

NR 3 05-06 Pris: 54,- 6 EURO

snow riders

HK vs NM

den slutgiltiga lösningen

Sara Sommerfelt &
Micke Ljungberg
Babas Bilar del III

Lössnö

Special

Moskva

Slaget om Röda Torget

Pite

Showdown

Hemma hos:

Blair Morgan

Interpress 0518-03



7 388051 805403

Returvecka V 04

SX PRO LITE



**Våra testdockor har varit med om allt.
För att du skall slippa det.**

TekVest konstruerar och tillverkar speciella skyddsvästar för en speciell typ av människor – snöskoterförare.

Det handlar om säkerhet och ergonomi i en helt egen division.

Du hittar dem hos snöskoterhandlare som inte kompromissar.



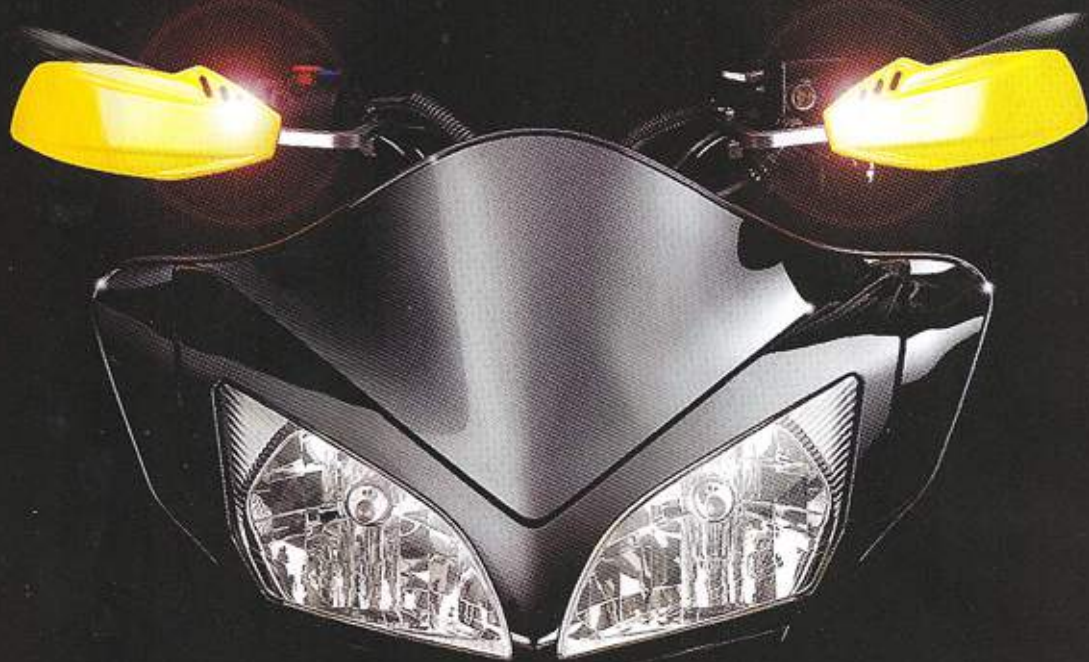
FREESTYLE

SUPER SPORT

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

TEKVEST

www.duells.se



"Beasty boys"



VECTOR ER SP



RX1 ER SP

4-taktsrevolutionen fortsätter!

Och vem är det som leder utvecklingen, som alltid är först med det nya? Det vet du när du känt på "Beasty Boys", de optimala "cross country"-skotrarna för seriös körning i tuff terräng.

Vector ER SP med 120 hk fyrtaktstrippel och grymt drag, Pro Active boggie-fjädring och Öhlins stöddämpare fram.

Och mäktiga RX-1 ER SP! Fyrcylindrig råkraft på 150 hk

med direktinsprutning och boggie Monochock RA med 20 fjärrstyrda lägen. Drömmaskiner med idealisk viktfordelning och suverän balans. Och med den nya omtalade Yamaha-komforten med en körställning där du sitter högre, skönare och med bättre kontroll.

Det handlar om prestanda, körergonomi och tillförlitlighet.



YAMAHA REKOMMENDERAR
SHELL SMÖRMEDEL



FÖRMÅNLIG FINANSIERING VIA
HANDELSBANKEN FINANS



*Coola julklappstips
som skiljer dig från mängden.*

LYNX



FLER PRODUKTER FINNS HOS DIN NÄRMASTE LYNX-HANDLARE

ICE TECH SERIES

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

Ice Claw. Nu även till bredbandade maskiner!

Ice Claw är den första serien driv-
mattor som är dubbade direkt
från fabrik.
Låg vikt i kombination med aggressivt
mönster skapar drivförmåga och
effektiv bromsverkan på alla typer
av underlag, inklusive blankis.

Camoplast
#1 IN TRACKS
www.duells.se

RESPEKT 2006



FÖRMÅNLIG FINANSIERING VIA
HANDELSBANKEN FINANS



Be cool. Stay warm.

Rätt kläder kan vara skillnaden mellan en fantastisk upplevelse och en kall, blöt och jobbig skotertur. FXR är de bästa, skönaste och slitstarkaste skoterkläder som finns. Du hittar dem överallt där kvalitet räknas som viktigt.





Nummer: 3 säsongen 05-06

Årgång: 9

Omslagsbild: Polaris RMK

Foto: B Friström

Prenumerationsfrågor:

pre@snowrider.se

Adress: Fridhemsgatan 4,

792 30 Mora

Tel: 0250-228 85

Fax: 0250-228 58

Postgiro: 151 18 61-5

Chefredaktör & ansvarig utgivare:

Björn Friström

e-post: bjorn@snowrider.se

Annonser: Marita Skommar

e-post: marita@snowrider.se

Ekonomi, Layout:

Mikaela Friström

e-post: mikaela@snowrider.se

Redaktör, prenumerationer:

Patrik Larsson

e-post: patrik@snowrider.se

Redaktör: Alf Sundström

e-post: affe@snowrider.se

OBS! Eftertryck, helt eller delvis,

tillåts icke utan utgivarens

godkännande. För insänt ej

beställt material ansvaras ej.

Utgivning nr 4-05/06: 17 jan

Annonsstopp: 15 nov

OBS! Alla bilder är tagna med

professionella förare,

några som helst droger

förekommer självklart inte.

Allt sker under kontrollerade

former, inget lämnas åt slumpen.

Marken för eventuella upphopp/

nedslag är nog kontrollerade

för att inte växtlighet, snöskoter

eller förare ska ta skada.

Områdena där bilderna är tagna

är antingen en snöskoter-

crossbana, eller på annat sätt

avlyst eller anvisat.

Tidningen är TS-kontrollerad.

ISSN 1403-0144

Innehåll:

- 12 Lössnö
- 26 Tigsvetsning
- 32 Becoming what we are
- 36 Pite showdown
- 42 HK vs NM
- 47 Mini Edgen
- 50 Slaget om Röda torget
- 56 Hemma hos Blair
- 60 FST-Classic
- 62 Handskar
- 65 Race school
- 68 Kompressor Yamaha
- 72 Babas Bilar del III
- 76 T660
- 78 Beg REV
- 82 Presentation
- 86 Projektet
- 88 Freestyle- Tundra
- 90 Mach-Z
- 92 När män var män



Fasta avdelningar:

- 6 Ledaren
- 8 Nytt & Noterat

Ledaren

Att hitta hem.

Kommer ni ihåg vändan över att bestämma vilken gymnasielinje man skulle välja strax innan man slutade nian? Detta enskilda val skulle enligt syokonsumenten lämna ett eko som hördes genom livet eftersom hela ens framtid skulle beröras av just detta. Så här i efterhand kan jag lugnt meddela att det inte stämmer, i alla fall inte för mig och för de allra flesta i min bekantskapskrets. Jag kan nog bara komma på några få, som faktiskt jobbar med det dom utbildade sig till i gymnasiet. Någon är fortfarande målare och ett par stycken är verktygsmakare, medan merparten kom av sig och liksom navigerade på känsla genom arbetslivet innan de hittade hem.

När jag var i femtonårsåldern valde alla skoltrötta och stökiga killar att gå verkstadsmekanisk linje eller V-mek som det också kallades. Detta passade mig som handen i handsken eftersom jag både var skoltrött och stökig. Jag vet inte hur många gånger jag fick höra, "Ja Björn är ju klassens clown" eller "Han kan ju bara han vill". Jag segade i alla fall mig igenom gymnasiet med medelbetyg utan att för den skull känna att det var just detta jag ville pyssla med.

Journalisten och Street&Strips chefredaktör Patrik Larsson här på redaktionen, trodde nog att han skulle jobba som elektriker och gick därför el-tele linjen.

Några år senare flyttade Patrik till USA och utbildade sig till pilot.

Annonschefen Marita Skommar inbillade sig att hon inte skulle bli någonting och att det var social linje som var melodin. Vår layoutare Mikaela Friström kom på den underliga idén att gå det estetiska dansprogrammet. Yvonne Karlsson på vår administrationsavdelning var helt säker på att hon ville knåda gubbar och utbildade sig därför till massös.

Vad konstigt allting blev eftersom alla numera jobbar på tidningsförlaget Otias AB och bland annat serverar just denna snöskotertidning till just dig. Är du inte riktigt nöjd med tidningen så får du nog ha i åtanke att vi bara är verktygsmakare, piloter, massöser, dansare, samt ingenting och har egentligen ingen aning om vad vi håller på med. Eller kanske det är just det vi gör eftersom vi äntligen har hittat hem.

Björn Friström
Chefredaktör SnowRider

ARCTIC CAT 2006

2006 ÅRS STÖRSTA NYHETER!
CROSSFIRE 7 OCH BEARCAT WIDETRACK TURBO.

SHARE OUR PASSION

CROSSFIRE 7

NYA CROSSFIRE 7 ÄR EN GENIALISK KOMBINATION AV LEDSKOTER OCH LÖSSNÖMASKIN. MED SAMMA MOTOR SOM FIRECAT F7 TAR DU DIG FRAM MED FART OCH KRAFT PÅ LEDERNA. UTRUSTAD MED ARCTIC CAT FASTRACK LONG-TRAVEL SYSTEM OCH EN 15" X 136" X 1,25" MATTA MED RIPSÄW-MÖNSTER GÖR ATT DU KAN KLÄTTRA PÅ SIDAN AV LEDEN.



BEARCAT WIDETRACK TURBO.

VÅR HELT NYA SUV HAR SAMMA C TECH 4-TAKTSMOTOR SOM T660 TURBO TOURING OCH ETT HELT NYTT CHASSI. BEARCAT WIDETRACK TURBO HAR EGENSKAPER SOM 32 MM HÖGA KAMMAR, HANDTAGSVÄRMARE, EN EXTREMT TYST 4-TAKTSMOTOR MED TURBO, BACKVÄXEL, SKIVBROMS OCH MYCKET MERA.



I SAMARBETE MED: Finans

VÄLKOMMEN IN TILL DIN LOKALA ARCTIC CAT
ÅTERFÖRSÄLJARE OCH SE 2006 ÅRS MODELLPROGRAM.

FÖR NÄRMASTE ÅTERFÖRSÄLJARE RING 020-35 00 35
ELLER GÅ IN PÅ WWW.ARCTICCAT.SE.

KGK SUZUKI AB
191 81 SOLLENTUNA

nytt & noterat

Trött på Kalle Anka?

Lite nya skoterfilmer går oftast hem och om du väljer någon av årets tre bästa filmer så kommer det att bli succé. Ruff Riders, Turnagain "Hardcore 5" och Slednecks 8 heter dom och hittas på www.snowtrade.net. I filmpresentationen i ett tidigare nummer av SnowRider så har det florerat en och annan felaktig webbadress. Men knappar du in www.snowtrade.net så kommer du rätt.



TH-Grillen – en revolution då du blir hungrig under skoterturen!

Lätt att ta med, tar liten plats men lagar mat till 8 personer, flyter på snön, hög och sänkbar för rätt temperatur, kaffekrok följer med. Pris 950 kronor. SnowRider kommer att testa denna i ett senare nummer. Intresserad? Besök www.thdraget.se eller ring 070-132 21 32.



Skyttar se hit.

Är du krypskytt eller kanske en helt vanlig jägare? Då ska du kolla lite extra på detta gevärsfodral i slagtålig polypropylen med tillhörande monteringsatts. Du kan montera detta fodral på olika fordon och samtidigt vara säker på att geväret förblir torrt och skyddat från stötar. Saluförs av Duells och kostar faktiskt inte en spänn mer 2 995:- Mer info på www.duells.se



Cammo

Börjar inte skoterstället bli lite väl slitet? Uppdatera utrustningen till dig eller din partner till jul. Här är Halvarssons nya anorak med nya snygga färgsättning och inte är den förskräckligt dyrt heller. Pris: 995:-
Läs mer på www.jofama.se eller ring 0280-555 55

Julen ur ett nytt perspektiv

Adidas senaste tillskott till sin Extremsportlinje av glasögon. Skalmarna kan justeras i tre olika lägen för bästa individuella passform. Väger endast 23 gram och skyddar mot UV-ljus. Surfa in på: www.adidas.com/eyewear för mer information.



Gapa stort!

Bahco har alltid bra och roliga prylar att ge bort. Som den här skiftnyckeln med 40% större gripvidd än en motsvarande standard-skiftnyckel. Den är tillverkad i fosfaterat, precisionshärdat och rostskyddat specialstål och har ett termoplastiskt ergonomiskt handtag. Eller varför inte en smidig 24:a delars 1/2" hylsnyckelsats som innehåller det mesta, så som: 18 st 1/2" 6-kanthylsor med Dynamic Drive-profil från 10 till 32 mm, 2 st förlängare, universalknut, t-mellanstycke, ledhandtag och ett spärrhandtag med 54 tänder. Allt detta hittas hos välsorterade järnhandlare eller reservdels-butiker. Vill du veta lite till, surfa då in på www.bahco.com



Få smörj av Glansgården.

Hos Glansgårdens bil i Borlänge kan du få hjälp med det mesta. I årtionden har de hjälp stötdämparlösa skoteråkare med chimsningar och nuförtiden kan du också få smörj. Jordgubbsoljan Ipone har nämligen en ny generalagent i form av Glansgården och det är alltså hit du ska ringa när du vill ha en doft av den röda gubben. Du ringer 0243-631 60 för att lukta godare.



Spännande klapp

Cargo Buckle heter den här smarta typen av spärrband. Den har en patenterad låsningsmekanism som fungerar som ett säkerhetsbälte för att spänna fast skotern eller tyrhjulingen. Det kostar 1499 kr/st och hittas på www.pmc-bike.se eller ring 0171-822 71.

Dragon Optical rekryterar

Tidigare har Grahns och crossglasögonmärket Dragon Optical haft tre FSX-åkare i sitt stall. Anders Ankan Olsson, Jerry Jonsson och Olof Johansson har fram till nu varit de enda sponsade skoteråkare. Nu är det dags att kliva in i finrummet och lagom till säsongen har ingen mindre än vår svenska mästare i Pro 800 Daniel Olofsson skrivit på för Dragon och Grahns. AC-cup tvåan Marcus Evensson har också han blivit uppsnappad av Dragon.



Grahns



2005 Julklappstips!



BRP + OS = sant

BRP kommer med vissa utvalda maskiner ur sitt ATV och snöskotersortiment agera sponsor till vinterspelen i Turin Italien i februari 2006.



Rob Alford skriver på för TOBE

Svenska kläddillverkaren TOBE har slagit sig in på den nordamerikanske marknaden men buller & bång. Hur får man lättast upp ögonen på den nordamerikanska publiken? Jo man kontrakterar den kanadensiske klippdroppfantomen Rob Alford som fram till denna

Stockholmsracers!

Varför inte ge bort en snöskotersafaridag till någon du gillar. Hos Sälens&Lofsdalens skotersafari kan du få en heldag för 1300 spänn + bensen och företaget har hela 80 maskiner att välja mellan. Kanske något för dig som ska ha konferens i sälenområdet denna vinter. Ring 070-50 90 800 eller gå in på www.hyraskoter.nu för mer information.



PaceRaiser

I Luleå hittar vi företaget MH PaceRaiser som har specialiserat sig på olika åkafortsaker till snöskotrar. Vad sägs om dubb & styrtål eller billetttoppar med utbytbara förbränningsrum? Mera information om alla deras produkter på www.paceraiser.se

Inte rökt.

Att röka ner kärring och ungar i skoterkälken har varit någonting som skoteråkare ägnat sig åt i decenier, men varför. Från Bk-system finns det ju bot på problemet i form av ett avledande avgasrör som ser till att leda gaserna bakom kälken. Inhandla nu. Info: www.bk-system.se



För henne

Man behöver inte var kille för att klä sig i TOBE:s grejjer. Här är t-shirten "Hands" som säkert ser till att middagen med svärföräldrarna blir extra bister. Kostar 279 spänn och finns hos din lokala TOBE-handlare.

För honom

Jaha du fick frisedel och lämpade dig inte som fallskärmsjägare eller främlingslegionär? Du var alltså malaj! Då ska du inhandla en Spetsnaz-huvtröja så att du åtminstone påminner om en kommandosoldat. Priset? Ganska precis 749 spänn hos din lokala TOBE-handlare.



2005 Julklappstips!

nytt & noterat

Hett om öronen?

Ett klappstips kan vara Yamaha FXRs nya balaclava med coola flames.

One size som passar de flesta och kan fås i flera färger. Priset är 349 kr/st och du hittar mer info hos din lokala Yamaha handlare eller på www.yamaha-motor.se



Eld i baken....

Om Yamaha håller er varma om öronen med sina balaclavar med flames så svarar Arctic upp med ett par boxerkallingar, även de med flames. Kan vara skönt med lite extra värme till kulorna i grenen över jul... Stl S-XXL och kostar 267-323 kr/st. Mer info finns på www.arcticcat.se



Alkolås till tomten

Det här inte är inte ett tips på en julklapp men man kan ju glädjas åt att trafiken förhoppningsvis blir lite mer säker för alla i landet tack vare Vägverkets initiativ. Det är telekomkedjan Dialect som valts till leverantör av Dräger alkolås till Vägverkets fordonspark. Dräger-distributörer kommer att ansvara för rikstäckande leverans, montering och service av alkolåsen. Någon måste ju gå i bräsch för att utvecklingen skall gå framåt och vem kan vara bättre än Vägverket att just driva på utvecklingen av alkolåsen? Enligt MHF, Motormännens Hälnykterhetsförbund, görs det 16 000 rattfyllerikörningar i Sverige - varje dag. Cirka 150 personer dödas och cirka 1 000 personer skadas varje år i olyckor relaterade till rattfylleri.



Snygga, små och smarta!

Lagom till julhandeln så presenterar Hella två stycken nya extraljus, Rallye 3000 Compact Blue och Luminator Compact Chromium Blue. Båda extraljusen har den nya High Boost-optiken med klart glas. Den nya reflektor-tekniken som kom förra året ger enligt KGK en ljusbild med jämnare fördelning och spridning av ljuset än vad som tidigare varit möjligt. Det blå tonade glasat gör att strålkastaren ger ett vitare, mer dagsljusliknande ljus vilket också skall vara mer vilsamt för ögat. Intresserad? Surfa in på KGKs handelsdivision genom www.kgk.se eller ring 08-92 30 00 för mer information.



Lysande present

Är du trött på att din partner kommer hem från garaget med sönderskurna, brända och oljiga händer? När du planerat att ni skulle haft en gulligull-kväll med massage och ett glas rött.

Då finns det en julklapp som slår det mesta: En mekhandske med LED-belysning i fingrarna! Den skyddar handen mot det mesta samtidigt som man ser vad man gör där under huven.

Handsken heter Mechanix och hittas hos både Speed Pro och Dalhems. Kontakta dom på www.speedpro.se, 08-777 44 11 eller www.dalhems.com, 0346-20735

Gjuthandske

Speed Pro har även fler smarta handskar som gör garagelivet lättare. Dom säljer en specialhandske som man skall använda när man gjuter kolfiber eller glasfiber. Latexhandsken är så tunn att man kan dra på sig flera par åt gången. Vartefter jobbet framskrider så ser ju ofta fingrarna ut som ulltostar. Och då är det bara att dra av sig det yttre lagret och fortsätta jobbet med rena och fina fingrar. Få mer information på www.speedpro.se eller ring 08-777 44 11



Full skorsten

Kamasa Tools har en hel skorsten full med bra erbjudanden fram till jul. Värstingsatsen på 98 delar med extra förvaring i locket kostar cirka: 2789,- men det finns även flera mindre omfattande modeller. Till exempel en 34-delars hylsnyckelsats som kostar runt 445,-. Leta i den här skorstenen hos din lokala verktygshandel eller surfa in på www.kgk.se





Hitta rätt

VDO Dayton lanserar nu ett GPS-navigationsystem som både går att använda i bilen, på skrifskofärden och under vinterpromenaden.

MS 2000 är lätt att flytta mellan olika fordon och kan lika smidigt tas med i handen. Den levereras med kartor över hela Europa. Navigatören kan även hantera MP3 musik och JPEG bilder. Navigationshänvisningar kan ske både via röst, piktogram och vägkarta. Den hanterar både 12 och 24 volt och ansluts enkelt via fordonets cigarettändaruttag. På promenaden strömförsörjs navigatören av uppladdningsbara batterier.

Cirka priset är 5 995:- hitta mer information på www.kgk.se.

Årets julklapp!

Äntligen så slipper du gå och sätta dig i bilen för att sitta riktigt skönt! Recaro lanserar nämligen en serie kontorsstolar. Recaro Office Line heter stolarna som är framtagna med hjälp av Recaros 40-åriga erfarenhet av att tillverka ergonomiska stolar för motorfordon. Samtliga modeller finns i både tyg och skinnutförande och den snabbaste av dem, nämligen Office Sport har till och med hål för ett fempunktsbälte! Besök www.inventia.se eller ring 08-642 00 40 för mer information.



Duells i tung satsning på svensk motorsport

- Målsättningen är att vara bäst både på banan och utanför. Det säger Björn Johansson på Duells som är en av Sveriges ledande leverantörer av reservdelar och tillbehör till MC och snöskoter, tillsammans med energidryckstillverkaren Dark Dog står dom bakom den mest spännande satsningen på svensk motorsport på flera år.

Satsningen gör man inom: Roadracing, Motocross och Snöskotercross. I snöskotercross-teamet ses stjärnskotten Jeff Öjler från Mora, Olle Olsson från Bruksvallarna och Dan Lang från Duved.

- En grundfilosofi i teamet är att vi inte ska satsa på etablerade förare utan istället välja unga och lovande som ges tid och möjligheter att utvecklas som förare, säger teamchef Lars Johan Edh. Lars Johan Edh är en legend inom snöskoterracing och har med sina 5 SM-guld och 2 NM-guld all kunskap och erfarenhet som krävs för att leda teamet.



2005 Julklappstips!

Effektivare dieselbil

Nu kan du köpa en effektbox i julklapp med gott miljösamvete. För KCR har låtit avgastesta sina effektboxar till Common Rail-motorer. Testet utfördes på en BMW 530d-04 och resultatet är mycket glädjande. Detta eftersom testet visar att nyare motorer med en KCR-box inte försämrar

motorns måtvärden, utan till och med förbättrar motorns renhet i vissa lägen.

KCR har effektboxar till dom flesta diseldrivna personbilar men även till lätta och tunga lastbilar. För mer information och se kompletta testresultat på: www.kcr.se



För den spelsugne

Ett bilspel sitter aldrig fel på julaftons morgon. Här följer en recension av ett av marknadens senaste spel. Midnight Club 3: Dub Edition.

Nu är ännu ett i raden av bilspel ute på marknaden, i Midnight Club 3 gäller

det att glida runt i någon av städerna Detroit, Atlanta eller San Diego.

Crusingen sker nattetid och städerna lyses upp av miljontals neonlampor. Grafiken är i mina ögon sett kanonbra, och det gäller både bakgrunder och actiongrafik, detta gör att man får en skön känsla och race-faktorn är hög. Eftersom jag är bedrövlig på att läsa instruktionsböcker så förväntar jag mig alltid att man ska kunna börja lira så fort man satt igång spelet. Midnight Club är precis så, enkelt att komma igång och börja köra. Speliden är enkel. Det gäller att söka upp och utmana andra förare, ju duktigare förare som man bevisar sig vara, ju finare tävlingar får man delta i. Det är just i de finare tävlingarna man har chansen att ta hem dom fina priserna, typ bilar och motorcyklar.

Under resan mot dom finare tävlingarna gäller det att söka upp och spöa skiten ur amatörerna, detta för att vinna pengar till att uppgradera sin egen bil. Och uppgraderingsmöjligheter finns det hur många som helst, och de spelare som tycker om att fixa med sin kärra kommer att få många härliga timmar bland trim, stötdämpare och däck att välja mellan.

För mig är racingen det viktigaste och jag blev mäkta glad när jag upptäckte att man inte behövde sitta och välja ut dom olika uppgraderingsalternativen utan att det fanns färdiga kitt som kunde köpas. Som jag tidigare skrivit tycker jag att grafiken överlag är väldigt bra, körupplevelsen är det heller inte något fel på, allt känns verkligt på något märkligt sätt. Det som jag däremot inte gillar är att hur dåligt man än kör är det nästan omöjligt att förstöra bilen, träd och gatlyktor är det inga som helst problem att köra över. Och det blir inte ens en liten skräma på bilen.

Det hade varit bättre om farten på bilarna i spelet sänkts och att förarkvalitén spelat in mer. När jag hade spelat det här spelet ett tag så kändes det som att jag var rätt nöjd och kunde gå och diska eller göra något annat spännande, för det händer inte så mycket mer. Men jag kämpade på och lirade vidare och det kändes som jag kom in i en sorts andra andning och spelet blev roligare igen. Möjligen berodde detta på att jag hunnit kosta på bilen mer pengar och att den svarade bättre och bättre, samtidigt som jag lärde mig fler och fler tricks för att vinna.

En sak som jag helt övertygad om och det är att detta är ett spel för alla bil och race-fantaster.

Mitt betyg på spelet är 6 av 10 lökar och det hade troligtvis blivit högre om jag gillat uppbyggnaden av bilen men som sagt, det är körningen som gäller för mig.

Recension av: Norton Schuber



Maskiner för lös

Djupsnösegmentet innehåller några av marknadens grymmaste och intressantaste maskiner, synd bara att vi bor i ett land där dessa sällan verkligen kan komma till sin rätt. Men inte är det mindre intressant för det.

Text: Patrik Larsson Foto: Fjollbjörn på SnowRider

U tvecklingen de senaste åren för djupsnömaskinerna har gått i riktning mot det stora, fläskiga och lyxiga. Idag har dom flesta maskiner det mesta av utrustning och stötdämparna är av hög klass. Som vanligt är det det stora roliga landet i väst som står för inspirationen. Men vi får som brukligt är inte in alla dom värsta modellerna vad gäller matlängd och motorutrustning. Och det är i och för sig egentligen klokt eftersom hur vi än vänder och vrider på det så har vi inga klippiga berg i närområdet.

Det har inte hänt så mycket på djupsnömaskinerna till i år. Men vi börjar med den enda riktigt stora nyheten och det är våra japanska vänner som står för den.

Det är fortfarande relativt okänt för den breda massan att vi faktiskt får in Yamahas absoluta bergsmonster i år. Apex Mountain eller som den heter i Sverige RX-1 Mountain tas in i Sverige i en exklusiv liten serie om 20 maskiner. Yamaha fick helt enkelt 20 stycken beställningar av dessa maskiner och kunde inte motstå frestelsen att ta in dom. RX-1 MTN finns inte ens med i Yamahas broschyr och faktiskt inte ens på deras Svenska hemsida.

Maverick

Med RX-1 MTN får du allt det nyaste och bästa Yamaha har att erbjuda och den är egentligen Yamahas första riktiga lösnöracer.

Den är byggd på det nya chassit med Yamahas version på ståupp-körställning. Motorn är den nya Genesis 150 FI. Boggin från i fjol är ombyggd för att ta en 162"-matta och den som sitter på original är inte vilken matta som helst. Det är den grymmaste mattan som finns att köpa idag och heter Camoplast Maverick 162"x16"x2,25" med en tre tums delning. I år är även fönsterdrift standard, vilket är ett måste på en muskelmaskin av hög klass.

Och det är först i år som Yamaha kan



snö



Vector MTN har samma körställning som förra året men det åtgärdas lätt på samma vis som SnowRiders projektskoter från förra säsongen.



Burkrem som sig bör på en mountain maskin



Här känner vi igen oss, förarmiljön är på klassiskt Yamahavis trevlig och fungerar väl.



Den nya och grymma RX-1 MTN kommer in till Sverige med i en begränsad upplaga.



Styrstängarna sitter mer rakt upp på det nya RX-1 chassit.

Yamaha har sina egna idéer, det här är deras version på hur en nyckel skall se ut.



Baklyset är snott rätt av från R1



Varför Yamaha har valt att sätta en 16"



Monsterhöjare på en monstermaskin.

presentera en riktig mountain-tunnel som verkligen imponerar i sitt utförande.

Det låter som att allt är perfekt på den nya RX-1 MTN, men eftersom mitt jobb är att hitta fel och brister så skall jag minsann visa att så inte är fallet.

Fortfarande så skulle Yamaha behöva att konstruera ett längre kedjehus för att göra det möjligt att montera i modernt större drivhjul och förbättra den för djup-snömaskiner så viktiga attackvinkeln.

Sen till det verkligen besynnerliga. På denna maskin som är en av det dyraste som går att inhandla på marknaden, så har koncernen som äger Öhlins förärat köparna med att montera i ihopsvetsade plåtdämpare i boggin!? Dessa dämpare kommer en helt normal köpare av denna maskin skrota totalt efter en säsong. Detta är riktigt dåligt men har sin logiska förklaring.

I USA som är de riktiga klättermonstrens förlovade land så är mountain-maskinköparna en kundgrupp som bygger om sina maskiner innan de ens hinner packa upp dom ur lådan skotern levereras i.

Så det är kanske det som är tanken: Varför montera i något bra som i alla fall kommer hamna i ett hörn på golvet i garaget? Och så måste ju maskinen ha något som håller den uppe i butiken hos Yamaha-handlaren.

12

Dussinklättraren i Yamahas modellprogram är RS Vector Mountain och den kommer in som samma fina maskin som förra året. Den enda skillnaden är det nya lite högre och bredare styret.

En maskin som inte kommer att tas in är RS Vector Mountain SE. Men den är värd att nämnas i alla fall för det är en riktigt intressant maskin. Den är en blandning mellan en Vector Mountain och en RX-1 Mountain. Tunneln, boggin och mattan kommer från RX-1, motor och deltaxoxramen kommer från Vector.

bred och 162" lång matta med 2,25" kammar på en 120 hästkrafters maskin kan tyckas lite konstigt. Men dom vill nog med det säga att: Köp vår maskin och montera en turbo på den!

Och en inte allt för vild gissning om framtiden är att det just är den här maskinen som Yamaha kommer att sätta sin första originalmonterade turbo på, men det får framtiden utvisa.

RMK

Polaris har i år marknadens bredaste modellprogram vad det gäller skotrar anpassade för djupsnö. Mycket är nytt men ändå inte för det känns välbeprövat redan från start.

IQ-chassi från 2005 hänger med men man har sänkt tyngdpunkten och minskat på attackvinkeln. Detta genom att bygga om kedjehuset och på det viset kunna montera sekundärvariator och drivaxel närmare marken.

Om IQ RMK-serien har många mycket positivt att säga, den avtagbara sadeln är en av marknadens bästa, Dual-Purpose-boggin hör även den dit och Polaris har genomgående mycket god kvalitet på sina dämpare.

En nackdel är dock att man fortfarande inte har fönsterdrift av mattan, vi får helt enkelt vänta en säsong till.

Man har valt att montera TEAM-sekundärvariator på alla sina RMKs vilket vi ser som mycket positivt.

Även Sidehiller 2-skidorna är bra och behöver inte bytas ut som hos många andra.

Man har också med hjälp av nya motorfästen fått ner vibrationerna, speciellt på RMK 900.

De nya spindel-lederna skall vara starkare och samtidigt göra mindre motstånd i snön och spårvidden är justerbar från 99,1 till 104,1 centimeter. Det finns fler saker på RMK IQ som är justerbart och det är styrsystemet Rider Select som sitter original på alla IQ-baserade skotrar från Polaris. Nödvändigt? Kanske inte. Roligt? Helt klart! Det sitter i alla fall inte i vägen och som Polarisägare är man faktiskt ensam om det.

600 HO

Den modell som kan ses som den enskilt största nyheten är RMK 600 HO. Den har den nya och mycket imponerande 120 hästars 600:an som är baserad på IQ 440 motorn. Lätt, smidig och rapp får bli sammanfattningen.

700:an är även den en helt ny maskin byggd på beprövad teknik. Motorn är en



Har finns inget att klaga på och det centralt placerade multiinstrumentet kan visa det mesta.



Luftintagen sitter skyddat från direkt snösprut.



Kan chassin bli längre än så här?





IQ RMK har en justerbar körställning tack vare Rider Select.



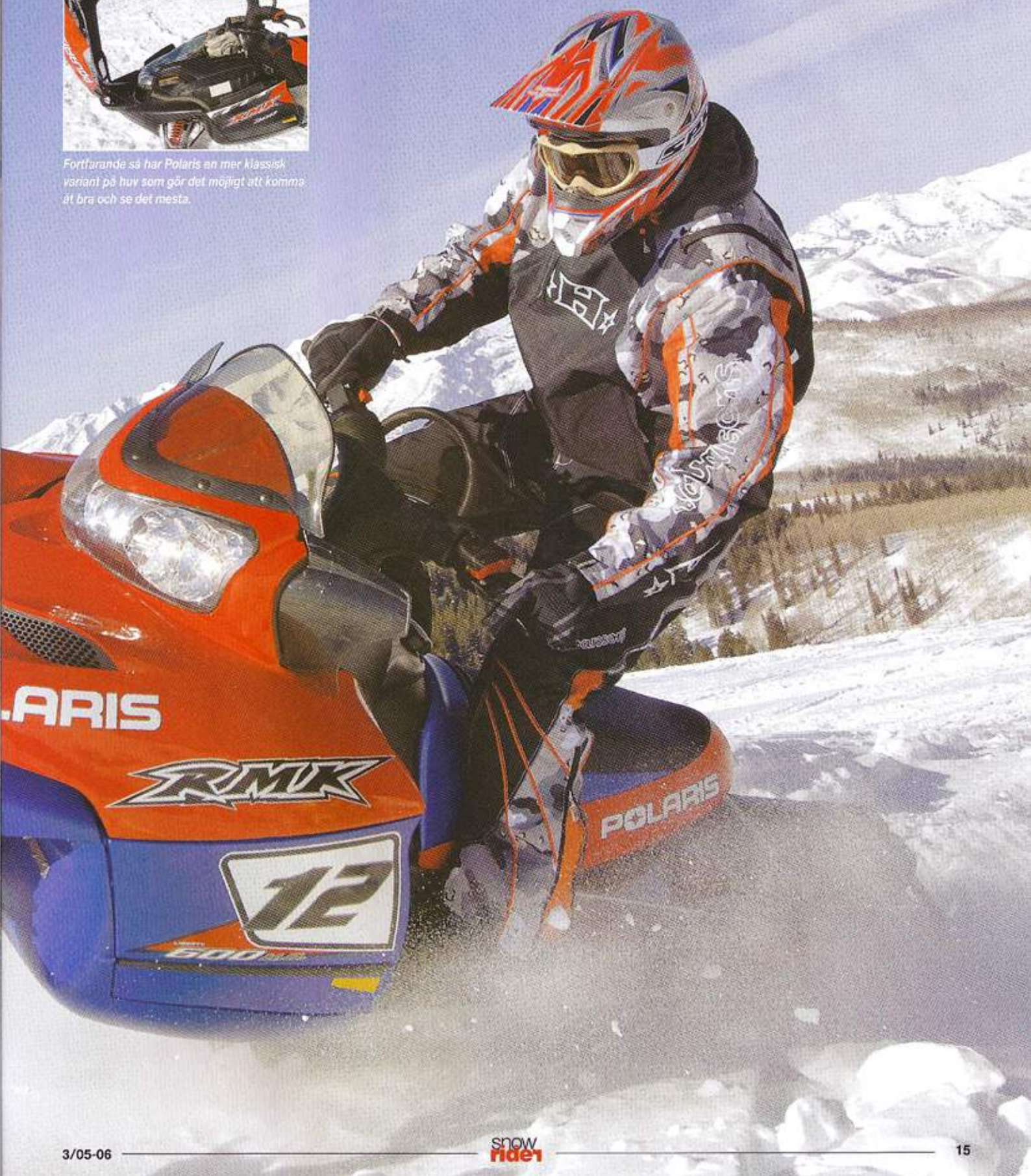
Sista chansen? Edge.chassit hänger med ett år till.



Fläktkylt är billigt och bra, mycket skoter för liten peng.



Fortfarande så har Polaris en mer klassisk variant på huv som gör det möjligt att komma åt bra och se det mesta.



förminskad 900-motor och chassit är i övrigt helt lik 900:an från förra året.

900:an kommer i år i två versioner, en med en 151"-matta och en med en 159"-matta. 159:an utmärker sig med att tillsammans med 600 HO ha den mycket snygga racing-inspirerade röda och blå färgsättningen.

Och för er som sörjer Edge-chassits kommande bortgång så finns det en chans till. Men då får du nöja dig med en fläktkyld 550 på 60 hk och en 136" matta, vilken gör att den egentligen inte riktigt platsar i det här sällskapet. Men heter den RMK så gör den. Det finns inte så mycket att säga som inte redan är sagt om den skotern så vi lämnar den och går över och ser vad katterna har att erbjuda.

Boondocka

Arctic Cat tar inte heller i år in sin feta King Cat i 1M-serien, den har helt enkelt inte mycket att hämta på den Svenska marknaden eftersom den är en utpräglad vertikalklättrare. Hur som helst så var det med 1M som Arctic Cat startade sin grymma lössnöatsning 2003. Och det är den satsningen som lett fram till att efterträdarna i M-serien är så bra som dom är idag. Man kan nästan tro att Arctic Cat hade den svenska kunden i åtanke när modellen togs fram, för dom är perfekta maskiner för så kallad Boondocking. Att Boondocka är att knixa sig fram i relativt tät skog, klättra lite, hoppa lite, köra lite pudersvängar och ha det roligt. Just precis som vi alltid har hållit på "over here".

Och det är för just den typen av körning som M-maskinerna är byggda för.

Dom är marknadens lättaste maskiner och det ser inte ut som någon annan verkligen har tagit upp kampen om kilona med Arctic Cat.

Nyheten med M7 i år är att dom endast tas in med Camoplast-mattor med ett challenger-liknande mönster och att dom sorgligt nog endast tas in med längderna 153" och 141". Snälla Arctic Cat vart tog 162:an från förra året vägen? M7 med en 162"-matta är nog den enda skoter på marknaden som inte i någon situation led av den långa mattan.

Tack vare sin låga vikt och att chassit är framtaget bara med tanke att kunna hantera en riktigt lång matta så vart ju resultatet så bra.

Borta är den vändbara Kimpex Attack 20-mattan från förra året, den var helt enkelt för specialicerad för att verkligen tillföra något för majoriteten av kunderna. Viljan att göra något bra tog nog överhanden över förnuftet, då man vinklade kammarna på ett sätt så att dom skulle



M7 är mycket lättkörd och man trotsar lätt tyngdlagen och kommer dit man vill.





153" är det längsta mattalternativet i år på M7



M7 är grön i år men kan även fås i svart.



Enkelt, stor mätare med allt du vill veta.



Öppna stora
håll i fotstegen
som underlättar
renhållandet från snö.



Här finns det lite
plats för packning.



Den vid det här laget
smått klassiska motorn
från F7 garanterar
att upplevelsen blir
angenäm.



fungera absolut perfekt på en vertikallättrar-matta. Men sen då? När man skall ner igen så vore det ju kul om man kunde bromsa lite också, men det blir ju svårt då mattkammarna är vinklade åt fel håll och gör att mattan bara glider uppe på snön.

EFI

I år tar M5:an ett rejält kliv framåt rent tekniskt då den får Arctic Cats batterilösa insprutningssystem monterat. Hästkraftsantalet ökar till cirka 80 hk. M5 har en Attack 20 mattan med 1,6" kammar och är inte samma typ av vändbara matta som satt på M7 förra året utan den här liknar mer en hybridmatta.

Ski-Doo

Till många tagna Ski-dookunders stora bedrävelse så tar Ski-Doo endast in Summit-serien i Adrenaline-utförande med vissa uppdateringar för den svenska marknaden.

Anledningen till att man gjort så är att det inte går att montera drag på X-modellerna och att man vill ha pakethållaren.

Det tråkiga med detta att det är ju så mycket vi missar genom att inte få X-modellerna.

Några av de saker som vi missar är egentligen bara estetiska försämringar men det är även tekniskt viktiga funktioner går vi miste om. Vi får bland annat: högre ruta, ett så kallat Mustangstyre utan styrhjäjare, 2" kammar och en enklare typ av broms. Vad missar vi då? Jo, den låga mycket snygga rutan, den grymma styrhjäjaren med ett rakt styre, 2,25" kammar och racingbromsen.

Men vi får väl lov att berömma BRP för att dom i alla fall har tagit dämparfrågan på allvar och monterat på motsvarande X-paketets dämpare på de skotrar som importeras till Sverige.

Fönsterdrift

Hittills har Ski-Doo varit ensamma om att ha 16" breda mattor på sina djupsnöracers. Och tydligen har det varit lite rätt eftersom det finns andra märken som hänger på. Att ha en lite bredare matta är ett bra sätt att öka antalet kvadratcentimeter matta som bär upp skotern i snön, detta utan att påverka smidigheten nämnvärt.

Årets mattor har även fått borrade hål vilket både gör mattan lättare men också så hjälper det till att hålla boggin ren från snö.

Nya för året är djupsnöversionen på den nya Pilot-skidan. Den är 175 mm bred och förhoppningsvis så har Ski-Doo med den

här skidan lyckats att tagit fram en skida som har ett brett användningsområde.

De första intrycken i USA var i alla fall positiva men det är här hemma som dom skall få bekänna färg under säsongen.

Flera av dessa förändringar har gjort att man skall ha sänkt vikten på Adrenaline-skotrarna med cirka 7 kg jämfört med förra året och det är en utveckling vi verkligen vill applådera.

HPV

Summit 1000 har uppdaterats med den nya HPV-roller variator som bara satt på Mach Z förra säsongen. HPV-roller är Ski-Doos egna serietillverkade rullkamsvariator som har många fördelar gentemot en mer konventionell variator. Den största fördelen med en rullkamsvariator är att den har en mycket låg inre friktion och det förbättrar hela funktionen på variatorn.

En mindre rolig nyhet med Summit 1000 är att den endast tas in med 151"-matta. Självklart så har BRP tagit ett marknadsmässigt beslut angående mattlängden men vi måste ställa oss lite frågande till det. Var det verkligen någon som tyckte att 05:an med 162" matta var för lång? Inte vad vi har hört och under vårt djupsnötest i Kittelfjäll så älskades skotern av de flesta.

Följden av att bara den kortare mattan finns tillgänglig blir att skillnaden blir lite för liten jämfört med Renegade 1000, nu skiljer det bara 19 centimeter mer matta i marken mot 33 centimeter som skillnaden är mellan 136" och 162"-mattor.

Knacksensor

Summit 800 har i år fått den mycket imponerande 800 HO Power TEC-motorn som både levererar brutala hästkrafter i masor samtidigt som den klarar miljökraven enligt EPA 2006 och detta trots att den matas med förgasare.

En annan motornyhet är att Summit 600 har fått Rotax 600 SDI som drivkälla och det gör att den blir ett av de smartare valen om man skall köpa en Summit. Men inte att förglömma så har Ski-Doo även en modern "lappmoppe" i sitt utbud i år. Och det är den mycket prisvärda Summit 550 som blir din för strax under 70'000 kronor.

Trots att de verkliga nyheterna är få i år så finns det i alla fall mycket olika och roliga alternativ att välja emellan för dig som skall köpa en ny djupsnömaskin. Det blir ett svårt val, men lycka till!



Visst saknar vi styrhjäjaren och det raka styret.



Adrenalineutrustad, Mustangstyre och hög ruta



Lika elak som alltid, 1000 cc biter ifrån.



Här finns plats för ett par kexchoklad och en Mer.



Varför har Summit 1000 endast 151 matta?



De nya skodorna lystrar till namnet Pilot.



Vad mer behöver man veta än just varvtalet?

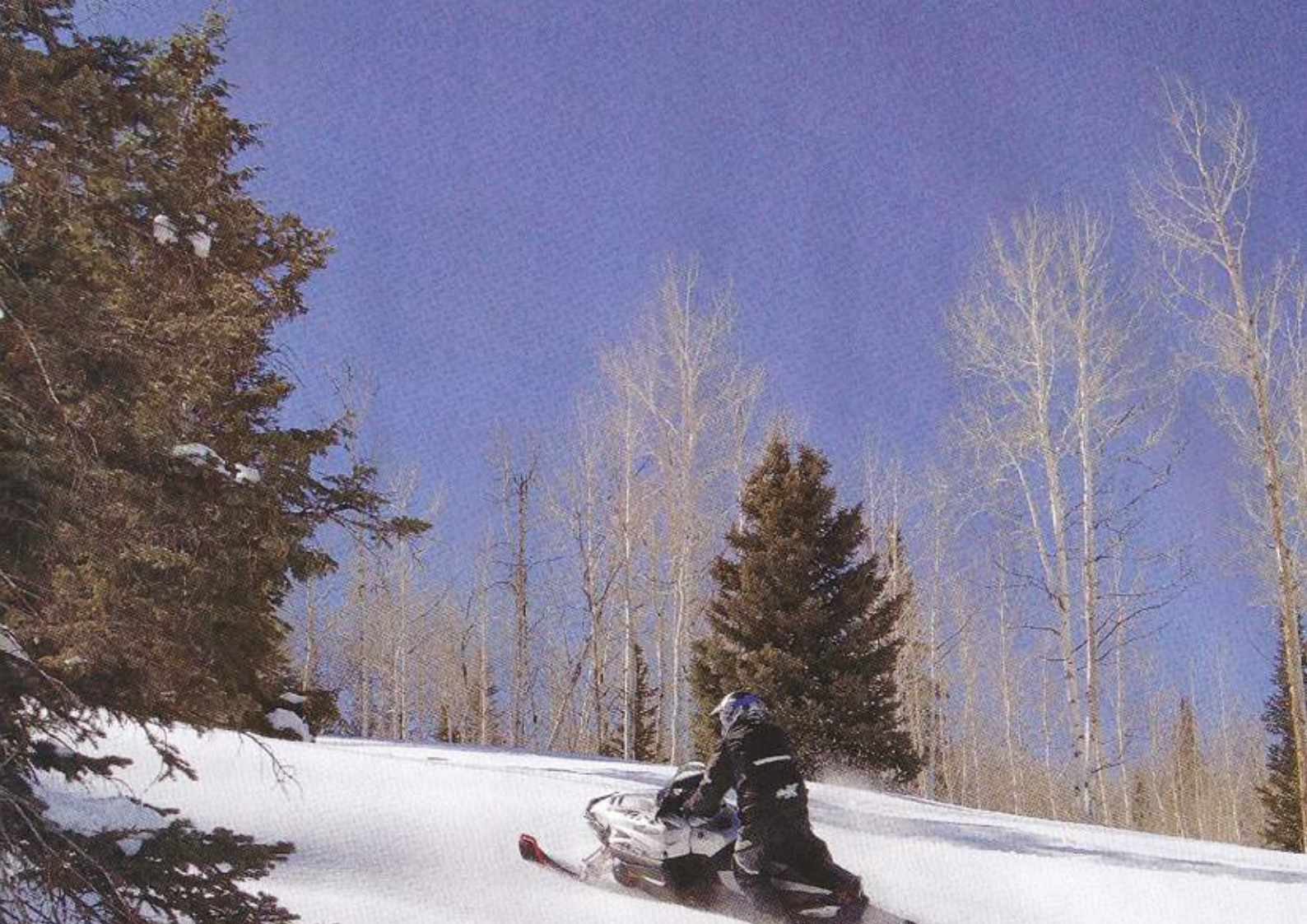


Tro nu inte att hk=allt. Man kan faktiskt ha riktigt roligt med en 550 F också, tro mig.



Har du tillfälle att köra en Summit 1000, gör det. Du kommer att bli riktigt förvånad eftersom den går riktigt bra. Ha i åtanke att denna maskin pumpar ur sig 165 hk. Kul.





Motor
Typ:
Volym:
Borring/alag:
Bärläsystem:
Smörjring:
Avgassystem:
Uppg effekt:
Uppg vrid/vinn:
Start:
Chassi:
Tunnel:
Framsvagn:
Fjädring fram:
Fjädringsväg fram:
Boggi:
Fjädring bak:
Fjädringsväg bak:
Typ av matta:
Skidor:
Spårvidd:
Längdbreddshöjd:
Tankvolym:
Oljetankvolym:
Att sga:
Pris:
Färg:
Generalagent:

RS/RX MTN

3/4-cylindrig, vätskekyld fyrtakt
973/998 cc
78x66,2/74x58 mm
40 mm Keihin förg/39 mm Mik. Fuelinj
Torssump
3-2-1/4-2-1-2
120/150 hk
-/-
elstart
Aluminium
Individuell m. dubbla A-arnar
38 mm, HPG Alu.
17,8 cm
Pro MTN 151/Pro Active MTN 162
Gas Cell Hydraulic
31,5/ 35,5 cm
15"x151"x27/16"x162"x2,25"
Mountain
95,5 till 100,5 cm
318,5x116,3x- 332,5x116,3x104,4 cm
37,0 l
11,4 l
116'900kr/ ej fastställt
silver/röd
Yamaha Scandinavia AB

RMK 600/700/900

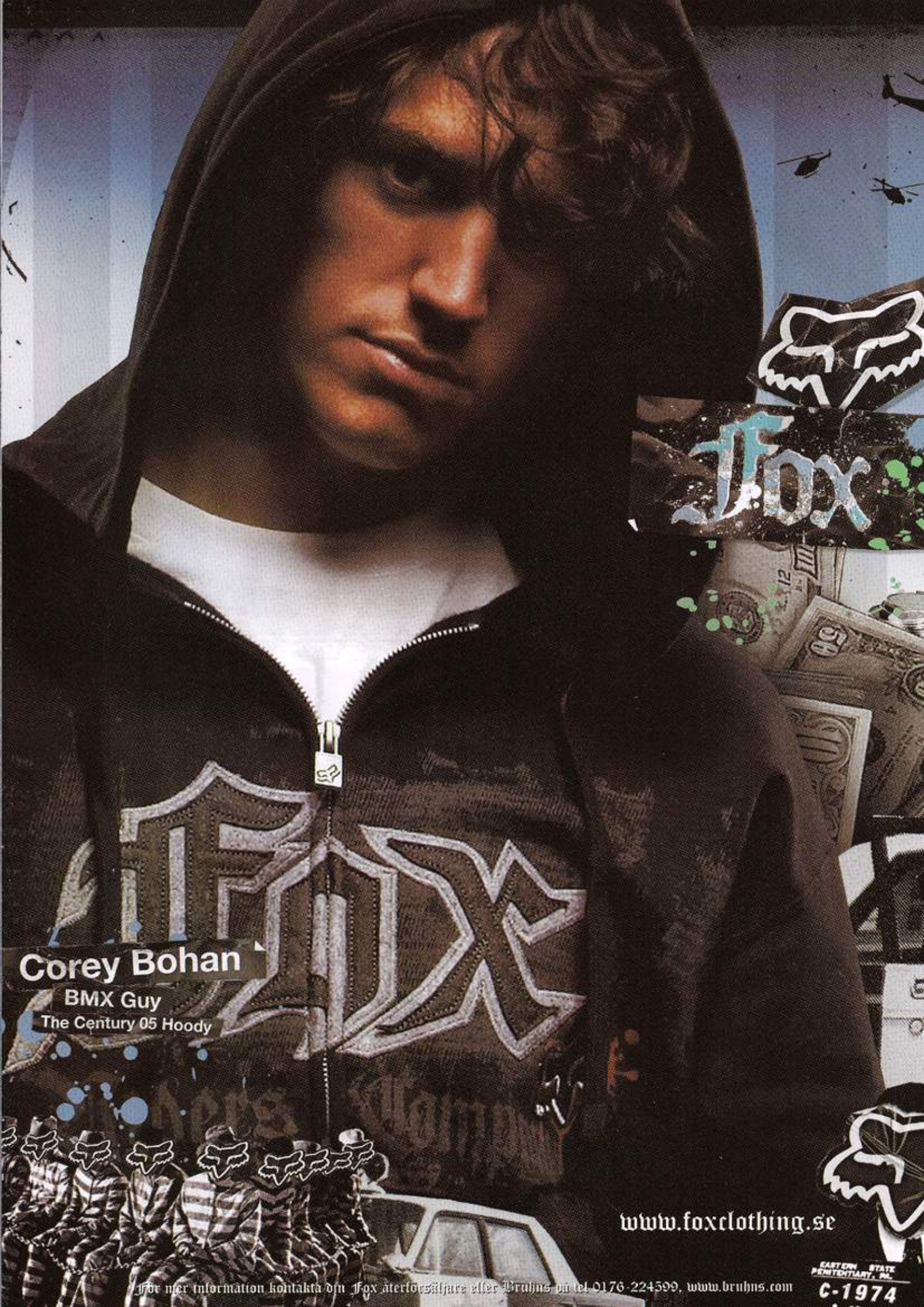
2-cylindrig, vätskekyld, VES
566/ 755/ 866 cc
-
2 st TM 38/ Cleanfire inj./ Cleanfire inj.
Separat oljesprutn.
2-1
120/ 138/ 150 hk
-/-
man/ elstart/ elstart
IQ
IQ RMK justerbar
Ryde AFX
22,9 cm
Dual Purpose Rail
Ryde FX och AFX
41,9/41,9/ 44,5
38x365/383/404x5,1/5,1/6,1
Sidehiller 2
99,1 till 104,1 cm
325,1/325,1/340,4x118,1x118,1 cm
40,9 l
-
102'900/ 109'900/ 151" 119'900 & 159" 123'900
röd-blå/ röd-svart/ röd-blå & röd-svart
Polaris Scandinavia AB

M5/ M7

2-cylindrig, vätskekyld, tvåtakt
499/ 698 cc
71x63/ 78,7x70 mm
EFI, 46 mm
Separat oljesprutn.
2-1
80/ 140 hk
-/-
Manuell
WF II
AWS VI med dubbla A-arnar
RydeFX/ ACT IFP
23,4 cm
FasTrack TSL
Ryde FX/ Fox IFP
43,2/ 45,7 cm
38x358/358/389x41/57 cm
Composite
99,1-104,1 cm
3225/3302x1181/1105x-
42 l
-
75'900/ 141" 111'900 & 153" 113'900
Svart/ svart eller grön
KGG Suzuki AB

Summit 1000/800/600/550

2-cylindrig, tvåtakt, vätskekyld, 550 är faktiskt
896,9/799,5/594,4/553,4
88x82/82x75,7/72x73/78x61 mm
SDV2xTM 40/SDV2xVM34
Separat oljesprutn.
2-1
163/140/115/57 hk
-/-
Manuell
RT/REV/REV/REV
R.A.S.
HPG T/A Alu, 550 Gas MC
22,9 cm
SC-151/151/144/136
2xHPG T/A Alu, 550 Gas MC & HPG
358/356/331/331 mm
406x383/383/365/345x50,8, (550 31,8) cm
Pilot 175 mm
101,8-108,0 cm
335/326/317/310x114-120x112 (1000 113) cm
40 l
3,5
128'400/116'900/102'500/89'200 kr
Röd-svart/röd-svart/blå-svart/svart
BRP AB



Corey Bohan

BMX Guy

The Century 05 Hoody

www.foxclothing.se

För mer information kontakta din Fox återförsäljare eller Bruhns på tel 0176-224599, www.bruhns.com

EASTERN STATE
PENITENTIARY, PA.
C-1974



Vinnaren är 4P

Den norrländska original skotervagnen



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

Modellprogram 4P skotersläp

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



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

ARCTICWEAR

Taikor
byxor
skor
handskar
hjälm
kepsar
barnkläder
dekaler
samt mycket mera.

ACCESSORIES

Kapell
vindrutor
bagageboxar/väsckor
speedtrask
skidor
styrskydd
samt mycket mera.

206

Mjukt eller hårt paket spelar ingen roll,
så länge det är...

GRÖNT!

ARCTIC CAT Tomtens alla klappar finns på:
www.arcticcat.se

PODIUM SKOTERSTÄLL

Podium Jacka

- + 2 layers Gore-Tex® yttermaterial, alla sömmar tejpade
- + Cordura® förstärkningar på utsatta ställen
- + Fodret består av en avtagbar fleecejacka som kan användas separat
- + Extra ventilationsöppningar fram och bak på jackan.
- + Avtagbara skydd i ryggen, axlar och armbågar.
- + 3 fickor

Podium Byxa

- + Hållbart Cordura® 300 d yttertugg
- + Gore-Tex® Z-liner garanterad andningsförmåga, vind-och vattentät
- + Löstagbart foder, 60 grams vaddering
- + Tilläggs isolering på knän och sittytan
- + 2 fickor

PODIUM JACKA

PODIUM BYXA



MOTORSPORTS



CORDURA
only for outdoors



WWW.SCOTTUSA.COM

Scott Svenska AB tel 018-562800 fax 018-522800

För att få mer information om våra produkter, besök våra återförsäljare

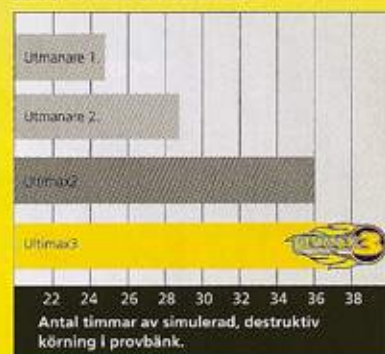
Ultimax3.

Konsten att överträffa sig själv.

Carlisle utvecklar och tillverkar originalremmar till huvuddelen av alla snöskotermärken. Även om Max2 skapat ett begrepp när det gäller driftsäkerhet och slitstyrka satte man ännu högre mål med Ultimax3. Högre precision och snävare toleranser kunde uppnås genom ny avancerad tillverkningsteknik. Resultatet är en högprestandare med egenskaper som ingen annan lyckats uppnå. Nya Ultimax3 har en uppbyggnad med en kärna av Aramax fiber. Kylflänsar på utsidan sänker drifttemperaturen och minskar därmed slitaget. De exakta toleranserna förbättrar både acceleration och eliminerar flex- och slireffekter.

Varför skulle du köra med något annat, egentligen?

SLITSTYRKA/LIVSLÄNGD



Jämfört med två andra ledande märken, hade Ultimax2 redan ett starkt övertag. Med Ultimax3 har försprånget utökats ytterligare.

Testresultaten hämtade från jämförelsetest mellan Ultimax2, Ultimax3 och de övriga två ledande fabrikerna i USA. Testen utförda hos Carlisle Industries Inc.

ARBETSTEMPERATUR



Max 2 och Ultimax3 har en uppbyggnad med kylflänsar på utsidan som ger effektiv kylning.



Max2



Generalagent och distributör:
Duells, www.duells.se

DEEP SNOW AND SPORT

POLARIS

06



PAKETUTRUSTA DIN IQ FUSION

Komplettera ditt skoterköp med tillbehör från Pure. Vi har ett stort utbud för dig och din maskin som garanterat förhöjer nöjet av åkningen. Till Fusion erbjuder vi just nu dessutom ett paket till **kanonpris**. Välkommen till din återförsäljare för att titta närmare på skotern, kapellet, bukskydden, bränsledunken och alla andra praktiska originaltillbehör.



KAPELL

Heavy-duty canvaskapell med hög passform ger bästa skydd i garaget och på släpet.



BUKSKYDD

Tillverkat i hållbar plast och som skyddar buken vid ev hasning.



BRÄNSLEDUNK

10 liter i plast som passar på din Fusion.



POLARIS
The Way Out.

Mer information och närmaste återförsäljare 0200-23 23 20 eller www.polarisindustries.com

Drömmen om tiggen

Alla vi som suktat efter en egen tigsvets men backat inför 63 amperessäkringar och 75,000 kronorsmaskiner, det är dags att vakna nu. Ni vet väl att drömmen om en egen tigsvets faktiskt är fullt genomförbar?

Bild & Text: Björn F

Hur många är vi egentligen som tröttnat på att med mössan i hand åka till den lokala svetsaren för att kunna sammanfoga det exotiska materialet aluminium. Hur många är vi som gärna hade haft en alldeles egen svets i det alldeles egna garaget? Säkert många.

I mina tonår hade jag tillfälle att gå en svetskurs där det ägnades sex veckor åt tigsvetsning. Jag blev förvånad över hur lätt det vara att sammanfoga två rena aluminiumbitar med varandra i de otaliga svetsövningsarna vi blev tilldelade, eftersom det hela påminde om gammal hederlig gassvetsning. Lika förvånad blev jag när jag skulle svetsa fast ett fästöra på en gammal 80-kubikscylinder, åt en av lärarna. I korta ordalag så fick jag aldrig fast det där fästörat eftersom det är en helt annan grej att tigsvetsa i verkligheten än att sammanfoga två sterila provbitar i yrkesskolans låtsasvärld.

I skolan fanns det väl använda kolosser till tigsvetsar vid namn AGA och Miller som säkerligen vägde 500 kilo styck och krävde proppar i 63 amperesregionen. Tanken på en egen svets har gnagt i bakhuvudet eftersom jag oftast har något projekt rullande och inte riktigt gillar att måtta hemma och svetsa borta, känns det igen?

Därför var det med ett ryck jag

såg annonsen på nitroz.se, AC/DC-svets säljes.

Jag lyfte luren, frågade om den fungerade och tog den direkt över telefonen. Väl hemma hos säljaren provsvetsade jag lite och visst fungerade den, riktigt bra också. I min iver glömde jag fråga om säkringsbehovet men blev varse om det när jag skulle demonstrera underverket för frun. Pang, mörker. Efter en halvtimme, när jag trevat mig ut ur garaget, bytt de flesta propparna och skruvat fast proppskåpet i väggen igen, kom jag till insikt, förbannat.

Den gamla kolossen avyttrades (svetsen alltså, inte frun) och jag var tillbaka på ruta ett igen.

Det var ungefär i samma veva jag hörde talas om att det faktiskt fanns ett annat vettigare alternativ för oss hobbysvetsare, 180 amperes 220 volts AC/DC-svetsar!

Jag har redan hört belackarnas kommentarer angående en sådan här liten svets kompetens. Avsaknaden av vattenkyllt handtag och gaspedal ska enligt vissa göra en sådan svets i princip värdelös och obrukbar. Visst kan den vara så om man avser att använda den i kommersiellt syfte men hur fungerar den för den typiske raggaren, ja för någon som oss alltså?

Duger det?

Hur många sekunder svetsar man egentligen åt gången? Ta ett grenrörbygge som exempel. Du slipar och bandputsar i tre evigheter och svetsar i femton sekunder, slipar och passar in i en evighet till bara för att avetsa i tre sekunder. Behövs det då ett vattenkyllt handtag? Svaret är nej. Enligt mig och många räcker en 180 Amperessvets riktigt långt eftersom du i teorin behöver cirka 40 ampere per millimeter tjocklek du svetsar på både aluminium och rostfritt samt vanligt bondstål.

Det hela handlar ju om att få tillräckligt med värme för en ordentlig genombränning. Ska du svetsa i stora värmekrävande saker såsom topplock kan det vara läge att hitta

en större svets men för det vardagliga svetsandet så fungerar en 180 ampere utmärkt. Vad kostar en dylik pjäs då? Vi har sett billiga Italienska AC/DC svetsar för 18,000 spänn och lite dyrare svetsar för runt 25 000 kronor. Dessa svetsar har oftast tillbyggnadsmöjligheter som gaspedal (för strömstyrkan) och vattenkylda slangpaket.

Vad är tigsvetsning

På 1940-talet utvecklade amerikanska flygindustrin tigsvetsningsmetoden eftersom behovet att sammanfoga de nya magnesium och aluminiumlegeringarna på ett vettigt sätt var stort. Tigsvetsningsmetoden lämpar sig också för rostfria material samt för olegerade och låglegerade stål. Fördelen med den här svetsmetoden är förutom hög svetskvalité också att du har fullständig koll på smälthärden samtidigt som den varken lämnar slagprodukter eller "sprut" efter sig.

Namnet TIG står för Tungsten Inert Gas. Tungsten är ett gammalt ord för Wolfram som syftar på elektrod materialet, som tål höga värmetal. Inert gas betyder naturligtvis att gasen är inert som i praktiken betyder att den inte reagerar och blandar sig med andra ämnen.

Vid tigsvetsning nyttjas en elektrisk ljusbåge för att värma upp och smälta ihop materialet, vid behov så tillsätts material manuellt av svetsaren, precis som vid gammal hederlig gassvetsning. Ljusbågen brinner mellan wolframelektroden

och arbetsstycket, smältan skyddas av skyddsgasen som strömmar ut genom gaskåpan. Elektroden fungerar endast som en fotpunkt för ljusbågen och får varken smälta eller doppas i smälthärden.

Vid likströmssvetsning ansluts strömkällans minuspol till elektroden därför att värmeutvecklingen är som lägst där, och den håller då längre. Vid växelströmssvetsning så skiftas strömpolerna och då används antingen tjockare elektroder eller lägre strömstyrka för att hålla nere värmeutvecklingen. Med en positiv ansluten elektrod får man också en oxiduppbrytande effekt vilket är att föredra vid aluminiumsvetsning. Oxiderna på aluminiumytan ställer ofta till det för den ovane svetsaren då oxidsmältpunkten är tre gånger högre än aluminiumets. I praktiken betyder det att man eldar på allt vad man orkar för att lyckas komma igenom oxidlagret och när man väl gjort det är det alldeles för varmt för aluminiumet som tvärsmlter. Detta "problem" går man runt genom att borsta alla svetsytor (borsta bort oxidskiktet alltså) med en rostfri borste och efterrengöra med tillexempel T-sprit. I vissa fall kan man även få gå över svetsområdet med tigen och bränna bort resterande oxider. Om du till synes överdriver det hela och ser till att arbetsområdet såsom svetsbord, handskar, tvingar, skruvstäd och tillsatsmaterial är rent så är du på rätt väg. Renlighet är en dygd som det heter.

Gaskåpa med skyddgas ser till att inget förorenat syre blandar sig in i loken. Tillsatsmaterialet i form av en aluminium eller rostfri stav tillsätts på samma sätt som vid gammal hederlig gassvetsning.



Skyddsgaser

Skyddsgasen är som i all svetsning till för att stänga ute syret och dess föroreningar. De gaser som används är Argon och helium som i vissa fall även kan blandas. Argon med en viss procent helium kan till exempel användas med fördel om man vill ha en hetare smälthård.



Det finns hopp...

Man behöver inte vara freestyleåkare för att upptäcka dagens snöskotrars svaga punkt. Stötdämparen...

Engans är en helt annan sak. I programmet finns allt från individuellt konstruerade racingmodeller till rena ersättningsdämpare, alla utvecklade för att locka fram de optimalaste köregenskaperna.

Oavsett var du köper din Engansdämpare, har du genom nätet av auktoriserade servicecenter alltid tillgång till den kompetens och support som gör att du landar mjukt. Inte minst ekonomiskt, på sikt.

En Engansdämpare är alltid individuellt konstruerad exakt till den skotermodell den skall monteras på.

Fler justeringsmöjligheter på både retur- och kompressionsdämpning.

Svensk konstruktion och tillverkning med uteslutande egenutvecklade komponenter.

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



Superior Suspension of Sweden
Engans

Distributör: Duells, www.duells.se

*Julen närmar sig.
Och vi har julklapparna.*

ski-doo



FLER PRODUKTER FINNS HOS DIN NÄRMASTE SKI-DOO -HANDLARE



FRANK HUSS TWEAKING IT



TO BE RIDER FRANK HUSS



TECHPANT



AVALANCHE



**Mattias
"Råttan"
Lönn**

**no
time
for
cold
feet**



**Nordens
mest sålda
värmestövel**

**MADE IN
SWEDEN**



**POWER
original**

Sponsor World Championship Snowcross

www.poweroriginal.com

General Agent Norden: Allrond Service
Hagvägen 3, 831 48 Östersund SWEDEN
+46 63-10 13 03 fax +46 63-10 26 55

POLARIS
The Way Out.

**Gör alltid din bästa
Polarisaffär hos oss!**



Besök Europas STÖRSTA Polarisbutik

Haralds
BÅTAR AB

BORLÄNGE 0243-130 19

www.haraldsbatar.se

Öppet

Vardagar 09.00-18.00 Lunch 12.30-13.30

Lördagar 09.30-13.00

Sluta längta.



Skoterlånet

Prata med din handlare eller ring 08-585 965 50

När du finansierar din snöskoter genom FSB Finans får du en

**SNOW
rider**

— helårsprenumeration!

(Erbjudandet gäller tom 31 Januari 2006)



Finans

BECOMING WHAT WE ARE.

Josh Skinner

Filmbranschens skitstövel, brutalt ärlig i alla lägen och har alltid en elak men underhållande kommentar på lager om konkurrenter, dåliga sponsorer eller åkare med storhetsvansinne. Josh Skinner har en åsikt om det mesta, men det är svårt att inte gilla honom ändå.

Text: Torgny Bertilsson

1 999 arbetade Josh Skinner i BOTT Yamaha & Ski-Doo i Idaho Falls. Med Jackson Hole runt hörnet och tvåtaktsolja i blodet var Josh ett riktigt hardcore Slednecks fan, mycket större än vad han vill att nån i branchen ska få reda på idag.

-What ever you do don't fucking write that I was one the kids that were stalking them, hanging around their premieres drawing for an autograph or just glimpse of them.

Med bilden av sig själv som det nästa stjärnskottet på skoterfilmen hall of fame jäste han bakom disken med titeln Parts and Service manager.

-I always dreamt of being in a

snowmobile movie, I actually planned to move to Alaska for a while, just to get a chance to meet the big and famous riders and go out riding with them.

En av kunderna som frekventerade butiken var Brad Ball, en skidåkare från stan som blivit tänd på snöskotrar och efter att ha sett filmer som Powder Bound och Slednecks 1 bestämt sig för att det där kunde han också göra. Brad hade en Mountain Max med ett 800cc big bore-kit och för att uttrycka det milt gick den rätt ofta sönder.

-He must have spent more than \$15000 on that sled before I convinced him to give up.

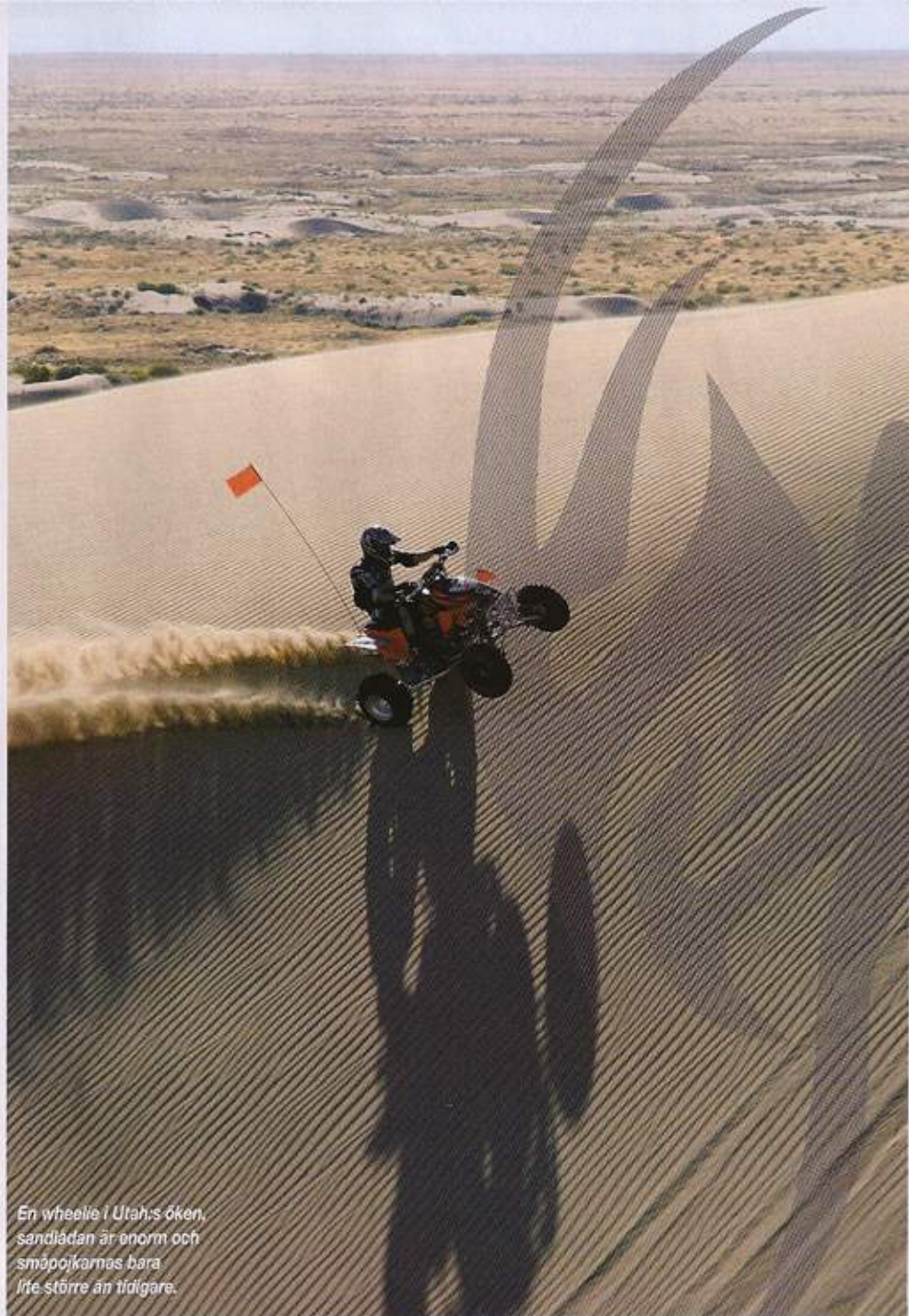
Brad hade spritt ut att han skulle göra

en ny skoterfilm och sökte åkare. För Josh låt det som tillfället han väntat på och när Brad kom in för att hämta delar till Yamahan nästa gång lutade han sig över disken och fyrade av sitt största filmstjärne leende.

-Are you still looking for riders? I don't think you have to look any more.

Tacksamt tog Brad emot nykomlingen, nöjd över att ha fått en sådan hårdkokt åkare ombord på skeppet. Den första filmresan skulle ske några veckor senare till Colorado.

-My boss was very upset about me wasting my time on such stupid things as snowmobile movies and didn't want to give me the time of. At that point I



En wheelie i Utah:s öken, sandlådan är enorm och småpojkaras bara lite större än tidigare.

could have quit my job just to go on that three day trip.

Nu gick det aldrig så långt och det var sju glada gossar som körde de 12 timmarna ner till Colorado för att skriva snöskoterfilmhistoria. Den första dagen gick hur bra som helst, livet lekte och rollen som skoterhjärte kändes självklar.

-Then we came across this jump that some snowboarders built. I was thinking to my self that there was no fucking way I was hitting that.

Medan de andra gjorde så gott de kunde för att hamna på film stod Josh där med blossande kinder och tittade på. Eftersom det fanns två kameror blev Josh snabbt degraderad till "second camera bitch",

en titel som han uppenbarligen trivdes bra med eftersom han generad över sitt tillkortakommande fortsatte filma under de resterande dagarna. Vintern fortsatte och Josh filmade på egen hand tillsammans med sina polare och hans Hi8 kamera.

-We gave Brad the material during the spring and he hired a guy to edit it for him. We didn't hear much from him for a while, but in October Alticity 1 were released and we got invited to the premiere.

Man hade faktiskt sålt nästan 3000 filmer på förorder och affärerna gick strålande tyckte Brad som erbjöd Josh anställning som kamerakille och alltiallo. Det visade sig sen att det inte blev så många fler än

de som fanns på förordern, men lyckligtvis räckte det för att de skulle besluta sig att göra en film till. Som skotermekaniker hade inte Josh särskilt mycket kunskap om vare sig datorer eller kameror, något han fick anledning att snabbt lära sig.

Redan från början stod det klart att man var tvungen att hitta sin "nisch" för att kunna konkurrera på marknaden. När alla andra bolag satsade på att vara så hardcore som möjligt har gänget bakom Alticity alltid drivit med sig själva och satsat på att göra filmer som folk kunnat skratta åt och känna igen sig i.

Inför Alticity 3 blev man erbjudna att komma över till både Sverige och Svalbard för att filma. Djupt imponerade av vädrets

*Bromsad 500hk, otroligt onödigt,
bullrig, obekvämt och alldeles fantastisk!*



makter och den fantastiska terrängen åkte man hem till Coca Cola landet och svor att aldrig återvända till Skandinavien innan oljan var slut och det var dags att invadera Norge. Ok, det var lite tillspetsat, men faktum var att resan inte resulterade i särskilt många minuters användbar film. Dock hälsar man att Sverige utan tvivel bjöd på det galnaste festerna och de snyggaste brudarna man någonsin sett!

För ett år sedan köpte Josh Alticity av Brad och klättrade på karriärstegen till "Main camera bitch". Den största förändringen blev att hans sovrmor blev ännu längre när ingen chef fanns där att skälla ut honom. Men även det förändrades när hans fru Michelle klev in i firman och styrde upp tillvaron på ett sådant sätt att sovrmor och lata dagar blev omöjliga. Familjeföretaget Alticity producerar idag även en serie filmer med crossåkning på sanddynerna, "Sand Crusades". Det totala antalet sålda filmer gör företaget till ett av de fem största bolagen i branchen.

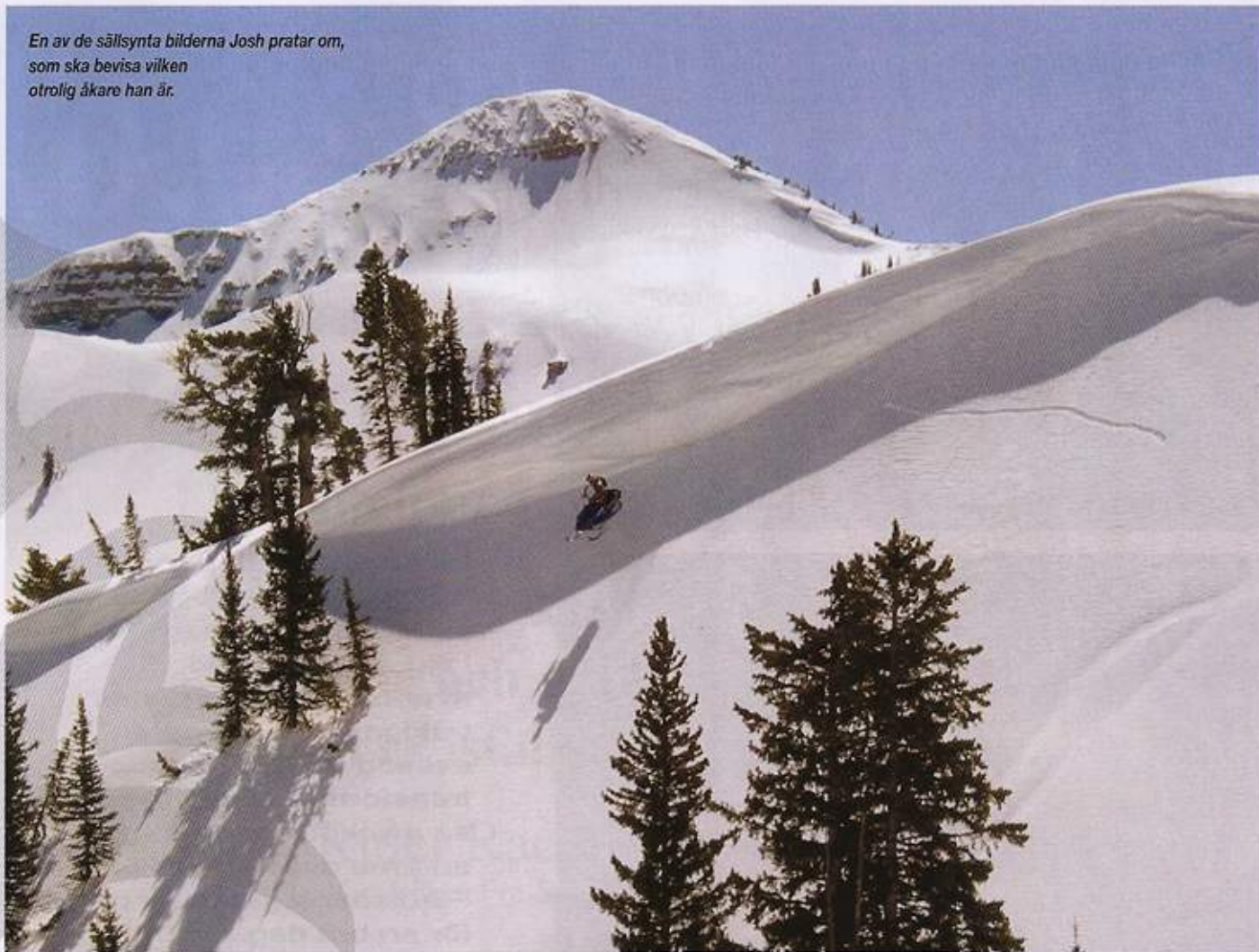
-The parts that are in English I can read, but my guess is that most of what they wrote about me in Swedish is basically just lies. I'm not lazy in the mornings, I'm a really good rider (I got pictures to prove it!) and my wife IS NOT MY BOSS!

So take care Sweden, see ya!

En Peterbilt med frysskåp är ett oundgängligt hjälpmedel i öknen när det gäller att hålla ölen kall och förse killarna med någonstans att sova.



En av de sällsynta bilderna Josh pratar om, som ska bevisa vilken otrolig åkare han är.



En respektgivande klättring av Mount Jefferson.



"Jag har hittat en kille i årsboken som ser ut precis som mig!"

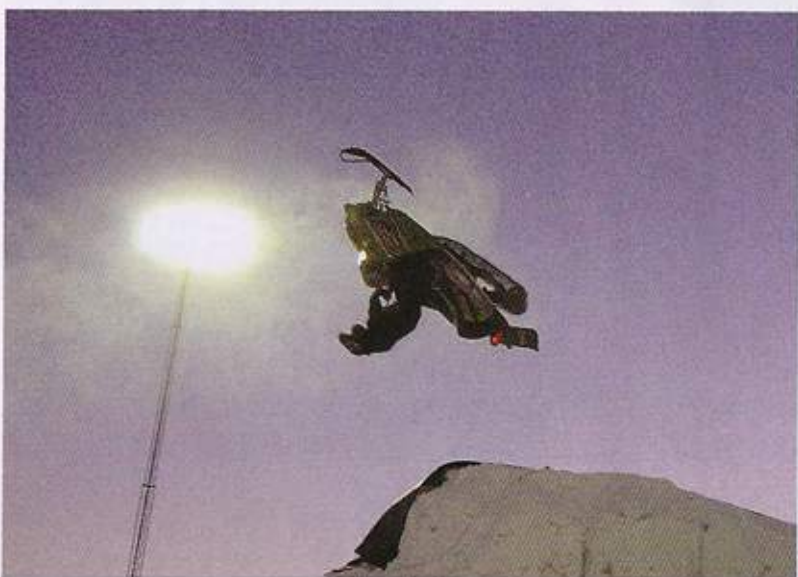
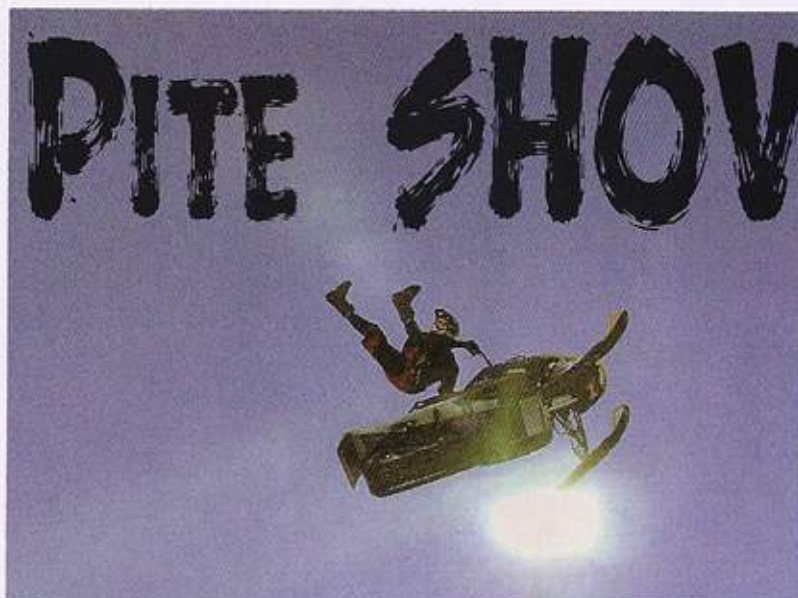


Josh och Jeremy slår sin kloka ihop för att öppna min 800:- present på det amerikanska redneck sättet. Behöver jag tillägga att jag fick dricka det mesta själv? De tyckte att det, "smakade så beskt", varpå man sköljde ner det okända med en gallon Coca Cola.

Namn: Josh Skinner
Alder: 28år. (Det grå håret får honom att se äldre ut)
Yrke: Filmproducent
Bor: Idaho Falls, ID, USA
Äter: Hamburgare och annan hederlig amerikansk mat med ett för högt kalorieinnehåll
Dricker: Öl och ohälsosamt stora mängder tomat juice..
Crib: Villa
Rides: -05 Skidoo REV Renegade och en sjukt stor 500hp diesel Dodge 2500 RAM
Motto/citat: "I don't care what you think, and fuck you too!!"



PITE SHOWDOWN



Solen sken och snön låg gnistrande vit denna lördagseftermiddag i slutet av februari. Kvarnvallens tidigare så tråkiga sand-/gräsplan avsedd för fotboll hade nu transformerats till något ack så mycket intressantare, en area avsedd för FSX! Förutsättningarna fanns där, för en bra dag.

Text & Foto: Christoffer C Hedgren



Tävlingen som stoltserade med 35000 kr i prispengar hade sedan tidigare annonserat ut hela 10 åkare skulle göra upp i ramperna och av dessa 10 kom nio till start, vilket får ses som en bra siffra. Ulf Nilsson var den enda som inte startade på grund av skada. Bland åkarna såg fick vi se Jerry Jonsson, Micke Ljungberg, Olov Johansson, Anders "Ankan" Olsson, ett gäng andra Ruff Rider-teamåkare och såklart, stjärnan för dagen, Jimmy "Blaze" Fejes.

Upplägget på tävlingen var enkelt men genialt. Tre kval skulle köras där sex av de nio gick vidare till semifinal och därifrån gick tre till final. Arenan var uppbyggd med två landningar där ena var utrustad med en vanlig comp-ramp medan den andra hade en Super Kicker framför sig, lämpligt döpt till The Punisher.

6 hopp var för en plats i semifinal

Erik Andersson, dagens överaskning, inledde kvalet lite skakigt med trick som superman seatgrab och can can och en aning kraschliknande landningar. Näst ut

kom Tomas "Norrahh" Nordström från Ruff Riders och tog upp kvaliteten med sina superman seatgrabs, indian airs och cordovas. Att resten av tävlingen skulle te sig liknande gick nu upp för de flesta, en tävling med hög åkarkvalité. Mac från de beryktade Frosty Demons fick dock bryta med maskinella problem som gjorde att han kom upp kort i ett av hoppen. Än var det ingen som vågade sig på The Punisher men Jerry Jonsson, som gjort sig ett namn inom industrin i vintras, var den första att göra det. Att Jerry tidigare börjat placera sig i tävlingarna var ingen överraskning efter hans inledande åk här. Stalefish och superman seatgrabs utfördes med finesse.

Jonas Persson kopierade i stort sin teamkamrat Norrahhs åk och gjorde även han, som många andra, bland annat en superman seatgrab och en cordova. Olov J stod på tur och även om han inte definierat sig som en riktigt FSX-åkare, utan snarare som en "GSG"-åkare (Går det Så Går det) var även han upp i The Punisher. Att han drogs med en ryggskada syntes tydligt då det han måktade med, förutom att få upp värmen hos publiken, var en no-hander landing. Anders "Ankan" Olsson däremot drog upp det hela lite till med superman seatgrab, cordova och en cliffhanger.

Vår egen Micke Ljungberg stod näst sist i startordningen och många frågade sig då hur länge det skulle ta innan han provade på en backflip. Med åkning enbart i The Punisher som gav honom mycket höjd lade han några lättare trick som can can och barhop. Att hoppa enbart i The Punisher i sig är en prestation då det är en helt annan ramp än den vanliga comp-rampen. Taktiskt nog hade arrangörerna lagt Jimmy Blaze sist av alla och här syns verkligen skillnaden mellan de svenska toppåkarna och de som verkligen lever på att köra FSX. Som andra förare för dagen att köra hela sitt åk i The Punisher fick publiken se ett flertal utsträckta sideways superman seatgrabs, superman double seatgrab och whips.

8 hopp - Temperaturen höjs

Erik Andersson började nu bli varm i kläderna och det syntes. Han startade sitt eget trick, Erik Special, som innebar att han gjorde valfritt trick från början och sedan landade och kraschade. Men förutom lite dåliga landningar gjorde han ett trick som tidigare bara setts på andra sidan Atlanten av endast en åkare, Frisby Air.

Påkommet av FSX-åkare Heath Frisby är Frisby air en sorts "body varial" som innebär att i luften byter åkaren färdriktning

Höga styren och konstiga dynor, är det FSX på gång?



Bild vänster: Yamaha-åkaren på en lånad Ski-Doo. Hoppas ingen ser skillnaden...



Bild höger: Olov ändrar sig just här i sitt hastighetsval i rampen, landning i motlut gör ont!



Stil och utförande skiljer sig i klass mellan Sverige och USA. Tro ? eller ej, Jimmy brukar sova i den ställningen.



SnowRider-dekalpaket. Erbjuds standard till alla smått hjärnskadade.



Som ett spöke drog Blaze fram, fanns det någon som kunde matcha honom?



Bild vänster: Att leva efter ett motto kan vara bra, frågan är om mottot är bra? Coolt är det i alla fall...

Bild höger: Vilhelminagrabbarna hejar på sitt hemmahopp Jerry med motorsågsmassaker på läktaren.



Från vänster: Erik Andersson, Jimmy Blaze, Småfrusen Piteflicka...

på sig själv och landar sittandes baklänges på skotern.

Åter igen visade Jerry Jonsson sin teknik och fina utförande med stalefish, cordova och double can. Jonas Persson gjorde i stort ett likadant åk som i första kvalet och det visade sig nu att man måste gå upp i nivå om man ska klara sig. Ankan kom åter igen ut och gjorde ett kanonåk med cliffhanger, sideways superman seatgrab, en whip samt en superman doublegrab. Vem som skulle komma vidare började nu bli en tämligen öppen historia.

Micke hade pressen på sig att göra en backflip eftersom han inte direkt har den övriga trickboken under bältet. Sats mot The Punisher togs och första hoppet blev en can-can, andra hoppet en heelclicker innan han hoppade av skotern och började peppa publiken. Nu var det dags. Med bestämd blick och stumt hållet gashandtag lämnade Micke rampen för att börja rotationen. Att se en människa landa på nacke och rygg med en F7 rakt på sig är inte många förunnat. Men för oss på Pite SHOWDOWN fick vi just då se Micke göra en ordentlig krash. Ambulansen var snabbt framme och Micke kände domningar i armarna. Det visade sig senare att det var ett brutet nyckelben som skapade detta. Men skam den som ger sig.

Jim gjorde åter igen ett stadigt åk med en liknande repertoar förutom att han nu också lägger in sitt tidigare signaturtrick, rock solid.

Vidare till final gick Erik Andersson, Jerry Jonsson och Jimmy Blaze.

10 hopp – Nu ska det avgöras

I finalen fick de tre åkarna 2 uppvärmningshopp och 8 bedömda hopp var. Först ut var åter igen Erik Andersson. Superman seatgrab, stalefish och ytterligare en Frisby air var hans bidrag till finalen förutom hans obligatoriska Erik special. Jerry följde upp med en sprudlande inledning och hoppade runt hela arenan och lade trick som barhop, superman seatgrab och can cans innan kvällens dominant intog banan.

Jimmy är ett fullblodsproffs, det går inte att förneka. Han började med att åka runt banan och peppa publiken samt kasta ut tröjor och cd-skivor, ett bra knep då publiktryck var en av bedömningspunkterna. Upp i The Punisher igen och hans vanliga trickpåse plockades fram med superman seatgrab och whips innan det var dags för det alla väntade på, en backflip. Det är inte direkt en hemlighet att om Jim fullbordade sin flip skulle han vara nummer ett denna kväll. Sats mot The Punisher togs och till motsats mot Micke tog Jim sig runt hela

vägen. Arrangörerna var även beredda på detta och avfyra mitt i hoppet fyrverkerierna som fanns monterade i landningen.

På tredje plats slutade lite oväntat Jerry efter att ha kört stabilt hela kvällen. Erik som å andra sidan visade otroligt hjärta i sina åk tog hem andraplatsen och till sist, den influgne Amerikanen på topp.

Tredje gången gillt?

Det är inte första gången Jimmy Blaze är i Sverige, utan tredje året i rad! När jag pratade med honom frågade jag varför han återkommer.

-Folket! Folket är så trevligt häromkring och det är inte samma hårda klimat som i USA, svarade han väldigt pressriktigt.

-Första gången jag var här var inte de svenska åkarna speciellt imponerande men de har verkligen ryckt upp sig på senare år.

Namn som Daniel Bodin, Jerry Jonsson och Anders "Ankan" Olsson nämns som killar han har blivit imponerad av.

-Erik visade verkligen att man kan göra det mesta om man sätter sig in det, inledde dåligt men avslutade starkt. Duktig kille!

Varför han inte tog över sin FSX-kitade RS Vector till Sverige var tack vare försäkringsproblem sa han.

-Då maskinen är så pass specialgjord och dyr ville jag inte riskera att något hände med den i frakten hit.

-Annars är det en grym maskin, Moutain Machine Performance som byggt maskinen till mig har bantat den till 457 lbs (ca 208 kg) körklar vilket är lättare än en REV 440!

Två veckor före han kom till Sverige gjorde han också som första någonsin en backflip med sin RS fyrtaktare.

-Jo, jag gjorde den i Greenbay för två veckor sedan och det känns kul att visa att fyrtaktarna inte bara är till för touring.

Fick han chansen igen skulle han absolut komma till Sverige på återbesök. Och vem vet, han har varit här tre gånger hittills, varför inte igen?

Med egen stil och utstrålning charmade Erik Andersson publiken med sina trick.



Stolt Vilhelmina-Kenneth med sin, efter tävlingen, mindre fina REV. Hårda landningar tär på skotern visade det sig.



Förrutom motorsågsmassakern fanns det mer civiliserade former av stöd för Jerry.



SKI-DOO – VÄRLDENS MEST KÖPTA SNÖSKOTRAR



TRE-SITSIGA GTX* MED PLATS FÖR HELA FAMILJEN!



* Det tre-sitsiga sätet är standard på GTX 800 Ltd, tillbehör på övriga modeller.

Om din familj tycker om att åka tillsammans finns inget bättre val. GTX med REV-chassi och den allra senaste fjädrings- och motortekniken, ger den bästa ledkörningskomforten för dig och dina passagerare!

Vi har under en följd av år fått bevis på att Ski-Doo maskinernas kvalitet håller mycket hög nivå. Som ett resultat av detta inför vi nu 2-års garanti för privatpersoner. Detta ger dig som Ski-Dooägare ännu bättre trygghet.



GTX® 600 SDI



GTX® 500 SS



GTX® 550 F



GTX® 380 F

brp.com

Distributör i Sverige - BRP Sweden AB | * TM Trademark of Bombardier Recreational Products Inc. or its affiliates.

ski-doo



BJÖRNLYAN



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

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

DS650, DS1000 och DS1250

Flakstorlek 152x325 cm

XS1000 och XS1250

Flakstorlek 180x365 cm

ZS1000 och ZS1250

Flakstorlek 188x380 cm

BZ1250

Flakstorlek 220x402 cm



Med huv blir den ett utmärkt skotergrage. Praktiska tillbehör som skotergrind, jeepdunkhållare, verktygslåda mm. För information gå in på hemsidan eller ring 036-18 19 50.

www.bjornlyan.se

FOGELSTA

Vridmomentet

vridmomentet

En fullständigt missuppfattad enhet!

Motorintresserade människor är vanligtvis betydligt mer kunniga inom ämnena fysik, mekanik och ellära än folk i allmänhet. Detta har sin grund i att vårt fritidsintresse är teknikbaserat och att vi i vårt hobbyutövande direkt kan dra nytta av dessa kunskaper. Men varför har uttrycket vridmoment missuppfattats så totalt?

Av: Alf Sundström



Affe skoterdoktor.

Tyvärr råder det en total förvirring hos motorfolk gällande hur man ska beskriva olika motorer och motorernas arbetsförmåga.

Enkla fysiska fakta och enheter används ofta på fel sätt i den eviga debatten om vad effekt och vridmoment är!

Det finns ingen ände på hur många felaktiga beskrivningar som finns inom detta område.

Detta sker både i diskussioner vänner emellan samt i nästan alla motorjournalistiska texter inom reklam och facktidsskrifter.

Dels blandas det friskt mellan olika enhetstyper och ytterst få om ens någon verkar ha klart för sig hur effekt, vridmoment och motorvarv förhåller sig till varandra.

Att veta vad varje enskild enhet står för eller har för funktion verkar vara en väl dold hemlighet för alla.

Utan tvekan är "vridmomentet" den storhet som ställer till det för de flesta.

Många har en ytterst vag uppfattning om hur vridmoment verkligen fungerar men trots det tycker de flesta att "vridet" har en stor betydelse för prestandan.

Denna grova missuppfattning gällande

vad vridmomentet är och hur en motors arbetsförmåga skall bedömas är lite svår-förklarlig för den som var vaken under skolans fysiktimmor.

Där lär man sig att det krävs energi (effekt x tid) för att exempelvis flytta ett föremål men att "vrid" ej utför något utan en rörelse och då heter det effekt, inte "vrid".

Den enkla regeln gällande rörelsekä-lan för ett fordon lyder: Man behöver inte i något sammanhang nämna en motors vridmoment om man har presenterat ef-fekten över hela dess arbetsområde i ex-empelvis ett kurvdiagram.

Att man behöver veta gällande vad mo-torn kan utföra berättar effekten och har man uppgifter om denna vet man också vad vridmomentet vid samma varv är.

Det är nu dags att avliva myten om "vri-dets" betydelse men först måste vi se på varför det finns så många olika enheter för effekt och normer för hur den skall mätas.

I begynnelsen föddes ångmaskinen och med den även hästkraften.

Historien om att den skotske ingenjören James Watt (1736-1819) uppfann ång-maskinen är lika välkänd som felaktig.

Vi vet nu att ångdrivna konstruktioner fanns redan under antiken och att Watt inte konstruerade exempelvis Homeros ångkula.

Han var dock den person som utvecklade de tidiga extremt ineffektiva motor-

erna till något som var betydligt kraftfullt och ekonomisk vilket dåtiden gruvsdrift hade stort behov av.

När sedan dessa maskiner skulle saluföras var det absolut nödvändigt att åskådliggöra för kunden hur stor arbets-förmåga de hade. Då de nya ångmaskin-erna i stor utsträckning ersatte hästar för drift av pumpar och hissanordningar var det givet för Watt att jämföra sina mask-iner med styrkan hos en häst.

Enligt legenden bestämdes det 1782 att en häst, troligtvis en Suffolk punsch eller en Shire horse, kunde generera 32400 foot-punds kraft per minut vilket självklart kallades "horsepower". Normen revid-erades senare till 33000 ft-lbs/min eller 550 ft-lbs/sek vilket är den nutida defini-tionen för en hästkraft i USA.

Horsepower borde egentligen översät-tas till "hästeffekt" men oturligt nog valde man ett något missvisande namn på sven-ska nämligen "hästkraft".

Power kan visserligen bland annat be-tyda "kraft" men åsyftar här inte på något annat än effekt.

Detta är olyckligt då kraft och effekt inte är samma sak när vi talar i fysikter-mer. Vi är dock i gott (?) sällskap då även Tyskarna valde samma namn som blev "Pferdestärke".

Huruvida en häst verkligen kan pro-ducera en hästkraft vid kontinuerlig drift kan diskuteras men det viktiga är att det redan för över 200 år sedan fanns en vedertagen norm för hur effekt skulle mä-tas.

James Watt har också hedrats för sina insatser under maskinernas barndom då man namngav SI systemets enhet för ef-fekt efter honom (Watt).

Nu är det inte så enkelt att en "hästkraft" betyder samma sak i alla lägen. Genom historien har man reviderat samt omprö-vat denna enhet ett flertal gånger och få

saker är så svårt att definiera som just en hästkraft.

Riktigt roligt blir det då man tittar på RAC (Royal Automotive Club in Britain) som är en "skattehästkraft" uträknad enligt formeln motorns diameter i tum x cylinderrantalet / 2,5. Detta räknasätt skapades eftersom dåtidens skatteregler baserade fordonsskatten på motoreffekten och alla tillverkare ville då hålla ner siffrorna.

I Frankrike hade man en liknade effekt-norm kallad CV (Chevaux Vapeur = "ång häst") vilket bland annat namngav Citroën CV2

I dag finns det endast två olika typer i bruk och den ena benämns ofta som hp (horsepower), SAE (net) HP, standard corrected hp eller bhp där b betyder brake (broms = kan vara uppmätt i bromsbänk men är i alla fall inte enbart teoretisk effekt).

Den andra normen är PS (Pferdestärke), ch (chevaux = "hästar") eller helt enkelt hk som står för hästkraft vilket är den "metriska hästkraften" definierad av Deutsches Institut für Normung (DIN). Dessa två grupper skiljer sig lite då DIN säger att en hk klarar av att flytta 75kp x m / s vilket är lite mindre än vad en SAE net hp klarar av.

Många gånger används termen bhp för både den metriska samt den amerikanska hästkraften vilket kan ställa till det lite.

För att råda bot över denna förvirring finns den internationella standarden SI (Système International) att tillgå med den

korrekta enheten för effekt nämligen watt (W).

Den definieras enligt formeln $1W = 1((n \times m)/s)$ och är absolut lika över hela världen utan undantag.

En hp (SAE) är detsamma som 745,7W och en hk (DIN) motsvarar 735,5W.

Denna skillnad på ca 1,4% mellan Europa/asiens och USAs sätt att se på hästars effektivitet spelar sällan någon större roll men man bör vara observant på att den existerar.

Att nästan ingen använder W eller kW då de pratar om motorer är obegripligt då den som SI-enhet är baserad på det metriska systemet.

Nu när 95% av världens befolkning använder sig av det metriska systemet borde "hästkraft" vara lika ute som tum och fot är vid längdmätning.

Men så länge som USA tjuras med att behålla sin underlägsna US-units som sitt standardiserade måttsystem och enbart använda SI/metriska enheter då det krävs kommer "tummen" att finnas kvar och med den även hästkraften, i alla fall där.

Att blanda tum och millimeter ställer ofta till onödiga svårigheter vilket NASA fick reda på när de gjorde ett mångmiljardhål på mars för ett par år sedan.

Planen var att lugnt landsätta en avancerad rymdsond på planetens yta men de räknade lite fel eftersom någon plötsligt glömde bort att en yard inte är riktigt lika lång som en meter. "Only in Amerika".

Tänk så bra vi har det som enbart använder oss av mänsklighetens bästa standard gällande mätvärden, fränsett då vi pratar motorer alltså.

En full övergång till Kw som enhet för förbränningsmotorer är tyvärr inget som kommer att ske under min livstid.

Allt för många föredrar den gamla enheten hästkrafter och det finns i dagläget inget som tyder på att någon förändring kommer att ske.

Min personliga teori gällande oviljan att övergå SI-standard bygger på det faktum att hästkraften är numeriskt högre.

Det låter inte lika kul att säga "147 Kw" då polarna naturligtvis blir mer imponerade när man förklarar att "Den har inte mindre än 200 hästar!"

Att mäta motoreffekt

För att fastställa hur hög effekt motor kan producera måste den testköras under kontrollerade former.

Med avancerad mätutrustning som exempelvis en prestandadator kan man mäta accelerationen och vet man fordonets aktuella vikt kan effekten beräknas.

Samma princip används i en så kallad "masshjulsbromsbänk" eller i en "interiaryndyno" där drivhjulen får accelerera en tung rulle vars varvtal övervakas av en dator.

Vet man rullens vikt så kan man räkna ut hur hög effekten är som driver rullen upp i fart.

En "riktig bromsbänk" enligt klassisk



definition är något som bromsar motorn och den kan därmed hållas på ett och samma varvtal vid mätning om man så önskar. Belastningen kan utgöras av en enkel

mekanisk broms men vanligare är att den bromsande enheten är en vattenturbin eller ett elektromagnetiskt mothåll.

Bromsbänken mäter hela tiden motorns vridmoment och har man vridmoment samt varvtal kan effekten beräknas. Min favoritformel är $(\text{rpm} \times \pi \times \text{nm})$

$/ 30000 = \text{Kw}$ men för de som gillar US-units gäller $(\text{rpm} \times \text{ft-lbs}) / 5252 = \text{hp}$.

Har man effekten samt varvtalet och av någon anledning vill veta vridmomentet så är det enkelt att räkna fram det för alla med baskunskaper i matte.

Det viktiga är att förstå förhållandet mellan vridmoment samt effekt. De är inte två fristående enheter utan två sätt att säga samma sak vid ett givet varvtal.

Ett visst vridmoment ger alltid samma effekt vid det varvtal man åsyftar!

Då man har utfört en effektmätning måste alltid resultatet korrigeras efter rådande väderförhållanden.

Detta för att man ska kunna jämföra motorer som testkörts under olika väderförhållanden.

Genom att mäta lufttryck (barometertryck), temperatur samt luftfuktighet kan

En korrektionsfaktor beräknas och med hjälp av den får man fram den korrigerade effekten.

Nu finns det naturligtvis flera olika typer av korrektionsfaktorer och den vanligaste i USA heter "standard corrected" och den räknar om effekten till vad motorn skulle producera vid 29.92 tums kvicksilverpelare samt 60 grader F torr luft.

DIN skiljer sig lite då man räknar om den observerade effekten till vad motorn skulle producera vid 20 grader celsius med torr luft vid havsnivå.



tet jämförbart med en körning från vilken annan bromsbänk som helst, annars är något fel!

Det är en myt att två bromsbänkar aldrig ger samma effekt.

De olika korrektionsfaktorerna tillsammans med den skillnad på 1,4% mellan SAE och DIN hästar kan vara förklaringen till att samma motor ger olika effekt i olika bromsbänkar.

Man måste alltså ta hänsyn till två olika normer för vad en hästkraft är och hur den ska korrekt kompenseras men det finns ytterligare en faktor som ger än större skillnad för slutresultatet. Det nämligen så att en förbränningsmotor inte ger samma effekt under alla förhållanden även om man kompenserar bromsresultatet efter rådande testmiljö.

Om motorn testas då ideala temperaturförhållanden råder i hela systemet (i insug, vevhus, kylsystem och så vidare) kommer resultatet att vara flera procent högre än om motorn effektmäts då den gränsar till överhettning.

Alla som arbetar med motortestning vet detta och de använder därför en metod som innebär att temperaturerna är så lika som möjligt vid varje körning.

Dessutom påverkar mättekniken resultatet då man vid snabb acceleration mätning kan få ett missvisande resultat eftersom en del energi lagras i motorns svängmassa.

Det krävs därför att bänktestet utförs på exakt samma sätt om resultatet ska bli lika när samma motor testas i två olika bromsbänkar.

Nu använder alla motortestare den metod som passar dem bäst vilket är förklaringen till att man kan få olika resultat hos olika testanläggningar.

Om bromsbänken är kalibrerad och man använder sig av en vedertagen mätmetod (exempelvis ISO 4106) blir resulta-

Vridmomentet, hur fungerar det nu då?

En bromsande bromsbänk mäter alltså vridmomentet och med denna enhet tillsammans med varvtalet kan man räkna ut effekten. Detta är enkel fysik och inget som vållar debatt.

Men vad gör bara "vridet" då? Som enskild enhet alltså?

Svaret är mycket enkelt: Ingenting alls!

Detta är ett påstående som sätter känslor i svall och kan skapa en hätsk stämning på fester eller om man är på fel fest även blodvite.

Ändå är det rena baskunskaperna för alla som hängde med lite under högstadiet:

"Vridmoment är benämningen på en statisk (stillastående) enhet och kan ej utföra något utan en rörelse. Vridmoment tillsammans med rörelse ger effekt och effekt är det enda som kan utföra något, vridmoment gör inget själv"

Varför är alla så fixerad vid "vridets" stora betydelse då? Förklaringen finns i traditionen att ange motoreffekten enbart vid dess toppvärde vilket ger en dålig bild av hur motorn sedan fungerar i ett fordon.

Det räcker helt enkelt inte med att enbart ange maxeffekten då man ska beskriva vilken prestanda en motor kan generera.

Numera är det mycket vanligt att presentera effekten i ett kurvdiagram vilket är den korrekta metoden som säger allt.

Utan en grafisk presentation behövs det något mer för att ge en målande beskrivning av effektregistret och då kan faktiskt vridmomentets maximala nivå vara till hjälp. En motors vridmoment har en rak koppling till dess slagvolym samt dess ef-

tektivitet. Skillnaden mellan olika motorers effektivitet kan mätas i BMEP vilket betyder Brake Mean Effektiv Pressure eller "bromsat medelförbränningstryck". Detta värde är teoretiskt uträknat och berättar hur väl en motor utnyttjar sin cylindervolym vid vridmomentstoppen. En motor som ger högt vridmoment per kubik genererar ett högt BMEP.

Som regel är skillnaden mellan motorer av samma typ liten vilket i praktiken betyder att en modern serieproducerad fyrtaktsbensinmotor utan överladdning har runt 100 Nm per liter slagvolym. Vid överladdning uppnås samma resultat efter det att man har multiplicerat med totaltrycket.

Vridmomentet som mätvärde kan användas för att se hur effektiv en motor använder sig av sin volym men i prestandasammanhang används det enbart för att beräkna effekten.

Om en motor har högre vridmoment än en annan med samma toppeffekt så har den första motorn högre effekt vid det varvtal där den har högre vrid, mycket enkelt! Vid jämförelser mellan olika motorer räcker det att lägga effekta graferna över varandra för att genast se vilken motor som har högst effekt över det största varvtalsområdet.

En motor med högre vridmoment på låga varv har högre effekt på låga varv samt (ofta men inte alltid) högre effekt ända upp till effekttoppen jämfört med en motor som enbart har samma toppeffekt men lägre vrid. Detta är förklaringen till att alla tror på vridmomentets betydelse för fordonets acceleration, det är den högre effekten över det hela registret som ger prestanda och inte vridet!

Varför ska man då bry sig om detta då denna vanliga missuppfattning faktiskt fungerar? Motorn med det högre vridmomentet genererar högre effekt på lägre varv vilket resulterar i bättre acceleration så vad är felet?

Problemet är dels att man tillskriver denna fysiska enhet en felaktig egenskap samt att man endast kan jämföra motorer som har samma varvtalsområde då man fokuserar sig på vridmomentet.

Dessutom är det en grov missuppfattning att vridmoment är en fast och konstant enhet.

Det går nämligen att förändra detta värde i oändlighet med hjälp av någon form av utväxling och dess nivå vid motoraxeln är därför oftast av ringa betydelse. Effekten är alltid den samma (minus förluster) efter det att utväxlingen ändras men den vridande kraften kan mångdubblas om det finns behov för det.

Alla räkneexempel då man har för avsikt att påvisa drivhjulens vridmoment och dess betydelse kommer till samma slutresultat:

"Det är motorns effektnivå som resulterar i ett visst vridmoment hos den utgående axeln, en högvarvig motor med lägre moment behöver en högre (numeriskt) utväxling än en lågvarvig motor med högt vridmoment men slutresultatet är samma om motorerna genererar samma effekt"

I bilar arbetar de flesta motorer på ett

mentsnivå inte spelar någon roll alls för accelerationen!

Varför uppnår man maximal accelerationsökning vid vridmomentstoppen på en given växel (fast utväxling)? Detta är Internetfrågan nummer ett och svaret är mycket enkelt: Effektökningen per varvtal är högre före vridmomentstoppen och lägre när toppen passerats.

Detta är enbart matematik för den som förstår formeln $\text{rpm} \times \pi \times \text{Nm} / 30000 = \text{kW}$. Förklaringen till att fordonets accelerationsökning minskar efter vridmomentstoppen är att effektökningen per varv minskar. Vill man uppnå maximal acceleration vid en given hastighet skall korrekt utväxling väljas så att motorn kan arbeta på det varvtal där maximal effekt finns.

Det är alltid och i alla lägen effekten som ger prestanda!

Man måste acceptera att vridmomentet samt effekt inte är två separata enheter som har varsin uppgift utan att "vrid" samt varvtal är de enheter som behövs för att beräkna den allena-rådande effekten.

Vad ska man ha vridet till då?

Under motorutveckling är vridmomentet viktigt för att man snabbt ska se hur effektiv en motor är. Den visar också om en överladdad motor har rätt dimensionerade

komponenter genom att ge ett högt värde på låga varv trots att effekten är förhållandevis låg.

En motor som ger massor av "vrid" men måttlig effekt fungerar inte som den ska på högre varv vilket ofta beror på att något stryper den när flödena ökar.

Detsamma gäller om vridmomentstoppen infinner sig allt för tidigt.

Låge för felsökning alltså!

Vidare måste man ha koll på vilka krafter som transmissionen ska klara av och vevaxelns maximala nivå måste växel-lådans ingående axel klara av.

Dessutom är risken för detonation högst vid vridmomentstoppen så helt utan betydelse är inte vridmomentsskurvan.

Som referens för hur stark en motor är räcker dock effektkurvan!

Effekt är allt!



likartat varvtalsregister vilket ger en illusion av att vridmomentet är en mycket viktig enhet.

En motor med "högt vrid" ger bättre acceleration om allt annat är lika.

Hos sportmotorcyklar gäller inte detta resonemang!

En modern 600cc hoj ger blygsamma 70 Nm i vrid men tack vare att arbetsvarvet ligger på generösa 14-16000rpm har de ändå hela 110 hk på bakhjulet.

En muskelhoj på 1200cc har hela 130 Nm i vrid men inte mer effekt, detta för att motorn inte gillar höga varvtal. Vilken hoj är då snabbast på strippen?

Om fordonsvikten var lika och effekbandet vore lika brett hos båda skulle det troligtvis enbart hänga på föraren.

Nu är muskelhojen något tyngre samt har kortare register vilket medför att den får tokspö av den lilla racerrepikan.

Varför har inte muskelhojen nytta av sitt högre vridmoment då?

Därför att motorns maximala vridmo-

SINISALO

WWW.SINISALO.COM



AHMASALO

RACING

SINISALO SVERIGE
Tel 070 677 1481
Fax 023 793 488
info@sinisalo.se

MONSTER EDGEN!

Vem blir glad över att knattra omkring i några få kilometer i timmen? Ja inte norske Andreas Adolfsen i alla fall.

Av: Björn "Fleksnes" Friström



Norske billackeraren Örjan Haug har en ledstjärna här i livet och det är att ha det värsta! Ta hans nyinköpta crosshoj tillexempel, på den sitter det både fullkittad fjädring och motor. Snabba killar ska ha snabba leksaker och eftersom äpplet inte faller långt från trädet kändes det helt naturligt att ge sig på sonens Miniedge, och också fullkittad den.

Sagt och gjort. Telefonluren lyftes och numret till Recreation Motor i USA ringdes. Eftersom man nu skulle ha det värsta beställdes hela fortårkarkittet.

Originaltransmissionen i Miniedgen består av en slö gräsklipparmotor med slirkoppling som i originalskick toppar säkert toppar 10 blås.

En Stage III motor med tillhörande

variator, sekundäraxel och kedjehus beställdes hem.

När ändå paketet skulle fraktas över slank det också med lite fjädringskit, hydraulbroms och Powermad-skidor.

–Motorn har en livslängd på 40 timmar innan den ska plockas isär, säger Örjan.

Sadeln höjdes och byggdes om samtidigt som TOBE-Tecnology i Östersund tog sig ann maskinen och smidde till stans trendigaste fotsteg med förstärkningar.

–Jag kan verkligen rekommendera TOBE eftersom de gjorde ett jåkligt fint jobb, berättar Örjan.

Femtio loppor

Eftermarknaden har sett till att man ganska lätt kan tömma plånboken genom att

inhandla alla möjliga tillbehör till minisko-trarna.

–I USA tävlar ungarna både i cross, isracing och dragracing med dessa småmaskiner, avslöjar Örjan.

Detta har gjort att du utan några som helst svårigheter kan bränna femtio loppor på lite fortårkarprylar.

Eftersom Örjan har den goda smaken att bo i Sverige och jobba i Norge har han tagit hjälp av en gammal Svensk skoter-crossmästare, vid namn Magnus Myhr.

Magnus har styrt upp hela ombyggnationen och tycker att detta är ett av de roligare projekt han hållt på med.

–Ja det här har ju inneburit att vi fått dricka öl, säger Magnus.

Ehh hur menar du nu, frågar jag då.

–Ja det finns ju inget bättre än att flura i



Det ska vara värst! Vad sägs om en kolfibersadel?



Fotsteg ala värsting från TOBE, rockar fett.



Värsta sortens motor, stage III inger respekt.

garaget utan stress, men trevligt sällskap, och öl, säger den föredetta elitidrottaren från Malung. Och nog ser vi att det mekats en hel del eftersom Magnus näsa är lite lilaaktigt samtidigt som en begynnande ölmage sticker ut mellan jeansen och t-shirten.

TopFueldragster

Chauffören Andreas har anammat ståuppstilen och drar ur denna minst sagt smat-

triga Miniedge. Om den låter undrar du? Det kan du fethajja, att jämföra en original Miniedge mot denna specialare, är som att jämföra en elbil mot en TopFuel-dragster.

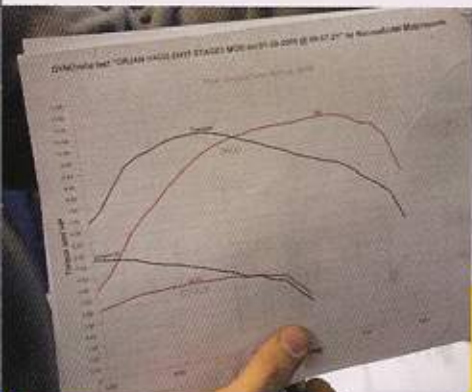
Den låter som en stor skoter och går nästan som en sådan.

–Vi har mätt upp den till hela 75 kilometer i timmen, så nog fungerar den, avslu-

tar Örjan som också han har en misstänkt blållila näsa efter alla garagehelger.

Och visst är det sant som Magnus Myhr säger. Mysiga garagekvällar är nog det trevligaste som finns.

Straxt över tio kusar vid 7000 varv, innebär minst 75 kmh.



Malungs genom tidernas värsta ölgubbe!



Två tokiga normän är dubbelt så många som en. Kan far och son ha roligare tillsammans.



Weekend-paket
Skoter Mat Logi
Endast 1795:- Del i dubbel.
 Skotercentrum
Vargen
 Mitt på Vemdalskalet
 Vårdshus o Fjällpensionat Vemdalskalet
 Tel 0684-31100 www.vargen.nu

ESAB
 Din kompletta svetsleverantör!
 För lokal af: www.esab.se

WINNAREN AV XENONLUS!
 FRÅN HANNUS & CO TEKNIK AB
 BLEV MATTIAS KARLSSON
 FRÅN HOTING.

Mattias fick en 1/2 sats H4 bi-xenon 6000K Neo White värt 2350:-

Johannes Hannus

Mattias Karlsson



Malungs Skoter&Motor 0280-10075	AutoMek Umeå 090-148 400
Lulles Motorservice 0271-209 50	Mats Skoter Föllinge 0645-410 37
Abris Sjö&Snö Leksand 0247-346 32	Tuppz Bollnäs 0278-613 450
MNR Skellefteå 070-6683332	Kalix Snöskoter 0923-120 70
Lindbloms Marina Piteå 0911-187 00	Temab Granö 0933-400 14
Däcklagret Gällivare 0970-557 92	Temab Lycksele 0950-104 80
Motorhuset Östersund 063-570020	Bohlins Järbo 0290-704 02
KP-Racing Grängesberg 024-23 100	Revelj Racing 0684 120 59
Yamahahuset Kiruna 0980-630 05	Yamahacenter Luleå 0920-185 85
NTC Fritid Arvidsjaur 0960-179 90	Kristineberg Handel 0953-20260

REVELJ RACING

Revelj Racing, Hedeviken 628 840 93 Hede
0684-120 59 0684-12275

revelj.racing@telia.com

ÖHLINS®

ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

Det är tid att boka vinterns värstingar.

Sport Trail

145 995 kr



Skoter registrerad

SNOW
HAWK



600 H.O.

Outlaw

136 995 kr



Skoter registrerad

Kontakta din Snöskoter återförsäljare nu!
Produktionen är begränsad. 12st till Sverige

**Inte snabbast !
Ingen familjevagn !
Inte nödvändig !**

**men garanterat
ADRENALIN RUS.**

VARNING !

All typ av körning med
SNOWHAWK 600 HO
är mycket beroende-
framkallande och kan
vara vanebildande.

Mer information får du på tel. 08-281799
eller www.abinagroup.com email: sales@abinagroup.com

ABINA GROUP
IMPORTÖR & DISTRIBUTÖR

SLAGET OM

RÖDA



FSX erövring av världen har precis startat och vem hade trott att ett helt gäng amerikaner samt en svensk skulle inta självaste Röda Torget, 10 meter upp i luften.

Text: D-Bodin/SnowRider Bild: D Bodin - (c)alexschelbert.de - Christian Mikkelsen ridefree.no Pontus Kjellberg, www.Kfilms.se

Energidrycken RedBull har sedan länge profilerat sitt varumärke på diverse Extremsportevenemang världen över. Budskapet är enkelt. Är du från, dricker du RedBull! Jag är böjd att hålla med eftersom RedBull har tagit dessa bakgårdsevenemang och lyft fram dem i rampljuset, och visst är det fränt.

Det senaste påhittet är FSX-tävlingen på Röda Torget, Moskvas pärla. Hela nio ministrars underskrifter behövdes innan evenemanget ens kunde lämna idéstadiet.

Självskriven

I sedvanlig RedBullanda blir bara de allra bästa inbjudna att delta i själva tävlingen och banan talar sitt tydliga språk. De tre domarna ger poäng för stil, tempo, hur väl trickerna är utförda och hur landningarna sitter under de sextio sekunder de har på sig. En av de tre domarna var norske Christian Mikkelsen från den norska FSX-sajten www.ridefree.no.

Eftersom Daniel Bodin gjorde bra ifrån sig senast världens bästa FSX-förare drabbade samman i Milwaukee, där han slutade på en femteplats, var han självskriven till RedBullevenemanget i Moskva.

I hårigaste laget

–Det här var den hårigaste bana jag någonsin kört, säger Danne Bodin dagen efter finalen.

–Landningarna var riktigt korta och så branta att det inte var någonting att spela på. Ansatsen och landningarna måste sättas perfekt. Det första provhoppet för att hitta rätt hastighet är alltid det svåraste. Naturligtvis såg jag till att hoppa lite för kort, så att jag satte stans stumlandning i motludet med tillhörande dålig smak i munnen, minns Danne.

Och visst var det en utmanande bana eftersom ingen lyckades att sätta sina trick i alla hopp, förutom våran svenske Danne

TORGET

Red Bull Revolution on Machines



Bodin som skåpade ut alla Amerikaner i kvalet trots att han ännu inte bemästrar backflipen.

–Jag satte faktiskt alla mina trick i alla hoppen, och var ensam om det.

Det kändes jättekäckt bra och jag hade verkligen den där känslan, man vill ha, säger Danne.

Klump med stålar

När det väl var finaldags, stämde det inte riktigt, men det gick skapligt i alla fall. De 35,000 personerna som vrålade under hela tiden såg till att alla var riktigt uppumpade. Jag presterade helt klart bättre under kvalet och i slutet så var maskinen ordentligt het och dog i upphoppet. Detta resulterade i en riktigt elak stumlandning som verkligen satte stopp för en pallplacering. Det hela kunde lika gärna gått bra, hållt hela vägen och gett Danne en välförtjänt klump av de prispengar de tre första fick dela på.

Eftersom detta är en inbjudningstävling så pröjsar ingen av dessa FSX-killar någonting.

–Det var bara att infinna sig på Arlanda så var allting betalt, allt från hotell till nöjen och mat, säger Danne.

–Skulle man sedan göra bra ifrån sig så hade man haft med sig en påse stålar till-

baka, skrattar Danne med en rejält hack i hakan efter landningen.

Hur är det egentligen med hakan, undrar jag.

–Det är lugnt jag har varit med om värre, skrattar Danne.

Det svenska stålet

Det är söndagskväll och jag träffar Danne i Stenis där jag bor. Han är på väg hem från Arlanda och har tagit vägen om Rätvik för att hämta hem sin cross.

–Fy faan va kallt, säger Danne och rotar i väskan som ligger i skuffen på bilen.

Han räcker över kameran han har haft med sig under festkvällarna i Moskva.

–Jag vet inte riktigt men jag tror att jag knäppte rätt så mycket, säger en trött Bodin.

–Jag har lite bråttom, ska till Spanien och uppvisningshoppa på en tjurfäkningssarena med Øistein Kjörstad, säger en stressad Danne.

–Jag kommer hem om ett par veckor och då har jag fullt upp med olika evenemang, avslutar Danne Bodin som en gång för alla talat om för jänkarna att det svenska stålet biter.

Justin Hoyer



Ena barklandningen på torget börjar ta form.



Chris Burandt





Ross Mercer



Chris Burandt



Ross Mercer



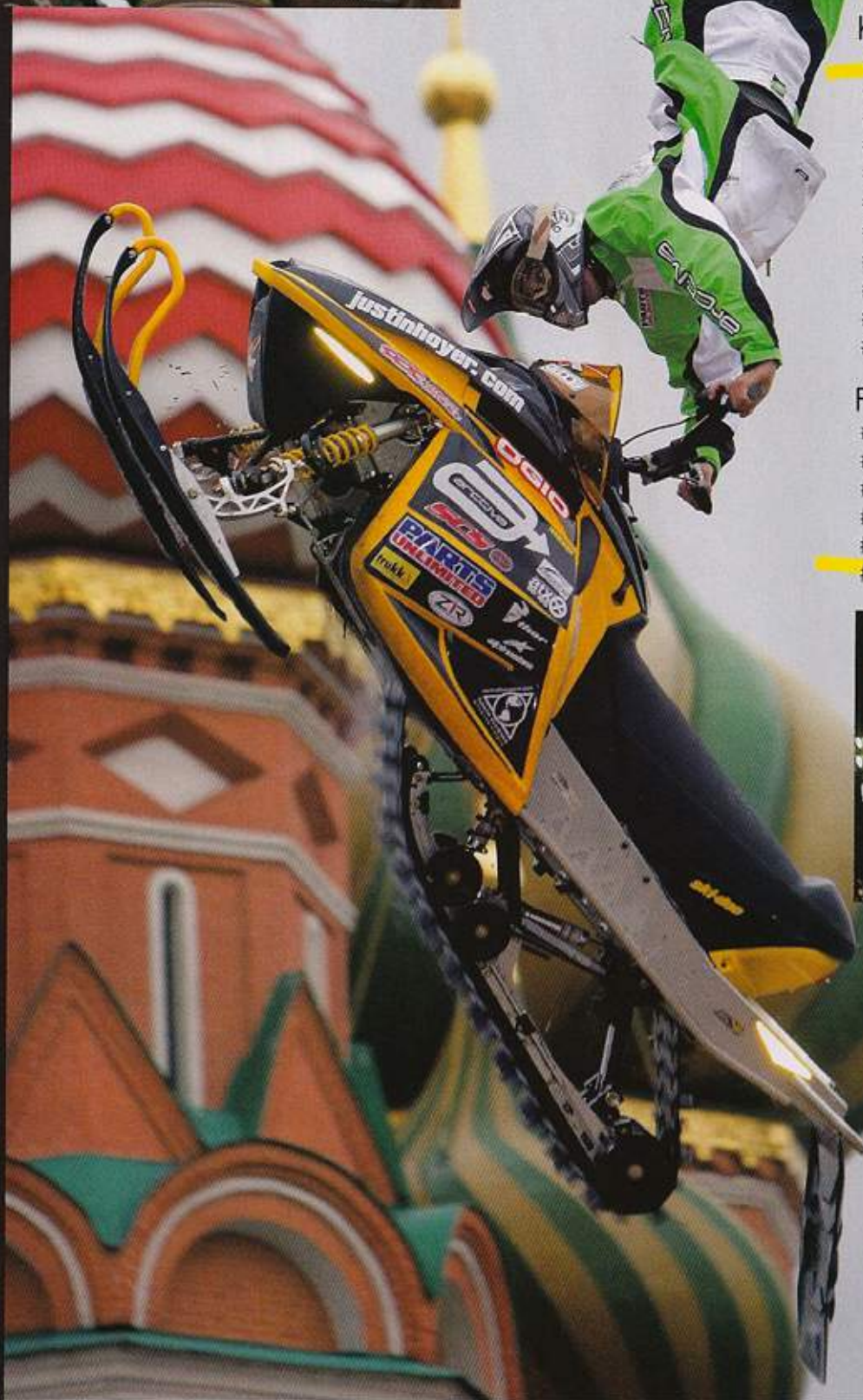
Heath Frisby



Daniel Bodin



Justin Hoyer



Kval

#1 Daniel Bodin -	80,66 poäng
#2 Justin Hoyer -	77,42 poäng
#3 Chris Burandt -	76,28 poäng
#4 Lee Stuart -	70,34 poäng
#5 Heath Frisby -	65,72 poäng
#6 Sam Carver -	64,6 poäng
#7 Ryan Britt -	43,7 poäng
#8 Sam Rogers -	40,68 poäng
#9 Courtney Hungerford -	25 poäng
#10 Daniel Ferguson -	dns
#11 Ross Mercer -	dns

Final

#1 Justin Hoyer -	82,58 poäng
#2 Heath Frisby -	79,72 poäng
#3 Chris Burandt -	73,42 poäng
#4 Lee Stuart -	66 poäng
#5 Sam Carver -	65,14 poäng
#6 Daniel Bodin -	64,66 poäng



The winners of Red Bull Revolution on Machines, Heath Frisby (2nd), Justin Hoyer (1st), Chris Burandt (3rd)

Bodin kollar in sin tricklist så att den stämmer innan han tejar fast den på styrkronan och drar ut på banan. SR-klistermärket mitt på huven går att inhandla på www.snowrider.se.



The Russian premiere of snowmobile freestyle Red Bull Revolution on Machines took place in front of 35.000 spectators



Dan Furgerson och Bodin kollar in ena landningen.



Små landningar = Hårda landningar.



spex efter intervju med mtv-russia, killen längst till vänster är Steve Miller, (scs racing) bandesigner. designade banan på röda torget.



redbull bjöd oss alla på lite käk på en av moskvas alla krogar. f.v; Ross Powers, Dan's flicka, Dan Furgerson, Lee Stuart, Dana Torgersen, Bodins vita mössa skymtar fram också.



Ryssar kan dansa.



Ross Powers och bodin reflekterar över dagens alla händelser.



döskallar&hårdrock.



BLAIR

Den

Air Blair, Superman, kärt barn har många namn. Många anser sig vet en hel del om denna tidernas mesta skotercrossförare. Men vet vi egentligen så mycket om personen bakom alla framgångar? Häng med under skinnet på Blair Morgan.

Text: Patrik Larsson Bild: Blair Morgan

Den 5:e oktober 1975 föddes en liten rödhårig kille mitt i det kallaste Kanada. Han växte sen upp ute på vishan där han redan från barnsben fick hjälpa sin familj med att driva en stor ranch.

Han började tidigt att åka både snöskoter och motocross och imponerade redan tidigt med sina färdigheter. Inspirerad av sin bror Grant fortsatte han att slipa och förfinas sin talang och underbarnet har sen dess gått från klarhet till klarhet. 1997 körde han sitt första snöskoter-race och vann det året "Rookie of the Year". Idag är han världens kanske genom tiderna bästa snöskotercross-förare och en mycket meriterad motocrossförare. Vid precis fyllda 30 år är han idag mer taggad än någonsin och målet för säsongen är att vinna tillbaks sina förlorade titlar efter förra säsongens olycka där ytterligare ett ben i hans misshandlade kropp bröts.

Tandläkare

När jag får tag på Blair är han på väg med sina två barn till tandläkaren och han föreslår att vi skall prata lite senare.

När väl intervjuen börjar så är min första reaktion: Vilken j**la trevlig kille! Han är kanske bäst i världen på det han håller på med och beundrad av hundratusentals skoterfanatiker. Trots det är han riktigt öd-

mjuk och svarar snällt på alla frågor och är aldrig skrytsam. Han är helt enkelt en riktigt bra förebild för er som försöker att kämpa er framåt och bli något inom skotercrossen.

Vi börjar prata om hans egna väg till toppen och vad som är hans recept till framgång.

-Det är helt enkelt ett riktigt hårt jobb och man måste offra en hel del, säger Blair övertygande.

-Vad har du fått offra i din väg framåt?, undrar jag.

-Jag har betalt med mycket skador och stor smärta, informerar han kallt.

Kan man mäta framgång i mängden gips som gått åt genom åren så skulle förmodligen Blairs hög bli en av dom högsta. Och som vi alla vet så avslutades hans förra säsong med just ett benbrott den 19 februari i Valcourt, Quebec.

-Hur har det gått med benbrottet? Är du ihopläkt nu?, frågar jag.

-Det har gått jättebra och jag kunde börja köra motocross redan i slutet av maj, säger Blair.

-Vad kan fansen vänta sig av dig i år då?, frågar jag.

-Mitt mål är att vinna tillbaks mina titlar i WSA och X-games, svarar han.

-Kommer du leka hem det? Eller hur ser konkurrensen ut egentligen?, fortsätter jag.

bäste





Blair gillar att köra japanskt, här är hans 600+ hk Supra och Toyota Tundra.

-Nej det kommer inte att bli lätt, vi är flera som kommer att fajtas om tätpositionerna och det finns många unga imponerande uppstickare som kommer att ta hem en hel del poäng, svarar Blair.

WSA-WPSA

Vi pratar sen allmänt om hur racingen fungerar i stort i USA och Kanada. De mest

prestigefyllda tävlingarna är WSA-serien och X-games. WSA är den nationella serien av tio deltävlingar där man får poäng som man tar med sig vidare i serien. Och X-games är en stor gala som går av stapeln i Aspen, Colorado där vinnare koras direkt.

Blair har hittills vunnit fyra X-games 2001-2003 och 2005, tagit silver två gånger 1999 och 2000 och knep hem

bronset 2004. Den här bedriften har gjort att han faktiskt skrivits in i Gunniess rekordbok som "Vinnare av flest medaljer i vinter X-games i skotercross".

Enligt Blair så finns det för tillfället cirka tio stycken proffs som han som har skoteråkningen som heltidsyrke.

Och att utvecklingen av sporten för tillfället stannat av och håller sig på en jämn nivå, till skillnad för några år sen då

Blairs stora stöd i livet är frun Terri, i knät har hon Corbyn 5 år och Breck 2 1/2 år.



Här är Blair med frun Terri framför familjens Acura MDX.



hela cirkusen fördubblades säsong för säsong.

Miljonär

-Hur är ditt liv då? Har du ett glassigt liv eller är det ett hårt arbete att vara proffs?, frågar jag.

-Visst har jag ett riktigt bra liv, men det är inte alltid en dans på rosor, mycket skador, mycket resor och stundtals ett väldigt högt tempo, svarar Blair.

-Att jobba såhär blir faktiskt vardag det också, men jag skall absolut inte klaga, fortsätter han.

-Allt det hårda slitet vägs upp när jag väl står där på startgridden igen, jag älskar helt enkelt att tävla, övertygar Blair mig.

Förutom själva tävlandet så jobbar han även med utvecklandet av Ski-Doos sportmaskiner genom att använda sina racekotrar för att testa fram olika produkter. Utvecklingen på hans skoter ligger ofta ett år före marknadens maskiner, för det är ute på allmänhetens marknad som det som testas fram skall säljas.

-Föresten, hur gick det egentligen till när du vart värvad till Ski-Doo från Arctic Cat år 2001?

-Det var inte så avancerat, dom tog kontakt med mig redan ett år innan och vi började diskutera lite ytligt först och bestämde egentligen ingenting först. Sen fick jag chansen att i hemlighet se den nya skotern byggd på det nya REV-chassit och jag vart såld direkt, förklarar Blair utan att tveka.

Han kände vid den tiden att det var dags för en förändring i hans liv, kontakten med Arctic Cat var inte helt 100%. Men han känner ingen som helst agg mot någon på Arctic Cat, det finns några han tycker mindre bra om men samtidigt så finns några av hans bästa vänner kvar där.

-Det vart helt enkelt för mycket politik tillslut och sen är det ju ingen nackdel för mig att tävla för ett kanadensiskt bolag då jag är kanadensare, säger Blair.

-Jag ångrar i alla fall ingenting och jag är "superglad" att jag tog steget, det blev en riktig språngbräda i min karriär också, fortsatte han.

BMRT

På tal om karriär så försöker jag ta reda på hur tävlingsteamet fungerar, om han är anställd direkt av Ski-Doo eller hur det förhåller sig.

Blair berättar att han och två till äger företaget Blair Morgan Racing Team. Och företaget får pengar från Ski-Doo att driva teamet. Det är sen företaget som anställer folk och betalar deras löner. Dom har idag

cirka 20-25 anställda, tre stycken är hel-tidsproffs varav Blair själv är en av dom. Teamet har även tre semi-proffs som är på väg upp.

Utöver det så äger dom två eller i praktiken blir det tre "eighteen-wheelers" som han kallar sina 18-hjuliga lastbilar som dom använder när dom skall på träning eller tävling.

-Sen när vi vinner så får företaget bonus-pengar av Ski-Doo och är det till exempel jag som vunnit så får jag bonus av företaget utöver min vanliga månadslön, säger Blair.

Och nu kan jag inte hålla mig och frågar den lite oförsämda frågan: Är du miljonär?

-Ja det är jag, men det beror förstås på hur man räknar, företaget jag är delägare i är ju värt en hel del, svarar Blair utan att skämmas en sekund för det han kämpat till sig.

-Men jag lever absolut inte som en miljonär, det var kanske mer för några år sen, säger han eftertänksamt.

-Det kanske beror på åldern?, frågar jag.

-Ja visst är det så, jag har familj nu och en 35 hektars ranch att ta hand om, man börjar helt enkelt att prioritera andra saker i livet när man skaffar sig familj och blir lite äldre, svarar han.

Vi pratar vidare om livet på ranchen som ligger utanför staden Prins Albert som ligger i delstaten Saskatchewan (det är enklare att säga än det ser ut!).

Han trivs mycket bra med lantlivet och att det finns så mycket plats att vara på. Han har för övrigt en egen stadioncrossbana på gården där han tillbringar mycket tid för träning på både med motocross och på snöskoter.

Paintball

-Kör du snöskoter förutom när du tränar och tävlar?, frågar jag.

-Nej inte mycket, jag gillar inte att åka på långturer, det är helt enkelt för kallt tycker jag, svarar han.

-Men jag och några kompisar kan faktiskt ta någon tur ibland till något skönt ställe där vi kan hoppa och leka lite, fortsätter han.

-Men vad har du för intressen vid sidan av ditt jobb?, frågar jag.

-Jag spelar mycket dator och TV-spel. Och att spela paintball är något som jag verkligen uppskattar, förklarar han.

På frågan om vad som väntar närmast svarar han att träning och utprovning drar igång på riktigt senare i veckan då han skall åka norröver eftersom det inte finns någon snö än där han bor.

-Det beror på växthuseffekten! Vädret har blivit helt upp och ner här borta, vi brukar ha metervis med snö så här års. Har ni fått någon snö hos dig?, frågar han mig.

-Nej nog är det lite upp och ner även här, säger jag.

-Vad vet du om Sverige?, frågar jag.

Han säger att han inte vet så mycket egentligen, förutom att vi åker skoter och att vi har en hel del bra förare här. Och på tal om bra förare så frågar han om vad Janne Tapio gör nu för tiden. Jag berättar att han jobbar på BRP som utvecklare av Lynx tävlingsmaskiner.

-Jag saknar honom, han är verkligen trevlig och duktig. Varför kommer han inte hit och åker skjortan av uppstickarna här borta?, frågar han mig och det har ju så klart inte jag något bra svar på.

-Jag har föresten varit i Europa i alla fall, jag var i Nederländerna 2004 och körde en crosstävling som heter "Motocross the Nations" det gick väl inte så väldigt bra men det var kul, avslutar Blair.

Jag avrundar samtalet och lägger på luren. Tanken slår mig igen, vilken j**la trevlig kille den där Blair Morgan.



Han är inte helt dålig på att åka motocross heller och har blivit kanadensisk mästare tre gånger.

Allt skall då vara stort där borta, 480 kvadratmeter hus skall väl räcka till?



BLAIR
MORGAN



Komfort och kraft är en intressant kombination som både Merca, BMW, Jaguar och... Polaris tagit fasta på!

Text: Björte Bild: SnowRider

Motor	Polaris FST Classic
Typ:	2 cyl 4-t Turbo
Volym:	750 cc
Bränslesystem:	inspr
Uppg effekt/varv:	135 kusar
Start:	El+manuell
Chassi	
Tunnel:	IQ
Framvagn:	IQ
Boggi:	Fast M10
Typ av matta:	38/325
Skidor:	Plast
Elback:	Perc-4
Att äga	
Pris:	117.900,-
Färg:	Svart
Generalagent:	Polaris



Har du fyllt gubbe men betar dig som en tonåring? Då ska du nog kolla in Polaris FST Classic lite närmare, limosinracer.

Gubbracer med tryck

Att kräma ur tillräckligt med pulver ur en fyrtaktare som helst inte ska vara över 8000 varv, kräver antingen mycket kubik och ett rikligt antal cylindrar eller överladdning.

Polaris har gått den alldeles egna vägen genom att överladda en parallelltwin och tagit ut hela 135 hästar utan att för den skull varvar mer. Turbo heter lösningen på mysteriet och ser till att ge denna gubbracer riktigt bra fartresurser.

Gubbracer kanske inte låter speciellt charmerande men jag tycker att du ska omvärdera ordet, och istället tänka positiva tankar. Tänk dig en SL 600 eller en BMW M6, riktigt snabba bilar, men ändå inga racerkärror. Alltså gubbracers. Polaris feta FST Classic har mycket gemensamt med sportmodellen Fusion. Men den är utrustad med den numera klassiska och genomarbetade komfortboggi S10, som fungerar riktigt bra under ett stort arbetsområde. Det är först när du riktigt våldspressar på en dålig led som S10:an knacker dig på axeln och påminner dig om att det finns bättre boggis i Polaris sortiment för racerändamål. Under inbromsning tycker jag också att S10:an betar sig lite annorlunda mot IQ-boggi då den inte riktigt får mattan att betta mot snön. Detta är i och för sig under extrema förhållanden

och är den avsedd för detta? Svaret är, nej.

Fjädringskomponenterna skiljer sig också lite från Fusion. Fram sitter det Nitrex-dämpare som i och för sig stoltserar med samma fjädringsväg på 25 centimeter men är lite mildare chimsade för komfortens skull.

Vem är du?

Ja hur ser då du ut då, jag menar, vem köper en FST Classic?

Classic FST är en supertourer för dig som gillar långa dagsutflykter i högt tempo, även där det är riktigt knöligt. Du gillar också att gasa och vill gärna inte bli avmetad på sjön. Du är tekniskt intresserad och är inte direkt sen på att lyfta på huven och visa den fantastiska luftpumpen och säga... -Joserru fyra ventiler per cylinder, insprutning, överliggande kammar, laddtryck direkt från tomgång och har egentligen ingen turbokänsla, jävligt ren också, släpper knappt ut något skit alls vettul Rider Select har den också, man kan ställa in styret lite hur du vill beroende på hur du kör.

Allt detta skulle du kunna säga utan att ljuga det minsta. Och visst är denna maskin jättekul. Vid första anblicken

ser den ut som vilken Fusion som helst och det är väl egentligen när du startar den som folk höjer på ögonbrynen.

Chippa

Om du tycker att denna maskin känns lite för trygg ska du trösta dig med att det säkert finns bot för detta. Det dröjer nog inte länge innan eftermarknaden översvämmas av högljudda popoffventiler och öppnare ljuddämpare, och visst ska det väl gå att chipstrimma lite?

Och du kan vara helt lugn, som en äkta gubbracer det här är sitter det naturligtvis elstart och elmanövrerad back som standard.

För dig som är teknikintresserad finns det mycket att titta på under huven, klart roligt.



HELA

SPORTECH



SORTIMENTET!

Lazer MX6
Raptor LTD Crome



Röd / Silver
Blå / Silver
Orange / Silver
Grå / Silver
1995:-
Ord pris 2595:-



SLP Powder Pro
Ex styrtål **3995:-**



Variator-KIT 1895:-
Team Helixar 1595:-

SLP Twinpipes
Arctic Cat M7 & F7

SLP Single Pipes
Polaris IQ 600 HO
Polaris IQ 700 & 900
Ski-Doo REV 800
Lynx Revo 800



ÖHLINS

FOX

Engans

STÖTDÄMPARVERKSTAN!

Vi säljer, servar, renoverar och bygger om de flesta stötdämparna på marknaden i vår auktoriserade verkstad. Tillfälle. Fox gasdämpare till Edge (ej Pro-X) mod och renoverade i nyskick, 1600 :- st.



Skotermattor till Superpriser!

Ex. 38x307 (38mm) **4995:-**
Ord pris 5995:-

Nyheter på ingång!

Lättvikts slutburkar

till de flesta modeller & märken med en snygg ceramic ytbehandling.



2995:-



Vår nya hemsida

Här finns det mesta & bästa. Alltid nya erbjudanden. Sidan kommer att rötas eftersom.
www.motorhuset.com

www.motorhuset.com

ski-doo



POLARIS
The Way Out.

**MOTOR
HUSET**

HANSKAR ETT HETT ÄMNE.

Utvecklingen inom hanskteknologin är fantastisk. Skräckminnena från barndomens snöbollskrig där Lovikavanten följde med snöbollen bort till andra laget känns överklagt långt borta. Dagens neoprenmaterial har vänt uppochner på det mesta. En smidig och smart handske kan faktiskt vara lika varm som en gammal hederlig tumvante. Här är en liten presentation över vad marknaden har att erbjuda.



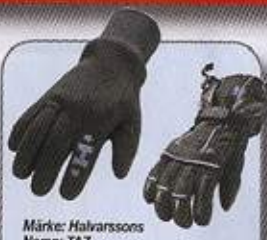
Märke: Halvarssons
Namn: MANAK
Färg: Svart
Storlekar: XS-2XL
Övrigt: En sportig handske i Neopren med knogskydd för tuffa tag. Reglerbar vidd i kragen.
Pris: 449,-
Grossist: Jofama AB
Kontakt: www.jofama.se



Märke: Halvarssons
Namn: UFA
Färg: Svart/grå
Storlekar: XS-2XL
Övrigt: En smidig sportig handske gjord av Va pex, Outlast®-foder. Reglerbar vidd i kragen. Silikon i innerhand.
Pris: 449,-
Grossist: Jofama AB
Kontakt: www.jofama.se



Märke: FXR
Namn: Yamaha Team Guantlet Glove
Färg: Svart/blå
Övrigt: Vind och vattentät handske i nylon och hipora. Inlägg av silikon på insidan av handsken för bättre grepp.
Storlekar: XS-XXXL
Pris: 390,-
Grossist: Alla Yamaha-handlare
Kontakt: www.yamaha-motor.se



Märke: Halvarssons
Namn: TAZ
Färg: Svart
Storlekar: XS-2XL
Övrigt: Komfortabel fingerhandske i skinn och textil, som med fördel kan användas både med och utan innerhandsken av fleece. DRYWAY®-membran. Spänntamp över handled. Reglerbar vidd i kragen.
Pris: 449,-
Grossist: Jofama AB
Kontakt: www.jofama.se



Märke: Castle X
Namn: CR2 Gloves
Färg: Svart/röd, svart/blå, svart/gul, svart/grön, svart/orange, svart/svart och svart/silver.
Övrigt: 4200 High tenacity nylon med läderinsida, Hipora vattentätt/andas membran, 3M Thinsulate foder, Supermjuk Bemberg Lining, Dupont Scotchlite Reflexer. Dubbla handledsjusteringar. Förböjda fingrar. Otroligt prisvärd handske som passar alla, från touring till racing.
Storlekar: XXS-XXXL
Pris: 495,-
Grossist: Glansgårdens Bil & Motor AB
Kontakt: 0243-63160 www.glansgarden.se



Märke: Scott
Namn: Warrior Short
Färg: Svart
Storlekar: S-2XL
Övrigt: Handske i Gore-Tex med neopren-mudd som sluter till skönt om handleden. Snabbblås.
Pris: 695,-
Grossist: Scott Svenska AB
Kontakt: www.scottusa.com



Märke: Ski-Doo
Namn: Sno-X Gloves
Färg: Ski-Doo
Övrigt: Handske för aktiv körning med bra grepp mot styret. Hipora innerhandske, flexibelt yttertyg, 130 g ThermoPlus på ytterhanden.
Storlekar: S-XXXL
Pris: 627,-
Grossist: Alla Ski-Doo-handlare
Kontakt: www.brp.com



Märke: SnoPro
Namn: Ultra handske
Färg: Svart, mörk- och ljusgrå
Övrigt: Yttertyg av nylon, foder av microfleece. Vattentätt med hög andningsförmåga.
Storlekar: S - XL
Pris: 295,-
Grossist: Duells
Kontakt: www.duells.se



Märke: Fox
Namn: Snowpaw
Färg: Röd och grafitgrå.
Övrigt: Syntetläder, Nylon, Neoprene, Polyester. Kraftig vinterhandske med spännrem över handleden och dragsko i kragen. Vattensäker, ThinsulateTM Fodrad, Förvaringsficka.
Storlekar: S-XXXL
Pris: 699,-
Grossist: Bruhns Racing & Import AB
Kontakt: www.bruhns.com 0175-224599 info@bruhns.com



Märke: Castle X
Namn: Rizer Glove
Färg: Svart/röd, svart/blå, svart/gul, svart/grön, svart/orange, svart/svart och svart/silver.
Övrigt: Cordura nylon med läderinsida, Hipora vattentätt/andas membran, 3M Thinsulate foder, Dupont Scotchlite Reflexer. Dubbla handledsjusteringar. Förböjda fingrar. Castles mest påkostade handske, toppkvalitet för den kräsne.
Storlekar: XXS-XXXL
Pris: 595,-
Grossist: Glansgårdens Bil & Motor AB
Kontakt: 0243-63160 www.glansgarden.se



Märke: FXR
Namn: Nitro SX Race Gloves
Färg: Grå, orange, blå och röd.
Övrigt: Vind och vattentät handske i nylon och fleece. Inlägg av silikon på insidan av handsken för bättre grepp.
Storlekar: XS-XXXL
Pris: 690,-
Grossist: Alla Yamaha-handlare
Kontakt: www.yamaha-motor.se



Märke: Fox
Namn: Pawtector
Färg: Svart, blå, röd, vit/röd och beige.
Övrigt: Nylon, polyester. Tunn och smidig crosshandske för den aktiva föraren. Extra förstärkt med Clarino®. Direktgjuten grafik.
Storlekar: S-XXXL
Pris: 449,-
Grossist: Bruhns Racing & Import AB
Kontakt: www.bruhns.com 0175-224599 info@bruhns.com



Märke: Ski-Doo
Namn: X-Team Nylon Gloves
Färg: Ski-Doo
Övrigt: Varm skoterhandske med utmärkt passform. Hipora innerhandske, förstärkt, 60 g Primaloft på innerhanden och 120 g Primaloft på ytterhanden.
Storlekar: S-XXXL
Pris: 536,-
Grossist: Alla Ski-Doo-handlare
Kontakt: www.brp.com



Märke: Ski-Doo
Namn: X-Team Crew Gloves
Färg: Ski-Doo
Övrigt: En tunnare racehandske, ett måste för ditt team. Starkt, flexibel och andas bra, tål maskintvätt, nylon.
Storlekar: S-XXXL
Pris: 348,50,-
Grossist: Alla Ski-Doo-handlare
Kontakt: www.brp.com



Märke: Castle X
Namn: Switch Glove
Färg: Svart/röd, svart/blå, svart/gul, svart/grön, svart/orange och svart/svart.
Övrigt: Vattensäkert Spandura skal, Vattensäkert Spandex över knogar och fingerleder, Clarino foder. Flexibelt tyg över knogar och fingerleder. Silikon tabbar på fingerspetsar för bättre grepp vid blötför. Endast för tävlingsbruk och extremkänning.
Storlekar: XXS-XXXL
Pris: 369,-
Grossist: Glansgårdens Bil & Motor AB
Kontakt: 0243-63160 www.glansgarden.se



Märke: FXR
Namn: Cold Cross Gloves
Färg: Svart
Övrigt: Vind och vattentät handske i nylon och fleece. Inlägg av silikon på insidan av handsken för bättre grepp.
Storlekar: XS-XXXL
Pris: 390,-
Grossist: Alla Yamaha-handlare
Kontakt: www.yamaha-motor.se



Märke: Fox
Namn: Gouge
Färg: Röd, ljusbeige, matt grön och mörkgrå
Övrigt: Syntetläder, Nylon, Neoprene, Polyester. MX-inspirerad snöhandske som tål tuffa tag i kylan. Vattensäker, ThinsulateTM fodrad
Storlekar: S-XXXL
Pris: 499,-
Grossist: Bruhns Racing & Import AB
Kontakt: www.bruhns.com 0175-224599 info@bruhns.com



Märke: Arctic Cat
Namn: Advantage
Färg: Grön, svart, orange och röd
Övrigt: En hållbar handske i nylon med skinnkonning samt 150 g Thinsulate Insulation.
Storlekar: S-XXXL
Pris: 475,-
Grossist: KGK Suzuki AB
Kontakt: www.arcticcat.se



Märke: Arctic Cat
Namn: Competition
Färg: Grön
Övrigt: En hållbar handske i nylon med skinnkonning samt 100 g Thinsulate Insulation. Litet torkarblad på vänster tumme att torka av glasögonen med.
Storlekar: S-XXXL
Pris: 701,-
Grossist: KGK Suzuki AB
Kontakt: www.arcticcat.se



Märke: Arctic Cat
Namn: Sno Pro
Färg: Grön och röd
Övrigt: En hållbar handske i nylon med skinnkonning samt ett vattentätt A-lex klägg som andas.
Storlekar: S-XXXL
Pris: 519,-
Grossist: KGK Suzuki AB
Kontakt: www.arcticcat.se

ARCTIC CAT

DIN KOMPLETTA
POSTORDERLEVERANTÖR.
DET BLIR INTE ENKLARE!

**SNO-PRO-TILLBEHÖR
RENTHAL-FATBARS
SPECTRO-OLJA
MOTUL-OLJA
PROGRIP-GLASÖGON
TOBE-KLÄDER
MP-ASU- ALLRIGHT
SHOEI-HJÄLMAR
KBC-HJÄLMAR
AGV-HJÄLMAR
ZANDONA-SKYDD**

OCH MYCKET, MYCKET MER.....

WWW.MOTOREXPO.NU
EXPERTERNA PÅ SNÖSKOTER!



063- 123600 WWW.MOTOREXPO.NU

Redo för 2005 års hetaste hjälm-
märke? KBC Helmets visar vägen!



Moto-X5
Zombie
Pris: 1.595,-

**PMC
Bike**

0171-82271

www.pmcbike.se



nowtrade.net
Tel: 0920-200690
Fax: 0920-200691

www.snowtrade.net

IMPORTÖR AV KLIM OCH SLEDNECKS KLÄDER & ACCESSOARER I SKANDINAVIEN.

ÅTERFÖRSÄLJARE
SÖKES



VÄLKOMMEN ATT TITTA IN PÅ VÅR
VÄLFYLLDA WEBSHOP.
FULLPROPPAD MED SÄSONGENS NYHETER.

PRYLSÄCKEN DEL 1

Det finns så mycket roliga prylar som samtidigt kan vara riktigt bra att ha när det kniper.

Jag har bara gjort en snabbscanning på vad marknaden har att erbjuda och då hittade jag det här...

Av: Patrik Larsson

När man är ute på tur så kan egentligen det mesta hända. Och för att vara på den säkra sidan och göra det dramatiska lite mindre dramatiskt, kan man ha med sig "bra att ha saker".

För att få med sig "bra att ha sakerna" så behöver man till exempel en smidig ryggsäck (bild 1), jag har valt att testa Haglöfs nya Rand 28. Den är rikligt utrustad och kostar cirka 1400 kr. Jag kommer att återkomma under säsongen med reflektioner på hur den fungerar i fält.

Man behöver inte gå till någon specialiserad äventyrs/sport-butik för att hitta riktigt nyttiga prylar. Jag tog en tur till den lokala Elon-butiken för att se vad dom hade att erbjuda. Och mitt ibland mikrougnar och kylskåp så fann jag följande:

Led-pannampa (bild 2) för 99 kr, den är otroligt liten, ger ifrån sig ett mycket starkt ljus och batterierna räcker länge. Helt underbar att ha när skotern krånglar i mörkret.

Handvärmare (bild 3) från OBH Nordica och man får två stycken för 79 kr. Värmarna aktiveras genom ett tryck på det lilla metallchipet och värmaren återladdas genom kokning. Det skall gå att använda dom upp till 500 gånger.

Mikrosvets (bild 4) som drivs på vanlig tändargas. Tanken från början är väl att man skall använda den till att löda, böja och smälta ihop saker. Och det kan den säkert vara bra till men jag har fått ett tips om att den är helt underbar till att göra upp eld med. Pris: 275 kr.

Hand-dynamo (bild 5) med en massa funktioner. Grundfunktionen är att det är en uppladdningsbar ficklampa, med radio, överfallsalarm och mobiltelefonladdare som passar till Nokia, Ericsson och Samsung.

Mobiltelefon laddaren driver du genom att veva på veven som driver dynamon. Kan det här vara lösningen på att alltid när man som bäst behöver telefonen så tar batteriet slut för man glömt bort att ladda det? Pris: 189 kr.

Efter mitt besök hos Elon i Mora så åkte jag upp till lasarettet för att ge lite blod. Och ni som också är blodgivare vet att man brukar få en present som tack för det givna blodet. Och den här gången så fick jag en okrossbar ståltermos (bild 6) på 0,5 liter. Vad man skall ha en termos till det förstår alla. Pris: 4,5 dl blod av modellen A+. Gå in på www.geblod.nu och dra ditt strå till stacken. Vad dom flesta har varit med om, om man brukar vara ute och äventyra med skotern i skogen, är att köra fast mot ett träd när det blir riktigt trångt. Om trädet inte riktigt vill ge sig och man har ingen lust att riskera att offra A-armarna, då är det riktigt bra att ha en hopfällbar såg (bild 7). Svenska Bahco har en riktigt smidig såg som heter Laplander och den tänkte jag testa under den här säsongen.

Är det någon som har fler tips på bra prylar maila då mig på patrik@snowrider.se så skall vi fortsätta att fylla på "prylsacken" i nästa nummer av Snowrider.



RACE SCHOOL.



FÖR MER INFO GÅ IN PÅ

WWW.SNOWRIDER.SE

Race School #1 **Bruksvallarna** Walles Fjällhotell Fre-Sön 9-10-11december

Inställd pga av kollision med andra even-
emang och dålig uppslutning.
Anmäl er istället till helgen nedan.

Snow Rider Race School Östersund Gräfsåsen Fre-Sön 16-17-18 december.

Fredag: Ankomst, incheckning First Hotell Ett, Körfältet (bakom OK-macken), kvällsfika.

Lördag: 08.00 frukost
09.30 samling på banan
12.00 lunch
13.30 Körning på banan
16.00 Körningen avslutas
17.00 seminarium/samtal med en känd idrottsprofil
om fysisk och mental träning, motivation, återhämtning etc.
18.30 Gemensam buffe /middag på hotellet.
Middagsvärd brottningsvärldsmästare Frank
Andersson som berättar och underhåller från
sin tid som aktiv.

Fri entre /biljett till O'Learys senare på kvällen.

Söndag: 10.30 Raceschool CUP #2 Enklare tävling på Gräfsåsen,
alla mot alla i en klass (ej ungdomar)
13.00 Lunch, prisutdelning

Pris: 2 nätter i dubbelrum, inkl. 2 frukost, 2 lunch på
banan, seminarium samt buffe /middag lördagkväll.
Pris per person: 1.740 :-

1 natt i dubbelrum, inkl. 1 frukost, 2 lunch på
banan, seminarium samt buffe /middag lördagkväll.
Pris per person: 1.470 :-

Träningsläger enligt ovan, men utan hotellrum.
Pris per person: 1.190 :-



Frank Andersson berättar om
sin tid som aktiv elitidrottare.

Anmälan/inbetalning till
Östersunds SSK
postgiro. 54 19 57-7
senast 25 november.

Mer info på www.ossk.se



SNOW N RACING AB

Stel som en stubbe...

JULTIDER!

Och självklart har vi julklapparna för både Stora Och Små...

ToBe Skärp 199:-

Techpant 2195:-

Jacka Fierce 2995:-

Polaris Racing Keps 235:-

Polaris Racing Jacka 1595:-

Polaris Mini skoter 120 cc: 24,900:-

Detta och mycket, mycket mer finner ni i vår butik i Orsa! Allt från grillpinnar till själva skotern!
WWW.SNOWRACING.SE :: TRANVYRV.3 :: 794 34 ORSA :: 0250 55 35 55

V-FORCE Reeds Pris från: 1 995 kr

Powermadd Handskydd Pris från: 790 kr

MBRP Lättvikts slutburkar Pris från: 1 995 kr

Se alla nyheter och beställ online på: www.sportmotor.se

www.luvaracing.se

LUVA MOTOR & FRITID

Renshammarvägen 2 Bollnäs
Tel 0278-17771



ARCTIC CAT



SUZUKI



Lindbloms



Begagnade skotrar

www.lindblomsmarina.se

fraktfritt över hela Sverige (Gäller skotrar över 30,000:-)

LYNX



Specialisten i Norrland

0911-187 00

STÖTDÄMPARSERVICE!

Öhlins-FOX-Arvin-ACT-KYB-WP

TEL-070-2406159

Snow Mec

Smaragdvägen 22

961 46 Boden

snowmec@egonet.se

**POLARIS®**

The Way Out.

**Mån-Fre 08.00-17.00****Onsdagar öppet till 19.00**

(from skoterns dag till säsongens slut)

**Ockelbo
GUMMI
SERVICE**

Byvägen 47 Ockelbo Tel. 0297 - 421 00

Halvarssons
SNOWMOBILE**UMAN DRYWAY****Nyhet!**

Ny, tuff jacka.

- DRYWAY+® membran.
- Ventilationsöppningar.
- Dragskydd i midjan.
- Avtagbar huva.
- Kan kompletteras med CE-godkända skydd samt Back Converter, CE-godkänt ryggskydd.

CA PRIS

1795:-**ELAH**

Sportig byxa i modern design.

- DRYWAY+® membran.
- Ventilationsöppningar.
- Snölås.
- Avtagbart bälte.
- Isolerande material vid stuss och knän.
- Kan kompletteras med CE-godkända skydd.

CA PRIS

1895:-**DRYWAY****Nyhet!****UFA**

Smidig femfingerhandske.

- OUTLAST® foder.
- Reglerbar vidd i krage.

CA PRIS

449:-

Outlast

Nyhet!

✂ Detta är en del av vårt sortiment. Beställ vår katalog på hemsidan eller med kupongen. För återförsäljare se hemsidan.

www.jofama.se

Namn

Adress

Adress

Skicka talongen till: Jofama AB, Box 173, S-782 24 Målung.

Laddad pre



Ni vet säkert att det går att sätta turbo på en fyrtaktsskoter, men går det lika bra med kompressor eller kanske bättre? Killarna på Mountain Performance i Utah, USA, vet i alla fall vad de tycker.

Text & bild: Henrik Fitinghoff

Yamahas fyrtaktsteknologi har verkligen öppnat upp marknaden för en helt ny typ av trimning. Visst har det förekommit överladdade tvåaktare av och till i dragracingsammanhang, och även i Klippiga Bergen, men tillförlitligheten har gjort att de flesta tvekat inför kombinationen.

När så RX-1:an presenterades delades snöskotervärlden upp i två läger. Dels de som sa att den visserligen hade bra med effekt men var alldeles för tung, vilket var de allra flesta, dels de som på allvar började fundera på hur man skulle kunna få till ett vettigt vikt/effektförhållande.

Hur grabbarna på MC-Xpress löst ekvationen känner ni säkert till vid det här laget. En fet turbo, lägre komp och en laddluftkylare så har du helt plötsligt från 210 hästar och uppåt beroende på laddtryck och motormodell. Denna lösning har massor av fördelar och egentligen bara en nackdel; en turbo får en fördröjning innan den börjar ladda på riktigt hög höjd.

Eftersom luften är så tunn har du betydligt sämre fyllnadsgrad i motorn och

därmed uppåt 30 procent lägre effekt innan turbon börjar ladda. Det i sin tur gör att det tar längre tid för turbon att komma upp i tryck, och även om det i praktiken bara handlar om tiodelar så kan det kännas störande när du ska kasta runt maskinen på 3000 meters höjd.

Alternativet är då en kompressor, eller super charger, som jänkarna kallar det. I teorin laddar den precis så mycket du vill vid exakt det varvtalet du vill, eftersom den är kopplad direkt till vevaxeln, och det är det som Mountain Performance har valt att jobba med. Nackdelarna består i första hand av att det är ett ganska komplicerat ingrepp i motorn och att verkningsgraden är sämre eftersom den stjäl en viss effekt av motorn för att kunna tillföra laddtryck.

Klättrarexperterna

Detta företag har gjort sig ett namn bland puder och bergskillarna.

Men Mountain Performance gör mer än så. Företaget är som sagt helt inriktat bergsklättrare och dessutom Yamahas

standa!



modeller för ändamålet, och till dessa maskiner har man också tagit fram höjnings- samt förlängningssatser till boggin, stötdämpare, skidor, variatorkit och mycket mer. Den här typen av specialföretag är verkligen mumma för den som äger exempelvis en RX-1 Mountain!

När vi så fick tillåtelse att ta ut de tre mycket välputsade specialmaskinerna som fanns på plats på en liten provkörning förvandlades den fina vårvinterdagen till rena julaften. Transportsträckan upp i bergen längs den av dagsmeja sönderkörda leden är ungefär lika rolig som att köra en sänkt sportbil med kjolsats längs en grusväg i Norrland under tjällossning. Det är med andra ord något man helst ska undvika, och i värsta fall ta sig igenom på ett så försiktigt sätt som möjligt. Maskinerna vi har med är två RX-1:or och en RS.

Bestarna

Dessa består låter otroligt råa och är verkligen helt normala att köra när det går lugnt. Förutom de extrema höjningssat-

serna av boggin. Om nu någon kommer på att de ska göra något liknande på sin maskin är det nog inget jag kan rekommendera. Den blir extremt svårkörd på hårt underlag, och vinsterna i riktigt djup snö är ändå mycket marginella. Det finns många andra faktorer som är betydligt viktigare för framkomlighet.

Vi viker av leden och letar oss in i skogen upp mot en bergstopp. Landskapet öppnar sig och framför mig ligger en lagom lång backe som är halvt om halvt uppkörd. Jag öppnar för fullt och blir verkligen förvånad över det märkliga gassvaret. Det känns som att åka med en elmotor och kuggstångsdrift! Gasviren hade lika gärna kunnat vara kopplad direkt till varvräknaren, för gasar jag en millimeter höjs varvet med ett par hundra.

Skillnaden mot en turbo är verkligen jättetor, och den RX jag sitter på är både lätt- och svårkörd på samma gång. Lättkörd därför att den gör exakt det jag säger att den ska göra med gasen, svårkörd därför att det aldrig finns någon effektpuckel att utnyttja. Och även om såna här saker är

väldigt svårbedömda så ska den RX jag sitter på ha typ 250 hästar, men jag har svårt att bli riktigt imponerad. Det kan å andra sidan ha att göra med att effekten kommer så jämt att den aldrig överraskar, och att jag därför luras att tro att den är trögare än den är.

Turbo vs kompressor

Nu har jag aldrig kört en turbo på de här höjderna och kan därför inte svara på exakt hur stor fördröjningen egentligen blir, men med lite anpassningar är jag säker på att den skulle kunna fungera ungefär som på havsnivå. Men även om en turbo aldrig blir lika kvick i responsen som en kompressormatad maskin så har turbon två stora fördelar. Den är förhållandevis lätt att montera och gör väldigt lite ingrepp i motorn, och den klarar betydligt mer effekt med bibehållen tillförlitlighet.

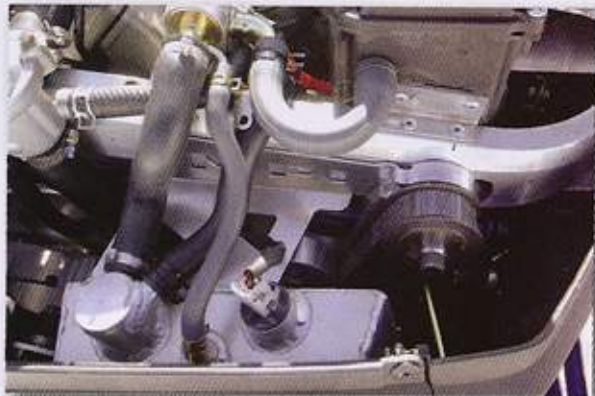
Så även om turen med Mountain Performance maskiner var USA-resans höjdpunkt, tror jag inte att det är något för nordiska förhållanden. Vi har aldrig den

extrema höjd som finns i Klippiga Bergen, och därmed uteblir också problemet med fördröjningen. Men för den som verkligen vill ha något extremt går det bra att titta in på Mountain Performance hemsida www.mountainperformance.com, om inte annat så för att dregla. Och utvecklingen med olika trimkoncept för fyrtaktsskotrar är helt suveränt. Ett är definitivt säkert, och det är att alla som varit rädda för att fyrtaktsskoter kommer att ta bort den prestanda vi vant oss vid kan sluta oroa sig. Det här är garanterat bara början!

Sänkt drivaxel är bra för drivet i snön, men det blir ju betydligt känsligare för slag. Men för en seriös djupsnömaskin är det ett måste.



Här syns i princip hela installationen, med remdriften för kompressorn och oljetanken. Mountain Performance har valt att använda den övre rambalken som stöd för konstruktionen och till och med som lagerhållare, vilket funkar bra.



Det centrala i förarmiljön är givetvis laddtrycksmätaren, vad annars! De andra mätarna skvallrar om varvtal och bränsleblandning.



Laddluftkylaren är ett måste på varje seriöst överladdad motor, oavsett om det är en turbo- eller en kompressormatad variant!





Specialskidor, så klart, som grabbarna på Mountain Performance snickrat ihop själva.



En väldigt lång bandtunnel fungerar enligt Freud som en eregerad förlängning av en viss kroppsdel.

Boggiförlängningen är bland det snyggaste vi sett, och kombineras givetvis med ett par extra stora vändhjul.



Part III

BABAS BILAR



Livet som stuntman har varit hårt och det hela börjar närma sig sitt slut, häng med på sista svängen.

Text: Micke Ljungberg Foto: Fylli Nogoun



Andreas Wilson alias Jojo, aka Erik Ponti från Ondskan.

Jag börjar bli van nu, ja att resa alltså. Med förra flygningen i färskt minne hade jag proppat i mig 17 burkar Redbull bara för att inte somna, ni vet ju vad som brukar hända då (läs föregående artiklar). Jäkla drömmar.

Väl framme i Kiruna checkar jag som vanligt in på hotell Ripan, jag lyckas lokalisera Kimmo i baren. Vi småsnackar lite innan vi drar till vår fjällguide för att kontrollera hoppramperna som Jocke byggt när jag varit hemma i Funäsdalen. En kort ramp med brant lutning, och en lite längre ramp som är flackare.

–Ser dom bra ut?, undrar Kimmo.

–Ja för tusan, ska vi provhoppa?, undrar jag genast.

Man är ju jämt sugen på att köra och att hoppa vill man ju alltid. Vi fraktar iväg alla skotrar och hopp till inspelningsplatsen.

–Det finns bara tre dagar avsatta till att få in tajmingen på hoppen, så vi kör direkt, säger Kimmo.

Provhoppningen

Inspelningsplatsen ligger några mil utanför Kiruna och vi passerar Jukkasjärvi innan vi svänger av till en sjö mitt i ingenstans. Vi som åker ut dit är förutom jag och Kimmo även Lars, Jonny och sist men absolut inte minst, Bakrökar-Micke.

Han kanske kallas Bakrökar-Micke för att han är en jäkel på att åka på bakrullen, eller nåt annat. Vi börjar att känka ut ramper och utrustning på sjön, när vi är klara med det fortsätter vi med att plocka ut alla kartonger vi har med oss.

–Dom här är bra att ha istället för att krascha två skotrar direkt, säger Kimmo och flinar.

Meningen med det hela är att vi ska hoppa från den långa flacka rampen,

över en M7:a, och pricka den finska gangstern som sitter på, rätt i bröstet där hans k-pist hänger. Detta ska ske utan att vidröra M7:an!

Efter en massa mätningar och provhopp ställer vi dit pappkartonger där M7:an ska stå, allt är placerat i rätt höjd och längd.

–Jaha Micke, då är det bara å bekänna färg, vrålar Kimmo.

Jag rycker igång F7:an och varmkör lite innan jag mättar upp rätt fart med högertummen och drar in i rampen.

Det kändes helt okej tyckte jag. Hur blev det frågar jag.

–Perfekt kan du göra så igen, undrar Kimmo?

Utan å svara sladdar jag runt och drar ett hopp till.

–Skitbra, ropar Kimmo.

–Prova den andra rampen också, fortsätter Kimmo.

I den andra rampen som är kortare och brantare är det meningen att jag ska

**Jäkla
jordnötter, jag
får ju alltid lika
ont i huvudet
av dom!**

jag hoppa lite högre och med om möjligt mer precision än i den första flackare rampen. Återigen ska jag hoppa över en skoter.

På den här skotern sitter det inte en docka, som det gör på den som jag ska pricka i bröstet. Nej, den här gången ska jag hoppa över min bror (i filmen alltså) som sitter på en F6:a och det är där som Lars kommer in i bilden. Han är till skillnad mot mig en riktig stuntman (tror han). Han ska sitta på F6:an ända tills mina skidor är så nära att han ser i kors. Det är i alla fall vad han tror. Efter massor med ramphopp (utan Lars) har jag hittat känslan och förhoppningsvis ska Lars slippa få en skoterpiercing i pannan när det väl är dags. Lars har hela tiden stått bredvid och iakttagit min körning och är nöjd.

–Vi behöver inte öva skarpt förrän det ska filmas, säger han nöjt.

Kimmo är också han riktigt nöjd, han hade ju avvarat tre dagars träning åt mig med ramphoppningen, men dom tre dagarna blev ju bara till en, eller eeen som dom säger i Östersund. Lite övning på bakrullskning till eldstriden hinner Bakrökarn också med.

Jävla jordnötter

Ny gryning i Kiruna (utan sömn eftersom jag har slutat sova/drömma, jävla Pamela)

Vad ska man göra nu då, två lediga dagar tills filminspelningen börjar.

Jag ringer till en kille från orten, Jonny Öhrn som inte heller har så mycket att göra.

–Vi lånar varsin Arctic Cat och glider lite, föreslår Jonny.

Sagt å gjort, vi kastar oss på Mad Max-skotrarna och blåser iväg. Efter att ha besökt varje fjälltopp och vattendrag under en hel dag med lokal guide, finns det ingen bättre avslutning än öl (flera) och bastu.

Nästa dag blev en så kallad kojdag, jäkla jordnötter får ju alltid ont i huvet av dom. Att man aldrig lär sig.

Filmtajm

Efter frukost åker vi iväg till den ensligt belägna sjön där skoterstriderna ska äga rum. Hela filmteamet är redan på plats och riggar och trixar. Vi får börja ställa om ramperna så dom hamnar med rätt ljus och bakgrund, jåkligt kinkigt det där...

På med dom vackra kläderna igen (mekoverall å flanell skjorta). Nu ser man att Lars blir allt mer koncentrerad (nervös), jag drar av några träningshopp, före vi ställer iordning med skotrar och dockor, och, ehh... Lars. När allt äntligen är i ordning är det dags för hoppet i långrampen.

–Tystnad! Tagning!, vrålar Rafael.

Jag sparkar igång F7:an, varmkör, och får äntligen klartecken av Kimmo.

Jag andas in och drar upp F7:an i rätt hastighet och flyger över M7:an, prickar dockan i bröstet precis där k-pisten hänger. Jag landar, svänger runt och ser hur teamet jublar. Och jag förstår att det nog såg hyfsat fränt ut.

–Det måste blivit en spik!, ropar Rafael.

–En spik", det är när tagningen sitter på första försöket. Och ja, det blev en spik.



Tjock okänd gubbe, Sara Sommerfeld och Jarmo Mäkinen



Hassan Brijany eller Baba i filmen.



Jojos Cadillac var inte av cabmodell från början.



Åka på rullen!
Troligtvis det
härigaste tricket
av dem alla.

Vem i hellskotta är egentligen Baba?

Vi sätter igång med att göra i ordning inför nästa tagning.

Lars gör sig redo att se döden i vitögat, jag värmer upp F7:an igen gör dom ob-
ligatoriska provhoppet. Lars sätter sig på
skotern framför rampen, samtidigt som
jag kör runt ett varv och parkerar
30 meter framför honom och
rampen.

Jag tittar på Kimmo som
gör "kör" tecknet. Återigen
jag drar upp F7:an i rätt has-
tighet. På några sekunder är
jag framme vid rampen, Lars-
jäveln sitter fortfarande på skot-
ern jag ska hoppa över.

–Men hoppa av då, säger jag högt till
mig själv.

Men han sitter kvar, när skidorna precis
ska lämna rampen blundar jag för Lars sit-
ter fortfarande kvar. Jag lutar mig lite lätt
åt vänster så att det inte ska bli så hård
smäll.

Jag väntar på dunsen men jag känner
inget, han hann kasta sig åt sidan. Helt
fantastiskt kall människa den där Lars. Jag
får efteråt se i kameran hur det såg ut.

Det ser ut som att jag kör över honom,
haha, helt sjukt fränt blev det i alla fall. Vi
fortsatte filmandet där på sjön i tre dagar
till, med explosioner och dueller med sko-
terleds-stolpar, knivslagsmål, bakrulle-
sänkning och mycket mycket mera. Men det
får ni se på bio.

Vem är Baba?

Mickes tid som stuntman i denna paltwest-
ern är över, men vad handlar egentligen fil-
men om, och vem i hellskotta är Baba?

En liten resumé

Jojo och Anso älskar varandra men de-
ras kärlek sätts på hårda prov när Jojo
använder deras gemensamma hushålls-
kassa för att köpa en växellåda till sin Ca-
dillac. För att kunna betala tillbaka "lånet"
tvingas han arbeta hos sin svärfar Baba.
Baba handlar med det mesta och har inte
alltid helt rent mjöl i påsen.

Naturligtvis är
filmen full av
skoterjakter.

Ett av Jojos första uppdrag blir att hämta
en bil som Eleena säljer. Vad Jojo inte vet
är att Eleena inte äger bilen, det gör däremot
hennes man Ivan, en rysk gangster.
Och vad Eleena inte vet är att bilen är fylld
av pengar - Ivans pengar, gangsterpen-
gar! När Ivan upptäcker att bilen är borta
tar han ut en gruvlig hämnd på allt och alla
som har med bilen att göra. Det här är en
ryslig historia där i princip vad som helst
kan hända.

Skådisarna

Andreas Wilson, som spelar huvudrollen
som Jojo, fick sitt stora genombrott i kritik-
er- och publiksuccén "Ondskan" där han
spelade den stenhårda Erik Ponti. Hans
flickvän Anso spelas av Sara Sommerfeld,
som vi tidigare har sett i filmer som "Vingar
av glas" och "Tsatsiki - vänner för alltid".
I övriga roller ser vi bl a Göran Forsmark,
alla norrlänningars favorit Jarmo Mäkinen,
Georgi Staykov och Hassan Brijany.

Filmen regisseras av Rafael Edholm,
som också har skrivit manus tillsammans
med norrbotteningen Björn Olovsson. Ed-
holm har tidigare regisserat filmen "Kom-
plett galen" under pseudonymen Lea
Farmlohde och pjäsen "Bagdad", med
manus av Carl Hamilton. Rafael Edholm
har även medverkat som skådespelare i
filmer som "Den enda rätta", "Vingar av
glas" och "Livvakterna".

Andreas Wilson,
Sarah Sommerfeld
och Rafael
Edholm.



I rollerna: Andreas Wilson, Sara Sommerfeld, Göran Forsmark, Jarmo Mäkinen,
Georgi Staykov, Hassan Brijany Regi: Rafael Edholm
Preliminärt biopremiär den 6 Januari det klart du ska dit, det ska i alla fall vi.

"Beasty boys"

Bredd Service Ansvar

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



Yamaha rekommenderar
Shell smörjmedel



Förmånlig finansiering via
Handelsbanken Finans



VECTOR ER SP

RX1 ER SP

4-taktsrevolutionen fortsätter med de optimala
"cross country"-skotrarna för seriös körning i tuff terräng.
Vector ER SP med 120 hk fyrtakstrippel och grymt drag,
progressiv boggie-fjädring och Öhlins stöddämpare fram.
Och mäktiga RX-1 ER SP! Fyrcylindrig råkraft på 150 hk med
direktinsprutning och boggie Monochock RA med 20 fjärrstyrda
lägen. Drömmaskiner med idealisk viktfordelning och balans.
Du måste bara prova!



Välkommen till oss. Ingen har mer. Ingen vet mer.

MC • SKOTRAR • TERRÄNGHJULINGAR • SNÖSKOTRAR • UTBORDARE • BÅTAR • TILLBEHÖR

YAMAHA CENTER

WWW.YAMAHACENTER.COM

KIRUNA 0980-630 05 LULEÅ 0920-185 85 SKELLEFTÅ 0910-71 44 20 ÖRNSKÖLDSVIK 0660-182 00 ÖSTERSUND 063-51 01 47
SUNDSVALL 060-64 15 80 VÄSTERÅS 021-12 48 20 STOCKHOLM/JÄRFÄLLA 08-505 730 00
STOCKHOLM/HANINGE 08-556 523 00 KARLSTAD 054-777 58 00 GÖTEBORG 031-700 17 00 HELSINGBORG 042-15 55 55

www.motorhuset.com



POLARIS
The Way Out.

+ Polarisakuten
Original reservdelar till
din Polaris köper du av oss
såklart. NU, snabbt, på direkten!
Vi har tillgång till Polaris
Europalager samma dag
som du beställer! **+**

Handla räntefritt!



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



Begagnade & momsade
uthyrningsmaskiner i mycket bra skick!

5 st	Polaris Widetrack -04 500-600 mil	43,000:-
15 st	Polaris Widetrack -05 250-400 mil	54,000:-
15 st	Polaris Touring -05 250-400 mil	54,000:-
15 st	Yamaha Venture -04 500-600 mil	43,000:-

"Månadens Motorhusklipp"

Original kapell Edge 121"	1495:- (ord pris 2195:-)
Original kapell Pro-X	995:- (ord pris 1995:-)
Foxdämpare X-10-boggie fram&bak	2495:- (ord pris 3500:-)
Fabriksnya variatorer	2995:- (ord pris 5295:-)
Elstart-sats 700 SKS&Edge	4995:-



Arctic



4-takt är tidens melodi och det har pionjärerna inom området för länge sedan greppat. Hur känns då årets 4-taktsvärsting från Arctic?

AV: Björn Friström

Gammalt och nytt i en salig blandning.



Här känns det som att komma hem, den gamla ZR-känslan håller än.



Här ser det ut som en rörmokare jobbat övertid. Intercoolern till vänster.

Motor	
Typ:	3 cylindrig 4-takt
Volym:	660 cc
Borrning/slag:	66x60,4
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Våtsump
Avgassystem:	Turbo & ljuddämpare
Uppg effekt/varv:	ca 110 hk
Uppg vrid/varv:	Start:Elstart
Chassi	
Tunnel:	AWS V
Framvagn:	AWS V
Fjädring fram:	Fox IFP
Fjädringsvåg fram:	234 mm
Bogg:	Fas Track TSL

Fjädring bak:	Fox Float IFP
Fjädringsvåg bak:	343
Typ av mätta:	381x3073
Skidor:	Composite
Spårvidd:	1092 mm
Längd/bredd/höjd:	2845x1219
Tankvolym:	45 liter
Att äga	
Pris:	119.900:-
Färg:	Green
Generallagent:	KGK Suzuki

Jag glömmar aldrig den första magiska provturen på Arctics 4-taktare under en SnowShoot i West Yellowstone för några år sedan. Det var under mycket kontrollerade former vi fick provköra den första upplagan av Arctics 4-taktsprogram. Uppståndelsen var stor och folk från alla tillverkare kom och kollade in underverket. Intrycken var många och förutom att den var överkligt tyst så var den också dödligt slö.

Ären har gått och Arctics nya T660 Turbo ST har nästan ingenting gemensamt jämfört med den forna 4-taktsprototypen.

Turbofördröjningen

Den trecylindriga C-techmotorn är numera turboladdad och ger med intercoolerns och insprutningens hjälp cirka 110 dragvilliga kusar. Den här motorn ger på toppvarv ST:n riktigt godkända fartresurser men dras med en irriterande turbo-LAG dvs turbofördröjning.

Vad beror då detta på? Enkelt. För att bygga en motor som i alla lägen är skottsäker har Arctic sett till att hålla kompressionen extra låg samtidigt som man valt ett överdimensionerat turboagregat med lågt mottryck. Motorkaraktären är som sagt lite speciell men man lär sig kompensera med att gasa lite tidigare än vad som är brukligt.

Välbeprövat koncept

Det gamla AWS V chassit är välbeprövat och tillhör kanske inte det modernaste men fungerar tillfredsställande och passar en sporttourer som denna. Ha i åtanke att detta chassi var det värsta Arctic hade före F II chassit och F7:ans intågande. Här sitter det Fox IFP-dämpare både fram och bak som både är fasta och medgörliga, precis som en gammaldags Arctic ska vara.

I detta fall tycker jag att gammeldags inte är ett negativt ord, eftersom jag gillar det gamla AWS V chassit.

Förutom att ST:n är relativt framtung och dykig när det ska lekas, så fungerar den bra på leden även då det är knöligt. Elstart och backväxel är standarutrustning som sig bör på en sporttourer av denna kaliber.

Det här en salig blandning av gammalt och nytt och trots en del underliga egenskaper gillar jag maskinen. Man måste köra in sig på modellen på gammalt Arcticmanér, och när du väl gjort det så vet jag att du kommer att komma överens med ST:n.

SPARR TIPSAR TOMTEN!

Önskelista...

BEGAGNADE SNÖSKOTAR

Skidoo MXZ 800 -01 hk-matta	56.000:-
Skidoo MXZ 600 Renegade -03 hk-matta	71.000:-
Skidoo Summit -00 back dubbelbelyna drag	56.900:-
Skidoo Grand Touring 800 Millennium	61.000:-
Skidoo Grand Touring 500 -00 back dubbelbelyna drag	53.000:-
Skidoo Mach 1 -98 hk-matta	47.000:-
Skidoo Mach 1 -98 back dubbelbelyna drag	SÄLD

Polaris Edge 600 -01	SÄLD
Polaris Trail Touring -98 back dubbelbelyna drag	39.000:-
Polaris XLT SKS -93 back dubbelbelyna drag långbandare	26.000:-
Polaris Indy Sport Touring -91 back dubbelbelyna drag	24.000:-
Polaris XC 700 -9 Fox gasdämpare	39.000:-

Lynx Enduro 600 HO -03	SÄLD
Lynx Enduro 600 -04 hk-matta	69.000:-
Lynx Cobra Enduro Touring -95 dubbelbelyna drag	34.000:-

Yamaha SRX Mountain 700 -98	SÄLD
Yamaha RX1 ER -04 elstart back hk-matta	94.000:-
Yamaha Viking -00 hög/låg/back drag dubbelbelyna	47.000:-
Yamaha V MAX Deluxe -01 elstart back dubbelbelyna	57.900:-
Yamaha Venture 600 -01 elstart back drag dubbelbelyna	49.000:-
Yamaha Viking -02 hög/låg/back drag dubbelbelyna	53.000:-
Yamaha Venture 500XL -01 back dubbelbelyna drag	44.000:-
Yamaha Viking -97 hög/låg/back dubbelbelyna drag	33.000:-
Yamaha Venture 500 -01 back dubbelbelyna drag	49.000:-
Yamaha ET 340 RT -83 back drag	11.000:-

Taiga 500 ST -04 elstart dubbelbelyna drag	47.000:-
Arctic cat Thunder 1000cc -99	55.000:-
Barn skoter (ny) 125cc -06 fyrakt elstart 7hp	14.900:-



Ski-doo GT 800
61 000 kr



Ski-doo Renegade
71 000 kr



Dini 450cc
50 hp, väggreppad
8-körkort
69 900 kr



All road 300
fyrhjulskörd
58 900 kr

Sparrs Motor AB
BRUDTALLSVÄGEN 10, MORA
Tel: 0250-340 89

Julen finns på...
www.sparrsmotor.com

Självklart köper du julklappen hos oss.
Webshoppen är laddad med de nyaste
filmerna och snygga kläder från
Klim och Slednecks.

Gå in och titta!

www.snowtrade.net

REKOMMENDERAR!
snow rider



ÅTERFÖRSÄLJARE
SÖKES



IMPORTÖR AV KLIM OCH SLEDNECKS KLÄDER & ACCESSORER I SKANDINAVIEN

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

Då kontaktar du naturligtvis oss.



337 sidor
skoterdelar

45:-

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
Reservdelar i Norr AB

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

EN NY TID

Tänk att man skulle få ta del av en historisk revolution på första parkett, inte hade den någon stor världspolitisk påvekan men ändå...

Text: Sprutrik Larsson Foto: SnowRider



Efter att ha sett Blair Morgans framfart på de amerikanska crossbanorna visste vi var som komma skulle. Och i slutet av säsongen 2001-2002 så fick SnowRider provköra den nya REV:en eller REVolution som den kallades i början. De första reaktionerna var att skillnaden gentemot tidigare skotrar var enorm och det kändes verkligen att skotern och förarens massa centraliserats i chassit, vilket var ett av dom huvudmål som Ski-Doo hade satt upp för sin nya serie skotrar.

De övriga två målen var att minska vikten och att återuppfinna körställningen. Körställningen gick från att sitta "bakom" skotern som en ostkrok och bara hänga med till att stå upp "i" skotern och därmed kunna påverka och styra skotern bättre med sin kropp. Förut fick man kämpa sig upp genom att dra sig i styret om man skulle upp i stående körställning och nu kunde man direkt använda några av kroppens absolut största muskelgrupper, benen, för att enkelt ställa sig upp.

Vridstyt

Denna den nya typen av chassin, pyramidchassi sas ha många fördelar gentemot de konventionella chassin som hittills funnits. Men skillnaden är egentligen inte så stor, det nya var att man monterat en pyramid på ett konventionellt chassi. Med den förändringen så ökades vridstyvheten med sex gånger samtidigt som vikten kunde minskas med 13 %.

Om man jämför med den gamla MXZ:an så flyttades styret fram 30 centimeter, fötterna behöll sin plats samtidigt som sitsen höjdes ett par centimeter. Det var förändringarna som direkt påverkade körställningen. Och för att göra detta möjligt så

satte man styrstängens framför motorn. Motorn i sin tur både sänktes och flyttades bakåt, sex till sju centimeter ner och tre centimeter bakåt.

Med en tillbakaflyttad motor så behövdes luftburken flyttas ut på sidan och tanken hamnade under sitsen.

I och med den nya framvagnen R.A.S. gick Ski-Doo ifrån traditionen med den progressiva framfjädringen som var ett substitut för lång fjädringsväg. Nu är det dubbla A-armar och renoveringsbara gasdämpare som gäller.

Bakfjädringen hade REV ärvt från de tidigare MXZ och den fungerade tillfredsställande.

Fyrtakt

Innan REV:en presenterats för allmänheten så spekulerades det om att det skulle komma en fyrtaktsmotor i Ski-Doos nya skoter. Men Ski-Doo hade redan då bestämt sig för att fyrtakt var skit och att framtiden låg i direkt eller semi-direktinsprutade tvåtaktsmotorer för snöskotrar. Och dom kör fortfarande på i samma anda.

Första säsongen 02-03 så fanns det två motoralternativ: 800 och 600 H.O.

800:an ansågs som en bra motor men att den började bli för gammal och tung. Motorn hade aldrig varit en riktig värsting men var driftsäker och fungerade fint och vid SRs bromsning levererade den 139,4 hk. 600:an var egentligen en större nyhet än 800:an på grund av den "nya" långslagiga H.O.-motorn, baserad på den gamla 700:an.

MVG

Betyget var redan från början mycket väl godkänt. Skotrarna hade marknadens bästa körställning och vissa hade åsikten att: man skulle slänga alla andra chassin och bygga både touring och djupsnömaskiner på REV-chassit. Det var helt enkelt svårt att hitta några som helst svagheter och nackdelar förutom två mycket utmärkande saker. Det var dels de sen dess hatade precisionsskidorna som i princip bara fungerade på hårt underlag och sen var det den underliga konstruktionen med den ledade sista delen på bandtunneln. Funktionen på det här stänkskyddet gjorde att snön gärna packade ihop sig inne i bandtunneln. Vart Ski-Doo fick den här idén ifrån och varför dom beslutade att genomföra den är idag en gåta. Kanske var det ett imageskapande påhitt för att skotern helt enkelt skulle vara ännu mer olik allt som sålts tidigare.

En stor del av dagens begagnade

2003:or är ombyggda på dessa punkter, skidorna är utbytta mot enkelkölade varianter och en mer traditionellt bandtunnelslut med ett konventionellt stänkskydd är monterat.

Pressen var i det stora hela lyrisk över utvecklingen men det var värre med gemene mans åsikt om hur en skoter skulle se ut. Kunderna var svårflörtade i början men det släppte bara maskinerna började komma ut på marknaden så fler och fler fick prova på den nya körställningen. När väl maskinerna var ute kom det fram fler negativa åsikter och det mesta hade med fjädringen att göra.

Chimsningen var på många sätt åt skogen, för slapp fram och för hård där bak, bakändan kunde även ha en tendens att sparka tillbaks när det vart lite för guppigt på leden. A-armarna visade sig vara en ganska svag länk och kunde ge med sig ibland lite för lätt, men samtidigt så kunde en smäll i framvagnen kröka chassit medan A-armen höll sig intakt. Oftast så är detta inte egentligen något stort problem heller i slutändan eftersom konstruktionen tillåter att man bara byter ut mindre delar av chassit och inte hela rasket.

Och några köpare fick dyrt erfara att 600:an inte var någon färdig cross-skoter, kedja och kedjehus gav upp, drivhjuln gick sönder och bromsarna kokade och bromsbelägg brändes på löpande band. En bekant till oss upptäckte att bromsbeläggen från Volvo 240 passade utmärkt och där kunde många kronor sparas.

Plastinkapslingen av variatorerna och remmen gjorde att kylningen inte vart tillräcklig och även remmarna slets ner helt enligt löpandebandsprincipen. Som sagt 600:an var ingen cross-maskin utan ett sportigt led-fordon. Detta är absolut inget som utmärker just REV, utan man skall veta exakt vad man köper för något. Och det är under första tävlingssäsongen som alla nödvändiga förbättringar av en ny modell växer fram, det är så som utvecklingen går framåt.

Bäst på led

I skotervärldens hårdaste och mest rättvisande test "Bästa ledskoter" så gick det inte så bra för REV. Nu var det här ju i början av REV:ens tidsålder och testförarna hade inte hunnit bygga upp den körerfarenhet som krävs för att maskinen verkligen skall komma till sin rätt.

2:a säsongen

Inför säsong hade Ski-Doo gjort några riktigt viktiga förbättringar. Bland annat så



Här kommer det en REV i Blair Morgan-utförande flygande, den togs tyvärr inte in till Sverige.

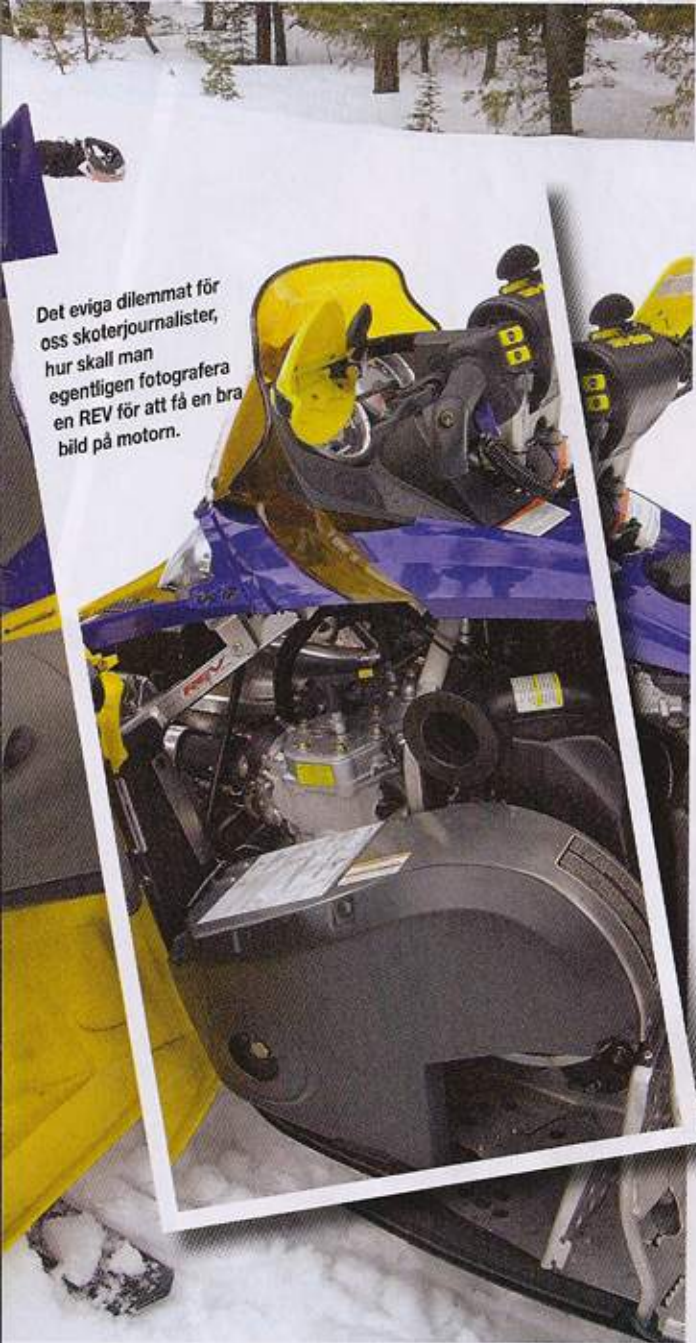


REV blev direkt en favoritskoter bland en stor skara FSX-åkare.



I början så gick det inte så fort efter Sveriges leder men vartefter erfarenheten ökade så började det att röra på sig.

Det eviga dilemma för oss skoterjournalister, hur skall man egentligen fotografera en REV för att få en bra bild på motorn.



hade den konstiga konstruktionen med den ledade bakersta delen av bandtunneln tagits bort. Fördelarna med att göra en hel tunnel var mycket viktiga. Tre kilo i vikt sparades, kylaren kunde förlängas och fjädringsvägen förlängdes något. Och i och med ombyggnaden så hölls tunneln ren och fin från snö.

Vidare monterades större 180 mm vändhjul och nya viktbesparande fjädrar i boggin.

Bromsarna var åtgärdade och kylningen på vitala delar under huven var förbättrad.

För att få plats med de nya 10-kuggars drivhjulerna så flyttades drivaxeln 13,4 mm neråt, 10,8 mm bakåt och kedjehuset växte med 13 mm.

Även rutan som satt monterad på styret fick mycket kritik första året och den monterades fast på huven och utseendet höjdes rejält, snyggt Ski-Doo!

Skotrarna vart snäppet bättre än året innan och de kändes mycket välbyggda. Knappar, reglage, mätare och dynan är alla gedigna och känns väldigt Ski-Doomässiga, om man nu får säga så som ett positivt uttryck?

Men fortfarande är skidorna den svagaste länken och styret är för lågt för långa personer.

600 SDI

Den stora nyheten för året var den nya semi-direkt insprutade 600:a motorn, som även nu något år senare fortfarande imponerar med sin karaktär och positiva egenskaper. Den drar förhållandevis riktigt lite bränsle, har ett riktigt gott klipp

och den är renare än många jämförbara motorer.

Den enda nackdelen med SDI motorn som man kunde komma på är att den är batteriberoende. Men det har oss veterligen inte varit något stort problem hittills.

I övrigt så fick 800 motorn ett HO-kit som var anpassat för låghöjd. Man hade bland annat sänkt kompressionen vilket gjorde att man kunde köra på vanlig 95 oktanig soppa utan problem. Och vid det här laget så tangerade motorn 140 hk gränsen.

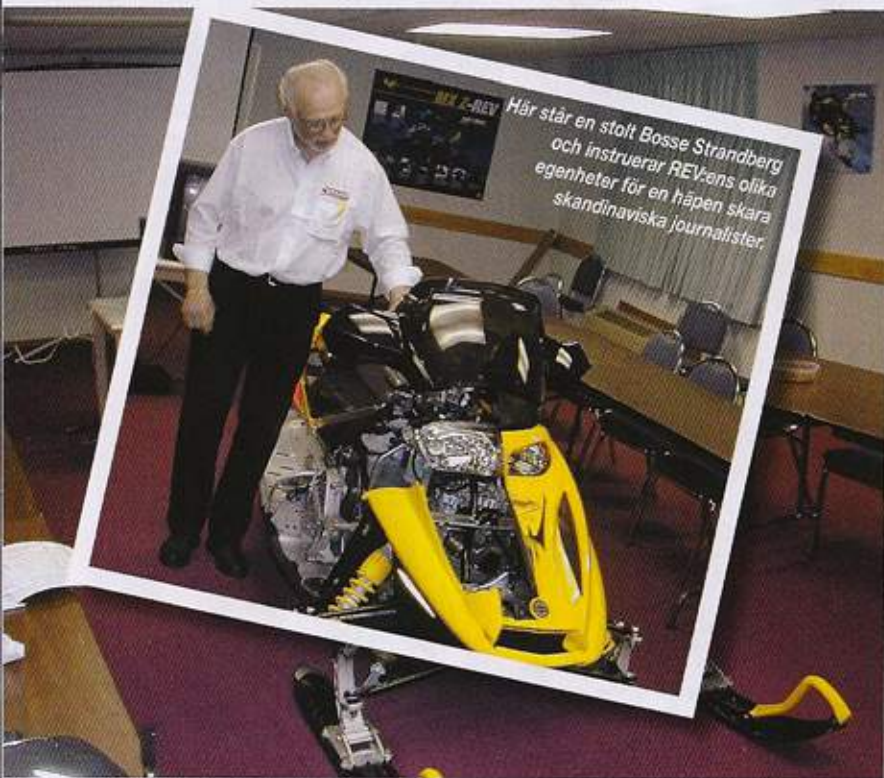
Prisvärd

Prisfrågan är alltid mycket svår, speciellt på snöskotrar som är inriktad på en lite yngre kundgrupp som gärna skruvar själv och inte tvekar att bygga om sin maskin. Men vissa riktlinjer finns på vad man får vara beredd att ge hos en handlare för en maskin i gott originalskick.

En 600:a från 2003 betingar ett pris på cirka 68 000 kronor och storebror 800:a hamnar runt 77 000 kronor. Modellerna från året efter börjar på 70 000 för 500 SS, 75 000 för en 600:a och 82 000 för 800:a.

Enligt handlare som vi varit i kontakt med så finns det ett bra sug efter begagnade REV och dom maskinerna blir inte stående så länge, utan hittar oftast sin lyckliga ägare relativt snabbt.

Att köpa en begagnad REV är ett bra sätt att för en lite billigare penning ta steget in i framtiden precis som alla andra tillverkare gjorde efter att Ski-Doo bröt ny mark och revolutionerade hela skoterbranschen med sitt nya chassi.



Här står en stolt Bosse Strandberg och instruerar REV-ens olika egenheter för en häpen skara skandinaviska journalister.



REV med X-paket är alltid snyggast.



En trevlig förarmiljö där allt känns gediget och lättanvänt kan man som REV-ägare vara stolt över.

WWW.MOTOREXPO.NU

LYNX
- The European Champion!

BRP



Din Lynxleverantör i Jämtland!

expo

063- 123600 WWW.MOTOREXPO.NU

SNO GEAR



EX ONE

Lätt komposithjälm (L.M.A.C.)
Skyddar bättre än en vanlig fibershjälm
Vikt 1250g
Aggressiv design
Inredningen är uttag- och tvättbar
Flexibel skärm

Proffs lockad
Två olika färger, mattbrud eller kromorange
Hakrem typ D-ring
Näskydd förhindrar inbildning
ECE 2205 Godkänd
Storlek: S - XXL

BRP
brp.com

SNO GEAR

-You Wanted the Best -You Got the Best-

SPY+



-The Hottest Goggle on the Market-

Tel. 054 - 15 39 49

JUL TIPS HOS LUVVA!

ARCTIC CAT

Först till kvarn:
1st Panther -05.
kvar i lager.



Panther 570 -06
69 900 kr

Kom in och kolla
julpriset på F6:or.

to be

Huvtröjor
alla modeller...
749 kr/st

T-shirts alla
modeller...
249 kr/st

www.luvaracing.se
LUVVA MOTOR & FRITID

Renshammarvägen 2 Bollnäs
Tel 0278-17771

Hjälm och glasögon.

Få saker kan irritera så mycket som dålig utrustning när man ska ut och åks snöskoter. Många tänker kanske inte på det, men, både hjälmen och glasögonen är en förbrukningsvara som måste uppdateras emellanåt. Här är i alla fall lite av vad som finns att tillgå hos din lokala snöskoterhandlare i år.



Märke: Dragon Optical
Namn: MDX Pink
Färg: Rosa
Övrigt: Ram: Nylon material. Har samma hållfasthet vid -30 som +30 °C. Linser: Lexan och polycarbonat. Silikon straps, extra tjock fyra-lagers foamvaddering för extra bra passform och komfort.
Pris: Med kontrastglas (Orange, gul eller clear): 899,-, med spegelglas (Gold, silver eller blue): 1099,-
Grossist: Extra Evil Distribution AB / Grahns
Kontakt: www.dragonoptical.se, EED AB 063-121226, Grahns 0141-209200



Märke: Scott
Namn: Skoterglasöga Themamax
Färg: Svart även med röd ram.
Övrigt: Blått dubbelglas, neoprenskydd som skyddar för vind och kyla.
Pris: 796,-
Grossist: Scott Svenska AB
Kontakt: www.scottusa.com

Märke: Dragon Optical
Namn: MDX Liquid Cherry to Clear Fade
Färg: Transparent röd som fader över till transparent.
Övrigt: Ram: Nylon material. Har samma hållfasthet vid -30 som +30 °C. Linser: Lexan och polycarbonat. Silikon straps, extra tjock fyra-lagers foamvaddering för extra bra passform och komfort.
Pris: Med kontrastglas (Orange, gul eller clear): 999,-, med spegelglas (Gold, silver eller blue): 1199,-
Grossist: Extra Evil Distribution AB / Grahns
Kontakt: www.dragonoptical.se, EED AB 063-121226, Grahns 0141-209200



Märke: FXR
Namn: Nitro Adrenaline goggles
Färg: Orange metallic, svart och silver metallic.
Övrigt: Kylbeständig PVC. Silikonbelagd huvudband. Tre lagers extra bred foam för att förhindra frysskador. UV-skyddande dubbla ventilerade glas i många färgalternativ, spegelglas och tear-off. Skyddspåse medföljer.
Pris: 599,-
Grossist: Alla Yamaha-handlare
Kontakt: www.yamaha-motor.se



Märke: Dragon Optical
Namn: MDX Midnight Blue to Silver Fade
Färg: Blå/silver
Övrigt: Ram: Nylon material. Har samma hållfasthet vid -30 som +30 °C. Linser: Lexan och polycarbonat. Silikon straps, extra tjock fyra-lagers foamvaddering för extra bra passform och komfort.
Pris: Med kontrastglas (Orange, gul eller clear): 1099,-, med spegelglas (Gold, silver eller blue): 1299,-
Grossist: Extra Evil Distribution AB / Grahns
Kontakt: www.dragonoptical.se, EED AB 063-121226, Grahns 0141-209200



Märke: Scott
Namn: Goggles
Färg: Lime
Övrigt: Utbytbar glas i tre färger: klar, rök eller röd.
Pris: 519,-
Grossist: KGK Suzuki AB
Kontakt: www.arcticcat.se



Märke: Smith
Namn: Quick-Strap Goggles
Färg: Svart
Övrigt: Ingen information.
Pris: 695,-
Grossist: KGK Suzuki AB
Kontakt: www.arcticcat.se



Märke: Smith
Namn: Goggles
Färg: Lime och svart
Övrigt: Utbytbar glas i tre färger: klar, rök eller röd.
Pris: 519,-
Grossist: KGK Suzuki AB
Kontakt: www.arcticcat.se



Märke: FXR
Namn: Nitro SX goggles
Färg: Orange metallic, svart och silver metallic.
Övrigt: Kylbeständig PVC. Silikonbelagd huvudband. Tre lagers extra bred foam för att förhindra frysskador. UV-skyddande dubbla ventilerade glas i många färgalternativ, spegelglas och tear-off. Skyddspåse medföljer.
Pris: 599,-
Grossist: Alla Yamaha-handlare
Kontakt: www.yamaha-motor.se



LYNX
THE ULTIMATE SNOWMOBILE

ski-doo

Stor sortering!

Av nya och begagnade skotrar.

Tillbehör
Verkstad

GÖRANS MOTOR

MORA 0250 - 10177

Se våra nya och begagnade skotrar på:

www.goransmotor.se



Märke: FXR
Namn: Adrenaline
Färg: Grå/svart, svart/mattorange och orange/svart.
Storlekar: S-XXL
Övrigt: Multicomposit fiber. En systemhjälm med avtagbar breathbox. Uttagbar innerfoder som kan tvättas. Kan användas som integrallhjälm med inifrån visir eller crosshjälm.
Vikt: 1550 gram.
Pris: 3190:-
Grossist: Alla Yamaha-handlare.
Kontakt: www.yamaha-motor.se



Märke: Arctic Cat
Namn: Sno Cross
Färg: Grön, röd, orange, svart och carbon
Storlekar: S-XXL
Övrigt: Skäl av glasfiber D.O.T. Uttagbar och tvättbar inredning. Ventilation, avtagbar vindsydd och bakljus.
Vikt: Ingen uppgift.
Pris: 2595:-
Grossist: KGK Suzuki AB
Kontakt: www.arcticcat.se



Märke: KBC
Namn: Xeon
Färg: Orange/svart/vit, silver/svart/vit, blå/vit/gul och röd/blå/vit.
Storlekar: XS-XXL
Övrigt: Skäl av kolfiber, kevlar, spectra och superglasfiber. Senaste teknologin för maximal säkerhet och passform. Integrerad nackkudde. Uttagbar och tvättbar inredning.
Vikt: Ingen uppgift.
Pris: 2395:-
Grossist: PMC Bike
Kontakt: www.pmc-bike.se



Märke: FXR
Namn: Open face helmet
Färg: Svart metallic
Storlekar: XS-XL
Övrigt: Polycarbonat. Bubbel inifrån visir. Dubbel ventilation på toppen av hjälmen.
Vikt: 990 gram.
Pris: 990:-
Grossist: Alla Yamaha-handlare.
Kontakt: www.yamaha-motor.se



Märke: Arctic Cat
Namn: Txi
Färg: Grön, röd, orange, svart och krom
Storlekar: XS-XXL
Övrigt: Skäl av glasfiber, uttagbar och tvättbar inredning. Helt tätslutande konstruktion, insydd, avtagbar solskydd, dubbla linser, vindsydd, spårhake för en säker passform.
Vikt: Ingen uppgift.
Pris: 3369:-
Grossist: KGK Suzuki AB
Kontakt: www.arcticcat.se



Märke: FXR
Namn: Nitro Cross Helmet
Färg: Matt svart
Storlekar: XS-XL
Övrigt: Polycarbonat. Uttagbar innerfoder som går att tvätta. Modern design, god passform och ett vettigt pris gör den här hjälmen till en hit.
Vikt: 1390 gram.
Pris: 1690:-
Grossist: Alla Yamaha-handlare.
Kontakt: www.yamaha-motor.se



Märke: Fox
Namn: Tracer Pro
Färg: Svart, blå, röd, vit/skull och svart/röd/skull.
Storlekar: Barnstorlekar och XS-XXL
Övrigt: Polycarbonat, EPS. En mycket prisvärd hjälm som passar både vuxna och barn. Ny form och grafik.
Vikt: Ingen uppgift.
Pris: 1799:- (Barn 1499:-)
Grossist: Bruhns Racing & Import AB
Kontakt: www.bruhns.com 0176-224599
info@bruhns.com



Märke: Fox
Namn: V3 Race, Octane, Blitz och White Wall
Färg: Svart, gul, röd, grå/röd, marinblå, matt silver, matt svart och matt röd.
Storlekar: XS-XXL
Övrigt: Fox exklusivaste hjälm, tillverkad i kolfiber och kevlar för extra låg vikt 13 Ventilationshål, 5 ventilkanaler. Titanskrurar.
Vikt: 1350 gram
Pris: 3999:-
Grossist: Bruhns Racing & Import AB
Kontakt: www.bruhns.com 0176-224599
info@bruhns.com



Märke: Ski-Doo
Namn: BV2S
Färg: Silver och svart
Storlekar: S-XXL
Övrigt: En suverän hjälm utöver det vanliga. Inbyggd mask som förhindrar is. Enda hjälmen på marknaden med integrerat bakljus, perfekt vid safaritur i snö. BV2STM Air control, D.O.T godkänd, dubbelvisir, justerbart solskydd, öppningsbar främre del.
Vikt: Ingen uppgift.
Pris: 4900:-
Grossist: alla Ski-Doo-handlare
Kontakt: www.brp.com



Märke: SnoPro
Namn: Xross Crosshjälm
Färg: blå, röd eller svart mattlackad dekor.
Storlekar: XS - XXL
Övrigt: Gjord i Polycarbonat. Löstagbar, tvättbar inredning. Snabbspänne.
Vikt: Ingen information
Pris: 1295:-
Grossist: Duells
Kontakt: www.duells.se



Märke: KBC
Namn: VR-X Mission
Färg: Blå/silver/svart, röd/silver/svart, svart/silver/svart, KTM-orange/silver/svart och matt titanium.
Storlekar: XS-XXL
Övrigt: Skäl av kolfiber, kevlar och superglasfiber. Specialiserad snöskoter/crosshjälm med den senaste teknologin för maximal säkerhet och passform. Justerbart utandningsskydd som ger en helt tät konstruktion vid användande av googles. Dubbelvisir. Uttagbar och tvättbar inredning.
Vikt: Ingen uppgift.
Pris: 2495:-
Grossist: PMC Bike
Kontakt: www.pmc-bike.se



Märke: Ski-Doo
Namn: Snogear SXone helmet
Färg: Krom/orange och matt röd
Storlekar: M-XXL
Övrigt: Ny komposit hjälm (I.M.A.C.) av hög kvalitet och framförallt mycket läcker och aggressiv design. Vikt endast 1250 gram. Hakrem typ D-ring, uttag och tvättbar inredning, flexibel skärm, ECE 2205 godkänd. Levereras med nasskydd och hjälmåse.
Vikt: Ingen uppgift.
Pris: 2695:-
Grossist: alla Ski-Doo-handlare
Kontakt: www.brp.com



Märke: SnoPro
Namn: Headbanger Intergrallhjälm
Färg: Svart mattlackad dekor
Storlekar: XS - XXL
Övrigt: Gjord i Polycarbonat. Dubbelvisir och utandningsskydd, ventilation både i visiret och skalet, snabbspänne
Vikt: Ingen information
Pris: 1375:-
Grossist: Duells
Kontakt: www.duells.se



Märke: KBC
Namn: Super-X
Färg: Vit/röd/blå, röd/svart, gul/svart, blå/svart och matt titanium.
Storlekar: XS-XXL
Övrigt: Skäl av kolfiber, kevlar och superglasfiber. Senaste teknologin för maximal säkerhet och passform. Uttagbar och tvättbar inredning.
Vikt: Ingen uppgift.
Pris: 2395:-
Grossist: PMC Bike
Kontakt: www.pmc-bike.se



Märke: Arctic Cat
Namn: Crosslec
Färg: Krom, grön/svart, röd/svart, orange/svart och svart.
Storlekar: XS-XXL
Övrigt: Skäl av glasfiber, uttagbar och tvättbar inredning. Öppningsbart källskydd, solskydd, avtagbart visir, dubbla linser, utandningsskydd, fram- och bakljus. Helt ny design i Darth Vader-look.
Vikt: Ingen uppgift.
Pris: 4490:-
Grossist: KGK Suzuki AB
Kontakt: www.arcticcat.se



Märke: THH
Namn: Snöskoterhjälm
Färg: Svart
Storlekar: XS-XL
Övrigt: Ingen information
Vikt: Ingen information
Pris: 799:-
Grossist: Knobby
Kontakt: www.knobby.se



SNOW-RAIL system

SNOW-RAIL rampen är ett nytt system för att lätt och smidigt ladda upp på släpvagn, pickups och in på golv utan att skada styrtstål 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

Annonser!

Självklart ska ert företag
synas i den coolaste
skotertidningen.
Enkelt!
Bara att höra av sig.

Ring:
0250-22887

Maila:
marita@snowrider.se

BK-system

Tel. 0660-912 56

LEDER BORT AVGASER TILL 100% BAKOM SKOTERN/PULKAN

www.bksystem.se



Förarbevis?

Nu även på
distans!

Kontakta din lokala skoterklubb
eller SVEMO Snöskoter.

Tel: 063-12 76 10
forarbevis@svemo.se

www.svemo.se

Finansiering ordnas enkelt på alla fordon!

**ÅRETS
JULKLAPP!** Barnskoter till
SUPERPRIS!



Lämplig från ca 3 år.

14.900kr

125cc • fyrtaktare • elstart

Beställning företag (ÅF) Min 10 maskiner. Ring för info!

Sparrs Motor AB

Se flera heta
produkter på...
Tel. 0250-340 89, Mora
www.sparrsmotor.com Lev. ordnas i
hela landet!



POLARIS
The Way Out.



Revelj Racing

0684-120 59

Hedeviken 628 840 93 Hede
revelj.racing@telia.com



**Team
Granaths**
www.granaths.com

Tel: 0250-59 22 10

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

ARCTIC CAT
www.arcticcat.se



NILA

- gör skotervintern fyra gånger roligare !!!

Nila packpulka



Nila 2-sits



Nila 4-sits



Nilakälken



Persson BÅT

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

SWEDEN WINTER

NYHET!!!
I ÅR ÄVEN SNOWBOARD & SKIDOR

BIG JUMP JAM

snowrider.se
holeshot
SVERIGES SNABBASTE SKOTERTÄVLING

TOUR 2006

11.2 VILHELMINA

25.2 UMEÅ

18.3 MORA

25.3 ÖSTERSUND

15.4 ÅRE

MOTOCROSS | SKOTER | SKIDOR | SNOWBOARD

In association with:

Vill ni synas i samband med detta arrangemang?

Kontakta Racefactory för uppgifter om olika alternativ, kenneth@racefactory.se

Presented by:
Racefactory.se
Daemon.nu

Yamaha RS Mtn 2005

Ett ämne för vidare utveckling!



Av: Afe skoterdoktor.



Här står SnowRiders fjolårsskoter och skäms, den fick aldrig riktigt visa musklerna under förra året!

Att köpa en ny skoter kräver en stark ekonomisk ställning samt insikt om vad man ska köpa för modell.

Den som ej har medel att inhandla en ny maskin ser nog beslutsångesten som ett rent lyxproblem men för många är detta en del av verkligheten.

Problemet är att så många tillverkare gör så finns skotrar och har man dessutom förmånen att få provköra dem alla blir valet mycket svårt.

Nu är läget inte så hopplöst som det kan verka för mig i alla fall då jag enbart är intresserad av rena lössnömaskiner.

Dessa ger mig den absolut högsta körglädjen för den typ av körning som jag föredrar.

2006 års lössnösegment har fyra mycket intressanta modeller och utan inbördes ordning är det mellan dessa som jag väljer:

Arctic Cat M7 162": En uträdd lössnödräpare med tillräcklig kraft samtidigt som den är otroligt hanterbar. Den är

snygg att se på, har grymma stötdämpare och är den enda maskinen på marknaden som verkligen utnyttjar 2T motors största fördel, låg vikt och enkel uppbyggnad. Avsaknaden av backväxel är dock ett stort minus liksom den något höga bränsleförbrukningen men detta är små problem jämfört med tillgången.

Den finns nämligen inte att få med 162" här hemma.

Polaris IQ 900 166": En brutal best som ser löjligt lång ut men inte verka bry sig om det då man kör.

Mycket snygg och behaglig sadel/tank men lite lustigt design på huven, en smaksak.

Mattans längd gör att man kan hoppa över lodräta fyrametersbackar utan risk för att slå runt och i år har man fixat inkörningsproblemen som de hade 2005.

Nu säljs den inte heller den med den längsta mattan i Sverige vilket gör den mindre intressant för mig.

Summit RT 1000 162": Världens star-

kaste standardskoter! Med närmare 170 hästar samt en brutal matta är detta min typ av snöskoter.

Trots sin imponerande vikt gör maskinen det man vill i snön och kraft finns i alla lägen.

En komplett skoter som uppfyller de flesta krav.

Nu har Ski-Doo valt att enbart sälja den i kort utförande (151") vilket jag inte alls förstår.

Vem vill ha grym effekt men så lite driv som möjligt? Den faller därför bort för mig.

Kvar är endast Yamaha Apex Mtn vilket är den första riktiga lössnöskotern från Yamaha.

Äntligen sitter markandens bästa matta (komplett med fönsterdrift) monterad från fabrik och tunneln ser ut att fungera i lössnö till skillnad från förra årets märkliga snedtak.

Föraren har nu möjlighet att manövrera skotern då styret inte längre sitter just

Yamaha har valt en mycket underlig lösning på tunnelns förlängning. Varför lutar den ner på detta sätt? Var de rädda att den skulle fungera för bra i lössnö annars?



Först måste originalbiten demonteras vilket är ett relativt stort jobb på en Yamaha. Undrar om de gillar sin nya pop-nitmaskin på fabriken i Japan?

Så fin blir skotern med den nya tunnelförlängningen monterad.
Mycket likt årets Apex Mtn.



Nu är de mesta isär och
årets projekt kan börja.



framför bakaxeln och sadeln har fått en vettig form.

Dessutom har motorn omarbetats helt med reducerad svängmassa samt EFI.

Helt klart mitt val för 2006!

Problemet då?

Den är helt slutsåld och går ej att få tag på före nästa höst då 2007 är modell finns till salu!

Man ska tydligen inte vara långsam om man vill köpa en nya Yamaha.

Det är tydligen inte lätt att hitta en skoter som uppfyller mina krav.

Lösningen är då att jag få bygga en själv!

SnowRiders Yamaha Turbo

Förra säsongen hade SnowRiders chefredaktör en RS Mtn med turbo som sin långtestmaskin.

Denna var med i förra årets lössnötest med en retsam mekanikermis (av mig!)

medförde att den ej fungerade som den skulle under testet.

Mycket synd för alla inblandade och felet var enbart mitt då jag tydligen inte ansåg att man behöver dra fast P2 slangen allt för hårt. Enkelt att fixa då man hittar det men lite svårt att lokalisera på parkeringen i Kittelfjäll.

Tyvärr försvann sedan föret och maskinen fick aldrig visa vad den gick för under riktigt svåra förhållanden.

Projektet blev inte riktigt avslutat vilket var synd.

Då svårigheter uppstod med leverans av min Apex Mtn kom därför Björn Friström (Chefen för SRI) med förslaget: "Varför inte bygga om RSen till en riktig lössnöare och sedan ha den som din maskin detta år?"

Förslaget var riktigt bra!

Den hade redan turbo samt korrekt körställning tack vare framflyttad styrestång

och var därmed en bra grund att bygga vidare på.

Boggin är av samma typ som nya Apex och behöver endast förlängningas för att acceptera en 162" matta.

Peter Larvia på Duells hade redan beställt hela fem stycken Camoplast Maverick 162x16x2,25" och jag köpte genast två av dessa (det får inte verka fattigt!).

En ny tunnelförlängning samt skenförlängare beställdes från Hartman Inc i USA. Tunnelns originalförlängning är rent tragiska på äldre Yamaha och Hartmans variant är en grym förbättring.

Vidare ska huven ersättas med en glasfibervariant med lägre profil och en mängd onödiga delar ska skruvas lös för att sedan inte återmonteras.

I nästa nummer kommer mer detaljer.

Äntligen är plåten borta, nu ska bara kylaren lirkas lös.



Lösningen är detta kompletta kit från Hartman i USA.



För trettio år sedan var skotrarna små, smidiga, nätta och totalt undermotoriserade, ja ganska precis som en Ski-Doo Tundra & Freestyle 2006.

AV: Björn Friström

Det var många av oss som som höjde på ögonbrynen när Ski-Doo presenterade sin nya genre av snöskotrar i våras. Jag syftar på de lite udda och klart underliga Tundra och Freestyle-maskinerna från Ski-Doo. Var den fin? Var den ful? Vad var det för någonting?

Ska jag vara riktigt ärlig så förstod jag faktiskt inte ens användningsområdet för maskinerna i fråga förrän jag fick tillfälle att provköra de båda.

Dessa två är i princip samma maskin om man bortser från lite smågrejor som kan sammanfattas i att Tundran har den längre 345 mattan och Freestyle den lite kortare 307 mattan. Tundran har också lite bredare skidor och elstart vilket gör att den kostar 51 900 spänn mot Freestylens 44 900 kronor.

Slöare än Affe

Denna skapelse är alltså helt ny och har ett alldeles eget chassi som döpts till RF. Små nätta yttermått och en minimal encylindrig 300 kubiks fläktsnurra och den lynxliktande enkel A-armsframvagnen ser till att hålla totalvikten nere. Vi har inga officiella viktsiffror på modellen men kan meddela att vikten är riktigt låg och bidrar till användarvänligheten.

Som jag nämnde tidigare så funderade vi lite över användningsområdet på den här skapelsen. Den är slöare än Affe i el-ljusspåret och mindre än Micke Ljungberg i strumplåsten, och i kombination och motsägelse med detta, riktigt underhållande att köra. Det här är absolut ingen ledpiskare eller lössnöraser utan någonting helt annat. Det här är en snömygare som på något underligt sätt svävar ovanpå snön och den verkar vara designad för att kryssa mellan träden i sakta gemak. Skulle det bli för brant så stannar maskinen odramatiskt och tuggar på utan att röra sig ur fläcken, detta kanske inte låter så underlig men det är i nästa skede



Enkel a-armsframvagn.



Rolig futuristisk design.



Jodå det finns förvaringsmöjligheter.



Liten motor liten vikt.

maskinen överraskar. Hur många gånger har du i en uppförbacke lyckas komma loss genom att vrida på styret och ruska skotern lite grann?

I de snöförhållandena vi hade under våra dagar i USA i våras var Freestyle/Tundran totalt ostoppbara, ja kanske lite överdrivet, men vi körde i alla fall inte fast.

Full kontroll

På leden påminner hela konceptet om en gammal ET 250 eftersom du har total kon-

troll över hela ekipaget. Det negativa är att den inte är direkt följsam och bekväm, ja precis som en ET 250.

Eftersom vi inte riktigt har någon annan snöskoter att jämföra dessa två mot blir det hela lite knivigare, vi får helt enkelt gå upp en klass.

Om du ska köpa en Tundra för den fina framkomligheten skall du upp med 51,900 spänn. Varför inte lägga till åttatusen spänn, och få dig en betydligt vettigare MXZ 380? Vad är det menat att du ska bruka maskinen till? Stämmer den lite



För att skilja dessa åt kan ni bara kolla på mattlängden. Freestyle kort.



Och Tundran har den lite längre mattan och utrustad med lyxig elstart.



Du har kört fast i uppförsbacke, vad göra? Vrid styret och ruska maskinen, och fortsätt din färd!

sportiga framtongen i reklamen? Njae. Ska ungarna ha den till att tjuvåka på lindan bakom huset eller ska den gå som andraskoter i familjen. I slutändan ska man ju vara 16 år och ha rätt behörighet för att köra skoter, vill en 16-åring ha en Freestyle eller Tundra? Nej denna maskin lämpar sig bättre för lugna skogsturer i meterdjup snö.

För och nackdelar

Freestylens 44,900 är faktiskt relativt konkurrenskraftig i priset om du jämför med en Mini Z som kostar 28,400:-. En mini Z är inte mycket att åka med för en tioåring och att stoppa frun på den är bara att glömma, såvida du inte heter Guran och är Pygme, men då bor du ju säkert i Bengali hos Fantomen och är ändå helt ointresserad av snöskotrar.

Det som i slutändan talar för maskinen är den lite roliga designen och att den faktiskt fungerar som rent transportmedel och till viss lek.

Vi får kanske se liknande skapelser från de andra fabrikanterna inom en snar framtid, beroende på Freestylens/Tundrans försäljningssiffror. Vi väntar med spänning.



Som synes finns det inte så mycket att orda om.

Motor

Typ:	1 cyl fläktkyld
Volym:	268 cc
Borrning/slag:	72/66
Bränslesystem:	1xVM34 förg
Smörjning:	separat oljeinsprutning
Avgassystem:	singel
Uppg effekt/varv:	-
Uppg vrid/varv:	-
Start:	Tundra el/Freestyle manuell
Chassi:	RF alu
Tunnel:	RF alu
Framvagn:	RF enkel a-arm
Fjädring fram:	Gac mc
Fjädringsväg fram:	160 mm
Boggi:	Tundra SC136 / Freestyle SC-4
Fjädring bak:	Tundra Gas HPG/ Freestyle Gas mc
Fjädringsväg bak:	Tundra 331/Freestyle 381
Typ av matta:	Tundra 38/345/ Freestyle 38/307
Skidor:	Tundra plast breda Freestyle plast smala
Spårvidd:	812 mm
Längd/bredd/höjd:	-
Tankvolym:	34 liter
Oljetankvolym:	3,5
Att äga	
Pris:	Tundra 51,900:- Freestyle 44,900:-
Färg:	Gula
Generalagent:	BRP

VÄRSTA SÖRTEN



Få maskiner är såpass specialiserade inom sitt område som just Ski-Doos Mach Z, nämligen att vara absolut värst.

Text: Björn Flytning Bild: Henrik Flytningshåll

Mach Z är ett namn som förpliktar eftersom det alltid har symboliserat det värsta som lämnar Ski-Doos fabrik. Det har funnits några varianter av Mach Z:an, men ingen så extrem som dagens. Skulle vi för bara några år sedan vetat om att dagens Mach Z hade en insprutad tvåcylindrig tusenkubikare hade vi nog knappt trott på det.

Men eftersom det är dagens sanning är

det ju bara att glädjas åt utvecklingen och titta lite närmare på Ski-Doos monster.

Värst värst värst

Redan när vi går igenom pressmaterialet vet vi att detta är Ski-Doos absoluta värsting och flaggskepp. Bara BRP:s beskrivning av Mach Z:ans färgsättning säger allt.

Färgen, Bad Ass Gloss Black, säger allt

och behöver ingen närmare beskrivning, hur tufft som helst.

För att klargöra en del saker måste vi först och främst bestämma vad denna maskin är ämnad för. Med tanke på att maskinen är ordentligt sänkt och betydligt lägre i framänden jämfört med alla andra sportskidoosar vet vi direkt att denna maskin är byggd för släta förhållanden.

Detta är inte i svenska mått en ledmaskin, missförstå mig rätt.

Att påstå att denna best är smidig på en svensk knölig skoterled är rent skitsnack, på en amerikansk slät led är den däremot någonting av det bästa jag kört.

Nu finns det ju släta leder i Sverige också och det är där den hör hemma. Inte sedan SRX 700 kom indansande i skotervärlden har jag kört en sådan äckligt snabb maskin som fortfarande svänger dit man vill. Minsta lilla bjudning på gasen och mattan kämpar för att behålla fästet. Jag gillar att styra med gasen och Mach Z:an är med på varje vink, det här är road-racing på snö. Vikten som ganska naturligt är högre än på en 600 glöms bort, och de 165 kusarna väger upp alla de extra kilona med råge. Det här är en fantastisk maskin som är byggd att vara värst där det är slätt, och det är den.

Det bästa och det sämsta

Om nu Mach Z:an är det bästa du kan sitta på när det är slätt är den också det sämsta du kan sitta på när det är riktigt knöligt. Framfjädningen får aldrig riktigt chansen att komma till sin rätt då buken slår i knölna långt före skidorna. Helt plötsligt känns maskinen betydligt tyngre och vi får också svart på vitt att Ski-Doos tekniker har gjort hemläxan då det gäller att bygga en lakeracer. Mach Z är ingen kompromiss, ska du åka puckelpist och vill ha fulla litern under huven finns Renegade 1000 som har samma fjädringsväg som resterande MXZ-program på hela 229 millimeter mot Mach Z:ans 165 millimeter.

Du lär alltså vara på det klara på vad du vill ha för en maskin. Köp inte en Mach Z och klaga på ledegenskaperna. Du köper inte en Formel 1 bil när du ska köra Svenska Rallyt.

Vad får du?

Vad är det då som skiljer en Mach Z från en MXZ 800? Ja vad är lika, kan det vara enklare att fråga sig. Mach Z står med ett helt eget bredare chassi, som heter RT. Enklaste sättet att känna igen en Mach Z framifrån är att den är betydligt fetare. Stötdämperisidan talar sitt tydliga språk

och här hittar vi samma SC-4 boggi som på alla REV, och samma HPG dämpare med clickfunktion (på bakre dämparen) som på REV 440. Mach Z har också ärvt lättviktsdynan den stålomspunna bromsslangen och vågformade bromsskivan från sin racingbroder. Eftersom jag tillhör den där lilla procenten människor som är över 197 centimeter långa välkomnar jag alltid valmöjligheten att själv få avgöra hur högt mitt styre ska vara monterat. Höjden väljer man lätt själv med det utbytbara riserblocket under styret. Blocken finns som reservdel i otaliga tumhöjder, och är adopterad direkt från racingvärlden. Rutan understryker också den racing, som är tillräckligt låg för att se riktigt elak ut.

Ruskig

Skulle du vara tontig nog att skjutsa frun finns det möjlighet till det, med tillbehörsdynan som inte följer med vid köpet. Jag vill inte tro att du som Mach Z köpare skulle ens tänka tanken, men ändå. För alla ohårda människor kan jag i alla fall meddela att den elektriska backen sitter där den ska. Ska du då köpa en Mach Z för 133,400:-? Ingen tvekan, lätta på lädret, så länge du har klart för dig vad du köper. Kom bara ihåg dessa bevingade ord.

Slät led ruskigt snabb, knölig led ruskigt långsam.

Motor	Mach Z
Typ:	2 cyl reedv
Volym:	996 cc
Borrning/slag:	88/82
Bränslesystem:	SDI inspr
Smörjning:	separat oljespr
Avgassystem:	single
Uppg effekt/varv:	i alla lägen minst 165 kuser
Uppg vrid/varv:	
Start:	El+manuell
Chassi:	RT
Tunnel:	RT alu
Framvagn:	R.A.S
Fjädring fram:	HPG Piggy Back
Fjädringsväg fram:	165 mm
Boggi:	SC-4
Fjädring bak:	HPG t/a alu + HPG
Fjädringsväg bak:	Racing click
Typ av matta:	81mm
Skidor:	387307
Spårvidd:	Pilot 145
bredd/längd:	1195 mm
Tänkvolum:	122/293
Oljetankvolum:	40 liter
Att äga	3,5
Pris:	133,400,-
Färg:	Bad Ass Black
Generalagent	BRP



Mach Z:an känns igen i alla lägen då den är lägre och bredare än MXZ.



Tänk att en dekal kan betyda så mycket. Z är respekt.



Tänk att de där prototypdekalererna är så jäkla fräna då.



Mach Z:an har faktiskt några delar gemensamt med 440:n, trot eller ej.



Låg ruta och rakt styre skvallrar om att det här är en riktigt från maskin.

När män var män

Var tid har sina manlighetsriter, traditionen för byns unga män att tråda in i vuxenvärlden genom att knuffas ut för grannskapets högsta stup med farsans Ockelbo började någon gång i slutet av 60-talet. Längre var det en isolerad företeelse i den lilla byn Solberg en timme norr om Östersund. Det var helt enkelt en vidareutveckling av den gamla fina traditionen att slutförvara byns gamlingar vid foten av Eriksberg, som stupet heter i just den här byn. På den första nysnön natten till den 30 oktober varje höst samlades de blivande unga männen vid klippans rand.

Ty sådan var seden, i det fladdrande skenet från byåldringarnas skotrar följde en noga inövad ritual där rökt fläsk och snus sköljdes ner med lokalt tillverkad spirituosa. När nymånens första strålar bröt igenom molnen och de långa skuggorna visade vägen gav byåldsten tecknet till de unga. Genom att svinga en variatorrem över huvudet så att det bildades ett dovt brummande ljud ledde han processionen fram till klippkanten. När stunden var kommen och han höjde sin hand, drog alla de församlade kollektivt efter andan.

Den förste i kön gav sin maskin full gas över kanten och försvann i mörkret. Som ni förstår spreds seden ganska sakta genom länet, ofta bromsad av de rätt långvariga och frekventa sjukhusvistelserna som följde för de djärva.

I mitten av nittitalet tog det hela plötsligt ny fart, till tonerna av Offspring och NOFX kastade sig horder av unga män likt lämlar utför hängdrivor runt om den svenska fjällvärlden. Borta var de gamla Ockelbo-skotrarna, med bruket av ny teknik som Öhlinsstötdämpare, lustgas-system, högkamsmattor och trailportade 800cc motorer minskade mortaliteten markant. Det rituella bruket av vadmalskläder och hemgjort sprattelvatten avtog något till fördel för baggybyxor och nya uttryck som "Backflip", "Cordova" och "Big Air".

Detta är inte bara en berättelse om den tid när män var män och skotrarna hade chassin av stål. Det är också en hyllning till de tekniska landvinningar, som gjort det möjligt för tusentals mindre fysiskt bemedlade unga pojkar att bli män på samma ärevördiga sätt som deras förfäder en gång blev.

DANIELBODIN.COM



Foto: mattiaslockar.com



DVD

A SCANDINAVIAN SLED AND FREESTYLE MOVIE

Oplev freestyle revolutionen i Skandinavien. Alt fra ekstrem freeride med snescooter i fantastisk natur til baklængssalto i det mest urbane. Øystein Kjørstad og Andre Villa tar deg med inn i sin freestyle motocross verden. Vær med Daniel Bodin til verdens største FSX konkurranse i Milwaukee USA. Se Nordens første Mini Supercross og MYE annen galskap.

Hold deg fast og gled deg til oppfølgeren

www.behindbars.no



Reservdels- och Drivmattsdepån i Tärnaby

Piratdelar och variatorer i mängder, mer än 60 olika typer av mattor på lager

www.stenmarksmaskin.se

Tel: 0954-106 66

Allt till rätt pris

Arctic och Lynx/Bombardier
originaldelar

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

ARCTIC CAT

Återförsäljare av:
BIKEMAN

Försäljning, service,
reservdelar.
Även demonterade skotrar.

S-O LARSSONS
MASKIN AB

Hörsjö Telefon 090-14 73 30

www.larssonmaskin.com



F8, F9 Kit.
Även till andra märken

www.bengtscykelomotor.com

LYNX
THE EXTREME CHAMPION

BRP

SEA DOO

Kawasaki
Mc-ATV-jetski-cross

SNO-PRO
Camoplast

**Ett parti fjolårsmodeller
till sommarpriser**

BENGTS
CYKEL & MOTOR AB

Kvarnsvedsvägen 784 65 Borlänge Tel 0243-23 70 80 Fax 0243-23 27

mån-fre 9-18
lör 10-13

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

Nu även
Snöskoter

JOCKE
Sport

Motocross • Supermotard • Enduro • Street

www.jocke.se

KÖRGLASÖGON



med slipade linser
även hjälmspeglar mm.

produktuppgifter och priser på internet:

www.proosaava.fi

Vi finns nu i Nördalen!
3 km efter Hundfjället, mot Stöten

Sälens

SKOTER UTHYRNING

☎ 070-50 90 800 • www.hyraskoter.nu

Proffs på postorder! 090-1234 00



Lofsdalens

SKOTER UTHYRNING

☎ 0680-411 00 • www.hyraskoter.nu



LULEÅ

SKOTERDEMONTERING

MC & MOPEDCENTER

NYTT • BEGAGNAT • POSTORDER

Tel 0920-341 42. Fax 0920-341 61. Mobil 070-573 44 40

ÖPPET

Mån. 10.00-19.00

Tis-Tors. 10.00-17.30

Fre. 10.00-16.00

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

SNOW rider

IKUNI -agent

Tel 08-97 40 50

www.stibomotor.se

www.luvaracing.se
LUVA MOTOR & FRITID
Renshammarvägen 2 Bollnäs
Tel 0278-17771

Skarp **199 kr**
Toppluvor **249 kr**
Castrol
2-takts olja, syntet, 4 liter **299 kr**
395 kr

DO IT to be

SCOTT

YAMAHA

Maskinkonsult
Frykestam AB

0565-91175 • mf-ab.com

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

SKOTRAR & ATV
Tillbehör
Verkstad

POLARIS
The Way Out.

VINN EN ZOMBIEBIL

Tävla med SnowRider och PMC Bike och vinn en egen cool Zombie hjälm från HBC.
Läs mer om hjälmar på www.pmcbike.se.

FRÅGA:
VILKA MODELLER FRÅN
HBC'S HJÄLMSORTIMENT ÄR DET HÄR?

1

2

3

PMCBike

Svara på frågan antingen på www.snowrider.se eller skicka ett vykort till SnowRider Fridhemsg. 4,792 30 Mora
GLÖM INTE ANGE VAD DU VILL HA FÖR STORLEK.
Före den 9/1-06 vill vi ha ditt svar. Vinnaren redovisas i SR nr 5. pristagaren står själv för ev. vinstskatt.

ARCTIC CAT BOMBARDIER **ATV** **ski-doo**

SUZUKI
DINLI

SERVICE,
RESERVDELAR,
TILLBEHÖR,
ATV, 4WD,
DIN X-BENSIN,
MOBIL OELJÖR,
KLÄDER,
HJÄLMAR,
HJELFABRIKAT

**Cykel & Motor
Säter**

Vard. 07.00-18.00 Lörd. 09.00-12.00
Fax: 0225-525 05 www.cykelomotor.se Tel: 0225-525 80

**STORUMANS
SKOTERSKROT AB**

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

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

DU BESTÄMMER!

Skoterkläder precis som
DU vill ha dem.
Måttbeställningar, standardstorlekar,
specialutföranden.

Jernbergs

Tel: 0280-10101 Hantverkargatan 38 G Malung

MAXIMUM PERFORMANCE **#1 in YAMAHA PERFORMANCE**

Nyheter på ingång..
Aegassystem RS Vector/Rage
Airfilter/Dual-A-Jet Kit RS Vector/Rage
Clutch Kits RS Vector/Rage m.m.

Vi utför renovering/service
av KYB & SKF, stötdämpare.
Snabba returtid på alla jobb.
Endast OEM Parts!

Besök vår hemsida, för att se de senaste
från dom som leder utvecklingen på
eftermarknaden till din Yamaha!

Vector Wheel Kits - Boggiehus Kit för dig
som har problem med högt slitage av skidosen.
Finns även till Mono-Shock / Pro-Action.

Styling tillbehör - Stort utbud av bl.a LED
baklysen (Viper, RX, Vector/Rage) m.m.

Long Travel Kits - Vi bygger om och förlänger
fjädringen på din SRX/SX enligt utprovade
specifikationer från Maximum Performance.

Trail Performance Clutch Kits - Populära
variatorer för aggressiv ledning. Enkelt
sätt att förbättra prestandan.

KN RACING PRODUCTS www.knracing.se
0950-10899 / 070-5568634 Rantefri finansiering på hela utbudet

www.mastertent.se

www.toolstrading.se
Det är här du finner verktygen

MASTERTENT
PRODUCT OF ZINGERLEMETAL
www.mastertent.se

Här finner du!
PROFILTÄLT
BORD & BÄNKAR
samt mycket mer.

Tel: 08 500 236 09 Fax 08 500 236 47
E-mail mastertent@mastertent-online.com

POLARIS YAMAHA



Hans Eriksson AB
Frövi
www.hanseriksson.se
Tel: 0581 310 95 Fax: 0581 317 62

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

MOTOR CENTER

Tel 026-19 74 90
Durovägen 24, GÄVLE

Polarn Snabbpump

Beställ direkt på vår webbplats!



ORIGINAL

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

Din MC
YRKESBUTIKEN I STOCKHOLM
FÖR SNÖSKOTRAR & ATV

1200 kvm butik



Tel: 08-7549900 Fax: 08-7547600
www.dinmc.se

Sparrs Motor AB
-Snöskotrar
-Fyrhjulingar
-Mopedar
-Motorcyklar

0250-340 89
Mora

LYNX
- The European Champion!

BOMBARDIER ATV
FÖRSÄLJNING
RESERVDELAR
SERVICE

www.klovsjo.com/preem

PREEM KLÖVSJÖ
0682-213 12

POLARIS
The Way Out.

HONDA ATV & MC

Egen tillverkning av ATV tillbehör

Tokstort
lager med
beg skotrar

HEDMANS
MOTOR AB
0960-123 41
www.hedmansmotor.com

HONDA ARCTIC CAT



-Försäljning -Släpvagn
-Service -Skoter
-Safari -ATV

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

Nikasil

Ny nikasil 1750:-,
reparation, bigbore,
Nikasil även på gjutjärnsfoder

Snabb leverans!
(7 dagar med flyg)

Absolut bästa resultat!

Blixstens Racing
036-13 40 96, 070-740 96 10

LYNX
ski-doo

POLARIS
The Way Out.

Massor av fräscha beg. skotrar!
Skickas fraktfritt inom Sverige!

Se dem på:
www.kalixmaskiner.se

Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66

ARCTIC CAT



Packboxar till alla märken!

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

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

YAMAHA

Försäljning Service
Reservdelar

SCOTT

SALAB

Järnvägsgränd 3 Sveg • 0680-718330
www.salab.nu

SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR

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



Kom och lynda!
Kampanjpriser på nya skoter & aksar!

LYNX **HONDA** **ATV**

POLARIS
The Way Out.



Packboxar till alla märken!

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

Åsarna Skoterservice
Service, Tillbehör & Reservdelar

POLARIS
The Way Out.



Ring och besök oss på Åsarna Skoterservice, Södra Åsarna
Tel: 0687-303 75 Fax: 0687-305 50

SKOTER-ANDERS
TRYGGHET-KVALITET-RÄTT PRIS



ski-doo **Inline**
THERE'S NOTHING LIKE IT.

NYTT-BEGAGNAT
REPARATION-SERVICE
RESERVDELAR-TILLBEHÖR
AUKT. SKOTERUTHYRNING
FINANSIERING
SKOTER-ANDERS 016-730 32

LYNX **ski-doo**

BOMBARDIER



Ski-Doo & Lynxhallen Idre
www.idreskoter.com
Tel: 0253-205 01

YNGVESSON'S MASKIN AB
Bla Vagns 255 STORUMAN
www.yngvessonmaskin.se

Butik 0951-773 45

ARCTIC CAT

Reservdelar 0951-772 45

Fullständigt Reservdels- och Tillbehörs-lager
samt Kläder till **ARCTIC CAT**. POSTORDER

ÖPPET: Mån-Fre 9-12, 13-17

LYNX
- The European Champion!

ski-doo

BOMBARDIER ATV

Stort urval snöskotrar!
Service • Reservdelar
Tillbehör • Kläder

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

Vi levererar
snöskotrar
fraktfritt över hela
Sverige



LYNX **ski-doo**

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

Valge **AB**
service & reservdelar till alla märken



ARCTIC CAT
JOCKES
Höby Tel: 0224-342 21

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

Försäljning
Service Reservdelar
Tillbehör

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

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

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

LYNX **ski-doo**
<http://staffansmotor.no/ip.com>

ARCTIC CAT
www.mellanstromsmotor.com



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

SMT
SVENSK MOTOR TEKNIK

- Vevaxelrenovering
- Cylinderborrning
- Riktning
- Svetsning
- mm

Matrosvägen 15, Umeå
Tel: 090-192037

ARCTIC CAT
Snöskotrar & tillbehör



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

Funäsdalens
motor & Allservice

Försäljning
Reservdelar
Tillbehör



LYNX **ski-doo**
Rörsvägen 43 (bredvid OK/Q8)
840 95 Funäsdalen
0684-216 17 070-215 19 24
www.funasdalensmotor.com info@funasdalensmotor.com

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



ATV
BOMBARDIER **SUZUKI**
ARCTIC CAT

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

www.tt-trading.se

FOX
ARCTIC CAT

POLARIS
The Way Out

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

to be



AREA 51
EXTREME CLOTHING
- 0250-22885 -

FOX
STIP **NOO**

EXTREM OCH FRITIDSKLÄDER

Combi Trail Groomer 12-20
En stabil ledsladd med:
- Löstagbara vingar
- Ställbar längd
- Säkerhetsdrag
- Hög och sänkbara skär
- Stadig ram i profilrör
- Fast vävar med trapetsgång



ALL YOU NEED
IB FRÅN STORUMÅN

www.allyouneed.se
Tfn. 0951-10010

Skotertorget.se

Torget för nya och begagnade snöskotrar

CROSSHUVAR!

Arctic Cat F7
med lysbula **2900:-**

Lynx Rave
med lysbula **2400:-**

Polaris Pro X
med lysbula **2900:-**

MXZ 380 med lysbula..... **2900:-**
ZR 380 med lysbula..... **2900:-**
Yamaha Viper med lysbula... **2900:-**

Alla huvarna är gjorda av glasfiber.
Skickas med bussgods över hela Sverige.
Frakt ca 350:-



Björne 070-209 39 61 **bjorne@otlas.se**



Känner du dig utanför?

Känner du ibland att du på ett eller annat sätt inte riktigt passar in i bekantskapskretsen? Känner du att du på något underligt sätt står utanför och tittar in på en grupp människor som är ofantligt annorlunda.

Känslan att vara ute i kylan måste vara otroligt fruktansvärd, men som tur är finns det en väg in i värmen.

Det enda du behöver göra är att antingen fylla i talongen här på sidan eller gå in på Europas största skotersajt, www.snowrider.se och skaffa dig en prenumeration. Att prenumerera på SnowRider ger dig inte bara en tidning rätt i brevlådan till ett fantastiskt pris, du kommer också få fler brudar, bli snabbare, starkare och sist men inte minst ett liv utan motgångar. Tveka alltså inte, prenumerera idag, annars jävlar.

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

**snow
rider**

Posta redan idag!
Porto betalt

B

SVERIGE
Porto Betalt

JA

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

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

Namn: _____

Adress: _____

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

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

SVARSPOST
788 066 000
792 20 MORA



Dekalset 69:-

Ett måste för dig
som inte vill vara
mesig



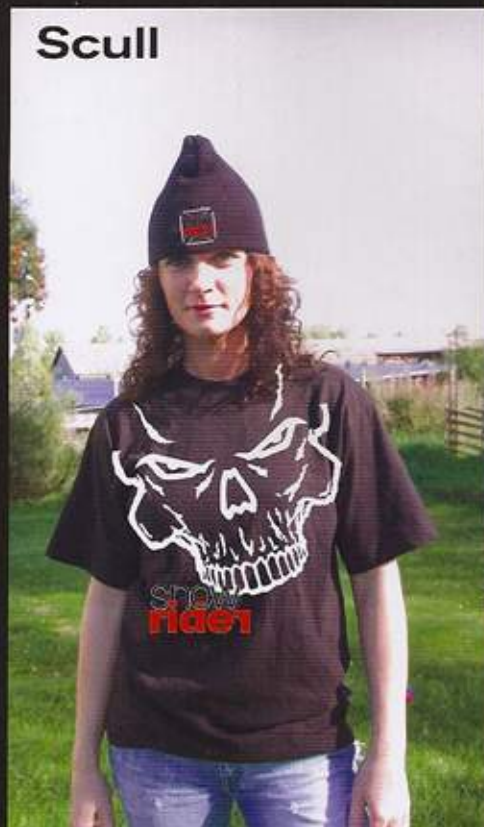
SnowRider Hoodie 499:-

Beställ via snowshoppen på

www.snowrider.se

SnowRider T-Shirt 149:- Beaniemössa 249:-

Scull



R.I.P





NYA LYNX YETI



Lynx Yeti. En ny serie av fyrtaktare, kompletterad med den suveräna 600 SDI-motorn, som var och en säkerställer god framkomlighet och dragkraft i alla lägen. Det här är marknadens mest kompromisslösa kombinationsmaskiner, anpassade lika mycket för dig som behöver styrka som rörelsefrihet. Såväl Nordens största gigant, Yeti V-1300, som den unika, sportiga Yeti 600 SDI och nya Yeti V-810, uppfyller alla EPA:s hårda avgaskrav. Samtidigt bjuder de på magiska kraftresurser och optimala kör-, komfort- och lössnöegenskaper. Den geniala SUV-framfjädringen med böjda radiestag och sidoarmar ger optimerad snögång och mycket goda backningsegenskaper. Väl genomtänkt förarergonomi, den bekvämt långa fjädringsvägen och det nya modulsätet ger maximal komfort. Förutom ekonomiska fördelar som låg bränsleförbrukning har du tillgång till vibrationsfri gång, låg ljudnivå och mycket hög utrustningsnivå. Som standard!

►► YETI V-1300 4-TAKT/YETI V-800 4-TAKT/YETI 600 SDI

brp.com

LYNX

