sagt skoterägare är ett speciellt släkte.

Skoterlånet

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





TACK FÖR ALLT STÖD SÄSONGEN 06/07

POLARIS FACTORY

MOTOR HUSET
www.motorhuset.com

OZZYBET.com

FOX

Santander CONSUMER BANK

Åsarna Skoterservice

snow rider

Revelj Racing

ÖHLINS ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

PULZINN TRÄNING & HÄLSA

edsbyn MOTORSNÖSLEDAR

POLARIS RACING

DRAGON

Jenso

charden reklam

EVENSSONS Åkeri AB MATTMÅR

Alfa Design Reklam

ProMotech Brings power into your DIESEL

MATTSSON TRAKTOR AB

KÖTTSJÖNS GRÄV FREDRIK NILSSON

Kamasa-TOOLS

CARAN

Starting Line Products, Inc.

Ohlunds dack

JÄMTLANDS FLYG

ARCTIC CAT
WWW.MOTOREXPO.NU
Din Arcticleverantör i Jämtland!
motor & fritids expo
åre 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 "langbeltere" 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 Alo Gaup i USA, Mini Motocross galskap og Norske motocross førere.
WWW.BEHINDBARS.NO
RIDEFREE

vinnare!! vinnare!!
vinnaren!
1:a pris
Den lyckliga vinnaren i vår Power-tävlig heter Kenneth Mårtensson och barnen heter Joel & Alicia som alla får ett par nya skor var!
MADE IN SWEDEN
P. original
2:a pris
Lars Andersson vinner också ett par skor!
no time for cold feet
vinnare betalar ev. vinstskatt

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

Phazer Cup en succé

I samband med introduktionen av den nya Phazern tog Skandinaviska Yamaha ett mycket djärvt grepp för sporten. Dom startade en helt ny enhetsklass, Phazer Cup.

Av: Patrik Larsson

Skotercrossen har i många år lidit av att nyrekryteringen till sporten inte varit vad den skulle behöva vara. Antalet aktiva har sakta minskat och inga direkta försök att rekrytera nya förare har gjorts.

Men Yamaha Motor Scandinavia ville testa och dra sitt strå till stacken, detta genom att starta ett billigare och enklare instegsalternativ. Efter många om och men, en hel del planerande och räknande stod riktlinjerna klara.

Målsättningen var att skapa en klass för att låta unga talanger komma in i sporten till vettiga kostnader. Eftersom alla förare skulle köra på samma typ av maskin med ett mycket begränsat utrymme för modifieringar var det föraren som resultaten i stor del skulle hänga på.

Av de totalt 18 tävlande som fått chansen att vara med är över hälften riktiga nybörjare som aldrig tidigare tävlat på snöskoter.

—Får skotersporten bara behålla en av dessa är allt vunnet, säger Hasse Olsson som ansvarar för Phazer Cup hos Yamaha.

—Om dom sen byter märke när dom går vidare gråter vi inte så mycket för det, bara dom blir kvar och gör att sporten börjar växa igen, berättar Hasse vidare.

Hela upplägget att köra enhetliga maskiner som till så stor del utskiljer sig från övriga klasser har gjort att Phazer Cup-gänget blivit som en egen familj.

—Som en bonus har vi fått ett väldigt bra gäng som kör, dom samlas gärna på samma ställe under tävlingarna och alla är med och delar med sig av sina erfarenheter och tips till varandra, säger Hasse.

Resultat

I skrivandets stund har tre tävlingar av totalt fem stycken avklarats. I täten ligger nu de tre förarna Martin Myhr, Niklas Höglund och Robin Persson placerade. Men de är tätt följda och jagade av de andra, där även tre tjejer är med i jakten.

Förarna är en stor blandning ungdomar från Gävle och Sunne i söder och från ställen ända långt upp i Norrland.

I Phazer Cup körs inte några kval utan man kör två heat under varje tävling. Dessa räknas samman och därefter fördelas poängen. Man tävlar om en total prispott på 50 000 kronor, men även hederspriser från FXR Racing och Yamaha original-produkter kommer att delas ut.

—Så här långt har allt gått enligt planerna och våra förväntningar är med råge uppfyllda, resan framåt har så klart inte varit helt problemfri, men det är det ju aldrig när det är motorer inblandade, berättar Hasse.

Bland annat har man fått lov att göra vissa förstärkningar i boggin, förutom de obligatoriska justeringarna av variatorerna. Men motorerna dom verkar fungera riktigt bra och bara brummar och går.

Framtiden

När du läser detta har antagligen den näst sista tävlingen gått av stapeln i Bruksvallarna och den 24 mars går den sista i samband med SM-finalerna i Östersund. Då får vi veta vem som tagit hem världshistoriens första cup med bara fyrtaktsskotrar inblandade.

Hasse berättar också att man kommer att premiärvisa skotrar ur Yamahas modellprogram 2008 under den tävlingen.

Jag frågar om det blir någon cup även nästa år?

—Ja, det är i alla fall klart att det blir något liknande, vi skall sätta oss ned tillsammans med förarna och utvärdera

511 Martin Myhr och 520 Robin Persson tampas om de så viktiga poängen. Någon av dessa eller Niklas Höglund är starka kandidater till segern i Phazer Cup.

Bara Phazer FX så långt man ser, i en enhetsklass som denna hänger allt på föraren.

Robert Rehn ligger på fjärde plats efter tre deltävlingar.

Totalt 18 förare har fått chansen att delta i första säsongen. Hur många det blir nästa säsong vet vi inte än, men intresset är stort.

årets erfarenheter och kanske göra några smärre förändringar, men det får vi lov att återkomma om, berättar han.

—Det känns som att Yamaha är riktigt på gång in i cross-cirkusen, finns det något mer du kan avslöja? För jag antar att när Malinoski vann borta i WSA-serien så åts det tårta på kontoret?, säger jag.

—Ja visst vart det en hel del tårta!, skrattar Hasse och berättar vidare om planerna för säsongen 2008.

—Vi kommer att se oss om efter en etablerad förare som skall köra den nya Nytro RTX i Stock 600 som klassen förmodligen kommer att heta. Och självklart blir det SM-guld till oss!, avslutar Hasse Olsson.

Då är det väl bara att vänta och se hur det kommer att gå. Klart är då redan nu att Phazer Cup är en succé för Yamaha och skotersporten. Yamaha får mängder med reklam, nya förare rekryteras och inte att förglömma, dom banar väg för att mer miljövänliga maskiner kommer att användas på cross-banorna landet runt. Och eftersom kraven på minskade utsläpp förmodligen bara kommer att bli hårdare, kanske just dessa maskiner är det enda alternativet till slut.

Johan Brodin står på allt han kan och gör det bra, han ligger på en femteplats så här långt.

Anna Eriksson från Finnskoga är en av tre tjejer i startfältet.

Ställning efter tre deltävlingar PHAZER CUP 2007

1 Niklas Höglund Östersund, 52 poäng
2 Robin Persson Lillholmsjö, 49 poäng
3 Martin M hr Team Walles, 48 poäng
4 Robert Rehn Hällnäs, 35 poäng
5 Johan Brodin Finnskoga, 29 poäng
6 Morgan Roth Andersson Pajala, 25 poäng
7 Tomas Tronelius Ockelbo, 23 poäng
8 Marcus Engvall Gävle, 23 poäng
9 Nisse Johansson Lillholmsjö, 20 poäng
10 Viktor Johansson Kiruna, 17 poäng

SKOTERFÖRVARING

Av: Patrik Larsson

Att förvara sin skoter på ett smidigt sätt är viktigt både vinter som sommar. På vintern för att den inte skall bli full med is och frysa fast i marken, på sommaren för att den skall kunna stå orörd, ren och fin tills första turen nästa säsong.

Kapellet

Det vanligaste alternativet att skydda skotern under förvaring är förmodligen att man använder sig av någon typ av kapell. Alla skotertillverkare brukar ha sina som passar just deras modeller. Sen kan man ju köpa de av en mer universell typ som finns i olika storlekar. Det sista och lyxigaste alternativet är att låta någon sy upp ett specialkapell bara för dig, med dina egna önskemål om färg och form.

SnoPro

Kapell Exklusiv. Tillverkat av kraftigt tyg med mycket hög riv- och brottsstyrka. Vatten- och oljeavstötande samt hög flamhärdighet. Dragkedjeförsedd lucka för att underlätta tankning. Kraftig elastisk lina nedtill med krokar och dragsko. Finns i fyra storlekar, från S till XL.
Pris: Från 979:-
www.duells.se

Hamrånge Inrednings AB

Hamrånge Inrednings AB syr bl.a kapell till snöskotrar och andra fordon.
Här har man möjlighet att få sitt kapell utformat efter personliga önskemål med färg och speciella detaljer. Ett kapell är oftast den bästa lösningen ur transport och skyddsaspekt.
Vår specialite´ är skotrar ur Lynx och Ski-Doo familjerna men även andra märken kan komma i fråga.
Pris: Ligger på ca: 1000-lappen och leveranstiderna på några veckor.
www.hamrinr.se

Skoterkapell

Skoterkapell i mycket rivstarkt bomullstyg som tål släpvagnstransport Rejäla infästningar samt monteringsband, tanklucka för smidig tankning när skotern står på släpvagnen. Skoterkapellet skyddar din skoter mot soljus och regn under sommarhalvåret.
Finns till både kort och långbandare
Pris: 995:-
www.skoterdelen.se

Presenningsgaraget

Ett smidigt och billigt alternativ för en mer permanent lösning av förvaringen av skotern är ett presenningsgarage.
Dessa är gjorda av en metallram som kläs med en grov presenningsduk. De är lätta att montera och kan fås i precis den storleken just du behöver.

Mefag AB
Stomme av elförzinkat fyrkantsrör 35x35 mm, presenning i samma kvalitet som lastbils kapell (260-280 g/kvm), valfri färg. Vi säljer själva för att få ner kostnaden.
Pris: Från 5000:- till 10000:- beroende på storlek.
www.mefag.net

Knuttimmer-stuga

Att ställa upp ett litet garage i storlek av en friggebod är ett enkelt sätt att få en permanent förvaring som samtidigt ser riktigt bra ut.
Dessa målar du i den färg du vill, du monterar enkelt in förnster efter egen smak och det behövs inga bygglov då de är tillräckligt små.

Bränna fritid
Förråd och friggebod i knuttimrat virke från de norrländska skogarna. Tryckimpregnerad *syll. Förråden håller måtten 2.5 x 4.0 meter.*
Pris: Garagrförråd: 9.400:-
Standardförråd 9.900:-
säljare: anders@brannafritid.com 073-8011966

Betonggarage

Om du bor i en funkisvilla och inte vill ha en timmerstuga på gården, kan du i stället sätta upp ett litet murat skotergarage.
Dessa murar en normalhändig person upp ganska snabbt och de blir mycket gedigna, är underhållsfria och är helt enkelt ett riktigt hus bara för din skoter.

Friggebod från Finja
Ge din Snöskoter ett hem! Den håller måtten *av en friggebod och därför krävs inget bygglov.*
Ett murat skotergarage i modern funkisstil. ***Underhållsfri, gedigen, hållbar men framförallt*** *vacker! Finjas Lättklinkerblock som är* ***uppmurade tillsammans med Finja Murbruk B och Putsbruk C. Att mura ett skotergarage går snabbt för en normalhändig person. Med ett murat garage får du ett modernt, brandsäkert utrymme som är okänsligt för fukt med väggar som har temperaturutjämnande egenskaper.*** *Skapa ditt eget skotergarage som passar till ditt hus och din trädgård! För utförlig* ***arbetsbeskrivning med materialspecifikation*** *gå in på www.finjabetong.se och välj sedan Tips och idéer för att se hela gör-det-själv broschyren!*
Pris: 34.900 :- (inkluderar allt, grund, tak, fönster, dörr, väggar osv.) Köps hos de byggmaterialhandlare som säljer Finjas ***produkter***
www.finjabetong.se

snow rider

HILLCROSS

Om vi får skryta lite, och det får vi väl i vår egen tidning, så har den årligen återkommande Hillcrossen som bär vårt namn blivit en av årets absoluta höjdpunkter.

Av: Patrik Larsson

Nu är det snart dags igen för Hillcross-tävlingen uppför Gesundabergets stora backe. För er som inte vet vart berget befinner sig, så ligger det cirka 14 kilometer sydöst om centrala Mora. Datumet som gäller är den 21:a april. Det är då alla ni som har möjlighet, skall bege er till Gesunda och vara med och göra denna tillställning ännu bättre än den redan är.

Förra årets stora publiktillströmning gjorde att infarten till området stundtals var helt igenproppad, precis som Björns stora trut två minuter in på lunchrasten.

I bland har nöden ingen lag och självförtroendet är på topp! Du som försöker att dölja dina ädla delar har vunnit en SnowRider hoddie OM du också hittar till tävlingen i år och kontaktar oss där.

Joachim Gunnarsson har ett skönt häng.

Sofia Nilsson från Borlänge sopade banan i den lilla veteranklassen och passade på att rensa öronen på på både publik och personal med sina öppna pipor.

Frost Johan på sin Blizzard 9500 tog hem den stora veteranklassen med bravur.

Förra årets vinnaren i ungdom heter Martin Myhr.

Petra Lindeborg var var oslagbar i dam-klassen på sin F6.

Andreas Ljungberg är en ur sverigeeliten som brukar dyka upp på SnowRider Hillcross.

Även en och annan sjöman brukar komma på besök. Skepp o hoj!

Kom som du är, årets förfest säger en del.

En bakmonterad turbo verkar vara melodin, men antagligen var det något läckage på laddröret så trycket ville inte riktigt infinna sig.

En dag som denna är det solglajjor på som gäller.

Vinnaren Henrik Olsson, tvåan Fredrik Aarnsethoch trean Roger Karlsson är både stolta och glada för den extra prispotten de fick dela på.

En del är coolare än alla andra, du i röda tröjan och de blanka brillorna har vunnit en SnowRider hoodie som du kommer få OM du hittar till tävlingen igen och kontaktar oss där.

Därför skall ni komma hit i god tid innan tävlingarna drar igång klockan 16:30.

Fyra klasser

I förra årets tävling körde vi fyra olika klasser och i skrivandets stund ser det ut att bli likadant även i år.

Det största startfältet hittar du i den öppna klassen 440-800. Här får du se allt från de riktiga ledamatörerna till några ur Sveriges absoluta skotercrosselit tävla mot varandra. I Ungdoms-klassen får du se morgondagens storstjärnor göra upp.

Startfältet i dam-klassen brukar vara ovanligt stort, detta eftersom tjejerna i Siljansområdet valt att göra upp sina trätor på banan i stället för på krogen, en riktig Catfight är alltså att vänta.

För veteranskotrarna körs det två klasser, en för det större och snabbare skotrarna och en för de lite mindre. Vart gränsen går mellan klasserna är inte helt solklar, men det brukar lösa sig.

För att göra det hela lite roligare och tävlingen mer prestigefylld, är det som vanligt extra mycket bonuspriser att dela på för de som tar sig upp på prispallen.

Ok, om du bara är intresserad att komma hit som publik vet du nu vad som gäller, 21:a april, Gesunda utanför Mora klockan 16:30. Men för dig som vill vara med och tävla, ställer vi ett till krav, och det är att du skall gå in på www.moramk.se och anmäla dig, har du inte tillgång till Internet kan du ringa Owe på: 070-624 16 66.

Då var det klart då, vi ses!

Jeff Öijer

www.jeffoijer.se

Tackar för ett bra samarbete denna säsong 06/07

DARK DOG
GUARANÁ & VITAMIN ENERGY DRINK

Duells

LYNX

BRP

TekVest

snow rider

SNOPRO

car audio
SuperNaturalSound

SMARTAB
SMARTAB HI-TECH CHEMICALS AB

LEKSAND MORA
BILDELAR
TEL. 0247-100 21 • TEL. 0250-100 33

Kamasa-TOOLS

Hunflen SNOWX

SHOEI

VASATECH

HMK SNOWMOBILING.COM
PMS 1655
Black

SPECTRO OILS

Gräv-Kålen AB

HESTRA

ÖHLINS

CAR CLINIC AB

Camoplast

M PERFORMANCE

Henriksons Kropplokomotiv
Kiropraktor Olof Henriksson
070-515 43 43
Falun
Over 20 års erfarenhet
Legitimerad av Socialstyrelsen
http://www.olofhenriksson.com

Wasa Kredit AB
Fritidsfinansiering

POWERMADD

Britt Magnus Skog AB

Snap-on

ticnet

SNOWCROSS.SE

Team LINGHED Snowmobile Racing

Regerande Världsmästaren Peter Ericson | Speakers: Christer Liljenberg, Thorleif Hansen & Per Busk (Eurosport, SVT24) | Olle Olsson FQX-uppvisning (backflip!) Restaurangtält | Stort aktivitetsområde för publiken med Tubing i underbacken, Repellering, Snöbowling, Monsterpulkabacke, Miniskotrar | Ockelboracers Kändisrace med bla Sebastian Hohenthal, Mats Nilsson, Peter Sundfelt, Mattias Särnholm | Utställare & försäljare | DJ: Ras I Door | SSC 440 med Sverige-eliten

Mer info på www.snowcross.se

Missa inte årets Bankett!

Trerätters middag, bar, dansgolv, Entertainer: Governor Andy, DJ: Ras I Door, modevisning, mingla med eliten, extra prisutdelning mm

Bankettbiljetter släpps 5 mars. OBS! Begränsat antal.

HANDIKAPPASSISTANS PÅ ARENAN:

libra assistans

Tel: 023 - 70 31 70

SNOWCROSS WORLD CUP FINALS 2007

Lugnet, Falun 31 Mars

VM-FINAL I FALUN!

BOENDE OCH BILJETTER

VISITFALUN.SE 023 - 830 50

Välkommen till Falun AB

TURISM • MARKNADSFÖRING • EVENEMANG • KONFERENS

SAMARBETSPARTNERS:

SCOTT · ski-doo THERE'S NOTHING LIKE IT. · LYNX · FISKARHEDEN VILLAN · motorbiten · Stös Måleri · KAKEL & KLINKER KAKELPROFFSEN · Myresjöhus · Handelsbanken Borlänge - Falun · FALU KOMMUN

OFFICIELLA LEVERANTÖRER:

Hyrmaskiner Tidermans Gävle•Rättvik•Falun•Mora · TentforEvent · irskylt.se · EVENT & NÖJE i Dalarna AB · Dalvik Kvarn

OFFICIELLA MEDIAPARTNERS:

snow rider · Falu Kuriren · NORKAY · SKOTER

CROSSHUVAR!

Arctic Cat F7
med lysbula
2400:–

Lynx Rave
med lysbula
2400:–

Polaris Pro X
med lysbula
2400:–

IQ 440 med lysbula **2400:–**
RS & RX-1 med lysbula **2400:–**
Viper med lysbula **2400:–**

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

KL RACING

073-9845122
Magnus Larsson

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

POLARIS POLARIS POLARIS

Stor sortering av kläder, tillbehör & reservdelar...

YTTEROCKE PRODUCTION AB
Tel 0640-45117, 070-377 51 15

www.ytterockeproduction.com

Service, Tillbehör & Reservdelar

Thule trailers släpvagnar,
Snöslungor

Tel: 0687-303 75 Fax: 0687-305 50

Åsarna Skoterservice

Snygg & ball
pulverlackering
av all metall

Nya moralack
0250-17345
nyamoralackab@telia.com

www.snowrider.se

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

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 HJC POWERMADD AIROH SNOWPEOPLE 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.YAMAHACENTER.COM

Duell i lössnö

Dagens lössnömaskiner är inte längre förlängda versioner av tillverkarens sportmaskiner med en längre matta. Nej, idag är dom byggda från grunden att bara fixa en sak, att klättra och skyffla puder.

Av: Alf Sundström

För mig finns det ingen typ av körning som är roligare än att göra egna spår med skoter. Känslan av att med en modern pudermaskins hjälp fara fram i snö så djup att man omöjligen kan färdas där med skidor är rent underbar.

Att snöskotrar numera är så väl utvecklade i frågan om framkomlighet gör körningen roligare än någonsin. Skillnaden jämfört med vad som såldes för bara sju år sedan är enorm, sett ur alla aspekter. Terräng som tidigare var en utmaning är i dag inga problem för den som kan bemästra sin skoter.

Frågan är bara vilken av dagens bergsklättrare som är den absolut bästa som kan köpas för pengar? Vi har jämfört två av dagens värstingar som bägge gör anspråk på den titeln, nämligen Polaris Dragon RMK samt Ski-Doo Summit X-RS.

Vi skulle givetvis inkluderat även Arctic Cat M8 i detta test men då jag tyvärr inte lyckades så bra med planeringen uteblev den, mitt fel och ingen annans.

Som referensskotrar har vi i stället ett axplock av vad man kan träffa på i den Svenska fjällvärlden. En Summit REV 800 144" får representera den moderna lössnöaren med kort matta och Polaris Escape 159", den fullånga med konservativ körställning. Renegade 600SDI samt Polaris FST Switchback är hybridalternativen och min Apex Mtn Turbo får ses som extremen i sällskapet, vilket även "Hedlunds" Lynx Enduro 550 också är, fast på andra sidan av skalan.

Frånsett mig består testlaget av en brokig skara personer som har ett gemensamt skoterintresse och förkärlek för meterdjup snö. Eller kanske inte exakt alla, för vår stockholmare "Hedlund" har inte sett pudersnö annat än på bild före denna resa. Att han kom med sin superkorta Lynx 550 vittnar klart om detta. Definitivt en mycket tuff kille!

Vidare har vi en kopiator-uthyrare från Uppsala, en industriarbetare från Luleå samt hela fyra stycken mycket erfarna och till åldern komna JAS-piloter.

Det är upplagt för ett högt tempo samt vägval utan eftertanke, då ingen i detta sällskap har för vana att tänka efter före.

Vi upprättar ett basläger där vägen slutar, ett par mil från Vilhelminas centrum där en otroligt fin stuga finns till vårt förfogande under dessa dagar. Stugan ligger mitt i ett av Sveriges absoluta lössnöparadis med stora möjligheter till äventyr. Vi vill rikta ett stort tack till Carin och Stig som utan att tveka lånade ut sitt hem till detta rövargäng.

Perfekta val

Färden går efter en föga välplanerad rutt och vi passerar snabbt Stalon, Saxnäs och sover sedan över en natt i Kittelfjäll.

Terrängen varierar stort, liksom snödjupet och vi får verkligen tillfälle att testa maskinerna under varierande förhållanden. Hybridskotrarna imponerar stort genom att klara sig väl då vi leker på de bottenlösa myrmarkerna och dessutom vara ruskigt snabba efter leden.

Renegade 600:an är tveklöst en av Ski-Doos bästa modeller för varierad körning och bränsleförbrukningen är dessutom otroligt låg. Ska man både pudersurfa samt köra touring är detta ett perfekt val.

Polaris FST känns inte riktigt lika sportig men turbomotorn har ett bedrägligt lugn vilket gör att man faktiskt kör fortare än vad man tror. Komforten är mycket hög och att inte lukta tvåtakt när man kommer hem känns alltid bra.

Summit 800 144" är den lössnöskoter som många ser som den bästa modellen för svenskt bruk, och det är lätt att förstå varför när man kör den. Det är en smidig skoter med en modern körställning samt bra prestanda. Att REV-Summit har ett högt andrahandsvärde ser jag inte som något konstigt.

Polaris Escape 159" är fortfarande en kanonskoter trots att körställningen numer känns föråldrad liksom designen. Den har en mycket bra fjädring och alla finesser man kan kräva. Detta tillsammans med en enorm framkomlighet gör den till den mesta prisvärda skotern i detta sällskap.

effekt finns alltid i överflöd

Exakt när man så önskar gasar man upp en Apex Turbo på rullen. Varför bli vuxen?

En 310-kilos Apex Mtn borde inte vara smidig i lössnön, men med 270 turbostinna hästkrafter kan man enkelt få med sig alla kilon. Helt klart den manligaste skoter jag någonsin har kört och betydligt mer bruksvänlig än vad man kan tro.

Den enda riktigt stora nackdelen är den något höga bränsleförbrukningen.

Min Yamaha Apex turbo ser nog de flesta som en totalt vansinnig skoter. En 310 kilos best med 270 hästkrafter kan väl aldrig användas till något annat är att klättra i Klippiga bergen med?

Faktum är att turbomotorns effekt är enkel att reglera med gastummen och man kan utan problem köra den precis som en vanlig skoter. När jag ger fullt från stillastående har jag enligt min datalogger fullt laddtryck efter tre tiondelar av en sekund, detta kan tyckas lite väl våldsamt, men det är precis så jag vill ha det. Vid aktiv körning har jag i praktiken alltid tillgång till full effekt utan fördröjning. Det är nästan barnsligt kul och det är mycket enkelt att avsluta en pudersväng med att köra på rullen, för effekt finns alltid i överflöd.

De vanliga dragrace-övningarna där man jämför sin skoter mot kompisarnas blir nästan löjligt enkla att vinna och den berömda "turbofördröjningen" är alltså något som jag bara lider av när jag läser om den på Internet. I övrigt är Apex Mtn tveklöst en av de smidigaste Yamaha någonsin för lössnökörning och frånsett klena originalstötdämpare känns detta som en mycket komplett skoter.

Att man bör väga lite mer än genomsnittet för att gilla en Apex är kanske en del av förklaringen till varför just jag är så förtjust i den. Sedan ska man inte glömma att en ny Apex Mtn med turbo samt nya stötdämpare kostar närmare 200 000:-, inte en skoter för alla alltså!

Lynx Enduro 550 då? Hur fungerade den? Det snälla svaret är att för ett antal år sedan hade den piskat banan med alla på marknaden tack vare sitt fina chassi, men jämfört med de motorstarka skotrarna vi har med känns den som en Kitty-Cat.

Låg vikt kan definitivt inte ersätta den effekt och bärighet som de andra i detta sällskap har. Det var inte många som ville köra Lynxen då vi lekte i pudret om jag säger så.

Polaris väg tillbaka

Efter att Polaris i två säsonger försökt får till sin RMK 900 kom alltså beskedet att den läggs på is tills alla problem är lösta. Detta innebär att årets värsta RMK heter Dragon 700 och har en helt nyutvecklad "smallblock" med rötter i 440-racermotorn.

Chassiet är helt omarbetat och tunneln samt sadeln ser ut att komma direkt från eftermarknaden.

En ny lättviktsmatta med ny delning snurrar runt en lättad och förbättrad bakfjädring. Mattlängden är ny för året då 55 delningar gånger 2,82" ger längden 155".

Om nu någon ser detta som "för långt" kan jag säga att min enda fundering då jag fick Draken var: "Är den inte lite kort?"

Efter denna helg vet jag att mattan räcker till, men den ska absolut inte vara kortare. Det är bara svammel att vi i Sverige skulle tjäna på att köpa korta lössnöare då försäsongen verkligen bjuder på bottenlöst före där man har roligast med en lång matta. Jag anser dessutom att ett längre drivband inte hindrar framfarten under resterande del av året.

260 kg i fulltankad vikt är mycket bra jämfört med förra året och de olika förbättringarna samt den nya 140 hästars motorn har resulterat i en helt ny skoter.

Med Walker Air-dämpare i framvagnen samt i mitten och en "vanlig" Walker Evans längst bak har Draken en förstklassig dämparutrustning.

En TEAM LWT-sekundär kombinerad med den senaste P85-primären genererar god prestanda.

Som grädde på moset har den PERC vilket är Polaris namn på el-backen som reverserar motorn, vilket jag lite retsamt brukar säga är tvåtaktsmotorns största fördel. Sammantaget ser det ut som att de senaste årens tillbakagång i försäljning nu är avslutat och att Polaris lössnökunder åter bör kunna hitta tillbaka.

Just detta exemplar är faktiskt min egen långtestare och jag kan efter 60 mil helt säkert säga att detta är något helt annat än en RMK 900.

Frånsett att den kom med 64-grams vikter och inte de 66 som motorn minst kräver för att ge maximal prestanda är detta en otroligt bra skoter.

Variatorsystemet är i övrigt välkalibrerat, liksom fjädringen och motorn som verkligen går som kulor och krut. Det är en extremt varvvillig snurra som trots sin höga trimningsgrad ger intryck av att vara skottsäker och dessutom är den riktigt bränslesnål.

Det omarbetade chassiet är mycket lättsvängt och den styva fjädringen ger en sportig känsla vid buskörning. Men frågan är om detta räcker till mot Bombardiers nya värsting?

Ski-Doos nästa växel

Ski-Doo har verkligen inte tänkt att vila nu bara för att deras REV de senaste åren lockat fler nya kunder än någon annan enskild modell.

Summit X-RS kan ses som en korsning mellan förra årets Summit och MXZ 440. Tunneln är grym och fotstegen mycket bra, vilket är en viktig detalj. Kraften levereras via en TRA VII-primär till BRP:s egen rull-

Hela järngänget är samlat, utom mästerfotografen Frippe. Vi räknade ut att det rörde sig om minst 700 000:- i skotervärde som fraktade oss ut på turen, trots att "Hedlunds" Lynx knappast är värd med än 25 000:-

kamsvariator som kallas HPV.

Lättviktsdelar som framfjädrar av titan samt lexan-huv vittnar om att detta är en specialmodell. Under huven hittar man den för året helt nya 800R PowerTEK-motorn som ger hela 151 hästar och med en ny special Challenger-matta kan denna effekt utnyttjas till fullo. Så pass hög effekt i en skoter som fulltankad väger klart under 260 kg gör att Summit X-RS har detta års bästa vikt/effekt förhållande.

Fjädringskalibreringen ska vara speciellt anpassad för "hill climb" och dämparna är fullt renoveringsbara samt av högsta kvalité runt om. "Racing RT-typ"-broms kombinerat med sadel och styrhöjjare av samma typ som hos MXZ 440 talar klart om att detta är en äkta lössnöracer och inte en förlängd touringskoter.

Ingen som gillar lössnö förblir oberörd då man ser en X-RS och det känns nästan lite komiskt att jämföra den med exempelvis en Summit från 2001 då skillnaderna är så stora.

Sammantaget har Ski-Doo till denna säsong byggt en extrem skoter med allt man kan önska som dessutom är otroligt snygg.

Att man väljer 151" matta på denna modell känns helt rätt. Kortare ska inte en motorstark lössnöskoter vara enligt mig.

Vår Summit X-RS ägs av JAS-piloten "Rille" och tyvärr hade den bara runt 25 mil på mätaren vilket innebar att den första servicen inte var utförd. I vanliga fall spelar detta väldigt liten roll, men detta exemplar gav inte riktigt fullgod prestanda.

Problemet var att den växlade på runt 600-800 varv för tidigt och därför kunde inte motorn leverera sin maximala effekt. Något var inte riktigt som det skulle i variatorerna, men om det var en fråga om kalibrering eller något annat var inte lätt att avgöra för oss.

I efterhand känns det som att vi borde lagt ner lite tid på att testa lite olika inställningar på TRA-variatorns "kicker"-lägen, men det blev inte av just då. Jag tror också att problemet var ett lite större fel än vad vi enkelt kunnat åtgärda i fält.

Detta är naturligtvis inget stort problem för den som äger en X-RS i detta skick, då en duktig servicetekniker enkelt fixar felet när maskinen skall servas, men det hämmade givetvis vår testkörning.

Väldigt synd för både oss och Ski-Doo att inte Summiten fungerade så bra som den har potential att göra. Vi gör därför jämförelsen med det förbehållet att RMK:n gick i princip så bra den bara kan, men att Summiten inte gjorde det.

Årets bästa

Alla förare växlade mellan de båda testobjekten och de flesta var överens om att maskinerna påminner en hel del om varandra.

Draken är dock något lättare att bryta omkull i lössnön, vilket kan förklaras med att X-RS har bättre bärkraft fram med sina Pilot-skidor.

Bägge har en sportkalibrerad fjädring och körställningen är mycket lika. För en pudersurfning ansåg många att RMK:n är den smidigare av dessa två, men att Ski-Doon troligtvis gör dagens högasta "high-mark" om man skulle klättra i riktiga branter.

Design är givetvis en smaksak men alla ger Polaris priset för "största förbättringen jämfört med förra året" då den nya tunneln samt sadeln verkligen ser bra ut.

Summit har definitivt marknadens bästa originalfotsteg, där man trampar ner all snö genom de stora hålen vilket hela tiden håller dom rena. Att alltid ha bra fotfäste är nödvändigt då man leker i snön. Polaris har även den fina fotsteg, men de isar igen något då man inte lika enkelt kan få bort snön.

Ski-Doo är konstigt nog ensam om att leverera sina skotrar med dragkrok standard, en finess som alla behöver som nå-

Summit XR-S är verkligen en av de snyggaste skotrarna, någonsin.

Thomas Johansson testar hur väl Draken klarar av en pudersurfning i två meter lössnö. "Inga problem!" blev omdömmet.

ett är i alla fall klart: lössnö är livet

gon gång bruksskör. Draget får man tyvärr fixa själv eller betala extra för när man köper en annan lössnöskoter som vilket kan ses som en stor fördel för Ski-Doo.

Vi hade sedan en intressant diskussion gällande om ledegenskaperna över huvud taget betyder något då man snackar om puderskotrar. En del brukar påstå att det inte spelar någon roll alls hur väl en lössnöskoter fungerar efter led då det givetvis är i pudret man kör.

Nu ansåg alla i detta gäng att man givetvis måste frakta sig mellan de olika lekplatserna och då spelar maskinens spåregenskaper en ganska stor roll. Ingen vill ju komma fram sist bara för att skotern är omöjlig att hantera efter ett skoterspår!

Nu är bägge kombattanterna byggda efter den mall som nu gäller vilket innebär en hög och framflyttad körställning. Detta ger en överlägsen kontroll samt smidighet i snön men då man kör riktigt fort där föret är hårt hämmar den höga tyngdpunkten framfarten något.

Dessa skotrar är dock betydligt bättre efter led än vad man kan tro tack var fina chassikomponenter samt låg totalvikt. Med rätt körteknik kan man faktiskt fara fram otroligt fort även i spåren vilket förvånade "Hedlund" lite.

Hans kommentarer: "Vad fort ni kör för att vara så gamla" och "Jag har aldrig någonsin kört så länge med full gas med något fordon förr" säger att vi i alla fall höll ett så pass högt tempo att det var intressant för en stockholmare med en liten fläktskoter.

Jag vill inte utse någon som "vinnare efter led" men jag vill klargöra att mattlängderna hos dagens lössnöskotrar inte är den begränsande faktorn när man kör på hårda spår. Det finns andra faktorer som är mer avgörande.

Slutresultatet

Då vi tyvärr inte kunde bedöma Ski-Doos motor fullt ut går det inte att jämföra prestanda rakt av. Men eftersom Polarisen fungerade kanon med 140 hk och Ski-Doo har 10 hästkrafter mer i bromsbänk så skall jag försöka mig på en välgrundad gissning.

Jag tror att en väljusterad Summit X-RS är årets prestandakung i lössnöklassen, men att Polarisen inte är långt bakom.

Med marknadens bästa och faktiskt enda tvåtakts 700-kubikare är Draken i alla fall ledande i sin kubikklass!

Att Rotax nya 800R PowerTEK är den starkaste motorn mellan 800-900cc tvivlar ingen på, men frågan är om inte BRP konkurrerar lite med sig själv?

Vem kommer nu att köpa den betydligt tyngre Summit 1000? Med bara 10 hk mindre effekt i en avsevärt smidigare skoter ser jag X-RS som det naturliga valet för Ski-Doo-köparna.

I det skick som vi körde skotrarna var Polarisen den som fungerade bäst, men med det förbehållet att Draken var helt i ordning och X-RS:en med all tydlighet var vingklippt. Jag skulle tro att resultatet skulle kunna bli det omvända efter enbart en mycket liten justering av Summitens drivlina.

Men skall en vinnare utses sker det med dagens körning som grund och då är Dragon RMK den som segrar i denna duell.

Alla bör dock ta med i beräkningen att detta är en skoter som jag själv har kaliberat variatorn på och dessutom kört betydligt mer än Ski-Doon. Därför kommer jag inte att vara allt för kaxig när jag kör i kapp med en ny Summit nästa gång.

Risken finns att skotern är välkalibrerad samt att föraren är i god form. Det blir då kanske tungt för min Drake att vinna med en överviktig mekaniker i sadeln. Ett är i alla fall klart, lössnö är livet och sitter man på en av de senaste lössnövärstingarna blir livet ännu bättre!

Ett lätt tryck på gasen och X-RS:en får resning. Detta är kanske barnsligt, men kul för det!

Trots att denna kille är en av de få som uppvisningsflyger med JAS, lyckades han med helgens fastkörning. Hans förklaring till missödet var: "Är man tveksam ger man fullt, och det fungerar ofta bäst!".

Summit XR-S är otroligt fin att pudersurfa med och den 151 tum långa mattan är en stor tillgång i riktigt djup snö.

"Vad fort ni kör för att vara så gamla"

STORUMANS SKOTERSKROT AB
Tel: 0951-710 27 Fax: 0951-710 08
www.skoterskrot.se
Öppettider Mån-Fre 8-17 Lunchstängt 12-13
Massor av begagnade skoterdelar.
Även nya pirat.

TRACTION TECHNOLOGY
Vi har styrstål och dubb från Bottomline Traction Products, till Sveriges bästa priser!
Styrstål 4" till 10" coromant! Från 595:-
Rostfria coromantdubb inkl. beckers! 48 st. från 805:-
TLS kamdubb! 48 st. 795:-
Carbide Insert
Hex Head
M.O.D.S kompositskidor! 3495:- inkl. styrstål!
WWW.PACERAISER.SE
070-5553798 info@paceraiser.se

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

Bättre utsikt 2007 – med nya Palermo

Med bra glasögon skyddar du ögonen samtidigt som du ser bättre. Om du väljer rätt brillor, förstås.

Velodrom utvecklar inc- och skoterglasogon med snart 20 års erfarenhet. Jag kör själv hög sedan jag var 16, så jag vet vad som krävs.

Jag ser brillorna som inte bara en modepryl, utan som en del av den personliga skyddsutrustningen. Alla mina modeller skyddar bra, ger fin sikt och är bekvama. Snygga också, såklart. Och billiga trots den höga kvalitéten – 249 kr.

De senaste åren har jag haft "back to basics" som ledstjärna, med enkla rena brillor som resultat. Tillhöger 2007 års nyhet Palermo – lika elegant som aggressivt sportiga. Med rödbruna glas är de perfekta på snö i de tätaste vackermånadernen.

Läs mer om produkter och återförsäljare på www.velodrom.se.

Velodrom®
BÄSTA HOJBRILLORNA SEDAN 1988

THERMOFLASH
www.imtvagren.se
vätsker-
värmda
kläder

Fordon ▪ Kläder & Tillbehör ▪ Reservdelar & Trimdelar
Bättre FÄSTE med MATTDUBBAR!
- Enkel installation
- Lätt att demontera
- Monteringstid endast 15 - 30 min
Mek o Maskin
i Överkalix
Tel: 0926-10 000
www.mekomaskin.se

Jernbergs
Måttbeställningar, standardstorlekar, specialutföranden.
DU BESTÄMMER!
Designa själv på www.Jernbergs.se
Nyhet!!! Egen design!
Jernbergs

POLARIS
www.reveljracing.se
Revelj Racing
0684-120 59
Hedevägen 628 840 93 Hede

www.bengtscykelomotor.se
Kawasaki
SNO-PRO
Ett parti fjolårsmodeller
till sommarpriser
BENGTS
CYKEL&MOTOR AB
Kvarnswedsvägen 784 65 Borlänge Tel 0243-23 70 80 Fax 0243-23 27
mån-fre 9-18
lör 10-13

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

ARCTIC CAT
Reservdels- ooh Drivmattsdepån i Tärnaby
Piratdelar ooh variatorer i mängder,
mer än 90 olika typer av mattor på lager
www.stenmarksmaskin.se
Allt till rätt pris
Tel: 0954-106 66

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

Granaths
www.granaths.com
Tel: 0250-59 22 10
Selbäckvägen 1
79237 Mora
Mån-Fre 10-18
Lör 10-13
ARCTIC CAT
www.arcticcat.se

Nu är det modernt med en VETERANSKOTER

Det är väldans dyrt att åka skoter om inte du upptäcker charmen hos 60- och 70-talets vrålåk.

Av: Jocke Linder

Magnus Bäckars Rusch 73:a drar kälken obehindrat. I alla fall på led.

Hela gänget samlat innan avfärd. Den skarpögde ser direkt att skidorna bredvid Larven är Vita Blixten, originalskidorna är mycket kortare!

- Larven tillverkades av Lenco i Östersund. Och denna modell heter 690, med en Husqvarna 150-kubikare! Trodde alla visste det, ler Stefan.

Gamla skotrar är små! Normalt sett lastar pickupen bara en skoter

Ibland behövs det en smärre förgasarjustering. Och kanske ett tändstift.

Mats Johanssons Lynx 30S -70:a

Johan Eriksson färdas med stil.Extra plus såklart för fårskinnet!

Veteranskotrar är mycket roligare än du tror! Dessutom får du säkrare hastighet, lägre kostnad, mer naturupplevelse och en oslagbar ballhetsfaktor!

Tycker du att det börjar bli väldans dyrt att ha skoter? Dyrt i inköp, svindyr försäkring, dyra drivremmar och stor värdeminskning varje år?

Förmodligen är du inte ensam om att tycka så, rätt många röster höjs över kostnaderna. Det är också dyrt att köra skoter, och slutligen är det oftast dyrt att byta till en ny, då den dagen väl kommer. Och de "nya", snöfattiga vintrarna som gör att du får en allt kortare säsong varje år muntrar ju inte heller upp det hela.

Men varför betalar vi då alla dessa pengar för vårt skoternöje kan man ju fråga sig. Svaret är givetvis enkelt, det är värt en rejäl slant att få köra av sig lite emellanåt. Och visst ger skotern ofta möjligheten att ta sig ut på fiske, komma fram till stugan på vintern och en massa annat nyttigt.

En grej som jag själv också tänkt på ibland kan ju vara denna - om jag inte har skoter, men alla polare har, då kommer det ju att kännas lite konstigt när jag inte kan hänga med dem ut på allt roligt.

Alla ni som känner igen detta resonemang, och som samtidigt börjar ledsna lite på att studsa runt i klart olaglig hastighet efter gropiga leder mil efter mil, ni borde ta er en allvarlig funderare på att byta till en gammal veteranskoter istället. Försäkring, värdeminskning, reservdelar, snöbrist - allt sånt blir billigare och enklare att hantera med en veteranare på gården.

Själv blev jag tillfrågad för några år sedan av en jobbarkompis om jag ville köpa en gammal skoter. Han hade haft den i många år, kört någon enstaka mil ibland, och aldrig haft några problem. Och jag skulle få den för bara 4000:- om jag snabbade mig.

Skotern ifråga var en 75:a Yamma SW440, och skicket var verkligen OK för att vara en 30 år gammal maskin. Det

Larven accar helt hysteriskt. Skidlyft garanteras i alla hastigheter.

Någon klok människa hade skyltat med information för skidåkare

blev affär på studs, och jag hade nu ett komplement till min nästan nya Arctic 800:a. Jag tecknade en försäkring för några hundralappar och skotern var redo för att användas.

Jag noterade att den hade hög- och lågväxel samt dragkrok, och att det var en bredbandare. Provkörningen visade att den gick superbra i snö, lite vinglig, men annars OK, och att topphastigheten efter isig väg var över 100km/h. Exakt hur fort den gick vågade jag aldrig testa, men d gick fortare än vad de flesta förare tö köra, det kan jag lova. Och ärligt talat var det inte hastigheten i sig som var läskig, utan snarare köregenskaperna då t.ex. skidorna sitter med bara 70 cm mellanrum.

Hur som helst, för att göra en lång historia lite kortare, kan jag väl säga att skotern hamnade längst in i ett gammalt uthus i flera år. Det var ju inte så intressant att hänga med polarna ut på tur med den gamla SW 440:n. Men Arcticen såldes och jag var till denna vinter skoterlös.

Men en gråmulen januaridag i år, fick jag höra talas om en veteranskotertur öppen bara för skotrar äldre än 1980 års modell. Medtag fika, skiftnyckel, startgas och bogserlina stod det i inbjudan. Det var Rättviks Skoterklubb som arrangerade, och eftersom jag visste att de brukar vara duktiga på skoterarrangemang blev jag sugen på att hänga med.

Den gamla Yamahan startade på 15 ryck efter tre års långtidsparkering, och jag tog det som ett gott tecken. Min gamla polare Stefan skulle också hänga på, med sin Larven, så vi tog sällskap till Rättvik. Och aldrig tidigare har jag fått på två skotrar på mitt pickup-flak, och dessutom gick bakluckan att stänga - fantastiskt.

Enligt inbjudan var sträckan bara några få mil, vilken kändes bra med tanke på att termometern visade närmare -20 grader. Samlingsplatsen var bestämd till kalkbruket precis bredvid Dalhalla, och det hade redan kommit fler veteranentusiaster när vi sladdade in på parkeringen.

Eftersom vi befann oss i Rättvik, där det tillverkades skotrar under många år hos Rusch Mekaniska, var det givetvis en majoritet av Ruschar på parkeringen. Men Yamaha, Lynx, Sno-Tric och Trapper var också representerade. Vi körde till avlastningsplatsen och började med förberedelserna innan avfärd. Min Yamaha och polarns Larven startade direkt, men däremot behövde den gamla Sno-Tricen en rejäl dos startgas innan den ville följa oss på tur.

Väl iväg fungerade alla skotrar perfekt, och vi fick en fin tur genom myrlandskapet till den lilla skogskojan "Pökbuder". Väl framme gjordes eld i kaminen och korvgrytan sattes på värmning.

Under tiden förbereddes också ett tävlingsmoment där det gällde att köra en bana runt myren på tid. Det var inte snabbaste varvet som gällde, utan istället två varv där varvtiderna skulle vara så lika som möjligt. Men Kim på SRX:en höll fullt hela varvet och hans tider diffade bara någon hundradel, dessutom hade han snabbaste varvtider, överlägset.

Efter prisutdelning och ytterligare korvätning var vi redo för hemfärden. Inga missöden inträffade, och killen med Ski-Doo Alpinen och tillkopplad bärgningskälke behövde inte assistera någon under dagen. Summa summarum körde vi kanske tre mil totalt. För min egen del gick inget sönder, och bensinåtgången kan närmast beskrivas som försumbar. Och jag hade en kul dag med kompisarna för en totalkostnad av cirka 100 spänn. Med en sportskoter skulle kanske summan blivit en tusenlapp istället.

Förresten, kolla gärna in Rättviks Skoterklubbs hemsida på www.rattvikssskoterklubb.se

De är en stor och aktiv klubb med runt 500 medlemmar, och de har alltid nån kul aktivitet på gång. Skoj med skoterklubbar som har lite drag under galoscherna tycker vi på SnowRider!

Och till sist en liten hyllning: Länge Leve Veteranskotern!!!

Två sportiga Yamaha 440 på samma bild. SW 440 -75 längst bak, och en välhållen SRX -79:a längst fram, ägs av Kim Haag i Rättvik.

Rusch Mekaniska hann göra c:a 1000 skotrar mellan 1967-1973.

Jodå, det är en 2-cyl Rotax 250cc!

Tävla med ToBe och SnowRider och vinn en
SHURIKEN
jacka
värde: 2995:-
Gå in på www. snowrider.se
och svara på följande fråga:
ToBe har flera modeller på Jackor.
Vilken av följande modeller finns inte i ToBe:s sortiment?
1. SPETSNAZ
X. AVALANCHE
2. TREJCHA
Om du inte redan kan svaret gå då in på
www.tobe.nu och surfa runt.
Den som söker han finner!
to be
snow rider
Vinnaren presenteras på www.snowrider.se och kontaktas av oss
Vinnarna betalar ev. vinstskatt.

www.area51.nu
TOBE

AREA 51
EXTREME CLOTHING
0250-22885

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

YAMAHA
RACING
Försäljning Service
Reservdelar
www. SALAB .nu

POLARIS
YAMAHA
Hans Eriksson AB
Prövi
Tel: 0581 310 95 Fax: 0581 317 62

Reparationer & Service. Alla märken.
Ring oss först, det lönar sig!!
Öppettider: Vardagar 10.00-17.00 Lunch 12.00-13.00
Lördagar: 10.00-13.00

MULTIGLIDE
Ulf Arkeberg
Kälke med flyttbar tyngdpunkt
i ultralätt aluminium
5 funktioner
-Passagerarkälke
-Skoterbärgarkälke
-Frakt kälke
-Timmerkälke
-Fyrhjulingsvagn
www.allyouwant-snow.com

ARCTIC CAT
www.mellanstromsmotor.com
mellanstromsmotor@telia.com
Försäljning-Service-Reservdelar

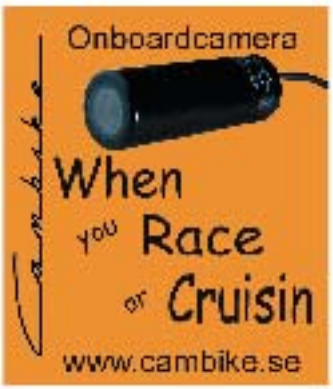
BRÖDERNA
SUNDSTRÖM
Laisvall Tel: 0961-20044
Försäljning
Service Reservdelar
Tillbehör
YAMAHA

Nikasil
Vi har snart 30 års erfarenhet!
www.racingkonsult.com
Har du en sliten eller skadad Nikasil-cylinder? Vi reparerar och lägger in ny Nikasil i din cylinder. Det enda riktiga reparationsalternativet för denna typ av cylinder. För mer info, ring eller skriv.
RACING KONSULT
Vidholmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@racingkonsult.com

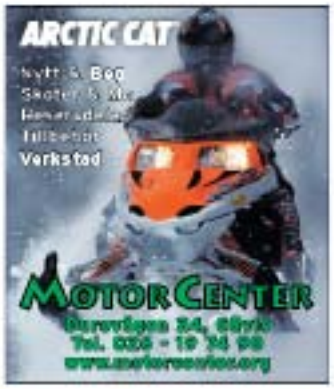
Crosshuvar
RP
Alla huvar från: 2500:-
Tel: 070-207 79 96 Tomas
www.rpglasfiber.se

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
www.abris.se
ABRIS


Onboardcamera
When you Race or Cruisin
www.cambike.se

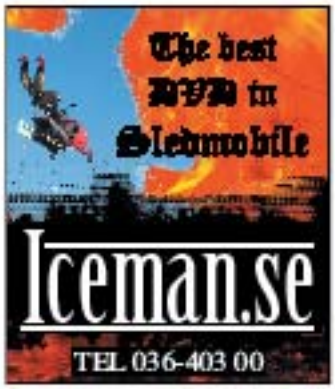
SKOTER-ANDERS
TRYGGHET-KVALITET-RÄTT PRIS
NYTT-BEGAGNAT
REPARATION-SERVICE
RESERVDELAR-TILLBEHÖR
UTHYRES FÄLLHUS MED SKOTRAR
FINANSIERING


ARCTIC CAT
Verkstad
MOTOR CENTER

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

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

GÄLLIVARE
MOTOR & MASKIN
www.gemm.se

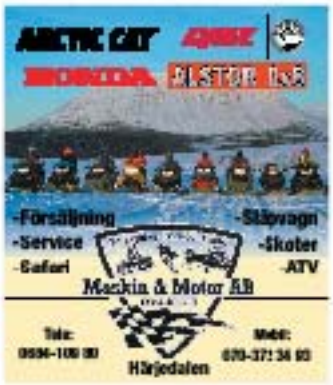

The best
Sledmobile
Iceman.se
TEL 036-403 00

ARCTIC CAT
Bengt Larsson
MC RACING
ÄVDALEN Tel. 0251-419 48

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

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

Mesaor av fräscha beg. skotrar!
Skickas fraktfritt inom Sverige!
Se dem på:
www.kalixmaskiner.se
Kalix Maskiner
Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66


ARCTIC CAT
HONDA
-Försäljning
-Service
-Safari
-Släpvagn
-Skoter
-ATV
Maskin & Motor AB
Härjedalen

ARCTIC CAT
service & reservdelar till alla märken

www.staffansmotor.se
Cylinderborrning,
utbytescylindrar nikasil,
nikasilbehandling,
vevaxelreparationer,
reservdelar till alla märken.
STAFFANS
MOTOR & JUSTERING AB

ORRKVIST
MOTOR
STORUMAN
YAMAHA
-Postorder
- service
- kvalite
www.orrkvistmotor.se

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
Försäljning
Reservdelar
Service
Uthyrning
www.klovsjo.com/preem
Byvägen 61 Tel: 0682-213 12

Transportera

Det finns många sätt att transportera sin skoter på. Bra och dåliga, lagliga och olagliga.

Text: Magnus Larsson

4P är tillverkad i Norrland av norrläningar för norrländskt klimat.

Björnlyan S2240 är den bredaste vagnen, hela 220 centimeter.

Tiki-Treiler är det senaste tillskottet i den här trion släpvagnar för den svenska marknaden.

Har man köpt en skoter för 130 000 kronor är det inte roligt att ställa den på en släpvagn utan kåpa och dra i väg efter en nysandad eller saltad väg. Något som vi alla vet resulterar i att man får en blästrad huv eller att varenda aluminiumdel börjar att ärga efter att saltet gjort sitt. Vid slaskiga förhållanden kan skotern komma att mer se ut som en hög med skit än ett sprillans nytt åk. Att sen få ren den i minus 15 grader kan vara en omöjlighet.

Att bara använda sig av ett skoterkapell för att skydda sin ögonsten är inte heller att rekommendera, då det gärna driver in sand och grus under kapellet så att det förvandlas till ett sandpapper.

Det finns egentligen bara ett vettigt sätt att transporter sin maskin, och det är i en kåpvagn. Vi skall titta närmare på tre modeller, två av dom är märken som är välkända för oss i Sverige. Det tredje är ett nylanserat fabrikat för oss, men som har en stor försäljningsandel i både Finland och Norge.

Fyra-P

Vi börjar med Trailer Industrier AB som man i dagligt tal förkortar till TIAB och som tillverkar släpvagnar med varumärket 4P. Produktionen sker i Åsele och man tillverkar förutom släpvagnar även det mesta som går att hänga på en dragkula.

Vi tittar lite närmare på en 4P Snow, som är en vagn framtagen just för snöskotrar och dess tillbehör. Snow 3913 Inline XL är en stor vagn som har en totalvikt på 1300 kilo och mäter 185 x 427 cm. Den är försedd med en aluminiumkåpa med lås. Det finns lastbågar för montage på kåpans tak för ytterligare lastmöjligheter. Vagnen är försedd med skruvtipp som förenklar lastningen och lossningen. Det finns en lång rad med extrautrustning som man kan utrusta sin vagn med, som tillexempel uppkörningsramper, verktygslåda och reservhjulshållare. För mer information surfa in på www.tiab.com

Fogelsta

Vagn nummer två tillverkas av Thule Trailers AB och säljs under namnet Fogelsta. De har ett mycket brett släpvagns-sortiment och vagnen vi har valt att titta närmare på heter Björnlyan S2240. Även det en vagn med aluminium-kåpa men den har hjulen monterade under vagnen med endast låga hjulhus som inte tar upp någon nämnvärd plats vid lastning. Den har en totalvikt på 1250 kilo och är 220 x 402 cm. Även denna har en lång lista med extrautrustning som till exempel, skotergrind, verktygslåda och jeepdunkshållare med mera. Vagnen kan fås med vev- eller gasfjädertipp för att förenkla vid lastning. Vill du veta mer kolla in www.fogelsta.com

Tiki

Den tredje vagnen är Tiki-treiler. Eftersom den presenterades 2003 är detta en relativt ny vagn på den svenska marknaden, men den har under många år sålts både i Norge och Finland. Tiki har förutom släpvagnar också båttrailers och hästsläp bland sina produkter och skotervagnen som vi tittat på heter B-380/Remside. Detta är en stor kåpvagn med tipp. Den är 210 x 380 cm och har en totalvikt på 1300 kilo. Den har lite annorlunda lösningar som tillexempel sidotippning av kåpan. Alla lemmar är fällbara för att man skall kunna lasta skotern från alla håll, något som kan vara mycket bra när skotern saknar back. Just den här vagnen är utrustad med 13 tums hjul och fördelen med det är att det inte finns några hjulhus som är i vägen vid lastning eller lossning. Vid användning av 13 tums hjul behöver man inte heller krångla med att byta däck, då dessa är godkända året runt. Mer fakta hittar du på www.tikitreiler.se

Att köra släp

Det räcker med behörigheten B för att köra personbil eller lätt lastbil med ett lätt släp. I andra fall krävs behörigheten BE. Men vad är då ett lätt släp? Generellt kan man säga att ett lätt släp har en totalvikt av högst 750 kg. Men även ett släp med högre totalvikt än 750 kg kan vara en lätt vagn. Kravet är då att släpets totalvikt inte får överstiga dragbilens tjänstevikt och de båda fordonens sammanlagda totalvikt inte får överstiga 3 500 kg. Vad innebär tjänstevikt? Ja skall man ta reda på det på ett laglydigt sätt har man och göra i flera dagar, fordonet skall nämligen vägas med allt du har i bilen. Tillexempel verktyg, reservhjul, bränsle och alla du skall ha med dig. Detta måste man ha koll på för att

säkert

kunna ta reda på totalvikten. Totalvikten är mämligen tjänstevikt plus den maxlast som registreringsbeviset för släpet anger. Hur tar man då reda på fordonets totalvikt? I registreringsbevis och besiktningsunderlag för personbilar och lätta lastbilar anges den högsta totalvikt ett släp får ha för att dragbilen ska få köras med B-kort.

Sköt om den

Sköter du släpvagnen rätt så har du ett väl fungerande och säkert släp i många år framöver. När vagnarna är nygalvaniserade är ytbehandlingen som mest känslig mot vägsaltet och övriga kemikalier som kan förekomma på våra vägar.

Därför är det viktigt att vagnen tvättas, helst med högtryck och varmt vatten, så fort som möjligt efter en sådan exponering. Denna rutin bör man försöka ha de första månaderna. Efter en tid blir galvningen på vagnen mer mörkgrå i färgen (oxidskiktet omvandlas till basiska zinkkarbonater) vilket medför att den blir mer och mer motståndskraftig. Denna process kan ta lite olika lång tid beroende på den yttre miljön.

Så kallad vitrost kan efter att det torkat tvättas bort och har liten eller ingen betydelse för korrosionsskyddets livslängd.

Inte så noga

Släpvagnar finns i alla prisklasser, de enklaste kostar cirka 10 000 kronor och för en stor boggi-trailer med kåpa får du hosta upp en bra bit över hundra tusen kronor.

Väljer man att investera i en bra kåpvagn har man gjort ett bra val, men man kommer med stor säkerhet att råka ut för att människor i sin närhet gärna vill låna din vagn eftersom det är alldeles för dyrt för dom att köpa sin egen.

Det är så klart mycket billigare att låna grannens vagn varje gång man skall transportera något. Men många av dessa snyltare har ingen respekt för andras ägodelar och detta gäller framförallt släpvagnar. För släpvagnen är ju bara “något man skall ha och köra skräp på”. Det är ofta som om att en släpvagn är något man kan bete sig hur som helst med. Man behöver inte ta något ansvar alls för hur den ser ut när man lämnar tillbaka den. Det är bara att ställa av den på gården med krokiga lemmar och bakljusen hängande som sladdlampor tycks dessa individer tänka. Till er vill jag säga: Köp en egen!

Fogelsta-vagnen är utrustad med en skotergrind för lättare lastning. Vagnen rymmer två skotrar och pulka.

Fördelen med sidotipp och fällbara lemmar är att man kan både lasta och lossa från sidan. Detta är speciellt bra om man har en skoter utan back.

Slutfruset

Det snackas mycket om berg och jordvärme, även fliseldning eller pelletsbrännare verkar vara i ropet. Men skall du åka skoter finns bara ett alternativ: elvärme.

Av: Patrik Larsson

Alternativet till den fasta installationen är detta smidiga batteri, det skall kunna ge värme upp till tre timmar.

Vår nitiske medarbetare Marita kan bara inte låta bli att försöka göra andras liv bara bättre och bättre. Tidigare i vinter var hon nervös att vi skulle frysa när vi var ute och åkte skoter så hon letade efter en lösning, hon hittade lite eluppvärmda kläder hon tyckte vi skulle testa.

Elkläder har hittills mest förekommit i MC-världen, men nu är det dags att även detta tillbehör introduceras för er skotermänniskor.

Warm & Safe

Den första fabrikanten Marita hittade hade både en uppvärmd jacka och ett par handskar. Jackan är konstruerad för att ha som ett foder under dina vanliga kläder. Värmeenheter sitter både i ärmarna, fram och baksidan på kroppen samt även i kragen.

Handskarna är till skillnad från jackan gjorda som en komplett handske och skall användas som ett par vanliga handskar.

EXO:s värmeväst Stormrider gör det möjligt att hålla kroppen varm när det blåser riktigt snålt, hitta mer information på www.gtbtrading.se.

Warm & Safes plagg skall på ett eller annat sätt kopplas till ett 12 volts batteri. Man kan antingen montera utrustningen fast eller i skoterns 12 volts uttag om man har ett sådant.

Jackan och handskarna kan användas var för sig eller tillsammans, jackan är också förberedd med sladdar framdragna i ärmarna att koppla handskarna i, mycket enkelt.

Heat-troller

Det går att koppla plaggen direkt på batteriet, men det är att rekommendera att man

Temperaturregleringen på västen ser ut så här och monteras fast på skotern.

Warm & Safe har både en innerjacka och ett par skinnhandskar med värme i. Dom här plus mycket mer hittar di på www.warmnsafe.eu.

Handskarna är i gjorda i läder och har värmeelement på ovansidan av handen samt längs hela längden av alla fingrarna.

Heat Troller heter temperaturregleringen till Warm & Safe:s jacka och handskar. Den finns även i ett dubbelt utförande för två olika värmekällor.

Jackan är förberedd med både sladdar och kontakter ute i ärmarna för att man enkelt skall kunna ansluta handskarna.

Vattenburen värme

Precis innan pressläggning kom det in tterligare ett alternativ på hur man kan hålla sig riktigt varm på sin skoter. Jag skrev ju tidigare att det var elvärme som gällde, men det är inte riktigt sant. För det här understället använder sig av värmen som motorn producerar. Genom en värmeväxlare som man kopplar in på motorns k ls stem värms stället upp. S stemet heter Thermoflash och det skall kunna hålla temperaturen konstant på ett inställt värde mellan 35-55 °C. Thermoflash kan monteras på de flesta fordon och det finns flera olika alternativ på hur det kopplas in. Priset är 9 995:- och du hittar mer information och kontaktuppgifter på y y y .lmtvagnen.se

Så här ser hela kittet ut, det innehåller allt som behövs. Värmeväxlare, slangar, kopplingar och självklart själva overallen.

använder en så kallad Heat-troller som man kan reglera värmen med.

Jag var först lite skeptisk till hela idén med att ha elvärme i kläderna, den spontana tanken var att elementen så klart kommer att gå sönder efter någon månads användning. Men Warm & Safe ger livstids garanti på värmekomponenterna och det känns ju tryggt.

Jackan kostar 1 945:- och handskarna 1 595:-. Mer information hittas på www.warmnsafe.eu.

EXO2

Nästa plagg är en väst som heter StormRider. Den är från början framtagen för yrkesmässigt bruk och även denna värms via fordonets batteri, men den har även ett enklare alternativ. Den kan nämligen värmas via ett litet smidigt uppladdningsbart batteri som man bär med sig i en speciell ficka. Batteriet är inte större än 10 gånger 8 centimeter och skall klara av att värma västen upp till tre timmar.

Temperaturregleringen sker automatiskt och håller sig på runt 50 °C, men det finns ett tillbehör som gör det möjligt att reglera värmen själv. Mer information hittas på www.gtbtrading.se.

Is

Just västen hade jag möjlighet att testa under några skoterturer i norra Finland. Jag använde mig för enkelhets skull av batteriet för att värma västen. Installationen var så simpel som den kan bli. Sen var det bara att slå på batteriet och trä på sig västen.

Den vart varm efter bara tre-fyra minuter, och vid stillasittande körning funkade den kanon, jag var varm och god hela tiden.

En nackdel som jag dock upplevde var att överdelen på mina skoterglasögon isade igen, antagligen på grund av den fuktiga varma luft som strömmade upp ur kläderna. Om detta fenomen uppstår även på en mer öppen hjälm än den crosshjälm som jag använde mig av vet jag inte. Men jag är helt övertygad att det måste gå att få ihop en kombination kläder och utrustning som gör det möjligt att använda dessa plagg även på en snöskoter.

Vid inspirerad och sportig körning är nog dessa värmeplagg inte till så stor nytta, eftersom själva körningen i sig oftast är så jobbig att de flesta med mycket få undantag lyckas arbeta upp temperaturen utan yttre hjälpmedel. Men när de längre resorna i ett lägre tempo skall avverkas är dessa kläder ett riktigt intressant alternativ.

ZEPPELINARN OCH BALLONGENS FANTASTISKA LÖRDAG

Text & bild: Ingen på denna redaktion!

Det är Lördag och snötäcket ligger tungt över byn Selja en bit utanför Mora, allt är stilla och tyst.

Allt är precis som vanligt, ja nästan i alla fall, Zeppelinarn och hans bror Ballongen har precis stigit upp, glada i hågen och fulla av förväntningar, och gröt. Frukosten är precis avklarad och de är minst sagt mätta och belåtna, ja i princip alltså. Zeppelinarn kunde nog få i sig en gröttallrik till, men vill inte chansa då han av misstag också fått i sig locket till kanelburken tidigare under frukosten. Idag är det motorlördag och i och med detta ska de båda brödernas snövesslor rastas runt om i byn. Detta vet byborna om, då det alltid är motorlördag, varje lördag, i denna by. Barnen får leka inne, hundarna stanna i hundgården och de vuxna sysselsätta sig så bra det går inom de fyra väggarna.

Förutom kylskåp och stereo finns också ficklampa. Här blev Ballongen bländad.

Inredda med kylskåp

För att klargöra en del saker kan vi berätta att dessa bröder är lite halvt som halvt speciella. Detta faktum kanske inte direkt förvånar utan snarare bara bekräftar det ni redan misstänkte. Kanske detta kan vara orsaken till deras ouppdaterade klädsel? Skulle det inte varit för lillebror Ballong-

Hemligheten bakom dessa gossars skönhet är tro det eller ej, den dagliga grötfrukosten. Då Zeppelinarn har ett brytningsfel hjälper brorsan Ballongen gärna till med att strö på kanelen. Tyvärr lossnade locket på kanelburken och följde med ner i zeppelinarns gap och var därmed för alltid förlorat.

Som bekant har dessa bröder glasögonen för syns skull. Ballongen är Zeppelinarns lillebror och står här till vänster på kortet. För övrigt har Ballongen också legat med Marianne på Tobe, och fick troligtvis ett par stora oranga tröjor som tack för detta!

Man kan förstå att Marianne föll som en fura för Ballongen.

Ballongen har en del tråkiga tvångstankar att brottas med i sin vardag. Varje gång han startar sin vessla, måste han stoppa fingret mellan generatorremmen och remskivan.

Plötsligt råkar Zeppelinarn stoppa in foten i underredet på Stina.

Att ta sig in och ut kan vara lite marigt.

ens eldiga romans med Marianne på Tobe så skulle de fortfarande ha Lantmännens mekanikeroverall som sitt första och enda klädval.

Romansen som enligt rykten (som vi på redaktionen spridit) varit på det köttsliga planet resulterade i ett antal nya stora och fina orangea tröjor som numera pryder de båda bröderna.

Zeppelinarn har ju varit med i vårt magazin några gånger tidigare och har varit ett uppskattat inslag i vår annars tvärallvarliga tidning. Zeppelinarn är den som gillar fart, fläkt och mat, mycket mat. Lillebror Ballongen gillar Marianne (på Tobe) men har också en förkärlek för snövesslor och har efter många om och men också lyckats fått Zeppelinarn att fatta tycke för detta udda fordon. Båda två har inrett sina vesslor enligt eget tycke och vi ser både cd-spelare och kylskåp i de båda röda snöskeppen.

Zeppelinarna har både hamburgare och bullar i sitt kylskåp medan Ballongen har fyllt sitt med baguetter och Festis.

Breda Marianne

Även om de båda bröderna gillar snövesslor har de en bestämd uppfattning om vilket märke man ska ha. Ballongen gillar Bombardier och Zeppelinarn gillar Sno-Tracks.

Det är först och främst linjerna på Bombardiern som Ballongen gillar, eller som han själv uttrycker det.

—Hon är bred och fin baktill, precis som Marianne!

Och tro det eller ej, Ballongen har också döpt sin vessla till just Marianne, vilket har resulterat i ett riktigt svartsjukedrama. Då avgasröret mynnar ut i bakdelen på Marianne (på snövesslan alltså) har just detta rör lockat de båda bröderna till självnjutning och en avslappnande hobby.

Problemet har varit att avgasröret på

Zeppelinarns Sno-Tracks (som heter Stina) går rätt upp och är därmed också betydligt mer svåråtkomligt. Detta har lett till att Zeppelinarn tagit sig rätten att tjuvköra Marianne (snövesslan alltså) i avgasröret i tid och otid.

Ährmm, vi avbryter snacket om avgasröret här, det var inte meningen att det hela skulle spåra ur så här, men jag har faktiskt inte gjort annat än speglat verkligheten.

Tre doppningar med baguetten

När bröderna väl slutat tjabba är det dags för motorlördagen som går till som så att Ballongen leder och Zeppelinarn följer. Färden går över stock och sten och båda bröderna bjuder till och lyfter trottlarna i taket. Så här från sidan av den stora lindan ser de stora snöfarkosterna riktigt graciösa ut och för första gången under dagen verkar de båda bröderna hålla sams och jobba tillsammans. Men lugnet varade bara några minuter. I nästa kurva glider nämligen Zeppelinarn upp bredvid Ballongen, och sträcker ut handen bara för att sekunden senare peta "Marianne" två gånger i avgasröret med långfingret. Denna skändning av Ballongens vessla gick inte obemärkt förbi och Ballongen var totalt vansinnig av svartsjuka när han hoppade ur "Marianne" och svingade sig upp på Zeppelinarns Vessla "Stina" med en från kylskåpet nygreppad baguette i högsta hugg. Innan Zeppelinarn hunnit stanna, fullbordade Ballongen sitt uppdrag genom att snabbt som satan doppa baguetten... Vi stoppar här och avslutar detta innan det hela spårar ur ytterligare.

Att det går vilt till i Selja vet vi, speciellt då det är motorlördag, och trots att stämningen stundtals är riktigt dålig reder det oftast upp sig till kvällsgröten.

Att kolla på motorn är alltid spännande.

Att avgasröret mynnar ut precis i grenhöjd bakom snövesslan har både varit en välsignelse och en förbannelse då det har varit orsaken till både svartsjuka och syskongräl. Hur som helst verkar båda uppskatta en ensam herdestund bakom snövesslan "Marianne", och väntar ogärna på sin tur.

I begynnelsen skapade gud mannen och kvinnan och såg att det var gott, sedan skapade han Zeppelinarn och hans brorsa, och såg att det vart lite sisådär!

Då Zeppelinarns Sno-Track är en otrolig klättrare kan det vissa gånger vara svårt att sitta kvar inne i kupén. Det hela gick dock bra och han kom senare på fötter, lite nerkyld, lite nedstämd och lite hungrig.

POLARIS
Dahlins Motor
ARCTIC CAT
Nyhet!
Skoterdemontering
Stensätter 120
873 91 Bollstabruk
Tel 0612-211 88
ola@dahlinsmotor.se
www.dahlinsmotor.se
Packboxar till alla märken!

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

Proffs på postorder! 090-1234 00
CROSSBOLAGET.COM

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

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!
RINAB
45:-
337 sider skoterdelar
RINAB
Reservdelar i Norr AB
Verkmästargatan 10, 841 32 Ånge
Tel. 0690-12699 Fax 0690-12633
www.rinab.nu order@rinab.nu

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

WWW.GLANSGARDEN.SE

PROFILTÄLT
RESTAURANGTÄLT
SERVICE
Vill du synas väl finner du tives Eventflags och andra produkter som gör att du syns!
Verktyg och maskiner
www.toolstrading.se
Qualytent Norden
Rörvägen 8, 136 50 Haninge
Tel 08-500 203 10
Fax 08-500 203 01
E-mail: qualytent@qualytent.se
WWW.QUALYTENT.SE

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 :-

Prenumerationer går även att beställa på
Fax: 0250-22883, www.snowrider.se
priserna gäller inom Sverige

Namn: _____

Adress: _____

_____

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

Vill du synas?

Gör det på rätt ställe.

STÖTDÄMPARSERVICE!

Öhlins-FOX-Arvin-ACT-KYB-WP

TEL-070-2406159

Snow Mec
Smaragdvägen 22
961 46 Boden
snowmec@egonet.se

STÖTDÄMPARSERVICE!

Öhlins-FOX-Arvin-ACT-KYB-WP

TEL-070-2406159

PURE ACTION 2007

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

"The Polaris 600 HO CFI IQ had the most predictable handling, the most confident steering, the best suspensions, the strongest engine and good ergos. How can it lose?"

"The best performing, stock trail machine we've ever driven."

SnowGoer Magazine - USAs största skotertidning efter att ha testat Polaris IQ 600 HO.

PROVA VINNARMASKINERNA I 600 KLASSEN

NYHET

POLARIS IQ

IQ FINNS MED FYRA OLIKA MOTORER. 600 HO, 600 HO CFI, FST OCH DRAGON MED 700 CFI. **FST** ÄR FYRTAKTAREN MED TURBO OCH **CFI** (CLEANFIRE INJECTION) ÄR DEN RAPPA TVÅTAKTAREN MED EFFEKTIVARE FÖRBRÄNNING.

IQ 600 HO ● ● IQ 600 HO CFI ● ●
IQ FST ● IQ DRAGON 700 CFI ●

600 TOURING ●

PASSA PÅ

NU HAR DU CHANSEN ATT GÖRA EN RIKTIGT BRA AFFÄR PÅ DESSA MASKINER!

BESÖK DIN LOKALA ÅTERFÖRSÄLJARE OCH PROVA MASKINERNA I 600 KLASSEN

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

charden.se