NR 2 05-06 Pris: 54:- 6 EURO

snow rider

Snabbast i världen

Livet som stuntman
Micke Ljungberg
Del II

Teknik
Förbränningsrummet

Allt om begagnatköpet

Fast Freddy
på snö

WWW
Wilhelmina Winter Weekend

Interpress 0518-02
7 388051 805403 02>
Returvecka V 51

NYA TRACER HOS DIN FOX ÅTERFÖRSÄLJARE I OKTOBER

VUXEN
ART NR: 01040
STORLEK: XS–XXL
CA. PRIS: 1.799:-

BARN
ART NR: 01041
STORLEK: KS-KL
CA. PRIS: 1.499:-

RÖD/SVART SKULL

· NEW ·

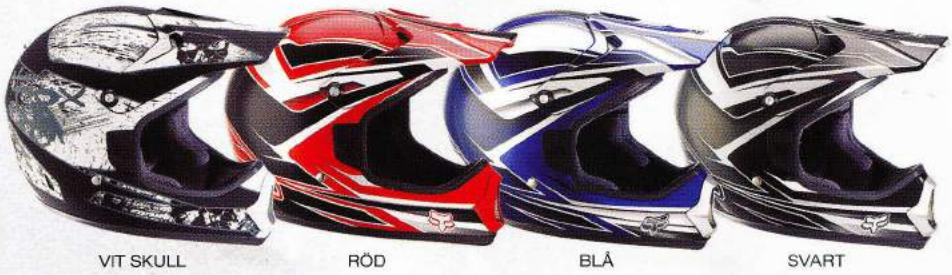
TRACER PRO HELMET

POLYCARBONATE OUTER SHELL, EPS INNER SHELL

NEW SHAPE FOR THE NEW SEASON

EXCEEDS SNELL-2005 AND DOT REQUIREMENTS

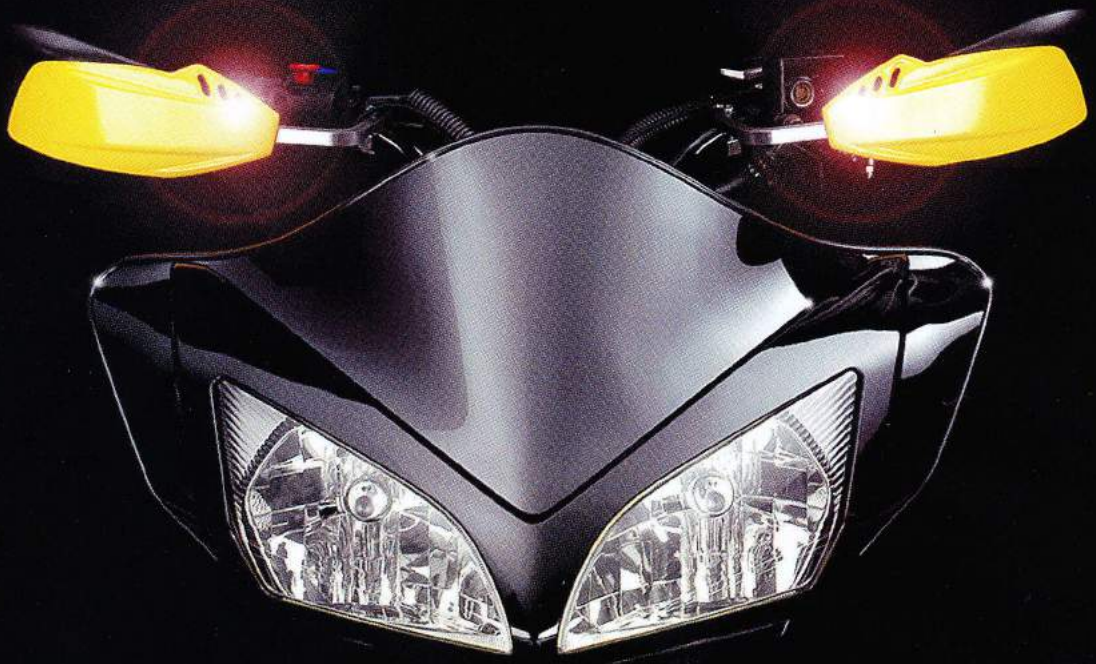
ENTRY LEVEL FOR ADULTS AND KIDS ALIKE



VIT SKULL | RÖD | BLÅ | SVART

bruhns.com

FÖR MER INFORMATION KONTAKTA DIN FOX ÅTERFÖRSÄLJARE ELLER BRUHNS PÅ TEL 0176-224599, WWW.BRUHNS.COM



"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 viktfördelning 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 2 YEARS WARRANTY

YAMAHA REKOMMENDERAR SHELL SMÖRJMEDEL

FÖRMÅNLIG FINANSIERING VIA HANDELSBANKEN FINANS

YAMAHA SMART CHECK

YAMAHA SMARTCHECK GER DIG 5.000:- RABATT PÅ 06-ORNA. GÄLLER TILL 15/11 2005.

50th Anniversary

YAMAHA

Touching Your Heart

www.yamaha-motor-scandinavia.com

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

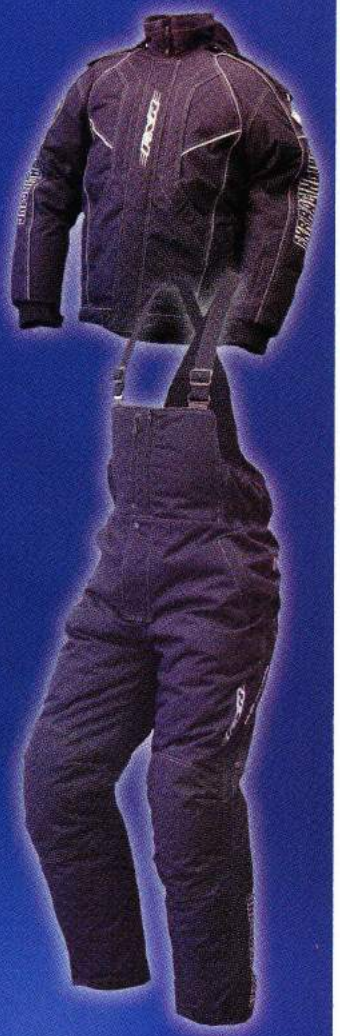
If you have to be somewhere monday morning, shouldn't you be thinking about a

TekVest

www.duells.se

Förmånlig finansiering via
Handelsbanken Finans

Välkommen in i värmen!



Glädje eller pina?

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.

1 Arai. Världsmästares hjälm, inte utan anledning. 2 X-cross jacka. Vattentät, varm, maximal ventilation. 3 X-cross byxa. Smidig, skön, torr. 4 Handskar Fuel. Suverän slitstark passform. Varma händer i alla väder. 5 Nitro-X stövlar. Lättvikts multisport till -40°C.

FXR

www.yamaha-motor-scandinavia.com

YAMAHA
Touching Your Heart

Nummer: 2 säsongen 05-06
Årgång: 9
Omslagsbild: Harley Fitinghoff rockar fett
Foto: B Friström

Prenumerationsfrågor:
pren@snowrider.se
Adress: Fridhemsgatan 4,
792 30 Mora
Tel: 0250-228 85
Fax: 0250-228 58
Postgiro: 151 18 61-5

Chefredaktör & ansvarig utgivare:
Björn Friström
e-post: bjorn@snowrider.se
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 3-05/06: 13 dec
Annonsstopp: 11 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 noga kontrollerade för att inte växtlighet, snöskoter eller förare ska ta skada.

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

Tidningen är TS-kontrollerad.
ISSN 1403-0144

Innehåll:

10 Hybrider
22 WWW
28 Becoming what we are
32 Snowrider.se
34 Öhlins-leasing
36 Snow Hawk
38 Snabbast i världen
42 Skoternsdag
46 Vart tog du vägen...
48 Filmtajm
52 Teknik
56 Babas Bilar del 2
60 Beg Yamaha
64 Raceschool
68 Fast Freddy
72 Beg guide
78 Släppresentation
82 Snowsparrow
86 SUV
92 Världsrekord på H2o

Fasta avdelningar:

6 Ledaren
8 Nytt & Noterat

Ledaren

Världens bästa jobb?

Jag får ofta höra av läsare och bekanta att jag måste ha världens bästa jobb eftersom vi får åka hur mycket snöskoter vi vill. Visst åker vi mycket snöskoter men procentuellt räknat är det en försvinnande liten del av vår arbetstid som går åt till just skoteråkning.
Att vara chefredaktör och journalist på en snöskotertidning är ett vitt begrepp, iallafall på den här lilla redaktionen. För min del innebär det att jag ena dagen sitter i en lastbil mellan Östersund och Mora med fyra snöskotrar på flaket, samtidigt som jag pratar med tryckeriet i biltelefonen. Dagen efter ligger jag under en släpvagn och justerar bromsarna inför besiktningen, samtidigt som jag funderar på vad jag ska skriva i nästa ledare. Att tillverka en snöskotertidning är så mycket mer än just bara åka snöskoter, tyvärr. Skotrar ska lånas, lämnas, hämtas, tankas, vägas, bromsas innan vi ens åkt en meter. Vi ska planera tidningarnas innehåll, jämföra tryckofferter, bråka med krånglande datorer, skrivare och faxar. Jaga på våra frilansare, besöka annonsörer, bevaka tävlingar och diskutera idéer med vår layoutare. Åka runt 7000 mil med bil per år.
Även om alla här på redaktionen har sitt specifika arbetsområde så flyter allting ihop lagom till tryckningsdagen och alla hjälper till där det behövs och det är detta faktum som gör det här till världens bästa jobb.

Vi på SnowRider-redaktionen har vuxit samman och har riktigt roligt på jobbet, trots all den stress det vissa gånger innebär att få ihop en tidning till ett visst datum, hinner vi alltid med att ha roligt.
Jag känner aldrig av någon måndagsångest eftersom mina vardagar flyter ihop med helgen och det hela har vuxit fram till en livsstil som hela min familj lever fullt ut.
Så för att svara på det påståendet att jag skulle ha världens bästa jobb! Jajjamensan, du vet inte hur rätt du har.

Björn Friström
Chefredaktör SnowRider

NYA LYNX XTRIM

800 POWER TEK/600 SDI/550

LYNX 2-ÅRS GARANTI!
2 Year WARRANTY

Lynx nya Xtrim-serie. Kraftfulla, sportiga modeller med längre drivband för dig i extra stort behov av rörelsefrihet. Du får tillgång till hög bärighet utan att minska maskinens många suveräna sportegenskaper och kan på så sätt tillbringa lika mycket tid på leden, som utanför. Det nya förlängda R-evo chassit, den avancerade A-VRC framfjädringen och de stående gasstötdämparna med hela 260 cm fjädringsväg ger dig optimala styr- och köregenskaper och en garanterat rolig, lättkörd och smidig maskin. Det här är dessutom sportteknik för två, då passagerardyna finns som tillbehör. Och ett äventyr med 100% körkänsla blir väl alltid roligare när man kan dela på upplevelsen, eller hur?

►► ***XTRIM 800 POWER TEK/XTRIM 600 SDI/XTRIM 550***

ps.pondus: 0506

brp.com

LYNX®

BRP

Distributör i Sverige: BRP Sweden AB. ® ™ Trademark of Bombardier Recreational Products Inc. or its affiliates.

nytt & noterat

Toppklass!

Lördagen den 29 oktober är en stor dag för både Granec i Luleå samt Arctic Cat för då öppnas nämligen en Top Class Store, den första i Europa.
En Arctic Cat Top Class store är en konceptbutik som bygger på ett fullmatat sortiment från Arctic Cat både vad gäller skotrar och tillbehör till dessa. Granec gör tillsammans med Arctic Cat en stor satsning på detta för att bygga sitt varumärke samt att se till att få ut Arctic Cats breda tillbehörsprogram.
För mer information, surfa in på: www.arcticcat.se eller www.granec.se

Klarsynt

För 895:- så kan man bli ägare av en av Scotts senaste brillor. FMX som den heter har ett imfritt glas med så kallat Turbo Flow. Den har också ansiktsfoam i tre lager, alltså mjuk och skön passform utlovas.
www.scottusa.com har mer information.

Pratsugen?

Från och med den 1:a Oktober sänkte Neckmike priserna på sina produkter. Anledningen till detta positiva beslut är att dom nu har klarat av alla utvecklingskostnader. Neckmike är en kombination av två bullerdämpande öronpluggar och en strumpmikrofon. Strumpmikrofonen tar upp användares röst direkt ifrån huden på halsen. Räckvidden är upp till 1 km så du enkelt kan prata med din passagerare eller polaren på skoter brevid, förutsatt att även han har liknande utrustning.
Prisexempel: GSM-Neckmike, förr 1595:- nu 885:-
Kolla in dessa smarta manicker på www.neckmike.se

Stålar till klubben

Du som är aktiv i en skoterklubb, nu har du chansen att hjälpa din klubb att tjäna extra pengar på ett enkelt sätt.
Genom att sälja Snowrider-prenumerationer kommer klubben att få ett större utrymme till roliga klubb-arrangemang eller varför inte till att sänka medlemsavgiften?
Och som om inte detta var nog, den klubb som säljer flest prenumerationer vinner en Silja Line-kryssning för 12 personer.

Oslo

Kanadensiska Kamik tillverkar skor för extrema förhållanden. Deras senaste heter Oslo och skall tåla temperaturer ner till -74°C. Innerskon är gjord av Zylex 3-lager som tack vare sin konstruktion tar bort fukt innan man börjar att frysa, ger tillbaks värme till foten och Thermofolien reflekterar tillbaks kylan utifrån. Stöveln kostar 1895:- och saluförs av Lectica International AB som kan besökas på www.lecticaint.se

Tävling

Du missar väl inte tävlingen på sidan 44. Fixar du klurigheterna så har du chans att vinna ett smart och roligt pris.

VINN!!! polarn's snabbpump!

På hög höjd

Helt enligt senaste mode så presenterar Sno Pro sina nyaste tillbehör för att få rätt utseende och höjd på styret. Ett nytt chrome moly-styre med 10° vinklar, bredd på 813 mm och en diameter på 22 mm kostar 275:- Och den kompletta aluminium-styrhöjarsatsen kostar 1350:- I satsen ingår tre st styrhöjare 2", 4", 6" samt pad och pivot för att flytta styret fram och till baka.
Knappa in www.duells.se på din dator för att få mer information.

Spänn på!

Det här är No Fear Stockholms senaste och hetaste oumbärliga pryl. Bältesspännet har formen av ett Malteserkors och kostar 599:-
Sugen? Surfa då in på www.nofearstockholm.se

Huvudsaken

KBCs senaste kreation heter Moto-X5. Den kommer att finnas i storlekarna XXS-XXL. Så klart har den senaste tekniken använts och skalet är tillverkat i Thermoplast-Powercore. Inredningen är självklart uttagbar för att kunna tvättas. Hjälmen kommer att kosta 1495:- och hittas hos www.pmc-bike.se

Ny generalagent

Under de senaste åren har det varit lite si och så med vem som har ansvaret för kanadensiska AD Boivins produkter i Sverige. Men nu skall det bli ändring på det och det är Abina Group som går in och tar befälet.
AD Boivins mest kända produkt är Snow Hawk men dom har även bandsatser till fyrhjulingar och så kommer det i år en barnmodell av Snow Hawk som heter Hawk Jr.
Är du på jakt efter ett riktigt roligt och lite annorlunda fritidsintresse för vintern? Om ja, så kontakta Abina Group genom www.abinagroup.com eller 08-28 17 99

Matchat!

Om du skall dubba mattan så kan du väl samtidigt försöka att matcha färgerna också. Woodys har dessa pulverlackade stödplattor i sitt sortiment.
Dessa säljs bland annat av Arctic Cat-handlare, prata med din lokala handlare eller besök www.arcticcat.se eller www.woodystraction.com

Räv #3

Nu kommer Fox tredje version av deras suveräna Pro Pilot-hjälm. Bättre ventilation, lättare konstruktion och nya design skall vara något av det nya. Hjälmen på bilderna heter Alien Grey. Priset ligger på ca: 3999 kr och då ingår hjälmväska och en extra skärm.
Hitta mer information på www.bruhns.com ell~~ 0176-22 45 99

Helt KLARt bra!

Ulfrotté AB i Östersundvill presentera deras nya KLAR-väst. Den är sydd i frottéstickad merinoull och finns in svart och blått. Priset ligger på 540 kr för en herr- och 510 för dammodell. Ullen kommer från Australien men tyget stickas och plaggen sys i Östersund. Dom som jobbar och syr Ullfrotés olika plagg är så stolta över sitt jobb att dom märker varje plagg med sitt egna namn, du kommer alltså att veta vem som sytt ihop just din väst. Ullfrotté AB har en komplett serie med ullfrottékläder. Allt från mössor och vantar till långkalsonger och strumpor.
Besök dom gärna på www.ullfrotte.se eller ring 063-14 85 20 för mer information

Varm dragbil

Nu kan du sitta inne i stugan upp till en kilometer från bilen och styra värmen i den. Med Webastos nya generationens bränsledrivna bilvärmare är detta möjligt! Med handsändaren till Fjärrstart T100 HTM kan du direkt starta och stänga av värmaren. Men du kan även låta systemet själv beräkna uppvärmningstiden innan avresan. Temperaturen följer du på handsändarens display.
Kan det här vara något? Besök då www.kgk.se för mer information.

Effektivtare diselbil

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 mätvarden, 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.
Få mer information och se kompletta testresultat på: www.kcr.se

Håll det käraste varmt!

Enligt den amerikanska reklamen så är det här en av dom bästa presenterna du kan ge din kära... en tangatrosa i fleece.
Att ge bort en sådan skall vara det bästa sättet att att få flickvännen att känna sig omtyckt medan du är ute och åker skoter.
Tror du på det här och vill veta mer så kan du surfa in på www.ruoutside.com

SnowRiderbutiken!

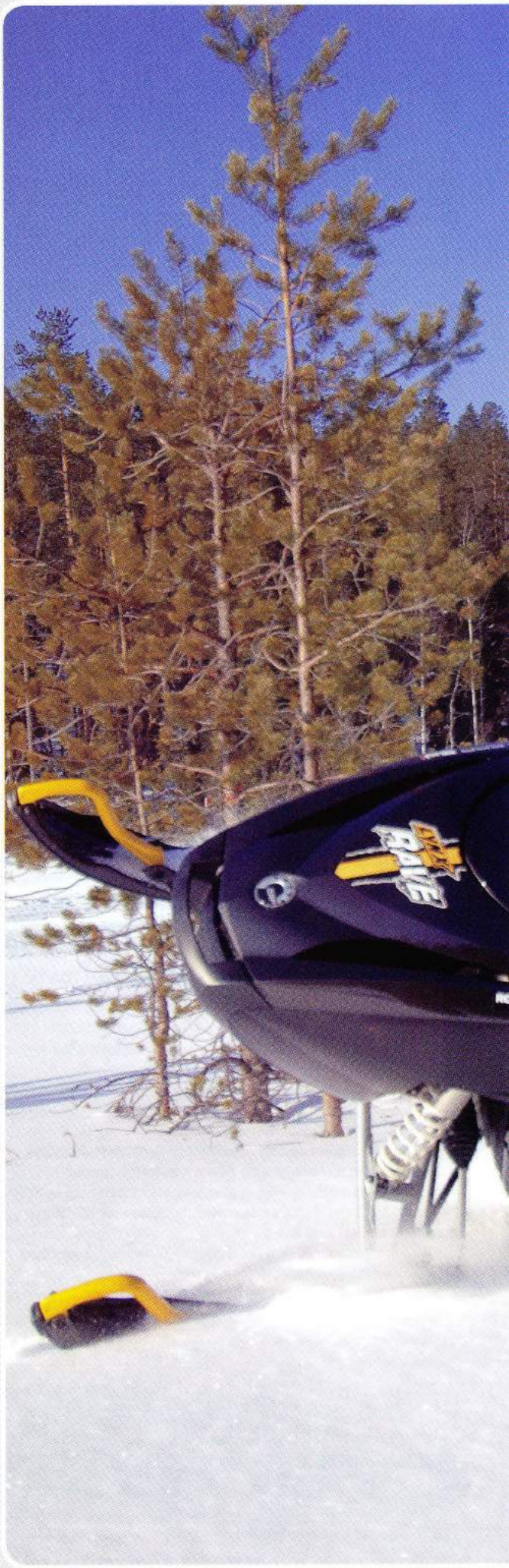
På Skoternsdag har Snowrider invigning av "Area 51" som är den nya butiken med världens tuffaste fritidskläder. Här kommer du att kunna hitta det senaste och hetaste från bland annat Fox, Skin och TOBE och självklart hela vår nya egna Snowrider och Street&Strip kollektion. Butiken ligger bredvid busstationen mitt i Mora.

AREA 51
EXTREME CLOTHING
0250-22885

Hybrider

Hybridsegmentet blir allt mer intressant och de flesta märken har utökat sina modellprogram vad det gäller skotrar som både skall fungera på led och att plöja puder med.

Text: Patrik Larsson Foto: Snowrider



När det nya R-evo chassit presenterades av Lynx förra året så var förväntningarna stora. Och huruvida det blev en lyckad första säsong kan man diskutera...

Mycket blev i alla fall helt rätt och RAVE 800 gjorde riktigt bra ifrån sig på Bästa Ledskoter 2005.

Nu kommer den logiska utvecklingen för ett nytt skoterchassi. Man monterar helt enkelt i en längre matta i chassit och en ny modellserie är född som klassar in under beteckningen hybrider. Serien baseras alltså på R-evo chassit som lanserades på sportmaskinerna förra säsongen. Namnet Adventure från förra året har Lynx valt att överlåta till sina touringmodeller i år. De nya hybriderna har fått namnet Xtrim vilket skall uppmana till de lite mer extrema formerna av körning.

Ödemarken

Pressvisningen ägde rum i trakterna runt Rovaniemi i norra Finland. Det direkta körintrycket var mycket positivt, och känslan är som på en typisk LYNX. Hela skotern känns välbyggd och rejäl vilket bådar gott inför säsongen. Vi får tre modeller av LYNX-hybrider i år med identisk utrustningsnivå, XTrim 800 Power TEK, Xtrim 600 SDI och Xtrim 550.

Rejäla och renoveringsbara dämpare är monterade runt om. TA 36 Piggy Back fram och de lite grövre TA 46 i boggin. RCG 2 boggin får hålla reda på den 38 cm breda och 365 cm långa mattan. Man har valt att satsa på 32 mm kammar vilket vi får se som en bra kompromiss på en skoter som är tänkt att ha ett mycket brett användningsområde.

För alla smaker

Det som skiljer modellerna emellan är valet av motorer. För dom som vill ha brutal kraft och effekt i överflöd så är det Rotax 800 Power Tek motorn som får göra jobbet. Denna, vid det här laget beprövade och säkra motorn, kan nu även anses som miljövänlig. Den klarar nämligen avgaskraven enligt EPA 2006.

För de lite mer sofistikerade köparna finns det högteknologiska motoralternativet i Rotax 600 SDI. Insprutningssystemet har visat sig fungera riktigt bra och motorns rapphet och följsamhet är en av de bästa marknaden har att erbjuda. Även bensinförbrukningen har visat sig vara förvånansvärt låg och det är vi ju inte bortskämda med i skotervärlden.

Och för att få en riktig bredd på modellutbudet så finns det även ett budgetalternativ med en fläktkyld Rotax 552.

Prisbild

Skotern som vi kallar budgetalternativ, alltså Xtrim 550, vill Lynx-handlarna ha endast 71 500:- för, och det känns riktigt billigt. Då får du ett av marknadens bästa chassin och riktigt bra dämpare runt om. Men du får även en smidig skoter som bland annat tack vare fläktkylningen också är minst 20 kg lättare än sina större kusiner. För att bli ägare till nån av de större kusinerna så krävs det, som ni förstår, också en större plånbok. 600 SDI kostar 107 500:-, och om du vill vara värst så kostar det 119 900:-. Lynx är på rätt väg och har nu också fått till en design som ger en betydligt kaxigare uppsyn gentemot förra säsongens R-evo skotrar. Kommer mer attityd och brutalare look att räcka för att charma den kräsna svenska publiken? Det kommer vi få se under den här säsongen, men visst känns det onekligen bra?

Ski -Doo

Familjen Renegade växer och den senaste familjemedlemmen är en brutal best som i de flesta lägena kommer att

XTRIM 550 är en välutrustad budgethybrid. Helt enkelt mycket skoter för en överkomlig peng.

Lynx har vinklat upp bakre delen av boggiskenorna för att öka smidigheten

Plats för lite bagage. XTRIM är utrustade med både pakethållare och ett förvaringsutrymme under sätet.

Trevlig och överskådlig förarmiljö. Och burkremmen sitter originalmonterad vilket är föredömligt i denna klass.

Det finns inget negativt att säga om körställningen. Tvärtom skall Lynx ha mycket beröm för deras sittgeometri.

slå släktingen Mach Z på fingrarna. De förbättringar inför säsongen som Ski-doo utvecklat för REV-chassit

har även hybridmaskinerna fått ta del av.

Fjädringsvägen i framvagnen är minskad med 13 mm och de nya Pilot 175 mm skidorna är monterade för ökad stabilitet.

Dessutom sitter Ski-doos utrustningspaket monterat på alla modeller vilket ger dem tilläggsnamnet X.

Detta gör att 600 SDI har klivit ett rejält steg uppåt i utrustningsligan. Den största och mest utmärkande skillnaden är att vi numera hittar HPG Piggy Back dämpare i fronten och HPG Racing Klick som bakdämpare i boggin redan från fabrik.

Vidare har även en förlängd version av den för REV-chassit anpassade SC-4 boggin fått ta plats i chassit. Den satt ju tidigare bara på Mach Z, MX Z 800, 600 och 440. Mattvalet är dock samma som förra säsongen, 44 mm kammar på 800: an och de lägre 32 mm kammarna på 600 SDI. På transmissionssidan känns förändringarna igen med den nya HPV Roller sekundärvariatorn.

Brutal best

Årets stora nyhet från Ski-Doo får en helt egen liten avdelning här. Valet att saluföra MX Z 1000 Renegade på den svenska marknaden är förmodligen för att fylla igen det glapp i Ski-Doos modellutbud som fanns förra säsongen.

Då kunde du bara välja på de diametralt motsatta värstingarna Mach Z och Summit 1000 om du ville ha det grymmaste som gick att uppbringa i motorväg. Alternativen var alltså att antingen bara åka på hårdpackad led eller skyffla metervis med pudersnö.

Men i år kommer du således att kunna njuta av Rotax 1000 SDIs underbara karaktär även om du inte är den som bara vill ha en skoter på snödjupsskalans båda ytterkanter.

Chassit som används är det samma som på Mach Z och Summit 1000, alltså RT-chassit, som ger lite mer plats för monstermotorn på 165 hk.

Renegade 1000 levereras även den så klart med X-paketet. Och den har precis som Renegade 800 44 mm höga kammar. Glappet i modellutbudet är nu fixat och vi ser väl alla fram emot att höra vilka stordåd som kommer att uträttas med Renegade 1000 under kommande säsong.

Yamaha

Våra japanska vänner presenterar i år två hybrider och den stora nyheten är RX Warrior. Den är i princip en RX-1 ER SP med en 136" matta och högre ruta. För

Årets STORA nyhet är monstret Renegade 1000. Nu kan du köra 1000cc-twin med en skoter som på många sätt är idealisk för den svenska vintern.

Tung och urstark, är det något du klarar av?

Maximalt utnyttjande av utrymmet är ett måste om yttermåtten skall hållas på en smidig nivå

X-paket är original på det mesta som BRP tar in i år.

2-TEC 1000 SDI i egen hög person.

Det finns inte något som ens liknar den nya Genesis 150 FI-motorn på marknaden. Ljudet, styrkan och tekniken, man får ståpäls av mindre.

Rage har fortfarande en mer klasssisk körställning, men det är nog sista året vi får se den här modellen.

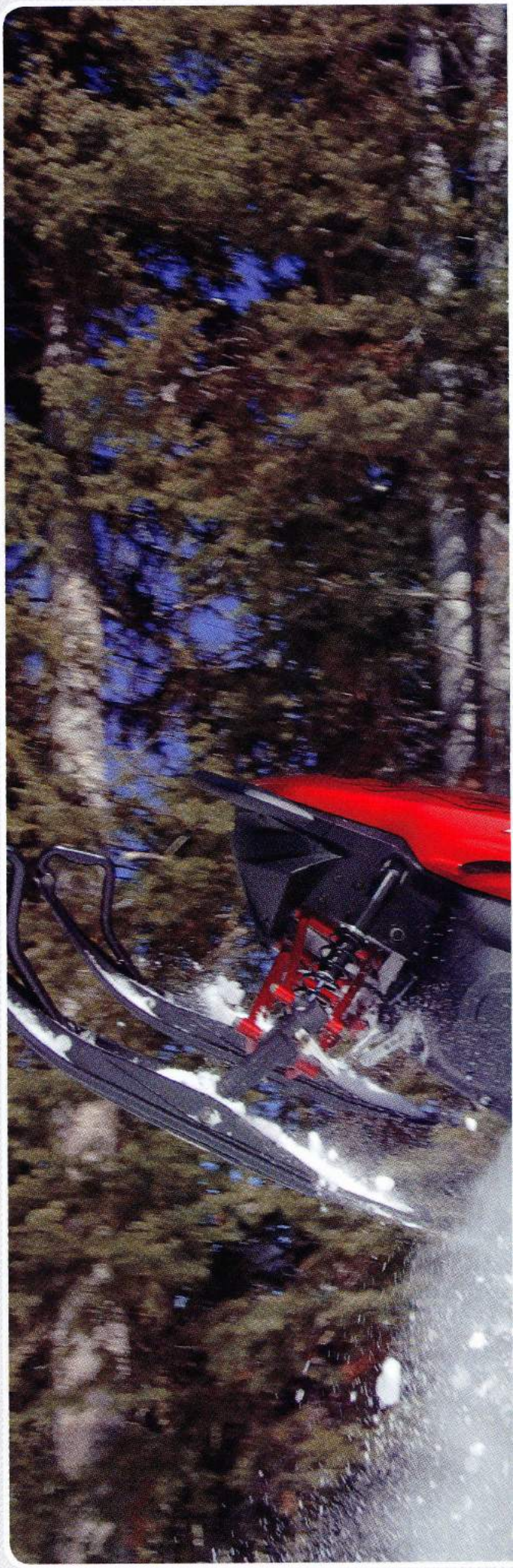
Äntligen har Yamaha fått till en bra och modern körställning.

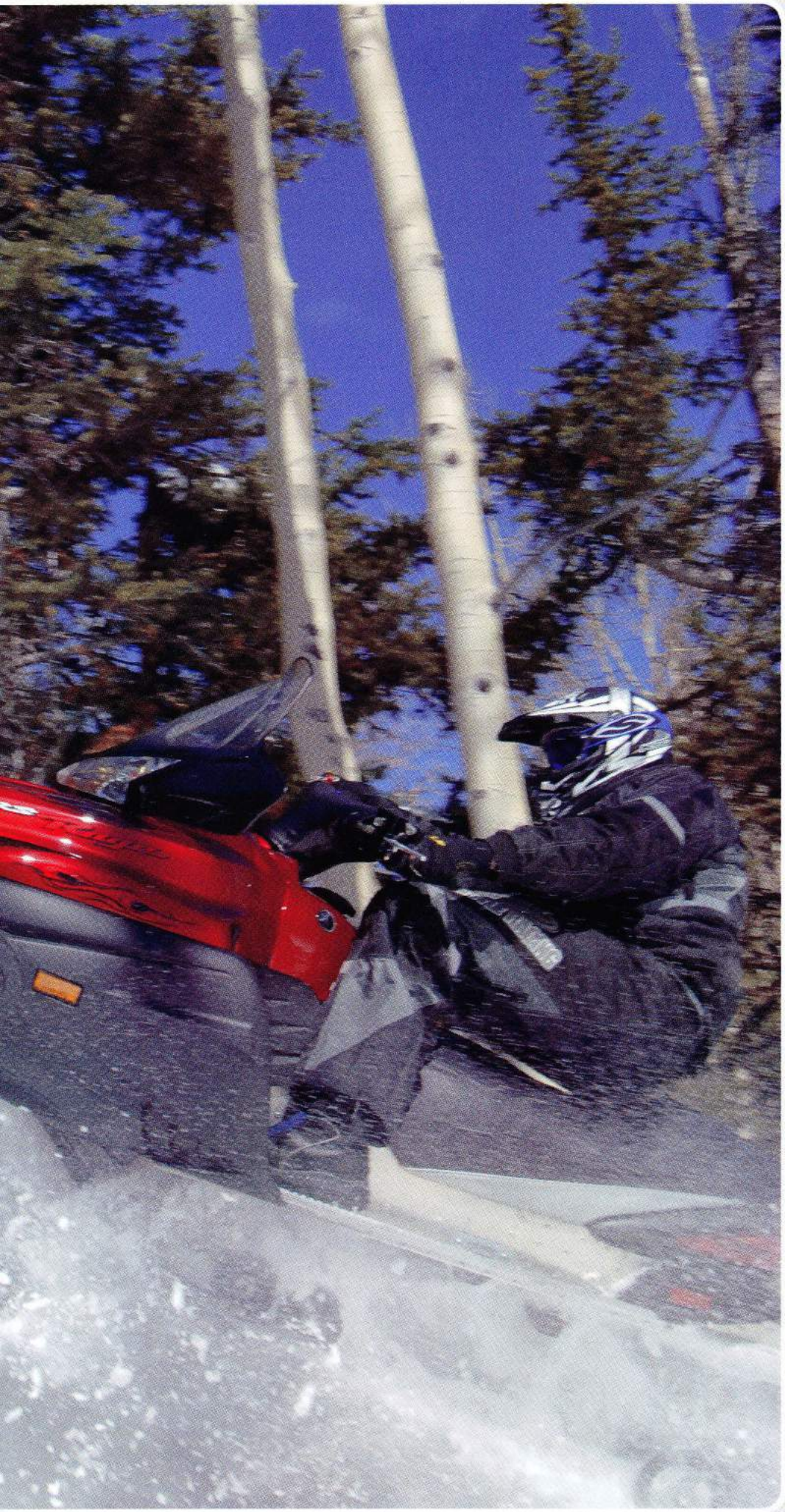
Yamaha som alltid har varit snusförnuftiga och prydliga, bjuder i år på tribalflames!

Visst är det snyggt och tufft med två avgasutblås bak. Men vart skall man sätta pakethållaren?

MC-inspirerad instrumentering och smidiga reglage gör resan angenäm.

Stötdämparjusteringen sitter lättilgängligt placerad på bandtunneln.





svenska förhållanden så matchar denna längre matta den nya Genesis 150 Fi-motorn bättre än en kort. Och förmodligen så kommer inte en enda Warrior att vara osåld i slutet av säsongen.

Yamaha har inte prutat mycket på ledegenskaperna och dämparutrustningen skäms absolut inte för sig. Fram sitter det Soqis 40 mm gasdämpare och i boggin Kayaba-gasdämpare på 46 mm.

Ny för året är den justerbara MonoShock-boggin. Ratten för att justera dämparen sitter bekvämt monterad på utsidan av bandtunneln. Människan är i grunden en lat varelse, så det kan väl vara en bra idé att slippa krypa på knä och krossa knogar för att testa en ny inställning. Och det vet vi väl med oss alla, att i det långa loppet i stället för att böka med inställningar så biter man oftast ihop och hoppas att ryggraden skall hålla.

Ursinnig

Den andra av dom japanska hybriderna är RS Rage. För året har även den uppdaterats med den lite längre modellen av MonoShock-boggin. Även Rage har fått en lättilgänglig justeringsratt monterad på bandtunneln. Precis som sin större släkting Warrior så har Rage en 46 mm Kayaba-dämpare i boggin men är lite klenare utrustad i framvagnen med Kayaba-dämpare på 36 mm.

I övrigt är Rage sig lik från förra året och är ett bra alternativ om man vill åka sportig fyrtaktsskoter med allround-egenskaper.

Polaris

Flest nyheter i sitt hybridprogram kan Polaris stoltsera med. Alla modeller är baserade på det framgångsrika IQ-chassit. Det är bra, fram med det nya och ut med det gamla.

Det är tre modeller introduceras, en med klassvärstingen 600 HO på 120 hk som drivkälla, en med 866 cc motorn med det nyutvecklade insprutnings systemet Cleanfire och Polaris har vågat sig på att lansera en sportig hybrid med deras turbomatade fyrtakts 750 cc motor.

HO

Även om alla skotrar egentligen är helt nya modeller så är det väl ändå den minsta som är den mest intressanta modellen för de flesta blivande Polarishybridköparna.

Switchback 600 HO, där HO står för High Output vilket i sin tur syftar på det relativt höga effektuttaget. Denna skoter är en riktigt smidig och lekfull maskin. Motorn har en väldigt underhållande rapphet och förgasarna till trots så skall den väl kunna matcha Rotax 600 SDI som dominerat 600-klassen den senaste tiden med

sina underbara och imponerande egenskaper. Ett stort plus i kanten får även 600:an för den trevliga racinginspirerade färgsättningen i rött och blått med den stora nummerskylten på sidan som visar på attityd och indikerar att det här inte vilken skoter som helst.

Storebror Switchback 900 är en brutal best och även om chassimåtten är identiska med 600 HO så känns den större och den kräver en hel del mer av sin förare när det är dags att tygla den stora motorn. Storleken på motorn inverkar direkt på köregenskaperna med sin betydligt större svängmassa.

Men nu är det ju ett faktum att det finns ett stort antal skoteråkare som helt ignorerar att en stor motor inverkar negativt på smidigheten och i stället njuter av den brutala kraften framåt och uppåt i stället.

Intressant satsning

Att Polaris också ger sig in i kampen om köparna av sportigare fyrtaktsskotrar skall helt klart applåderas. Och att ge något rättvisande betyg efter någon timmes provkörningar i förhållanden som inte riktigt liknar de svenska är svårt.

Och för att få komma med en filosofisk utläggning angående skillnaden mellan fyr och tvåtaktshästkrafter. Att direkt gå från en tvåtaktsskoter på ca: 135 hk till en motsvarande som denna fyrtaktare med lika många kusar under huven ställer verkligen till det för kroppens olika sinnen.

Och vid en sådan upplevelse så förstår man verkligen hur mycket bland annat motorljudet och motorns karaktär inverkar på fartupplevelsen. När man accelererar med den nya FST-motorn så är allt så tyst och det känns som om prylarna inte rör på sig som dom skall. Men vid en snabb blick på hastighetsmätaren så säger den något helt annat. Det här är något vi måste börja vänja oss vid, för fyrtaktarnas fördelar är många och kommer att värderas högre och högre för varje år som går. Även på sportigare maskiner.

Utvecklingen är i alla fall intressant och det känns som om detta kommer att bli ett av dom största diskussionsämnena den här säsongen.

Lika som bär

Alla Polaris hybrider är helt identiska förutom färgsättning och motor. Ja sen har ju FST en lite mindre tank än de övriga två modellerna. Och det är ju helt i linje med fytaktsmotorns lägre bränsleförbrukning.

Stötdämparutrustningen består i gasdämpare av märket Fox i ett lite mindre avancerat utförande utan "Piggyback". Boggin är ärvd från Switchbackarna från

Under huven på Polaris tvåtakts-hybrider känner man igen sig.

Det här är något vi kommer få vänja oss vid. En fyrtaktsmotor under huven även på lite sportigare maskiner.

Ett lättanvänt och relativt stort förvaringsutrymma gömmer sig under sadeln.

Polaris är hittills ensamma om att ha en funktion som gör att du kan ändra på körställningen efter behov och humör.

Här bak finns det mycket plats för medhavd utrustning.

Multifunktionsinstrumentet visar det mesta: bränslenivå, max hastighet och varvtal. Och även temperatur och höjdskillnader skall vara möjligt att få fram.

Alla Polaris hybrider har en rejäl förlängning av chassit. Det ser brutalt ut och är praktiskt för den som fill använda sin Switchback som laståsna.

Det skall verkligen bli intressant att se hur FST Switchback blir mottagen av det svenska skoterfolket.

förra säsongen och gör det den skall utan gnäll.

Något som Polarisköparna är ensamma om är det justerbara styrsystemet Rider Select. Hela konstruktionen är väl kanske inte livsviktig eller egentligen nödvändig. Men nu sitter den ju där och den tillför inte speciellt mycket vikt på skotern, bättre att ha än att önska sig skulle man kunnna säga. Båda dom yttre lägena på Rider Select är förmodligen för extrema för dom flesta skoteråkarna, men det kan ju vara kul att testa en ny körställning utan stora ombyggnationer eller byte av skotermodell.

Arctic Cat

De Amerikanska katterna skall ju alltid försöka att vara lite speciella. Och i år sticker dom ut genom att endast presentera en hybrid för den svenska marknaden.

Namnpolitiken som våra skotertillverkare håller på med är ibland riktigt svår att förstå sig på. Förra årets hybrid, Sabercat 700 har i år fått en kortare matta och mindre motor och på det viset blivit ekonomisportmaskinen Sabercat 500 EFI LX.

Sabercat 700 från förra säsongen var baserad på samma chassi som F-modellerna och var därför en ledmaskin anpassad för lite djupare snö. Crossfire 7 däremot som årets hybrid heter är i grunden byggd på ett M-chassi och skotrarna har därmed inte så mycket gemensamt med varandra förutom 700 motorn. Att man för året har valt att bygga hybriden på M-chassit beror helt enkelt på att man ville använda den bredare 38 cm mattan. Därmed betraktas Crossfire 7 med rätta som en helt ny skoter.

Sabercat fick negativ kritik på grund av det lite tama stötdämparpaketet som den levererades med. Det här misstaget från Arctics sida är tillrättat med råge. Fram sitter dom snygga och tuffa Fox Floatdämparna och i boggin Arctic Cats egna 2" renoveringsbara gasdämpare.

Anpassningsbar

Crossfire 7 är en mycket trevlig skoter att köra. Den alltid så grymma F7 motorn står för fartresurserna och i och med en kortare version av M-maskinernas boggidämpning FasTrack Long-Travel system så är fjädringsvägen bak hela 38 cm.

En hybrid skall ha ett brett användningsområde och tack vare den justerbara spårvidden så är chansen ytterligare större att skotern skall passa just för dina behov. Crossfire är även lättare än sin föregångare och det är mycket tack vare Arctic Cats Diamond Drive. Med Diamond Drive så slipper man den extra vikten som variatoraxeln och kedjehuset lägger på totalvikten på dom flesta andra skotrar.

Trots att Arctic Cat bara presenterar en hybrid i år så känns det som om dom i alla fall har en riktigt stor chans att ta hem kampen om hybridälskarna i Sverige.

Beslutsångest

En av dom starkaste krafterna i världen är den kärlek som dom flesta skoteråkare har till "sitt" märke och det skall mycket till för man skall byta sida. Men i år så finns det flera stora anledningar att testa något nytt. Av dom riktiga värstingarna med monstermotorer så finns i år flera relativt olika modeller att välja emellan, Renegade 1000, Warrior och Switchback 900 vilka alla har 150 hk eller mer. Dom är alla på sitt eget lilla sätt helt sanslösa skotrar.

Det är bara Lynx som har en hybrid som kan betraktas som en skoter av lite enklare modell. Det är den billiga XTrim 550 med sin fläktkylda motor. Att inte något annat märke kan presentera en enklare insteghybrid hänger förmodligen ihop med att dom som efterfrågar hybrider idag inte vill ha något annat än en högpresterande och riktigt potent maskin.

Så för er som kan välja att köpa en ny skoter i år, titta gärna åt hybriderna om du inte ägt en förut, för i år skall det mycket till innan du blir missnöjd.

Multifunktionsinstrumentet visar allt nödvändigt med hjälp av några knapptryckningar.

Den rosade F7 motorn är det enda alternativet vi får in till Sverige. Och de räcker väl?

I år är Arctic Cats hybrid baserad på M-chassit för att dom skulle få plats med en bredare matta.

CROSSFIRE

Motor	Yamaha Rage/ Warrior	Ski-Doo RenegadeX 1000-800-600	Polaris Switchback 900-FST-600HO	Lynx XTrim 800-600-550	Arctic Cat Crossfire 7
Typ:	3-cylindrig 4-takt/ 4-cylindrig 4-takt	2-cylindrig 2-takt	2-cylindrig 2-takt/ 2-cylindrig 4-takt/ 2-cylindrig 2-takt	2-cylindrig 2-takt	2-cylindrig 2-takt
		997 cc/ 800 cc/ 594 cc	866 cc/ 750 cc/ 599 cc	799 cc/ 594 cc/ 553 cc	
Volym:	973 cc/ 998 cc	88x82/ 82x75,7/ 72x73 cm		82x75,7/ 72x73/ 76x61 cm	698 cc
Borrning/slag:	79x66,2/ 74x58 cm	SDI/ 2xTM40H-DPM/ SDI	Cleanfire Injection/ EFI/ 2xTM38	2xTM40HTD Choke DPM/ SDI/ 2xVM34Choke	79,7x70 cm
Bränslesystem:	Keihin CV K40X3/ EFI Mikuni 39x4	Separat oljeinsprutning	Separat oljeinsprutning/ torrsump/ separat oljeinsprutning	Separat oljeinsprutning	EFI 46 mm
Smörjning:	Torrsump	2-1	2-1	2-1	Separat oljeinsprutning
Avgassystem:	3-2/ 4-2-1-2	163hk@7800/137hk@7950/115hk@8100rpm	150hk@uppges ej/ 135hk@7800rpm/ 120hk@6300rpm	137hk@7950/ 115hk@8000rpm/ 57hk@7000rpm	2-1
Uppg effekt/varv:	120hk@8 500 rpm/ 150hk@10 500 rpm	Ej uppgivet	Ej uppgivet	Ej uppgivet	140hk@uppges ej
Uppg vrid/varv:	Ej uppgivet	Elstart/ elstart/ manuell	Elstart/ elstart/ manuell	Elstart/ manuell/ manuell	Uppges ej
Start:	Elstart				Manuell
Chassi					
Tunnel:	Aluminium	RT/ REV/ REV	IQ	R-EVO	WF II
Framvagn:	Individuell, dubbla a-armar	R.A.S.	IQ	A-VRC	AWS VI
Fjädring fram:	Kayaba Alu HPG C36/ Soqi Alu HPG C40	HPG Piggy Back	Fox HPG-IFP	HPG TA36 Piggy Back	Fox Float
Fjädringsväg fram:	22,1 cm	22,9 cm	25,4 cm	26 cm	23,4 cm
Boggi:	Mono-shock HC, utv snabbjust.	SC-4 LT	Dual Purpose Rail	RCG 2	FasTrack TSL
Fjädring bak:	Kayaba Alu HPG C46	HPG T/A Alu fram, HPG Racing click	Fox HPG-IFP	HPG TA46 fram, HPG TA46 bak	2" ACT IFP
Fjädringsväg bak:	29,2 cm	40,6 cm	41,9 cm	34 cm	38,1 cm
Typ av matta:	38x345x3,2 cm Rip Saw	40,6x345.5x4,45(600 3,18) cm	38x365x3,2 cm	38x365x3,2 cm	38x345x3,2 cm
Skidor:	Plast	Pilot 175 mm	Komposit	CTRL	Composite
Spårvidd:	108,6 cm	119,5 cm	108 cm	108 cm	106,7-111,8 cm
Längd/bredd/höjd:	301,5x127,5x121,5 cm/ 299,7x127,5x104,5	306x125x102 cm (1000: 318 cm lång, 105 hög)	325,1x121,9x123,2 cm	315,5x124,5x130,5 cm	322,6x118,1xuppges ej cm
Tankvolym:	38 l	40 l	40,9 l/ 34,8 l/ 40,9 l	38 l	42 l
Oljetankvolym:	3,7	3,5 l	uppges ej	3,5 l	Uppges ej
Att äga					
Pris:	116 900:-/ 140 900:-	131 800:-, 119 900:-, 109 500:-	119 900:-/ 124 900:-/ 106 900:-	119 900.-/ 107 500:-/ 71 500:-	111 800:-
Färg:	Blå	Svart	Blå/ svart/ blå-röd	Svart/ svart/ röd	Orange
Generalagent:	Yamaha Scandinavia AB	BRP Sweden AB	Polaris Scandinavia AB	BRP Sweden AB	KGK Suzuki AB

back country II jacket #10035
colours: Chalk or Charcoal
sizes: XS to XL
info: 10000 mm
ca. pris: 2299:-

access jacket #10034
colours: Black or Chalk
sizes: S to XL
info: 5000 mm
ca. pris: 1699:-

back country II

back country II pant #04189
colours: Chalk or Charcoal
sizes: XS to XL
info: 10000 mm
ca. pris: 1699:-

access

SNOW 05/06

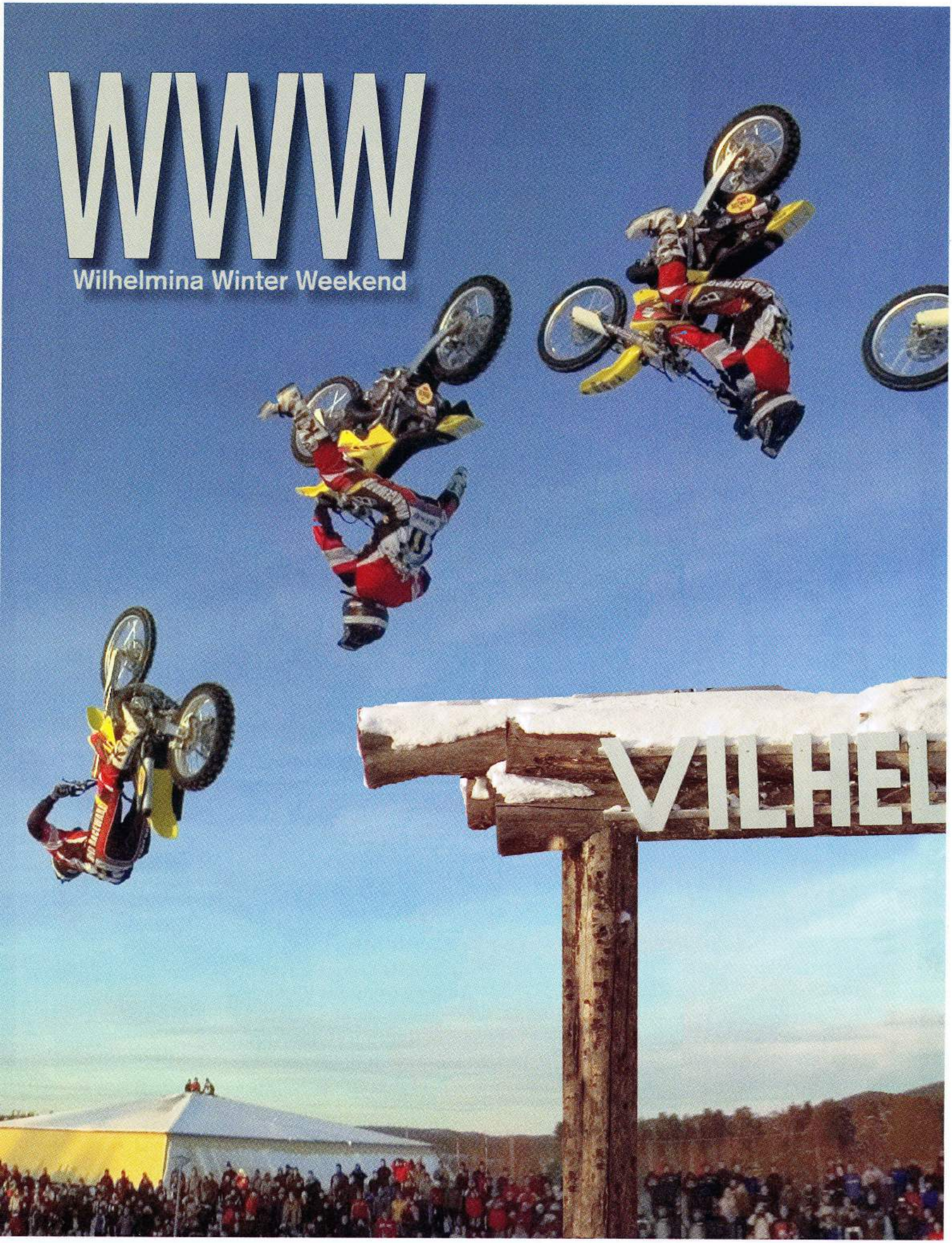
access pant #04188
colours: Black or Dark Stone
sizes: S to XL
info: 5000 mm
ca. pris: 1299:-

bruhns.com

FÖR MER INFORMATION KONTAKTA DIN FOX ÅTERFÖRSÄLJARE ELLER BRUHNS PÅ TEL 0176-224599, WWW.BRUHNS.COM

WWW

Wilhelmina Winter Weekend



MINA

VILHELMINA

Att lyckas locka 4200 personer till ett utomhusevenemang i Februari i Lappland gör man bara med extremt bra marknadsföring och en bra idé. Täta Holeshotrace och en Big Jump Jam i den högre skolan lockar tydligen ut folket ur stugorna. Välkomna till WWW.

Text & Bild: Björne SnowRider

Patrik "Chefen" Abrahamsson besökte naturligtvis Vilhelmina.

Eftersom starten betyder allt, gäller det att ladda ordentligt.

Malgomajskolan Transport körde över 10,000 kubikmeter snö till banan.

Agne Danielsson Vilhelmina.

Junior Lundeberg tillhör framtidens riktiga snabbåkare.

Jocke Strandberg Umeå..

Erik Andersson 16 år www.frostydemons.nu rockar på.

Även de yngsta får köra Holeshoten.

Jerry Jonsson Vilhelmina www.2jump.se.

Den relativt nya grenen HoleShot har slagit väl ut då den är lätt att arrangera eftersom banan är extremt kort och kompakt. Med rätt tillstånd från kommunen så kan man i princip få till en holeshottävling på vilken parkering som helst i de centrala delarna av en stad. Det enda du behöver är en motiverad arrangör, förare och bra väder, folket kommer jag lovar.

Mannen bakom tävlingsgrenen Holeshot heter Kenneth Andersson och håller till i Wilhelmina. Detta har dock inte hindrat honom från att arrangera tävlingsformen runt om i norra Sverige.

Eftersom Kenneth gillar när det rör på sig hemma i byn såg han till att dra ihop det största arrangemanget i Wilhelmina under namnet WWW, Wilhelmina Winter Weekend. Inte nog med att Holeshoten fanns mitt i byn, en av de bättre BigJumpuppvisningar jag varit på fanns där också.

Eliten

Norska Öystein bjöd på ett gäng högkvalitativa backflips med cross och Jesper Rosling visade hur man inte och hur man ska göra med en quadracer. Han började med några riktigt cleana trick och avslutade med att peta ur växeln i rampen och satte Pretdatorn rätt i kortsidan på landningen. Vi träffade honom på den lokala pizzerian efteråt och han såg minst sagt justerad ut eftersom han gick som en robot.

Skoteråkarna visade också dom att de visste vad de höll på med bland annat så var Jerry Jonsson, Ankan, Macen och Erik från Frosty Demons där och visade var skåpet skulle stå. Micke Ljungberg drog ner de största applåderna och hoppade i alla fall en gång innan skoter gav upp, snacka om antiklimax.

Hoppa på tåget

Varenda hotellsäng var bokad under helgen och gott om partaj fanns det också, hela Wilhelmina riktigt andades festival. Jag bodde själv på Lilla hotellet och kan lätt rekommendera det till er alla. Jäkligt trevlig personal och mycket riktigt som namnet skvallrar, litet.

Hoppas för Wilhelminas bästa att kommungubbarna förstår att uppskatta evenemanget och hoppar på tåget till 2006.

Kenneth med planen

–Planerna är redan utstakade för nästa år, fortsätter Kenneth.

–Då kommer vi att köra tre varv istället

Jerry J 3:a i tävlingen

Mr Holeshot, pojken bakom hela iden heter Kenneth Andersson.

Ankan "The Duck"

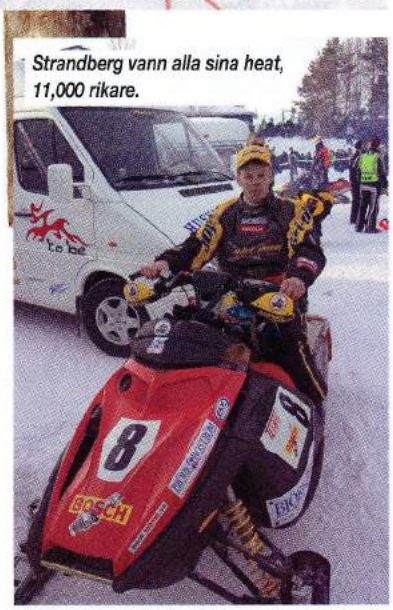
för ett, vi får mer tid på oss att lina upp nästa heat och det hela flyter på bätter med mer action. Vi måste ju försöka utveckla hela idén med Holeshot. Hela idén bygger på att det ska hända någonting för både publik och förare hela tiden, dötid är bannlyst, avslutar Kenneth.

Att hela tiden hålla publiken sysselsatt är ingen lätt sak men en nödvändighet för att locka folk.

Vi på SnowRider hade möjlighet att ta en helikoptersväng runt hela området under pågående tävling och synen av närmare 5000 personer imponerade stort.

Planerna för nästa år är redan dragna och vi återkommer i ämnet när saker och ting är helt bokade och klara. Naturligtvis ska ni som var där även åka dit igen, för det ska nämligen vi.

Egon Danielsson V-mina



Strandberg vann alla sina heat, 11,000 rikare.

Veteranklassen har blivit en succe.

Kendy Anderssons fabriksracer från -69 såldes utan lysen!

Benny Norman har gett sig fan på att stoppa snoppen i tanken!

DO YOU **GET IT?**

01. SNOPRO HJÄLM XROSS (SVART) **02.** SNOPRO HJÄLM XROSS (RÖD) **03.** SNOPRO HJÄLM HEADBANGER (SVART) **04.** SNOPRO HJÄLM XROSS (BLÅ)

05. SNOPRO OVERALL TRAIL (SVART) **06.** SNOPRO BYXA TUNDRA (SVART) **07.** SNOPRO JACKA TAIGA (SVART) **08.** SNOPRO JACKA TAIGA (BLÅ) **09.** SNOPRO HANDSKE ULTRA (SVART)

SNOPRO

Snowmobile Parts & Accessories

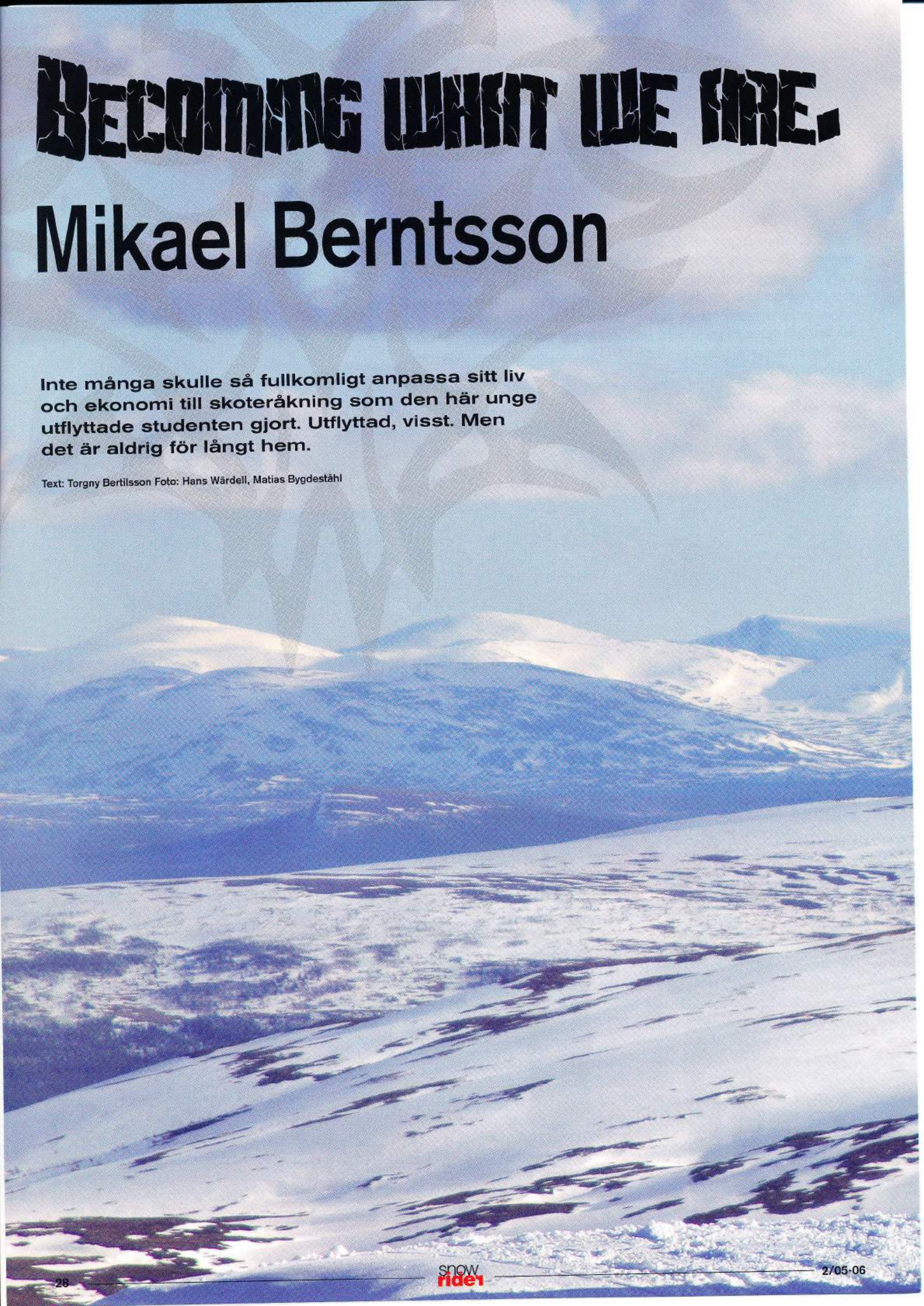
DISTRIBUTÖR: **DUELLS** • WWW.DUELLS.SE

Becoming what we are.

Mikael Berntsson

Inte många skulle så fullkomligt anpassa sitt liv och ekonomi till skoteråkning som den här unge utflyttade studenten gjort. Utflyttad, visst. Men det är aldrig för långt hem.

Text: Torgny Bertilsson Foto: Hans Wärdell, Matias Bygdeståhl



Notera gärna den lilla gröna plastdunken som är en kär följeslagare. Medan vi andra klarar oss på våra 45 liter har Micke oftast gjort slut på sin tank till lunch.

Sköna lössnö repor är inte bara förbehållna skidåkare.

Den "Våldtagna hårdrocks Vipern", som den annonserades ut som, visade sig vara allt annat än svårsåld. Ärlighet varar längst!

För att skriva något allvarligt för en gångs skull så kan man på bilden tydligt se hur vältränade skinkor man får av sitta på skolbänken och skruva på sig när man inte klarar matte tentorna.

För Mikael Berntsson startar en vanlig helg i fjällen fredag eftermiddag när han med munnen full av halvtuggade nudlar och en hastigt ihoprafsad ryggsäck innehållande det nödvändigaste snubblar in på perrongen i Linköping och tåget hem till Östersund. Med ett lyckligt leende äntrar han tåget och ser fram emot en 12h åktur med sin sittplatsbiljett och matteböckerna som enda sällskap.

Vi plockar upp honom på stationen i Östersund på lördagmorgon, glatt visslande gör han små schottis-steg hela vägen bort till bilen. Tre timmar senare kommer vi fram till ett snötyngt Jormvattnet där vi skyndar oss att lasta av och ge oss upp på fjället. När det mörknar beger vi oss hem till campingen och den väntande bastun och pilsnern. Ibland blir det en öl, ibland fler, oavsett vad så är Mikael uppe först morgonen efter och bär in våra kläder från torkrummet. Medan vi andra stapplar ur sängen står Micke på huk ute i mörkret och yrsnön och plockar isär variatorn eller rengör förgasarna på polarnas krånglande skotrar. På söndag eftermiddag när vi andra dödströtta sätter oss i bilen är Mikael fortfarande som ett liten unge på magiska champinjoner. Tre timmar tillbaka till Östersund, vi skippar pizzan i Gäddede för att hinna med tåget söderut.

Han kommer fram till Linköping på måndag morgon, missar första lektionen och halvsover sig igenom resten av dagen. Slitsamt? Javisst, men nu är det ju bara några år kvar innan han tar examen från universitetet, så det är ju inte hela världen. Och det är ju några dagar kvar till nästa fredag bara....

Hur började det här med skoteråkning för dig?

Som liten grabb var jag nog inte så aktiv i onödan, hade man lov så var det lov, det var det absolut inget alternativ att ödsla bort det på att jobba. Argument som att "Du kan ju tjäna pengar" bet inte på mig. Vad skulle jag med dom till? Jag var en fri och lycklig själ utan materialla behov.

Öh, kul att höra det från dig. Vi som känner dig nu för tiden har nog en annan uppfattning, åtminstone vad gäller skotrar och tillbehör. Vad gäller resten skulle jag nog vilja påstå att inte mycket ändrats, jäkla bohem.

Ja, djävulen slog klorna i mig där någon gång i 15 års åldern. Jag kommer ihåg vändpunkten som kom att förändra det mesta i mitt liv. Brorsan skjutsade mig en dag ett hundratal meter runt gården till garaget på sin Lynx 3800 Rave, en för sin tid obeskrivligt otämjbar best. Vilket drag! När vi drog på gick det nästan inte

att andas, det var där vid garaget jag bestämde mig för att tjäna ihop pengar och köpa mig en egen skoter. Hösten efter köpte jag min SRV 540 och inledde mitt liv i ekonomisk katastrof och förödelse.

Det är alltid roligt att höra hur andra arbetat sig upp genom modellfloran och vilka skotrar som varit den fulländade skolpojksdrömmen vid olika tidpunkter.

Efter min SRV fick jag tag på en av de ganska sällsynta -93 Cobra Enduro med 536 motorn. Öhlinare runt om, det var tider det. På sommrarna satte man plant tills händerna blödde och slet som ett djur för att få ihop dom 20-30 000:- som behövdes för att kunna byta upp sig. Sju veckor av varje sommarlov i händerna på mer eller mindre galna förmän hos SCA. Men det var kul med, man lärde sig uppskatta belöningen för jobbet. Jag hann med en -97 Enduro 500 som fick ett abrubt slut mot en sten, som tur var hade jag försäkrat så för de pengarna fick jag tag på en -98 XC 440. Skolåren var verkligen en kamp för att kunna byta skoter, för att inte tala om att tanka!

Hmm, nostalgi när den är som finast. Vilket är ditt bästa skoterminne då?

För ett år sen var vi till USA och hängde med grabbarna bakom Alticity, det var ganska svårslaget. Hela grejen med stora diesel pick-up:s, pudersnö och höga berg var skön. Men trots allt är det nog här hemma som jag har de bästa minnnena och upplevelserna, sånt som formar en till den man är.

Tänk de gånger i mörkret vi varit fast i bottenlösa raviner på fjället med den dåliga reservremmen, uttorkad, hungrig, och med lite bensin. Färdiga att ge upp har allt plötsligt löst sig, dagsmejan frusit på så vi kunde ta oss upp, nån lyckats trampa ett nytt spår runt de där träden som stod i vägen, sånt som i slutändan leder till att man lyckas ta sig hem och får krypa ner i badtunnan och njuta av en kall pilsner. I våras hade vi en ganska skön tur upp till en övergiven snowboard park, i dalen under oss var det grönt och sommmar medan vi hade av snö och en otrolig solnedgång.

Det är omöjligt att välja ett bästa minne, i slutändan handlar det ju bara om att få lägga den där perfekta pudersvängen.

Hårfager och med en otäck sängkammarblick.

Bilden är tagen i början av juni när varje minut skoteråkning känns som ett frispel på favorit flippret, med körsbärs topping.

Namn: *Mikael (Micke) Berntsson*
Ålder: *Aldrig mer än 17år (25 år, red anm.)*
Yrke: *Studerar till civilingenjör.*
Bor: *Linköping rent fysiskt, men jag har nog egentligen aldrig lämnat Jämtland!*
Äter: *Nudlar och risgrynsgröt.*
Dricker: *Smuggelbärs och hemgjort vin vid högtidliga tillfällen.*
Crib: *Studentlya*
Rides: *-04 REV 440, en gul -85 Mazda B2200 Pickup diesel. Dom matchar varandra!*
Motto: *Lägg av nu, motto? Äh, jag vill ut och åka.*

Över 5000 per dag besöker www.snowrider.se gör det du också!

Av: Owe Webmaster Hedlund

Är du gammalmodig och inte besitter en Internetanslutning bör du genast avsätta en slant och investera i en. Har du inga planer på det är alternativet att du slutar att läsa denna text genast, du kommer nämligen att inse att du måste ha tillgång till Internet efteråt. I skrivande stund är det över 5000 personer per dag som besöker Europas största snöskotersajt, och du vill väl vara som alla andra?? Tänkte väl det...

Det är nu lite mer än 4 år sedan Björn frågade mig om jag ville ta på mig att göra en ny hemsida för deras skotertidning. Som skotergalen och med en viss besatthet av datorer så gick det ju inte att tacka nej. Björn som då var novis när det gäller Internet gjorde att jag fick rätt fria händer. Tiden går och det är nu ganska exakt fyra år sedan snowrider.se såg insidan av en datorskärm för första gången. Det första året kördes den som otlas.se men när reglerna för domännamn lättades i slutet av 2002 så var det ingen av oss som tvekade på att registrera snowrider.se. Mycket har hänt sedan dess, vi har bland annat bytt utseende på sajten 3 ggr, den senaste har premiär lagom till skotersdag. Under skalet kan det tyckas vara samma innehåll men kontinuerligt görs förändringar och nya funktioner.

Forumet populärast

Den i särklass populäraste avdelningen på sajten är forumet, där kan du diskutera allt mellan himmel och bark med en blandad flora av människor. Har du en fundering på hur lederna är runt Pilkalampinoppi eller om det finns någon som testat en högkammsmatta på en Indy 650 så får du garanterat svar på dina funderingar. Vad än du går runt och funderar på så går det att diskutera med likasinnade som också brinner för snöskoter i vårat forum, du är väl medlem?!

Sedan starten i September 2002 så har nästan 5000 personer blivit medlemmar på forumet. Utan miniräknare räknar vi lätt ut att det är mer än fyra nya medlemmar per dag i snitt.

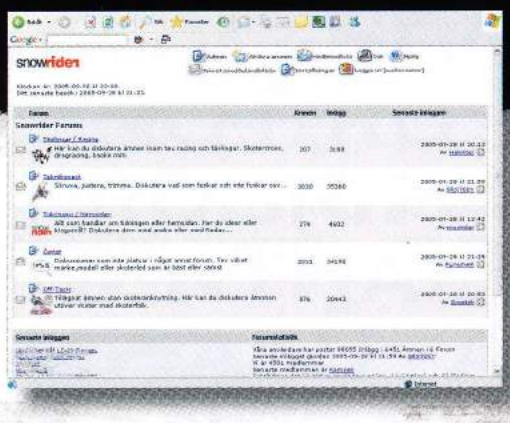
Nyhetsavdelningen kan ingen missa då detta utgör stommen i sajtens uppbyggnad. Där finns det dagligen nyheter som antingen revolutionerar skotervärlden eller som är av mindre relevans. Under högsäsong så är det här du hittar resultat och dylikt från de senaste tävlingarna. Med nästan 1500 nyheter i lager innebär det att det i snitt publiceras en ny nyhet varje dag. Vissa dagar kan kännas om öken medans andra dagar påminner om monsunregn.

Läsarbilderna är den klart populäraste sidan efter just forumet. Vi får in massor med bilder från er läsare med mycket varierande kvalitet. De flesta publiceras i sinom tid men det finns exempel på mindre lämpliga bilder som inte kan visas. För upplysningsskull kan nämnas att nakna tjejer, killar på toa eller armbrytande fjortisar inte på något vis kan klassas som skoterbilder.

Vill du köpa en ny eller begagnad skoter är ett besök på skotertorget.se ett bra sätt. Där finns nämligen mängder av objekt både från privatpersoner och handlare.

Fördelen med att köpa från handlare är att de kan erbjuda finansiering och har i regel välservade skotrar. Går du i säljartankar så är det naturligtvis enkelt

några av de populäraste läsarbilderna



att sätta in en gratisannons med bild. Du slipper till och med skala ner bilden med ett avancerat bildprogram då det sker per automatik när du lägger in annonsen. För att känna av intresset på just din skoter finns det en räknare som visar hur många klick besökarna gjort på just din skoter.

Just nu har vi över 1400 annonser sökbara i skotertorget och det är faktiskt lika många som blocket.se lyckats skrapa ihop!

Stöldbanken är en för året en ny funktion. Då det dessvärre stjäls på tok för mycket skotrar i detta land vill vi vara med och bidra till att den stackare som blivit av med sin ögonsten får tillbaka den på ett eller annat sätt.

Vi hoppas med denna funktion nå ut med stölden till så många som möjligt, och vart ska man göra det om inte på Europas största sajt för snöskotrar!?

Vill du skryta med att du gillar livsstilen Snowrider så finns det flera enkla sätt att få ditt lystmäte. I mobilhörnan finns ett gäng fräscha bakgrundsbilder och logotyper till din mobil.

Med ett enkelt SMS kan du nu få den skickad direkt till din telefon. Är du lite mer vågad och vill gå runt i något av våra häftiga klädesplagg går de enkelt att köpa dem via Snowshopen, ett par klick med musen så har du T-shirten eller huvtröjan du drömt om hemma i brevlådan.

Siffror

De flesta besöken på snowrider.se sker mellan 18-22 på kvällarna. I övrigt är det ganska jämt fördelat under hela arbetsdagen (8-18) och det är få som orkar vara uppe kl 04 men det finns de som aldrig vill lämna oss. Tydligen då finns det ett uppdämt behov efter en helg då det är Måndag som är den mest populära dagen att titta till oss.

Som nämns tidigare så är det i skrivande stund över 5000 unika besökare som hittar till oss varje dag, det är över 150000 per månad! Som mest har vi haft över 10000 besökare under en och samma dag. Normalt är det några färre som besöker forumet kontinuerligt, ca 4000. Om vi ska blanda in lite datanerdspråk så skeppas det ca 30GB data per månad från huvudsajten och lika mycket från forumet ut till era datorer. Till det kommer biografservern som ligger på mellan 20-30GB per månad beroende på hur filmpremiärerna ligger. Det blir nästan 100Gb per månad totalt som ni plockar ner från oss. För er som inte begriper megabytes och microchips så kan det jämföras med 20 DVD skivor eller 150CD skivor varje månad. Väl mött i cyberspace...

Tipsa!
Du vet väl att du kan hjälpa oss bli bättre genom att tipsa oss om nyhter, evenemang eller något helt orelevant.
Använd Tipslådan på hemsidan!

Leasa dig till framgång

Att investera i ett par gula Öhlinare inför vintern kan vara i saftigaste laget för plånboken och i slutändan onödigt eftersom du inte har en aning om hur du ska ställa in dem. Var lugn, det finns bot på båda dessa problem.

AV: Björn Friström

Svenne Revelj med företaget Revelj Racing har levererat Öhlinsdämpare till det Svenska skoterfolket sedan Hedenhös dagar och då främst till tävlingsförare.

–Många av dem som köper Öhlinsdämpare har inte en aning om hur man ställer in dem på bästa sätt, vissa har inte ens koll på kompression och returinställningarna, säger Svenne Revelj.

För att råda bot på ovissheten och samtidigt göra det lite smidigare rent ekonomiskt för kunden så har Revelj Racing tillsammans med Öhlins dragit ihop en paketlösning för hela säsongen.

Stötdämparkursen

Före säsongen betalar du 9000:- + moms för en komplett uppsättning av Öhlins värstingdämpare 46 mm PRX i boggin och PRX 36:or till framändan. Du och din skoter samt mekaniker är sedan inbjuden till en stötdämparkurs veckan före ArcticCat Cup (4-5 Januari) i den högre skolan där du inte bara får lära dig stötdämparens funktioner utan också får din maskin helt unikt inställd. Dämparna kommer alltså att chimsas in för just dig av Öhlinspersonal.

Krokig kolvstång

För er som hoppar på det här tåget kommer det också att finnas support på vissa tävlingar där ett utbytessystem för trasiga dämpare är framarbetat. Så här fungerar det. Du kör tillexempel SM-finalen. Du blir påkörd i det första heatet och en av framdämparna kröker sig. Du skruvar av den knallar bort till Svennes Öhlinsvagn och byter ut den böjda dämparen mot en ny. Du får sedan en faktura på överenskommet belopp, i detta fall en kolvstång samt arbete för byte av denna.

Uppdatering

Det kommer också att bli en andra stötdämparkurs som går under arbetsnamnnet "Nr 2 Uppdatering" där ni får chansen att chimsa om maskinen återigen. Ni får då också lite kompletterande information om just settingen på just er maskin. Under dessa stötdämparsessioner få ni reda på det mesta om just Chassits funktioner och den individuella inställningen av maskinen. Om ni tar detta på fullaste alvar är det meningen att ni ska vara mer eller mindre självgående efter denna säsong. Det som inte tas upp under dessa dagar är ren service av dämparna.

Sammanställning.

1. Du betalar 9000:- + Moms för 4 st Öhlinsdämpare före säsongen.

2. Du är inbjuden att delta i stötdämparkurs med tillhörande individuell chimsning för just din maskin. För boende och mer information ring Svenne Revelj.

3. Du har tillgång till support och stötdämparutbytessystemet eftersom Revelj Racing kommer att vara på plats på alla de stora tävlingarna så som bland annat VM, vissa SM-kval SM-final och ArcticCat Cup.

4.Efter säsongen köper du loss dämparna med 40% rabattering av ordinarie pris.

För mer information om detta ringer du helt enkelt revelj Racing i Hedeviken.

De har telefonnummer 0684-120 59.

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

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

SNOW HAWK

Modellen Outlaw skall säljas till dom riktigt avancerade förarna.

Avgassystemet är nytt och skall vara tystare. På Sport Trail sitter även en ljuddampare, allt för att fjäska för en bredare kundkrets.

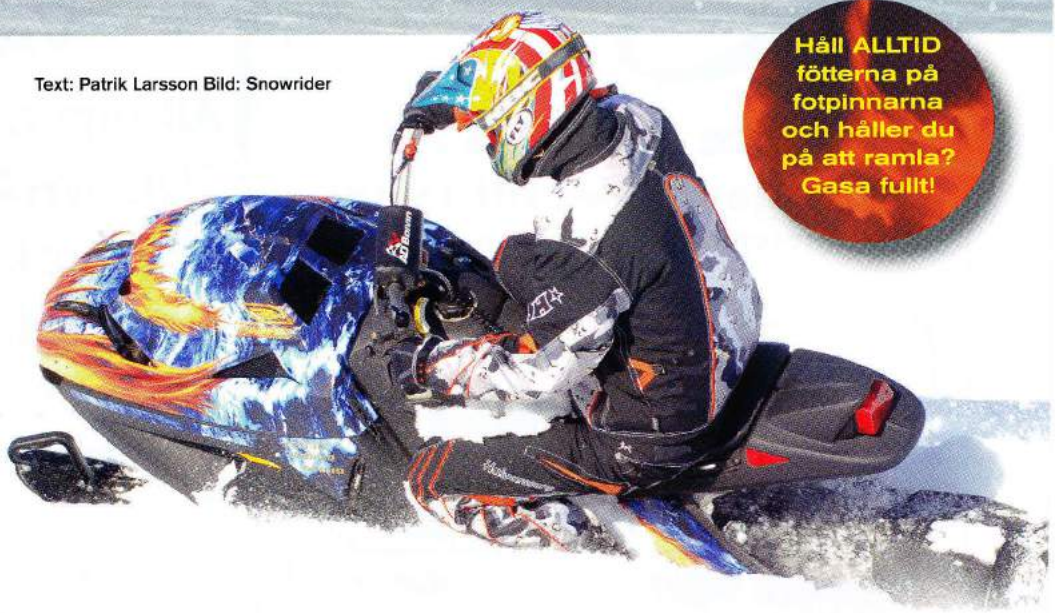
De höga kammarna sliter upp en hel del is och snö men stänkskärmentar effektivt hand om sprutet.

Här är den nya skidinfästningen som gjort Snow Hawk mer lättkörd.

Barnmodellen av höken kommer även den att importeras till Sverige.

Snow Hawk var något helt nytt då den presenterades inför säsongen 2002 och utvecklingen har väl inte varit någon succé direkt. Men håller det på att vända?

Text: Patrik Larsson Bild: Snowrider



Håll ALLTID fötterna på fotpinnarna och håller du på att ramla? Gasa fullt!

Det skall erkännas, inför provkörningen av Snow Hawk så var jag lite nervös eftersom det var första gången för mig. Och det vet vi ju att det kan vara lite nervöst första gången man skall komma till skott så att säga. Jag hade hört hur svårkörda dom var och att det var svårt att få ett bra flyt i körningen.

Jag försökte snappa upp tips från alla som ansåg sig veta lite mer. Jag processade informationen och "torrflög" Snow Hawk inne i huvudet.

Torrflygning är något jag lärt mig under mina flygutbildningar och den kunskapen har många gånger hjälpt mig i mitt liv. Det kan vara som förberedelse inför en uppkörning, en uppflygning eller till exempel en jobbintervju. Att torrflyga innebär att man helt enkelt föreställer sig att göra en viss sak om och om igen. När du sen står där inför din uppgift så känner du igen dig i ställer för att känna dig helt och hållet främmande och osäker.

Nu var det dags att köra på riktigt. Först några försiktiga varv på plan mark och sen bar det iväg uppför skoterleden och ut på fälten vid foten av ett av Utahs många höga berg. Det var jag, Webb-Owe och Henrik. Henrik har kört en hel del Snow Hawk i sina dagar och det syntes att han kände sig hemma direkt. Vi fick även med oss två representanter från AD Boivin som ville instruera och visa oss vad man kan göra med en Snow Hawk.

Husqvarna

Nu var vi igång och jag tog det lite försiktigt och tänkte på dom olika tipsen jag fått. Egentligen så är det hanteringen av rullgasen som är den stora grejen. Håll hela tiden jämn gas och släpp inte av för fort och för kraftigt. Snow Hawk har en tendens att nästan tvärstanna när man slår av på gasen för snabbt.

Eftersom man har en upprättstående körställning så kan det kännas som om man är på väg att flyga över styret vid sådana tillfällen.

Jag vet inte om det är den nya skidinfästningen eller mina mentala förberedelser som gör att jag känner mig riktigt hemma direkt, den Snow Hawk av modellen färgglad Sport Trail som jag kör är helt enkelt lättkörd! Inga konstigheter alls och körkänslan påminner om en tidig 80-tals Husqvarna enduro-cykel.

I omloppsbana

Våra två vänner instruktörerna stannar till ovanför en brant på kanske tre-fyra meter som utgör övergången mellan två stora och plana ytor. Den här branten bildar på det sättet ett naturligt hopp där ute på fälten. Den engelskspråkige av våra instruktörer säger att nu skall hans franskspråkige kompanjon visa hur man hoppar. Killen åker iväg en kilometer bort och vänder.

Han håller sen rullen stumt i botten hela vägen rakt in i den uppåt-sluttande vallen. Baauu!! Han flyger, flyger, flyger och sen flyger han lite till. Under tiden står vi på knä med händerna i kameraväskorna och bara gapar. Ingen fick med det på bild... och alla är helt stumma.

Han hoppar några gånger till så att vi kan fota och nu hörs det att han släpper av lite innan hoppet som en människa med normal självbevarelsedrift skall göra. Och det syntes på hans ansiktsuttryck att han vart nog lika skärrad/imponerad av vad han höll på med som vi.

Friåkning

Sen är det dags för friåkning i lössnö. Och instruktionerna lyder: Håll ALLTID fötterna på fotpinnarna och håller du på att ramla? Gasa fullt! Och sist men inte minst, ha roligt!

Det är i lössnön som Snow Hawk trivs bäst och det borde i princip vara omöjligt att köra fast med den. För det finns inget som den kan hänga upp sig på.

Det är lätt att göra riktiga femöresvändningar och luta ner ekipaget riktigt brutalt. Skida och matta håller verkligen i greppet. Vid riktiga nerlägg i lite djupare snö gör att knät och benet fungerar som en snöplog åt fel håll. Och efter lite svängande så har du hela famnen ända upp till hakan full med snö. Och håller du på att ramla? Då finns det bara en lösning: det är att gasa fullt och hålla i så får du en chans till.

Mini Hawk

Det skall böjas i tid det som krokigt skall bli, sa alltid min farmor.

Och det är väl lite av det som är tanken med den nya HAWK Jr. Eftersom jag är minst med mina 182 cm över marken i det här sällskapet av tvåmetersmän, så var det jag som fick agera barn och provköra den här minihawken.

Konstruktionen är enkel. Man har tagit en motorsåg, monterat av svärd och drev men behållit cetrifugalkopplingen, det hela har sen monterats i den lilla hawk-ramen, klart!

Ja, sen skall man koppla gasreglaget och drivningen till mattan, sen är det riktigt klart. Man tankar helt enkelt i sågens vanliga tank och man startar motorn med hjälp av den före detta sågens magnapull.

Enkelt och kul. Men modellen är till för barn som är åtta år eller äldre så mina körupplevelser är väl inte riktigt relevanta.

På Hawk Jr som skall säljas i Sverige kommer en svensktillverkad kartmotor från Radne Motor AB att monteras.

600 HO

Snow Hawk 600 HO finns i år i fyra olika utföranden, den svarta Outlaw i kort och långt utförande och den färgsprakande Sport Trail också den i en kort och en lång version.

Nytt för året är ett tystare avgassystem, ny skidinfästning som ändrar styrgeometrin något, styrskenorna snow tracker, ställbar säteshöjd och det nya sättet att dekorera huven.

Dessa nyheter sitter på modellen Sport Trail och det är tänkt att den skall passa gemene man bättre än tidigare. Egenskaper som lägre ljudnivå, lättare och mindre tröttande styrning samt att man kan anpassa den efter förarens längd är något som AD Boivin tror att kunderna vill ha.

Outlaw skall vara modellen för dom riktigt avancerade förarna som behärskar den här typen av "skoter" fullt ut. Outlaw kommer att vara utrustad med alla nyheter utom ljuddämparen och den inställbara boggin.

Snow Hawk har funnits några år på marknaden nu. Och många trodde väl att det bara skulle bli en dagslända som snabbt glömdes bort. Men AD Boivin verkar vägra att ge sig och dom har förmodligen några riktigt uthålliga och intresserade finansiärer bakom ryggen.

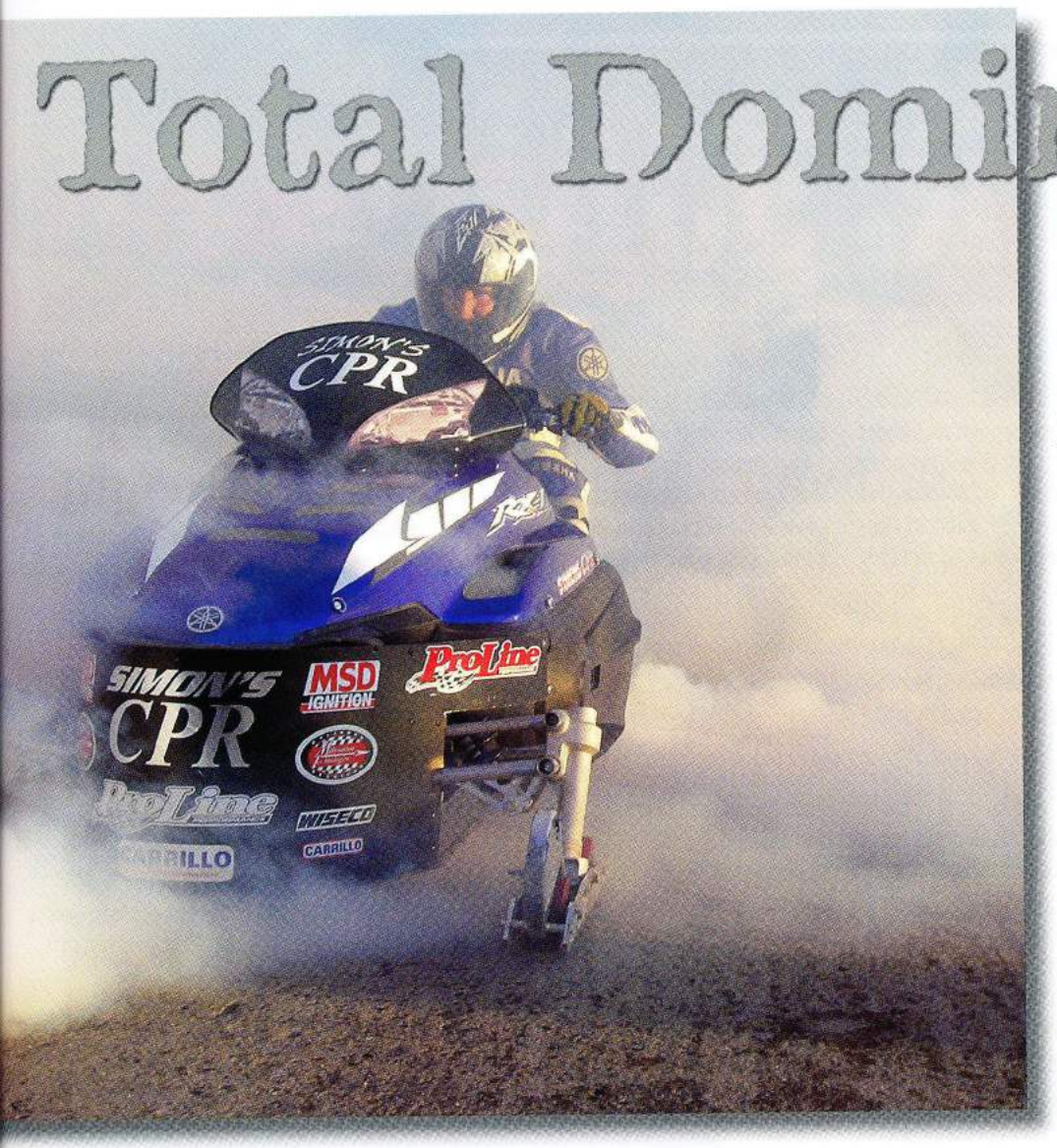
Intressant är att notera att Snow Hawk dyker upp allt oftare i skoterfilmer och dom verkar till och med gå riktigt bra på öppet vatten.

6+6

Enligt Abina Group som är den nya generalagenten i Sverige och Finland för AD Biovins produkter. Så får dom bara tillgång till 12 stycken maskiner för varje land, sex Outlaw och sex Sport Trail. Och alla är av den korta modellen med 121" matta. Anledningen till detta är att efterfrågan är så stor i Amerika just nu och att produktionstakten på 250 maskiner om året helt enkelt inte räcker till för att fylla den allt mer ökande efterfrågan som uppstått.

Historien om Snow Hawk är definitivt inte över än och även om den förmodligen aldrig kommer att bli någon dussinmaskin så kommer vi med all säkerhet att få se den även nästa säsong, men då som både kort och lång version.

Total Dominans



För bara några år sen var det som att sparka en död gris i röven när man körde en fyrtaktsskoter. Nu körs kvartsmilen på under åtta sekunder och med en slutfart på 274 km/h, vad är det som håller på att hända?

Text: Patrik Larsson Bild: Simons CPR

Simons CPR monterar turbon fram, vilket visat sig vara mycket positivt just inom dragracing. Flera konkurrenter har försökt att göra det samma men inte lyckats riktigt lika bra.

Här skulle den gamla klyschan om att visa den här sidan till resten av startfältet passa perfekt, men den fällan kommer inte vi att gå i.

Brrr, brrr. Den amerikanska telefonsignalen ringer några gånger.

-Hi, Simons CPR, svarar någon.

-Hello, is this Jeff Simons, owner of the Simons CPR RX-1? Stammar jag fram på fin dalmålsbruten svengelska.

-Yea, speaking, säger Jeff.

Jeff Simons har varit i branschen i 23 år och CPR i företagsnamnet betyder "Computerized Pipe Research" och härstammar från de glada tvåtaktsdagarna. Han och hans sex anställda gör fortfarande lite trimdelar till tvåtaktare men huvudinriktningen har helt slagit över till fyrtaktmotorns fördel. Han säljer lite delar till Sverige och då är det är mest turbo- och variatorkit som skeppas över Atlanten.

På frågan om hur det är möjligt att åka så här fort med en snöskoter svarar Jeff att det helt enkelt den gamla vanliga sanningen att finns det inte tillräckligt med kraft så får man trycka fram lite till. Den här släden går helt enkelt fort tack vare rå och brutal kraft.

Skotern är i grunden en Yamaha RX-1 Warrior 136" från 2004 och har bara byggts om med delar som kan köpas på marknaden av vem som helst. Och mycket av delarna och de olika ombyggnadssatserna tillverkar Jeff och hans företag själva. Dom bygger också mer än gärna ihop en hel motor åt en om man vill och Jeff säger åt mig att om jag skickar en RX-1 motor plus 15 000 dollar så skall han bygga en likadan motor åt mig.

Motorn levererar 550 hk men har 75 hk till att ta fram med hjälp av lustgas. De här extra hästkrafterna finns till bara om det skulle behövas, helt enkelt om någon är snabbare än dom. Det har hittills inte skett.

Flaska nummer två

Det sitter även en flaska till monterad men den används bara någon sekund i starten för att underlätta att trycket i turbon byggs upp.

Med Simons CPRs turbokit monterar man turbon i motorutrymmet, bakom motorn. Avgasutblåset leds ut genom "tanken" på höger sida. Kanske inte den bästa placeringen i hörselskadesynpunkt, men det sparar vikt enligt Jeff som har tagit fram ett paket speciellt för detta.

Viktbesparingen skall vara ca: 13 kg

IT TOOK US ONLY 7 SECONDS TO GO WHERE TWO-STROKE GONE BEFORE.

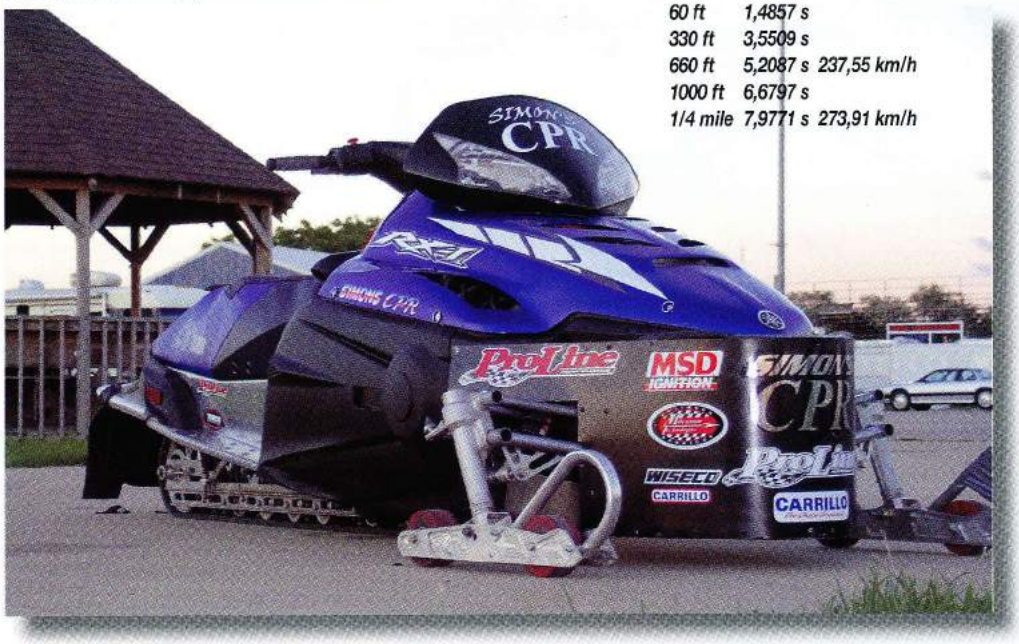
och det kostar 1000 dollar men då ingår avgassystem, 9,5 liters tank och en lättare specialsits.

Raceklar väger skotern cirka 256 kg då är det inklusive lustgasflaskor och en 1 3/8" drevaxel monterad.

Originaldrevaxeln visade sig inte riktigt hålla måttet för krafterna som motorn producerar. Den gick helt enkelt av och den smällen skickade även vevhuset in i den snart överfulla motordelshimlen.

Lösningen var att montera i en starkare och längre drevaxel och att bygga om kedjehuslocket så att båda axlarna har bärande kullager även på husets yttersida.

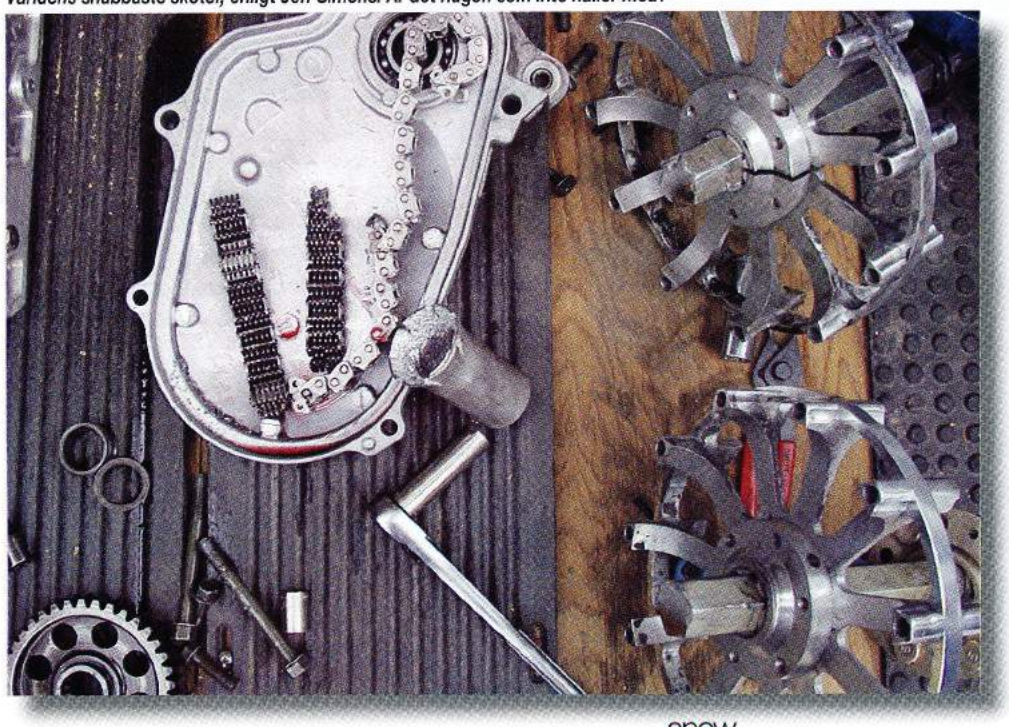
Originalprylarna höll inte. Drivaxeln gick av och tog med sig växelhuset i fallet. Notera konstverken till drivhjul, Nationalmuseum nästa!



Tidkort från världsrekordkörningen

60 ft	*1,4857 s*	
330 ft	*3,5509 s*	
660 ft	*5,2087 s*	*237,55 km/h*
1000 ft	*6,6797 s*	
1/4 mile	*7,9771 s*	*273,91 km/h*

Världens snabbaste skoter, enligt Jeff Simons. Är det någon som inte håller med?



Centrifugalkraft

Asfalts-boggin och skidorna är av märket ProLine, mattan är en 136" Camoplast asfaltsmatta. Och på tal om mattan så frågar jag hur höga farter mattan klarar av. Och Jeff svarar: Jag vet inte.

Att studera krafterna som påverkar ett objekt som spinner i mycket höga hastigheter kan man mycket lätt göra och se verkningarna av på en dragracingbil.

I starten står bilarna med bakdäcken helt ihopsjunkna, däcken hänger likt påsar runt fälgarna. Sen när starten går och däcken börjar att rotera så växer diametern mer och mer, dom blir även smalare och smalare ju längre ner efter strippen bilen färdas i en allt högre och högre hastighet.

För man över det här resonemanget på en snöskoter som har en matta som mer och mer strävar ett anta en form som ett hjul, så kan man lätt föreställa sig vilka krafter som matta, boggi, drivaxel och vändhjul utsätts för.

Jag fortsätter diskussionen med Jeff om vad som kommer att hända den gången en matta går av i farter upp emot och över 280 km/h.

-Ja, i värsta fall avlider väl föraren... säger Jeff eftertänksamt.

Världsrekord

Klassen som dessa tävlingar körs i heter "Quick16-Shoot Out" och i den klassen finns det bara en regel och det är att det inte finns några direkta regler. Och det gör detta rekord ännu mer imponerande för skotern är ju byggd på en maskin som finns att köpa ute på marknaden av vem som helst.

Världsrekordet som Team Simons CPR slog låg på 8,22 s med en slutfart på 262 km/h och togs enligt Jeff under helt perfekta förhållanden.

Att förhållandena var bra då kan

Förare: Dan Wade

Motor:

Typ:	RX-1, 4-cylindrig, 20 ventiler
Modifiering:	Simons CPR 550 HP package
Turbo:	Simons CPR 550 hp Lake Racer kit
Avgassystem:	Simons CPR Side Discharge
Lustgas:	Steg 1 för att ladda turbon. Steg 2 vid risk för förlorat race
Uppg effekt:	550 hk (625 hk med 2:a steget lustgas)

Chassi:

Tunnel:	RX-1
Framvagn:	RX-1
Boggi:	Proline 136" asphalt roller
Typ av matta:	Camoplast 136" asphalt
Skidor:	Proline aluminium wide wheel
Drivsystem:	Simons 1 3/8" HD Drivaxel med aluminiun drivhjul
Primärvariator:	Simons CPR 6 tower
Tankvolym:	9,5 liter

Att äga:

Pris:	45 000 dollar
Färg:	Blå
Hittas hos:	www.simonscpr.com

Världsrekordhållaren på 500 ft i klassen Full Mod Grass Drag. Et 4,077 s och 204 km/h. Det loppet kördes under Woodys Top Gun Shoot-Out. Jag tycker vi i Sverige har en hel del att lära vad det gäller seriösa tävlingskläder.

väl stämma eftersom det rekordhållande teamet presterade som bäst 8,60 sekunder på tävlingen då Simons CPR tog det nya rekordet.

Jeff vill också att jag skall veta att 7,98 sekunders åket ingalunda kördes under idealiska förutsättningar. Omborddatorn visade att mattan spann vilt i de fyra första sekunderna av racet och vindmätaren visade att dom hade en lätt motvind. Och uppskattnigsvis så har skotern potential att prestera tider ner mot 7,50 försöker Jeff övertyga mig om och berättar att dom kört 282 km/h på träning.

Om någon är intresserad så kan man se rekordåket på Internet. Adressen är då: http://media.putfile.com/cpr797

Vad man då ser är att raceförloppet och speciellt starten inte alls så brutal som man skulle kunna tänka sig. 60 fotstiden ligger på måttliga 1,4857 sekunder och det är inte förrän "långt" senare det verkligen börjar att röra på sig. Tillexempel vid 660 fot och 5,2 sekunder är farten uppe i 238 km/h.

Nu har Jeff verkligen fått upp värmen och slänger ur sig att dom minsann även har tagit världsrekordet på 500 ft gräs. 4,077 sekunder och 204,4 km/h är den tid och fart som skall slås om man vill bli världsbäst i den grenen.

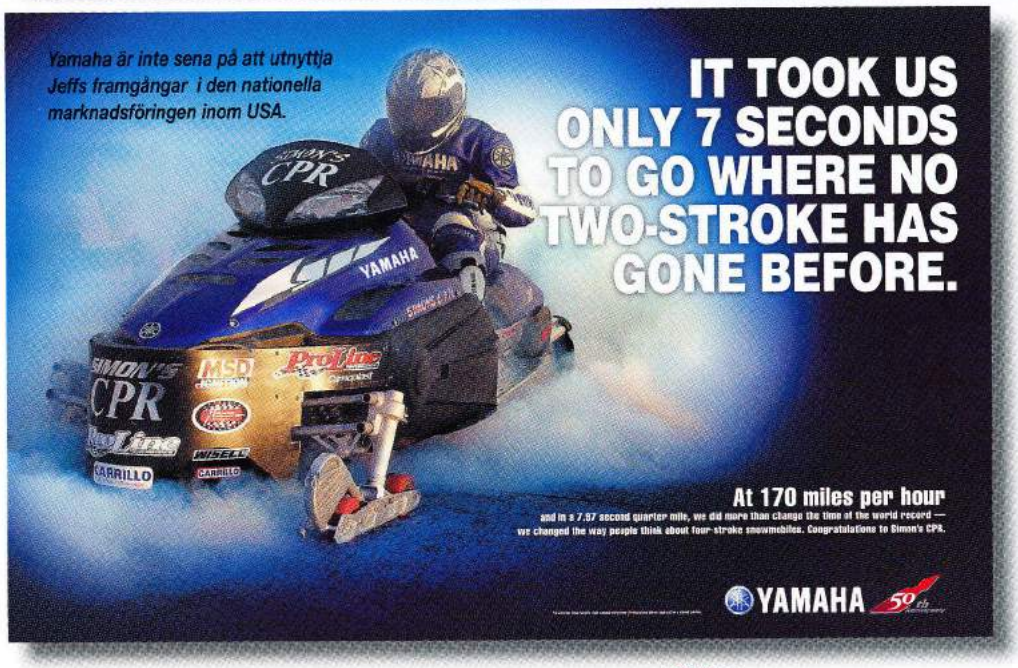
Filosofen

Jeffs filosofi när han bygger en skoter är att man skall kunna använda den även när man inte tävlar. Det skall inte vara en så kallad "Trailer Queen". Nej, den skall kunna köras fram till startlinjen, köra racet och vinna, sen skall man även kunna åka tillbaks till depån för egen maskin.

När man helgen efter vill ut och åka skoter hemma på isarna så byter man bara ut matta och skidor till mer lämpade modeller för is och snökörning. Och sen skall det bara vara att gasa sig trött eller tills soppan tar slut.

Den här RX-1:an är alltså egentligen tänkt som en "lake-racer" och därför har bland annat kylvätskevolymen utökats till 5,7 liter mot originalets 3,8 liter för att bättre hålla temperaturen i schack.

-By the way Patrik, this sled is for sale! Slinker Jeff in. Och jag frågar om jag får vara så oförskämd och veta hur mycket pengar han vill ha för att lämna ifrån sig den. Han svarar utan att tveka att jag får den här startnyckelklara 7,98 sekundersmaskinen för 45 000 dollar. Och jag inser att, tävla i skoterdragracing kräver en hel del mer än bara ett brett kunnande, det krävs också en hel del pengar...



GÄLLER ALLA 2006 ÅRS SNÖSKOTERMODELLER!

* EFFEKTIV RÄNTA VID ETT LÅN OM 60.000:- PÅ 60 MÅN. 3,62%.

KGK SUZUKI AB - 191 81 SOLLENTUNA

Startskottet

Morsdag, farsdag, internationella kvinnodagen, kanelbullensdag. Det finns speciella dagar för det mesta nu för tiden. Skoterfolkets dag heter Skoternsdag och är en hel helg lång, vi har det allt bra vi.

Av: Patrik Larsson

Skoternsdag var från början ett initiativ av skoterhandlare och skotertillverkare. Tanken var att samordna startskottet för den nya skotersäsongen. Och vi snöskoterälskare har hängt på och verkligen tagit dagen till våra hjärtan. Det här är helgen man får se alla spännande nyheter. Det här är också helgen då många bestämmer sig för vilken skoter dom skall investera i för att få ut så mycket dom kan av kommande säsong.

Att slå till och göra affär kan vara lönsamt då handlarna brukar ha riktigt bra erbjudanden på allt från skotrar och kläder till nya remmar. Dessa erbjudanden kommer inte tillbaks förrän säsongen är slut och utförsäljningarna kommer på vårkanten efter påsk.

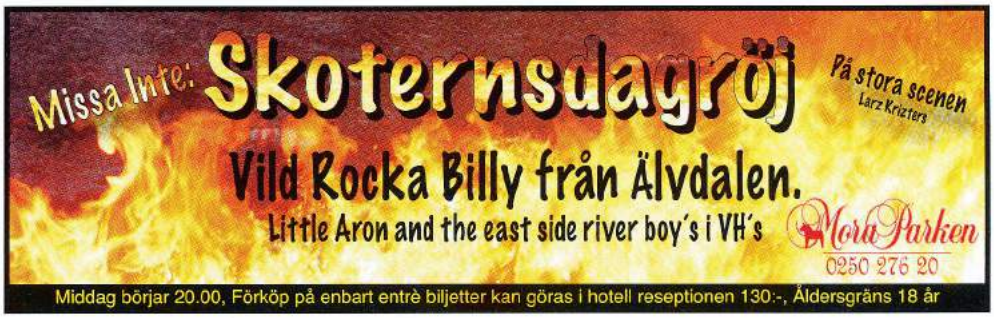
Så packa in familjen eller polarna i bilen och besök så många skoterhandlare du hinner med under Skoternsdag-helgen. Om det inte är för att boka upp dig på en ny skoter eller förnya din personliga utrustning, kan du väl helt enkelt åka runt och käka så mycket gratis korv du orkar.

Kinesmat

Enligt vår lokala kinarestaurang så är just denna helg en av årets bästa helger eftersom det kommer mycket långväga och hungriga gäster på besök. Restaurangpersonalen kan också med lätthet se på klädseln att det är just snöskoterfolk som är i farten, vi brukar helt enkelt gärna skylta med vilket skotermärke vi är frälsta vid.

Så kom igen, ut och skylta! För nu startar säsongen på riktigt!

Vi ses där ute!



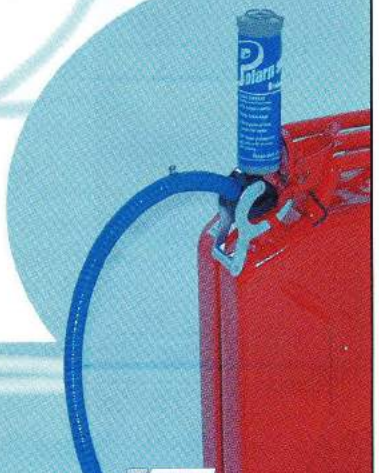
Vart?	Företag	Information
Arvidsjaur Storgatan 91	NTC	Lö+sö 10-17. Äntligen är Yamaha tillbaks i Arvidsjaur! Välkomna!
Bollnäs Härtsjö 6912	Luva Motor	Träffa Trazan, Per Nordholm och Råttan. Se Bodin hoppa om vädret tillåter!
Industrig. 14	Tuppz Bil AB	Mycket fina erbjudanden på nya och beg skotrar, Lynx, Ski-Doo och Arctic Cat.
Borlänge Touringbutiken	Skoterbutiken	Lö 10-17, sö 11-16. Full fyr i kåtan och på grillen! Vinterns alla nyheter.
Hugo Hedstr.v. 12	Haralds Båtar	Visar 06:or. Knockout-priser på 04-05:or! Bra erbjudanden på kläder och skor.
Funäsdalen Rörosv. 23	Motor & Fritid	Arctic & Yamaha nyheter. Vinn en Venture 500 XL! Happy hour på Veras 15-18.
Heby Persbo 101	Jockes Skoter	Lö+sö 10-16. Rea skoterkläder. Gratis fika. Skoterkörning vid snö.
Kalix Vikenvägen 7	Kalix Maskiner	Lö+sö 10-15. Begagnade och fjolårsskotrar till kanonpriser.
Kiruna Maskinv. 24	Yamaha Center	Lö 10-16, sö 11-15. Bjuder på fika. Extraerbjudanden i butiken.
Leksand Lima Olsvedsv. 16	Abris Sjö & Snö	Yamaha nyheter och mycket mer.
Luleå Professorsv. 170	Paceraiser	10% rabatt på coromantstål och dubb från BottomlineTP. Ring eller maila!
Rinnelv. 60	Luleå Skoterdemont	Lö+sö 10-15. Invigning ny lokal. Mycket olika erbjudanden och hjälmrea.
Småbåtsg. 2	Granec	Årets händelse i Luleå! Arctic Cat Top Class Store" öppnar, första i Europa!
Torpslingan 19	Kalix Maskiner	Lö+sö 10-15. Begagnade och fjolårsskotrar till kanonpriser.
Mora Fridhemsg. 4	Area 51	Lö+sö 10-15. Nyöppnad klädbutik med världens tuffaste fritidskläder.
Siljansågsv. 11	Abris Sjö & Snö	Nyöppnad Yamaha-återförsäljare.
Brudtallsv. 10	Sparrs Motor	Visar den nya barnskotern med skoternsdag-rabatt. Även Begagnat.
Önavägen 16	Görans Motor	Lö 10-16, sö 10-15. Bjuder på kaffe & korv. Flera specialerbjudanden.
Selbäcksv. 2	Team Granaths	Visnaing av Arctic Cats senaste modeller.
Orsa Tranmyrv. 3	Snow n'Racing	Se dragraceskotrar. Provkörningar skoter och ATV. Tävlingar och lotterier.
Piteå Verkstadsg. 8	Lindbloms Marina	Lynx-06. Massor av erbjudanden i fräck och nyrenoverad butik!
Skelleftehamn Brädgårdsv. 2	Season AB	Hamburgare och korvgrillning. Nya Crossfire 7 och Arctics nya SUV
Sollentuna Rotebergsv. 2	Din MC	Lö 10-14. Stockholms största! Arctics nyheter även begagnat och gratis fika.
Storuman Norrdal 1	Staffans Motor&Mek	Lö 10-16, sö 11-16.
Sundsvall Marinvägen 1	Yamaha Center	Lö+sö 10-15. Visar alla Yamahas 06:or
Sunne Bjälverud	Mk Frykenstam	Lö+sö 10-15. 25km norr Sunne- 11 km söder Torsby riksväg 45. Yamaha-nytt.
Säter Verkstadsg. 4	Säters Cykel&Motor	Lö+sö 10-16. Bjuder på korv & dricka. Ski-Doo & Arctic 2006
Umeå Hössjö 352	S-O Larsson Mask.	Bikeman-återförsäljare. Korv, kaffe, nya/beg skotrar och trim.
Örnsköldsvik Sjögatan 8	Yamaha Center	Lö+sö 10-15. Visar alla Yamahas 06:or
Östersund Hagvägen 3	Motor Expo	Minicrosstävling mm. Fina priser från TOBE. Nytt Arctic & Lynx.
Inspektörsv. 18	Yamaha Center	25 års jubileum! Träffa Frank Andresson. Många erbjudanden och jippon.

TÄVLING!

Vi lottar ut 10 stycken bensinpumpar från Polarn Innovation AB i Östersund.
Allt du behöver göra för att vara med i utlottningen är att gå in på www.snowrider.se och gissa vilka herrar det här är.
Det går också bra att skicka svaret på ett vykort till SnowRider Fridhemsgatan 4, 792 30 Mora.

VINN!!!

polarn's snabbpump!



Före den 30/11-05 vill vi ha ditt svar. Vinnare redovisas i SnowRider nr 4/0506. Ev. vinst skatt betalas av vinnarna.

polarninnovation.ab

"Beasty boys"

Bredd Service Ansvar

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

Arai HELMETS
there is a difference

FXR

Yamaha rekommenderar Shell smörjmedel

Förmånlig finansiering via Handelsbanken Finans

YAMAHA

VECTOR ER SP RX1 ER SP

4-taktsrevolutionen fortsätter med de optimala "cross country"-skotrarna för seriös körning i tuff terräng. Vector ER ESP med 120 hk fyrtaktstrippel 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 viktfördelning och balans. Du måste bara prova!

YAMAHA SMART CHECK

YAMAHA SMARTCHECK GER DIG 5.000:- RABATT PÅ ALLA 06-OR. GÄLLER TILL 15/11 2005.

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 SKELLEFTEÅ 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

Sluta längta.

Skoterlånet

Prata med din handlare eller ring 08-585 965 50

Finans

När du finansierar din snöskoter genom FSB Finans får du en SNOW rider – helårsprenumeration!

(Erbjudandet gäller tom 31 Januari 2006)

Vart tog du vägen?

Leif Granath

Få har lyckats i skoterbranschen som den legendariske Leif Granath från Mora. Han har i årtionden försett mängder av människor med snöskotrar och får nog anses som en av de mest framgångsrika snöskoterförsäljarna genom tiderna fram till år 2000 då han avyttrade sitt företag.

Av: Björn Friström

Leif har alltid en Yamahatröja närmast kroppen.

När jag var liten hemma i Mora tog vi beroende på årstid alltid cykeln eller sparken till Granaths för att provsitta eller bara titta på någon av alla snöskotrar som alltid fanns på gården innanför grindarna. Det brukade alltid sluta med att någon av oss snorungar vågade stoppa in näbben på kontoret och fråga.

–Vad kostar ET 250:n?

Svaret blev alltid det samma.

–Samma som förra veckan, tolvåfem. Blev svaret.

Trots att ingen av oss hade några pengar och trots att vi aldrig köpte någonting, blev vi i alla lägen vänligt bemötta.

När jag blev äldre och det var dags för min första 125:a, åkte jag naturligtvis till Granaths för att göra slut på mina surt förvärvade sommarjobbsstålar, ganska snart återvände jag och inhandlade en Yamaha RD 350. Eftersom jag krockade och vurpade några gånger per säsong, var jag storkund på alla slags reservdelar.

Ett år senare köpte jag min första egna skoter och halvåret efter det min första GSX-R 1100, av samma gubbe.

Jag har ingen riktig koll på hur många skotrar, fyrhjulingar och motorcyklar han har lurat på mig under åren, Eftersom jag varje gång tyckt att det var angenämt och att affären varit bra. Men jag vet exakt varför just Leif Granath lyckades med att bli en av Sveriges genom tidernas mest framgångsrika snöskoterförsäljare. Han brydde sig, och ville gärna sälja någonting nytt till dig året efter.

Redan 1969

Det hela började egentligen redan 1969 då en 25 årig Leffe jobbade på Bil&Buss i Mora där man även sålde Ski-Doo. 1973 tog bilfirman även upp Yamaha som märke och Leif har sedan den dagen varit det blåa märket trogen.

1978 startades den egna firman AB Leif Granath hemma i det egna garaget, som ganska snart växtes ur och flytten till de välkända lokalerna på Selbäcksvägen var ett faktum.

Genom åren har Granaths salufört både Lynx, Polaris, ArcticCat ochYamaha.

–Det har alltid varit bra att ha en bredd på utbudet så att man alltid kan ge kunden vad den vill ha. Det kan vara svårt om man är låst till bara ett snöskotermärke. Säger Leif.

Vad är det som har drivit dig under alla år?

–Jag har alltid tyckt om att träffa folk, så det har nästan alltid varit roligt att gå till jobbet. Att få sälja en ny snöskoter för tionde året i rad till samma person betyder att man har ett förtroende och en relation, det betyder minst lika mycket som att man i slutändan har tjänat pengar, berättar Leif.

Yamahafamiljen

Jag har själv stått i den ringlande kön utanför det lilla kontoret på Granaths och förundrats över hur Leif egentligen pallade med att hålla koll på alla kunder. På något sätt höll han inte bara reda på både kundens namn utan också på vilken maskin kunden hade haft, hade och ville ha, samtidigt som han visste om kunden hade någon skog att dra momsen på. Jag mins att en kund vid ett tillfälle frågade om det fanns någon begagnad Femnia att tillgå. Leffe lyfte luren slog ett nummer ur minnet och sa till en mycket förvånad gubbe, "Jag har sålt din skoter, det är bäst du kommer ner med den". Gubben kom ner med maskinen, kunden fick sin begagnade Femnia och gubben åkte förvånad men glad hem med en ny. Allt detta under loppet av en timme. Under samma timme hade tre andra begagnataffärer och ett nyköp gått Leffes väg.

–Vi ökade omsättningen varje år och de fem sista åren så sålde vi cirka 300 nya och 600 begagnade maskiner. Minns Leif som faktiskt vid något tillfälle sålde mest Vikingar i hela världen!

1979 var Leif med om en skoterolycka där han bland annat skadade lungan så till den milda grad att han idag endast har en fjärdedels lungkapacitet, hur orkar man hålla ett så högt tempo i längden.

–Det var det jag inte gjorde. Jag kände att jag inte riktigt hängde med företagets utveckling på slutet och när jag fick tillfälle att sälja företaget år 2000 så var det en lättnad. Jag skulle ju jobba kvar i två år för att hjälpa igång de nya ägarna och det var ju menat som en skön avslutning. Berättar Leif.

Vad saknar du mest nu när du är pensionerad.

–Jag saknar kundrelationerna men också Yamahafamiljen och den gemenskapen den innebär och som jag håller högt, även

Hunden Bamse har också han pensionerat sig från skoterförsäljningen .

om jag känner mig delaktig i den ännu så är det inte riktigt samma sak.

Med Yamaha så har jag rest jorden runt. Vi har varit på visningar och konferenser både i Amerika och Japan och har haft otroligt roligt. Berättar Leif.

Gått hem på en gång

Vad hade du gjort annorlunda med ditt företagande om du fått chansen.

–Då hade jag gått hem samma dag som jag sålde företaget. Det sämsta jag gjort vara att vara kvar så pass länge som jag var. Det var svårt att se någon sköta företaget på det viset dom gjorde, det hade varit mycket bättre att lämna in min nyckel samtidigt som pappren skrevs. Säger Leif

Granaths blev senare ett rent Yamahacenter som sedermera gick i konkurs, hur kändes det?

–Det kändes inte alls bra eftersom mitt namn fortfarande figurerade i det bolag jag sålt några år tidigare. Säger Leif med en bekymrad min.

Klingar bekant

Idag har yamahaskylten plockats ner från väggen och lokalerna hyser nu skotermärket Arctic Cat i regi av två föredetta anställda till Leif, Johan Olmats och Micke Gyris, som jobbar under namnet Team Granaths.

–Jag är inte inblandat på något sätt namnet till trots, men de tyckte väl att det klingade bekant och att namnet är inarbetat, säger Leif.

Sitter du och matar duvorna nu när han är pensionerad?

– Det kommer jag aldrig att göra, jag har alltid fullt upp, travhästar och älgjakt är det just nu. Då det gäller företagande så får vi se vad det blir framöver och jag har en del saker på gång. Avslöjar Leif.

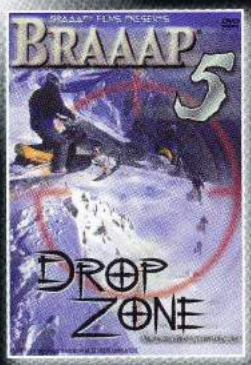
–Jag kommer inte att sälja några fler snöskotrar den saken är klar. Men vi får väl se vad jag hittar på. Avslutar mannen som krängt tusentals skotrar genom sitt yrkesverksamma liv.

Vad den 61 årige pensionären Leffe Granath än kommer att företa sig i framtiden behöver vi nog inte oroa oss för honom, han reder sig alltid, och vi önskar honom lycka till.

FILMTAJM

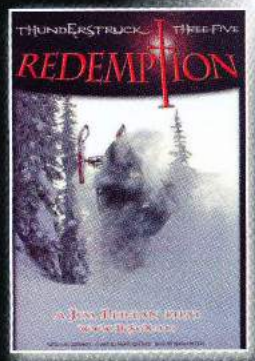
Braap 5 "The Drop Zone"

Det här är filmen för friåkningsälskaren. Bra filmvinklar och fotot är helt okej. En bra film som inte sticker ut men saknar inget heller. En hel rad med dom bästa stjärnorna är med och självaste Sled Ed den roliga figuren dyker även han upp.
Pris: 299:-
Hittas hos: www.duells.se och www.iceman.se



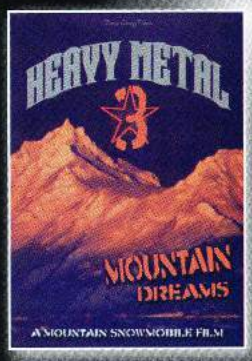
Thunderstruck 3.5 "Redemption"

Detta är en film med lite av varje och inte bara snöskoter. Du får se ökenhopp med skoveldäcksförsedda motocross-cyklar, körning med jetbåtar och lite trick på quad-racers med mera. Redemption är en tillbakablick på vad Jim Phelan och gänget bakom Thunderstruck-filmerna varit med om hittills.
Den mesta skoterkörningen är klättring med lite äldre skotrar utan huv.
Filmen gör inga anspråk på att ge publiken de vildaste hoppen och galnaste klättringarna med de senaste skotrarna, utan skall vara en hyllning till allt kul man kan förete sig med motorförsedda fordon av många skilda slag.
Pris: 299:-
Hittas hos: www.snowtrade.no



Heavy Metal 3

En film av Dave Craig på strax över en timme. Heavy Metal 3 är en lite annorlunda film där musiken består av R.n'B, lite soul, några thrash-covers av bland andra Europe's "Final Countdown" och Metallicas "Nothing else matters".
Puderkörningen i bland annat Klippigabergen avlöses av flera kortare inslag från en climb-tävling där det är "Ozone Dave" står som arrangör. Herr Ozone är en skrikande figur med en Slipknot-inspirerad läderhjälm på huvudet.
Många sekvenser är perfekta för stilstudier i klätterteknik med skoter i pudersnö. Och alla stora snötäckta vidder gör att suget efter vinter och snö nästan blir olidligt.
Det här är ingen partyfilm direkt utan större delen är en film du ska visa för din partner när du skall försöka förklara varför ni behöver köpa en Summit 1000.
Pris: 299:-
Hittas hos: www.snowtrade.no och www.iceman.se



Thunderstruck 4

Ännu en film av Jim Phelan för älskare av dom grymmaste bergsklättringarna med riktiga muskelmaskiner. Många gånger går det inte vägen med skrotning av maskiner som följd. Se även grym puderåkning och drops. Kameran har även varit med när lavinerna går. Se underbara vinterlandskap och bara njut.
Pris: 299:-
Hittas hos: www.snowtrade.no och www.iceman.se

FILMTAJM FIL

2 Stroke Cold Smoke 8 "Off the Chain"

Detta är Frontier Films senaste skoterfilm. Enligt dom själva så består denna film av dom allra värsta och galnaste filmklippen dom någonsin har tagit. Allt utspelar sig ute i vildmarken och är filmad med både vanlig kamera och headcam. Innehåller även ca: 30 minuter bonusmaterial.

Köps av: www.iceman.se, www.duells.se
Pris: 299:-

Montain Mod Mania 3

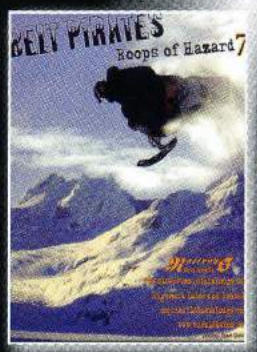
Häskrafter och åter hästkrafter, i den här filmen så får du se skotrar med allt från 400 hk till ett kompressormatat nitrometan-monster på 750 hk! Följ med på ett gäng olika tävlingar som: King of the Hill, Big Iron Shootout i Revelstoke-BC, Fairview Shootout och Montain Mod Invitational Shootout. Följ även med på klättringar via en helikopterkamera.
Köps av: www.iceman.se
Pris: 299:-

Redneck Fury 2

Dan Gardiner med vänner tar med er ut i vildmarken. Där du får se riktigt mäktiga drops, hopp i naturliga miljöer och djup puderåkning. Du får även filmklipp på snö-konverterade KTM-hojar som aldrig tidigare har visats. Häng även med Blair Morgan på race under X-games. Se även freestyle, climb-tävlingar och mycket, mycket mer.
Köps av: www.iceman.se
Pris: 299:-

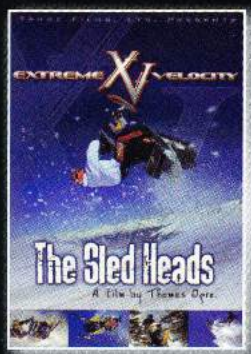
Belt Pirates "Roops of Hazard 7"

Det här är ett försök att ha en handling genom filmen. Den utspelar sig i framtiden med svindyr bensin och hutlösa rem-priser som leder till en kamp om att ens kunna ta sig en tur i naturen. Resultatet blir ungefär lika bra som en porrfilm med handling. Om man bortser från handlingen så blir det även en hel del åkning och då är det friåkning i puder som dominerar.
Pris: 299:-
Hittas hos: www.snowtrade.no och www.iceman.se



Extreme Velocity "The Sled Heads"

Thomas Opre har gjort en av årets bästa filmer med stjärnor som Jimmy Fejes, Steve Martin och Jim Phelan och många fler. I den här filmen får du flest backflips per krona och de flesta utförs ute i vildmarken och inte i någon ramp. Tre minuter in i filmen så gör tre förare en backflip samtidigt, detta är en av årets i särklass bästa cener. Du får även se puder-plöjning och grymma drops. Den innehåller helt enkelt något för alla.
Pris: 299:-
Hittas hos: www.snowtrade.no och www.iceman.se

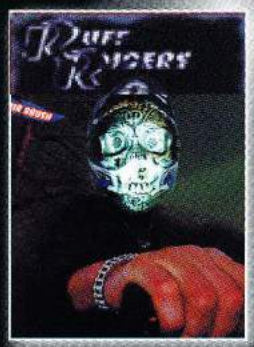


Alticity Five

Texten med innehållsbeskrivning inleds med "Powder, crashes and hillclimbs" och det förklarar bra vad den här filmen innehåller. I den här filmen får vi även hänga med på åkning i Sverige och bröderna Berntsson får visa sina färdigheter. Den här filmen har det mesta och allt utspelar sig i overkligt vackra snötäckta landskap.
Pris: 299:-
Hittas hos: www.snowtrade.no och www.iceman.se

Ruff Riders

Årets överraskning är Petter Grimborgs produktion. Även han har fattat det här med att välja rätt musik. Han har en helt egen stil och egna idéer. Även den här filmen innehåller lite av varje som till exempel skateboard, Corvette-körning och bakhjulsåkning på MC.
Petter kniper andraplatsen och vi ser fram emot hans kommande projekt.
Pris: 299:-
Hittas hos: www.iceman.se



Turnagain "Hardcore 5"

Det här är den bästa filmen den här säsongen. Underbara backflips, dom längsta hoppen, whips och bra varierad musik. Musikvalet faller helt utanför den stereotypa skoter filmen.
Se, lyssna och njut.
Pris: 299:-
Hittas hos: www.iceman.se

Slednecks 8

Branschens giganter Slednecks kniper i det här startfältet en hedrande tredjeplats. I paketet ingår två skivor på sammanlagt 120 minuter galen snöskoteråkning. Första filmen innehåller proffs-körning i massiva berg. Otroliga stunts och höga drops. I den andra filmen får vi följa med bland andra Daniel Bodin i tävlingen 2005 Red Bull Fuel and Fury.
Pris: 329:-
Hittas hos: www.iceman.se

MTAJMFILMTA

Sledporn 4

Följ med Sledporn-killarna till deras lekplats bland berg och dalar. Se grymma drops, whips och flips i ett ändlöst skönt vinterlandskap. Hela filmen utspelar sig i det vilda och ofta i bottenlöst puder. Filmen är 99.9% rampfri.
Köps av: www.iceman.se
Pris: 299:-

Excon Freeride

Här finns det mesta: vattenåkning, kracher, Snow Hawk, puder, enorma väghopp och så kallad "ditch banging". Plus mycket mer.
Köps av: www.iceman.se
Pris: 299:-

Adventures of Q-Dog "Kids Gone Wild"

Följ med 10-åriga Q-Dog och hans vänner. Dom åker snöskoter, go-kart, junior-dragster och allt möjligt annat som drivs framåt med amotor och är kul. Q-Dog klättrar bland annat med en 350 hk snöskoter. En film av barn för barn, är du över 18 och vill se den så får du göra det i ett barns sällskap.

Köps av: www.iceman.se
Pris: 299:-

När det gäller reservdelar och tillbehör till snöskoter och moped.

Då kontaktar du naturligtvis oss.

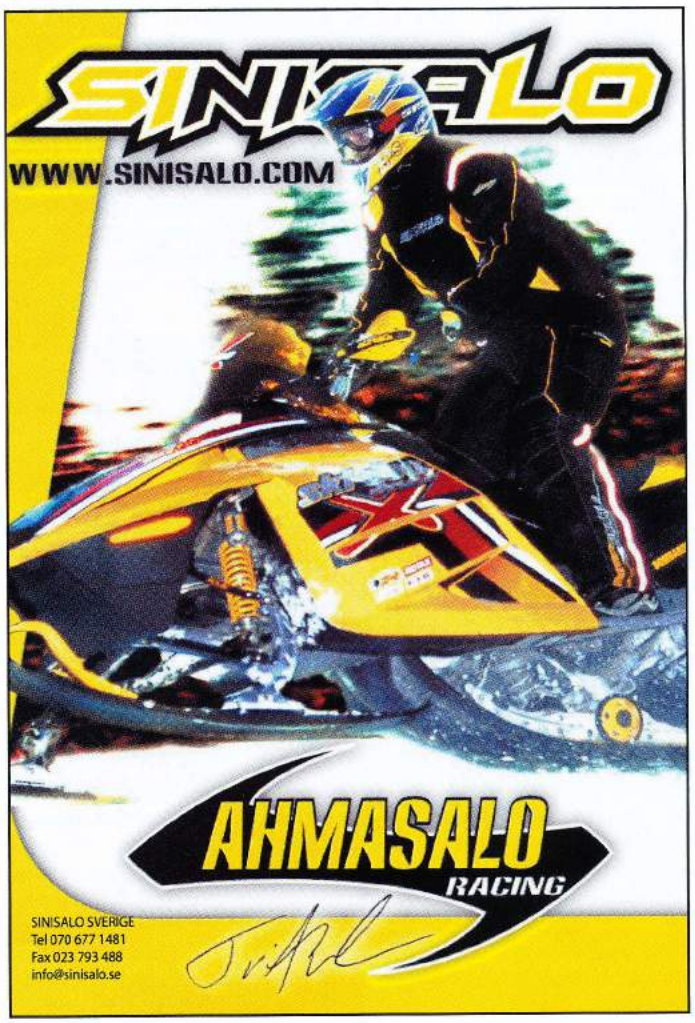
Dessutom:
- Sveriges snabbaste leveranser.
- Vi finns mitt i Sverige snabbt både norrut och söderut.
- Delarna på lager
- Ingen extra avgift för att expidera din order samma dag.

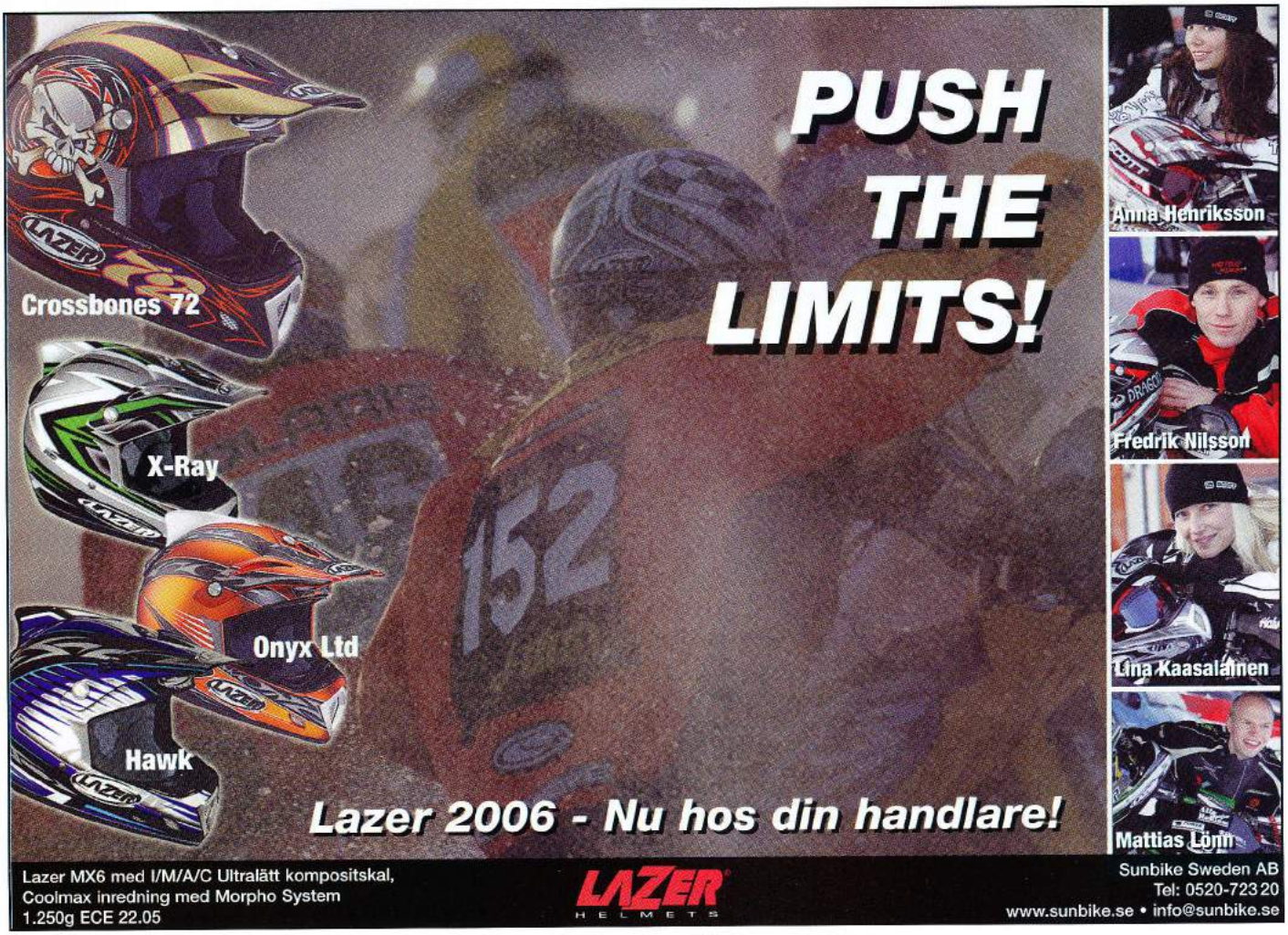
345 sidor
Skoterdelar

45:-

Nya 2005 års snöskoterkatalog kommer i november

RINAB
Reservdelar i Norr AB
Verkmästargatan 10, 841 32 Ånge
Tel. 0690 - 12699 Fax 0690 - 12633
www.rinab.nu order@rinab.nu





POWER original

NORDENS
mest sålda värmestövel

Skospiken
-halkskydd
för vinterbruk

Stl.
29-48

Allrond Service ab

Importör/generalagent

Hagvägen 3
831 48 Östersund
Tel 063-10 13 03 • Fax 063-10 26 55
www.poweroriginal.com

För information om närmaste återförsäljare ring 063-10 13 03

Made in Sweden

förbränningsrummet

Att öka effektuttaget hos sin skotermotor är något som alla inbitna snöskoterfanatiker drömmer om och vad vore enklare än att då anfalla topplocket? Under ungdomsåren lär vi teknikfantaster oss att en moped med bearbetad topp går fortare så det är bara att plana villt så uppnår vi samma pestandaökning hos våra skorar? Eller? Nu är det inte riktigt så enkelt då den i vår ungdom högt älskade Puch Dakota inte har så stora likheter med dagens högpresterande tvåtaktare som en del tror. Det är faktiskt riktigt stora skillnader. Häng med nu så ska Professor Alexander berätta hur allt hänger ihop

AV: Alexander Beronius

De flesta av oss snöskoteråkare vet nog om att förbränningsrummet styr motorns kompressionsförhållande och att det därmed påverkar motorns effekt. Detta resonemang stöds även av termodynamikens lagar som tydligt talar om att en förbränningsmotors effektivitet är direkt beroende av dess kompressionsförhållande. Men vad de flesta av oss inte vet är att förbränningsrummet har ytterligare en parameter som är helt avgörande för om motorn skall fungera bra eller inte, den så kallade maximala klämhastigheten.

Klämhastigheten

Vad fasen är då klämhastighet och varför är den så viktig? Ordet klämhastighet är direkt översatt från engelskans squish velocity och för att rätt förstå betydelsen av detta behöver läsaren en grundläggande förståelse av förbränningsrummets olika delar och dess funktioner vilket beskrivs nedan.

Varje förbränningsprocess bygger på att då kolven närmar sig övre dödpunkt så komprimeras gasen som är fångad mellan kolvtoppen och förbränningsrummet. Den gas som befinner sig mellan kolvtoppen och klämbandet kommer till en början att utsättas för en högre kompression än den gas som befinner sig i skålen, detta på grund av det lilla utrymme som finns tillgängligt mellan kolvtoppen och klämbandet. Termodynamikens lagar säger att trycket i ett slutet rum är lika över hela det slutna rummet och därmed måste en del av den mängd gas som är fångad mellan klämbandet och kolvtoppen strömma in i skålen för att trycket skall vara lika i hela förbränningsrummet. Det är under denna strömning som den maximala klämhastigheten uppkommer. Det är nämligen ett mått på den maximalt uppnådda strömningshastigheten i området mellan kolvtoppen och klämbandet då gasen strömmar från cylinderväggen och in i skålen som avses med maximal klämhastighet. Strömningen som uppkommer är laminär (motsatsen till turbulent) i området mellan kolvtoppen och klämbandet men då gasen strömmar in i övergångsområdet mellan klämband och skål kommer den att övergå till en turbulent strömning. Denna turbulens finfördelar bränsledropparna som finns i gasen och hjälper på så sätt till att skapa bra förutsättningar för en bra förbränning och därmed även för en hög effekt och mindre skitiga avgaser. Betydelsen av en korrekt klämhastighet är så stor att en motor med ett förbränningsrum med hög kompression kan ha lägre effekt än en identisk motor med ett förbränningsrum med lägre kompression men med korrekt klämhastighet.

Lagom är bäst

Turbulens medför högre effekt så varför inte göra förbränningsrum med så hög turbulens som möjligt? Jo den turbulens som uppkommer höjer förbränningshastigheten och då förbränningshastigheten blir tillräckligt hög så kommer den snabba förbränningen att skapa en mycket snabb tryckökning i klämbandet och därmed höja temperaturen på gasen i klämbandet så mycket att den självantänds innan flamfronten nått fram.

Då den självantända flamfronten krockar med flamfronten från förbränningen så sker en superpositionering av förbränningstrycken hos de olika flamfronterna och motorskador är oundvikliga. Med andra ord så skapar en för hög turbulens detonation.

Turbulensen får alltså inte vara för låg och inte för hög. Hur skall man då gå tillväga?

Den turbulens som uppkommer vid strömningen från klämbandet och in i skålen är direkt beroende av strömningshastigheten och passande nog så kan just strömningshastigheten hos ett specifikt förbränningsrum beräknas teoretiskt och genom testning kan passande gränsvärden för strömningshastigheten tas fram. Passande gränsvärden skiljer sig mellan olika motorer och olika användningsområden så för att erhålla en optimal klämhastighet för en viss motor och ett visst användningsområde så krävs det praktiska tester i bromsbänk.

Klämspalt, klämarea och motorvarvtal

Det som avgör vilken klämhastighet som ett visst förbränningsrum presterar är främst tjockleken på den så kallade klämspalten, dvs. avståndet mellan kolvtopp och klämband, klämbandets area och även motorvarvtalet. Det som gäller är ju tunnare klämspalt desto högre klämhastighet, ju större klämarea desto högre klämhastighet och ju högre motorvarvtal desto högre klämhastighet.

Den begränsande faktorn vid förändring av klämspaltens tjocklek är att den inte kan vara hur liten som helst. Detta eftersom de krafter som kolven vid höga varv utsätter vevstaken och vevaxeln för medför att vevaxeln temporärt böjs och vevstaken temporärt förlängs.

För att lättare förstå att denna böjning och förlängning är möjlig så skall man ha i åtanke att den maximala belastningen från kolven i en viss 250 cc motor uppgår till nästan 700 kg redan vid 8000 rpm.

Böjningen och förlängningen kombinerat med lagerglapp kan medföra att kolvens övre vändpunkt flyttas så mycket uppåt att kolvtoppen slår i klämbandet. Har man tur så medför detta endast ett litet klickljud som talar om att man måste öka klämspaltens tjocklek men har man otur så böjs vevstaken och kolven spräcks. Klämspaltens tjocklek bör inte heller vara för stor då den gas som befinner sig i klämspalten inte hinner förbrännas tillräckligt tidigt för att hjälpa till att producera något nämnvärt tryck mot kolven. Därför kan man säga att den mängd gas som befinner sig i klämspalten skall hållas till ett minimum för att minimera effektförlust. För att hitta den tunnaste klämspalten som är möjlig i en viss motor så måste praktiska tester utföras då varje motors komponenter är olika.

Eftersom klämspalten skall vara så tunn som motorkomponenterna tillåter, det ön-

skade motorvarvtalet ska vara det man själv önskar och klämhastigheten också skall vara den man önskar så är helt enkelt värdet för den kvarvarande parametern, klämarean, givet. Det skall helt enkelt vara av en sådan storlek att det tillsammans med de andra parametrarna ger den önskade klämhastigheten.

Att klämhastigheten ökar med motorvarvtalet kan ställa till det om man har en motor med ett optimerat förbränningsrum som ger den maximalt tillåtna klämhastigheten vid 8000 rpm och sedan bestämmer sig för att höja varvtalet exempelvis med nya pipor. Detta kan betyda att klämhastigheten ökar så mycket att motorn detonerar sönder vid det nya högre varvtalet.

En kall motor är en glad motor

Ytterligare en anledning till att klämspaltens tjocklek inte skall göras för stor är att gasen i förbränningsrummet enbart kan kylas då den befinner sig i kontakt med metallen i förbränningsrum eller kolvtopp. Denna avkylning är helt avgörande för att förebygga detonation.

Med tanke på att detonation i 99 % av alla fall uppträder i klämspalten så är det lätt att förstå att en avkylning av gasen i denna region är av yttersta vikt för att förhindra detonation. Om ett antagande görs att metallytans avkylning av gasen sträcker sig 0.5 mm ut från metallytan (betecknas med blått i figuren ovan) så betyder det att en klämspaltstjocklek på 0.95 mm skulle säkerställa att all gas som befinner sig i klämspalten garanterat avkyls, detta då avkylningszonen från kolvtoppen överlappar avkylningszonen från klämbandet. Detta skulle medföra det bästa möjliga skyddet mot detonation men med en sådan tunn klämspaltstjocklek är det även en väldigt stor risk att kolvtoppen slår i klämbandet vid höga varvtal. Att använda så extremt tunna klämspalter för att förebygga detonation är endast nödvändigt hos motorer med extrema cylindertryck, exempelvis racermotorer.

En titt på verkligheten

Hur ser det då ut i verkligheten? Är det någon tillverkare som har anammat detta tänkande?

Svaret på dessa frågor är ja. Användandet av en klämspalt i förbränningsrummet har länge varit en praxis hos motortillverkarna men det är först på senare år som det har tagits seriöst på allvar hos snöskotertillverkarna.

Vi snöskoteråkare har enligt min åsikt alltid fått ta del av gårdagens teknologi, jämför exempelvis en crossmotor och en snöskotermotor från 1988.

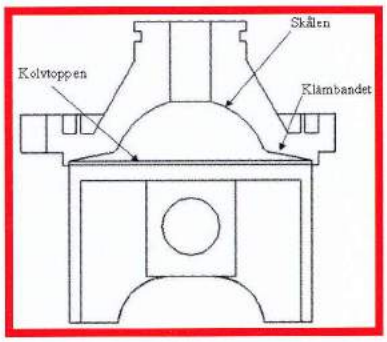
Snöskotermotorn hade på den tiden gjutna förbränningsrum, gjutningen medförde skeva ytor och dåliga toleranser. De dåliga toleranserna tvingade tillverkarna att sätta basmåtten väldigt mycket i överkant för att förhindra möjligheten att kolvtoppen skulle kunna slå i klämbandet vid olyckliga kombinationer av vevstakar, kolvar, cylindrar och topplock. Som ett exempel kan nämnas att en Polaris Indy 400 hade en klämspaltstjocklek på skrattretande 2.5 mm, detta monstruösa avstånd medförde en ytterst låg klämhastighet, dålig förbränning, dålig avkylning av gasen i klämspalten och en stor risk för detonation. Den höga risken för detonation tvingade tillverkarna att ha en löjligt låg kompression på motorn för att minimera risken för garantiärenden orsakade av detonation. En rolig grej att nämna är att även "muskelmaskinen" Indy 650 hade liknande värdelösa förbränningsrum. Först de senaste 5 åren har förbränningsrummen på snöskotrar börjat komma upp i den klass som crossmotorer hade redan 1988. En 125 cc crossmotor hade nämligen svarvade förbränningsrum och en klämspaltstjocklek på 1.5 mm, visserligen är det en ganska tjock klämspalt även den men vid jämförelse med skotermotorn så är det ljusårs avstånd.

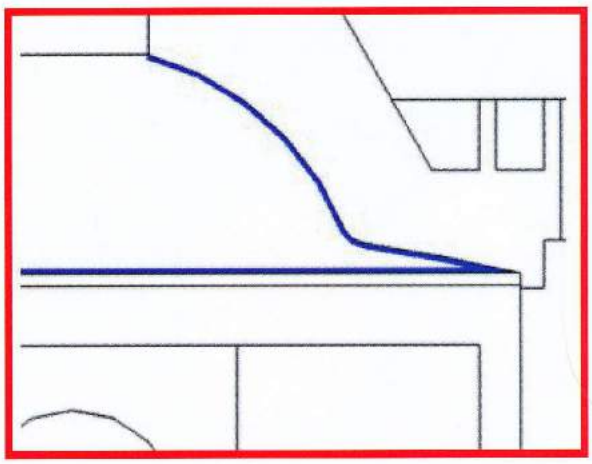
I och med att tillverkarna nuförtiden har börjat optimera förbränningsrummen så medför det ett nytt problem som är mycket påtagligt hos de stora twinmotorerna. Dessa måste p.g.a. det stora avståndet från tändstiftet ut till cylinderväggen använda sig av mycket högre förbränningshastigheter än mindre motorer för att gasen i förbränningsrummet ska hinna förbrännas tillräckligt snabbt för att minimera effektförlust och oförbränd bensin i avgaserna. För att uppnå en hög förbränningshastighet använder sig dessa motorer av höga klämhastigheter och detta ställer till det när det är dags att köpa eftermarknadspipor som arbetar vid ett högre varvtal än standardpipan. Med varvtalshöjningen följer även en höjning av klämhastigheten som vid det nya arbetsvarvtalet blir så hög att detonation uppträder.

Med detta vill jag säga att den som är van att trimma en gammal Indy 650 genom att svarva av topparna 1 mm efter att ha monterat sina nya trippelpipor får tänka om då han köper exempelvis en nyare Polaris 800 twin. Då får han nog snarare svarva bort lite av klämbandet så att skålen blir bredare och klämhastigheten och kompressionen sjunker. Sedan kan eftermarknadspiporna användas utan något irriterande pingande ljud under huven.

Professor i trimning?

Det har alltid varit populärt för eftermarknadsföretag att marknadsföra förbränningsrum som ger ökad effekt genom ökad kompression. Men under början av -90 talet så började även klämhastigheten tas i beaktande vid design av eftermarknadsförbränningsrum. Denna utveckling beror främst på att under samma tidsperiod så släppte Professor Gordon P. Blair en bok som behandlar nästan alla teoretiska designparametrar hos en tvåtaktsmotor. Med denna bok följde även källkoder till program för beräkning av bl.a. klämhastighet. När väl kunskapen i denna bok samt programkoder som enkelt behandlade denna kunskap var tillgänglig för allmänheten så började utvecklingen så smått att ta form. Vissa personer startade företag som sålde programvaror med smått modifierade versioner av ursprungskoden och det var främst detta som gjorde att kunskapen letade sig ut till de olika eftermarknadsföretagen som tog till sig metoden att utifrån teoretiska värden på klämhastigheten designa förbränningsrum. Dessa programvaror används numera flitigt av alla de stora eftermarknadsföretagen likväl som av de flesta snöskotertillverkare.





FRANK HUSS TWEAKING IT

TO BE RIDER FRANK HUSS

TECHPANT

AVALANCHE

to be

www.tobe.nu • info@tobe.nu • 063-107920

HELA SPORTECH SORTIMENTET!

SPORTECH

RUTOR TILL KANONPRISER!

FÄRGADE 895:-

KLARA 895:-

CHROME 1095:-

SVARTA 895:-

LYKTSKYDD 495:-

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:-

Ex. 38x345 (51m) 3995:-

Starting Line Products, Inc.

Nyheter på ingång!

ABR ställbara styrhöjare i olika höjder 995:-

Handtagsskydd olika färger 695:-

Hooks 250:-/st

Bukplast till alla mod- eller 895:-

SLP Powder Pro Ex styrstål 3995:-

Twinpipes Polaris 600 HO inkl keramikcoatad slutburk 133hk 7995:-

Twinpipes Arctic Cat F7 inkl keramikcoatad slutburk 150hk 7995:-

Single Pipe Polaris Fusion +10hk -10kg inkl slutburk 150hk 5995:-

Tripple Pipes Viper +33 hk! REA 8495:-
+ 15 hk på mellanregistret ord pris 10 900:-

F7 kräver en Boondocker EFI Controll Box vid montering av SLP-pipespris ej fastställt, ring för mer information.

www.motorhuset.com

MOTOR HUSET

ski-doo BRP POLARIS The Way Out.

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

Part II

BABAS BILAR

Livet som stuntman är någonting som jag verkligen kan vänja mig med. Det som däremot ställer till det i mitt liv är mina ständiga drömmar om Pamela. Det börjar också bli dags att göra rätt för sig, dagen D då vi ska hoppa fett börjar nämligen närma sig.

Text : Micke "skinnvridarn" Ljungberg Bild : Hans Berggren

Som jag berättade i förra nr av snowrider är Babas bilar en svensk långfilm som utspelar sig i Kiruna.

En riktig spelfilm med riktiga skådisar, häftiga skotrar, explosioner och eh Micke Ljungberg?? Ja så jäkligt föll det sig att jag fått äran att göra skoterstunt i denna palt western.

Nu när rekningen av stora hoppet på Ikab är avklarat ska det bli kick off middag på ripan. Det är genomgång om var alla inspelningsplatser ligger någonstans samt en presentation av alla som arbetar med filmen, det är ju inte bara skådespelare, det är ju det danska dynamit gänget, regissör, filmare, bakom filmare, sminköser, kock, blådårar & ryggkliare medmera.

När jag kom hem ifrån gruvrekningen mötte jag en kille i helskägg och pälsmössa som sa

–"Tjena det är jag som är Andreas", ja tjänare, å jag är Micke svarade jag och fortsatte mot stugan. Det är inte föränns vid middagen som jag känner igen honom det var ju Andreas Wilson, ni vet, snyggingen från Onskan. Han och Sara Sommerfeldt sätter sig mittemot mig vid middagen. Vi småpratar lite medan alla kommer till bords och Andreas undrar vad jag ska syssla med vid inspelningarna

–Det skulle tydligen vara några kärleksscener i filmen och dom ville att jag skulle vara stuntpill, svarar jag. Efter den meningen blev det väl inte så mycket mer småprat, det skulle tydligen vara kärlekscener i filmen.

Dagen efter var det dags för hemresa, skoterhoppscenerna är ju inte föränn om två veckor. Men före det hinner jag och Kimmo åka och kolla på några inspelnings scener. Kimmo ska inte åka hem, han är ju riktig stuntman och ska reka inför ett ramp hopp med en Cadillac som också ska vara med i filmen. Hoppas att han inte hörde när jag drömde om Pamela i morse.

Efter två veckor av slit på Härjedalskök hemma i Funäsdalen är då tiden kommen att bege sig till Kiruna och göra rätt för sig, jag har drömt min stuntmansdröm varje natt. Flygresan gick utmärkt och jag hann till och med somna. Jag har återigen Pamela bakom mig men sitter den här gången på min F7:a. Hon håller hårt i mig och viskar i mitt öra, "Wanna se my beaver". Jag vrider gasen i botten..... vaf..vänta lite jag har inte rullgas på F7:an och vaknar med ett ryck, vad är det då jag gasar med? Jag släpper snoppen och somnar om, hoppas flygvärdinnan inte såg nåt.

Väl framme och jag får se maskinerna som ser ut att vara hämtade ifrån en Mad Max-film. Man blir ju direkt lite uppöst. Det handlar om en -05 Arctic Cat F7 som är lackad mattsvart med fyra stycken arga avgasrör upp igenom höger sida på buken, den andra ser likadan ut fast är en -04 Arctic Cat F6 med fyra stycken Öhlins dämpare. Skönt ingen av dom hade rullgas tänkte jag och rodnade . Lite längre in i garaget på Fjällguiden står tre till Arctic Cats en grön M7, en orange M7 samt en röd Sabercat. Från början var det tänkt att dom två vilt hoppande bröderna vi ska spela skulle åka M7:orna men det lyckades jag ändra på. Istället är det dom tre finska maffiabröderna som styr dom, jag lovar er handlingen är störtskön. Ta en provtur vetja ropar Max, han är den så kallade chefen på fjällguiden i Kiruna, det är han som styr å ställer med inspelningsplatser kör ut skotrar och filmfolk så dom ska hamna på rätt plats vid rätt tidpunkt. Han fixar också in och utresetillstånd på Ikab och vet vilka trådar som det ska dras i. Han är nämligen med i en mc-klubb som går under namnet Svinkallt MC. Så hans efternamn bör hållas hemligt eller viskas. Skämt åsido, kul å snäll filur den där Max. Plikten kallar så jag slänger mig på en M7 och trycker järnet ut igenom garaget och tvärs igenom I22, mitt gamla nedlagda jägarförband. Där hinner precis slänga runt 7:an en gång i pudret innan jag ser att soppan nästan är slut. Som sagt kul filur den där Max.

–Jag har inte rullgas på F7:an, vad är det då jag gasar med?.

Ingen snö

Som tur är lyckas jag ta mig tillbaka till fjällguiden med den lilla soppa jag

En nysprängd F7:a som sett sina bättre dagar. Det måste vara ett av de bättre jobben som finns, ja att få spränga saker alltså.

Senare hoppar vi skarpt med toppluva å mekoverall.

har, och då ser jag att även Kimmo har anlänt.

–Bra att du är här Micke vi måste reka hoppen igen, säger Kimmo.

Solen och värmen har inte varit nådig mot vårat lång hopp. Det som en gång var en fin sluttning med snö, är inte lika fin längre. Snön är nästa helt borta och. Upp ur snön sticker nu vassa stenar, hela vägen ner där vi ska landa.

–Va faan ska vi göra, säger Kimmo med lite ängslan i rösten. Vi hinner inte fixa något nytt hopp ställe.

–Äh här går det att hoppa vi kan provhoppa med hjälmar å skydd så får vi anpassa hoppet efter förutsättningarna, hör jag mig själv säga, satan också.

–Okej om det ser spiksäkert ut kan ni hoppa, säger Kimmo. Anledningen till att vi provhoppar med hjälm å skydd är att dessa två bröder i filmen kör utan hjälm & skydd. Därför provhoppar vi före med skydd och senare hoppar vi skarpt med toppluva å mekoverall. Anledningen till att jag skriver vi är att en vapendragare ifrån Gällivare ska vara med och hoppa och han är ingen annan än Mr Jonas Persson.

D-DAY

Hoppa långtdags. Glider ut ur stugan träffar äntligen Jonas som har en del frågor angående hoppningen för han har inte sett hopplatserna än. Han blir väl inte direkt överförtjust när jag berättar att vi ska hoppa en sisådär 30-35 meter och landa på en massa vassa stenar iförd toppluva och mekoverall. Efter en blek frukost är vi äntligen på väg upp till hopplatserna. Väl på plats blåser vi ur varsin madmax skoter och då känner vi oss lite bättre till mods med tvåtakts röken upp över öronen. Tålamod är bra i filmbranschen då vi får vänta å vänta å åter vänta eftersom filmteamet mixtrar med såna där vinklar å riggningar av kameror.

Det första hoppet är en take off snutt där vi skuttar ett Svenssonhopp på c:a 15 meter nerför en klippa allt för att få den fina bakgrunden. När vi väl landat har vi en ytterst kort men fullt tillräcklig bromssträcka innan ett väl tilltaget stup ner mot gruvornas avgrunder. Detta hopp synkroniserar vi och utför ett tiotal gånger för att få med alla vinklar och ljus. Hoppsan då var det redan lunch och vi har bara filmat en scen på någon sekund. Själv hade man ju avverkat denna scen på två röda.

Tystnad tagning.

Teamet packar ihop all utrustning och förflyttas en kilometer bort till nästa slaghög, inne på Ikab. Nu är det äntligen dags för mig och Jonas (eller Jonte som han envist kallar sig) att få en riktig flygtur. Vi kastar på oss lite skydd och äntrar åter "våra" skotrar, Jonas drar iväg måste testa stoppsträckan efter sluttningen, före vi kan provhoppa på allvar. Provbromsningen ser jäkligt ryckig å dan ut men det går. Min tur. Gasar på lite mer och flyger några decimeter, ja lite ryckigt är det, stenarna hjälper ju inte direkt till. Vi beslutar oss direkt för att ta av styrstålen på skidorna. Vi testar återigen och nu flyter det på lite bättre. Vi gör äntligen ett provhopp samtidigt och känner oss för lite. Till slut hittar vi en lagom och säker hoppfart att använda oss av vid själva filmningen. Vi är redo. Jaha då var det återigen dags att vänta på filmteamet.

Fem minuter till tagning ekar det i megafonen och Jonas och jag blir vi lite bleka igen. Mekoverallen känns inte direkt mjuk att landa i fast jag har en flanell skjorta utanpå, jag längtar efter min TekVest..

Toppluvan har jag fått knyta fast eftersom den hela tiden vill åka ner för ögonen när jag rör på mig. Inte blir det bättre när jag vet att det bara är tre veckor sedan jag bröt nyckelbenet i en oren landning, ja upp och ner alltså.

–Skoterförarna redo ropar, Kimmo.

Jag och Jonas tittar på varandra (jag kan svära på att Jonas pep som en liten hamster) och nickar sedan till Kimmo.

– Tystnad tagning, ekar det.

Vi gasar, Jieehu vilken känsla, adrenalinet stiger, ut över kicken och iväg, kan inte låta bli att titta på Jonas (som blundar) i luften och då kan jag inte hålla mig för skratt. Fy faan va rolig han ser ut i sina svarta mek-byxor och svarta jacka och pälsmössan som fladdrar i luften. Slut del två. I del tre blir det prick flygning & sprängning av & med Arctic Cat

Regi: Rafael Edholm Skådespelare: Andreas Wilson, Sara Sommerfeld, Jocke Andersson, Jarmo Mäkinen med flera.

Hallshuggning med skoter kräver mer jobb än vad man kan tro. Planering och nogrannhet.

Ett upphottat gäng Arcticar ala Kirunastyle.

www.mastertent.se

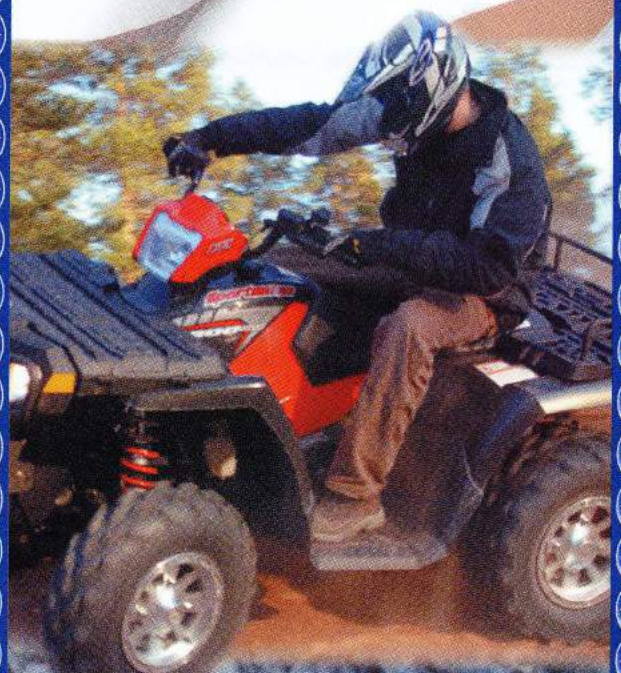
www.toolstrading.se
Det är här du finner verktygen

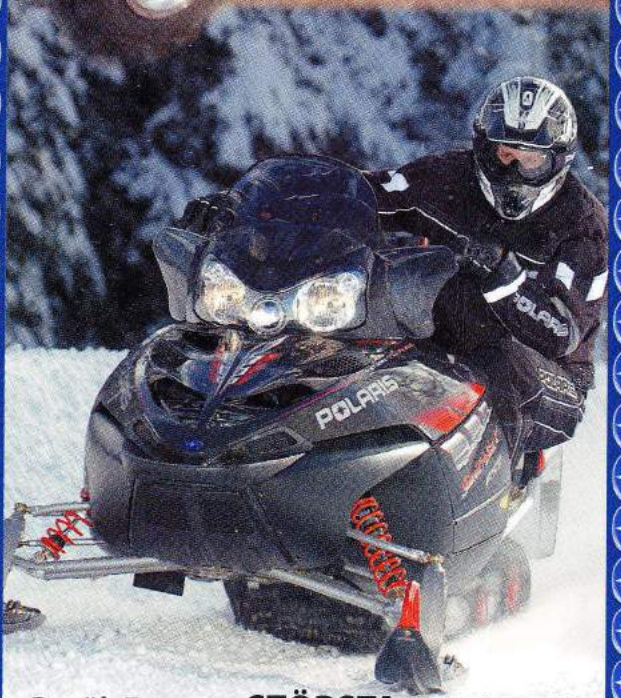
MASTERTENT®
PRODUCT OF ZINGERLEMETAL
www.mastertent.se

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

www.mastertent.se

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

Tjejskotern

Vad då tjejskoter? Lugn, det kommer en förklaring...

Text: Patrik Larsson Foto: Snowrider

När Yamaha introducerade sitt SXR-program för mediavärlden inför säsongen 99-00 ansågs skotrarna som en av de största nyheterna på marknaden det året. SXR efterträdde SX-modellerna och tillförde en hel del förbättringar och förändringar. Den stora saken var att fjädringsvägen hade förlängts till hela 228 mm fram och 292 mm bak, vilket var en ökning med c:a 90 mm. Spårvidden hade även den utökats till 107 cm mot SX:ens 104 cm, och även styret hade breddats något.

Men trots att skotern hade vuxit så mycket på höjden så lyckades Yamahas tekniker behålla både strykjärnskänslan och kursstabiliteten, ett verkligt konststycke.

Vid tidiga provkörningar så hade dock skotrarna en tendens att ploga sig genom kurvorna, förmodligen för att för mycket tryck hade ställts in framtill i boggin. Detta åtgärdades dock och skotern höjdes till skyarna av Snowriders testkörare. "Den svänger som en gocart", "Chassit följer minsta vink" var några av de positiva kommentarer som fälldes.

Whoopis

SXR-chassit är helt underbart med dåtidens mått mätt och sväljer de värsta whoopisarna som en barnlek. Saken är dock den att Kayaba-dämparna hade verkligt underliga shimsningar, ibland kändes dämparna på tok för hårda samtidigt som de slog igenom allt för lätt. Så trots resor med ömsom genomslag och ömsom stenhård boggi så gick det alltid fort, riktigt fort. Det mesta var positivt, men vi ställde oss lite tveksamma till hållbarheten hos trailingarmar och chassi vid riktig hård körning. Och problemen visade sig kvarstå från den tidigare SX-modellen men gällde så klart först och främst på tävlingsbanan.Med lite förstärkningar och några andra modifieringar nådde SXR flera framgångar på tävlingsbanorna. Och det finns några sköna historier om vad vissa kunde prestera med Yamahas smidiga tävlingsskotrar.

Anekdot

År 2001 så hölls det bara en deltävling i Enduro-SM. Bland andra så ställde Fredrik Granberg upp på en SX 500R. Han var tydligen överlägsen större delen av loppet och de som var med kan förtälja att Fredrik åkte overkligt fort på den lilla smidiga 500:an. Men c:a en kilometer före ett depåbesök så höll en stubbe på att sätta stopp för Fredriks solklara SM-vinst. Badang!! Det tog tvärstopp. Men skam den som ger sig...

En skida

Med halva framvagnen intryckt och skidan hängande och slängande bak och fram så fortsatte Fredriks framfart. Detta utan att nämnvärt slå av på takten. Tänk er den obetalbara synen av en enduroåkare

i full fart och på en skida komma in mot depån. Fredrik lyckades att med lånade prylar och kluriga lösningar fixa till framvagnen till hjälpligt tävlingsskick. Han lånade bland annat en fem centimeter för lång Arctic-stötdämpare vilket fick till följd att den skadade sidan blev högre än den andra . Den innerst inne skadeglada Andreas Ljungberg som sammanlagt låg tvåa efter herr Granberg började vädra morgonluft. Han tyckte att nu borde han väl kunna rå på den här raketen. Men icke, den här dagen så kunde ingenting stoppa Fredrik Granberg från att ta hem EnduroSM-bucklan för året 2001. Vad kan vi lära oss av det här? Är det Fredrik eller skotern som är bra? Förmodligen så var de båda tillsammans helt enkelt en oslagbar kombination. En av historiens bästa skoterförare sitter på en av historiens mest lättkörda skotrar. Resultatet blev att inte ens stubbar och fullfartsresor på en skida kunde hindra dem från att utklassa motståndet.

SXR är en skoter som passar dom flesta. Gasa och sikta är körstilen när det skall gå undan.

Lättviktstrippel

SXR-serien kom i tre olika kubikutföranden, 500, 600 och 700 cc. De två större på 600 och 700 cc är trecylindriga och vägde trots det inte mycket mer än vad en konventionell tvåcylindrig motor vägde vid den här tiden. Motorerna är enkla i sin uppbyggnad, tre Mikuni-förgasare, inga rörliga avgasportar och en enkelpipa. SXR 700 motorn användes av Yamahas tävlingsförare i racingklassen, den största anledningen var förmodligen att SXR motorn var hela nio kilo lättare än den mer avancerade SRX-motorn.

Dubbla lysen

Till säsongen 2001 så skedde endast små förändringar och det mesta var kosmetiska detaljer. Framvagnen lackades i silver, nya handtag monterades och strålkastaren förbättrades och fick dubbla reflektorer. Dekalerna ändrades också men hela skotern var fortfarande blå. På den tekniska sidan så fick SXR 700 ärva tändningen från SRX 700 motorn, och reglaget till handtagsvärmarna och tumvärmaren separerades.

Manlig skoter

Hurw var det här med tjejskoter då? Jo, saken är den att SXR är en av de mest lättkörda och samtidigt snabbaste skotrar som har byggts. Alla kan köra riktigt fort med en sån, det är bara att sikta och gasa. Motorerna är inga monster som tröttar ut föraren, fjädringen med sina Kayaba-dämpare sväljer det mesta och skotern är relativt lätt vilket gör att den är lätta att hantera.Och vad är det för tjejigt med det här då? Egentligen ingenting, men det är ju faktiskt så att just personer av det kvinnliga könet brukar kunna göra lite smartare val än vi som kallar oss män. Och att köpa en Yamaha SXR är ett smart val.

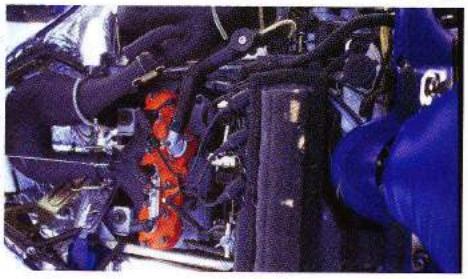
Prisbild

Begagnatpriser är verkligen ett kapitel för sig. Det kan ju löna sig i längden att betala lite mer för en äldre skoter i riktigt fint skick än mindre för en nyare i tveksamt skick. Men det finns vissa riktlinjer i handlarnas listpriser. En 500:a från 00 ligger på 27 000 kr och en ett år nyare kostar 32 000 kr. 600:an börjar på 30 000 för en 00:a, 38 000 för en 01:a och en 02:a betingar ett pris på 41 000 kr. Det var för övrigt bara 600:an som importerades det sista året, 02. Vill du ha den största på 700 cc så är prisbilden 34 000 kr för en 00:a och cirka 40 000 kr för en av 2001 års modell. Några detaljer att hålla lite koll på är trailingarmar och om chassi-förstärkningar är gjorda. Det är en stor risk att många SXR:er har gått relativt hårt tack vare att hela skotern uppmanar till lek och körning på gränsen av var gemene man klarar av. I övrigt så är det som vanligt så att Yamaha skotrar har en speciell känsla av passform och kvalitet, ingenting är tillyxat och allt sitter

som det skall. I Snowriders "Bästa ledskoter 2000" så var ett omdöme om SXR 700 att det gick fort utan att det kändes som om det gick fort. Flera förare

kom in efter deras testvarv och trodde att de presterat en medelmåttig tid när sanningen var att de i själva verket åkt riktigt fort. Och det är just lättkördheten som är utmärkande för SXR. Så för er som kan framföra en skoter snabbt och säkert mellan träden så skall det inte vara helt omöjligt att förnedra kompisar med feta 800-racers med en SXR 500:a. Mycket roligt för pengarna med andra ord och dessutom är ju skotrarna riktigt snygga också, vilket inte är en egenskap som skall föraktas när du är på jakt efter en ny nära vän.

Med 500:a motorn blir skotern en av dom lättkördaste skotrarna som byggts.


Lättviktstrippeln är inged direkt effektmonster men den producerade kraften räcker gott och väl till.

IT TOOK US ONLY 7 SECONDS TO GO WHERE TWO-STROKE GONE BEFORE.

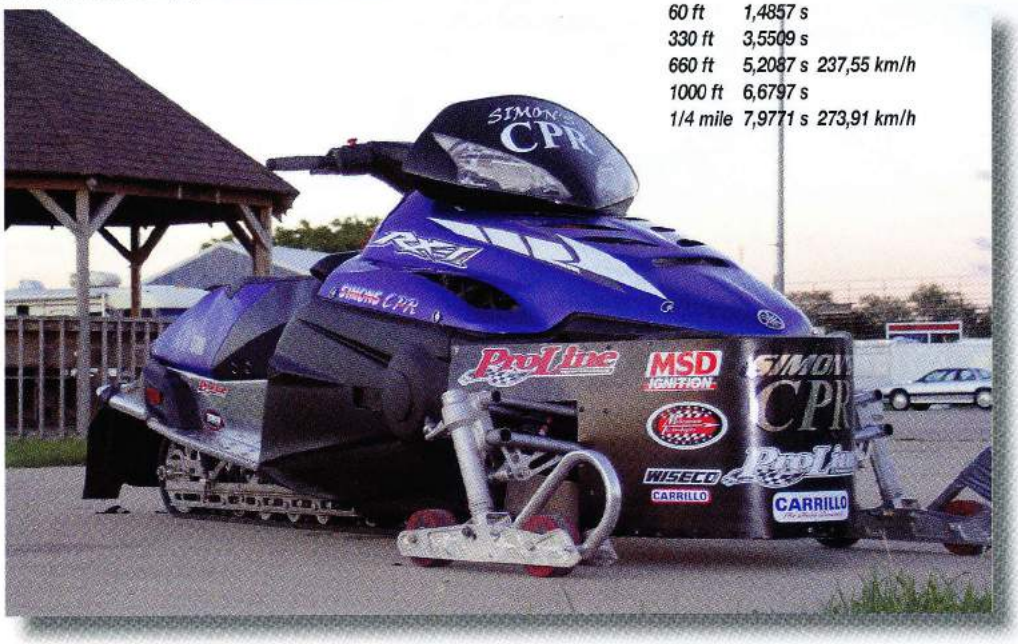
och det kostar 1000 dollar men då ingår avgassystem, 9,5 liters tank och en lättare specialsits.

Raceklar väger skotern cirka 256 kg då är det inklusive lustgasflaskor och en 1 3/8" drevaxel monterad.

Originaldrevaxeln visade sig inte riktigt hålla måttet för krafterna som motorn producerar. Den gick helt enkelt av och den smällen skickade även vevhuset in i den snart överfulla motordelshimlen.

Lösningen var att montera i en starkare och längre drevaxel och att bygga om kedjehuslocket så att båda axlarna har bärande kullager även på husets yttersida.

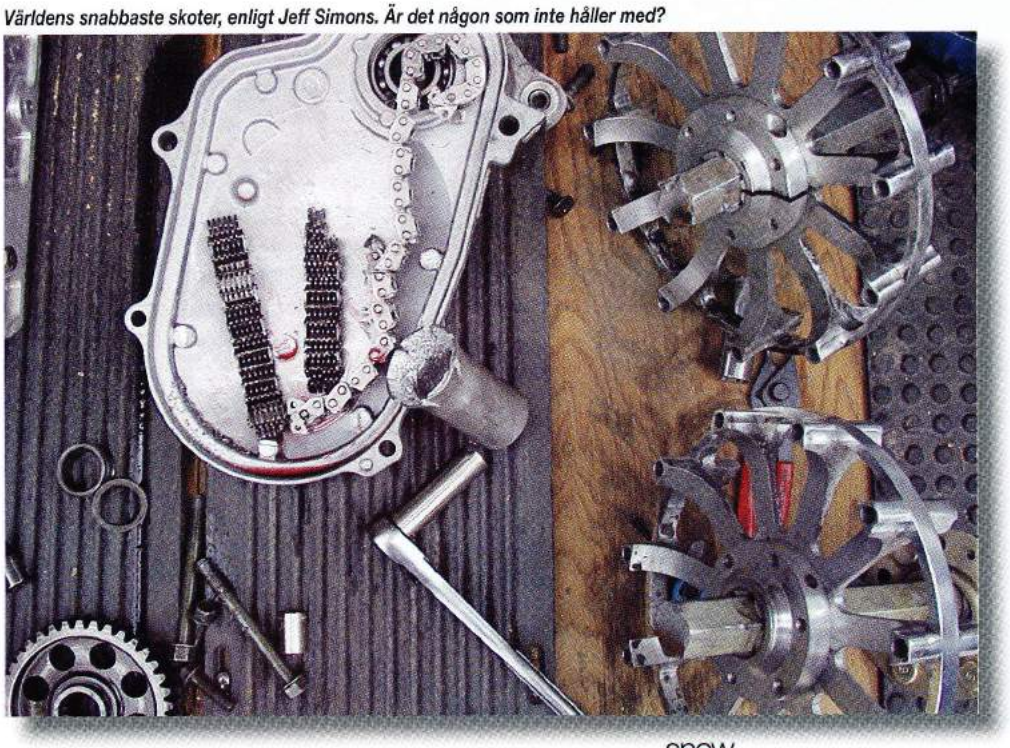
Originalprylarna höll inte. Drivaxeln gick av och tog med sig växelhuset i fallet. Notera konstverken till drivhjul, Nationalmuseum nästa!



Tidkort från världsrekordkörningen

60 ft	*1,4857 s*	
330 ft	*3,5509 s*	
660 ft	*5,2087 s*	*237,55 km/h*
1000 ft	*6,6797 s*	
1/4 mile	*7,9771 s*	*273,91 km/h*

Världens snabbaste skoter, enligt Jeff Simons. Är det någon som inte håller med?



Centrifugalkraft

Asfalts-boggin och skidorna är av märket ProLine, mattan är en 136" Camoplast asfaltsmatta. Och på tal om mattan så frågar jag hur höga farter mattan klarar av. Och Jeff svarar: Jag vet inte.

Att studera krafterna som påverkar ett objekt som spinner i mycket höga hastigheter kan man mycket lätt göra och se verkningarna av på en dragracingbil.

I starten står bilarna med bakdäcken helt ihopsjunkna, däcken hänger likt påsar runt fälgarna. Sen när starten går och däcken börjar att rotera så växer diametern mer och mer, dom blir även smalare och smalare ju längre ner efter strippen bilen färdas i en allt högre och högre hastighet.

För man över det här resonemanget på en snöskoter som har en matta som mer och mer strävar ett anta en form som ett hjul, så kan man lätt föreställa sig vilka krafter som matta, boggi, drivaxel och vändhjul utsätts för.

Jag fortsätter diskussionen med Jeff om vad som kommer att hända den gången en matta går av i farter upp emot och över 280 km/h.

-Ja, i värsta fall avlider väl föraren... säger Jeff eftertänksamt.

Världsrekord

Klassen som dessa tävlingar körs i heter "Quick16-Shoot Out" och i den klassen finns det bara en regel och det är att det inte finns några direkta regler. Och det gör detta rekord ännu mer imponerande för skotern är ju byggd på en maskin som finns att köpa ute på marknaden av vem som helst.

Världsrekordet som Team Simons CPR slog låg på 8,22 s med en slutfart på 262 km/h och togs enligt Jeff under helt perfekta förhållanden.

Att förhållandena var bra då kan

Bättre fäste med MATTDUBBAR

Nu förbättrad design!

- Stor coromant spets
- Starka rillor för bättre styrka
- Djupgående gänga håller fast dubbarna
- 5/16" sexkants mutterfattning för enkel installation med skruvdragare och bits
- Monteringstid endast 15 - 30 min
- Lätt att demontera
- Lämpliga för mattor 25mm kamhöjd och uppåt
- Ger förutom bättre fäste även bättre kylning för slides och motor

Prisexempel:
48 st - 900:-
96 st - 1700:- (rek. för aktiv körning & över 100 Hk)

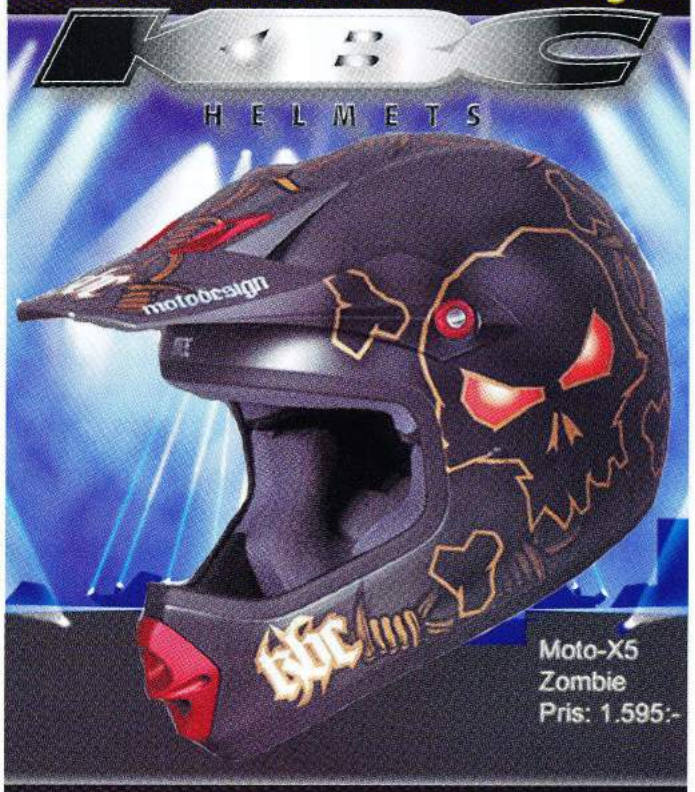
Mek o Maskin i Överkalix

Fordon ▪ Kläder & Tillbehör ▪ Reservdelar & Trimdelar

Halvarssons SNOPRO FOGELSTA

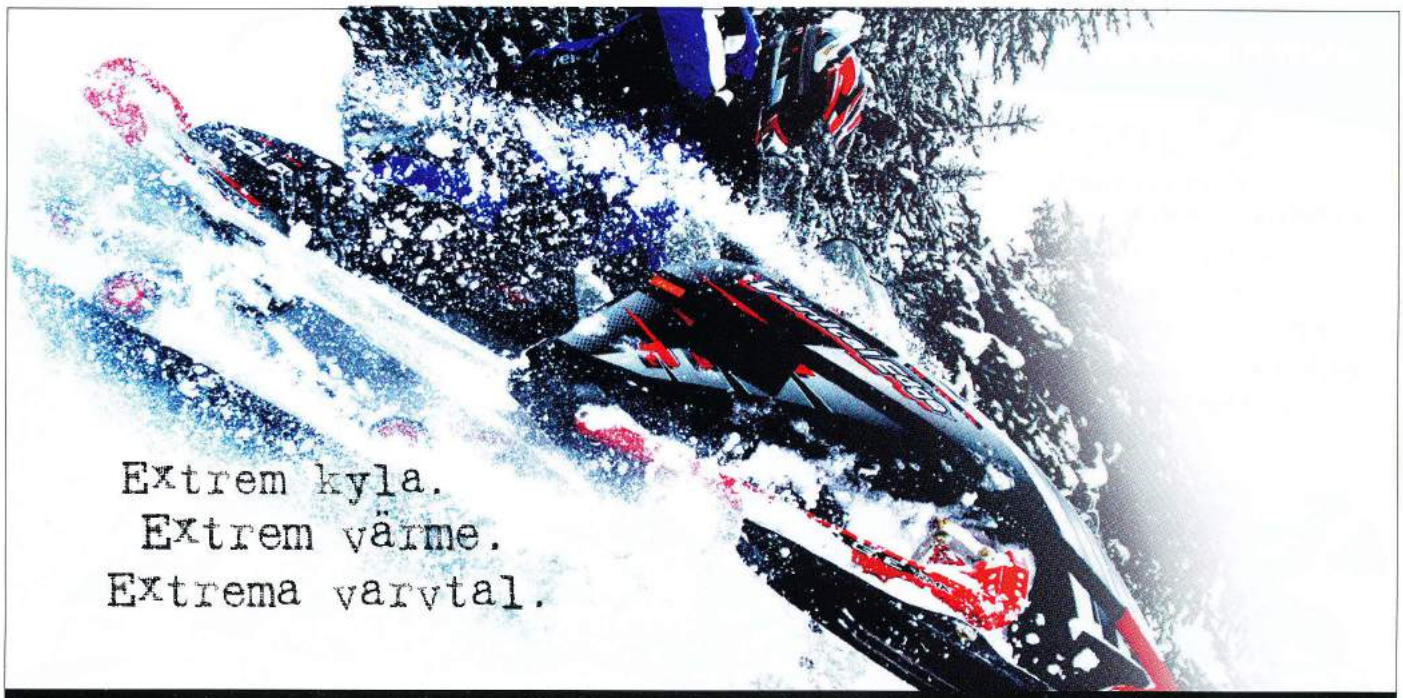
Tel: 0926-10 000 www.mekomaskin.se

Redo för 2005 års hetaste hjälmmärke? KBC Helmets visar vägen!



Moto-X5
Zombie
Pris: 1.595:-

PMC Bike 0171-82271
www.pmcbike.se



Det är knappast någon nyhet att en snöskotermotor utsätts för hårdare påfrestningar än en gräsklipparmotor.
Ändå finns det de som tror att alla oljor har samma egenskaper.
Spectro utvecklar bara specialoljor för mc, snöskotrar och andra extrema motorer.
Och de säljs därför bara av specialister, d.v.s Sveriges snöskoterhandlare.

Extrem smörjning.

SPECTRO OILS

www.duells.se

snow rider RACE SCHOOL CUP

Ingenting är så bra att det inte behöver förbättring!

Vi har kört SnowRider Race School i fem år och behöver hitta på någonting extra för att locka ännu fler förare. Vi kör därför vår RaceScool under två helger på raken med tillhörande enklare tävling under respektive söndag. Vi börjar vanan trogen på Walles FjällHotell under Luciahelgen (9-11 dec) för sjätte året på raken och avslutar med helgen efter (16-18 December) på Gräfsåsbanan i Östersund. Vi gör detta i samarbete med ÖSSK i Östersund och Team Walles i Bruksvallarna. Den enklare tävlingen vi kör under de båda söndagarna är av cup-modellen där vi korar en totalvinnare. Vi kör den speciella allamotallaklassen där helt enkelt den snabbaste föraren tar hem RaceShoolbucklan. Det kommer också att finnas några riktigt fina priser för er andra också. Du ska naturligtvis därför anmäla dig till de båda helgerna eftersom vi räknar ihop poängen från de båda tävlingarna. Det här är inte bara ett utmärkt tillfälle att testa din nya maskin utan också testa dig själv mot både proffsen och nybörjarna, alla är ju välkomna. Intresset är alltid på topp när det gäller SnowRiders RaceSchool, se därför till att anmäla dig nu på stört. Antingen följer du anvisningarna på andra sidan eller så surfar du helt enkelt in på www.snowrider.se för att få mer information.
VÄLKOMMEN!

SÄSONGENS FÖRSTA TRÄNING & TÄVLING

TVÅ HELGER PÅ RAKEN!

snow rider

FÖR MER INFO GÅ IN PÅ www.snowrider.se

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

Fredag: Ankomst Walles: Incheckning samt lättare middag kl 19:00

Lördag:
8:00 Frukost på hotellet
9.30 körning på banan
12:00 Lunch
13.30 körning på banan igen
19:00 middag
Lottning av heat tills söndag

Söndag:
8:30 Frukost
10:00 träning
12:00 RaceSchool CUP #1 Enklare tävling
Pris för allting ovan 1995:-
Anmälan samt betalning görs till Walles Fjällhotell senast den 25 november.
Anmäl dig på telefonnummer 0684 201 00 eller gå in på www.snowrider.se

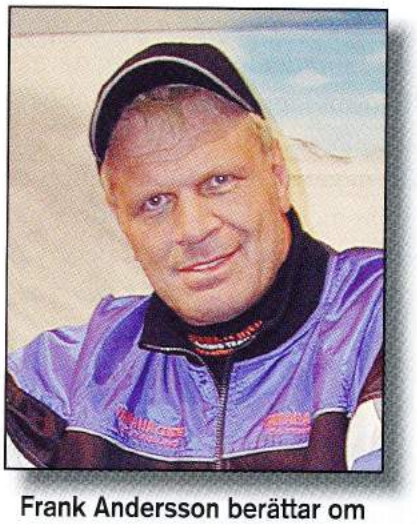
Race School #2 Östersund Gräfsåsen Fre-Sön 16-17-18 december.

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



Frank Andersson berättar om sin tid som aktiv elitidrottare.

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:-

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

Team WALLES FUNÄSDALSFJÄLLEN · FIRST HOTEL · Hotell ett · WALLES HOTELLET PÅ FJÄLLET · ÖSTERSUNDS SNÖSKOTERKLUBB · O'Learys BAR & RESTAURANT THE SPORTSBAR EST 1988

snow rider

Tjäna pengar till klubben!

SKOTERKLUBBAR SE HIT!

Nu kan du på ett enkelt sätt dra in lite extra till din skoterklubb genom att sälja prenumerationer på tidningen SnowRider. Det hela är lika enkelt som det låter och går till som följer.

Föreningar har i årtionden sålt lotter av olika slag med gott resultat.
Vi erbjuder er att sälja ett av skotersveriges starkaste varumärken i form av prenumerationer på tidningen SnowRider. En prenumeration kostar 289:- och klubben behåller 70:- av dessa per såld prenumeration.
Betalning för prenumerationen sker från prenumerant till er. Ni behåller alltså 70 kronor av dessa 289:- och sätter in resterande 219:- till oss för att aktivera prenumerationen.
Så här gör du.

Gå in på www.snowrider.se och klicka på "skoterklubbar se hit-knappen". Här kan ni anmäla ert intresse för att sälja helårsprenumerationer på tidningen SnowRider, genom att fylla i alla uppgifter om klubben, klubbnamnet, adressen, kontaktperson och telefonnummer . Inom ett dygn har ni fått ett kundnummer hos oss och ett prenumerationsformulär som ni skriver ut själva på er egen skrivare, i valfritt antal, som sedan delas ut till era klubbmedlemmar som därmed kan agera prenumerationsförsäljare.
På formuläret står skoterklubbens namn och ert kundnummer samt plats för den nya prenumerantens namn och adress.
När ni säljer en prenumeration tar ni lämpligtvis 289:- i betalning i kontanta medel. Det är upp till er om ni vill ta mer för prenumerationen. Ni betalar i slutändan 219:- till oss för att aktivera en prenumeration.
Ni använder en blankett per ny prenumerant, river av den anvisade kvittodelen och ger den till prenumeranten. Den kvarvarande delen av blanketten där prenumerantens namn och adress är, skickas till oss. För att underlätta kan inskickandet ske en gång i månaden när ni fått ihop en bunt. Detta kan göras via fax eller post, eller till anvisat E-mailadress. Mer om detta på hemsidan.
Vid varje inskickande ska ert kundnummer och antalet prenumerationer anges. I samband med inskickandet ska också kvitto på inbetalning a ´ 219:-/ ny prenumerant bifogas.

Villkor/sammanställning
Ni utser en kontaktperson som har huvudansvaret för prenumerationsförsäljningen.
En helårsprenumeration (6 nummer) kostar 289 kronor av dessa tar klubben 70:-. Resterande 219:- sätts in på Tidningsförlaget Otlas AB (SnowRider) konto. Prenumerationen är giltig och god för 6 nummer av SnowRider i och med att den är betald från klubben till Otlas AB.

Chefredaktör
Björn Friström 0250-22884 bjorn@snowrider.se

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB
Fridhemsgatan 4, 792 30 Mora

www.snowrider.se

ARCTIC CAT®

LYNX®
- The European Champion!

BRP

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

MOTOR & FRITIDS expo

DIN KOMPLETTA
POSTORDERLEVERANTÖR.
DET BLIR INTE ENKLARE!
063- 123600 WWW.MOTOREXPO.NU

EXPERTERNA PÅ SNÖSKOTER!
063- 123600

Barnskoter

Lämplig från 3 år och uppåt

NYHET!
Barnskoter 120cc
19900kr

Allroad 300 nya modellen-06
Nu med mer effekt, starkare, snabbare!
Landsvägsreggad B-kort, för arbete och fritid, vätskekyld fyrtaktsmotor, helautomat/hög/låg/back, kardandrift. 44900kr. (Inkl kombivagn.Vinsch 54900kr)

14900:-
Introduktionspris

Sparrs Motor AB
KÖPER · BYTER · SÄLJER

Brudtallsvägen 10, 792 32 Mora
Tel: 0250-340 89
www.sparrsmotor.com

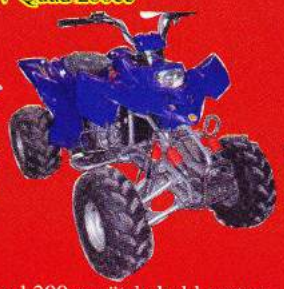
Mini ATV
Från 6900kr

Leverans ordnas hela landet.
Enkel finansiering på alla fordon!

Fyrhjuling 150cc

1 cylindrig 150 cc motor helautomat 14900 :-

ATV Quad 200cc



1cyl 200cc vätskekyld motor (Ca 20HK) 5växl/koppling/ backväxel, gasstötdämpare. Introduktionspris:19900kr

Desert Storm 250cc

1 cylindrig 250 cc halvautomat, landsvägsreggad 31 900kr

Fyrhjuling 110cc

Fyrtaktsmotor, 3växlad halvautomat/ backväxel, kardandrift, justerbar gas spärr. 12900kr.

Fast Freddys SNOWDEVIL

Monstergarage är programmet på femman som ger till synes omöjliga uppgifter till ett gäng olika experter. Det kan vara allting från att få en cadillac att flyta till åka på bakhjulet med en kombibil eller varför inte åka minst 100 kilometer i timmen på snö med en Harley?

Text: SnowRider Bild: Rickard

Det amerikanska programmet Monster Garage har efter några säsonger blivit riktigt stort, inte minst i upphovslandet på andra sidan Atlanten. Programledaren Jesse James har blivit så pass berömd och uppmärksammad att självaste Sandra Bullock valde att gifta sig med honom.

Hela programserien går ut på att ett gäng experter inom sitt område får en uppgift som ska utföras med dels tidspress

men också med en relativt begränsad ekonomisk budget.

Det svenska Monster Garageteamet består i grund och botten av programledarna Pelle Hallström (som ni känner igen från den klassiska Snickersreklamen från tidigt åttiotal där han är den där flottarkillen som tycker att det är ett "perfekt sätt att klara sig fram till middagen"), Attila Peközer och dragracingfantomen Fredde Fagerström från Huddinge utanför Stockholm, men också ett gäng andra motorprofiler och experter som tas in efter behov.

Fredde har i skrivande stund världens snabbaste pickup och gör kvartsmilen på strax över 6 sekunder med en sluthastighet på över 300 kilometer i timmen. Ganska naturligt är det också han som agerar chaffis på de fordon som byggs under programmen.

Springervariant

När det var dags att bygga om en Harley Sportster från tidigt nittiotal togs snöexpertisen in från norra Sverige i form av Mats Tikka från Jokkmokk. När det gäller att bygga om en Harley så var det också ganska naturligt att Christian på ProBike måste vara med på ett hörn.

Uppdraget var enkelt. Bygg om Sportstern så att den gör minst 100 kilometer iu timmen, på snö, ni har fyra dagar på er! Det hela kanske inte låter så svårt men att få en sån här blyklump att ta sig fram i lössnön kräver minst sagt en rejäl arbetsinsats och planerna drogs upp.

–Det var redan bestämt att vi skulle använda oss av ett drivband från en snöskoter och vi hittade en komplett boggi från en Arctic-Cat, berättar Fredde Fagerström.

Eftersom Harleymotorn har en manuell växellåda sattes en kedja mellan det utgående drevet på motorn och drivaxeln med 1-1 utväxling.

Bakramen breddades för att kunna ta emot en hel boggi och framgaffeln byttes ut mot en springervariant.

Jobbet lyckades teamet att färdigställa på ganska precis fyra dagar och då hanns även hela cykeln lackeras i passande harleyanda.

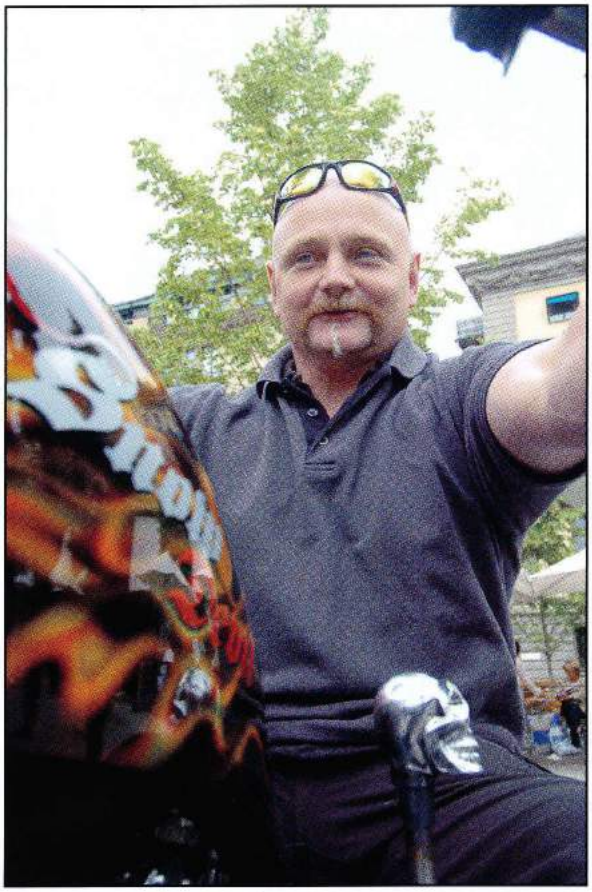
107 kilometer i timmen

Provkörningen på Vallentunasjön utanför Stockholm blev egentligen den första och hittills enda kontakten med snön.

–Vi hade en hel del problem innan vi fick fart på maskinen, säger Fredde.

Första vändan kom vi upp i 87 kilometer i timmen och det var mer eller mindre med livet som insats, skrattar Fredde.

Skidan var nämligen för smal och sjönk



Det man inte har på huvudet får man istället ha i ansiktet, kärlekstofs!

Naturligtvis är det raka rör, det är ju en Harley.

Krackeleringslack är riktigt snyggt.

Boggi hämtad från en Arctic Cat. Amerikanskt

Lång hjulbas brukar vanligtvis betyda att den är svårsvängd men stabil på rakorna, undrar om det stämmer på denna hoj?

Fyra dagar tog det att dra ihop detta byggge. Snålt om tid kan tyckas men är det ett gäng proffs i verkstan så är det.

genom snön, vilket i sin tur tillät framgaffelbenen att skrapa i underlaget så att en välriktad snöstråle letade in sig i hjälmen med noll sikt som följd.

–Vi hade också problem med att snön åkte in i luftburken så att motorn kvävdes, men det fixade vi till ganska omgående minns Fredde.

Denna snöfarkost växlas med handväxelspaken på vänster sida där också kopplingshandtaget sitter, på styret! Eftersom man inte kan ha handen på två ställen samtidigt blir maskinen minst sagt underlig att köra. Man får helt enkelt starta upp motorn med ettan i och sedan crossväxla sig igenom växlarna. Inte så praktiskt men jäkligt fränt då växelspaksknoppen är i form av en dödskalle.

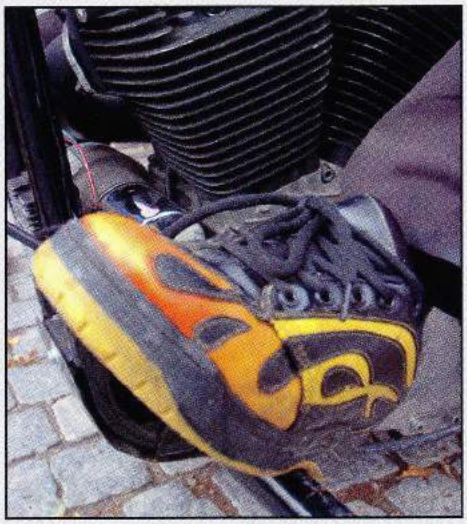
Andra repan ut resulterade i 97 kilometer i timmen och då fick Fredde nog.

–Jag tog i lite extra och körde 107 blås, och uppdraget var slutfört, avslutar Fredde.

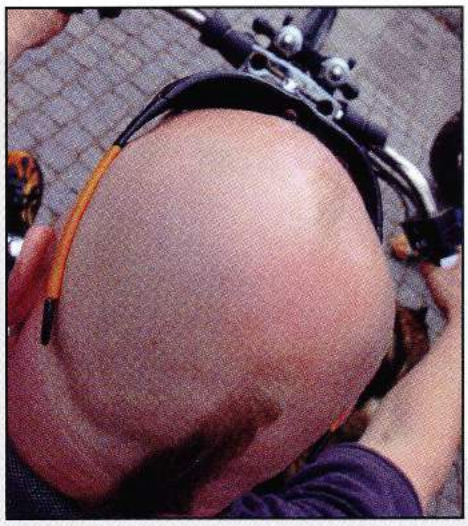
Dela med dig

Vi kan helt klart konstatera att detta inte är en SnowHawk men vi gillar den ändå. Bara tanken på att bygga en snömotorcykel med en Harley som grund är ju riktigt rolig. Det verkar många andra också tycka eftersom hojen just nu är på mässturné i Tyskland.

Har du kanske en ännu underligare farkost? Varför har du då inte hört av dig till oss? Gör det så du får dela med dig av ditt bygge till det svenska skoterfolket, annars jävlar.



Flames på dojorna är ett måste faktiskt.



Freddy har en såkallad raggarsträng i nacken, ojdå.

För att köra den här besten i 107 kilometer i timmen underlättar det om man är en döskalle, och det är man.

BJÖRNLYAN

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

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

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

---

www.bjornlyan.se

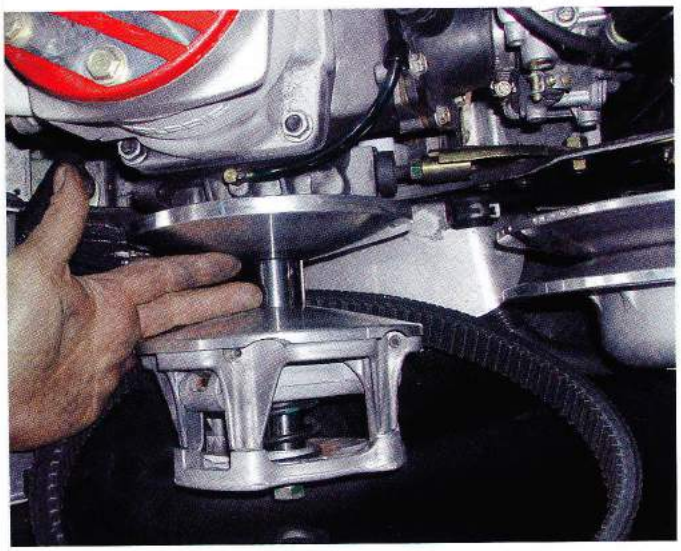
FOGELSTA

Att köpa snöskoter. Begagnat

Mycket snart faller den första snön och då blir alla vi skotertokar mycket glada. Men alla har tyvärr ingen skoter och de som har funderar på att köpa en bättre. Hur går man då tillväga när man ska köpa en fin snöskoter? Vi har sammanställt lite information om hur det går till att förvärva en maskin som skänker glädje under den kommende vintern.

Av: Alf Sundström

En begagnad RX1 i Mtn utförande kanske skulle vara något? Detta exemplar ägs av en egenföretagare i 40-års åldern så den har knappast fått pisk. Trots ägaren lugna sätt och välartade utseende verkar skotern ha upplevt en hel del. Den har skavanker efter en rullning och alla skruvar verkar slitna. Dessutom är stora hål kapade i chassiet? Man skulle nästan kunna tro att denna maskin har använts till att utveckla turboanläggningar med. Är det därför som det står MC Xpress på huven?



Variatorn ska vara utan sprickor och skivornas ytor ska vara släta änd ner mot axeln. Det ska inte heller finnas något glapp mellan den rörliga skivan och den fasta.

Enligt ett gammalt ordspråk har snöskoterägaren endast två lyckliga dagar i sitt liv. Den första lyckliga dagen infaller när han köper sin skoter och den andra då han lyckas sälja den.

Givetvis är detta enbart dumt förtal som syftar till att skoja med oss som brinner för skotrar då massor av glädjerika tillfällen finns mellan dessa två dagar.

Den lilla del sanning som finns i detta påstående är att inköp samt försäljning av snöskotern är en viktig del av vår hobby.

Nästa alla som gillar snöskotrar funderar flera gånger per år på att köpa eller att sälja vilket även gäller entusiaster som gillar båtar, motorcyklar, bilar och så vidare.

Förklaringen till att förnyelselusten gällande hobbyfordon är så stor grundar sig i att de inte är nödvändiga för att vi ska klara vårt yrke eller vardagliga liv utan i ställer är en ren lyxprodukt.

Vi gillar dessa maskiner eftersom de höjer vår livskvalité och därför strävar vi alltid efter en som är ännu bättre på att uppfylla våra högt ställda krav.

Ingen kan på fullt allvar påstå att man behöver en ny snöskoter så det enda riktiga sakskälet någon kan komma med är att han eller hon verkligen vill ha den.

Problemet är bara att veta vad man vill ha.

Att välja rätt typ skoter kan vara mycket svårt då dagens utbud av starkt specialiserade maskiner ställer stora krav på köparen.

Det finns mängder av felmöjligheter och risken att skotern ej uppfyller ägarens krav är stor då många väjer snöskotrar efter fel premisser.

Man ska till exempel inte köpa en lössnöracer bara för att man tycker om utseendet då dessa är olämpliga för allt annat än ren puderkörning.

Likaså är en 440-racer totalt fel för den som gillar långfärder och en tvåsittstourer är lite malplacerad i en hoppramp.

Den oerfarne spekulanten bör därför läsa på och fråga runt före köpet så han vet vad som gäller.

När det står klart vilken skotermodell man önskar är det bara att välja en välrekommenderad skoterhandlare och göra affär på en glänsande ny snöskoter för att sedan ägna sig åt ohämmadt skoternjutande under hela säsongen.

Nu är detta inte så enkelt för flertalet, då alla inte har den ekonomi som krävs för en sådan investering.

Lösningen på detta är inte att vara utan skoter (hemska tanke!), utan att i stället välja en begagnad maskin.

Med detta följer en rad av nya svårigheter.

Köpa begagnad snöskoter av privat säljare, här finns risk för stora misstag!

För den utan erfarenhet kan införskaffandet av en äldre skoter verka enkelt.

"Det bör väl likna en vanlig bilaffär då man helt enkelt letar rätt på ett fint exemplar av den modell man önskar?" tänker nog de flesta.

Nu är snöskotern en mycket speciell produkt som på många punkter är totalt olik alla andra registrerade motorfordon. Det är frågan om ett terrängfordon som i de flesta fall drivs av en tvåtaktsmotor och dess utvecklingsnivå ligger ett par steg efter bilar.

Det påminner mer om att köpa en crosshoj då dess skick och framtida reparationsbehov är helt avhängigt på hur den förra ägaren brukat maskinen.

Många förare kan på nolltid förvandla en fin snöskoter till ett totalslut vrak som kostar en förmögenhet att återställa till bruksskick.

Ett skoterchassi består av en komplicerad aluminiumbox som trots sitt

fragila utseende kan hålla i tiotals år utan problem. Men denna konstruktion knäcks lätt om föraren hoppar som en galning samt landar som en klant.

Fjädringskomponenterna följer samma mönster, de håller otroligt bra för vanlig körning men kan deformeras till oigenkännlighet på mycket kort tid om föraren har det som mål.

Vidare kan den högpresterande tvåtaktaren ställa till det då den dels ej har lika stor slitstyrka som andra motorkonstruktioner men framförallt inbjuder till modifiering då potential för ökad effekt alltid finns.

En väl utförd prestandauppdatering kan resultera i både ökade prestanda samt minskad bränsleförbrukning.

Gör man fel leder det i bästa fall till minskad prestanda men allt för ofta är resultatet ett kostsamt motorhaveri!

Att köpa en trimmad maskin kan därför vara ett ekonomiskt vågspel.

En snöskoter kräver dessutom mycket mer omvårdnad per körd kilometer än något annat fordon med regplåt.

Kostanden för underhåll är låg jämför med de reparationer som oundvikligen snabbt kommer då man slarvar men trots detta fuskar många med att sköta om sin skoter. Det kan vara mycket svårt att se hur väl en maskin har omvårdats

Sammanfattningsvis finns det en stor risk att den nyinköpta begagnade snöskotern inte ger den glädje som är tänkt utan i stället är en ständig källa till irritation samt ilska. Man bör därför ta det lugnt och noga kolla sitt objekt före köpet.

Det viktigaste först, undvik bedragare!

Först och främst en skrämmande nyhet: Jultomten finns inte!

Detta kanske vissa ser som en självklarhet men varje säsong lyckas ändå bedragare lura folk med fantastiska erbjudanden om nya eller nästan nya skotrar till vrakpriser.

Grundregeln är att ingen kommer någonsin att skänka bort bra maskiner och man bör därför lätt se igenom dagens internetbluffar då de ofta är löjeväckande usla.

Skotrarna existerar inte och de som påstår sig sälja dessa har ingen tillgång till eller sakkunskap om snöskotrar.

Detta behövs ej då de enbart är ute efter att lura till sig pengar och inte ens vet hur ett sådant fordon ser ut.

Ett enkelt tips är: "Om något låter för bra för att vara sant så är det oftast det!"

Man kan också bli blåst även då man faktiskt får tag på en verklig skoter

Fordonet kan ha ett betalningsföreläggande som då den nye ägaren får stå för.

Chassinumret kan vara ändrat vilket är lika med stöldgods om den tidigare ägaren inte kan bevisa att chassiet är bytt efter en skada.

Att vara vaken samt kritisk är vad som gäller då man köper motorfordon och om något är oklart ska man undersöka det före ett eventuellt köp.

Det finns flera som har snabblagat sin skoter efter ett haveri eller olycka. Att utföra bristfälliga reparationer och sedan sälja maskinen är en form av bedrägeri som många anser var helt i sin ordning. Det är dessutom mycket svårt att upptäcka om exempelvis en cylinder är skadad då maskinen kan fungera väl en bra stund trots att enbart kolven är bytt. Att upptäcka ett sådant fel är alltså mycket svårt.

Den absolut vanligaste formen av oärlighet gällande handel med snöskotrar är miltalet.

Jag förutsätter alltid att mätaren har mindre mil än skotern då många jag känner kör med den urkopplad.

Nyare maskiner med Rotaxmotorer har en timräknare i styrdonet och denna kan avläsas hos en auktoriserad handlare. Då kan man se om miltalet är realistiskt eller om mätaren verkar ha snurrat allt för lite. Detta är unikt för Rotax i nuläget vilket gör att det är liten idé att koppla ur mätaren på dessa maskiner.

Hos alla andra skotrar är miltalet på vägmätaren något som man ej ska lägga allt för stor vikt på utan i stället bör man kontrollera skicket i övrigt.

Slitaget följer inte vägmätaren utan beror mer på körstil samt hur maskinen sköts.

Vad ska man då kontrollera?

Att fastställa vilket skick en snöskoter är kan vara en utmaning även för en mekaniker med stor erfarenhet.

Det går ganska snabbt att se om maskinen har ägts av en noggrann person eller av en som ej bryr sig så mycket om sin skoter.

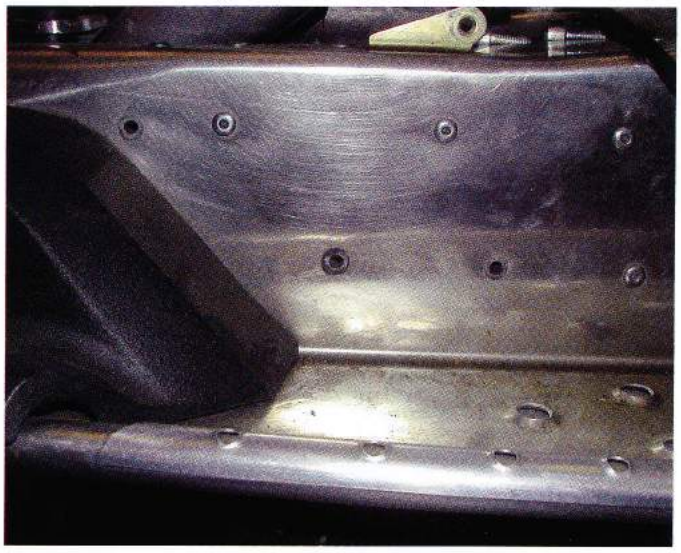
Ett rent motorrum är en bra indikation på att objektet är intressant.

Frågor till ägaren om när stötdämparna renoverades senast, när kedjehusoljan byttes och hur ofta han smörjer skotern är något som man bör ställa.

En skoterägare som ej äger en smörjspruta är inte noga med sin maskin då smörjservice bör utföras flera gånger per säsong.

Att sedan bedöma risken för kostsamma reparationer är den svåra biten.

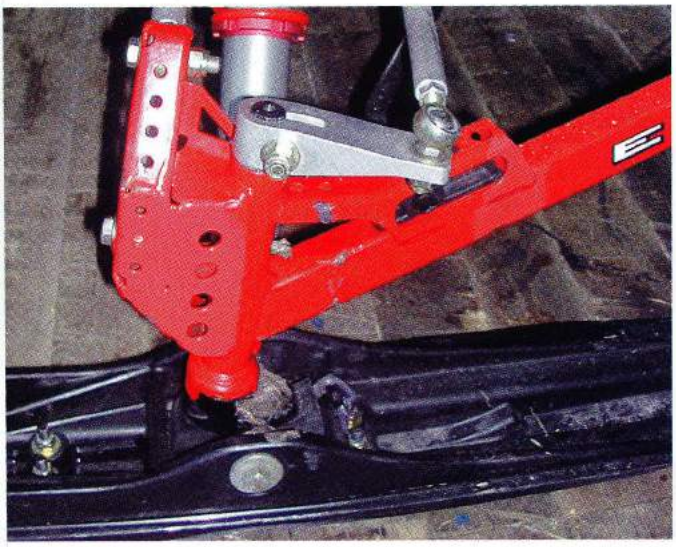
En skotermotor av tvåtaktstyp är relativt



En kontroll av chassiets nitförband kan avslöja hur maskinen brukats. Sprickbildning runt niten eller lösa nitar tyder på hård körstil.

Så här ser en högkamsmatta ut efter ett par års hård körning. Det går också att få en sådan skada på endast ett antal minuter om man får för sig att testa toppfarten på blankis.
Man ska därför alltid kolla hela mattan före köpet.

Boggin ska inspekteras vid fästpunktererna där man letar efter sprickor. Även bäraramarna kan skadas eller böjas och det syns ofta ganska klart då färgen spricker.



Framvagnen kontrolleras så att alla stag är raka och stötdämparna ska inte läka olja

okomplicerad men att avgöra om den är sliten utan demontering kan vara problematiskt. Ett komp-test kan visa om något är uppenbart fel men trots bra kompression kan kolvskirten vara sliten.

Att avgöra skicket på vevaxeln och dess lager går inte utan demontering så det enda som återstår är att kontrollera att motorn startar bra, går fint på tomgång samt inte har några mekaniska missljud.

Man ska helt enkelt räkna med att motorn kan vara i behov an någon form av åtgärd då man köper en begagnad tvåtaktsmaskin, tråkigt men sant.

Övriga punkter är lite lättare då det mer handlar om att titta på saker som ej behöver demonteras.

Ta lös variatorremmen och kontrollera primärskivornas yta längst ner mot axeln. Leta efter sprickor och kontrollera om den känns glapp mellan den rörliga och den fasta skivan.

Hela chassiet ska kollas upp noga och leda efter sprickor vid infästningar och skador under fotsteg samt buk.

Slitagedelar som styrstål och bromsbelägg samt drivmatta ska kollas upp men det är ingen kris om något av dessa delar är slitna så länge som det finns med i skoterns prissättning, en bra grund att pruta på alltså.

En provkörning är också önskvärd men inte alltid möjlig av flera skäl.

Ofta görs affärer upp under den tid då dåligt väder råder (ingen snö alltså) och då kan man ej köra skoter.

Även vid perfekt före kan vissa säljare vara tveksamma till en fri körtur för en spekulant som han ej känner.

Om snöskotern skadas kan det var mycket svårt för ägaren att få ersättning av en testpilot som bara ville se hur hans skoter var att köra.

Finns möjlighen och ägaren tillåter så säger en provtur en hel del om man vet hur en sådan maskin ska gå. Jag har själv aldrig kört någon av mina skotrar före köpet och det har fungerat bra ändå.

Priset, skillnaden mellan en bra och en mindre bra affär.

Jag är ofta förvånad över hur prisbilden ser ut gällande begagnade motorfordon här i Sverige.

Hur kan någon ge 75 000:- för en 4 år gammal lössnöracer/sportmaskin då man kan köpa en ny med två års skydd enligt konsumentköplagen för (i vissa fall) bara 25 000:- mer?

Är en så gammal snöskoter värd de pengarna då man tar med risken för dyrbara reparationer?

Här gör jag nog en klassisk tankegroda då värdet på en vara är exakt vad någon betalar. Om någon vill ge 75 000:- för den skotern så är den värd det!

Jag skulle dock vilja säga att det enda som gör en begad maskin till ett bättre val än en ny är det lägre priset.

Om priset blir för nära en ny skoter så väljer jag den nya då totalkostanden för två säsonger då troligtvis blir lägre även om jag lånar till mellanskillnaden.

Det är liten risk att jag behöver lägga ut pengar på reparationer under de två första åren om jag köper nytt men stor risk om jag köper en 4 år gammal maskin.

Att kolla på en ny skoter med mindre kubik är ett vettigt alternativ för den som har begränsad förmåga att själv utföra reparationer.

Verkstadsbesök är mycket kostsamma och det kan därför bli mycket dyrt att köpa en några år gammal värsting,

Jag tycker att de som ej skruvar själv ska satsa på en ny eller nästan ny skoter som har något mindre motor i stället.

Man har definitivt roligare med en hel 550 än en skuren 800!

Att köpa från en skoterfirma, det trygga alternativet

Konsumentköplagen ger köparen ett bra skydd och den gäller faktiskt även vid privata affärer. I praktiken är det svårt att åberopa denna lag om man anser sig lurad av en annan privatperson. Problemet är att både köpare samt säljaren är likställda parter och att avgöra en tvist i en domstol kan kosta massor mer än en ny snöskoter. Man är därför ytterst oskyddad då man köper privat.

Skillnaden är stor om du i ställer väljer att köpa en begagnad skoter av en seriös skoterhandlare.

Oftast har handlaren bra koll på vilka skotrar han tar i inbyte eftersom han sedan har ett ansvar för dessa när de säljs.

Det är därför lättare att hitta fina maskiner hos skoterfirmor och dessutom har du då ett mycket bra skydd gällande befintliga fel du ej kan upptäcka.

Med bakgrund av den stora skillnaden gällande trygghet för konsumenten förstår jag ej varför privata säljare ibland kan få lika mycket betalt som en skoterfirma.

Jag tycker att prisskillnaden borde vara betydligt större då det är en helt annan sak att köpa från en firma än att handla privat.

Givetvis är flertalet privata säljare my-

cket seriösa och de skotrar som säljs är i så bra skick som de kan vara men risktagandet för kunden är betydlig större.

Så även om man får betala lite mer då man köper samma maskin hos en firma så kan det vara lika billigt i slutändan.

Något som den med liten erfarenhet bör ta med i beräkningen då han ska inhandla sin drömmaskin.

Vad kan man hoppas på att få för sina pengar då?

Att ge tips om vad någon annan bör skaffa för snöskoter är i princip omöjligt då personliga preferenser samt behov skiljer stor från förare till förare.

Jag gör ändå här ett litet försök att ge förslag baserad på mina egna erfarenheter gällande de nämnda modellerna. Givetvis kan andra ha avvikande åsikter om vissa skotrar liksom några kan tycka att jag glömmer de bästa men detta är bara en vägledning och inget annat.

Då alla skoterköpare som funderar på en begagnad maskin i första hand begränsas av en övre summa har jag delat in mina förslag i olika prisklasser.

En skoter för upp till 15000:-

Här är det ganska enkelt då detta är rena veteranavdelningen och därmed är märke samt modell av mindre betydelse.

Det finns exempelvis massor av äldre Polaris Indys, Ski-Doo Formula, Lynx GLS/Cobra, Arctic Cat EXT/Wildcat samt Yamaha Exiter att välja bland.

Alla skotrar som kostar under 15000:- är att räkna som reparationsobjekt och därmed bör ingen utan mekaniska färdigheter fundera på en sådan.

Givetvis finns det exemplar som kan fungera en hel säsong utan åtgärd men de hör till undantagen.

Det betyder inte att dessa skotrar ej kan var en upplevelse att äga samt köra.

För den vetgirige entusiasten är dessa billiga maskiner början till en spännande hobby som både innebär skoterkörning samt en bra utbildning i läran om hur man både reparerar samt bygger om sin leksak.

En genomgången äldre maskin kan med mildare modifiering vara kanonkul att köra.

Styret bör höjas och halkskydd monteras fotstegen.

Sedan kollar man upp alla väsentliga slitagedelar samt försöker att hitta lite bättre stötdämpare.

En hemmalackad huv senare har man en busskoter med egen stil som man kan lära sig att hoppa med.

Kanonkul per krona enligt mig.

Det finns också skotrar för denna summa som är krockade eller på annat sätt ej körbara.

Då kan man gå upp lite i årsmodell och har man kapaciteten att reparera maskinen själv kan man komma billigt undan och ändå ha en fin skoter.

De med kunskap kan kanske köpa en billig tidig Thundecat som efter reparation spöar alla byns nya 800:or på sjön.

Tänk bara på att reparationer har en tendens att bli dyrare än vad man först räknade med.

Sport/lössnömaskin för upp till 30000:-

Här finns det massor av fina modeller att väja bland men detta är också en gränszon som både rymmer riktigt bra maskiner samt en hel del skrot.

Ski-Doos MX-Z serie från slutet av -90 finns i denna klass och toppmodellen är tveklöst den med Rotax legendariska 670. Här har man en stark motor i ett stadigt chassi men körställningen samt boggin är inte riktigt på topp.

Polaris XC700 från -97 är en otroligt lyckad modell och hittar man en fin sådan för mindre än 30 får man mycket för pengarna. Detta är en maskin med grym motor i ett stabilt chassi med riktiga dämpare (SP varianten). Nackdelarna är den otroligt höga ljudnivån, det löjligt låga styret samt den föråldrade designen (den var gammal redan 1997!).

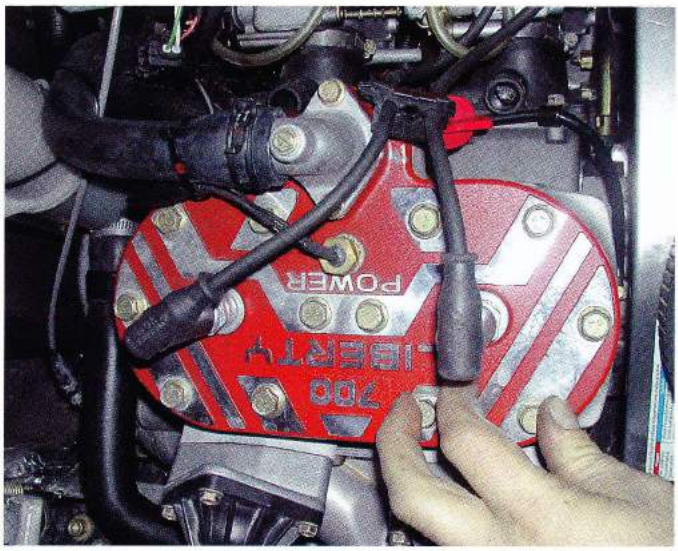
Lynx G-type finns med olika stora Rotax motorer och dessa skotrar är framförallt mycket stadigt byggda och har riktiga dämpare runt om. Effekten är något lägre än hos motsvarande Ski-Doo modeller och det riktiga finliret gällande finish lyser med sin frånvaro. En äkta finsk krigare alltså.

Arctic Cats ZR-modeller finns i två huvudgenerationer. Dels den äldre från 94 som är låg och stabil och sedan den nyare från -97 som är fullständig bäst på att svälja gupp.

Två skilda skotertyper alltså som gemensamt har bra stötdämpare runt om samt stor potential för modifiering.

Yamaha har sin kanonfina SX 700 från -97 vilket är en maskin utan egentliga svagheter tills man kör riktigt hårt.

Chassiet har begränsad fjädringsväg och är dessutom inte stadigast på marknaden vilket gör att många har knäckt diverse fästpunkter.



Kolla noggrant om motorn ser orörd ut eller om samtliga bultar är runddragna och det finns skavmärken överallt.
Det kan ge en indikation om maskinen är i orört originalskick eller om den har reparerats efter diverse haverier.

Kolla in under tunneln och se om den är kraftigt sandblästard på undersidan. Om man kör i bristfällig snömängd tar skotern snabbt skada och detta syns tydlligt under tunneln.

Med hjälp av ett endoskop kan man titta i motorn genom tändstiftshålen. En skadad cylinder syns genast! Detta verktyg är mycket bra då man ska bedömma skicket på en begagnad skotermotor.

En äldre skoter kan faktiskt gå riktigt bra! Denna är tyvärr inte till salu men får representera exakt hur kul en 15000:- maskin kan vara.

Affe skoterdoktor.

I övrigt beter den sig mycket modernt. Den är bränslesnål, stabil, hållbar och tyst. En riktigt mysig skoter som de flesta gillar!

Söker man efter en lössnömaskin i denna prisgrupp har man inte så mycket att välja på.

Det finns endast Ski-Doo Summit samt Polaris RMK om man letar efter fina exemplar då de andra ej byggde seriösa lössnöare vid denna tidpunkt

Dessa är riktigt bra då man jämför med samtida konkurrenter men får naturligtvis spö i pudret av dagens snöracers. De går faktiskt inte bättre än en modern hybridskoter då det gäller frikörning och är naturligtvis sämre på all annan körning.

Med en del modifieringar kan dessa två maskiner bli riktigt bra och har man som dröm att bygga en egen specialare är detta bra ämnen att utgå från.

Ska man tävla med grannens Summit 1000 i meterdjup snö är dessa två maskiner otillräckliga. Om inte grannen är totalt oduglig på att köra skoter det vill säga.

En för 50000:- då?

Nu kollar vi på den prisklass som rymmer de intressantaste exemplaren.

De är ofta riktigt moderna samt (i flera fall) fortfarande relativt oförstörda.

Nu kan man hitta en Polaris EDGE som fortfarande är en bra skoter även då den känns gammal om man ser till körställningen. Även vissa ProX kan gå att finna.

Alla har bra dämpare (förutom den mystiska PPSen) och designen känns relativt fräsch.

Det finns flera motoralternativ och den jag gillar bäst (i en kort Polaris) är VES 600an.Ski-Doo MXZ med serie-III motorer är liksom Polaris lite daterade då man ser till körställningen nu men fungerar trots det oförskämt bra.

Vissa modeller kan ha lite förvirrad dämparkalibrering men det är hög kvalité och riktig prestanda rakt igenom. Att man bör stänga huven med en gnutta finess hör liksom till.

Yamahas SX-R modeller med något längre fjädringsväg samt ny blå lackering är ingen revolution jämfört med SX men har allt som behövdes för att förbättra en redan bra skoter. Man kanske till och med kan hitta en fin Viper för 50000:-? I alla lägen så är en begagnad Yamaha ett relativt tryggt köp.

Lynx gjorde en rejäl uppryckning -01 och dessa skotrar finns med allt från 500 till 800cc (Rotax) motorer. De har bättre fjädring för svenskt bruk än motsvarande Ski-Doo men kanske inte exakt lika hög finish. En beskrivning som gäller många Lynx-modeller.

Arctic Cats sista ZR-modeller finns att få för femtio lakan men det gör också vissa Firecat F5!

ZRen är en trygg färdigutvecklad skoter som de sista åren fick avgasventiler på 600an samt en urstark 800cc variant.

Ett bra köp för den som kör hårt och gillar lång "hjulbas".

Firecaten med 500cc motorn är inte lika eftertraktad som sina större bröder vilket gör att man kan få tag på en sådan få denna summa.

En modern superskoter som tyvärr lever i skuggan av sin storebror F7.

Hittar man en fin sådan till rätt peng så är det bara att slå till.

Nu finns det även en hel del fina lössnöskotrar i denna klass.

Yamaha MM 700 från -00 och fram är den första kompetenta puderskotern från Japan. 141" matta och en väl fungerande skoter med Yamaha kvalité är en bra kombination.

Polaris RMK 7/800 från 00-01 fungerar väl i snön men känns lite träiga på leden. Inga barnsjukdomar finns hos denna sista av den äldre GEN II serien men stötdämparna är tyvärr inte renoveringsbara.

En RMK EDGE från -02 med VES 700 motor och 151" matta kan dock gå att hitta för nästan samma summa. Då har man en skoter som är så bra att den fortfarande var en av Polaris bästa år 2005!

Ett nytt högre styre samt en stor service och man har en fullt fungerande lössnöracer som går att jämföra med alla i dagens mellanklass. En toppmodell!

Arctic Cat började inte bygga riktigt fina lössnöskotrar före modellår 2003 då 1M kom.

Nu har man både den brutala (1M) samt M-serien och de är verkligen grymma i detta segment.

Att få tag på en fin Arctic 1M eller M-serie för 50000:- kan vara svårt men det finns alternativ.

Men endast några modifieringar kan en -01-02 fungera enormt mycket bättre än standard och maskinen känns då betydligt finare att köra i snön. Arctic från denna tid har alltså mycket stor potential vilket gör dessa maskiner lämpliga för de som vill bygga en del själv.

Det är ur -01 års MC 800 som 1M 900 skapades vilket visar hur bra den äldre maskinen var i grunden.

Vad väntar du på nu då? Starta genast datorn och leta rätt på din drömskoter på någon av alla säljsajter som finns.

Den som är utan skoter då snön faller förlorar!

KCR ACING Produkter AB
www.kcr.se

Trimma Din Dieselbil!

- ENKEL MONTERING
- BÄTTRE KÖRBARHET
- LÄGRE FÖRBRUKNING
- EFFEKTÖKNING CA 20%

Gör som Mattias - Kör med KCR!

Mattias vann hela SNO-X serien 2005 och tävlar i PRO-klassen, vilket innebär 800cc motorer på upp till 170 hästkrafter och toppfarter runt 150km/h på vissa banor! Målet i år är att sluta bland topp fem i SM-serien och även bli ordinarie i landslaget. Mattias använder KCR:s produkter i sin VW LT35 och KCR önskar Mattias lycka till med sin målmedvetna satsning!

KCR är marknadsledande inom dieseloptimering. Mångårig erfarenhet och spetskunskap borgar för kvalitet, trygghet och service. Aktiv produktutveckling med fokus på bästa effekt och körbarhet. KompletT sortiment till alla dieselbilar med elektroniskt system samt lastbilar, traktorer och skogsmaskiner. Kompetent återförsäljarnät över norra Europa som har utfört mer än 20 000 installationer. Beställ vår katalog på hemsidan eller per telefon.

80 000 GARANTI · 2 GARANTI · 30 GARANTI

0515-801 50
Eriksgatan 5, 521 35 FALKÖPING, mail@kcr.se

KCR ACING Produkter AB
www.kcr.se

Halvarssons SNOWMOBILE

UMAN DRYWAY PLUS

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 PLUS Nyhet!

UFA

Outlast

Smidig femfingerhandske.

- OUTLAST® foder.
- Reglerbar vidd i krage.

Nyhet!

CA PRIS
449:-

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 Malung.

Släpvagnspresentation

Att veta vilken släpvagn man ska inhandla kan vara lite knepigt. Vi har kört åtskilliga mil med en vagn på kroken och har kommit fram till följande. Drar du relativt lite vikt samtidigt som du använder vagnen bara några gånger om året ska du ha en obromsad vagn. Enkel att besikta eftersom det inte finns några bromsar som kan krångla. Ska du få plats med flera skotrar och nyttjar vagnen mycket är en bromsad med riktig kåpa att föredra.
Här är i alla fall en liten presentation av vad som finns på marknaden.

Fabrikat:	*Fogelsta*	*Fogelsta*
Modell:	*ZS1000*	*DS650U*
Totalvikt:	*1000 kg*	*650 kg*
Tillåten last:	*620 kg*	*380 kg*
Broms:	*Ja*	*Nej*
Flakstorlek:	*380x188x26 cm*	*325x152x26 cm*
Tipp:	*Tillbehör*	*Tillbehör*
Pris:	*-*	*-*
Hittas hos:	*www.trailergruppen.com, 036-18 19 50*	

Övrigt: ZS1000: Björnlyan är samlingsnamnet på vagnar speciellt anpassade för snöskotrar. Ett mobilt skotergarage med mycket olika tillbehör som tillval. Bland annat, tipp, skoterramp, vektygslåda, jeepdunkshållare med mera.

Fabrikat:	*Hedmans Motor*
Modell:	*Flexivagnen*
Totalvikt:	*750 kg*
Tillåten last:	*580 kg*
Broms:	*Nej*
Flakstorlek:	*260-560x140 cm*
Tipp:	*Nej*
Pris:	*13 900:- (19 900:- med förlängningskitt)*
Hittas hos:	*www.hedmansmotor.com, 0960-123 41*

Övrigt: I grunden en liten och behändig vagn som kan få ett lastutrymme som med ett förlängningskit blir hela 560 cm långt.

Fabrikat:	*HECO*
Modell:	*1300S*
Totalvikt:	*1350 kg*
Tillåten last:	*950 kg*
Broms:	*Ja*
Flakstorlek:	*380x180x25 cm*
Tipp:	*Nej*
Pris:	*79 250:-*
Hittas hos:	*www.heco.nu, 0224-242 70*

Övrigt: Fjädrad axel med vägstötdämpare. Lasthöjden invändigt är 135 cm. Kombiramp monterad bak. Flyttbara öglor utmed sidorna. Mycket tillbehör finns som tillval. Bland annat Ljusramp till kåpan (bilden) och automatsmörjning. HECO tillverkar även släpvagnar med kundanpassade mått.

Fabrikat:	Lööve	Lööve
Modell:	650 Puls XL	X-treme
Totalvikt:	650 kg	1000 kg
Tillåten last:	476 kg	610 kg
Broms:	Nej	Ja
Flakstorlek:	345x155x20 cm	350x232x20 cm
Tipp:	Skruvtipp	Skruvtipp
Pris:	14 900:-	49 375:-
Hittas hos:	www.loove.se, 0910-72 31 90	

Övrigt: 650 Puls XL: Tillverkad i aluminium och har därför en lägre vikt och högre lastförmåga än motsvarande järnvagn. X-treme: Svart eller vit pulverlackad aluminiumkåpa.

Fabrikat:	4P	4P
Modell:	Inline XL (kåpa)	Garden
Totalvikt:	1260 kg	750 kg
Tillåten last:	880 kg	570 kg
Broms:	Ja	Ja
Flakstorlek:	427x185x22 cm	250x125x22 cm
Tipp:	Skruvtipp	Nej
Pris:	43 000:-	10 900:-
Hittas hos:	www.tiab.com, 090-14 17 70	

Övrigt: Inline XL: Den senaste av 4P:s modeller för transport av skotrar och dess tillbehör. Med aluminiumkåpa är den även ett föredömligt skotergarage. Garden: Bromssystem och axel kommer från tyska BPW.

Fabrikat:	SävsjöSläpet	SävsjöSläpet
Modell:	SSLV 1100	SSEK 500
Totalvikt:	1100 kg	500 kg
Tillåten last:	510 kg	300 kg
Broms:	Ja	Nej
Flakstorlek:	399x168x-- cm	250x130x-- cm
Tipp:	Nej	Nej
Pris:	77 500:-	7 200:-
Hittas hos:	www.savsjoslapet.se, 0382-672 60	

Övrigt: SSLV 1100: Ett av marknadens mest köpta släp. Befriade från invändig kondens och fukt tack vare isoleringen. Fällbar ramp bak. Lågt luftmotstånd. Låsbar. SSEK 500: Tillverkat i helsvetsad galvaniserad plåt. Mycket kraftig konstruktion och har en mängd tillbehör som till exempel plastkåpa, upplörningsramp och nätlemmar.

Fabrikat:	Näsvagnen	Näsvagnen
Modell:	SK1000XL	SK-750OB
Totalvikt:	1000 kg	750 kg
Tillåten last:	700 kg	480 kg
Broms:	Ja	Nej
Flakstorlek:	365x180x25cm	325x153x25 cm
Tipp:	Skruvtipp	Skruvtipp
Pris:	29 000:-	14 200:-
Hittas hos:	hos.sandnet.se/naas.vagnen, 0290-310 40	

Övrigt: Standardutrustning är stödhjul och skotergrind. Vid beställning av kåpa så är luckan förstärkt. Kåpor av plast eller aluminium finns till varje storlek. Kan tillverka vagnar efter kundens behov.

SNOW N´ RACING AB

SAY NO MORE...

DITT MOTORHUS I NORRA DALARNA, ALLTID BRA ERBJUDANDEN!

NU HAR DU MISSAT SISTA CHANSEN, MEN...

Du som missade att boka en Polaris-06 före sista September, nu kommer ett nytt erbjudande! Köp en Polaris -06 av oss på Snow n´ Racing och du får köpa till en släpvagn för endast 2500:-
Gäller fram till sista November!

SKOTERNSDAG!
29 – 30 oktober
Här blir det lika roligt som vanligt! Se hemsida eller ring för mer info!

POLARIS
The Way Out.

Gör som Mats Kans, stöd Mora IK!!
DU HAR VÄL INTE GLÖMT ATT KÖPA EN SKOTERLOTT? 50:- & FÖRSTA PRIS ÄR EN SWITCHBACK 600 H.O -2006

MORA ISHOCKEY-KLUBB

HOCKEYSÄSONGEN 05/06 SNOW N´ RACING I SAMARBETE MED MORA IK

SNOW N´ RACING AB :: TRANMYRVÄGEN 3 :: ORSA :: 0250 - 55 35 55 :: WWW.SNOWNRACING.SE

ARCTIC CAT®

BOLLNÄS NYA SKOTERHANDLARE

STOR INVIGNING MED MÅNGA ERBJUDANDEN, UNDER SKOTERNSDAGSHELGEN!

DET ÄR HÄR DET HÄNDER UNDER SKOTERNSDAGSHELGEN!

TEAM ARCTIC PÅ PLATS!

TRAZAN ERIKSSON

PER NORDHOLM

RÅTTAN LÖNN

DANNE BODIN

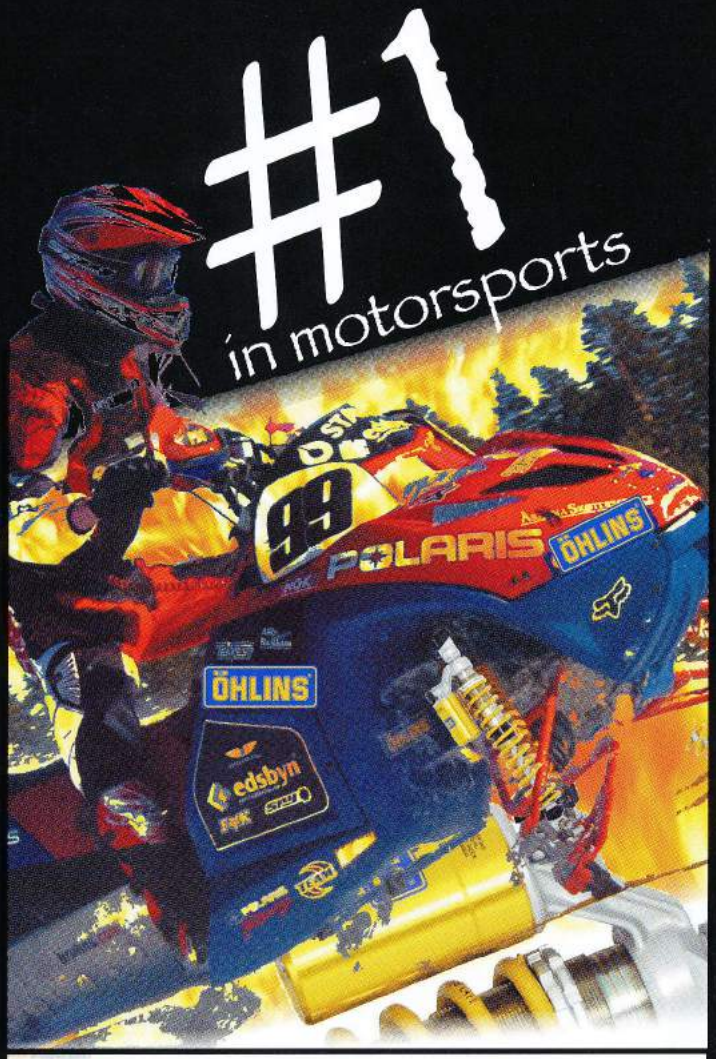
#SKOTERKLUBBEN FINNS PÅ PLATS.
#LJUDBUTIKEN DEMONSTRERAR BILLJUD.
#GYLLENE BOCKEN ÄR HÄR OCH TIPSAR
#OM VINTERNS GUIDADE SKOTERTURER.
#TIPSPROMENADEN MED FINFINA PRISER.
#PRATA KLÄDER MED "HARDCORE ELIN".

SPECIAL "LUVAPRIS" PÅ ARCTICCAT PANTHER 570 -05
SPECIAL "LUVAPRIS" PÅ HALVARSSON SKOTERDRESS
SPECIAL "LUVAPRIS" SLP POWDER PRO-SKIDOR
SPECIAL "LUVAPRIS" PÅ OLJA LÖSVIKT

FREESTYLEUPPVISNING MED BLA DANNE BODIN OM VÄDRET TILLÅTER.

LUVA MOTOR & FRITID
WWW.LUVARACING.SE

LUVA MOTOR & FRITID
TEL 0278-177 71- 070-684 84 59
RENSHAMMARVÄGEN 2
821 50 BOLLNÄS



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

IQ CHASSI OCH

FYRTAKT

PURE POLARIS

GÖR DITT POLARISÄGANDE ÄNNU BÄTTRE

Komplettera ditt skoterköp med tillbehör från Pure. Vi har ett stort utbud för dig och din maskin som garanterat förhöjer nöjet av åkningen. Noggrant testade för enkel installation, ge skydd under alla förhållanden och ha perfekt passform.

Ex. Originalkapell till samtliga modeller

Tankväska med praktisk ficka för kartan.

POLARIS®
The Way Out.

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

SNOW SPARROW

Yamahas miniskoter Snosport har regerat marknaden till dags datum trots att den gick ur produktion för snart tjugo år sedan, nu finns det ett annat alternativ. Det har kommit en ny sparv till stan!

Av: Björn Friström

De minisnöskotrar som finns på marknaden är just som namnet skvallrar om ganska små, i alla fall om de ska användas för uthyrning till både stora och små på en avskild bana.

Yamahas succemaskin Snosport fanns som 80 och 125 kubik och har fått regera själv i miniskoteruthyrarsegmentet. Åtskilliga uthyrare har nämligen dammsugit Sverige på denna maskin och det finns egentligen bara ett problem med Snosporten, de har gått ur produktionen för länge sedan. Yamaha slutade nämligen att tillverka denna modell i början av nittiotalet och någon egentlig efterträdare finns alltså inte, fram till nu.

Heja Sverige

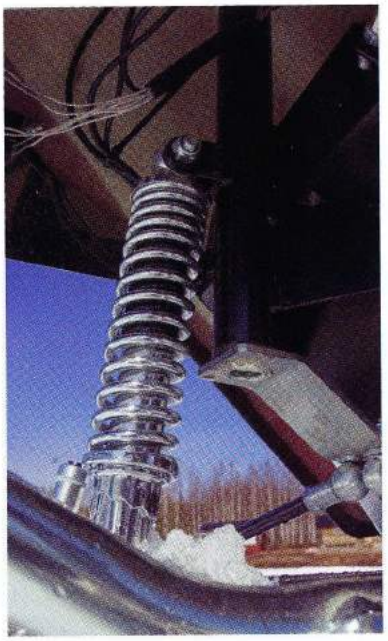
Svenskbyggda Snowsparrow kommer att finnas till försäljning från och med denna säsong och får nog räknas som arvtagaren till Snosporten. Storleksmässigt så passar Snowsparrow både stora och små och den är först och främst ämnad för åkning på mer eller mindre packad snö. Den här skotern har en 6 hästars fyrtaktsmotor från Briggs&Stratton som går på 95 oktanigt bränsle och har kapacitet för att spränga 40 kilometeritimmenvallen. Bränsleförbrukningen ska vara extremt låg vilket säkert också välkomnas av uthyraren eller den prismedvetna pappan. Skulle inte 6 hästarssnurran smaka så finns det en uppgraderingssats att tillgå mot ett pristillägg på 1800 kronor.

Inte en andra chans

Snowsparrow är alltså tillverkad i Sverige och har en förvånansvärd hög detaljfinisch med många laserskurna delar.

–Vägen från idé till färdig produkt är

Liten och lätt, toppar straxt över 40 km/h.



Naturligtvis dämpad både fram och bak.

Snow Sparrow har stora fotplattor men en falsad kant.

Den här maskinen lämpar sig bäst på packad snö.

Visst går det att få den reggad för skoterleden.

Storleksmässigt passar den här maskinen både stora och små.

lång och vi har verkligen testat Snowsparrow under många timmar innan det var aktuellt för en försäljning. Vi är helt medvetna om att man inte får en andra chans hos en uthyrare om det skulle krångla med vår produkt, säger Anders Högberg på Almeco AB i Uppsala, där maskinen också tillverkas.

Inte dragracing

Även om maskinen i första hand är tänkt för uthyrning och gruppevenemang så finns det även möjligheter att få maskinen registrerad så att du helt lagligt kan ge dig ut på den allmänna skoterleden, förutsatt att du både har behörigt körkort och åldern inne.

Vi har faktiskt haft möjlighet att provköra Snowsparrow under en av de absolut sista vinterdagarna i våras. Maskinen är robust byggt utan att på något sätt upplevas som tung och klumpig. Nu kanske inte 6 hästar är någonting att köra dragracing med, men ska du ha skoj på en sluten bana med fem andra idioter så är den riktigt skoj faktiskt. Riktiga fotplattor och fullstort styre gör också att en tvåmetersklump som Björne också får plats, tro det eller ej. För att komma i kontakt med ALMECO ringer du 018-334 055.

Team Granaths
www.granaths.com
ARCTIC CAT
www.arcticcat.se

Annonser!
Självklart ska ert företag synas i den coolaste skotertidningen.
Enkelt!
Bara att höra av sig.
Ring:
0250-22887
marita@snowrider.se

LULEÅ SKOTERDEMONTERING
Vi har massor med nya & beg.delar till alla märken
www.luleaskoterdem.se
MC & MOPEDCENTER
NYTT • BEGAGNAT • POSTORDER
ÖPPET
Mån. 10.00-19.00
Tis-Tors. 10.00-17.30
Fre. 10.00-16.00
Tel 0920-341 42. Fax 0920-341 61. Mobil 070-573 44 40

POLARIS
The Way Out.
Revelj Racing
0684-120 59
Hedeviken 628 840 93 Hede
revelj.racing@telia.com

Kommande feta nummer
Nr 3
snow rider

AREA 51
EXTREME CLOTHING
– 0250-22885 –
EXTREM-KLÄDBUTIKEN MITT I MORA
FOX
SKIN industries
to be
snow rider
T-SHIRTS
HOODIES
BEANIES
JACKETS

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.

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

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

ARCTIC CAT®
WWW.MOTOREXPO.NU
Din Arctic Cat leverantör i Jämtland! Besök oss för din livs bästa affär!
MOTOR & FRITIDS
expo
063- 123600 WWW.MOTOREXPO.NU

SUV-eräna touringdragare.

Motor	Lynx/Ski-Doo V-1300/
Typ:	2-cylindrig, 4-takt, vätskekyld
Volym:	1288 cc
Borrning/slag:	100x82 cm
Bränslesystem:	VDO EMS
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	2-1
Uppg effekt/varv:	102hk@6750 rpm
Uppg vrid/varv:	Ej uppgivet
Start:	Elstart
Chassi	
Tunnel:	Yeti
Framvagn:	SUV
Fjädring fram:	Gas 36
Fjädringsväg fram:	20 cm
Boggi:	RCG1-W
Fjädring bak:	HPG 36 fram, HPG TA46 bak
Fjädringsväg bak:	29 cm
Typ av matta:	50x397x32 cm
Skidor:	ADJ
Spårvidd:	98,5 cm
Längd/bredd/höjd:	306x116,5x131 cm
Tankvolym:	45 l
Oljetankvolym:	3,4 l
Att äga	
Pris:	125 900:-/124,900:-
Färg:	Svart/Silver
Generalagent:	BRP Sweden AB

En ny kategori av snöskotrar har på ett mystiskt sätt smugit sig på oss och utan att vi riktigt fattade, fanns plötsligt SUV-skotrarna.

Av Björn Friström

Amerikanarna vill ha det mesta så fläskigt som möjligt. Är det inte maten så är det fordonen de åker omkring i. SUV-bilarna är ett utmärkt exempel på hur totalt övermotoriserat och stort det ska vara för att det ska passa en Amerikan. Hur vettigt är det egentligen att en hemmafru ska åka till Wallmart för att handla med en Suburban på tre ton?

Men måste allting vara vettigt? Nja i långa loppet så underlättar det ju helt klart och kollar man på snöskotrarnas motsvarighet till SUV-bilarna så har de helt klart ett existensberättigande.

SUV:arnas fader

Första gången jag hörde ordet SUV i samband med en snöskoterpresentation så var det då Lynx Yeti introducerades för något år sedan. Den amerikanska benämningen SUV (Sport Utility Vehicle) kan direktöversättas till "Sport Nytto Fordon", och det känns verkligen som om just den benämningen slår huvudet på spiken. Samtidigt är den också lite roligare än den svenska benämningen "Bredbandare". Lynx Yeti V 1300 och Ski-Doos Expedition V 1300 är så gott som samma maskin om man bortser från bland annat färgsättningen, båda tillverkade i mörkaste Finland, i Rovaniemi närmare bestämt. Vi drar därför båda i samma presentation i denna artikel, och väljer för enkelhetens skull att kalla den för Yeti. BRP:s formgivare hade en fläskig amerikansk SUV i bakhuvudet när Yetin låg på ritbordet och sällan har en nyttomaskin från Finland varit så väldesignad.

Borta är de runda nittonhundratalskurvorna och ersatta med skarpa kantiga och tidstypiska linjer. Slutresultatet är helt klart speciellt och totalt annorlunda mot konkurrenternas. Överlag så verkar teamet bakom Yetin haft förvånansvärt fria händer och har i slutändan byggt en i jämförelse mot konkurrenterna totalt unik maskin. Om någon hade spått för fem år sedan att BRP skulle släppa en futuristisk bredbandare med en 1300 kubiks 4-takts V-tvin, hade du då trott på det? Troligtvis inte, därför så är det hela ännu roligare.

Insprutad V-tvin

Det är just motorn som gör det där lilla extra på just den här modellen. Den finns ju också med 600 SDI-snurra och den lite mildare 800 tvinnen, men det är inte riktigt samma sak, ska man har den här skotern och använda den som en SUV, så ska man ha 1300-versionen. Bara ljudet är värt varenda spänn, och det här är en Harley för snö, det råder det ingen tvekan om.

Men sina insprutade 1288 kubik är den här maskinen överlägset störst på marknaden och det fördelat på två cylindrar, klart fränt.

Dragvilligheten är fruktansvärt bra och kraft finns i överflöd i alla lägen vilket ytterligare understryker att det här både är en touring och arbetsmaskin, ja en SUV alltså..

En stor vattenkyld motor alstrar värme vilket kan skapa problem när man krypkör eller åker på en stenhård led utan kylande lössnö. Detta problem har lösts genom att man helt enkelt valt att ha en frontmonterad kylare med fläkt som håller tempen i schack.

Yetin är den enda av dessa SUV:ar som har en gammal hederlig trailingarmsframvagn, ja eller njae, naturligtvis har BRP även här en speciell lösning där de annars traditionellt raka armarna sitter. Naturligtvis heter den bananformade framvagnen SUV och ståtar med 20 centimeters fjädringsväg.

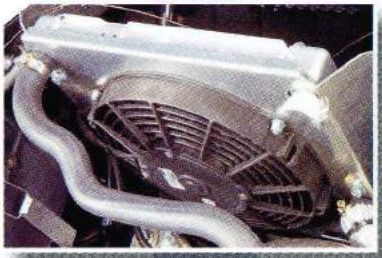
Boggin som kallas för RCG1-W är relativt följsam även om arbetsgenerna lyser igenom, men å andra sidan ska väl en SUV vara lite stötig. Boggin är i alla fall lätt att mjuka upp om man skulle tycka att den är allt för tufft åtskruvad. Boggin är också förskaffad med ett Anti-transferstag som ser till att skidorna inte far till väders så fort en timmerkälke kopplas på.

Beroende på vad du ska ha med dig och om du eventuellt har någon med dig, går det att möblera om bland dynorna. Modularsätet som det kallas på BRP-språk är ombyggnadsbart på så sätt att du kan ta bort den bakre delen till förmån för ett stort lastutrymme.

Nackvridaren

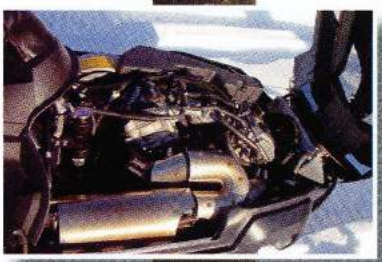
Förarmiljön är också den ordentligt påkostad där kronan på verket är den nya instrumenteringen som ger dig all möjlig information under färd. Multidisplayfunktionen skvallrar om det mesta som till exempel temperatur. Hydraulisk broms

Visst finns det ork att dra en och annan vedpinne.



Fartvindskylt kylarpaket med lite fläktassistans.

Trevlig förarmiljö med lämplig burkrem och de totalt motsägelsefulla backspeglarna.



V-tvin på nästan 1,3 liter ryter fint i skogarna.

Jodå det finns plats för lite av varje.

Gubbställningen fungerar i alla lägen.

Handtagsvärmare bak, med vindavvisare, tack för den BRP.

Motor:	Yamaha RS Viking
Typ:	3-cylindrig 4-takt
Volym:	973 cc
Borrning/slag:	79x66,2
Bränslesystem:	Keihin CV K40x3
Smörjning:	Torrsump
Avgassystem:	3-2
Uppg effekt/varv:	120hk@uppges ej
Uppg vrid/varv:	Ej uppgivet
Start:	Elstart
Chassi	
Tunnel:	Aluminium
Framvagn:	Individuell, dubbla a-armar
Fjädring fram:	Hydraulic cell C25
Fjädringsväg fram:	17,5 cm
Boggi:	Pro Action Plus snabbjust.
	& ledad förlängning
Fjädring bak:	Kayaba HPG
Fjädringsväg bak:	29,2 cm
Typ av matta:	50x397x3,2 cm Rip Saw
Skidor:	Plast
Spårvidd:	102 cm
Längd/bredd/höjd:	327x120x138 cm
Tankvolym:	43 l
Oljetankvolym:	3,7
Att äga	
Pris:	122 900:-
Färg:	Silver
Generalagent:	Yamaha Scandinavia AB

Vikingen bjuder på minst sagt stora förvaringsutrymmen. Såg & yxa till exempel.

En riktigt vettig vinkel på benen gör att man kan hjälpa till själv i de värsta guppen.

Riktigt bra och lättarbetad broms.

En förvaringspåse för tillexempel biltelefon.

Starkast med inte störst. 120 kusar känns.

Framvagnen har uppdragna A-armar för bättre markfrigång. Fjädringssettupen helt OK.

är naturligtvis standard på en sådan här maskin och all placering känns logisk. Kronan på verket är helt klart burkremmen som underlättar brottandet med maskinen när du ska trilskas i naturen.

Visst är det här bredbandarnas bredbandare som med rått motorljud och låg bränsleförbrukning förenar nytta med nöje och att nackarna vrids när du kommer glidandes i spåret, klart en av årets höjdare oavsett om du väljer Yetin eller Expedition.

Med råge

Yamaha har ju hållit sig väl framme då det gäller att profilera sig som en högteknologisk tillverkare av snöskotrar då de har en hel armada av högpresterande fyrtaktare. Deras nya Yamaha RS Viking har blivit fetare än fetast och passar mer än väl in i SUV-klassen, med råge.

Vikingen har länge varit ett begrepp men då med den overkligt slitstarka och pålitliga gamla 540 motorn som ursprungligen kommer från den gamla SRV:n. Otaliga är de gånger pistören har åkt upp i slalombacken för att trassla ut en stockholmare i vändhjulet på skidliften och det utan krångel, år ut och år in.

Mycket kan man säga om Viking 540 III, såsom outslitlig och fantastisk samt prisvärd, men också skittråkig. Ja tyvärr så är den det. Jag har en själv och grinar de tre gånger om året jag tvingas frakta arslet på den.

Viking trean som säljs än idag är allt annat än en SUV och det var därför vi jublade ikapp då Yamaha presenterade den nya kungen RS Viking. Förutom namnet har dessa maskiner inte speciellt mycket gemensamt

Eftersom vi numera lever i 2000:talet ska det naturligtvis vara fyrtakt och detta är någonting som Yamaha verkligen har greppat. Yamaha tillverkar ju inte bara snöskotrar utan också allt från pianon till bilar och hojar. Fyrtaktstekniken finns alltså sedan länge inom yamahakoncernen och Yamaha har över lag de klart starkaste fyrtaktsmotorerna och har två stycken olika i sortimentet. De största sportmaskinerna har en fyrcylindrig motor medan Vikingen har den trecylindriga fyrventilaren på 973 kubik och 120 hk.

Den här snöskotern är helt klart förvånansvärt övermotoriserad, missförstå mig rätt. Chassit klarar kraften det är inte det jag menar med övermotoriserat, det jag menar är att man inte riktigt förväntar sig att en maskin av den här storleken ska röra på sig såpass bra som den gör. Ha i åtanke att den här SUV-pråmen har samma motor som Fredrik Granberg tog femteplatsen i Pro-800 SM med! Allting verkar vara anpassat och dimensionerat för motorn eftersom hela paketet känns väldigt gediget. Bromsarna klarar av att få stopp på den nya breda 500x3960 mattan som verkligen biter i under acceleration men också förvånande bra under inbromsning.

Hypermodern

Stötdämperiet är speciellt avvägt för våra nordiska förhållanden och känns väl avvägt. Den dubbla A-armsförsedda framvagnen är justerbar på så vis att du kan välja lämpligt avstånd mellan skidorna. Litet mått för knixig skrå och skogsåknig samt brett mått för turistkörning på led. Också Yamaha har förstått innebörden av ordet SUV. RS Viking har allt man behöver för både jobb och lek och körintrycken är med beröm godkända. Miljön bakom styret är föredömlig och har också här en burkrem att bjuda på.

Ryggstöd och rymlig dyna med handtagsvärmare för passageraren är standardutrustning och konstigt vore det väl annars.

Ta en sån sak som instrumenteringen på en snöskoter idag, lyxig. Tänk tillbaka tio år, i bästa fall satt det både varvräknare och hastighetsmätare originalmonterat. Nu för tiden sitter det en LCD skärmsförsedd hypermodern liten dosa som talar om för dig allt du nu skulle vilja veta under färd.

Vissa skotermodeller har till och med en skvallerfunktion som talar om för dig om maskinen vid något tillfälle har övervarvat sedan den sist startade, klart roligt. På Vikingen skvallrar instrumenteringen om allt från tumvärmarnas inställning till kvarvarande bränslemängd och temperaturer.

Pistmaskin med sportkänsla

Yamaha har egentligen inte skapat en efterträdare till den gamla Viking trean, de har istället täppt igen ett tomrum i SUV-segmentet. RS Viking är det närmsta du kan komma en pistmaskin med sportegenskaper och är verkligen en SUV att räkna med. Skulle jag vara gubbe (vilket jag inte är) skulle jag lätt kunna slå till på en RS Viking.

Nytt nytt nytt

Arctic-cat har valt en annan väg till sin SUV-status och har gjort det hela i överladdningens tecken med sin Bearcat Widetrack 660 Turbo. Med den trecylindriga CTEC 4 turbomatade fyrtaktsmo-

torn under huven gör Arctic livet fartfyllt samtidigt som maskinen går riktigt tyst. Ja eller tyst, den brummar inte som en vanlig fyrtaktare, den fräser. Första gången jag skulle fota en Arcticturbo så fick jag en riktig ahaupplevelse då ljudet från den trecylindriga turboladdade fyrtaktaren är unikt. En rolig detalj med en turbomotor är att den oavsett höjd alltid levererar de utlovade 110 hästarna, eftersom laddtrycksstyrningen alltid ser till att övertrycket i insugningsröret alltid är densamma. Denna finess kanske inte spelar stor roll i Sverige men i Klippiga bergen är skillnaden enorm på 3000 meters höjd. En vanlig konventionell sugmotor förlorar ju 1 procents effekt per 100 meter. I praktiken innebär det att en vid havsnivå 100 hästare har 70 hästar på 3000 meters höjd. Hur startar då en 4-taktare i 30 graders kyla? Jag har hört både det ena och andra men min personliga erfarenhet är att det fungerar bra. Vår turbo RS Mountain startade alltid, även när temperaturen sjönk under trettiogradersstrecket.

Skulle du på något sätt känna dig osäker så finns det ett roligt tillbehör till just den här maskinen. Remote Starter heter manicken som gör att du antingen kan fjärrstarta maskinen från tillexempel stugan eller aktivera systemet att starta motorn så fort utetemperaturen understigen 20 grader. Motorn går då i 12 minuter vilket räcker för att värma upp kylvattnet och oljan samt att batteriet ska hinna laddas upp. När motorn är kall igen upprepas proceduren tills du avaktiverar funktionen.

Tekniken i Widetracken beprövad och den trecylindriga motorn från Suzuki kommer från bilsidan och har använts i några år nu.

Påkostat

Till i år har WideTracken fått ett nytt chassi och uppdateringarna är många. Här kan du bygga om dynan som är delad så att det får plats tre personer samtidigt, tyvärr är detta ett tillbehör och inte standard. I år är också spårvidden justerbar för att ytterligare bredda användningsområdet.

Mattan är av SUV-standard vilket i praktiken innebär 50 centimeter bred och 396 centimeter lång, och med behövliga 32 millimeters kammar. AWS A-armsframvagnen är ju sedan länge Arctics signum och den gör sig riktigt bra också här. Stötdämperiet ska också på denna modell vara avsett för den skandinaviska marknaden. Körintrycken går isär lite. Förvånansvärt rapp och lättkörd för att vara en arbetsmaskin, är ett intryck. För tung för att vara en sportmaskin, är ett annat. Och båda stämmer faktiskt. Det är lätt att glömma att det här faktiskt är ett mellanting av en timmerdragare och en touringmaskin, den klarar den uppgiften utmärkt. Arctic har gjort hemläxan, också denna maskin är en riktigt trevlig SUV.

Mätarhuset känner vi igen från bland annat F-serien. Naturligtvis ska det understrykas att detta är en påkostad modell och därför är mätaren digital. Vill man absolut ha en analog visning går det att fixa med en enkel knapptryckning.

Prova en dalmas

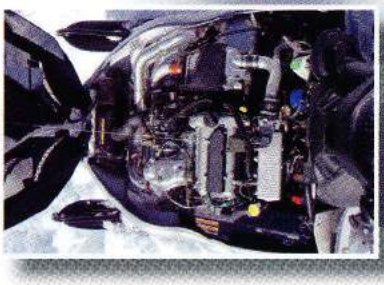
Hela körställningen är överlag på alla dessa maskiner i god touringanda bekväm, även om vi reagerar på det breda chassit som den bredare mattan kräver. Att välja ut en maskin bland dessa är svårt, alla har gjort ett bra jobb och det får nog vara den individuella smaken som får avgjöra.

SUV:arna är här för stanna och jag är helt säker på att vi kommer att få se fler varianter av denna kategori snöskotrar. Rena arbetsmaskiner är ofrånkomligt tråkiga medan SUV:arna har tillfört lite glamour i arbetsskogen, har du väl testat en vill du nog inte byta tillbaka till din gamla arbetshäst. Eller som jag hört många snygga tjejer säga, "har man väl provat en dalmas, vill man ogärna vara utan".

Motor	Arctic Cat Bearcat WidetrackTurbo
Typ:	3-cylindrig, 4-takt, vätskekyld
Volym:	660 cc
Borrning/slag:	68x60,4 cm
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Våtsump
Avgassystem:	3-1
Uppg effekt/varv:	110hk@uppges ej
Uppg vrid/varv:	Uppges ej
Start:	Manuell
Chassi	
Tunnel:	AWS V
Framvagn:	AWS V
Fjädring fram:	Ryde FX
Fjädringsväg fram:	21,3 cm
Boggi:	FasTrack TSL
Fjädring bak:	-
Fjädringsväg bak:	33,8 cm
Typ av matta:	51x396x3,2 cm
Skidor:	Composite, breda
Spårvidd:	101,6-106,7 cm
Längd/bredd/höjd:	337,8x116,8xuppges ej cm
Tankvolym:	57 l
Oljetankvolym:	Uppges ej
Att äga	
Pris:	122 500:-
Färg:	Orange
Generalagent:	KGK Suzuki AB

Lång som ett ösregn. Med tillbehörssadelkitet får tre fullstora skogsarbetare plats här.

Också Arcticen har en hög sittställning. Höfterna över knäna är ett måste.



Kraftfull och bevisligen slitstark. Glöm inte att Arctic var först med 4-takt. Respekt.

Hallå där var är burkremmen? För övrigt finns här inget mer att önska, här finns det mesta.

Drömgränsen

När en operatör på pappersfabriken Mondi Packaging i Kramfors får för sig att slå rekord. Ja, då krossar han det gamla med övertygande marginal.

Text: Patrik Larsson Foto: Kramforsligan med flera

Silvertejp är världens bästa uppfinning. Utan den hade Henrik inte ens kommit hälften så långt.

Henrik Lodin heter den här 34-åriga pappersbruksarbetaren som vigt sitt liv åt snöskoteråkning i alla dess former. Han älskar att skruva med skotrar, och han har blivit lite av den lokala fixarjocken som alla vänder sig till när det är något som krånglar.

-Snart får jag väl ta och starta eget på sidan om, om det skall fortsätta så här. Säger Henrik glatt.

Norsk

Det var sommaren -04 när en norrman tog nordiskt rekord med att köra 6,12 mil på vatten som tankarna började snurra i huvudet på Henrik.

Det skall väl egentligen inte vara så svårt och med rätt förberedelser... tänkte han och började att planera försöket.

Efter mycket funderande så tog han tag i saken. Skotern, en Polaris Edge 600 skulle prepareras efter konstens alla regler. Alla hål där ovälkommet vatten kunde tränga in tejpades igen, det gick åt en 40-meters rulle silvertejp till bara det. Fjädringen justerades för att skidorna lättare skulle lyftas ur vattnet.

Och eftersom han skulle få lov att passera riktigt djupa vatten på vägen så ersattes dynan med ett dynformat frigolitblock. Blocket gör att skotern inte sjunker till botten utan hänger precis under ytan om olyckan skulle vara framme. I övrigt så monterades en flytdunk och en bogserlina.

5,4 liter/milen

Orginaltanken på 45 liter skulle bli begränsande insåg Henrik. Så han jobbade på att få ner bränsleförbrukningen. Dels bestyckade han om förgasarna och så viktades variatorerna på en del för att få ner motorvarvet.

Men bränslet skulle ändå inte räcka, konstaterade Henrik. Lösningen fick bli att hänga på sig en reservdunk på 15 liter.

Onsdagen den 21:a September 17:30 i år var det dags. Med en riktigt varmkörd skoter började Henrik sin färd mot sitt europarekord.

Starten gick i Sandslån och ut på Ångermanälven. Första delen vart strapatsrik med några riktigt brutala kast och för en stund trodde Henrik att han skulle bli utan EM-titel den dagen.

Men säker som han är så tog han sig in på lugnare vatten som låg i lä och väl där lade han sig på lämplig fart och började att äta mil.

Efter 30 minuter nådde ekipaget Högakustenbron som han passerade under, en "minst sagt häftig känsla" enligt Henrik.

Tankning

Efter att ha vänt strax norr om Härnösand så var det dags att tanka. Tankningen utfördes med en hand i en fart av cirka 60 km/h! Den här cirkusakten är väl värd ett rekord i sig!?

Henrik fortsatte att avverka mil efter mil och tillslut kom han tillbaks dit där hela resan startades.

Rekordet var slaget med någon mil, men efter en snabb bränslekoll beslutade Henrik att fortsätta. Han tog en vända runt Littanön och med det så hade han färdats cirka 9 mil.

Alldeles för nära tiomilagränsen tyckte Henrik och körde tre varv till ute på viken. När 10 mil vad passerade så vinkade Jonas och Nobbe från den efterföljande vattenskotern och det var dags att avbryta rekordåket.

Glad och lite utmattad styrde Henrik nu kosan mot land.

Tack!

Det här är historien om när Henrik Lodins namn skrivs in i snöskoter-historieböckerna. Men han hade inte klarat av den här bravaden på egen hand och vill passa på att tacka alla som gjorde detta möjligt.

Leif Andersson, Magnus Dewall och Jonas Bodin tog stillbilder längs vägen. På den GPS och säkerhetsutrustade följe-vattenskotern satt föraren Norberto Tyhlander och filmaren Jonas Strinnholm. Och sist men inte minst så var det pappa Aivan som agerade allt i allo på land.

För stunden känner Henrik sig nöjd, men i bakhuvudet är det en liten tanke som gnager... det finns nämligen ett världsrekord på 16 mil att slå. Förmodligen är planen redan klar men det kommer vi att återkomma till.

STENMARKS
MASKIN AB, TÄRNABY

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
Junäsdalen
Tel 0684-294 50
Fax 0684-293 50

ARCTIC CAT
Återförsäljare av: Bikeman
Försäljning, service, reservdelar.
Även demonterade skotrar.
S-O LARSSONS MASKIN AB
Hössjö Telefon 090-14 73 30
F8, F9 Kit.
Även till andra märken
www.larssonmaskin.com

www.bengtscykelomotor.com
LYNX
BRP
SEA-DOO
Kawasaki
Mc-ATV-jetski-cross
SNO-PRO
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

SPY
WWW.SPYOPTICS.COM
TEL. 054-159077

Proffs på postorder! 090-1234 00
CROSSBOLAGET.COM

ARCTIC CAT BOMBARDIER ATV ski-doo BRP
SUZUKI
DINLI
SERVICE, RESERVDELAR, TILLBEHÖR, ATV, 4WD, DIN X-BENSIN, MOBIL OLJOR, KLÄDER, HJÄLMAR, HELFABRIKAT
Cykel & Motor Säter
Vard. 07.00-18.00 Lörd. 09.00-12.00
Fax:0225-525 05 www.cykelomotor.se Tel:0225-525 80

DU BESTÄMMER!
Skoterkläder precis som DU vill ha dom.
Måttbeställningar, standardstorlekar, specialutföranden.
www.Jernbergs.se
Tel.0280-10101 Hantverkargatan 38 G Malung

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.

MAXIMUM PERFORMANCE
#1 in YAMAHA PERFORMANCE
Vi utför renovering/service av KYB & SOQI stötdämpare. Snabba returtider på alla jobb. Endast OEM Parts!
Nyheter på ingång..
Avgassystem RS Vector/Rage
Airfilter/Dial-A-Jet Kit RS Vector/Rage
Clutch Kits RS Vector/Rage m.m
Besök vår hemsida, för att se de senaste från dom som leder utvecklingen på eftermarknaden till din Yamaha!
Vector Wheel Kits - Boggiehjul Kit för dig som har problem med högt slitage av slidesen. Finns även till Mono-Shock / Pro-Action.
Long Travel Kits - Vi bygger om och förlänger fjädringen på din SRX/SX enl utprovade specifikationer från Maxximum Performance.
Styling tillbehör - Stort utbud av bl.a LED baklysen (Viper, RX, Vector/Rage) m.m.
Trail Performance Clutch Kits - Populära variatorkitt för aggressiv ledåkning. Enkelt sätt att förbättra prestanden.
KN RACING PRODUCTS
0950-10899 / 070-5568634
www.knracing.se
Räntefri finansering på hela utbudet

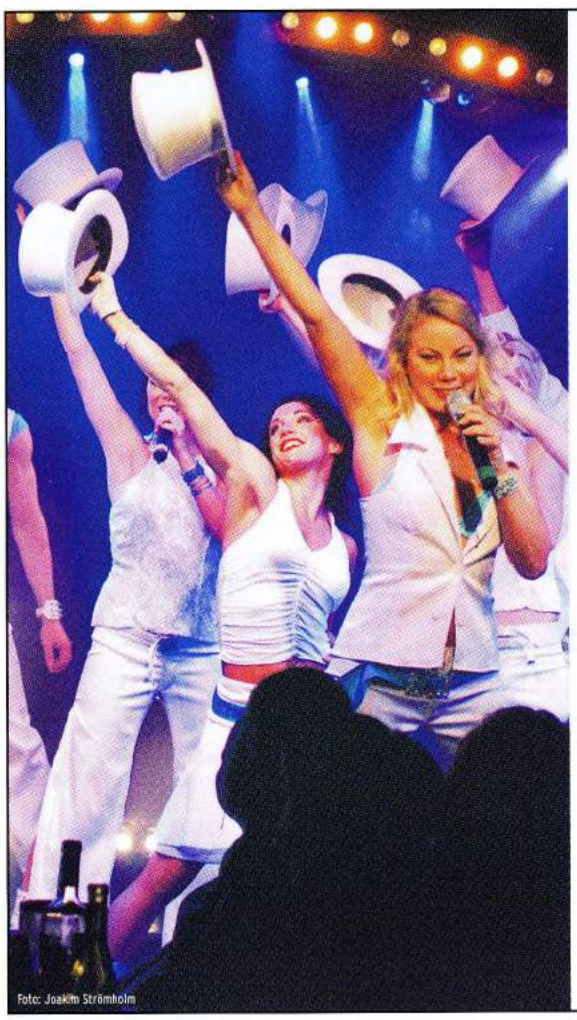


Foto: Joakim Strömholm

SILJA LINE PRESENTERAR:
WALLMANS
SILJA SYMPHONY & SILJA SERENADE

Wallmans krogshow ombord på Silja Line.

Efter att ha varit en bejublad succé år ut och år in i bland annat Stockholm och Köpenhamn, kan vi på Silja Line nu stolt presentera Wallmans krogshow på våra Helsingforsfartyg. Det blir en färgsprakande show med glitter och glamour i äkta Las Vegas-stil. Under showen njuter du av en välsmakande trerätters middag med vin. Pris 537:-/person inkl middag och vin. Kryssningspris tillkommer.

HELSINGFORSKRYSSNING FRÅN 395:-/PERSON.
Avresa: söndag - onsdag t o m 15/12. Res ut med Silja Symphony/Silja Serenade kl 17.00 från Värtahamnen, åter i Stockholm drygt 40 timmar senare kl 09.30. Tillägg torsdag - lördag.

Frånpriserna gäller per person vid köp av hel C4-hytt. Begränsat antal platser. Boka hos din resebyrå eller Silja Line, tel 08-22 21 40.

Ta en paus. www.silja.se/wallmans

SNOW-RAIL system

SNOW-RAIL rampen är ett nytt system för att lätt och smidigt åka upp på släpvagn, pickups och in på golv utan att skada styrstål eller golv.
Bredden på Snow-Rails anpassas lätt för både skoter och fyrhjuling.

Finns hos alla välsorterade skoterhandlare och marknadsförs av:

IMEX FIBER AB

782 34 Malung Tel 0280-125 70
Fax 10042 www.imexfiber.se

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

Skotertorget.se

Torget för nya och begagnade snöskotrar

STÖTDÄMPARSERVICE!

Öhlins-FOX-Arvin-ACT-KYB-WP

TEL-070-2406159

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

Lindbloms

www.lindblomsmarina.se

Begagnade skotrar

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

LYNX | BRP specialisten i Norrland

0911-187 00

Vinnaren är 4P SNOW

Den norrländska original skotervagnen

Aluminiumkåpa, inv. höjd 135 cm ett perfekt skotergarage.

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

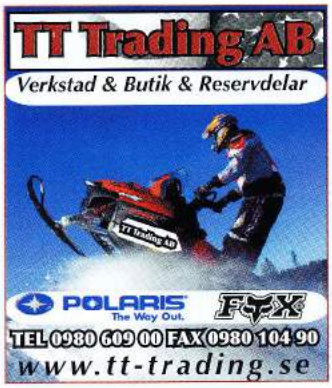
Vissa modeller har inbyggda hjulhus.

4P

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

Ord pris 695:-
BILDELS Specialisten
Nu 595:- ink moms (Frakt tillkommer)
LEKSAND MORA
BILDELAR
TEL. 0247-100 21 • TEL. 0250-100 33

www.snownracing.se
POLARIS
The Way Out.
Snöskoter
Fyrhjuling
Släpvagn
Kläder
Fullservice
Tillbehör
Tel:0250- 55 35 55
SNOW N' RACING
Orsa-Mora-Idre-Sälen


TT Trading AB
Verkstad & Butik & Reservdelar
POLARIS
The Way Out.
FOX
TEL 0980 609 00 FAX 0980 104 90
www.tt-trading.se

Motorservice
Båt & Skoter
DUELLSBUTIK
SPECIALIST PÅ POLARIS
OBUNDEN SKOTERVERKSTAD
SKOTERSKROT & POSTORDER
MÅN.FRE 9-17 INGEMAR@SKOTERSKROTEN.COM

Iceman.se
Sveriges största sortiment av
skoterfilmer!
Återförsäljare sökes
TEL 036-403 00

Din MC
YRKESBUTIKEN I STOCKHOLM FÖR SNÖSKOTRAR & ATV.
1200 kvm butik
Ratebergsv 2 Sollentuna
TEL 08-7549900
FAX 08-7547600
ARCTIC CAT
www.dinmc.se
SUZUKI

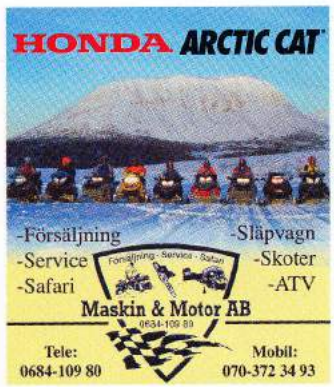
Polarn
Snabbpump
Beställ direkt på vår webbplats!
ORIGINALET
polarn innovation ab
Tel: 063-13 11 90
www.polarn-innovation.se

POLARIS
YAMAHA
Hans Eriksson AB
Frövi
www.hanseriksson.se
Tel: 0581 310 95 Fax: 0581 317 62

www.sparrsmotor.com
Sparrs Motor AB
KÖPER • BYTER • SÄLJER
-Snöskotrar
-Fyrhjulingar
-Mopeder
-Motorcyklar
0250-340 89
Mora

LYNX
- The European Champion!
BOMBARDIER ATV
FÖRSÄLJNING
RESERVDELAR
SERVICE
www.klovsjo.com/preem
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
ARVIDSJAUR
www.hedmansmotor.com


HONDA ARCTIC CAT
-Försäljning
-Service
-Safari
-Släpvagn
-Skoter
-ATV
Maskin & Motor AB
Tele: 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!
Blixtens 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

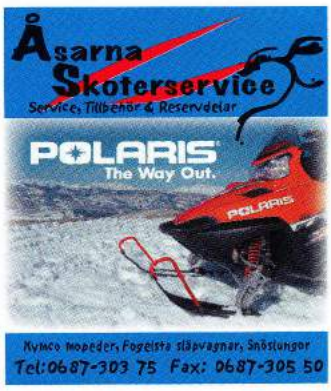
ARCTIC CAT
Packboxar till alla märken!
Dahlins Motor
Stensätter 120
873 91 Bollstabruk
Tel 0612-211 88
ola@dahlinsmotor.se
www.dahlinsmotor.se

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 cylindrar. 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
Järnvägsgatan 3 Sveg • 0680-718330
www.salab.nu

SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR
BIL & MASKINFIRMA
ERIC GRÖNING
TEL:0651-711255 FAX:0651-12956
LJUSDAL
Kom och fynda!
Kanonpriser på nya 04:or & 05:or!
LYNX
HONDA ATV

POLARIS
The Way Out.
Packboxar till alla märken!
Dahlins Motor
Stensätter 120
873 91 Bollstabruk
Tel 0612-211 88
ola@dahlinsmotor.se
www.dahlinsmotor.se


Åsarna Skoterservice
Service, Tillbehör & Reservdelar
POLARIS
The Way Out.
Kymco Mopeder, Fogelsta släpvagnar, Snöslungor
Tel:0687-303 75 Fax: 0687-305 50

SKOTER-ANDERS
TRYGGHET-KVALITET-RÄTT PRIS
ski-doo THERE'S NOTHING LIKE IT.
NYTT-BEGAGNAT
REPARATION-SERVICE
RESERVDELAR-TILLBEHÖR
AUKT. SKOTERUTHYRNING
FINANSIERING
SKOTER-ANDERS 016-730 32
WWW.SKOTERANDERS.COM

LYNX ski-doo BOMBARDIER ATV
Ski-Doo & Lynxhallen Idre
www.idreskoter.com
Tel:0253-205 01

YNGVESSONS MASKIN AB
Blå Vägen 255 STORUMAN
www.yngvessonsmaskin.se
Butik 0951-773 45
ARCTIC CAT
Reservdelar 0951-772 45
Fullständigt Reservdels- och Tillbehörslager samt Kläder till ARCTIC CAT. POSTORDER
ÖPPET: Mån-Fre 9-12,13-17

LYNX ski-doo BRP
BOMBARDIER ATV
Stort urval snöskotrar!
Service • Reservdelar
Tillbehör • Kläder
TJ:s Skoter & Motor
Pl 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

Taiga 4T
service & reservdelar till alla märken
ARCTIC CAT
JOCKES SKOTER & MOTOR
Heby Tel. 0224-342 21

BRODERNA SUNDSTRÖM 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 STORUMAN
tel. 0951-710 22 fax. 0951-71032
Cylinderborrning,
utbytescylindrar,
nikasilbehandling,
vevaxelreparationer,
reservdelar till alla märken.
LYNX BRP
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

Skotertorget.se
Torget för nya och begagnade snöskotrar

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
Rörosvägen 43 (bredvid OK/Q8)
840 95 Funäsdalen
0684-216 17 070-215 19 24
www.funasdalensmotor.com info@funasdalensmotor.com

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:–
AREA 51 motorsport
Björne 070-209 39 61 —— bjorn@otlas.se

ski-doo BRP
ARCTIC CAT
Service på alla märken och reservdelar
AVESTA-VAGNEN
ATV
BOMBARDIER
SUZUKI
ARCTIC CAT
Mickes SKOG&TRÄDGÅRD
Tel: 0591-100 29 Fax: 0591-10027
www.fyrhjulingssafari.se www.mickesskog.se

Annonser!
Självklart ska ert företag synas i den coolaste skotertidningen.
Enkelt!
Bara att höra av sig.
Ring:
0250-22887
marita@snowrider.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

snow rider

SnowRider Hoodie 399:-

Beställ via snowshoppen på

www.snowrider.se

SnowRider T-Shirt 149:- Beaniemössa 249:-

Scull

R.I.P

POSTTIDNING B
SnowRider
Fridhemsgatan 4
792 30 Mora

Impello

SKI-DOO – VÄRLDENS MEST KÖPTA SNÖSKOTRAR

SKI-DOO SNOWMOBILE · NUMBER ONE IN THE WORLD

3000 cm³

MACH Z X 1000 SDI

SUMMIT HM 1000 SDI

MX Z RENEGADE X 1000 SDI

SKI-DOO 2006 2 TVÅ-ÅRS GARANTI

Tre starka skäl att välja Ski-Doo – alla med 1000 cm³ och massor av effekt. Så lika men ändå olika.

Den högteknologiska SDI-motorn med enastående prestanda, mycket låg bränsleförbrukning och rena avgasutsläpp samt den unika RT-plattformen förenar dessa underverk till skotrar.

Bortsett från de gemensamma nämnarna har de tre skotrarna helt olika karaktärer. Vilken som passar dig bäst kan bara du avgöra. Åk in till din Ski-Doohandlare så leder han dig rätt på spåret.

brp.com

ski-doo

BRP

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