

Skandinaviens största snöskotertidning!

NR 1 08/09 Pris: 59,- 6,30 EURO NOK 69

SNOW ridaren

9 av 10 längdskidåkare luktar illa!

Nu ännu Fetare

- 132 sidor
- Egen ATVdel
- E-Magazine
- Ny hemsida

132 sidor!!
Nu även med ATV

I huvudet på
Öhman

Årets KLÄDpresentation

2009 års Sportmaskiner

tävling!

Vinn kläder från
JOFAMA

Interpress 0518-01



7 388051 805908

Returvecka V.44

**ATVnyheter
2009**



2009



POLARIS®

UPPLEVELSE



I MER ÄN 50 ÅR HAR VI REVOLUTIONERAT MARKNADEN MED VÅRA AVANCERADE LÖSNINGAR. IQ CHASSIN OCH IQ FJÄDRING MED VARIABEL CASTERVINKEL, YPPERLIG KOMFORT OCH GIVETVIS DE OSLAGBARA KÖREGENSKAPERNA. DET ÄR DÄRFÖR POLARIS VÄLJS AV PROFESSIONELLA UTÖVARE OCH ALLA ANDRA SOM VILL TÄNJA GRÄNSERNA FÖR ATT UPPNÅ BÄSTA RESULTAT. POLARIS GER DIG UPPLEVELSER DU ALDRIG GLÖMMER!

**RACING - DJUPSNÖ - TOURING
ARBETSMASKINER - LEDMASKINER.
VI TÄCKER ALLA BEHOV MED VÅRT
BREDASTE MODELLPROGRAM NÅGONSIN.
HELA 17 MODELLER ATT VÄLJA MELLAN.**



600 Race Replica

En av våra mest populära maskiner för aktiv körning. Närmare racing kommer du inte! Låg vikt och IQ chassi ger oslagbara köregenskaper. Gör ett bra köp hos din återförsäljare nu!



Widetrak IQ 750

Skotern med hög arbetsmoral. Lättkörd, komfort i yppersta klass och tystgående 4-taktsmotor. Gott om tillbehör levereras som standard. En perfekt kombination av arbetsmaskin och touringkotter.



550 IQ Shift

Shift ger dig möjlighet att själv styla och utrusta din skoter. Ta en tur till din Polaris återförsäljare, välj utrustning och tillbehör efter eget tycke och smak. Du skapar helt enkelt din unika maskin.

Kläder och tillbehör. Bättre utbud än någonsin!



SER

**Snow-Check erbjudande och fri
Polaris försäkring* hos din åter-
försäljare t.o.m 30 november 2008.**

*** Omfattar brand, stöld, rättshjälp och vagnskada.**



Ytterligare modellpresentation och information får du hos din Polaris återförsäljare. Välkommen att göra en bra affär!

Arjeplog ExperienceCenter i Arjeplog 0961-10102 • Arvidsjaur ExperienceCenter i Arvidsjaur 0960-12340 • Boden Sixten Nilsson Motorservice 0921-10209 • Bollstabruk Dahlins Motorservice 0612-21188
Borlänge Haralds Båtar 0243-13019 • Burträsk Hållgrens Motor 0914-10402 • Frövi Eriksson Hans 0581-31095 • Funäsdalen Snökompaniet 0684-290 00 • Gäddede Scandinavia Ring 0672-10312
Gällivare Däcklagret 0970-55792 • Hede Revelj Racing 0684-12059 • Hudiksvall XYZ Maskin 0650-543434 • Järvsö Järvsö Cykel & Motor 0651-41243 • Kalix Kalix Maskiner 0923-12290
Kiruna TT Trading 0980-60900 • Luleå Kalix Maskiner 0920-88466 • Lycksele Auto Blå 0950-12081 • Malå AGS Skoter & MC 0953-216 26 • Mattmar Ytterocke Produktion 0640-45117
Ockelbo Ockelbo Gummiservice 0297-42100 • Offerdal Birgerssons Bensin 0640-32149 • Orsa Snow N racing 0250-43930 • Piteå Bil-laget 0911-18010 • Skellefteå E-son Maskin 0910-701201
Storuman Joeströms Bil & Mek 0951-10075 • Strömsund Motor & Marintjänst 0670-30050 • Sundsvall Fritidscenter 060-123512 • Söderhamn Maskincenter 0270-70045 • Tärnaby Joeströms Bil & Mek
0954-34031 • Umeå Motor Pro 090-704480 • Vilhelmina Vilhelmina Motorcenter 0940-55970 • Åsarna Åsarna
Skoterservice 0687-30375 • Örnsköldsvik Skoterservice 0660-56100 • Östersund Motorhuset 063-570020



POLARIS
FINANS



www.polarisindustries.com • www.polarisridersclub.com



ALWAYS USE PROTECTION.



2009 ÅRS HJÄLMKOLLEKTION FRÅN SNO PRO. NU HOS DIN SNÖSKOTERHANDLARE.

 **SNOPRO**

Duells
Riders choice
www.duells.se

8.



20.



40.



50.



SNOW 47. rider TÄVLING

Skandinaviens största snöskotertidning!

NR 1 08/09 Pris: 59,- 6,90 EURO NOK 69

SNOW rider

9 av 10 längdskidåkare tuktar illa!
Nu ännu Fetare

- 132 sidor
- Egen ATVdel
- E-Magazine
- Ny hemsida

132 Sidor!!
Nu även med ATV

Yamaha Grizzly 550 Polaris 2009

Längstest:
Polaris RZR
Kymco UXV 500



ISSN 1651-0518-01
9 780517 663008
På beställning V.44

100.

68.



60.



Innehåll: Nr 1: September 08/09

- 7. Ledare & Redaktion
- 8. Polaris Sport 2009
- 20. Ski-Doo Sport 2009
- 28. SR.SE
- 32. Nya knän
- 36. Alkolås
- 40. Arctic Cat Sport 2009
- 48. Boden X

- 50. Yamaha Sport 2009
- 58. SSCO har ordet
- 60. Kung Öhman
- 64. Uppvaknandet. Del 1.
- 68. Lynx Sport 2009
- 76. Krönikan
- 78. Handväskan
- 80. Affe besöker Nolia

- 82. Snygga kläder
- 98. tobe waterchallenge
- 100. SnowRider ATV
- 102. Långtest: Polaris RZR
- 104. Långtest: Kymco UXV
- 106. Polaris ATV 2009
- 118. Yamaha Grizzly 550



Välj en trygg finansiering

Hos Swedbank Finans kan du låna till din skoter. Vi har lång erfarenhet och förstår dina behov. Prata med din handlare eller kontakta oss direkt.

Välkommen till Swedbank Finans

Telefon: 08-585 986 50

Ledaren

Hej allihopa.

Vet inte riktigt vad som hände, men alldeles nyss var året 1997, och jag satt helt håglös framför den begagnade och krånglande macintoshdatorn med uppspärrade ögon. Vafan gjorde jag där? Jag som tio år tidigare gått ut den tvååriga verkstadsmekanikerutbildningen med mediokra betyg. Jag skulle ju svarva kranar på FM-Mattsson som alla andra dumskallar utan läshuvud. Vet inte riktigt varför jag hoppade på idén om att starta en snöskotertidning överhuvudtaget faktiskt. Så här i efterhand kan jag av min erfarenhet påstå att impulsivitet inte behöver vara dåligt, ja inte så länge man är uthållig och inte ger upp.

Var tog tiden vägen? Så här tolv år, villa, fru, två barn och två hundar senare sitter jag här "utvilad" efter sommarens ledighet.

Det känns lite underligt att vara tillbaka på jobbet, så här efter fem hela veckors semester. Det har gått några år nu sen vi började med att stänga ner redaktionen och gå på semester, alla samtidigt, precis som på ett riktigt företag. Faktum är att vi sakta men säkert vuxit från en hobbyverksamhet till ett fullfjädrat tidningsförlag, men det tog sin tid. Kom ihåg uthållighet. Vi möter vintern med full personalstyrka, vilket för tidningsförlaget Otlas AB betyder sex stycken heltidsanställda. Utöver oss här på redaktionen i Stenis utanför Mora har vi ett gäng frilansande journalister och fotografer spridda runt om i Sverige, som vi tar hjälp av. Det som gör vår tolfte säsong så speciell är att vi har många skilda och olika satsningar i år, och att vi lagt ner mycket tid och tankeverksamhet på att allt ska fungera klanderfritt under säsongen. Om vi börjar med tidningen du håller i handen så känner du direkt att vi valt att göra den betydligt tjockare än förut, samtidigt som vi också valt att bredda oss ytterligare och även haka på den växande ATV-marknaden.

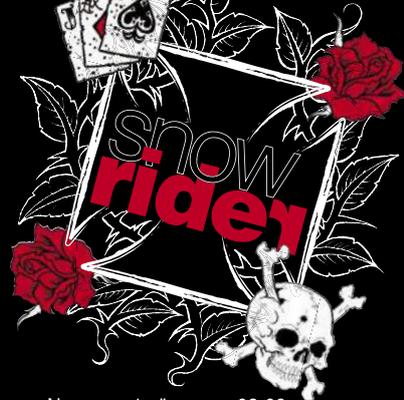
Denna breddning kommer inte att inverka på antalet snöskotersidor som i slutändan kommer att bli betydligt fler än föregående år då tidningen har 30% fler sidor än föregående år.

Varför gör vi då detta? För det första har vi fått en del påstötningar från branschfolk samtidigt som vi fått en hel del mail och önskemål i ämnet. Vi får också helt plötsligt en större marknad att sälja tidningar och annonser på i och med att man kör fyrhjuling i hela Skandinavien, inte bara i de norra delarna som gäller för snöskotern. Du som tror att vi kommer lägga mindre tid på snöskoterbiten tror fel. Tvärtom, vi har i år fler samarbetspartners och frilansare än någonsin och kommer att göra allt för att göra just dig nöjd.

Vår andra stora nyhet är att snowrider.se får sig en uppräckning och även fortsättningsvis kommer att visa vägen på internet. Här kommer du kunna göra allt från att bläddra i gamla tidningar, titta på film, diskutera allt mellan himmel och jord samt handla online i vår shop som har mer SnowRidergrejer i sig än någonsin. Vårt gamla prenumerationsregister är numera pensionerat och ersatt med det modernaste på marknaden, så att du på ett enkelt sätt kan börja, avsluta, ge bort och i slutändan också betala prenumerationer på ett enkelt och smart sätt.

Det är alltså med illa dold stolthet jag hälsar dig välkommen till nya gamla SnowRider version tolv.

Eder Chefredaktör Björn Friström



Nummer: 1 säsongen 08-09

Årgång: 12

Omslagsbild: Björn i New York av
www.mattiasklockar.com

Chefredaktör & ansvarig utgivare:

Björn Friström

e-post: bjorn@snowrider.se

Redaktör:

Patrik Larsson

e-post: patrik@snowrider.se

Redaktör:

Alf Sundström

e-post: affe@snowrider.se

Annonser:

Marita Skommar

e-post: marita@snowrider.se

Annonser:

Carina Boström

e-post: carina@snowrider.se

Ekonomi och Annonser:

Mikaela Friström

e-post: mikaela@snowrider.se

Layout:

Ann-Sofie Dahl

e-post: annsofie@snowrider.se

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

Prenumerationsfrågor:

pren@snowrider.se

Adress: Sågbacksvägen 8,
792 91 Mora

Tel: 0250-228 85

Fax: 0250-228 83

Bankgiro: 301-8462

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

Utgivning nr 2 08/09: Okt
Annons stopp: 080922

2009 verkar vara uppdateringarnas år, året där allt förfinas, Polaris ej undantaget.

Text: Björn Frisläpp

Foto: www.mattiasklockar.com

Vi ser en trend där alla tillverkare rensar upp i sitt sportsegment. För några år sedan fanns det 340, 440, 500, 600, 700, 800, 900-sportmaskiner, och det bara i Polaris sortiment.

Om du väl visste vilken motorstorlek du ville ha, så var det bara färgsättning och M-10 boggiens vara eller icke vara du skulle bestämma dig för. När du väl hade bestämt dig så var våren redan kommen och det var för sent. Som vanligt överdriver jag en aning, men bara för din skull så att du verkligen ska förstå det fantastiska att det numera finns fem stycken sportmaskiner att välja på i Polaris sortiment.

Shift 550 och 600, 600/800 Dragon SP och den ultrafräna och stökiga 600 RR. Ännu bättre är att dessa maskiner finns i en färgsättning per modell, vilket underlättar å det grövsta när du ska bestämma dig.

Till en början ser det ut som om det inte hänt speciellt mycket med Polaris-maskinerna till i år och det stämmer in på instegsmodellen 600 Shift som mer eller mindre går helt oändrad från förra året. Shift 550 däremot är en ny bekantskap, vi tar itu med dessa i slutet av texten. Dragonmodellen har däremot fått genomgå en förfining och det är väl lika bra vi tittar lite närmare på Polaris ledvärstingar.

Onödigt krångel

Visst, så här i efterhand kan vi konstatera att fjolårets IQ 700 var en besvikelse. Besvikelsen låg i mångt och mycket i motorprestandan som inte levde upp till de högt ställda förväntningar vi hade på den efter BLS-vinsten 2007. Vad gick fel, vad hände egentligen? För att göra en rejäl följetång lite kortare så drar vi det i korthet.

2007 års IQ 700 sköt stift på löpande band och resulterade i att Polaris ganska omgående skickade ut en ny insprutningsmappning till Kanada och Europa, vilket fick maskinerna att gå som kuler och krut. I samma veva läckte den nya mappningen ut till konsumenter i USA, vilket det Amerikanska naturskyddet EPA (Environmental Protection Agency) fick nys om. Eftersom man inte fuckar med EPA i USA var det en dålig idé att



släppa ut en icke EPA godkänd programvara till allmänheten. Varför fick man den inte godkänd på en gång då? EPA är ett statligt verk och har i och med detta ingen brådska, i alla fall inte lika bråttom som tusentals skrikande kunder med knäckta stift.

När 2008 års modell kom var den begåvad med en annorlunda mappning än fjolårsmodellen, en mappning som fungerade fint och gav motorn full effekt, i USA. Tyvärr tog man inte med den Skandinaviska bensinkvaliteten i beräkningarna

och det var där problemen började. Motorn gav inte den effekt som var menad på den här sidan Atlanten, och Polaris var livrädda att släppa en ny mappning till insprutningen innan den var godkänd av EPA. Nu ska alla problem vara lösta och har du inte fått en ny programvara i din -08 är det dags för dig att fixa till det genom att lämna maskinen till närmaste återförsäljare.

I och med årets nya fina 800-motor (som vi känner igen från fjolårets RMK 800) som fått andra kolvar, topp, och

avgasventiler har Polaris USA kommunicerat flitigt med Europa angående bensinkvaliteten för att allt ska fungera smidigare, vilket är ett måste. Om nu så blir fallet får vintern utvisa.

Den urstarka 800-snurrän ska leverera en bit över 150 kusar är en direkt vidareutveckling av den "gamla" 700-motorn, som i sin tur är utvecklad ur föregående 600 motorn som i sin tur härstammar från 2004 års Pro X 440-motor.

Årets uppdateringar ska enligt uppgifter från Polaris innebära att den ska



2.0

vara mer driftsäker, mindre känslig och mer körbar. Om detta blir verklighet får som sagt vintern utvisa. Vi har i flera år fått köra fina vassa maskiner på Snow Shooten varje vår. Samma fina maskiner har sedan i slutändan visats sig fungera mindre bra här i Sverige och därför krävt nya programvaror med mera. Vi hoppas verkligen att allt småkrängel och uppdateringar från och med nu upphör och att allt klaffar som det ska.

Bantningskuren

Dragon 600/800 SP är i stora drag en uppdaterad fjolårsmaskin som gjorts lättare med hjälp av det magiska materialet Chromoly.

Bantningskuren på några kilon har i största delen skett i både fram och bakvagn, och vi börjar väl där fram, innan vi fortsätter där bak, som flickan sa.

Chromoly har egenskapen att vara starkare än vanligt stål och på så sätt inte behöva vara av samma tjocklek för att vara lika stryktålig, och bidrar därmed till lättare konstruktioner. A-armarna är alltså gjorda i detta magiska material som man till vardags använder bland annat till 8000 hästars Top Fueldragsters och dyligt. Framvagnen har till på köpet också ny krängningshämmare och urfrästa styrsjindlar för mindre vikt.

Tittar vi på boggin hittar vi massor av viktbesparande Cromoly-delar. Även om du hittar massor av mätbara ändringar i geometrin i årets boggi, är det väl ändå främre momentarmens flackare vinkel du upptäcker med ögonmätet. Den har alltså en flackare vinkel (jämförelsevis mot -08) mellan infästningspunkten i chassit och boggisen, vilket ska tvinga skidorna kvar i backen under acceleration och på så sätt göra att maskinen styr bättre under fullgas.

Dragon SP har också gått tillbaka till de gamla hederliga yttre boggihjulen (och ett i mitten) längst bak, istället för 2 i mitten, och inga alls längst ut. Varför? Jo, därför att de upptäckte att de motorstarkare maskinerna helt enkelt gick för hårt åt mattan som därför behövde lite extra stöd där bak. De motorsvagare Shift-modellerna har den gamla tvåmitten lösningen.

Överlag känns Dragon SP helt fantastiskt genomarbetad, och både 600:n och 800:n är vassa maskiner, framför allt 800:n som är ett monster.

Ska vi förhandstippa en vinnare i BLS så är Dragon 800 SP en förhandsfavo-



Så länge du inte förväntar dig för mycket av Shiften, blir du inte besviken. Faktum är att Ryde FX-dämparna är riktigt bra.



Shiften är helt klart en rolig lekkamrat som är med på det mesta. Helt klart är att 600:n är den starkare och roligare varianten, men visst, en 550 har också sina fördelar.

SP:n har förutom 800-motorn också fått ära den betydligt smalare tanken, tackar.



Boggin har förutom lite nya fästpunkter också fått sig en banningskur med hjälp av undermaterialet Chromoly.



rit. Det vill säga om de maskiner som kommer till Sverige levererar i närheten så som SnowShoot-maskinerna. Som sagt, vintern får utvisa vad som händer. Ja just ja, Dragonmodellerna har fått en smalare tank till i år, de ni.

Shift

Vad ska vi säga om Shiften? Det är en instegsmodell, som mer eller mindre gått oförändrad från förra året, om man bortser från den helt nya Shift 550.

Just 550-motorn kan kanske kännas gammal, då det är lätt att glömma bort att den faktiskt uppdaterats flitigt på senare år. Vi hittar bland annat Nicasil-cylindrar och förbättrad kylning som de senaste nytillskotten. 550-modellen kommer att bli en lysande cross-skoter för den fläktkylda 600-klassen. Shift 600 ha den gamla trogna 600 förgasarsnuran och levererar 120 kusar hela dagen. Jag har alltid gillat enkla maskiner och Shift 600 är en fantastisk underhållande enkel, robust och trevlig skoter. Den hänger med betydligt starkare skotrar på grund av sin hanterbarhet. Det här är en doldis som förtjänar mer uppmärksamhet än många andra maskiner. Kanske den anonyma svarta delkallösa designen som gjort att den gått många förbi, men om du har möjlighet, prova, kläm och känn på den innan du bestämmer dig för till exempel en Dragon SP, ge den en chans vettja.

600 RR.

Visste du att benämningen IQ då det gäller ett Polaris-chassi betyder att det är begåvat med A-armor, inte att det nödvändigtvis är ett crosschassi? Wide-track har ett IQ-chassi! Nu vet du. IQ 600 RR står för A-armsförsatt chassi, långslagiga 600 HO (High Output) motorn (som inte har något gemensamt med 600 Dragon SP motorn) och RR = Race Replica. Årets modell har enligt Polaris försetts med BNG eller Bold New Graphix, eller Djäv Ny Grafik, som syftar på de nya dekalerna som i sin tur är exakt samma som satt på -08 IQ 600 R, alltså den renodlade racingvarianten.

Även om RR är just en Race Replica så är den i absolut värsta laget för de flesta av oss, då den i princip är en uppmjukad racer. Den är såpass extrem att den faktiskt bara saluförs i Skandinavien, och inte i USA. Folk köpte den inte av den anledningen att den helt enkelt är för extrem för deras skoterleder. Men och jag säger men. Ska du dundra på extremt knölig skoterled, kanske köra några endurotävlingar, prova på lite backe eller bara helt enkelt gillar att



extremfriåka är det här maskinen för dig. Vill du göra någonting annat än just detta så är den helt värdelös. Men å andra sidan är det svårt att hitta en maskin som är så pass bra på det där andra. Du som vet helt stensäkert att den här maskinen är rätt för dig, har med största sannolikhet rätt, men är du det minsta osäker då ska du istället titta på en SP eller liknande. RR:en har också fått en krängningshämmare i år vilket ska göra maskinen lite mer medgörlig. Mattan har växt till sig lite och har i år 38 millimeterskamar. Överlag kan vi säga att RR:en har blivit lite mer konsumentvänlig, men du, bara lite!

Taggtråd till mellanmål

Tittar vi på Polaris sortiment, känns det lite som om dom rensat upp lite och istället för att bygga många, bygger några mer genomarbetade istället. Du har totalt fem sportmaskiner att välja mellan och det känns som mer än nog. Vill du ha en bra billig civil maskin som fortfarande fungerar för sportig körning ska du inte glömma bort de charmiga Shift-modellerna som verkligen är underhållande. Vill du ha lite mer flärd och mer att åka med är det helt klart SP modellerna du ska titta på. Vill du vara värst är det bara 800 Dragon SP som gäller.

Känner du att det inte finns någon gräns för vad du vill göra med din maskin. Skrattar du åt alla som vill ta det lugnt ibland och kårar du taggtråd till mellanmål? Då är det utan tvekan 600 RR som gäller.

Överskådlig instrumentering, elmanövrerad back (PERC) och snitsiga färgmatchade handtagsskydd ger SP:n det där lilla extra.

Som ett strykjärn utan sladd. Den fina 32 millimeters Rip-sawmattan håller verkligen i.



Här hittas det nära hekto här och var. Vad sägs om ett kedjehuslock i plast.



Den nya lättare Chromoly framvagnen har Walker Evansdämpare. 800:n har den lite snitsigare luftvarianten, klart kul.



Runt 60 hästar producerar den fläkt-kylda 550:n som kändes lite väl klen dryga 3000meter över havet. Ska man ha en 550, ska man bo på havsnivå, ja precis som vi i Sverige.

TEKNIK FAKTA

Shift 550/600 600/800 Dragon SP 600 RR

Motortyp:	2cyl 2takt	2 cyl 2-takt	2 cyl 2-takt
Volym cc:	544cc/599cc	599cc/795cc	599 cc
Borr/slag mm:	73x65 cc/77,25x64	77,25x64 / 85x70	77,25x64
Bränslesystem:	2xVM34 / 2xTM38	Cleanfire Injection	2xTM38
Smörjning:	Oil injektion	Oil injection	--
Avgassystem:	2-1	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	60hk/120hk	-125hk/154hk	120 hk
Start:	Manuell	Manuell	Manuell

Chassi

Uppg torrvikt kg:	----	----	----
Framvagn:	IQ	IQ justerbar	IQ Race
Fjädring fram:	Ryde FX MPV	Walker E. Air PiggyBack	Walker Evans Piggyback
Fjädringsväg fram:	25,4 mm	25,4 mm	29,1
Boggi:	IQ	IQ lättvikts	IQ Race
Dämpare:	RYDE FX MPV	Walker Evans	Walker Evans Springless/Piggy
Fjädringsväg bak:	35,3 mm	35,3 mm	35,3 mm
Typ av matta:	38x307x23 mmS-wave	38x 307 / 32 mmRipSaw	38x307 / 32 mm RipSaw
Skidor:	Plast	Plast	Composit/Armerad trolldag
Spårvidd:	--	--	--
bredd/längd:	121x292 cm	121x292 cm	121x279 cm
Tankvolym:	43,5 liter	43,5 liter	34 Liter
Oljetankvolym:	----	----	----

Att äga

Ca pris:	64,900:-/79,900:-	107,900:-/122,900:-	119,900:-
Färg:	Svart	Vit	Röd
Generalagent:	Polaris Scandinavia	Polaris Scandinavia	Polaris Scandinavia



Är du ute efter det där lilla extra så är det utan tvekan SP modellerna du ska titta på.



Shiften har allt man vill ha hos en snöskoter. Bra pris och trevligt sinne.

SNOW MANIA 2009

YAMAHA
2 YEARS
WARRANTY



Mer prestanda, mindre bränsle!

Vi har länge varit banbrytare inom skoterutvecklingen. Med kontinuerlig forskning och suverän ingenjörskonst har vi utvecklat roligare, driftsäkrare och mer ekonomiska skotrar. Vi visade vägen med den revolutionerande miljösnällare 4-taktstekniken som resulterat i bränslesnåla skotrar med suveräna prestanda. Och vi har brutit ny mark när det gäller design, boggiekonstruktion och framvagnsgeometri. Det finns en Yamaha för varje enskilt skoterbehov. Allt från sköna touringmaskiner till vassa racers för dig som uppskattar aggressiv körning. Gemensamt för alla är prestanda, komfort, driftsäkerhet och överlägsen bränsleekonomi. Nu är många nyheter på väg in inför nästa säsong. Det kommer att löna sig att vara ute i god tid.



FX NYTRO RTX



NYHET! FX NYTRO RTX SE



NYHET! FX NYTRO XTX

YAMAHA SMARTCHECK GER DIG 5.000 KRONOR I



RABATT PÅ ALLA 09-OR. GÄLLER TILL 15/11 2008

the art of engineering



YAMAHA

www.yamaha-motor.se



nytt & noterat

NYHETER NYHETER



LUSTER

Med sitt trelagers Dermizax stretchmaterial klarar den här jackan av tuffa väderförhållanden. Vid utvecklandet är stor vikt lagd på komfort, funktion och utseende. Jackan Luster har extra långa ventilation-söppningar under armarna som möjliggör god ventilering. Alla fickor har vattenavstötande dragkedjor och den har ett förlängt ryggparti. Den finns i både dam och herrmodell och kostar 2895:-. Lär dig än mer på www.bergans.no.



ULTIMATE TC

Med en klarlackad svart och vit pinstripad ram, spegelglas, silikonbehandlat band och mjuk foam, är Scotts nya 89 xi Ultimate TC en snygg och riktigt praktisk skotergläja. Priset är 1098:- och dom hittas hos din lokala handlare.



EKONOMISK KVALITET

Hjälmen Fox V2 går nu in i sin andra säsong. Den senaste versionen heter Hart and Huntington. Den kostar 1999 kronor, och är en prisvärd hjälm med Fox-kvalitet. Den finns från storleken XS och ända upp till XXL.

TEAM SNOW N' RACING 2009

Racingsäsongen 2009 kommer Team Snow n' Racing genomföra i SwedenX färger. Eventet SwedenX hade premiär förra året och kommer återkomma även i år. Till en början var det ett rent skoterevent, men det ska i år innefatta mer än så. Teammedlemmar denna säsong planeras bli: Tom Finne, Ted Lindborg och Robin Norberg från Falun, och vidare Ulf Lif från Lima. Dessa racingess är alltså kvar i SNR:s färger och årets förändringar lyder som följer. Nya är Christer de Wall och Oscar Hedman. Petra Lindeborg lämnar sorgligt nog teamet, då hon blivit värvad till storebror Polaris som satsar på eget fabrikssteam i år. På www.dieyoung.se hittar du mer information.



TOBE ♥ PSEPARTS

Sen tidigare vet vi att PSE Parts har haft agenturen för både FOX och Shift här i Skandinavien. Nu är det dags för mer. Med start den här säsongen blir PSE Parts Skandinavisk distributör även för TOBE. —Det ska bli riktigt roligt att arbeta tillsammans med PSE Parts, säger TOBEs ägare Tomas Berntsson och fortsätter: —Dom har gjort ett fantastiskt jobb med de andra varumärkena och det här tror jag blir ett lyft för oss.



TESTPILOT!

Visst vill väl du ingå i en testpanel där du ingår i en grupp som ska utvärdera hur CTEC fantastiska batteriladdare fungerar i fält, verkligheten och på riktigt. Du är väl prenumerant? Om nu så är fallet är det bara att antingen bläddra fram till sidan 96, eller helt enkelt surfa in på www.snowrider.se!



**Heltokigt
erbjudande!**



**Lämna in och gör din service
mellan **1 sep till 31 okt!****

**Så är du med och tävlar om
5st resor till X games USA!**

SNOWRACING.SE
0250 - 55 35 55 ORSA



nytt & noterat

NYHETER NYHETER



SX-ONE helmet

NYA FÄRGER

SnoGears SX-One kommer i år i fyra nya färger, vilket gör det lättare för dig att hitta just den som passar dig och din övriga utrustning. Kompositskalet ska vara mer slitstarkt än en vanlig fiberhjälm och vikten stannar vid 1250 gram. Skärmen är mjuk och inredningen är löstagbar och kan tvättas. SX-One finns i storlekarna XS till 3XL och kostar runt 2390:- och du hittar dom hos BRPs återförsäljare.



Det fjäderbelastade handtaget får spaden att röra i en hävande rörelse. Mycket behagligt för rygg och armar.

LÄTTARE LYFT

Lite hjälp skadar väl inte? Med det här handtaget gör du skottning och grävning, om inte till ett nöje så kommer det i alla fall att gå lite lättare. Monteringen sker helt utan lösa delar och handtaget passar även på redskap med fyrkantsskaft. Vill du veta mer om Lättlyftar'n? Ring då Conventum på 021-600 62 eller maila på conventum@telia.com



SKALLAR&ROSOR

Även Kenny kommer med några pinfärska hjälmdesigner. Den här heter Skull's&Roses, och hjälmen finns i storlekarna XS till XXL. Vikten för en vuxenhjälm ligger runt 1300 gram och juniorhjälmerna ungefär 1100 gram. Den antibakteriella inredningen är uttagbar och kan tvättas. Priset ligger på 1295 för en vuxenhjälm och juniormodellen 995 kronor. Besöker du www.sunbike.se hittar du mer information.

800R

Mer effekt och snabbare gasrespons lovar Boyesens nya Rad Valves till Ski-Doo och Lynx 800R. Dom här och mycket mer hittar du på www.glansgarden.se



RAMBERG

Här är en ny jacka i lätt softshellstretchmaterial och sömlös teknologi. Tekniken gör jackan komfortabel och vindtät.

Den har en justerbar luva, extra långa ventilationsöppningar under ärmarna och stramningsmöjligheter i kragen gör detta till en jacka med många tillpassningsmöjligheter. Ramberg har många praktiska fickor. Det rekommenderade priset är 1795 kronor och den finns i både dam och herrmodell. På www.bergans.no kan du få veta mer.



INTEG

Det finns mängder med instegsmodeller av hjälmar. En av dom heter Fox V1 Razor. Den är lite billigare, men trots det välventilerad och begävad med en snygg högklassig design. Trots att den betraktas som en instegshjälm, är det en fullvuxen hjälm som finns i storlekar från XS till XXL. 1699 är butikspriset och du hittar den hos din Fox-handlare.





TOBE

OR NOT TO BE



THE DIVIDED PANT

BILLET JACKET

TOBE

TECHNOLOGY

tobetechology.com



+46 (0) 176 22 45 99
www.pseparts.com

Ett fel som



Ski-Doo har från att under 80-talet släpat efter rent tekniskt, till att idag sätta snöskoterhistoriska milstolpar så gott som varje år.

Text: Patrik Larsson
Foto: www.mattiaslockar.com

När man jobbar med att göra en tidning har man tusentals läsare som lusläser ens texter. Några av dessa letar fel och ytterligare några färre påpekar också våra misstag för oss.

Visst har alla rätt att göra så, och dom som hittar fel har också i sak rätt. Men några gånger i världshistorien har helt fel i slutändan blivit helt rätt, och i skoterbranschen har vi ett av de allra tydligaste bevisen på det.

Vi får lov att gå tillbaka till början på 1900-talet, närmare bestämt till 1907 för att börja den här historien från allra första början. Det var nämligen då som geniet Joseph-Armand Bombardier föddes ute på bondvischan utanför Valcourt i Quebec Kanada.

Redan tidigt i den lille och blyge Armands liv visade han att han inte var som alla andra, och när han som tioåring byggde en fungerande modelltraktor av en trasig väckarklocka och en cigarrbox, så var omgivningen säkra på att dom hade en mycket speciell pojk i byn.

Eftersom han växte upp i ett landskap som under långa perioder på året låg täckt i snö, vart detta med tiden något som skulle besegras. Han beslutade sig för att bygga ett fordon som han och hans familj skulle kunna färdas i trots att snön var djup.

När han var 15 år stod det första fordonet klart. Det var i praktiken en jättestor propellerdriven släde som drevs av en T-Ford-motor.

Den här högljudna skapelsen körde Armand och hans bror fram och tillbaka tills fadern klev in och satte stopp för

blev så rätt

Ski-Doo sportskotrar 2009

spektaklet. Den var alldeles för stimmig och folk hade börjat klaga.

Nu avskräcktes inte han av det, utan tanken på att konstruera ett snöfordon levde vidare.

Armand jobbade och slet som bilmekaniker på dagarna och uppfann och konstruerade resterande tid på dygnet, och det stora genombrottet kom 1930 då han utvecklade ett framdrivningssystem som revolutionerade färder på snö och ute i träskan.

När han 1934 under en snöstorm inte kunde ta sig till sjukhuset och därför förlorade sin två år gamla son på grund av en blindtarmsinflammation, vart hans motivation att lyckas ännu större.

1937 kunde han för första gången rulla ut sin farkost vid namn B7 ur verkstan. Man skulle med lite god vilja kunna kalla detta för ett snöskoterliknande fordon, men den var stor och klumpig och mer byggd som en bil och för ett flertal passagerare.

B7 såldes det första året i totalt 12 exemplar, och fem år senare startade han sitt företag l'Auto-Neige Bombardier Limitée.

Men denna skapelse gick i graven 1959 då han fick klar sin lilla och lätta snöskoter som bara tog en passagerare förutom föraren. Den första Ski-Doon var född!

Eftersom den skulle ersätta de hundslädar som vanligtvis användes ute på vidderna, kom han upp med namnet Ski-Dog. Det är nu som Tryckfelsnisse gör ett av historiens viktigaste ingrepp.

Någonstans i tryckprocessen av den första broschyren byts nämligen g:et ut mot ytterligare ett o.

Hade inte detta hänt, kan man inte vara riktigt säker på hur dagens snöskotrar sett ut. För vem skulle vilja åka Skidhund Blizzard, Skidhund Formula eller Skidhund MXZ? För att inte tala om Skidhund REV och nu Skidhund REV-XP?

Frågan är alltså om Ski-Doo ens hade blivit så stora som dom är idag om dom haft fel namn från början. Detta leder då till följdfrågorna: Om ståuppkörställning-ens uppfunnits i och med introduk-

tionen av REV-chassit 2003? Vart hade vi varit idag utan detta för historien så viktiga stavfel?

Det vet så klart inte någon, men ni som sett Michael J Foxs "Tillbaka till framtiden-filmer" kan nog föreställa er hur små förändringar i slutändan skulle kunna få riktigt stora konsekvenser. Hur som helst vet vi vart vi är idag, 50 år senare och det är det fortsättningen av den här texten kommer handla om.

Vive la Révolution!

Förra året knockades snöskotervärlden till marken när det nya REV-XP-chassit introducerades. Alla förbluffades över den smått överkliga viktminskningen som Ski-Doo lyckats genomföra och i ett slag förvandlat allt annat på marknaden till gamla tunga dinosaurier.

Precis som förra året kommer Ski-Doo den här säsongen att sälja fyra olika modeller av tvåtaktsportskotrar i Sverige. Det som tillkommit är en allvarlig utmanare till Yamahas fyrtaktsmaskiner, men den är en så stor nyhet i sig att vi måste avhandla den separat.

Den enda egentliga övergripande förändringen som gäller alla XP-modeller är att utväxlingen i boggi fjädningen omarbetats.

Med en nykonstruerad bakre boggi-arm har man fått fjädningen att vara mer följsam vid lugnare körning, men samtidigt arbeta hårdare när belastningen blir högre.

MXZ X 800R och TNT återkommer i det närmaste oförändrade, förutom att TNT har växlats ner runt 10%.

Även den populära storsäljaren 550X som fortfarande baseras på det gamla REV-chassit återkommer i stort oförändrad även den.

Den stora förändringen är att SDI:n, den semi-direkt-insprutade 600:an ersätts av den nya med DI, alltså direkt-insprutning.

Det har redan skrivits spaltkilometer om den här idag helt revolutionerande motorn, och mer kommer det att bli. Saken är ju den att den här motorn är av ett mycket stort intresse på många olika sätt. Dels används den av två skotertillverkare, den används redan första

året i både sportmaskiner, hybrider och lössnöracers. Sen är tekniken så ny och lovar så mycket, att det här utan tvekan är det största som hänt snöskotern sen ståuppkörställningen introducerades 2003. Så när den här säsongen är över kommer vi att vara uppe i spaltmil med text och kanske mer, så vi börjar väl på en gång.

Evinruide

Tvåtaktsmotorn har en rad inbyggda problem. Är man tvåtaktsfantast brukar man kalla dessa problem för charm, är man en vanlig skoterbrukare blir man bara irriterad.

BRP har i och med sin introduktion av en DI-motor gjort ett verkligt seriöst försök att lösa några av dom.

Ett av dessa är bränsleförbrukningen, som under vissa förhållanden hålls på en nivå som man kan leva med, medans den under andra kan få en att storkna.

Steket att gå från förgasarmotorer till insprutningsmotorer har botat detta problem något. Men snöskotrar drar fortfarande över lag för mycket bränsle.



Hopp och lek! Precis som på dagis. REV-XP är lekmaskiner ända ut i skidspetsarna.

Den motor som skiljt sig från mängden är BRPs egna 600 SDI, som dom alltså nu använder som måttstock när det gäller E-TEC-motorn, så vi följer deras exempel och förklarar skillnaderna utifrån den.

För att kunna sänka bränsleförbrukningen har man alltså valt att använda sig av en teknik där man tillsätter bränslet direkt i förbränningsrummet, i stället för i vevhuset eller i någon av cylinderns kanaler.

Den stora grejen med detta är att man helt undviker färskgasförlusten som vanliga tvåtaktsmotorer har, och då även SDI-motorn till viss del.

I en DI-motor tillsätter man bränslet när kolven rent fysisk har stängt avgasporten, och bränslet blir alltså kvar där det gör någon nytta. Alltså inte i pipan eller i vevhuset.

Av praktiska skäl måste man vid DI använda sig av en enda injektor per cylinder. På 600 SDI däremot har man tvingats att använda sig av två injektorer, mest för att dom är av en lånad typ av injektor som inte från början är framtagen för det här ändamålet. Det har varit det enda sättet att få motorn att fungera över hela effektregistret.

När man nu använder sig av bara en

krävs det alltså en hel del mer av denna enda injektor för att den ska klara av allt från tomgångskörning till max effektuttag.

De nya injektorerna jobbar med ett mycket högt tryck som byggs upp av en kolv som styrs elektromekaniskt genom den för E-TEC speciellt konstruerade motorstyrningen ECM. Den här nya typen av injektor har mängdreglering, vilket den gamla typen alltså inte hade, och det är ECM:en som bestämmer hur hårt, hur länge och hur mycket kolven ska pressa, beroende på varvtal och effektuttag. Vi återkommer mer om ECM:en senare.

På grund av det höga trycket och att injektorerna sitter i förbränningsrummet produceras en hel del värme i dom, en värme som man måste försöka att bli av med.

Detta är löst genom att man har använt sig av en öppen bränsleloop som cirkulerar blänslet i en slinga. På detta sätt kyls injektorerna till en nivå så att dom inte ska skadas.

Tack vare den nya och mycket exakta motorstyrningen och direktinsprutningen har man lyckats att sänka öka räckvidden med 19% jämfört med marknadens tidigare snålaste motor, 600 SDI.

Med en lägre bränsleförbrukning får man även lägre mängder utsläpp, alltså en renare motor och Ski-Doo tror att man ska klara av även de krav som EPA kommer att ställa år 2012.

Tack vare systemets precision har man även kunnat sänka tomgången till låga 1200 varv, och i det läget ger ECM:en motorn bränsle som motsvarar tomgången på en 200-kubiks-motor. Detta ger den dels den här låga tomgången, men det ger även motorn ett mycket säregget ljud du aldrig tidigare hört komma från en tvåtaktare.

Ett annat problem med tvåtaktstekniken är lukten som sätter sig i kläder och all medförd utrustning. Nu kanske inte det är lukten i sig som är det största problemet, utan de förorenande utsläppen som följer med att man dels förbränner oljan och att massor med oförbränd olja följer med ut med avgaserna.

I en fyrtaktare är vevpartiet och förbränningsrummet helt separerade, och ingen eller väldigt lite olja letar sig in i förbränningsrummet, vilket medför att en fyrtaktare inte genererar någon eller i alla fall lite oljelukt, om den inte är trasig förstås.

En fyrtaktare kan så klart lukta riktigt illa den med, men då går den på choke, och det är en annan sak.

I en traditionell tvåtaktare som använder undersidan av kolven till att genom kanalerna trycka upp eller alternativt att pipan suger upp färskgasblandningen till förbränningsrummet, måste gasen föra med sig den olja som behövs för att smörja motorns utsatta delar.

För att detta ska funka, skickar man in så stora mängder olja att den på ett eller annat sätt ska leta sig fram dit där den behövs.

Men på grund av att alla färskgaser drar med sig olja, förbränns mycket av den och genererar därmed detta som vi kallar tvåtaktsdoft. Gott!, säger du. Blä!, säger sambon.

För att lösa detta problem har man gått ifrån den många gånger oexakta vajerstyrda och av vevaxeln drivna mekaniska oljepumpen.

Man har nu i stället valt att använda sig av en elektrisk pump som mycket precis styrs av ECM:en och den fördelar oljan till de kritiska ställena i motorn via fyra slangar, två till vevpartiet och två till RAVE-ventilerna.

På det här sättet har man en pump som jobbar med mycket större precision, och har fått en halverad oljeförbrukning jämfört med 600 SDI.

Detta ger en bättre oljekonometri, vilket kanske inte är direkt avgörande vid ett



Ski-Doo REV-XP MX Z 600 HO E-TEC kommer till Sverige endast i X-utförande. Det betyder bland annat stötdämpare i världsklass.



För dig som bara nöjer dig med det senaste vad det gäller teknik finns det bara ett val i Ski-Doos modellprogram. 600 E-TEC.

köp, men man har som sagt minimerat tvåtaktslukten, och bara det kan fälla avgörande om det ska bli affär eller inte.

En lite rolig funktion man kunnat lägga in i ECM:en tack vare den elektriska pumpen är en konserverings-cykel som aktiveras med en knapptryckning. Du vet, eller kanske har hört talas om folk som konserverar sina motorer genom att hålla i lite olja i cylindrarna och dra runt motorn några varv inför sommarförvaringen? Detta sköter nu skotern alldeles själv.

Till sin E-TEC-motor har Ski-Doo tagit fram en helt ny olja.

—Det är den bästa oljan vi någonsin jobbat med, säger Ski-Doos representant Bosse Strandberg.

Oljan som är semisyntetisk är framtagen för att kunna förbrännas och därför ge ifrån sig så lite avgaser och därmed lukt som möjligt. I tester säger sig Ski-Doo också kunna se markanta skillnader i motorslitage jämfört med andra produkter på marknaden. Oljan går även att använda till andra tvåtaktsmotorer och priset borde hamna i nivå med andra delsyntetiska oljor.

Driftsäkerhet

Nästa problem för tvåtaktaren är det här med driftsäkerheten, eller många gånger bristen på driftsäkerhet. Nu har



ju den blivit många gånger bättre med åren, men på 600 HO E-TEC ska den ha blivit ytterligare lite bättre.

Dels ska förhoppningsvis smörjningen fungera bättre, men färre skärningar som följd. Tack vare den avancerade motorstyrningen borde man även kunna minska risken för värmenyppningar.

Men den största och direkt märkbara skillnaden är att man nu vågar sig på att ge garanti på tändstiften. Ja ni hörde rätt... Köper du en Ski-Doo med E-TEC-motor får du tre år eller 1000 mils garanti på dina stift.

I och med att injektorn i princip har tagit tändstiftets traditionella plats mitt i topplocket, så har det fått lov att glida lite åt sidan.

För att sen funktionen hos tändningen ska bli så perfekt som möjligt kräver E-TEC-motorerna ett speciellt indexerat tändstift. Det som nämligen är noga, är att inte elektrodens båge hamnar mellan injektorns inlopp och stiftets gnista och därmed stör tändförloppet.

Den här nya motorn har även arvt de 3D-Rave-ventiler som tidigare bara använts på 800R-motorn som introducerades till säsongen 2007. Den förändring som gjorts är att RAVE-ventilerna nu fysiskt har kopplats ihop med en brygga för att hela tiden jobba likadant.



MX Z TNT är lågpris-maskinen som har allt, förutom mycket effekt. Men med den lägsta vikten spelar det mindre roll. X-paketets dämpare och 38-kammar väger upp alltsammans i ett paket som kostar 98 900:-

800R-motorn påverkar chassit till det lite sämre. Inte farligt mycket och ni som bara måste ha 150 hästar skiter ju faktiskt i det.

3D-Rave-ventilerna arbetar som man förstår av namnet i tre steg.

På tomgången och vid körning på lågt varv är alla ventilerna stängda genom att vevpartiets vacuum suger ner det andra stegets port i stängt läge. Detta ger en låg avgasport, som ger motorn ett bättre vridmoment, eller lite mer effekt vid låga varv.

Kommer man sen upp på mellanregistret öppnar ECM:en det mellersta steget till dess neutrala position, genom att släppa vacuumet. Nu är avgasporten designad för att ge så mycket effekt som möjligt på medelhöga varvtal.

Gasar man på ytterligare från det här läget styr ECM:en om så att övertrycket i vevpartiet skjuter upp även det sista steget och motorn ger nu så mycket effekt den bara kan.

RAVE-ventilerna har nu även försetts med en givare som talar om för ECM:en hur mellanventilen står bland annat när motorn ska startas. För när man ska dra igång motorn blir det enklare om kompressionen är något lägre än med alla ventiler stängda, så den ser till att det mellersta steget är öppet tills motorn gått igång. Nu har det varit mycket snack om den här ECM:en, så det är väl dags att prata lite om bara den.

ECM brukar stå för antingen Electric Control Module eller Engine Control



Det bor en Blair Morgan i oss alla, och med en XP i händerna är det svårt att hålla igen.

Module, och båda förklarar väl ganska bra vad det handlar om bara man vet att man håller på med motorer.

Den här modulen är speciellt framtagen för E-TEC-motorn, och den innehåller bland annat en ganska kraftig dator. Den här datorn kan utföra 8000 beräkningar per sekund och den jobbar hårt med att styra och kontrollera alla E-TEC:ens funktioner.

På grund av datorns höga kapacitet skapas det mängder med värme, och överhettad elektronik brukar aldrig fungera riktigt bra i längden. Detta har man fått lov att lösa, och lösningen är lika enkel som genial.

Man har helt enkelt bara lett den öppna bränsleloopen som redan kyler injektorerna, även rakt igenom ECM:en så att även den ska hålla sig inom rimliga temperaturgränser.

Massor med el

Man brukar ofta svära högt över fordons elsystem om dom krånglar, och ett av de vanligaste problemen är att batteriet bal-lar ur. Detta speciellt på fordon som står still i långa perioder.

Nu skulle man ju kunna tänka sig att den här nya motorn med så mycket viktiga funktioner som är direkt beroende av ström för att över huvudtaget fungera, att den skulle behöva ha ett sjuhelsikes till batteri.

Men även här har Rotax tekniker tänkt

till några extra gånger. För att i stället för att använda sig av ett batteri, har man dels tagit fram en ny speciell generator. Men man har även konstruerat komponenterna för att dom enkelt ska väckas till liv, bara man drar i startsnöret.

Den nya typen av generator genererar 490 watt i grundeffekt, men den kan momentant spotta ur sig upp till 1200 watt. Detta ska oftast räcka till för att väcka allt till liv som måste fungera när motorn ska dras igång.

Vid vår första bekantskap med den här motorn uppe i norra Finland, gick den utan knot igång på första rycket trots att termometern visare kallare än minus 20 grader.

Det här enda draget gav den nya tändningen sitt, startade upp ECM:en, knuffade igång den specialkonstruerade bränslepumpen och väckte oljepumpen till liv, och alla var nöjda och glada. Inte heller vart vi ståendes i det karakteristiska molnet av tjock vit rök heller som brukar uppstå vid en kallstart av en tvåtaktsmotor, så något verkar dom ha gjort rätt.

Balans

Vid SnowShooten i USA där vi i skoterpressen får chans att provköra, men först och främst fotografera alla de kommande skotermodellerna hamnade vi den här gången på samma ställe i Colorado som förra gången. Men den här

gången hade vi mer tur med snöförhållandena och slapp köra i grus och lervalling de första kilometrarna.

Alla tillverkarna gjorde allt för att visa upp sina nyheter och Ski-Doo var inte sämre. I sportsegmentet var Ski-Doo:s största nyhet så klart 600 HO E-TEC-motorn.

Körmassigt var allt sig likt. REV-XP-maskinerna var fortfarande absolut lättast, och ingen annan hade ens försökt sig på ett seriöst försök att matcha dom.

Den lätta känslan av att köra maskinerna var alltså ingen nyhet längre, men skotrarna gav inte ett dugg sämre upplevelse för det.

TNT 500SS är den absolut lättaste maskinen av dom alla, och Micke Ljungberg som tog sig några rejäla flygturer med den var lyrisk över denna smidiga och fantastiskt välbalanserade skoter.

Hos 600 E-TEC är det två saker som utmärker sig. Dels är det den speciella tomgången som låter som en liten fyr-taktsmotor och så är det att den nästan känns allt för lättgasad. Den liknar ingenting vi kört förut, och man skulle kunna tänka sig att om man får fram en DI 800 med samma lätta gas, så skulle det nästan kunna bli lite farligt för ovana skoteråkare.

800R är så klart lika brutal som den ska, och i jämförelse med E-TEC blir den här i stället alldeles för tunggasad,

småsaker javisst, men vad ska man gnälla på om allt annat är suveränt eller åtminstone jättebra.

En upplevelse som vi alla fick var att REV-XP-chassit kommer mest till sin rätt med en mindre motor. Alla chassits bästa egenskaper framträder alltså bäst med de båda 600:a-motorerna. 800:an däremot ger mer av ett intryck från en äldre skoter. Det är inte mycket, men märkbart.

Förmodligen är det så att en större motor procentuellt påverkar ett lättare chassi och dess köregenskaper mer än en mindre och lättare, och ju lättare ett chassi blir, desto mer påverkas det av en större motor.

Tar man till exempel Arctic Cats nya Z1 Turbo som är tung på alla vis, så känns den i alla fall mycket välbalanserad och smidig trots den högre vikten. Det verkar här som att den större och tyngre motorn balanseras upp av det tyngre chassit, och det ger ett mycket bra slutresultat.

Så långt våra upplevelser av Ski-Doos nya chassi, men vi behöver få lite intryck av någon som kört REV-XP betydligt mer.

Kvick

Vi når Blair Morgan via mobiltelefon då ha är i USA och ligger i hårdträning inför motocross-säsongen, som i skrivande stund snart ska dra igång. Blair Morgan har sen 2002 kört för Ski-Doo, och värvingen från Arctic Cat var enkel.

Ski-Doo visade helt enkelt vad det var för maskin som han skulle få vara en av dom första i världshistorien att få köra på crossbanorna runt om i Nordamerika.

Maskin som han fick se var så klart en Ski-Doo REV, och han vart helt stum. Han skrev på direkt, och resten är historia.

Tack vare hans mångåriga styrning för Ski-Doo i USA har han haft en ganska bra men inte en fullständig inblick i vad som hänt i utvecklingen av REV-XP.

—Har du varit inblandad i processen med att ta fram den nya maskinen?, frågar vi.

—Ja visst, tack vare alla mina år som jag kört för Ski-Doo har dom alltid lyssnat på våra åsikter och idéer. Det har så klart mest rört sig om saker som gäller på crossbanan, men alla typer av körning hör ju ihop, svarar Blair.

Hans team var även dom som fick några av de absolut första exemplaren som dom skulle testa på crossbanor, under hårdast möjliga förhållanden. Dom skulle helt enkelt utvärdera och kolla om maskinen hade några svagheter som

behövdes åtgärdas, innan den skulle lanseras offentligt.

Hittills har han hunnit med att köra REV-XP i närmare två säsonger. Vi frågar om hans första intryck av maskinen när han för första gången fick köra ett i det närmaste färdigutvecklat exemplar.

—Det var helt klart den lägre vikten, vilket så klart inte är direkt överraskande, den var ju faktiskt så mycket lättare än allt annat. Det fantastiska var att den var så kvick och imponerande rörlig, svarar Blair.

Till skillnad från många andra crossförare, speciellt här i Sverige gillar han de långt framflyttade fotholkarna, och han har inte heller valt att bygga om dom, utan låtit dom behålla sin placering, ända längst fram.

—Jag gillar den mycket framflyttade förarpositionen och den har jag vant mig vid. Vi hade däremot lite problem när

REV-XP skulle provas fram, för jag tävlade ju då samtidigt på en klassisk REV och då vart bytena emellan maskinerna lite kämpiga, och det gick ut över min körning under tävlingarna, berättar han.

Blair tror också att REV-XP rent historiskt är en mycket viktig del i utvecklingen av snöskotern.

—Du vet, alla strävar ju alltid efter att få köra något som är snabbare. Gör man då en skoter som är 20 kilo lättare än allt annat, och resten är lika, så kommer den ju att i alla lägen gå fortare, säger Blair.

Vi frågar hur han tycker att maskinerna har fungerat över lag de senaste åren.

—Vi har kört dom både i Pro Open och i stock-klasserna och dom har fungerat mycket bra. Problemet är väl bara att dom har fungerat mycket bättre än vad min körning och mina resultat den senaste tiden har visat, skrattar han.

Blairs åsikt om Ski-Doo i allmänhet är

att dom ett bra tag nu legat åtminstone två år före de andra i utvecklingen på det mesta.

—Föresten kör jag inte Ski-Doo längre, mitt kontrakt gick faktiskt ut i slutet på april, och jag är tveksam om det kommer bli någon fortsättning, berättar Blair.

Det han syftar på är de ekonomiska svårigheter Ski-Doo nu börjat känna av på grund av den allt svagare amerikanska dollarn.

Just nu ligger den amerikanska och den kanadensiska dollarn ganska lika i värde, vilket dom historiskt väldigt sällan gjort, och speciellt inte under de senaste åren.

Den kanadensiska dollarn har stått märkbart lägre i värde, och detta har gjort att kanadensiska Ski-Doo länge har tjänat massor med pengar på sin enorma försäljning till USA. Så kanske detta är början på slutet för Ski-Doos



För att kunna vara så lätt som det bara är möjligt, måste man använda sig av en konventionell förgasarmotor. För just nu tillför SDI och även DI-tekniken alldeles för mycket vikt.



Det är lätt att se snabb ut på en snabb skoter, och MX Z 800R är faktiskt snabbast. Den vann ju förra årets BLS med bravur. Grym acceleration, skrämmande toppfart och allmänt charmig är receptet.

på senare tid många gånger överlägsna framgångar rent tekniskt gentemot de andra tillverkarna.

Att det sen skulle vara USA:s ekonomiska tillbakagång som i slutändan skulle kunna ta ner Ski-Doo från toppen låter väl lite långsökt för oss vanliga dödliga, men om man tänker efter så låter det ju ganska rimligt. Mindre pengar ger mindre forskning, mindre forskning leder till att man forskar smalare och på sånt som man anser sig veta kommer att betala sig, och på det sättet kan man missa de verkligt stora genombrotten.

Framtiden

På frågan om vad han tror kommer närmast efter förändringen av körställningen, och nu den drastiskt minskade vikten svarar Blair.

—Allvarligt talat, jag vet inte. Det är svårt, men jag tror att fyrtaktarna kommer att fortsätta göra framsteg. Jag gör bara parallellen till vad som händer inom motocrossen för några år sen. Många dömde länge helt ut fyrtaktarna, men nu dominerar dom totalt, svarar han.

Men trots att vikten förmodligen kommer att gå ner markant på 4t-motorerna, har vi ju nu fått ytterligare något som man ska ta med i beräkningarna och spekulationerna, och det är den nya DI-tekniken.

—DI kanske till och med för tillbaks tvåtaktarna till motocrossen. Om tekniken är så bra som många hoppats på. Problemet är väl bara att tillverkarna förmodligen kan tjäna mer pengar på sina fyrtaktare, och bara det kan ju ta död på tvåtaktaren i det långa loppet, säger Blair.

Förutom funderingarna runt motortekniken säger han sig även tro att skotrarna med tiden kommer att komma i ett "tighter package", alltså att dom kommer att bli mindre och åter igen mycket lättare.

—Jag har hittills inte sett något sådant ligga i pipen för Ski-Doo, och jag har heller inte fått testa något liknande än, säger han, men vad ska han säga egentligen? Det låter i alla fall som att han talar sanning, så vi får väl lita på det just nu.

Han är i alla fall övertygad om att Ski-Doo redan har klart för sig vad dom ska göra här näst.

—Dom har så klart en plan på hur dom ska få så många som möjligt att spendera sina pengar på nya maskiner, om inte varje år, så vart annat, vart tredje år. Det är därför dom inte släpper alla nyheter på en gång, utan håller inne saker för att introducera den vid rätt tillfälle, spekulerar Blair.

Om man tänker efter på vad som hänt de senaste åren låter de här teorierna riktigt troliga. För visst känns E-TEC-motorn lite väl mycket genomarbetad? Samtidigt som den på en gång används i flera olika modeller och i flera olika segment?

Under 100

Ski-Doo:s sportmaskiner har på många sätt redan förra året seglat ifrån konkurrensen på många sätt. De enda som hänger på är Lynx Rave, vilket inte är så konstigt.

TNT är förmodligen ett av årets absolut bästa skoterköp. Du får det modernaste chassit som kan frambringas, och trots att det ska vara en ekonomimodell är dom i Sverige utrustade med X-paketets stötdämpare, med clicker-dämpare i framvagnen och längst bak i boggin, medan centrumdämparen är en renove-

ringsbar aluminiumdämpare. Mattan har 38 millimeter höga kammar och allt detta får du för under 100 000 kronor!

600 HO E-TEC köper du som ska ha det senaste, så är det bara.

800R, ja vad säger man... Ni som kommer köpa den vet vilka ni är, och ni nöjer er aldrig med något mindre än det värsta. Att den sen är förra årets Bästa LedSkoter och alltså regerande mästare gör ju inte saken sämre.

Ski-Doo ser på pappret ut att kunna göra ännu en mycket bra säsong, och vi väntar fortfarande på att konkurrenterna ska svara upp på Ski-Doo:s innovationer. Förändringen kanske är på väg och den kanske kommer fortare än vi anar, nu då förändringens vindar blåser hårt över världsekonomin.



Alla tre XP-sportmaskiner har Clicker-dämpare fram, även den billigare modellen TNT.



800R Power TEK återkommer i år, och är bara så brutal. Men nu väntar vi på en 800R DI.



Förarmiljön är minimalistisk och helt utformad enligt de senaste trenderna.



Vid stående körning är det svårt att utnyttja fotholkarna maximalt. Dom sitter helt enkelt för långt fram för de flesta.



Nu kan man sitta som en vanlig människa igen. Inte lika tufft men förbannat praktiskt.



600 HO E-TEC, en gammal motor har blivit som ny igen. Där tändstiftan satt förut sitter det nu en nytvecklade typ av injektor som kan mängdreglera hur mycket sås som ska sprutas in. Ett måste för en DI-motor. Den klassiska oljepumpen är borta och har ersatts av en elektrisk som styrs av den nya ECM:en, alltså motorstyrningen. På det sättet har man halverat oljeförbrukningen jämfört med föregångaren 600 SDI. 3D-RAVE-ventilerna har motorn fått arva från 800R Power TEK, men ventilerna är nu ihopkopplade för att jobba samtidigt.

TEKNIK FAKTA

800R/ 600 E-TEC/ TNT 550 X

Motor

Typ:	2-cylindrig 2-takt	2-cylindrig 2-takt
Volym cc:	799,5/ 594,4/ 597	553,4
Borr/slag mm:	82x75,7/ 72x73/ 76x65,8	76x61
Bränslesystem:	2xTMH40-DPM/ DI/ 2xTMH-40	2xVM34
Smörjning:	Separat	Separat
Avgassystem:	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	149@8150/ 114@8100/ 102@8000	56@7000
Start:	Manuell (elstart tillbehör)	Manuell (elstart tillbehör)

Chassi

Uppg torrvikt kg:	193/ 188/ 182	197
Tunnel:	REV-XP	REV
Framvagn:	REV-XP	R.A.S.
Fjädring fram:	HPG T/A Aluminium Clicker	HPG T/A Clicker.
Fjädringsväg fram:	22,9 cm	22,9 cm
Boggi:	SC-5	SC-4
Dämpare bak:	HPG Racing Clicker	HPG T/A
Dämpare fram:	HPG T/A Aluminium	HPG T/A
Fjädringsväg bak:	38,1 cm	38,1 cm
Typ av matta:	38,1x305,1x3,18 RipSaw	38,1x307,2x3,18 RipSaw
Skidor:	Pilot 145 mm	Pilot 145 mm
Spårvidd:	119,5 cm	119,5 cm
Längd/bredd/höjd:	298x122x100 cm	289x122x102 cm
Tankvolym:	40 liter	40 liter
Oljetankvolym:	3,7 liter	3,5 liter

Att äga

Ca pris:	129 900/ 121 900/ 98 900:-	74 900:-
Färg:	Svart/ svart-vit/ gul-svart	Gul-svart
Generalagent:	BRP Sweden AB	BRP Sweden AB



Björnlyan

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

Med huv blir den ett utmärkt skotergarage. Praktiska tillbehör som skotergrind, jeepdunkhållare, verktygslåda mm.



S2240



S1938

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

S1335

Totalvikt 650 och 750 kg. Obromsad.

S1533

Totalvikt 650 kg. Flakstorlek 152x325 cm. Obromsad.

S1537

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

S1938

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

S2240

Totalvikt 1250 kg. Flakstorlek 220x402 cm. Broms.

Finn återförsäljare på
www.bjornlyan.se

FOGELSTA

Björnlyan



Vi går vidare

Skandinavien största skoterhemsida ska nu bli ännu större och ännu bättre!

Av: Patrik Larsson

Den 12:e september år 2001 publicerade vi vår första nyhet på www.snowrider.se. Sen dess har ni kunnat läsa tusentals nyheter. Oftast riktigt seriösa, men även lite oseriösa och ibland även rent av barnsliga.

Med åren har nya funktioner tillkommit, testats ett tag och sen försvunnit. Vissa delar av [snowrider.se](http://www.snowrider.se) har blivit rena succéer medan andra har fallit ner platta som pannkakor. Nu är det dags att förändra och testa lite nya saker igen.

Det som försvinner är bland annat stöldbanken, skrivbordsbilder, snödjupsguiden, bloggen och mobilhörnan. Men eftersom inget utesluter det andra, kan så klart funktioner komma tillbaka igen om många av användarna skulle önska det.

Det viktigaste blir ändå kvar. Vårt fantastiska forum behåller vi oförändrat och vår mycket populära SnowShop kommer

inte att försvinna i första taget. Inte heller avdelningen för läsarbilder. Vårt mål är att helt enkelt ha färre saker som sköts bra, istället för många som sköts dåligt. Vi kommer även fortsätta att leverera snabba och enkla nyheter.

Föresten! Har du någon nyhet som du tycker skulle passa snowrider.se? Du kanske har ett evenemangstips? Sitter du på några racinghemligheter eller lite vanligt skvaller? Tveka inte att skicka det till oss.

Det nya

Vad är det som är nytt då? Jo, det är bland annat det nya utseendet. Vi har försökt göra första sidan mer överskådlig och enkel. Du ska även få en bättre överblick av de senast publicerade nyheterna, samtidigt kommer du även att få en liten inblick i vad som händer på SnowRiders systertidning Street&Strips hemsida.

I och med att vi till i år har breddat SnowRiders innehåll genom att även innefatta en hel del ATV, så kommer även det att påverka nyhetsinnehållet.

Helt nytt är även filmrutan. Här kommer du som läsare, precis som vi, kunna lägga upp roliga och intressanta filmsnuttar genom YouTube-länkar. Men den kanske största nyheten är ändå funktionen Zmag.

Zmag gör det möjligt för oss att lägga upp tidigare tidningar i ett elektroniskt dokument. På detta sätt kan du gå till-

baks och studera tester, du kan läsa tekniska artiklar eller bara kolla upp tidigare presenterade fakta.

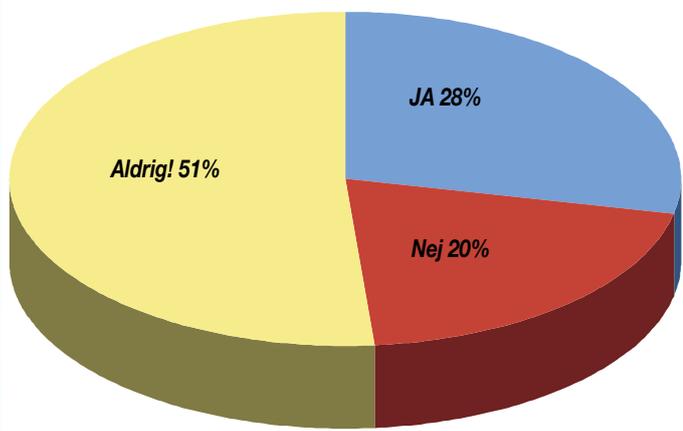
Detta blir alltså ett enormt sökbart uppslagsverk och ett fantastisk historiskt dokument över vad som hänt i skotervärlden de senaste åren. Och du kommer att ha allt detta fritt tillgängligt bara några klickningar bort. Du kommer även att på ett enkelt sätt kunna komma i kontakt med de företag som valt att annonsera i vår tidning, då deras annonser är länkade till respektive företags hemsidor.

Eftersom SnowRider har funnits i hela 12 år har vi hunnit vara med om ett teknikskifte, från ett mer manuellt och analogt system att göra tidningar, till ett som är helt digitaliserat. Det är någon-

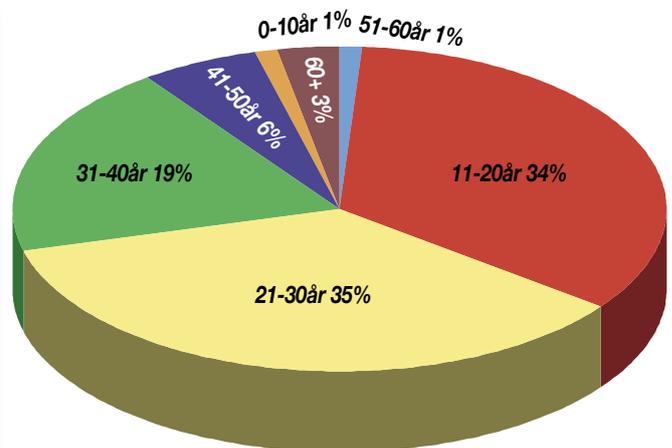
stans där i skiftet mellan teknikerna som gränsen går på hur gamla tidningar vi kommer kunna lägga upp.

Så fort det senaste nummer av SnowRider är klart, kommer vi även att lägga upp det för påseende. Men du kommer inte att kunna läsa all information direkt, för vi vill ju fortfarande att du ska stödja oss genom att masa dig iväg till butiken och lägga vantarna på ett aldeles eget exemplar av tidningen. Om du nu inte är så smart så att du redan prenumererar.

Nu kör vi! Vi tar ytterligare ett stort steg in i framtiden!



I slutet av förra vintern frågade vi: "Har du fått nog av vintern?". Hälften av er svarade att det gör ni aldrig!



Under sommaren frågade vi: "Hur gammal är du?" Inte helt överraskande var gruppen 21 till 30-åringar störst. Men inte långt efter kom glädjande nog 11 till 20-åringar. Så vi med en annalkande 40-årskris är ändå i gott sällskap.



Förare: Micke
Bild: Daniel
Plats: Armsjön
Luftar Fll:an. (Den funkar än...)



Förare: Mikael Grönlund
Bild: Kent Häggström
Plats: Gittsfället
Var dags för lite fika. Så man gatt ju
göra en stilig parkering.



Förare: Totte, Tias och Fredrik
Bild: Jutta
Plats: Sälen
Ödmjuka pojkar!



Förare: Oscar
Bild: Per
Plats: Grövelsjön
Vänder RR i en snödriva



Förare: Ingemar
Bild: Loven
Plats: Sälen

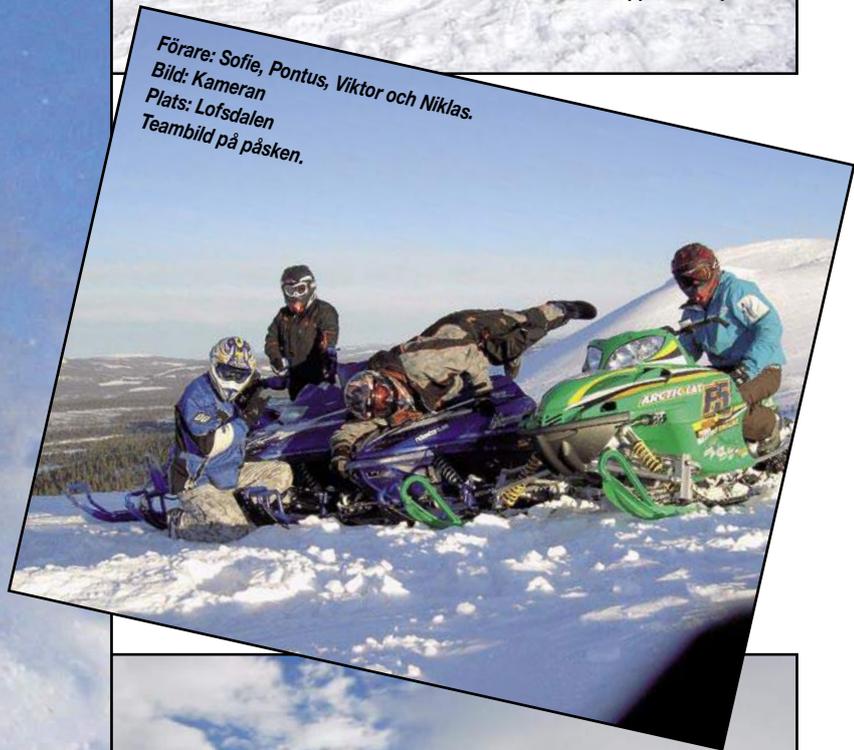


Förare: Jag
Bild: Thomas
Plats: Åreskutan
Början på en vändning...



Förare: Elias
Bild: Pappa
Plats: Näldsjön
Klart att man ställer upp för familjen!!!

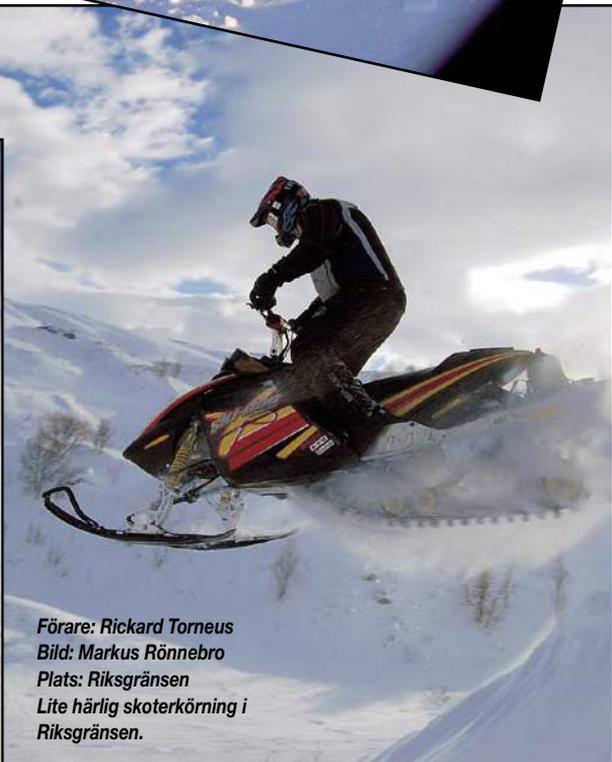
Förare: Sofie, Pontus, Viktor och Niklas.
Bild: Kameran
Plats: Lofsdalen
Teambild på påsken.



Förare: Jerry Fredriksson
Bild: Lukas
Plats: Frostviken
Finväder!



Förare: Rickard Torneus
Bild: Markus Rönnebro
Plats: Riksgränsen
Lite härlig skoterkörning i Riksgränsen.



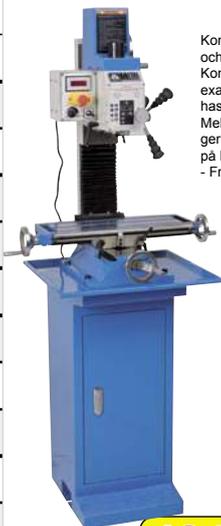
HANDLA ONLINE

Du kan även beställa direkt från vår hemsida...

www.verktygsboden.se



BÄNKFRÄSMASKIN VARIABEL



Kombinerad borr och fräsmaskin. Kompakt och exakt med variabel hastighet. Mekanisk växellåda ger bra styrka även på låga varv. Borr - Fråshuvud tiltbart



10.700:-
Art. nr. 74350

FYRPELARYFT FPA309

Fyrpelaryften är en hydraulisk billyft av god kvalitet. Perfekt vid servicejobb och reparationer. Försedd med två graderade plattor för hjulinställning.

Tekniska data:
Lyftkapacitet: 4,2 ton
Lyft höjd: 1830 mm
Totalhöjd: 4412 mm
Vikt: 1125 kg



27.850:-
Art. nr. 74232

METALLSVARV/ FRÄS CQ6128 610 MM



Kombinerad fräs och svarv lämplig för reparations- och hobbyarbeten. Levereras med golstativ.

20.320:-
Art. nr. 76537

BORR / FRÄSMASKIN DRIM-30S MED DIGITAL LÄSENET

Användningen av standardiserade komponenter från fräsarna i VHF-serien gör att borrarfräsarna i DRIM-serien. I första hand är de avsedda som fräsar och andra hand är avsedda som bormaskiner. Stabil, lätt omkopplingsbar kuggväxel, oförminskad kraftöverföring.



36.400:-
Art. nr. 74158

BÄNKFRÄSMASKIN MODELL ZX45



Kombinerad borrar- och fräsmaskin. Fråshuvudet höjes och sänkes med hjälp av hissmotor via laxstjärtsgejdr. Motor 400 V 1,1 kW/1,5 hk



16.560:-
Art. nr. 69427

RÖRBOCK FÖR TUNNVÄGGIGA RÖR



Professionell rörbock för tunnväggiga rör, passar både för yrkesmässig bruk och till den kräsne hobby mekanikern.



7.450:-
Art. nr. 75443

MIGSVETS ERFI TWIN-MIG 150



Driftsäker svets med kopparladd transformator och svetsat chassi. Kraftiga hjul gör den lätt att flytta. 3m slangpaket SB150 med europafatning.

4.995:-
Art. nr. 53581

PLÅTFALS-SET 508MM PROFIFLUS



Stabil plåtfalsmaskin som är mycket lämplig för bilbyggare och renoverare. Den kraftiga konstruktionen gör det lätt att tillverka plåtdelar till din renovering.

5.280:-
Art. nr. 78009

KRYMP OCH STRÄCK FOTMANÖVER



Krymp och sträckmaskin för yrkesbruk. Fotmanövrering gör maskinen ändamålsenlig för den kräsne användaren. Den kan skapa kurvor ner till en diameter på 75mm.

8.995:-
Art. nr. 74103



TVÅPELARYFT 4-TON

Hydraulisk tvåpelaryft med själv-låsande lyftarmar. Lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Max lyft höjd 1800 mm.



16.830:-
Art. nr. 69440



1.976:-
Art. nr. 77921

HYLSNYCKELSATS 3/4" 19 - 50 MM

Hylsnyckelsats av kromvanadium stål. Kraftig sats med 3/4" infästning. 21 - delar.



446:-
Art. nr. 77922

VERKTYGSBODEN

BRÄMHULT • BORÅS • KÄLLBÄCKSRYSYDSGATAN 1
TEL. 033-15 72 75 • www.verktygsboden.se • Ordertel: 033-20 26 50

VERKTYGSBODEN

3000m² Butik i Borås

Samtliga priser
inkl. moms

Öppettider • Vardagar 8.00 - 18.00 • Lördagar 9.00 - 15.00 • Söndagar 11.00 - 15.00 (sönd. stängt i juli och augusti)

RESERVIK

Med tre remmar bak sitter skyddet still och som det ska. Genom att skyddet håller koll på låret och smalbenet, så skyddas knät mellan från att skadas. Snälla kommentarer om Björns läckra ben tas gärna emot på bjorn@snowrider.se.



Det är lårets omkrets som bestämmer storleken på skyddet. Sen får man anpassa det till knät med hjälp av olika tjocklekar och storlekar på skumgummikuddarna som följer med.

Att vika knäna åt fel håll är någonting skotercrossåkaren är van vid, hur oskönt det än kan låta. Men visst finns det väl bot för denna åkomma? Javisst!

Av: Patrik Larsson

Hur många motortalganger finns det som av olika skador stoppats på toppen eller på vägen upp mot den? Någon bra statistik på det finns nog inte. Men om du tänker efter, visst måste det vara ett gäng? Nu är det inte bara talangerna som gör sig illa, utan även vi vanliga dödliga kan råka illa ut.

Jag kan bara gå till min närmaste medarbetare och chef, Björn. Han hade en lysande skotercrosskarriär på gång med banans snabbaste skoter och tillgång till alla som vet mest och bäst om allt.

Förutsättningarna runt omkring var det alltså inga fel på, om man bortsåg från honom själv alltså. Få har lyckats att göra illa sig så mycket som han, i

den blygsamma hastighet han kom upp i emellanåt. När han sen vid en våldig skotercrash till råga på allt bröt båda knäna framåt det vill säga drabbades av så kallade strutsknän, så vart ju ingen direkt förvånad.

Sen den dagen har knäna krånglat lite till och från. Ibland kan det vara svårt att bara ta sig ur sängen. Ibland, när han är ute och går och minst anar det, gör sig strutsen påmind, och knäna vill gå åt fel håll. Frågan är då... Var det värt det? Vad är ett knä värt? Vad är två knä värda?

Strutsen

När problemen med knäna tillslut vart för tröttande och började påverka Björns

jobb, som i mångt och mycket går ut på att hoppa av och på snöskotrar ibland i djup snö eller på hal is, behövde vi hitta en lösning.

Björn vart då rekommenderad att skaffa sig ett par knäskydd som hindrar knäna att brytas åt fel håll, alltså både bakåt och i sidled.

När man ska ha ett skydd som man kan använda när man kör snöskoter eller till exempel enduro, kan det inte vara vilken skit som helst. Nej dom måste vara anpassade för ändamålet och vara av en mycket stabil konstruktion. Dom måste även vara anpassade till att användas tillsammans med annan utrustning som cross-kängor och andra skydd.

Vi tog kontakt med Per Peterson på Glansgårdens Bil och Motor, som har agenturen för DonJoys skyddsutrustning i Sverige. Han rekommenderade direkt knäskydden Armor.

—Jag kan utan att sticka ut hakan för mycket säga att dom här skydden är marknadens bästa, speciellt för oss som kör skoter och cross, säger Per.

Metallstommen i skyddet är gjort i aluminiumlegeringen 6061-T6, vilket är den starkaste och hårdaste modellen av det som i dagligt tal kallas för flygplansaluminium.

Skyddet är ett ortopediskt och är framtaget i samarbete med läkare, just för att passa vid sportutövande. Det är speciellt framtaget för att hålla lårbenet och smalbenet på plats och därmed skydda knäskålen. Detta är numer samma skydd som man, om man har tur kan få på ortopedien.

—Dagens körningen blir bara värre och värre. För bara 10 år sen var det få banor som hade 40-metershopp. Men idag är det mer regel än undantag. Detta gör att dessa skydd i det närmaste är ett krav för alla. Det bästa är ju att knä och andra delar aldrig blir skadat, förklarar Per och fortsätter.

—Det bästa är ju om man börjar använda dom redan innan man gör illa sig. Jag vet killar som blivit förtidspensionerade på grund av skadorna som kan uppstå där ute på banan. Och jag vill verkligen



I de 7750 kronor som DonJoys skydd Armor kostar, ingår knäskyddet och skyddet för den övre delen av smalbenet.

Det är inne i den avlånga delen i vinkeln som man kan byta ut de här små metallvinklarna. På det sättet bestämmer man hur mycket knät ska tillåtas böjas i båda riktningarna.

uppmana alla föräldrar att skaffa dessa eller några liknande åt era barn.

I dagens läge säljer Glansgården i snitt två skydd i veckan, så det är en lång bit kvar tills alla använder dom. Men som det verkar börjar det bli vanligare och vanligare, och dom som verkligen vet vad det handlar om, dom använder dessa typer av skydd redan nu.

Så vad tycker då Björn om sina nya knän?

—Dom känns helt kanon och jag har ett tips till er som ska börja använda dom. Redan när du fått dina skydd är det lika bra att börja använda och gå in dom i några dagar, även om du inte ska ut direkt och åka. Det är bättre att ha mjukat upp dom och fått in snitsen redan innan, så man inte står där när det är dags och behöver krångla. Jag använde mina skydd för första gången på den senaste SnowShooten i USA och efter bara tre dagar märkte jag inte ens av dom. Jag kan säga att allt blev mycket roligare, då jag för första gången på flera år inte behövde oroa mig för vad

som skulle hända med knäna i varje läge, berättar han.

Hur?

Om man oturligt nog råkar ut för en olycka som gör att man behöver ett skydd som hindrar knät att brytas åt fel håll, så kan man alltså få dom betalda av den offentliga sjukvården.

Nu är inte det någon bra väg att få sina skydd, det blir nämligen en mycket smärtsam omväg.

Nej det bästa är så klart att man sätter sig ner och funderar på vad ens kroppsdelar är värda egentligen. Kan det vara värt att investera innan olyckan är framme?

Är svaret ja på den frågan, kan man som sagt köpa dessa skydd till sig själv. När man väl bestämt sig vänder man sig till sin återförsäljare, så hjälper dom dig att välja rätt.

Det man utgår ifrån är omkretsen på låret, och det är den som bestämmer vilken storlek du ska ha. Eftersom vi alla sen är olika skapta, så bygger man upp

skyddet runt knäskålen med de medföljande små skumgummidelarna.

Man kan sen med hjälp av de medföljande olika vinklarna bestämma hur mycket skyddet ska tillåta benet att röra sig, både framåt och även bakåt.

—Vi har till och med anpassat ett skydd till en förare som hade problem med att om hon böjde benet för mycket, så kunde hon inte räta ut det igen, berättar Per.

Malmö

Det är ett danskt företag som har agenturen för DonJoys skydd här i Norden. Men tack vare att lagret håller på att flyttas över till Malmö, ser framtiden lite extra ljus ut just nu för DonJoys produkter här i Sverige.

—Tack vare flytten kommer vi få en mycket bättre och snabbare tillgång till hela DonJoys sortiment. Dom tillverkar ju så mycket mer än bara knäskydd. Gå in på www.donjoy.com, så kan ni få en liten idé om vad det rör sig om, tipsar Per.

På deras hemsida hittar vi skydd för

anklar, ryggen, handleder, armbågar och en massa annan specialutrustning som används inom sjukvården.

Det finns idag fler tillverkare av skydd, speciellt framtagna för motorsport på marknaden, men dom är oftast inte byggda för att på samma sätt ta upp de riktigt stora smållarna som det kan bli fråga om.

Liknande skydd har historiskt varit otroligt dyra och det har inte varit något konstigt med att få betala mellan 15000 och 20000 kronor för ett enda skydd. Att priserna kunnat vara så höga hänger antagligen ihop med att det är oftast vi, genom den Svenska staten som hittills fått stå för fiolerna.

Men tiderna har förändrats, och DonJoys skydd Armor kostar idag 7750 kronor styck. Det är fortfarande mycket pengar, men som sagt... Vad är ett knä värt? Eller rättare sagt... Vad är ett strutsknä inte värt?



Polaris originaldelar!

Vi har dagliga leveranser från Polaris Europalager som ligger "runt hörnet" från oss. Gör som nästan alla andra, vänd dig till oss på Motorhuset i Östersund när du vill ha snabba och säkra leveranser av Polaris reservdelar, tillbehör och kläder.

Sprängskisser, reservdelsnummer och priser hittar du på vår hemsida.

**MOTOR
HUSET**
10 års jubileum

www.motorhuset.com

Butik och verkstad Odenskogsvägen 35, 831 48 ÖSTERSUND Tfn: 063-57 00 20

Tiki för proffs och fritid



Tiki tar dig till punkt A.



Marknadens största utbud!



Tiki Treiler

www.tiki.se

Letar du efter en vagn som är hållbar, stark,
trafiksäker och dessutom snygg?
Släpvagnar för skoter, ATV, bil, båt mm
Stort utbud av kåpor och övriga tillbehör.

MX 7

KAMOUFLAGE I VINTER?

Foto: Alvaro Susena

Since **1919**

LAZER
HELMETS

**YOU GOT THE BALLS
WE GOT THE SHIT!**

SNOWRACING-SE
0250 - 55 35 55 ORSA

Tranmyrvägen 3 - 794 34 Orsa

POLARIS

Alkolåset:

Ett straff eller en välsignelse?



Nämner man alkolås i samband med skoterkörning är det många som går i taket. Faktiskt även vi. Men är det så dumt egentligen, bara man får bestämma själv?

Text: Patrik Larsson
Foto: Björn Friström

Vi skoteråkare har länge varit föremål för en bred hetsjakt. Tjuvagar vi inte, så förstör vi naturen. När vi inte gör det, så monterar vi gärna av ljuddämparna och tävlar inom tätbebyggt område, och allt detta gör vi helst gravt alkoholpåverkade. Tyvärr verkar detta vara den allmänt rådande synen på oss. I alla fall bland alla andra som inte är snöskotermänniskor själva.

När problemen med snöskoteråkning kommer på tapeten, brukar politiker, miljönissar och förbudsivrare komma igång med sin tävlan i idiotiska lösningar på hur dom ska rädda oss mot oss själva.

Effektbegränsning! Märk mattorna med registreringsnumret! Förbjud högkammarmattor! Sätt på dom räddningsoveraller! Förbjud alltihop! Inför obligatoriska alkolås på alla skotrar! Ja något sådant brukar det låta, och alla dessa förslag är så klart helt... Ja vad ska man säga... Korkade och sprungna ur huvuden som inte riktigt kopplar rätt.

Exakt alla idéer är så klart inte alltigenom helt värdelösa. Det är bara genomförandet som måste förankras i verkligheten.

Alkohol

På grund av att alldeles för många individer väljer att berusad sätta sig bakom ratten i sin bil, lastbil eller buss, har det så kallade alkolåset uppfunnits.

Ett alkolås är enkelt förklarat en apparat som mäter alkoholhalten i utandningsluften, och om halten är för hög, förser elektroniken fordonet med en startspärr.

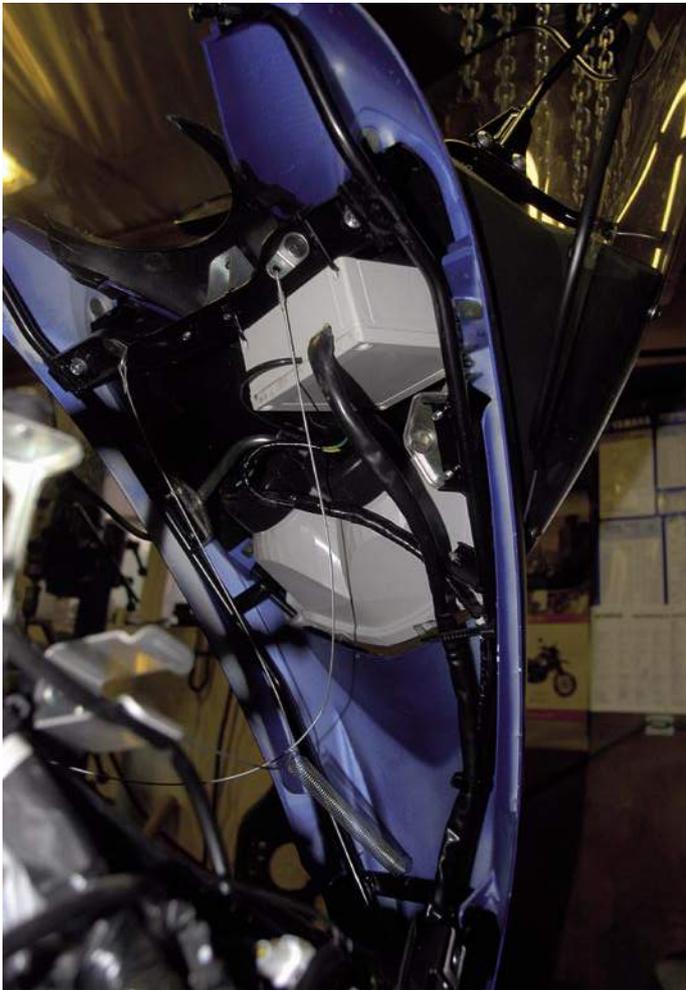
Det finns i huvudsak fyra sätt att mäta alkoholhalten. Genom kemisk mätning, med halvledarcell, infraröd teknik, och slutligen bränslecell-teknik som är den mest exakta och även den dyraste tekniken.

Alkolåset kommer alltså från början från bilindustrin, och fungerar det på ett fordon så borde det så klart även fungera på ett annat. Alltså borde det även fungera på en snöskoter.

Att däremot göra det till ett obligatorium på snöskoter är att gå för långt. Men att individen själv på eget initiativ, eller genom domstol blir tilldömd att montera ett alkolås är bara att uppmuntra. För det är en riktigt bra uppfinning som om den används på rätt sätt har kommit för att stanna.

En som valt att i sin yrkesverksamhet börja montera alkolås på några av sina snöskotrar är Per-Erik Israels, VD för Sälens Snöskotersafari. Per-Erik driver tillsammans med Lillemor Hermansson denna skoter-verksamhet och dom har idag ett 30-tal skotrar.

—Vi monterade fem alkolås förra säsongen och kommer att köra vidare med dom. Rent teknisk tycker jag att dom har fungerat riktigt bra. Det är bara uppvärm-



I den lilla lådan som är monterad mellan rutan och styret hittar vi handenheten som man blåser i.

Använder man sig av en modell där handenheten har en display för meddelanden, kan den lite otygliga centralenheten i det närmaste döljas helt.

ningstiden när det är kallt som man kan uppleva lite lång. Detta är om man tänker till lite lätt att komma ifrån, om man bara sätter på tändningen innan man drar på sig hjälmen och handskarna. När man gjort det har den dryga minut som krävs gått, berättar Per-Erik eller Pekka som han även kallas.

En av dom stora frågeställningarna som uppkommit av allmänheten när alkohol på snöskoter kommer upp. Är att det är tveksamt om dom skulle fungera tillfredsställande om det blir riktigt kallt. Alltså att dom fryser ihop.

Men så har alltså inte varit fallet för Per-Eriks fem maskiner som han under en hel säsong kört med alkohol. Som ett komplement till sina alkoholförsedda skotrar har han även använt sig av en handhållen alkotester.

—Egentligen är det nog smidigast för mig att jobba med en alkotester. Det är bättre att man upptäcker de som druckit eller inte nyktrat till innan dom ens sätter sig på skotern, säger Per-Erik.

Nu tycker sig inte Per-Erik alls ha upplevt många som på grund av alkohol inte är lämpliga att köra skoter. Antingen är problemet inte så stort i grunden eller så har alkoholen och alkotestern en

avskräckande effekt. Vilket som är bra, för allt som kan få omgivningen att ändra uppfattning om den supande skoteråkaren är ju bara positiv.

—Det som har hänt är att det är konferansgäster som inte väntat tillräckligt länge för att alkoholen ska ha gått ur kroppen. Att det sen är just konferensgästerna som stoppats är ju inte så konstigt. Att vara på konferens går ju liksom ut på att festa och ha kul, flinar Pekka.

—Jag har då inte som jag kan se det förlorat några kunder på grund av att jag tagit det här beslutet, och det är ju bra. Men jag är lite besviken på försäkringsbolagen som ställt sig likgiltiga till mitt initiativ och inte varit beredda att omförhandla mina premier, berättar han.

Försäkringbolag

Ett alkohol kostar idag i runda slängar 15000 kronor att få monterat på sin skoter. I och med att den allmänt rådande åsikten är att alkoholen är snöskoterns största problem, tycker man att våra försäkringsbolag skulle premiera skoterägare som monterar alkohol på sina skotrar.

—Försäkringsbolagen har i stort inte visat något intresse alls för detta.

Saken är den att dom i sina villkor har friskrivit sig från allt ansvar om föraren är onykt. Dom enda som i dagsläget ger rabatter till motorfordon med alkohol är Salus Ansvar, säger Björn Strandberg på Dräger, som är ett tyskt varumärke som i Sverige saluförs av KGK.

Salus Ansvar ger hela 50% lägre premie på trafikförsäkringen för privatfordon som har fått ett alkohol rekommenderat av MHF installerat.

Karl-Henrik Nanning på Salus Ansvar berättar att dom just nu utreder frågan om rabatterna även ska gälla på snöskoterförsäkringar.

—Vi anser det vara intressant och vi ställer oss positiva till det, men vi har



Björn Strandberg från Dräger blåser och instruerar. Först vrider man på tändningen. När enheten är uppvärmd och redo, visar displayen meddelandet: Utandningsprov krävs. Nu blåser du i tre sekunder och väntar på att utandningsprovet analyseras. När displayen visar OK, är det bara att starta och köra precis som vanligt.

som sagt inte tagit något beslut i frågan än, berättar Karl-Henrik.

Det verkligt stora genombrottet för alkoholåset på snöskoter hänger nog i slutändan på försäkringsbolagen. För kostar man på sin skoter så många tusenappar som det rör sig om. Utan att höja eller förbättra skoterns prestanda, vill man antagligen på ett eller annat sätt tjäna tillbaks slantarna på några år.

Här har du som konsument stora möjligheter till att påverka. För ser bolagen en kundflykt till ett visst bolag som är ensamma om att erbjuda en produkt som många kunder vill ha, så kommer dom mer eller mindre bli tvingade att haka på.

Det bolag som blir först med att genomföra ett system för att sänka både försäkringspremien och självriskerna för skotrar utrustade med alkoholåset kommer tills de andra hänger på att förmodligen få en ganska rejäl tillväxt på skoterförsäkringarna.

Dräger Interlock

Det finns en hel drös med tillverkare av alkoholåset till våra fordon. ACS, ADS, Alcotector, Foxguard, Guardian, Lifesafer,

Protego, Sepab, Smart Start, Volvo Alcotest och så vidare, och den som vi tittat lite närmare på kommer från Dräger och heter Interlock XT.

MHF, Motorförarnas Helykterhetsförbund som är en av de pådrivande parterna både mot politiker och mot försäkringsbolagen för ett större införande av alkoholåset på fordon, testar och utvärderar marknads alkoholåset. På deras hemsida www.mhf.se kan du närmare studera flera av marknads alkoholåset och även ta del av MHF:s omdömen. Om Drägers alkoholåset säger MHF att det har en "hög tillförlitlighet och goda driftsegenskaper".

Dräger Interlock uppfyller även alla krav som ställs för kvalitetssäkring av transporter och för körkortsåterkallelse. Vägverkets och Länsstyrelsen har alltså godkänt låset i deras villkorliga körkortsprogram.

Interlock ska även vara mycket svårt att manipulera och alla blåsningslagras i en datalogger och kan därför i efterhand studeras och utvärderas. Vilket kan vara av intresse för Vägverket och Länsstyrelsen när dom ska besluta om att ge tillbaks ett körkort till en individ

med till exempel tidigare dokumenterade alkoholproblem.

Alkotest 6510

Som vi nämnde tidigare hade Pekka på Sälens Snöskotersafari valt att som ett komplement till sina alkoholåset även investerat i en liten och lättanvänd alkometer.

Det finns även ett stort antal alkometrar tillgängliga på marknaden. Även flera av dessa har MHF testat och utvärderat. Bara genom en snabb koll på deras resultat kan man konstatera att en pålitlig alkometer minst måste kosta 6000-7000 kronor. Det finns en som kostar en tusenlapp och den kan fungera för eget bruk, och alla där under är i det närmaste värdelösa.

Åter till alkoholåsets vara eller inte vara.

Vi tror i mångt och mycket att framtiden avgörs av oss kunder. Att man skulle kunna genomföra en lagstiftning om obligatoriska alkoholåset på snöskotrar, är inte realistiskt. Men om lagstiftarna mot förmodan skulle få för sig att försöka, kommer vi på SnowRider att gå ut i krig.

Att införa ett obligatorium, skulle bara ekonomiskt drabba de oskyldiga och

laglydiga mest. Sen kan ju någon försöka övertyga oss om att dom som planerar att använda sin skoter till olagligheter och kanske på fyllan, att han eller hon skulle montera ett alkoholåset frivilligt. Att sen dessa skotrar förmodligen redan nu både kan vara stulna eller på något annat sätt inte kunna hittas i några register gör ju inte saken enklare.

Att montera alkoholåset på till exempel hyresskotrar för att förhindra att festande konferensdeltagare förstör för skoterkollektivet, är bra. Vill sen även skoterägare själva kosta på och utrusta sin skoter, är även det kanon.

Att det sen i framtiden mer eller mindre kommer att sitta alkoholåset originalmonterade på flera olika fordon är nog inte en allt för utopisk tanke, eftersom all teknik med tiden blir både billigare och mer tillförlitlig.

Så vad tror du? Skulle du kunna lockas till att montera ett alkoholåset, om du fick en 50 procentig sänkning av försäkringspremien?



1959,
BOMBARDIER
SKI-DOO
SNÖSKOTER
Världens första
Ski-Doo snöskoter

1967,
OLYMPIQUE
Optimal viktfordelning, 0,018 kg
per kvadratcentimeter på drivbandet

1974,
TNT™ EVEREST 440
Den miljonte snöskotern

1983,
BLIZZARD™ 9700
Nya högprestanda-egenskaper
och aerodynamiskt chassi

I 50 ÅR HAR VI BYGGT VÅRT RYKTE GENOM ATT BYGGA



INFORUTA:

Tekniska fakta: Alkoläset Dräger Interlock.

Mätprincip: Elektrokemisk sensor genom bränslecell-teknik.

Omgivningsvillkor: -40 till 85°C, 20 till 98% r.h., 600 till 1100 hPa (Höjdförhållandet påverkar inte mätresultatet).

Driftkänslighet: Normalt <1% av mätvärdet/månad.

Redo för test: < 10 sek. över 20°C, < 3 min. vid -40°C.

Display: Grafisk display i handenhet med svensk text.

Kalibreringsintervall: Normalt 12 månader.

Dimensioner (HxBxD): Handenhet 150x70x40 mm, kontrollenhet 115x105x40 mm

Vikt: Handenhet 175 g, kontrollenhet 320 g.

Strömförsörjning: 12 V.

Minneskapacitet: FIFO-minne, lagrar cirka 6 mån baserat på 16 motorstarter per dag.

Övrigt: Relä för anslutning till startrelä, 16A kontinuerligt, 40A momentant, startrelä kan bryta upp till 48V.

Strömförbrukning: 2A maximalt, 20mA stand-by.



brp.com | ski-doo.com

1996,
MX Z™ 583

Utmärkt effekt-viktförhållande
och låg tyngdpunkt

2003,
MX Z™ REV™

Den nya REV plattformen revolutionerar
branschen med framflyttad körställning

2009,
MX Z™ REV-XP™

23 kg lättare än REV
2 miljövänliga motorval

DEN BÄSTA UPPLEVELSEN FÖR DIG.

ski-doo
BETTER RIDES. BETTER RIDERS.™



REVIEWS



SNOWRIDER

Twin Spar-chassits tredje år betecknas av en upprensning i modellfloran och bitarna verkar nu ha fallit på plats.

Text: Björne Friström
Bild: Mattias Klockar

När nya F-serien presenterades tappades det en och annan haka av förvåning då den inte riktigt motsvarade det vi förväntade oss. Vi kan inte säga att den var dålig, snarare intetsägande och liksom inte Arctic. Som istället brukar vara vansinniga, galna och precis allt annat än just intetsägande.

Jag kommer ihåg när Arctic med buller och bång introducerade den nya F-serien i Åre våren 2006. Nyheterna var så stora och omfattande att vi aldrig körde Arctic Cats maskiner på SnowShooten i USA, då de valt att ha pressvisningen för sig själva hemma i Sverige.

Jag kan inte säga att vi var besvikna överlag, bara mer fundersamma över hur Arctic tänkte. Från att ha haft den absolut vansinnigaste sportmaskinen i form av F7 på marknaden, presenterades här en armada av touringlok som i och för sig gick fint och var trevliga. Men vafan, hallå, en Arctic Cat ska inte gå fint och framförallt inte vara trevlig. En sportmaskin från Arctic Cat ska vara vansinnig, svårkörd, egensinnig och tamejfan totalt galen. En sportmaskin från Arctic ska fladdra med skidspetsarna i trädtopparna, göra allt för att kasta av sin chafis, och vara i händerna på rätt person snabbast, inte mysigast. Eller?

Känslan kan jämföras när man går på bio där just Terminator 4 har premiär. Du sitter där förväntansfull med popkornspåsen i knät, och när det är väl dags för Arnold att regera med maskingeväret, så har han en rosa overall på sig, är ångerfull, fundersam, snäll och mysig mot alla han träffar.

Man kan också uttrycka sig som en av mina kompisar sa när han fick prova en ny F8. "–Vafan, hade jag velat ha en

sån här vanlig skoter, hade jag lika gärna kunna köpa en Yamaha."

Vi kan tillägga att citatet kommer från en man som har en F7:a från 2004, som är F8:ans precisa motsats.

Det här var alltså våra direkta tankar som sedermera utvecklade sig i någonting helt annat. Kanske Arctic inte hade så fel ändå! Hur många kan och kunde ta det sista ur en F7:a så att den verkligen började fungera på banan och leden? Inte många, är svaret. Finns det en anledning till att Arctic Cat inte leder försäljningslistan vare sig här eller på andra sidan polen? Japp det finns det. Envisas man att bygga maskiner för en liten skara hardcoremänniskor är det lätt att skrämja bort den stora massan av köpare som snarare blir avskräckta än sugna på att hissa lädret och inhandla en gröning efter en åktur. Receptet för en hög försäljning är därmed, att bygga en maskin alla kan bemästra.

Om vi ska kika lite på Arctics sortiment reagerar vi först och främst på att det rensats friskt i sportsegmentet, samtidigt som det kom en sen överraskning för oss som gillar det där lite vansinniga. Borta är F6 och F1000, varför? Jo KGK har helt enkelt valt att rensa bort modeller som inte har varit tillräckligt populära. Kvar i sportsegmentet är F 570 och F8, medan Z1-Turbo LE har tillkommit.

Årets vansinnigaste skapelse som tilltalar alla oss som gillar Arctics störiga sidor och vill ha tillbaka det där gamla tänket. Vad jag pratar om? Jo världens genom tidernas starkaste serietillverkade snöskoter, Arctic Cats 177-hästares Z1-Turbo! Ja just ja, vi höll ju på att glömma årets verkliga nyhet för alla ledskumpare och enduromänniskor, 600 Sno Pro X/C. Vansinnigare och mer Arctic än så här blir det inte, fan va bra! Mer om denna modell senare i texten.

F-åtta

Första versionen av F8 kändes som sagt lite slätstruken men det hände någonting redan förra året med den nya F-serien och vi hade svårt att sätta fingret på det. Efter en rejäl genomkörare, hette svaret,



Årets F8 har förutom omprogramerad insprutning också annan variator och fjädringssetup.



38 millimeters kammar på mattan samt vettigare skidor, enkelt och genialt. Första årets F8 gick som kulor och krut samtidigt som den svängde. Just detta fick vi svart på vitt när vi körde vårt BLS-test mot alla andra sportmaskiner på marknaden. Att F-modellerna är skoteverldens motsvarighet till Dunderklumpen, är ingen hemlighet, men att en fulltankad F8 väger hela 304 kilo får en att fundera lite. Med andra ord väger en tom F8 betydligt mer än en fulltankad MXZ 800! Om du tycker det är förvånande så är det ännu underligare att F8:an bara är marginellt långsammare än den svinlätta MXZ 800 då vi snackar fyra sekunder på en total körtid av mer än åtta minuter under 2008 års BLS!

Hur får du ihop detta. Två maskiner med dryga 150 hästar, varvid den ena är sextio kilo tyngre än den andra, men samtidigt lika snabb på skoterleden!

Och det är här alla bitar faller på plats och vi förstår Arctic's resonemang och mål. Vi bygger en välbalanserad maskin som alla kan köra fort på, den kommer inte bli värst, men nästan, och återigen, alla kan åka fort på den. Till i år har F8:an fått den smarta elektriska backen där motorn helt enkelt reverseras och går baklänges. Detta sparar in en hel del rörliga delar, som i slutändan betyder extra vikt.

Insprutning, variator och stötdämpare har fått sig en finjustering samtidigt som alla plastkåpor numera har en bättre passform. Försäkringsbolagen jublar säkerligen rätt ut då vattenkylarna numera är en reservdel och inte en fast del av chassit. Just detta fick vi erfara då vår första långtest F8 fick ett nytt chassi efter att kylaren hälsat på en sten.

Årets F8 har också fått ett uppdaterat

ridstyvare chassi där fotstegen har en flackare vinkel.

Dunderklumpen

Vem är det som är syndigt svart, exotisk och samtidigt begåvad med några kilon för mycket? Hmm Cindy Peters säger du, Arctic Cat Z1-turbo LE, säger jag. Den gamla SnowRider-klyschan att "du måste köpa rätt maskin för rätt användningsområde" har aldrig passat en maskin bättre än Arctic's best Z1-Turbo LE. Ingen är gladare än vi att Arctic tog av sig gubbkepsen och tog steget fullt ut och presenterade den här modellen, helt i linje med vad Arctic alltid stått för. Visst, den är ännu tyngre än en tvåtakts-F, har bara en tvåcylindrig fyrtakare, och får betraktas som en supertourer, men är tack vare turbon, bland det fränaste som presenterats i år. Återigen, se till att du köper rätt skoter för rätt ändamål. Gillar du att förflytta dig snabbt på fina leder, åka skönt, men inte sakta, vara i blickfånget och alltid få dumma frågor om din snöskoter. Är du en person som hellre tittar på när de andra hoppar i ravinerna, gör tricks och showar. Är du en person som vill damma av de flesta på en sjö, ha det där lilla extra under huven och gillar teknik. Köp en Z1-turbo LE. I och med det köpet kan du säga bye bye (läs baj-baj) till livet bredvid leden och uppe i luften, men så länge du är på det klara med det så ska du läsa lite extra nu.

Arctic Cat Z1-Turbo går bra, riktigt bra, utan att vara läskig, bara skön. Den tvåcylindriga insprutade parallelltvinen är alltså överladdad med hjälp av en turbo. Det här snacket om ketschupeffekt och dyligt kan du glömma då det här är en ny modern och riktigt tight installation där de faktiskt också fått plats med en

Touchdown 5,7 on the Richter-scale!

intercooler. Fyrtakt väger det vet vi, men i skrivande stund vet vi ingen totalvikt på det här ekipaget. Du behöver inte oroa dig för att den blåser bort i alla fall. Med de nackbrytande 177 kusarna känns maskinen förvånansvärt smidig och lär du dig att bemästra den här maskinen så ska just vikten inte vara något direkt problem. Som vanligt måste du köra in dig på en viss modell, inget undantag då det gäller Z1-Turbo. Om du törs köpa en? Ja varför inte?

600 Sno-Pro

För dig som inte nöjer dig med en vanlig svenssonmaskin har Arctic valt att modifiera sin crossvärsting för ledbruk. CrossCountrymodellen lystrar till namnet

600 SnoPro X/C och är anpassad för att framföras på led. Du får med andra ord en helt vanlig ledlaglig maskin när du köper denna maskerade crossvärsting. Denna modell är unik för Sverige och Finland där vi tydligen gillar enduro lite mer än alla andra. Och du som sitter och är nervös, lugn, naturligtvis finns den renodlade crossmaskinen kvar. X/C-varianten är i princip en civilare snöskoter där du hittar en full instrumentering, mjukare fjädringssetup, högre utväxling, högre ruta och större tank. Tro inte att det för den skull är en ledmysare du har att göra med, det blir inte mer extremt än så här. Hela maskinen är uppsatt för extrem och engagerad körning och du lär ha koll på både variator och förgasarbestyckning för att den ska leverera fullt

ut. Naturligtvis blandar du oljan direkt i tanken, vad trodde du?

Vi har inte kört maskinen ifråga men återkommer i ämnet om och när vi fått tillfälle att göra detta senare under säsongen.

F 570 finns som sagt fortfarande kvar och har till i år fått elektrisk back. F570 är den perfekta andramaskinen för familjen som redan har en ny och lite dyrare snöskoter. Vi har ju slutat skriva ordet tjejskoter så vi säger att det här är maskinen för dig som vill ha det lättkört. Är du sugen på att tävla finns det i år också ett komplett racingkit för den fläkkylda maskinen.

Det här var i korthet lite om Arctics sportmaskiner. Vi återkommer na-

turligtvis som vanligt om dessa maskiner i och med vinterns tester.

Förresten! Vi höll ju på att glömma Crossfire R8. Men frågan är, ska den med bland sportmaskinerna eller inte? Arctic Cat själva är lite otydliga på hur dom vill ha det, då dom har placerat den i hybridsegmentet. Men att dom i texten förklarar att den är "avskalad lakercer för iskörning". Men allvarligt, är det inte egentligen en mer förfinad F7:a? Vi vart helt enkelt så förvirrade, att R8 får en helt liten egen avdelning lite längre fram där vi ska reda ut begreppen.



Att de 177 hästarna verkligen är 177 hästar behöver du aldrig fundera över. Men för säkerhets skull ska vi försöka bromsa en Z1 Turbo så snart det är möjligt.



F570 är ganska naturligt snäll och beskedlig i det här häftkraftsstinna sällskapet. Ett bra köp för förstaköparen.



Turbo LE har en mjuk men ändå ganska fast fjädring som tillåter ett relativt högt tempo på leden.



Gillar du svart och koppar så kommer årets sverigeversion passa dig som handen i handsken. Här syns tydligt friskluftsinsläppet till intercoolern som ser till att insugsluften hålls i lämplig temperatur.

Är du bara nöjd med det värsta så finns det egentligen bara en maskin du ska titta på, nämligen SnoPro 600 X/C.



TEKNIK FAKTA

Motor Typ:

Motor typ: 2 cyl 4-takt med turbo
 Volym cc: 1056cc
 Borr/slag mm: 98 x 70
 Bränslesystem: 46 mm EFI
 Smörjning: Torrsump
 Avgassystem: 2-1 rostfritt
 Uppg effekt: ca 177hk
 Start: Elektrisk

Chassi

Uppg torrvikt kg: ----
 Framvagn: AWS VII Individuell A-arm
 Fjädring fram: Fox Float
 Fjädringsväg fram: 241 mm
 Boggi: Slide Action
 Dämpare: Fox Zero Pro
 Fjädringsväg bak: 343 mm
 Typ av matta: 381x3251x38 mm Ripsaw
 Skidor: Plast
 Spårvidd: 109 cm
 Bredd/längd: 2997x1219 mm
 Tankvolym: 41 liter
 Oljetankvolym: ----

Att äga

Ca pris: 149,900:- Cat Cash 143,900:-
 Färg: Svart och koppar
 Generalagent: KGK Suzuki

F8/F570

2 cyl 2-takt
 794cc/565cc
 85 x70/73,8x66
 46 mm BEFI / 2xVM 34
 Oil injection
 2-1
 142/ 63
 Manuell/Elektrisk



Du kan som förare välja körställning på alla F modeller och naturligtvis också på Z1 turbo LE. Både dyna och styre är ju begävat med olika inställningsmöjligheter.



Trots några extrakiln för mycket levererar F8:an å det grövsta. Oavsett om du vill dundra på för fullt på den knöliga leden eller bara förflytta dig fort på fjället, fungerar årets F8 utmärkt.

SNOW RIDER TÄVLING

Vill du vinna snyggaste skoterkläderna från Halvarssons? -Ja, då är det bara att surfa in på www.snowrider.se och tävla.

Vi vill ha ditt svar före den 31/10-08. Vinnaren utses av representanter på SnowRider redaktionen och presenteras i SR nr 3-0809. Ev. vinstskatt betalas av vinnaren.

A) Vilken tjej vann SM i skotercross 2008?

1. Anna Henriksson
- X. Jessica Niska
2. Lina Kaasalainen

B) På vilken sida i tidningen hittar du jackan Efva Attling designat för Jofama?

Sid:.....

-Vinn!



RICHMOND Lång jacka i Poly Twill. Vind- och vattentät. Fleece på insidan av kragen. Kan kopplas samman med byxa. Storlek S-2XL. Rutig Svart/Grå.

Ca pris 2 195.-

HALIFAX Byxa i Poly Oxford. Storlek XS-2XL, Rutig Grå.

Ca pris 1 395.-

Halvarssons

Kraftfull vinnare

LYNX Rave™ RE 800 Power TEK

Utveckling: LYNX racingavdelning

Grafik/dekaler: uffedesigns

Fjädring: PPS

Tillverkare: BRP Finland

Tävlingsförare: Niko Korsumäki, Peter Ericson, Emil Öhman och Du?

Tävlingsresultat: världsmästare och europeisk mästare i skotercross

LYNX®



brp.com

Be with the Right People: www.brpusersclub.com

© 2008 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Alla rättigheter förbehålles.
©™ och BRP-logotypen är varumärken som tillhör Bombardier Recreational Products Inc. eller dess dotterbolag.

Boden Alive



Sommar betyder skoteråkning på vatten. I alla fall för tuffingarna som törs.

Av: Afte Sundström

Alla kommuner med självaktning har numera en fest under sommarmånaderna där öl dricks ur plastmuggar och olika artister uppträder inför en blandad publik.

I min hemstad Boden kallas detta evenemang för "Boden Alive" och det är veckan efter midsommar som gäller för oss Bodensare.

En nyhet detta år var något som kallas för Boden X som Peter Strand på XCS anordnade under torsdagen. Boden X innebar FMX-uppvisning av Niklas Olsson och en skoskotertävling på vatten i centrala Boden.

SnowRider blev kontaktade av Peter och jag ville gärna skriva lite om detta, då det ger god reklam för Boden som en levande stad, samt god reklam för

skoterhobbyn och oss alla som gillar skotrar.

Att så här under ordnade former utföra spektakulära stunts med skotrar tilltalar ofta en stor publik, och även de utan ett stort motorintresse. Detta är verkligen något som varje stadsfest behöver.

Vattenkörning med snöskoter är ofta lite extra kul för publiken då alla vet att det kommer finnas de som misslyckas med att hålla maskinen ovanför ytan. Att det sen alltid brukar finnas någon enstaka person som anser annat är självklart. Man kan helt enkelt inte göra alla nöjda, men den här dagen syntes det inte röken av några skoterhatare.

Tyvärr var vädret inte det bästa, men att få se 70% av deltagarna sjunka i den grunda sjön, var underhållande nog för att man ej skulle bekyrma sig om bristen på solsken. Peter Strand sände en sammanfattning på tävlingen till mig, och detta är han berättelse om årets vattenkörning under Boden Alive:

Watercross av Peter Strand.

Till Boden X var det 14 anmälda förare, men endast 10 kom till start. Alla förare

skulle få köra två heat, och dom fyra snabbaste skulle gå till final. I finalen tog sen den snabbaste hem allt.

Hela 7 av 10 skotrar sänktes till publikens glädje. Men eftersom det var så många som sänkte och var tvungna att avbryta, kom det bara tre vidare till final.

Att vinna finalen var en ganska lätt match för Peter Eliasson, som presterade snabba tider hela dagen med sin Mountain Cat 900. Peter hade kommit ända från Vilhelmina för att få köra i Boden.

På en andra plats kom Gällivarebon Kalle Johanson med sin korta Rev 800. Han tog även hem priset för dagens spektakuläraste åk, genom att han vände ut igen efter målgången och körde en liten runda för publiken. Ingen vart egentligen förvånad över hans tilltag då han till vardags kör för Ruff Riders.

På en tredje plats kom Mattias Martinsson som körde bra hela dagen, men han hade lite problem och fick några kast på vattnet vilket drog ner på tiderna.

Personal från Boden Alive uppskattade att det var omkring 7500-10 000 besökande på Boden X under hela

torsdagen. Efter att skotertävlingen var avslutad och priserna delats ut till vinnarna, kördes det en freestyle motocrossshow av Niklas Olsson till publikens fulla belåtenhet.

Jag är nöjd över hur allt fungerat under Boden X. Bogsering av skotrar som sänktes gick i allmänhet snabbt och inga olyckor skedde under dagen. Dock slutade mikrofonen fungera så att publiken fick lite problem att hänga med i vem som körde och så vidare.

Vädret var tyvärr inte det bästa, då det regnade med jämna mellanrum. Men som tur var, när alla shower och tävlingar gick var det i alla fall uppehåll. I det stora hela var i alla fall både arrangören och publiken nöjda.

Vi vill rikta ett stort tack till alla medarbetare, förare, sponsorer och även kommun och landsting som gett tillstånd till allt.



Alla kan inte vinna

RESULTAT BODEN X WATERCROSS:

Namn:	Klubb:	Skoter:
1. Peter Eliasson	Almostlake.com	Arctic Cat Mountain Cat 900
2. Kalle Johanson	Ruff Riders	Ski-Doo Rev 800
3. Mattias Martinson	Gällivare	Arctic Cat Crossfire 1000

En stor och stark Arctic Cat har med sig en egen dunk. Kan behövas.



Man ger fullt och hoppas att skotern inte ska sjunka. Till publikens glädje hjälper det inte alltid.



Superpriser i SNOWSHOPEN

För oss är du som är prenumerant en **“Very Important Person“**. Det vill vi visa genom att du som prenumererar på våran tidning och har en aktiv prenumeration, kommer från och med nu att hitta trevliga erbjudanden i vår shop!

www.snowrider.se

Så om du inte redan är prenumerant, gå då in på hemsidan och gör en prenumeraionsbeställning så kan även du ta del av våra erbjudanden!

För att kunna ta del av rabatten i shopen måste du ha en aktiv prenumeration!



Kungen av fyrtakt

Yamaha var först ut med sina högeffektsfyrtaktsmotorer. Men nu börjar i alla fall konkurrensen att nafsdom i hälar.

Bild: Mattias Klockar
Text: Björne Friström

Visst, Yamaha var inte först ut med fyrtakt, men absolut först att dra konceptet till sin spets och därmed också leda den allt starkare klassen av moderna miljövänligare maskiner.

Även om vi gillade Yamahas fjolårs-lineup skarpt, måste alltid bra, bli bättre om man inte ska bli omkörd i den här branschen. Yamaha har därför uppdaterat och i vissa fall byggt om helt i sitt

sportsegment för att också fortsättningsvis visa vägen istället för att följa någon annan. Om det är någonting som utmärkt just Yamaha genom åren är deras okänslighet för trender, både på gott och ont. Yamaha jobbar efter sin strategi och gör så oavsett hur trenden blåser för tillfället. Det har funnits tider då Yamaha var den där killen i klassen som var smartast på provet, men hade lite för korta gabardin-

byxor och blev stum när det var brudar i närheten. Nu idag är helt plötsligt Yamaha den där snygga killen som alltid säger rätt saker, får tjejerna att svimma när han sjunger vid lägerelden samtidigt som har har bäst betyg.

Vad jag försöker säga är att Yamaha helt plötsligt är rätt på, och gör det mesta rätt. Om nu detta beror på att de helt plötsligt lyft blicken och kollat trenderna



eller helt enkelt skapat den själv vill jag låta vara osagt.

Vi tjuvar alltid om hur viktigt det är att köpa rätt maskin för rätt ändamål, då det gäller fyrtaktsmaskiner är det ännu viktigare och direkt avgörande om du ska trivas med din snöskoter. Oavsett vad fabrikanterna säger medför fyrtakt extra vikt om man ska jämföra mot en tvåtaktare. Att sedan en fyrtaktare dra

lite mindre soppa och på så sätt spar in lite vikt genom att ha en mindre tank är en annan femma. Faktum kvarstår att en fyrtaktsmotor väger mer, men gör det så mycket då? Ska du tävla, visst. Ska du åka led, njae, nej. Du lär i all fall vänja till dig med en fyrtaktare och dess egenskaper så då kommer vikten inte att störa dig allt för mycket. Kom ihåg att det hänt massor sedan den första RX1:an.

Yamaha har några riktigt vettiga åkmaskiner som är avsedda att spöas på led och som mått bra av lite finjusteringar tills i år.

En hel liter borta

Ska vi titta på årets maskiner från Yamaha, ser vi direkt att de har städad upp lite, eller mycket, en hel liter har försvunnit. Borta är den legendariska RX-1:an som

i sin senaste version lystrade till namnet RX-1 RTX, och vi sörjer den. Att den utgått ur programmet måste i slutändan snarare bero på sviktande försäljning än att den ansågs som gammalmodig, för det var den inte. RX-1, vila i frid vi saknar dig redan.

Ny kung på tronen är Yamahas trevligaste och trendigaste bekantskap hittills, Nytro. Efter ett lite trevande förstår har



Tjejmaskin? Utan tvekan. Men glöm tanken på att den inte skulle passa en fullvuxen karl. Ska du ta världsrekord i topphastighet finns det bättre maskiner, ska du besegra Mount Everest likaså. Men är du ute efter en bekväm, användarvänlig, ekonomisk och trevlig utflyktspartner med buspotential är detta maskinen för dig.

en hel del ändringar gjorts, framförallt i framvagnen och resultatet av detta heter Nytron RTX SE. Men vad var det som inte riktigt lirade under fjolåret?

För att citera några av våra förare under förra årets Bästa LedSkoter-test. "Den styr inte samtidigt som den går hårt på skidorna", "Jag får inget förtroende för den, den känns lynnig" och "Kräver tillvänjning".

Just det där sista, "kräver tillvänjning" är någonting som jag aldrig egentligen har förknippat med Yamaha. Visst RX-1:orna har varit lite bökgiga och krävt lite extra av sin chaffis, men inte så här. Lättkörd brukar vara betyget för i princip alla maskiner från det Japanska kungadömet.

Visst har problemet uppmärksammats och årets Nytron är omarbetat och omgjord på 13 punkter i framvagnen, samtidigt som skidorna har omarbetats.

Både övre och undre A-armarna har fått ny geometri, spindlar, krängningshämmare, styrstag och skidgummina likaså, allt för att maskinen ska uppföra sig lugnare, eller få improved predictability (förbättrad förutsägbarhet) som det heter i presskitet. Och visst har den blivit mer förutsägbar, snällare och lite mer Yamaha så att säga. Mig veterligen finns det redan flera eftermarknadsuppgraderingskit för din -08. Skulle det

visa sig att du råkar hitta på en stubbe till vintern kan jag rekommendera dig du ska insistera på att få en framvagn till en -09, till din fjolårsmaskin, om den ändå ska bytas.

Ett med maskinen

Nytron finns i två stycken utföranden, FX Nytron RTX SE och FX Nytron RTX. SE-modellen är utan tvekan top of the line-maskinen då den har det absolut stöddigaste uppsättningen stötdämpare av de båda. Här hittar vi ett par piggyback FoxFloat X Air-dämpare fram med både kompression och returjustering. I dual Shock-boggin hittar vi en 40 och en 46 millimetersdämpare som både är fullt justerbara och är kraftiga nog för att hålla emot för riktigt hård körning. På den lite mildare RTX:en sitter det vanliga hederliga Fox Float där fram och två 40 millimetersdämpare i Dual Shockboggin, vilket är fullt tillräckligt och räcker för normal och avancerad ledkörning. Men vill du vara värst, se ut som Yamahas fabriksförare och samtidigt få en blå ruta på köpet finns det inget annat än att bita ihop och lägga de tre loppor extra det kostar. Men som man säger, smakar det så kostar det. En SE kostar 132,900 (smartcheck 127,900) RTX:en kostar 129,900 (smartcheck 124,900).

Oavsett vilken av dessa två Nytrons du



Vill du vara värst, se ut som Yamahas fabriksförare och få en blå ruta på köpet är det RTX SE som gäller.

väljer så kommer du att känna en klar förbättring från fjolårsmaskinen och känna dig mer ett med maskinen.

Överlag är Nytron trevlig, satt, kompakt och fantastiskt snygg. Yamaha har trollat lite här och var och har hittat en form där den här potentia fyrtaktaren både är kraftfull utan att vara för fet. Den är ganska naturligt inte lättast i klassen, men inte heller tyngst! Vilket låter ganska rimligt då den känns relativt smidig.

Själv gillar jag fyrtaktare som enligt mig är lite bekvämare och latare, mycket beroende på att det alltid sitter elstart och back på dessa maskiner. Kolla på hela Yamahas sortiment, elstart och back, original!

I Yamahas reklam talas det mycket om hur Nytron vunnit tävlingar i USA och det har den visst gjort, en specialbyggd svindyr historia som satte alla tvåtaktare på plats. Bara det är fantastiskt och helt otänkbart för några år sedan. Men och jag säger men, maskinen Johan Eriksson vann med på Arctic Cat Cup var så när som på ett par Öhlinare och en 44millimeters-matta, standard! Med andra ord är Nytron det mest racefärdiga som Yamaha lämnat ifrån sig någonsin. Jag gillar Nytron och tror att du också gör det.

Bannlys tjejskotrar

Känner du att du vill ha en trevlig maskin med bra totalekonomi och samtidigt sticka ut hakan lite genom att sitta på i mångas ögon en underlig skapelse? Då har du två val. Du kan antingen strunta i den känslan och köpa en 550 fläktis, eller helt enkelt kolla in Phazer RTX som med sin minst sagt unika design och roliga tvåcylindriga fyrtaktsmotor sticker ut så där lite lagom extra.

Vi hade en Phazer RTX som längstare förra året, och var det någon maskin folk kastade sig över så var det just den lille. Just kombinationen fyrhjulingskänsla och snöskoter lockar oss då den här lille krabaten faktiskt är en favorit på redaktionen. Visst även om det jobbar fyra tjejer och två killar på SnowRider så är det faktiskt jag och Patrik som kört mest på den. Tjejskoter låter fortfarande trots att vi nuförtiden är såpass moderna att vi tycker att kvinnor får rösta och ha byxor, lite som ett skällsord. Vi bannlyser hädanefter ordet tjejskoter och byter ut det mot lättkörd.

Phazern är extremt lättkörd och uppmantrar vem som helst att hålla stumt överallt. Att det går att hålla stumt är en kombination av en len och snäll motor med ett måttligt effektuttag, och ett välavstämt chassi.



Om du nu skulle vara extremt spinkig, lång och alltid väldigt glad, kan det vara läge att inhandla en RTX SE och bara hoppas att man ska bli misstagen för Yamahas fabriksförrare och flickfavoriten Johan Eriksson. Micke Ljungberg på bilden kanske alltid är glad, men lång och spinkig? Njae.



Även om det här är den lättaste högefektsfyrtaktaren från Yamaha, krävs det att du anpassar dig avsevärt för att hitta rytmen.



All information du behöver får du från den digitala instrumenteringen. Extra plus i kanten för den smidiga elektriska backknappen.



Fox Float-dämparna fungerar mer än tillfredsställande och inbjuder till inspirerad körning.



Närmare cross eller fyrhjulning än så här kommer du inte då det gäller körställningen.

De fina Fox Float framdämparna fortsätter att förvåna positivt och är numera en garant för bra fjädring snarare än någonting skumt och nytt. Frågar mig fortfarande hur en fjäderlös luftstödämpare kan fungera samtidigt som den håller, framför allt på en snöskoter som bjuder på en fantastiskt hård vardag. Men det är väl samma sak som när jag inte riktigt förstår min frus tankegångar. Du mår bäst av att inte fundera så värst mycket, för du kommer i alla fall aldrig förstå!

Ändra aldrig ett vinnande koncept

Ändra aldrig ett vinnande koncept heter det ju och den fungerande Phazern har bara egentligen fått den öppna bandtunneln igensatt för mindre snösprut kan tänkas. I övrigt känns Phazern igen och gillas. Ja du törs köpa en Phazer, men ha detta i åtanke. Oavsett vad någon överengagerad försäljare säger om den 80 hästar starka fyrtaktsmotorn, så har den, tro det eller ej "bara" 80 hästar. Några extra starka fyrtaktshästar existerar alltså inte, och återigen, den har 80 stycken hästar. Jämför den här maskinen mot en fläktskyld 550 sportmaskin, inte någonting annat. Bara du har detta klart för dig så kommer du inte bli besviken över toppfarten och allt annat "bara" 80 hästar medför. Är du införstådd med detta så kommer du ha hur kul som helst med den här vinterkamraten. När det är guppigt bökgigt och trångt, ja lite som en vanlig Svensk skoterled, regerar den här maskinen och spöar många andra och betydligt starkare snöskotrar. Kom ihåg att just Phazern satte de flesta andra sportmaskiner på plats under 2008 års "Bästa Led Skoter" test, med Andreas Ljungberg bakom styret. Snacka om att hakorna tappades när vi insåg att Phazern var snabbare än MXZ 800!!! Under rätt förhållanden, vill säga. Du är väl också medveten om att en MXZ 800 har ganska precis dubbelt så mycket kusar som en liten Phazer. Phazern kostar 89.900 (smartcheck 84.900).

Aldrig bättre

Yamahas sportmaskiner känns genomarbetade och fungerande. Även om Yamaha ha har försökt bygga bort en del av fyrtaktarens egenskaper så som motorbroms, krävs en del tillväjning enligt mig. Vi snackar bagateller men ändå. Årets Nytro är en höjdare samtidigt som Phazern känns igen och också den är tilltalande. För dig som har tvekat och väntat på ett bättre tillfälle att inhandla en fyrtaktare, det börjar bli dags nu, då dom aldrig varit bättre.



Som genom ett trollslag både styr Nytron samtidigt som den är tryggheten själv och uppför sig ganska precis tvärtom mot fjolårsnytron.

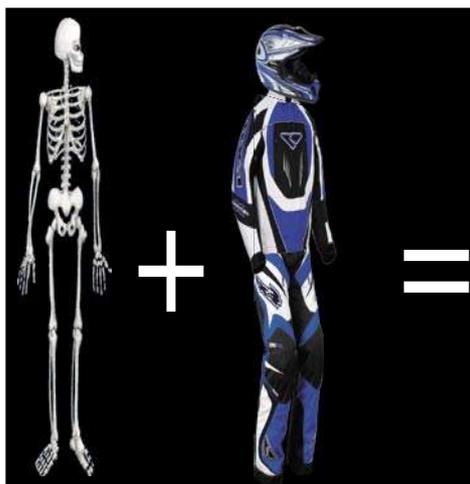


Också instrumenteringen är föredömlig och lämnar ingenting speciellt till önskelistan.

Vill du ha det värsta som Yamaha kan erbjuda i stötdämparväg är det utan tvekan RTX SE du ska lägga slantarna på.



Körställningen på Nytron är föredömlig och i slutändan ett måste för en högprestandamaskin som fulltankad väger runt 280 kilo.



#99 Eriksson



Att skapa ett stabilt fotsteg med mycket snögenomsläpp är en balansgång som Yamaha lyckats med.



Phazern visade tänderna utom tävlan under vårt BLS-test i våras och satte betydligt starkare maskiner på plats då det svängde och leden var dålig. Just detta faktum borde täppa igen truten på alla som påstår att en maskin på 80 hästar är värdelös.



TEKNIK FAKTA

FX Nytron RTX SE

RTX Phazer RTX

Motor Typ:

Motortyp: 3 cyl 4-takt
Volym cc: 1049cc
Borr/slag mm: 82,0 x 66,2
Bränslesystem: 41 mm mikuni x 3 EFI
Smörjning: Torrsump
Avgassystem: 3-1 rostfritt
Uppg effekt/varv: ca 135hk
Start: Elektrisk

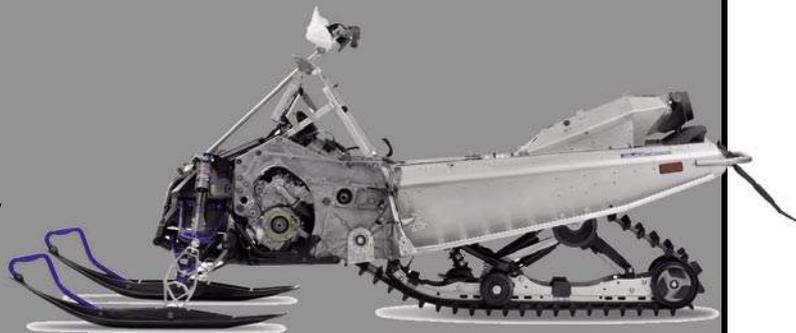
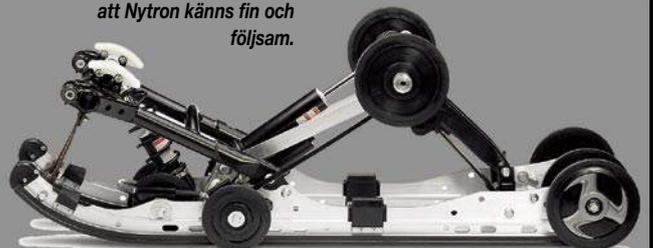
2 cyl 4-takt
499cc
77,0 x 53,6
43 mm Keihin x 2 Fuel Injection
Torrsump
2-1 rostfritt
ca 80 hk
Elektrisk

Chassi

Uppg torrvikt kg: ----
Framvagn: Individuell A-arm
Fjädring fram: Fox Float X Air/Fox Float
Fjädringsväg fram: 216 mm
Boggi: Dual Shock
Dämpare bak: Soqi 46mm click/ Soqi 40 mm klick
Dämpare fram: Soqi 40 mm click/ Soqi 40mm klick
Fjädringsväg bak: 368 mm
Typ av matta: 38x307x32 mm Ripsaw
Skidor: Plast
Spårvidd: 105 cm
Längd/bredd/höjd: 2805x1180x1160 mm
Tankvolym: 28 liter
Oljetankvolym: ----

Individuell A-arm
Fox Float
236 mm
Pro Active CK
KYB Alu 36 mm gas
KYB Alu 36 mm gas
412 mm
35x307x25mm Ripsaw
Plast
108,5 cm
2820x1215x1190 mm
26,7 liter

Dual Shock Pro boggin är en av anledningarna till att Nytron känns fin och följsam.



Att äga

Ca pris: SE 132,900,-/RTX 129,900,-
Färg: SE-YamahaBlue/RTX YamahaBlack
Generalagent: Yamaha

89,900,-
Competition vit/orange
Yamaha

Enligt rykten är grundlinjerna till detta chassi gjort utanför fabriken i Japan och ett direkt önskemål från tävlingsavdelningen i USA. Om så är fallet eller ej är skitsamma så länge det fungerar, och det gör det.



www.snowtrade.net



POLARIS

HONDA

**Ockelbo
GUMMI
SERVICE**



**Polaris snöskoter & ATV
Honda ATV
Tillbehör, Service & Reservdelar
Tel: 0297-421 00**

**Butiken öppen:
Vardagar
7.00-17.00
Torsdagar
7.00-19.00**

SSCO har ordet:



Ny säsong Nya utmaningar

Snart kan ännu en sommar läggas till handlingarna. Och vi ser en ny, spännande skotersäsong framför oss.

Av: Peter Wikström

Jag har under sommaren förundrats över att alla, ja, jag menar alla naturivrare, idealister och skoterhatare verkar ha haft en riktig törnrosasömn. Frånsett då ett uttalande från en potentat angående många olyckor kring ATV, så kallade fyrhjulingar.

Han sa att olyckorna berodde på att så många körde onyktra. På sommaren körs det fyrhjuling och på vintern snöskoter av samma, onyktra klientel. Detta sagt av en man med makt och inflytande. Tro fasiken att det lilla, men ack så massiva skoterhat som finns, får nytt bränsle.

Under sommaren har det inte nämnts ett ord om att alkoholen är ett samhällsproblem, utan som alltid, ett problem

tydligt kopplat till ATV och/eller snöskoter.

Det drunknar väldigt många varje sommar, ofta män som trillar i spat när de skall lätta på trycket. Samtidigt har de flesta dags- och veckotidningar vintips om nya lådviner. Och ofta med följdtexten; "perfekt att ha med sig i båten". Och tv-reklam om öl, inramat med romantiska båt- och havsbilder. Vad ger detta för signaler?

Och de flesta vet att man inte får slänga i kräftburar hur som helst, detta på grund av risk för smittspridning av kräftpest. Norge har anammat detta än tuffare och på många insjövatten i Norge tillåts man inte ens att ha med sig egna handfiskeredskap eller ha med sig agn i form av död fisk eller mask.

Den svenska natureliten däremot ser inga som helst problem med att turister från Europas alla hörn har med sig egna båtar och kanoter, som de sedan med statsmaktens goda minne och tillåtelse, sjösätter i våra känsliga fjällvatten. Ofta då med motor såklart. Lika ofta på vatten där det råder totalt skoterförbud under vinterhalvåret.

Vad kan inte dessa båtar ta med sig

för skit och föroreningar, som helt klart förstör våra känsliga och fina inlandsvatten?

Jag läste att det var mer utsläpp från förbjudna båtottenfärger i Trelleborgs hamn än i Rotterdam. Är inte detta en väckarklocka för våra folkvalda naturivrare? Nej det verkar som om skoterförbud är lösningen på all världens miljöproblem.

SSCO är en starkt växande organisation kring snöskoter och vi skall inte vara en del av problemen, vi skall vara en del av lösningarna.

Men för att kunna vara det måste våra makthavare öppna sitt enkelriktade synsätt och ta tillvara på den kunskap som finns inom organiserad snöskoterverksamhet.

Visst, vi har en del idioter (finns ingen bättre benämning) som kör snöskoter, och som totalt struntar i både gällande lagstiftning och miljö. Denna lilla procent är de största skoterhatare vi har i detta land. För tack vare, eller rättare sagt, på grund av denna olämpliga procent får vi som sköter oss än svårare att bedriva en långsiktigt hållbar skotråkning.

Det måste till rejäla portioner civilku-

rage och en attitydförändring, för idioti går som bekant inte att lagstifta bort. Att köra motorfordon onykter är i lag förbjudet och helt idiotiskt. Och detta gäller självklart även snöskoter. Precis som att det inte är rätt att köra snöskoter inom tätbebyggt område och efter allmänna vägar.

Hur vill vi, men framför allt hur vill DU att skoteråkning skall se ut denna vinter? Om tre år? Om fem år? Om tio år?

Att få köra snöskoter är en frihet under ansvar (ett uttryck jag myntade i mitten av 1990-talet). Och det är du som skoterförare/ägare som medverkar till hur det kommer att se ut de närmsta åren.

Vill vi ha ytterligare restriktioner och förbud, ja fortsatt då vara en idiot på skoterdynan. Om inte, se då till att hjälpa till och säg ifrån och visa lite jävlaranamma och civilkurage. Då slipper alla sensationslystna morgontidningar ondgöra sig över snöskoter, mer än dom redan gör.

För som Albert Engström sa; Det är för väl att lögnen finns – för tänk om allt man hörde var sant.



Kontakta SSCO:

SSCO
Överberg 206

842 94 SVEG

WWW.SSCO.NU

Ordförande

Gunnar Hedin

070-206 19 36

gunnar.hedin@ssco.nu

Ledamot

Bo Andersson

bo.andersson@ssco.nu

Kassör

Mikael Lindström

mikael.lindstrom@ssco.nu

Sekreterare

Jan Sund

070-343 70 56

jan.sund@ssco.nu

Utbildningsansvarig

Peter Wikström

070-659 05 46

peter@ssco.nu

Ledamot

Per-Henning Åström

070-584 79 98

ph.astrom@ssco.nu

Det är en hel del på gång inom SSCO även denna säsong. Allt fler skoterklubbar väljer att ansluta sig vilket vi ser som mycket glädjande. Samtidigt är det med stor ödmjukhet och framförsikt vi axlar det ansvar skoterägare och klubbar ger oss. SSCO har ännu inte haft årets upptaktsmöte när första SnowRider för säsongen gick i tryck, varför vi inte kan släppa några rejäla godbitar. Men vi har mycket på gång. Och mer blir det, läs mer på ssco.nu.



Den lille som blev Störst

Emil Öhmans resa från botten till toppen är som en saga.

Text: Patrik Larsson

Foto: www.mattiasklockar.com, Johan Persson på www.sportbilder.se och Patrik Larsson

Aret 1986 inleds med en katastrof. Nasas rymdfärja Challenger exploderar framför ögonen på en hel värld. Hela besättningen omkommer, och bland dem döda finns en lärarinna som vann uttagningen bland hundratals andra lärare för att få följa med ut i rymden.

Exakt en månad senare går landet Sverige från att ha varit ett oskuldsfullt land i en ond värld, till att bli ett land där en statsminister kan bli brutalt mördad. Olof Palme skjuts till döds i Stockholm efter ett biobesök med sin fru Lisbet.

Två månader senare cyklar jag hem i regnet efter skolan, och väl hemma möter jag min nervösa mor i dörren. Jag är dyngsur i vad alla tror är ett radioaktivt regn som dragit in från öster. Än idag ligger härdsmlåtan inkapslad och pyr i Tjernobyl, där tidernas hittills största kärnkraftsolycka inträffat.

Mitt i allt detta väljer lille Emil Öhman att komma till världen. Han drar sina första andetag den 15:e April på Piteå's BB-avdelning, en framtida världsmästare är född.

Mats

Att Emil skulle bli skotercross-förare överraskar ingen. Han är ju son till Thomas Öhman som under 80 och 90-talet själv körde både motocross och skotercross, och kan från den tiden stoltsera med bland annat ett SM-silver.

Än mer känd i skoterkretsar är Emils farbror Mats. Med sina sju SM-guld, ett EM-guld och två NM-guld är han en av våra allra största och mesta mästare inom skotercrossen.

Tyvärr avbröts Mats karriär för tidigt i en otäck olycka under en tävling i Ryssland 1998. Tävlingen var arrangerad på samma bana som EM senare skulle köras på, och för att få chansen att känna på banan och för att prispengarna var så bra, gjorde Mats sin resa som alltså slutade i katastrof.

Mats bröt nacken och förlamades. Men han har sen dess med stöd av sina närmaste och ett sällsynt jävlaranamma inte bara kunnat börja köra entreprenadmaskin igen, nej han kör även rallykross-SM i sin specialanpassade Ford Focus.



Att se Emil köra på banan är en upplevelse, och man tänker... det här ser ju inte så svårt ut.

—Både min far och farbror är mina förebilder och har alltid varit mina mentorer i min satsning på skotercrossen, berättar Emil stolt.

—Med tanke på vad som hände din farbror. Hur kunde du ens börja köra även du?, frågar vi.

—Självklart finns ju alltid olyckan där någonstans i bakhuvudet. Jag vart väldigt förskräckt och ledsen när det hände. Men han hade maximal otur och olyckor kan ju hända med allt man håller på med, svarar Emil.

Ett år efter den tragiska händelsen med farbrodern började Emil intressera sig för att få köra själv. Han hade tidigare inte haft någon direkt tanke på att tävla, utan ville gärna bara stå vid sidan om och titta på.

—Varken min pappa eller Mats har försökt påverka mig i mina val, jag har alltid fått göra som jag vill, berättar Emil, och visst verkar han göra som han vill?

Svemos regler säger att man kan få en senior-licens det kalenderår man fyller 16. Men Emil fick köra en seniortävling i Kiruna redan i december 2001. Och eftersom han alltså fick göra som han ville, hoppade han rakt in ibland de snabbaste förarna med de starkaste maskinerna, rakt in i klassen Pro 800! Han placerade sig som 5:a av de 35 startande i Kiruna.

—Det var många som skrattade åt mig

då, och jag kan förstå dom. Jag var ju bara 155 centimeter lång och vägde 45 kilo, småskrattar Emil.

Karriären

Den lille och lätta Emil gjorde bra ifrån sig från början och utvecklades hela tiden.

—De två första säsongerna kändes så bra. Men sen stagnerade jag i utvecklingen och allt började kännas tungt. På vårkanten 2004 gjorde jag sen illa knöt och var borta resten av säsongen, berättar Emil.



Emil ser fundersam ut inför VM-finalkörningarna i Malå. Men han var aldrig hotad, han blev världsmästare år 2008!

Men han kom tillbaks redan två månader senare, då det i maj kördes en stationcross-tävling på snötippen i Piteå. Den tävlingen vanns av Peter Ericson, och vem tror ni kom tvåa? Jo Emil så klart.

Säsongen 2005 började bra, men av någon anledning tappade han flytet igen och det började gå dåligt. Sen gick det bara ännu sämre, och när han senare också bröt benet var det inte många som trodde att han skulle fortsätta.

Det gjorde inte heller Emil själv just då, men innerst inne ville han helt enkelt inte bara ge upp.

Mot alla odds ställde han upp en säsong till, och vilken säsong det blev! Nu klaffade allting igen.

—All körning gick klockrent och när jag både vann Pro 600 och rövarheatet i SnowRider Cup visste jag att jag var tillbaks, säger Emil.

När SM-säsongen 2006 tillslut summerades hade han bara superförarna Peter Ericson och Daniel Olofsson före sig i resultatlistan.

Höften

—2007 ledde jag SM-serien när jag under en tävling en vecka före SM-finalen körde ihop med Jocke Strandberg och slog höften ur led, berättar Emil.

Som tur är hade höften gått ur led så

fint att ingenting vart förstört. Men han fick i alla fall hoppa på kryckor i två månader.

—Jag stressade inte på någonting, och lät det ta den tid det tog. Man får ju lov att tänka på att man även har ett liv efter att racingen är ett avslutat kapitel, förklarar han.

Trots att han inte kunde vara med i SM-finalen slutade han som total tvåa efter den omöjliga världsmästaren Peter Ericson.

Nu är vi framme vid säsongen 2008, som vi måste säga totalt dominerades av Emil Öhman, och det är väl få som har missat att det var han som tillslut stod högst upp på prispallen, både i SM och i VM.

Han var bland annat så överlägsen i VM med sina fyra vinster och en andraplats, att allt var i det närmaste klart redan innan finalkörningen i Malå.

—VM-finalen var helt fantastisk! Det var så mycket folk som kom dit och banan var suverän, berättar Emil lyriskt.

—Vi såg att du hade din fanclub där. Hur känns det då?, frågar vi och Emil svarar.

—Konstigt egentligen. Tänk att dom hade gjort plakat och grejer, bara för mig. Otroligt roligt, och jag måste passa på att tacka alla för det otroliga stöd jag får hela tiden! Sen måste jag passa på





Första ryktet sa att Levi LaVallee skulle ha med sin egen tävlingskoter till Sweden-X, men tyvärr var det inte sant. Emil som sett fram emot att få möta honom på likadana villkor vart lite besviken.

Mellan april och september jobbar Emil heltid som mekaniker på sin pappas och sin farbrors rallycrossbilar. Resten av året reparerar och servar han entreprenadmaskiner, och så blir han ju även gärna både svensk mästare och världsmästare i skotercross.



att rikta ett stort tack till mina mekaniker Mikael Nordvall och Jonas Gustafsson som har ställt upp och skruvat åt mig i tre säsonger nu. Utan dom vet jag inte hur det skulle ha gått. Dom kommer föresten att hänga med även i år, berättar Emil tacksamt.

Vi pratar lite om vad han tror egentligen hände där i övergången från en som lika gärna kunde lägga skoterhandskarna på hyllan, till att bli en som var uppe och slogs med världens bästa förare.

—Jag mognade nog helt enkelt. Det är ju så mycket som händer med kroppen och psyket där i 18-19-årsåldern. Sen började jag även förbereda mig med att träna på riktigt och tänka på vad jag äter, berättar han.

2009

Inför den kommande säsongen har han ökat på träningen ytterligare lite. Som-

marträningen består mest av att köra motocross och lite löpträning för konditionens skull. Han tränar även lite styrke- träning, men inte för mycket.

—Jag vill inte bli för tung, konditionen måste hänga med i viktuppgången, annars kan det bli för jobbigt. I vintras vägde jag 75. Nu är jag uppe på 77, men jag siktar på 80, förklarar han.

—Har du funderat något på att åka till USA och tävla då?, frågar vi.

—Jo, självklart har jag det, och det är något som jag verkligen skulle vilja prova på innan jag lägger av, svarar Emil.

Men något längre USA-äventyr blir nog inte av den närmaste tiden, eftersom Emils kontrakt med Lynx sträcker sig ytterligare ett år framöver.

—Det var ju ett gäng Amerikaner som var med och körde under Sweden-X i Kläppen. Det första ryktet sa att Levi LaVallee skulle vara där med sin egna

maskin. Så jag såg fram emot att få mäta mig mot honom. Nu fick han ju inte ens tag på en skoter med räckermotor, så jag vart lite besviken, men det kommer förhoppningsvis fler tillfällen, säger Emil.

Emil själv tvivlar inte på att han skulle ha möjlighet att hänga med i jänkarnas tempo på deras jämfört med våra, lite annorlunda banor.

—Får jag bara köra in mig en säsong eller så, och sen göra en riktig satsning, då ska jag vara med i toppen, säger han självsäkert.

Men det är nog inte bara Emil själv som tror på sina möjligheter att en gång i framtiden även bli en av de bästa även i Nordamerika. För alla vi som sett hans fina och avslappnade körning, vi som sett hans enorma förmåga att hoppa och vi som sett han vinna, vi kan inte undgå att inse att vi har en stor stjärna framför våra ögon.



Redan tidigt ville Emil ha riktiga grejor och rejäl utrustning. Det största problemet med pappa Tomas crossutrustning var dock att kängorna skavde lite i grenen, men annars funkade dom kanon.

UPP WAK



NANANDEET



Sent ska syndarn vakna. Men bättre sent än aldrig!

Text: Stefan Lundström
Bild: Tomas Lundström och Stefan Lundström

Det här är den sanna berättelsen om vad som kan hända när två-taktsångorna sedan länge har besegrat förnuftet, den skrämmande skildringen av en inre resa som övergår i en yttre irrfärd på skoter och inte minst den häpnadsväckande historien om tre pojkar som slutligen tvingas ge upp och inse att de har blivit män. Det hela börjar en solig dag i början av mars...

En dag på crossbanan

Gasen hårt pressad mot styret. Varvmetaren rusar. Motorn skriker. Adrenalin pumpar. Hård inbromsning när kurvan närmar sig i en svindlande hastighet.

"Högt upp i vallen, kasta runt och så

full gas ut på rakan igen", hinner jag tänka samtidigt som jag ser idealspåret framför mig. Inbromsningen är perfekt tajmad och Lynxen surfar högst upp på vallen. Jag hinner precis se bilder av prispokaler och checkar med maskinunderhåll framför mig innan en lätt touch i sidan förpassar såväl Lynxen och mig som pokaler och checkar till baksidan av vallen. Några väl valda svordomar hinner passera innanför hjälmen samtidigt som en annan RE drar iväg längs rakan. Jag bestämmer mig för att bita i det sura päronet och minsann visa vem som bestämmer på banan.

"Jag tar dig över plattan", ropar jag i en fåfång förhoppning att han ska höra och laddar allt vad jag törs och en hel del till inför hoppet. För ett ögonblick tror jag mig ha passerat honom i luften, men skymtar sedan ett baklyse som försvinner i nästa kurva.

"Det var som fan, är Tapio och tränar idag", tänker jag och känner mig bättre till mods. Ett halvt varv senare ser jag honom i depån och kör in för att snacka lite

inställningar på Pippolan. När Tapio tar av sig hjälmen förstår jag plötsligt varför brorsan står bredvid och långsamt skakar på huvudet. Ut ur hjälmen kommer ingen världsmästare, åtminstone inte än på många år. Det finska trynet är inget mer än ett fint tryne. Pojken är ju för tusan ung nog att vara min son.

"Det är dags nu", säger brorsan och insikten hamrar sig långsamt in i huvudet. Han har rätt. Det är dags nu. Det är dags att lägga av. Vi är för gamla för det här!

De hänsynslösa

"ALDRIG!" Jag väcks kallsvettig av mitt eget skrik. Hela natten har han hemsökt mina drömmar – skoterdjävulen. Långsamt har han viskat i mitt öra:

"Du ska köra TOOUURING. Bredband, dragkrok och PUUULKA."

Jag ringer omedelbart brorsan. Det är dags för krismöte. Hellre skickar jag RE:n med vårfloren än byter in den mot en pulkdragare.

Sedan går det fort. Cross- och en-

durobanorna har aldrig handlat om framgångar eller ens om tävling. Det har bara varit förbannat kul. Skoterkörning är nämligen det roligaste som finns. Sommar och höst är Guds misstag i skapelsen. Ni fattar poängen. Det går inte att bara ge upp, även om det var tio år sedan de senast frågade efter legitimation på Systemet. Vi får hitta på något nytt skäl att avfärda övriga familjens önskemål om att köpa en Korvgrillare nästa år.

Det får bli en långresa. Vi ska inte köra längst – det kan andra göra. Vi ska inte köra fortast – också det kan andra göra. Vi ska köra roligast – det kan ingen någonsin ta ifrån oss. Snabbt beslutar vi oss för att köra hemifrån, det vill säga Boden, till Sulitelma, på andra sidan norska gränsen, och tillbaka. Delar av sträckan har vi färdats tidigare vid olika tillfällen och vet på så sätt hur upplevelsen ska maximeras – i praktiken alltså var de roligaste ravinerna, de krokigaste lederna och de skönaste lufffärderna finns – allt det där som gör att vi inte

lyssnar när förnuftet försöker berätta om skenande bensinpriser och om hur en dollar i fritt fall märkligt nog leder till höjda priser på skotrar i Sverige.

Tio små skoterpojkar

Många är kallade, få är de utvalda. Alla vill förstås följa med när vi berättar om planerna, men ju närmare resan kommer, desto fler är det som inser vad som krävs i form av pålitliga skotrar och en stabil budget. Till slut står vi där – tre pojkar med ambitioner att göra vintern till någonting att prata om i bastun. Den första är Jörgen "Klinsmann" Nordqvist, en envis djävel som fortfarande väntar på insikten att åren faktiskt medför att man blir äldre. Den andra är Tomas "Wildlife" Lundström, även kallad brorsan, en skogshuggare med mottot "Pengar är inget problem", mest beroende på att han aldrig har några. Och så är det jag, Stefan "Schumi" Lundström, som aldrig har några åsikter, men alltid är full av insikter.

Med vetskapen om att coola tilltal och ett häftigt motto är avgörande om man ska komma någonstans här i världen bestämmer vi oss för "No speed, no life" och skriker till verket att ro skotern i hamn. Vi ska få ut mesta möjliga upplevelse ur varje krona.

Den vilda jakten på sponsorn

Apropå pengar så ska gudarna veta att en femdagarsstur på 120 mil inte är gratis. Med de allt kortare vintrarna och skotrarnas allt bättre kvalitet är de mil man hinner upp i under en säsong inte särskilt oroväckande. Värdeinsikten är något man har lärt sig leva med. Någon måste stå för den för att det ska finnas billiga fjolårsmodeller till salu och vi tillhör dem som ställer upp för er andra. Ny skoter varje år är alltså självklart.

Nej, kostnaden för en sådan här resa ligger i annat. Några tusenlappar i bensin och olja, några tusenlappar för extraremmar, några tusenlappar att specialutrusta skotern, några tusenlappar till boende (nej, vi bor inte i tält – det kan ungdomarna göra). Det drar fort iväg, kan man säga. Och eftersom lönebeskedet varje månad inte gör någon annan än arbetsgivaren glad krävs det kraftfulla åtgärder för att få detta i hamn. Det är alltså dags att börja smöra för tänkbara sponsorer. Som tur är finns det många som gillar skotrar i det här landet, även om det vanligtvis mest är skoterharna som får utrymme för sina åsikter. Av de företag som vi kom att fråga om sponsring var det faktiskt inte ett enda

Jag kan flyga. jag är inte rädd



Mattinspektion på Lynxen



Schumi testar flygförmågan hos Draken



Lugn bara, läget är under kontroll....



Djävlar!

som tackade nej. Mot ett utlovat omnämmande i en ledande svensk skotertidning ställde alla villigt upp. Det är inte svårare än att gå och fråga, om man bara kan erbjuda något i utbyte.

Jakten börjar en dag i juni när en stark sol smälter våra kalnande hjässor. Det är visning av nästa års modeller hos den lokala skoterhandlaren och vi står inför ett tidigare okänt problem. Om maskinen ska gå på bana finns egentligen inte så många alternativ, men om man ska ägna sig åt lek utanför banan finns plötsligt hur många modeller som helst att välja bland. Moget övervägande har väl aldrig varit vår starka sida, men efter ett försök med resan i åtanke föll mitt val på en Polaris Switchback 700 Dragon, medan Wildlife och Klinsmann inte ville överge Lynx och beslutade sig för var sin RAVE 600 sdi.

Nästa steg är att förhandla med försäljaren om all den extrautrustning som behövs när man har bestämt sig för att det under inga förhållanden ska med någon pulka. Kenneth hos Sixten Nilssons Motorservice i Boden är numera ganska van vid de mer eller mindre storslagna idéer som vi kommer släpande med och reagerar med sedvanligt lugn. Sportmaskiner med full touringutrustning beställs alltså mitt i sommarvärmen efter en kortare förhandling. Olja till maskinerna bidrar RB Produkter med. Eftersom vi räknar med en del matlagning på fjället är torrmat som man bara fyller varmt vatten i ett utmärkt alternativ. Vildmarksshopen i Luleå har ett bra utbud, gillar vår plan och ställer upp med ett gäng påsar. Någon feg usling tycker att vi borde ha med oss kartor ifall det skulle bli problem med orienteringen och vad passar då bättre än Norrlands skoterledskarta för GPS:en (kolla in www.kartman.se). Vi riktar ett stort tack till alla dessa företag som hjälper oss redan i planeringsstadiet av resan.

Titta, vi flyger!

Det värsta med sommaren är att den är så lång – och varm. När skotrarna anländer till advent syns inte tillstymmelse till snö. Jul- och nyårshelgen ägnas åt att putsa huvan och planera resan, men fortfarande inte en flinga. När februari närmar sig har väntan gått över i desperation. Vi är färdiga att antingen sälja maskinerna eller flytta till Kirunatrakten, där det enligt uppgift finns snö.

Men plötsligt kommer den. Gudarna är nådiga och mängder med snö vräker ner. Känslan av att äntligen kunna lufta den frustande draken kommer aldrig att kunna beskrivas med ord. Att äntligen

kunna surfa runt i pudret på myrarna, känna hur motorn svarar när tummen jobbar med gasen och blöta ner kläderna i en blandning av svett och snö, är det närmaste jag kommer att komma en religiös uppenbarelse. Ja, jag vet att det finns några viktigpettrar där ute som måste påpeka att mattans kammar är för låga, att motorn minsann ger två hästar för lite, att styret sitter snett eller något annat livsavgörande, men allvarligt talat – det är ju bara för vår skull. Vad skulle vi annars prata om? Att tala om våra upplevelser i bastun på kvällen är ju halva upplevelsen. Att diskutera om draken eller lodjuret är skogens konung är helt enkelt vår motsvarighet till att mäta Porschen mot Ferrarin på Stureplan – bara så mycket mer civiliserat.

Nu kräver ju en sådan här resa så mycket mer än att njuta av lite planlös upplevelsekörning. Här krävs vetenskapliga tester av sådant som flygförmåga, boondocking, dämpargenomslag osv. Det är ett smutsigt jobb, men någon måste göra det om rolighetsfaktorn ska kunna maximeras. Ett femtiotal mil hinner vi med de sex veckor med snö vi har innan det är dags för avfärd. Vi hittar den ideala lufttiden utan att riskera allvarligare benbrott, den absolut sista punkten man måste bromsa innan kurvan i olika fören och precis rätt burkvinkel på överkroppen för att göra en doughnut med respektive skoter. Vi känner oss redo!

Den sista färden

Så står vi då där en mulen morgon i mitten av mars, ganska precis ett år efter att de första planerna började ta form. Tre fulltankade skotrar lastade på gränsen till sönderfall, men det viktigaste är uppnått – inga pulkor ska med. Framför oss har vi en första dagstur på cirka 30 mil, precis lagom för att värma upp ordentligt. Några snöflingor möter oss när vi grenslar dynorna och vrider på nyckeln (ja, inte Lynxarna då – Wildlife och Klinsmann pratar om viktbesparingar och drar allt vad de orkar i snöret). Hur det gick? Läs om hur man ankrar Lynxar, hur långt en drake kan flyga innan pansaret faller av och hur gott en bastu kan smaka i nästa nummer.

Tack till
Norrlands skoterledskarta
www.kartman.se
RB Produkter
WILDMARKSSHOPEN
LULEÅ
SIXTEN NILSSONS
MOTORSERVICE - BODEN
www.sixtennilssons.com

KUNG LYNX



Många befarade att Lynx skulle gå upp i Ski-Doo när dom köptes upp av BRP. Men ack så fel dom hade. För Lynx står nu större och starkare än på mycket länge.

Text: Patrik Larsson
Foto: www.mattiaslockar.com

Året 2009 får gå till historien som det år då vi verkligen fick klart för oss att BRP inte ser Lynx som en belastning, som med tiden ska avvecklas, utan att dom ser den finländske skotertillverkaren som en fantastisk resurs.

Ski-Doo nockade skotervärlden till marken förra säsongen då dom introducerade sin nya, i det närmaste anorektiska plattform REV-XP.

Man hade bantat ner vikten så mycket att vissa andra skotertillverkares model-

ler i det närmaste verkade vara pinsamt feta och klumpiga. Någon försiktig introduktion med bara ett fåtal toppmodeller gjorde dom inte heller, utan vi fick se allt från ekonomisportmaskiner till de grymaste lössnömonstrena baserade på det här nya och precis som när REV-chassit kom, helt revolutionerande i branschen.

Lynx gjorde även dom något verkligen imponerande, då dom tog tekniken från succémaskinen RE600 och släppte den lös, även dom över ett mycket brett re-

gister av modeller. Men utöver alla RE-modeller dök även en Lynx-version av REV-XP upp på crossbanorna. Vi fick alltså redan tidigt förra säsongen se en liten glimt av vad som komma skulle, så vi visste ju till viss del vad vi skulle kunna förvänta oss av årets säsong.

Hur det gick för den nya Lynxen i händerna på den mäktige Emil Öhman i både SM och VM vet de flesta, men det återkommer vi till.

Så som det idag fungerar i bilbranschen, med att flera olika bilmärken delar på samma plattform och gör sina egna versioner av i princip samma bil, precis så jobbar Ski-Doo och Lynx numer.

Vid en första anblick ser Lynxen ut som en direkt kopia på Ski-Doos REV-XP.

Men vid en närmare titt ser man att så

pass mycket skiljer dom åt att man med lite välvilja enkelt skulle kunna kalla den för en helt annan skoter.

Att Lynx sen under de senaste åren samlat på sig mängder med självförtroende lyser väl igenom klart och tydligt i namnvalet på det nya chassit. Man kör vidare med beteckningen RE som står för Racing Edition, men har sen, mycket lämpligt lagt till ett X. Resultatet blir RE-X, och ni som snappat upp lite latinska ord vet att rex betyder kung på latin. Men hur stort är då släktskapet med Ski-Doos maskiner?

Det yttre liknar som sagt varandra, men lyfter man på locket och rotar lite, så ser man de mycket viktiga delarna som skiljer dom åt.

REV-XP och RE-X-chassit är i stort konstruerade i tre moduler. En längst



fram som framvagnen sitter monterad i, sen den i mitten som håller motorn och längst bak har vi då tunneln.

Dessa tre moduler kan bytas ut var för sig om dom skulle bli skadade eller utslitna, och det är de båda främre delarna som man valt att dela på, resten har man utvecklat själva.

Lättare

Nu lämnar vi Ski-Doos inblandning i det hela och går över på och jämför årets maskiner med fjolårslynxarna.

Lynx har sen gammalt tillåtits att väga mer än andra tillverkares motsvarande maskiner, och inte fått speciellt mycket skit för det av kunderna. Men denna övervikt har man i och med det här

teknikskiftet gjort något åt och gjort det med råge.

Målet har varit en 10% lägre vikt gentemot förra årets R-evo-baserade skotrar, och det målet krossades rejält. Lynx hör inte längre till de tyngre maskinerna, utan tvärt om till de lättaste på marknaden.

Chassit är i år 1,5 kilo lättare än det senaste R-evo. På styrsystemet har man kunnat banta runt 2 kilo. Mycket tack vare dess enkelhet och att det idag består av mindre än hälften så många delar som förut, och det ser nästan oförskämt simpelt ut.

Vidare är den nya framvagnen hela 3 kilo lättare och även den innehåller färre komponenter än dess föregångare. Sen har vi drivlinan som bantats 3,6 kilo bara genom det nya kedjehuset och den ihå-

liga hydroformade drivaxeln. Nästan 2 kilo till har man sparat i och med den nya mattan med den något längre delningen. En längre delning gör att man får färre delningar på samma mattlängd, och det gör att man sparar in på till exempel stavarna i mattan och därmed även färre mattclips. Genom den lite omdiskuterade ettlagers cordkonstruktionen har man även sparat in på gummi och cord.

Totalt presenterar Lynx tre korta sportmodeller för allmänheten baserade på det nya RE-X-chassit. Förutom dom återkommer den gamla slitvargen, instegsmaskinen, ekonomiräcern och tävlingsvinnaren Rave 550. Här ser vi de sista resterna av R-evo-epoken som håller på att gå en allt för tidig död till mötes.

Men det är bara att acceptera att ut-

vecklingen går vidare, och det är bara att hänga på.

Rave 550 förblir oförändrad från förra året och har därmed kvar RE-designen, körställningen och den av många cross-åkare så älskade PPS-boggin. Priset är lågt och detta är en av marknadens mest prisvärda skotrar som även ger en hel del matta och dämparutrustning för pengarna.

De tre REX-sportskotermmodellerna kommer som två 600-kubikare och en 800.

Den enklaste 600:an heter kort och gott det, Rave 600 och den är en lite enklare och lite billigare modell.

Motorn är Rotax 593SS vilken är den nu smått klassiska förgasarmotorn som i flera år suttit i till exempel Ski-Doos 500SS-modeller. Den ger 76 kW eller

strax över 100 hästar vilket räcker gott för många, och speciellt nu när torrvikten inte ens släpar sig över 200 kilo. Till den vikten ska man lägga oljor och bränsle, sen är det bara att köra.

Det man smålat in på hos den här modellen är att mattkammarna är på 32 millimeter och dämparna runt om har kolvar på 36 millimeter, men dom är fortfarande renoveringsbara och därför inga dåliga grejer egentligen.

Nästa 600:a är så den med den nya direktinsprutade motorn på 85 kw, vilket motsvarar 114 hästar enligt Lynx egna siffror. Vi går igenom motorn mer ingående längre fram i texten.

Herren på täppan är så klart det brutala effektmonstret Rave RE 800 Power TEK. Båda dessa modeller, alltså 600 E-TEC och 800 Power TEK är identiska i sin utrustning.

I framvagnen sitter det 36-mm-dämpare med justering på kompressionen och i PPS-boggin sitter det två lite fetare 46-mm-dämpare, och dom har justering på kompression och retur.

Båda levereras med mattkammor på 38 millimeter, vilket borde vara ett minimum för alla skotrar på marknaden med den här typen av motoreffekt.

Alla tre skotrarna har praktiska fasta styrehjare och styret har krok.

Vi går nu över till att titta på årets motorrevolution som gör sitt intåg i skoterbranschen.

E-TEC

Den för oss smått oförståeliga debatten angående tvåtaktsmotorn kontra fyrtaktsmotorn fortgår precis som den gjort ända sen fyrtaktarna gjorde sitt intåg i skotervärlden.

Tvåtaktsförespråkarna har haft det lite svårt att värja sig emot fyrtaktarens låga bränsleförbrukning, luktfrihet och låga emissioner, eller med andra ord miljöbelastande utsläpp.

Medan fyrtaktarna har vikten, komplexiteten och det högre priset emot sig.

Nu utvecklas även fyrtaktarna så att skillnaderna blir mindre och mindre vad det gäller vikt och pris. Men även tvåtaktarna utvecklas och närmar sig fyrtaktarens starkaste sidor.

Hos tvåtaktsförespråkarna har man sett den direktinsprutade motorn som frälsningen som en gång för alla ska avgöra slaget teknikerna emellan.

“Nu är revolutionen äntligen här!” kanske någon utropar, men är det här med DI så stor grej, egentligen?

Svaret på den frågan är så klart var-

ken ja eller nej, utan svaret hittar vi nogstans där emellan.

Båtmotortillverkaren Evinrude har sen 2005 med stor framgång använt sig av E-TEC-tekniken i sina utombordstvåtaktsmotorer. Men att föra över tekniken bara rakt av till våra högpotenta skotermotorer är inte så självklart. En båtmotor har stor cylindervolym och ingen effektpipa som ställer till det. Avgasportarna är låga och varvtalet är inte speciellt högt, runt 5800 varv per minut.

Evinrudes effektstarkaste motorer på 3,3 respektive 2,6 liter ger 250 och 200 hästkrafter. Det ger en litereffekt på runt 76 till 77 hästar. I en skotermotor på 600 kubikcentimeter skulle det motsvara 46 hästar! Inte mycket att komma med i en skoter, och hade Rotax presenterat en sådan motor hade direktinsprutningen inte setts som något annat än en total flopp i skotervärlden.

Det låga varvtalet och de låga portarna som hittills använts, har gjort att det funnits många skeptiker som helt enkelt inte trott att den här tekniken ska kunna gå att överföra på en liten högvarvig motor med förhållandevis hög motoreffekt.

Men vad är det nu Rotax lyckats göra? Jo dom har totalt krossat dessa teorier och visat att detta visst går att göra.

Den första skotermotor med direktinsprutning eller DI vi får presenterad för oss är en 600-kubikare som ska producera närmare 120 hästar. Med lite enkel snabb matematik räknar vi ut att litereffekten på den motorn går upp emot hela 200 hästar!

Det går alltså bevisligen att bygga en högpotent liten skotermotor med DI, vilket ingen annan gjort tidigare i historien.

Ett problem med att sätta injektorerna direkt inne i förbränningsrummet är hur man ska hantera hettan. Rotax har löst det med att man har en öppen cirkulationskrets för bränslet. På det sättet kyls injektorerna av. Den här kretsen med cirkulerande bensin har man även lett rakt igenom den högpresterande datorn för motorstyrningen, den så kallade ECM: en för att även hålla temperaturen på den i schack.

Det finns alltså många fördelar med att man nu lyckats få till ett DI-system. Det som du först kommer lägga märke till när du ser och får uppleva en skoter med E-TEC är den mycket karakteristiska tomgången.

Genom att ECM:en känner av att nu ska motorn gå ner i tomgång så ställer den om sig och börjar behandla motorn som en 200-kubikare. Den tillsätter alltså bara precis så mycket bränsle så att motorn går runt, och tomgången hamnar så

Att kunna skicka fram fötterna ytterligare en bit gör att körställningen blir mer avslappnad och mindre trötande.



I framvagnen har Rave 600 E-TEC och 800 Power TEK 36-millimetersdämpare med justering på kompressionen.

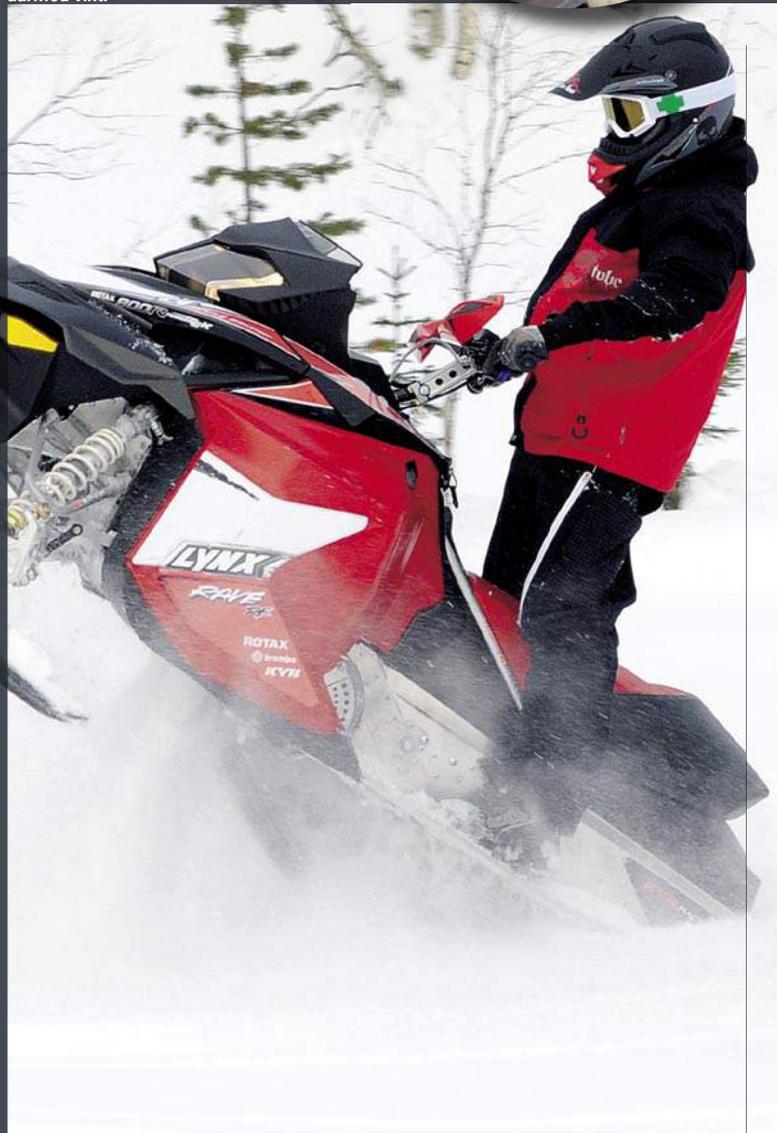


Här känner vi igen

oss från Ski-Doos REV-XP. Genom att använda växelhuset till en förstärkning av chassit spar man in på material, och därmed vikt.



För att hålla vikten nere tillverkas en hel del detaljer i annat än metall. Kommer det hålla i längden?





Rave 600 E-TEC levereras med feta 46-millimetersdämpare med justering på både kompression och retur i boggin.



32-millimeterskamar får man nöja sig med om väljer att köpa Rave 600.



Körställningen på Rave 550 är den samma som förra säsongen. Förresten är hela skotern sig lik och kommer fortfarande att vara en prisvärd vinnare i ravinerna och på crossbanorna i vinter.



Med 25-30 kilo mindre totalvikt accelererar skottrarna byggda på det nya RE-X-chassit snabbare än sina föregångare.

lågt som 1200 varv. Ljudet som motorn ger ifrån sig på tomgång påminner mer om en fyrtaktsmotor.

Inte tillför E-TEC heller speciellt mycket extra vikt om man jämför med SDI som är ett tungt system jämfört med förgasare.

Vad som framöver kommer ske hos dom andra tillverkarna är idag oklart, och i och med att BRP äger tekniken så kommer inte exakt detta system att dyka upp hos någon annan, inte än på några år i alla fall.

Frågan man till slut ändå måste ställa är varför man gjort just en 600:a? Man har ju redan marknadens bästa, renaste och snålaste 600:a i 600 SDI. 600 E-TEC är ju faktiskt bara 15% till 20% snålare än SDI som i sig är 50% bättre än alla sina konkurrenter.

Den motor som verkligen saknas är väl ändå en på något sätt insprutad 800:a! 800R Power TEK är visserligen modern på många sätt och riktigt tuff i sin uppbyggnad, men den har fortfarande förgasare, och dom tillhör historien om man ska vara helt krass, och det ska man väl?

Anledningarna till att man ändå valt att använda sig av samma motor som 600 SDI är säkert många. En teori är att man satsat på sitt säkraste och mest beprövade kort man har, bara för att minimera alla risker för att något ska gå fel i introduktionen av den här nya tekniken.

600 SDI och nu också 600 E-TEC är ju i grunden Rotax 700-kubikare som kom år 2000, och är därmed en relik som borde gjort sitt vid det här laget.

Den här gamla och ändå fortfarande mycket fina motorn har man i stället för att byta ut, alltså i omgångar försett med ny revolutionerande teknik. Först SDI och nu DI.

Det skulle verkligen ha varit intressant att få höra hur Rotax och BRP tänkt när dom tagit beslutet att göra så här.

Elektrisk

Den andra stora nyheten vid sidan av direktinsprutningen är motorns system för smörjningen.

Här måste vi bara bocka och buga inför BRP:s mycket vågade tilltag att ersätta den av motorn drivna mekaniska pumpen med en elektrisk. Hur känns det egentligen att till 100% lita på att en elektrisk pump har allt ansvar för att motorn får sin smörjning?

Att man sen även vågat gå så lågt i oljeförbrukning som man gjort, gör det hela ännu djärvare och kanske till och med lite dumdrigt. Beundransvärt är det i alla fall i en bransch som är känd för



För 101 900 kronor kan du bli ägare av den senaste generationen Lynx, som i ett slag ändrar vår syn på vad en Lynx är för något. Känslan är kvar, men vikten är borta.

att både använda hängslen och livrem när det gäller att få en skoter att aldrig ens vara i närheten att gå för snällt, till priset av att dom i stället bluddrar och går för fett större delar av säsongen.

Att man kunnat få ner oljeförbrukningen så lågt är tack vare att man inte blandar oljan i den insugna färskgasen. Nej nu är det pumpen som fördelar ut oljan till de kritiska partierna genom små kanaler och pumpen gör det bara när det behövs.

Man har alltså kommit ifrån det att man tidigare sprutade in oljan i motorn som löstes i den förgasade bensinen och på det sättet spreds ut inne i motorn. Självklart till alla de delar som behöver smörjning, men även till alla andra delar som inte behöver det.

På det här sättet har man minskat förbrukningen med upp till 73% enligt deras egna beräkningar och tester.

Om man tidigare då har haft en inblandning på runt 2% så motsvarar

det någonstans runt 0,5% inblandning idag.

Kör du till exempel 300 mil på en säsong och vi räknar med två liter per mil, så ger det en total bränsleförbrukning på 600 liter.

2% av 600 liter ger 12 liter. Om en liter fin olja kostar 100 kronor per liter blir det alltså en årlig kostnad på 1200 kronor.

Motsvarande uträkning på 0,5% ger en kostnad på 300 kronor. Man sparar alltså 900 kronor på en säsong, och det är kanske inte är avgörande i sitt val av skoter. Men vad som kan vara avgörande är att E-TEC-motorn i och med detta i det närmaste blivit luktfri.

En funktion man kunnat lägga in i ECM:en tack vare att oljepumpen nu är elektrisk är att man med bara en knapptryckning kan konservera motorn innan den ska ställas undan för sommaren. Även detta är en något som redan tidigare använts på Evinrudes båtmotorer,

men en båtmotor konserveras ju i stället inför vintern.

BRP sticker alltså ut hakan rejält vad det gäller smörjsystemet. Men det gör man även när det gäller skoterns tändstift.

Är det någon som ens drömt om att vi någonsin skulle få se tändstiften innefattas av skoterns garanti? Nu är inte heller garantin vilken som helst, för det är tre år eller 1000 mil som gäller! Är dom helt galna?

Nej faktiskt inte, för i och med den precisa motorstyrningen genom ECM: en och den lägre oljeförbrukningen kommer ägaren av en skoter med E-TEC-motor ha det riktigt jobbitt att sura ner och sota stiften så att dom slutar fungera.

Den här minimeringen av risken att blöta ner stiften har gjort att man kunnat gå ifrån CDI-tändningen, där kondensatorn ger ifrån sig så stark tändgnista att den ska lyckas lända även ett plaskblött stift.

E-TEC-motorns tändsystem är nu i stället ett induktivt system till skillnad från alla andra tvåtaktsskotrar som hittills haft kapacitiv urladdningständning. Det har alltså ingen kondensator utan tändspolarna jobbar med lågspänning på primärsidan.

Tändningen heter nu IDI och det står för Induction Discharge Ignition, och är även det alltså obeprövat i tvåtakts-snöskotrar, men är ingen nyhet i sig då det vanligtvis används i allt från bilar till motorcyklar.

Tändstiften som hittills i historien har varit ett av snöskoterns största problem verkar Rotax nu slutligen ha löst, och tillverkarna som använder deras motorer är just nu mycket attraktivt kaxiga när det gäller just detta. För problemet kvarstår för många andra tillverkare, och vi väntar väl bara på vad dom andra ska svara med.

Revolution?

Men är den här motorn en riktigt revolution som kommer omdefiniera vad tvåtaktaren är för något? Det lite tråkiga svaret på det är nog att det ändå är tveksamt. Visst gör den ett jättekliv framåt vad det gäller miljöansvar.

Motorn är den renaste tvåtaktsskotermotorn som någonsin producerats, men det skulle fortfarande inte fungera att montera en katalysator på den och därmed lösa utsläppsproblemen som går att lösa i ett slag.

Att det inom en snar framtid kommer ett katalysatorkrav även på snöskotrar, är

inte helt omöjligt och är kanske närmare förestående än vad vi egentligen vill tro.

Sen katalysatorerna infördes på bilar har miljödebatten helt ändrats, för tack vare katalysatorn har man i det närmaste löst avgasproblematiken helt. Det är inte längre förurning, bly, kolmonoxid och kolväteutsläpp man diskuterar, utan nu ligger fokus på växthusgasen koldioxid i stället. Men den gasen är något som kommer att bli svårt att undvika om vi ska fortsätta att förbränna bränslen i våra fordon.

Vackert

Vid vårt årligen återkommande besök uppe i finska lappmarkerna för att få prova och fotografera det senaste som Lynx har att bjuda på, hamnade vi även i år i byn Lousto 12 mil norr om Rovaniemi.

Vädret och förhållandena var i det närmaste perfekta, men det kunde så klart ha fått varit lite mer snö. Men trots snöbristen så skulle det visa sig att det här vart ett av de allra trevligaste besöken i norra Finland vi gjort.

Vi hade ett riktigt bra flyt alla de 124 milen upp igenom Sverige och in i Finland till den lilla byn. Detta gjorde att vi kom fram några timmar tidigare än beräknat. Vilket fick till följd att BRP:s personal inte hade hunnit med att täcka över alla maskiner som fanns där redo att provköras.

—Kolla! E-TEC redan i år? Där står ju en 800:a också! Men fan den här står det ju X-Trim på, sa vi och blev nog lite snurriga på kuppen. För det var väl ingen som trodde att vi redan första året skulle få se det senaste chassit i det närmaste rakt över hela de sportigare



Nya Rave 800 borde vara en riktigt het kandidat till segern i vår Bästa LedS-koter-test. Har Ski-Doo eller Lynx lyckats bäst med samma utgångsmaterial.



Hela frambdelen med framvagnen och motorplaceringen är direkt hämtat från Ski-Doo REV-XP. Här ser vi den karakteristiska placeringen av variatorerna och vid vänster fot sitter bromsskivan.

Att Lynx redan första året får använda sig av Rotax nya direktinsprutade skotermotor, måste ses som det definitiva slutet för BRP:s lillebrorsbehandling av Lynx.

Bromsen sitter monterad så lågt det bara går och direkt på drivaxeln. Trots hål för bättre kylning har många förare fått lov avvänja sig av med att ständigt ligga med två fingrar beredda på bromshandtaget.

Upe på toppen hittar man klumparna som avslöjar att detta är en E-TEC-motor. Förutom direktinsprutningen har motorn 3D RAVE-ventiler och smörjningen sköts med en elektrisk elmotorpump.

maskinerna i hela modellprogramet, och som om inte det var nog, även E-TEC-motorn som Ski-Doo inte hunnit med att vara ensamma om första året, som dom brukar vara när något nytt kommer.

Vår tur att köra de korta sportmaskinerna var under det sista körpasset under dessa två fullsmäckade dagarna ute i vildmarken.

Risken med att vara sist ut i raden av ett gäng mer eller mindre duktiga skoterjournalister till förare, är att maskinerna vid det laget har fått sig sina smällar. Dom kan vara lite kantstötta och till och med lite krokiga, och oftast så saknas

det i alla fall något klister- märke och lite annat.

Nu när det då äntligen var vår tur så var det inte så illa den här gången och vi tog alla tre en varsin RE-X och vår fotograf Mattias Klockar tog 800:an, Micke Ljungberg la beslag på E-TEC:en och jag tog den lite enklare med 600:an.

Vi tog oss sakta och säkert ut ur de tätbyggda delarna av Lousto och begav oss ut på det omfattande och vid det här laget ganska slitna ledsystemet.

Vi piskar alla på och stannar till efter ett par riktigt underhållande kilometer.

—Den här är så djävla smidig!, utbrister Micke om 600 E-TEC.

—Den här vill då inte jag köra nå mer, den var ju alldeles för vild för mig, säger Mattias om 800:an och jag bara trivs, precis som vanligt i det här sällskapet och sittande på en helt ny modell av snöskoter.

Det första intrycket som maskinerna gav var precis som Micke försökte uttrycka att dom var mycket smidiga. Inte för att det var något fel som helst på 2008 års Lynx Rave RE-modeller. Men RE-X är ändå snäppet bättre, vilket alltså inte vill säga lite.

Nu är det min tur att köra 800:a, och precis som Mattias sa så är den här skotern helt galet vild i sin karaktär.

Hornen växer fram i pannan i samma takt som gasreglaget närmar sig styret, och som vanligt är Lynx 800:or något av de mest underhållande skotern man kan sitta på, om man gillar skidlyft och sinnessjuk acceleration vill säga. Risken med en sån här maskin är att man börjar köra riktigt ojämnt och bränsleslukande, då man gärna saktar ner, bara för att sekunden efter få känna på accet.

Ett snack med mästaren

Nu hade vi ju bara chansen att köra de nya Lynx RE-X under några effektiva och fantastiskt roliga timmar. Så för att kunna göra en lite bättre utvärdering ringde vi även upp den kille som hör till dom som

förmodligen kört mest RE-X i Sverige fram till idag.

—Hejsan, jag söker Emil, har du han där?, frågar jag.

—Vänta ska vi se, han är ute i verkstan, svarar rösten på andra sidan linjen.

Emil som precis blivit 22 år, Svensk mästare och världsmästare i snöskotercross tar luren och vi pratar igenom vad han har fått för intryck av den nya Lynxen.

—Hur är RE-X jämfört med R-evo på banan och som friåkningsmaskin?, frågar vi.

—Jag kan inte säga att skillnaden är jättestor, känslan är den samma, men mina nya maskiner är mer startsnabba och så är dom så mycket mer lättsnoddiga i kurvorna, svarar Emil.

Att dom är mer startsnabba än tidigare tror Emil beror på att vikten på maskinen är så pass mycket lägre.

—Jag körde med likadan matta och boggi som förra året, och så har dom ju i det närmaste samma hjulbas, så jag kan inte se att det är något annat som skulle kunna inverka så mycket på accelerationen som just den minskade vikten, berättar han.

Just den lägre vikten är även den mycket positiv när dom ska användas som friåkningsmaskiner, och Emil berättar:

—Dom är riktigt roliga och lätta att skräköra med, sen har vi ju PPS-boggin som sväljer i princip allt.

Skråkörningen har blivit enklare och lättare. Lägre vikt är av högsta vikt.

Enligt Emil har han inte heller drabbats av några direkta barnsjukdommar, bortsett från det felkonstruerade racing-luftintaget som ingår i kitet som gör maskinen till en Pro Open-maskin.

—Det satt ett mycket finmaskigt nät i insuget som inte ens släppte igenom vatten. Så när det kom snö på filtret som sen smälte av värmen från motorn så stannade vattnet i filtret och frös. Maskinen kvävdes helt enkelt. På grund av det fick jag lov att bryta den tävlingen, men när vi åtgärdade det har maskinerna gått riktigt bra och jag bröt inte ett race efter det, berättar Emil.

—Hur mycket skiljer mellan din VM-maskin mot en 600 man kan köpa i butiken?

—Du jag tror att dom är ganska lika. Jag har ju så klart modifierat min maskin lite gran, men inte är det mycket, svarar Emil.

Det Emil gjort på sina tävlingsmaskiner är att han fyllt i lite svetsar med TIG: en, sen har han bytt ut en del popnitar mot bultar, bara för att framöver slippa byta ut dom när dom med tiden kan börja glappa. Har man bultar kan man allt eftersom dra efter dom och det blir enklare i längden.

—Sen kör jag ju med Öhlinsdämpare, som jag verkligen kan med och så har jag ju redan mina personliga inställningar till dom. Det finns ju flera som kör med originaldämparna och dom verkar ju fungera bra dom med. Men Öhlins är ju alltid Öhlins, flinar han.

Redan tidigt på säsongen kom reaktionerna från förarna att det här med dom framflyttade fotholkarna inte var något för dom och Emil förklarar.

—Det är ju väldigt sällan man sitter ner och kör på banan och för att få maximal kontroll på maskinen och stöd för fötterna så fungerar det inte bra med de nya holkarna. Sen är det så krävande att komma upp i stående läge om man har fötterna för långt fram. Så därför har jag flyttat mina cirka 14 centimeter bakåt.

Här ser vi ett klockrent exempel på en sak som kan fungera utmärkt på crossbanan, men som samtidigt är mindre lämpligt efter leden, och tvärt om.

Det är i de här fallen tillverkarna får lov att vara lyhörda och anpassa maskinen efter behov.

—Men vem var det som vann VM då? Var det du eller maskinen?

—Nu var jag ju i så bra form att jag förmodligen även hade kunnat vinna på min gamla maskin, men jag hade nog fått det jobbigare. Men det här är bara början och jag tror att RE-X kommer att

kunna utvecklas även den trots att den redan är så bra, svarar Emil.

—Är det något mer du just nu önskar av modellen till nästa år?

—Personligen vill jag ha den lite starkare, men det kommer ju automatiskt för mig eftersom jag ska jobba lite mer med motorn till nästa säsong, svarar han.

Emil körde i år med racingkitet som bestod av andra förbränningsrum, dubbla pipor och en annan tändbox. Det kitet tillät 98 oktans bränsle och därmed finns det förmodligen lite mer kraft att hämta den här säsongen.

—Skulle du rekommendera en RE-X till vem som helst då?

—Ja absolut, dom är helt suveräna. Men dom har ju blivit lite mer avancerade att skruva med eftersom dom nu börjar bli så pass extrema. Ta kedjehuset som är en bärande del i chassit sitter ju nu i en massa fler bultar än tidigare, svarar Emil.

Det som alltså till en början verkade alldeles för bra för att vara sant, var precis det. Sant alltså.

Hur dessa modeller kommer att tas emot av skoterköparna här i Skandinavien kan vi inte veta något om i dagsläget. Men frågan är bara den att: Vad skulle kunna gå fel?

Lynx har idag ett av marknadens mest moderna och lättaste chassin. Ett chassi som utan tvekan och med mycket små modifieringar är kung på crossbanan. Man har även i sitt modellprogram marknadens mest bensinsnåla och renaste motorer. Man har en design som attraherar dom flesta och Lynx har lärt sig att kamhöjden och dämparkvalitén, det är saker man inte snålar på. Så, som sagt... Vad ska kunna gå fel?

När Emil tidigare bröt benet efter att ha haft en tuff tid med även andra skador var han nära att lägga crosshandskarna på hyllan. Men som tur är bet han ihop och blev bäst av alla!



Emil Öhman visade direkt potentialen som ligger gömd i den nya Stealth-Lynxen. Med både VM-guld och SM-guld blev 2008 Emil's år.



Janne Tapio står bara och myser när Emil blir hyllad av massorna. Det måste kännas skönt att Lynx maskiner fortsätter att vinna, även om han själv inte kör dom.



Vill du ha ett högre styre åtgärdas det enkelt med ett ännu högre riser-block. Då rutan i princip saknas är handskydden ett skönt tillskott. Man ska inte snåla in på småsaker.

RE-X inbjuder till lek, precis lika mycket som Lynx sportmaskiner alltid gjort. Skillnaden är nu att dom tillhör marknadens allra lättaste.



Instrumenteringen är ett direkt arv från Ski-Doos maskiner.

Det är alltid lika kul att gå på upptäcksfärd under kåpor och skydd. Förhoppningsvis ska du som E-TEC-ägare slippa öppna kåporna allt för ofta. 3 år eller 1000 mils garanti på tändstiften och en sänkt oljeförbrukning med upp till 73% gör helt enkelt att underhållet blir mindre.

Lynx har sen flera år invinklade kanter längst uppe på tunneln. Nytt är de synliga aluminiumstagen i pyramiden. Snyggt och tufft, men Micke klagade på att han några gånger slog i sina knän i rören.

TEKNIK FAKTA

800/ 600 E-TEC/ 600

Motor

Typ:	2-cylindrig 2-takt
Volym cc:	799,5/ 594,4/ 597
Borrning/slag:	82x75,7/ 72x73/ / 76x65,8
Bränslesystem:	2xTM40 DPM/ 2xDell'Orto 4ww6/ 2xTM40HTD
Smörjning:	Injektion/ elektrisk pump/ injektion
Avgssystem:	2-1
Uppg effekt/varv:	145@8150/ 114@8100/ 102@8000
Start:	Manuell

Chassi

Uppg torrvtikt kg:	202/ 203/ 195
Tunnel:	RE-X
Framvagn:	A-LFS
Dämpare:	TA36 HLC/ TA36 HLC/ TA36 HPG
Fjädringsväg fram:	242 mm
Boggi:	PPS-120
Dämpare bak:	TA46 HLCR/ TA46 HLCR/ TA 36 HPG
Dämpare fram:	TA46 HLCR/ TA46 HLCR/ TA 36 HPG
Fjädringsväg bak:	390 mm
Typ av matta cm:	38,1x307,2x3,8/ 3,8/ 3,2
Skidor:	CTRL
Spårvidd:	108 cm
LxBxH cm:	281x124,5x120/ 111/ 120
Tankvolym:	39 liter
Oljetankvolym:	3,7 liter

Att äga

Pris:	128 900:-/ 121 900:-/ 101 900:-
Färg:	Svart-röd-vit/ svart-röd-vit/ svart-röd
Generalagent:	BRP Sweden AB

550

2-cylindrig 2-takt
553,4
76x61
2xVM34 Choke
Injektion
2-1
56@7000
Manuell

213
R-EVO
A-VRC+
TA 36 HPG
260 mm
PPS-120
TA 36 HPG
TA 36 HPG
390 mm
38,1x307,2x3,2
CTRL
108 cm
287,5x124,5x111
38 liter
3,5 liter



Den för Lynx nya ergonomin är bättre för oss vanliga dödliga. Nu kan man sträcka ut benen och längre personer får plats lite bättre. Men vad som är rätt för oss har visat sig fel för crossåkarna som gärna flyttar tillbaka fotholkarna igen.



snow rider

Krönika Motorns olika antal



Skotervärldens mest infekterade debatt har och är den om fyrtaktsmotorerna vara eller inte vara. Ska tvåtakterna ta tillbaks hela marknaden? Eller är det fyrtakterna som i slutändan kommer stå som ensamma vinnare i slaget?

Vi på SnowRider har länge känt att den här debatten har varit överspelad och egentligen ganska meningslös. Varför måste det ena utesluta det andra?

Alla tillverkare utom BRP har under några år haft med åtminstone en eller ett par lite effektstarkare fyrtaktsmaskiner i sitt sortiment.

Vart Yamaha står, det vet vi alla. Dom har sen länge helt kasserat tvåtakstekniken och satsar fullt och fast på sin tro och framtidsvision om att alla snöskotrar i slutändan ska ha fyrtaktsmotor.

Deras motpol har varit Ski-Doo, som hela tiden hävdar att tvåtaktsmotorn är det som gäller och för alltid kommer att göra det. Ski-Doo kanske har helt rätt i sak. Men det spelar inte någon roll, då en allt större kundkrets vill ha en fyrtaktskotter. Så till i år har det hänt någonting.

När vi körde årets skotermodeller under Snow Shoot 2009 var allt sig relativt likt. Vi fick se både lite nytt och lite gammalt, och två av de största nyheterna rörde just fyrtaktsmotorer.

Ski-Doo presenterade sin nya 4-Tec 1200 och Arctic Cat skickade på en turbo på deras riktiga skotermotortwin. Resultatet var att Ski-Doo helt plötsligt

nu har en seriös utmanare till Yamahas fina och väl utprovade motorer. Och Arctic Cat kan nu stoltsera med historiens effektstarkaste skotermodell.

Polaris presenterade ungefär samma fyrtaktsmodeller som dom gjort de senaste åren. Vi fick köra Turbo Touring, Dragon Turbo och SwitchBack Turbo.

Men nu när vi tittar på vilka modeller som ska säljas här i Sverige har Polaris inte en enda maskin förutom WideTrack IQ med fyrtaktsmotor! Vad är det som har hänt på bara ett halvår?

Polaris har fått en ny VD, det vet vi. Kan det vara så att han har insett att Polaris tidigare genväg till en skoter med fyrtaktsmotor inte kommer att hålla i längden?

Det som vi kallar genväg, är den motorn som dom hittills använt sig av. Den är i grunden en stationär industrimotor som i princip säljs på metervara av Weber. Den här motorn kan man beställa som två, tre eller fyracylindrig och mer, beroende på vad du ska ha den till, och användningsområdet är brett och kan bestå av att den får slita dagarna i ända med att driva till exempel en vattenpump i en bevattningsanläggning eller på en brandbil.

Det är inget egentligt fel på den här motorn. Den är extremt högkvalitativ och därför också i sammanhanget alldeles för dyr. Den har gjort jobbet riktigt bra, och fyllt ut ett tomrum. Men från att ha varit fullt duglig, till att nästan över en natt vara helt ifrånsprungen som skoter-

takter

motor är väl inget som Polaris ansett sig kunna leva med.

Den Svenska marknaden är som bekant en liten oansenlig plutt jämfört med den Nordamerikanska. Och det verkar som att det helt enkelt inte finns plats för en motor som denna i den stenhårda konkurrensen. USA och Kanada är fortfarande tillräckligt stort för att dessa redan färdiga fyrtaktsmodeller kommer hitta till några köpare, men det kommer nog inte att bli många.

Nu kanske det är flera tvåtaktsförespråkare som jublar och tror att Polaris en gång för alla har insett att det är bara tvåtakt som gäller från och med nu.

Men vi tror att dessa tvåtaktsivrare inte kunde ha mer fel. Vår gissning är att Polaris just nu jobbar på att ta fram en riktigt konkurrenskraftig fyrtaktsmotor. Den kommer vi få se tidigast om ett år, eller till och med kanske två. Det skulle inte förvåna om den har både lambdasond och katalysator, samtidigt som den har hög effekt. Det vill säga en bra bit över hundra hästar. Förhoppningsvis har den tre eller fler cylindrar och insprutning.

För frågan är samtidigt, varför skulle den här motorn inte komma? Polaris kan ju bevisligen bygga fina fyrtaktsmotorer,

titta bara på vilka motorer dom har i sina ATV:er, och kanske det är där vi kommer hitta grunden till deras nästa skotermotor.

En förklaring vi fått om varför det gick så fort att ta bort Weber-motorerna från marknaden, är att Weber beslutat sig för att lägga ner produktionen av den här motorn, och att efterträdaren, en 800-kubikare blev för dyr för Polaris att använda sig av.

FST-motorn finns som sagt kvar i det Nordamerikanska modellutbudet, men tillgången på dom kommer att vara starkt begränsad.

Kanske var planen att dom skulle köra Weber-motorn en säsong till, tills deras egna skulle introduceras. Men när sen konkurrensen vart för skarp, genom Ski-Doos och Arctic Cats framsteg, så kändes det nog bara lite otillräckligt att stå där och försöka sälja en skoter med en för skoterbruk inte perfekt motor.

Polaris har ju historiskt visat sig vara kapabla till att ta drastiska och snabba beslut. Titta bara på vad som hände med 900:an. Där gick dom från att en månad sälja hårt på den, och samtidigt försöka att åtgärda alla dom problem som

den drogs med, till att månaden efter helt avbryta produktionen och förpassa modellen till deras avdelning på utvecklingsmuseet för mindre framgångsrika produkter.

Dom svalde sen prestigeförlusten och genomled en säsong med en 700-kubikare som största motor. Nu var denna 700:a en av historiens mest fantastiska motorer, men ändå. Säsongen efter introducerades 800:an och nu är 700:an helt borta i stället.

Den nya 800:an är starkare och bättre än 900:an någonsin var, och det enda som krävdes var ett beslut. Det är precis ett sådant beslut som dom förmodligen har tagit nu igen.

Fyrtaktsmotorn i snöskotrar har i och med i år gått in i nästa fas. Tekniken står sig säkrare än någonsin. Från och med nu vet vi verkligen att fyrtaktaren aldrig kommer att försvinna från våra snöskotrar.



SnowRider

FÖR TJEJER MED BENS IN I HANDVÄSKAN

Va är det här då?

Det här är något nytt, säger du till dig själv... Ja det är precis vad det är. Vi har ju alltid varit så grabbiga, och eftersom vi vet att det är många tjejer och kvinnor som också läser SnowRider, så har vi beslutat att ge lite plats åt saker som vi tror mer attraherar just en sådan som er. Ja, er kvinnor och tjejer alltså! Nu vet vi också att alla killar kommer lusläsa dessa sidor i ett försök att klura ut gåtan runt kvinnan, hur hon fungerar och vad som är hennes innersta tankar. Så även om tanken är att köra några tjejsidor, så vet vi att det kommer tillföra något till oss alla. Vill du medverka här? Har du något roligt tips? Vet just du vad vi ska ha med här? Kontakta då oss genom marita@snowrider.se



X-TEAM PANTS, DAM

True-pant-skärning och passform. Kritiska sömmar är förseglade för att stänga ut kyla och fukt. Formsydda ben. Yttertyg: NY Textured Polyester Twill. Foder: Primaloft Cresta. XS-2XL. Färg: Svart. Pris: 2370,-

X-TEAM JACKA, DAM

En varm snöskoterjacka med smickrande passform! Förböjda ärmar för bättre körställning. Yttertyg: Nylon. NY Textured Polyester Twill. Foder: Primaloft Cresta. Storlek: XS-3XL. Färger: Kolgrå, Blå. Pris: 2470,-

www.brp.com

"Jag körde hem men tog fel på hus och kolliderade med ett träd som inte finns på min tomt."

-Ur skadeanmälan till försäkringsbolag



Verktyg man får ha i fred eller...

På www.strands.se kan man investera en 18 delars verktygsväska av aluminium i rosa utförande. Väskan innehåller: 4 skruvmejslar, snickarhammare, skiftnyckel 150 mm, universaltång, hobbykniv, måttband 31/2 m, universalsax, bågfil, ficklampa komplett med batteri, ett par handskar och lim. Nu kan man bara hoppas att man får ha sin lilla väska i fred eller kommer karl'n å ha rosa scarf nästa gång du hittar honom på knä i garaget? Pris: 299,00 +moms

SNOGEAR

Det varma och lätta Explorer-stället för kvinnor har fått nytt utseende och en feminin passform i skandinaviska mått.

Material: 600D Polyester, Foder 120g. Storlek: XS-2XL

Pris: JACKA 1895,- BYXOR 1700,-

www.snogear.fi



"The Signature Jacket"

Kanske inte vad man har på sig på en tur på fjället men "jäääääääla" va snygg den är.

Biker-jacka designad av Evva Attiling för Jofama. Jackan har pälskrage och mudd av italienskt toscanalamm, finns i fyra olika utföranden och kommer att finnas i utvalda butiker från augusti 2008. Priset på jackan är 6200 - 8700 kronor, beroende på utförande.

Plippa in på

www.jofama.se/fashion/ och kolla mer.





Lynx ladies aurora long sleeve t-shirt
96% Bomull, 4% Spandex, 220 g/m2.
Storlek: XS-2XL
Pris: 330,-



Hooded sweatshirt, från
Ski-Doo. 75% Bomull, 25%
Polyester.
Storlek: S-2XL
Pris: 560 sek / 490 nok

Muskoka hat av märke Ski-Doo
100% Acryl. En storlek.
Färg: Vit
Pris: 240,-



Fjällorna.

För dig som gärna sliter fram fiskespöt i samband med skoterfärden finns en rikstäckande sportfiskeklubb för tjejer. Syftet med klubben är att få ut fler tjejer till alla vatten och att alla ska få nya/fler kvinnliga fiskekompisar.

Idag är det cirka 200 medlemmar från Malmö i söder till Lainio i norr.

Fjällorna arrangerar fiskeresor och kurser som tex flugbindning och kastträning. I år tänker de satsa lite mer på lokalavdelningar och fisket i närområdet. 2009 års fiskeresor är ännu inte planerade, men det finns planer på en pimpelfiskeresor, en öringfiskeresor, en harrfiskeresor och en gäddfiskeresor.

Mer information på www.fjallorna.se

Blommig mejsel



Bara för att man ska meka så betyder det inte att man behöver vara utan "blommor och blader". Du köper den på Dollarstore och den har vändbar bits, så att den passar för både skåra och kryss-skruv. Priset är bara 10 kr/st!



“Så för allas säkerhet kan nu alla apelsinätare hålla sig till skidspåren”

Text:
Malin Wiik



Livet som motortok...

Hej allesammans, Malin heter jag och är en tjej med bensin i blodet. Jag förväntar mig inte att ni ska veta vem jag är och vad jag sysslar med då jag inte är någon "kändis" inom branschen. Jag får nöja mig med att vara respekterad som skoterknäckarn bland mina nära och kära. Men de är inte fy skam det heller ;)

Mitt liv startade mer eller mindre i baksätet på mina föräldrars välskötta Roadrunner. Jag var en tjej som gärna bytte ut Barbiedockorna och alla ponnyhästar mot bilar och biltidningar i mellan ått. Som ni säkert förstår började härmed intresset för dyra prylar som mullrar att väckas... Jag minns mycket väl hur det var när mamma och pappa skulle sälja vår för närvarande personbil, jag var alltid lika ledsen och engagerad. Som tur var kom det alltid en ny pärla in i bilden.

När jag var 16 år köpta mina föräldrar äntligen en efterlängtat familjeskoter. Valet föll för en Polaris XLT. Den gick riktigt bra. Från första början har jag alltid avskytt att åka med någon annan och att skjutsa är inge' bättre det heller, det enda som existerar för min del är att köra. Värsta tänkbara var att bli tvungen att åka kälke för att få vara med... Jag kommer sent att glömma mitt megautbrott som jag fick en dag bak i kälken. Far min verkar tydligen tro att kälken är utrustad både med bälte och Öhlinsdämpare. Efter den åturen kan jag lova att jag fick nog!

Några år senare fick jag uppleva lyckan att själv äga en maskin och därmed möjligheten att köra närhelst jag hade lust. Edgen och jag visade sig komma riktigt bra överens, jag kan sakna den än idag för den var så fantastiskt kul att sladda med.

I dagsläget ser jag mig helst köra Ski-Doo, det misstänker jag beror på pojkvännen som sedan länge tillbaka varit ett fan av märket. På sin fritid roar han sig med att tävla i skotercross, så snart drar hans cirkusliv igång igen. Nå't som jag funderat på ibland är hur pass många timmar i veckan vi ägnar oss åt att diskutera snö, kommande modeller, kubik, märken och mycket mer därtill innanför husets väggar. Man kan ju lugnt säga att det är tur att vi är likadana i alla fall!

Själv har jag påbörjat den årliga nedräkningen efter snön, och varje år hoppas jag innerligt på att det ska bli mycket snö hemma i Sundsvall. Men det har jag märkt är en förhoppning som jag bör lägga på is ordentligt!

Ho ho, i år känns det så bra för jag ska skaffa mig en alldeles egen pärla igen. Har lämnat kyrkrättilivet som student bakom mig. Det ska bli roligt att istället glädja sig åt att ha en familj som delar mitt intresse. Så skönt det ska bli att slippa göra upp med de andra familjemedlemmarna om vems tur det är att få sitta bakom styret. Bronsan brukar vara den mest ihärdiga... Till min lycka i fjol så skulle han på en innebandy cup efter nyår så jag fick ha en utav fyrtaktarna för mig själv, de va' fint de.

Jajjamen, snart står i alla fall jag taggad med startsnöret välplacerat i händerna, fasiken va härligt! Jag vet ingen bättre sätt att få lyckohormonerna till att mängdproducera ;) Så för allas säkerhet kan nu alla apelsinätare hålla sig till skidspåren.

På återseende!



Stora Nolia, Sveriges största årliga besöksmessa

Sveriges största årliga besöksmessa

Av: *Alfalf Sundström*

Vill man beskriva den årliga Nolia-mässan finns det knappast bara ett ord som beskriver vad det är frågan om.

Det som för några år sedan var mer en agrikulturbaserad uppvisningsplats, har nu utvecklats till Sveriges mest besökta årliga mässa och här finns det verkligen något för alla.

Numera fullkomligt vimlar det av husvagnar och allt annat man kan tänkas behöva på sin fritid, eller i hemmet, eller i hushållet. Det finns med andra ord något kul för alla, och då menar vi alla. Men givetvis är det vi motortokar som har allra mest att titta på.

Redan vid ingången ser jag en extremt höjd fyrhjuling i RINDABs monter. Ingen storsäljare enligt dom, men måttliga höjningsstater säljer mycket bra. Annars är avgassystem, fälgar, däck och vinschar riktiga storsäljare.

—Vi hinner ofta inte ens få hem varorna i takt med kundefterfrågan, berättar RINDABs representant.

Funderar du på att köpa en ny släpvagn till exempel är det bara att låta någon försäljare berätta om fördelarna med just den vagnen han säljer. De olika

konstruktionsmässiga skillnaderna kan belysas och man kan då enkelt välja den som passar en själv bäst. Nolia är helt enkelt ett mycket bra tillfälle att jämföra olika produkter på.

Motorcyklar från Suzuki och Yamaha fanns på plats och även nästan alla nya skotermodeller för nästa år kunde man få titta och känna på.

Till exempel nya Ski-Doo E-tec 2T DI stod parkerad vid sidan om den nya 4-tec 1200, och det var riktigt underhållande att höra när BRP-killarna skulle berätta om de olika motorernas fördelar. Bägge är bra, men olika var slutresultatet.

Yamaha visade också upp sin blivande storsäljare Nytro XTX och Lynx Commander gillades av gammal som ung. Kul att se och klämma lite på skotern man ska köpa eller hur?

Att vi sen skulle springa på alla bandsatsers moder, monterat på en traktor!, var nästan lite chockerande. Lågt marktryck och lite jordpackning, samtidigt som framkomligheten ökar är fördelarna. Att man blir klart tuffast i byn bör väl också räknas dit?

Givetvis fanns här massor av maskiner för jord och skogsbruk, och en personlig favorit var Logosågs automatiska sågkedjeslipare. Mycket rogivande att se på, och påminde om änglaspelen vid julafton. Nu låter vi bilderna tala för sig själva. Men kom inåg, detta är bara en liten bråkdel av vad Nolia-mässan har att erbjuda.



En husvagn i den yttersta lyxlågen. Helt otroligt att någon ens funderar på att dra en sådan efter sin bil på allmän väg.

Det finns tydligen ingen övre gräns på hur tungt ett hjulfordon får vara innan man kan förse den med band.





En John Deere med bandsats! Fruktansvärt grym traktor.



Lynxsskotrar i långa rader för beskådning



Drivaxeln får verkligen jobba i en brutal vinkel, men det ska enligt uppgift fungera bra.

Med detta förhöjningskit kan man kasta sig ut i vilken mys som helst. Extremt är bara förnamnet!



Suzuki visar sina hetaste mc-modeller för året.

Skoterkläder 2009

När säsongen igång. Det är dags att se över den utrustning som du ska använda dig av under de stundande kalla vintermånaderna. När man åker skoter kan man inte använda vilka kläder som helst.

För som skoteråkare kan man ju bli stillasittande i någon timme för att minuterna efter ha kört fast och i stället behöva slita sig dyngsvettig i en timme i stället. Visst är det svårt att välja? Men vi har försökt att hjälpa er på traven och under de kommande sidorna visar vi en stor del av vad våra klädtilverkare har att erbjuda er i år. Håll till godo!





MP-Asu



Cobra jacka och byxa

Yttermaterial i stark laminerad polyamid med ribstop-behandlad yta. Snygg och varm urtagbar innerjacka. Fickor för CE-godkända axel, armbåge och ryggskydd. VERTEX®-membran som andas och är vattentätt. STORLEKAR: XS-3XL

Pris: 2 135,-



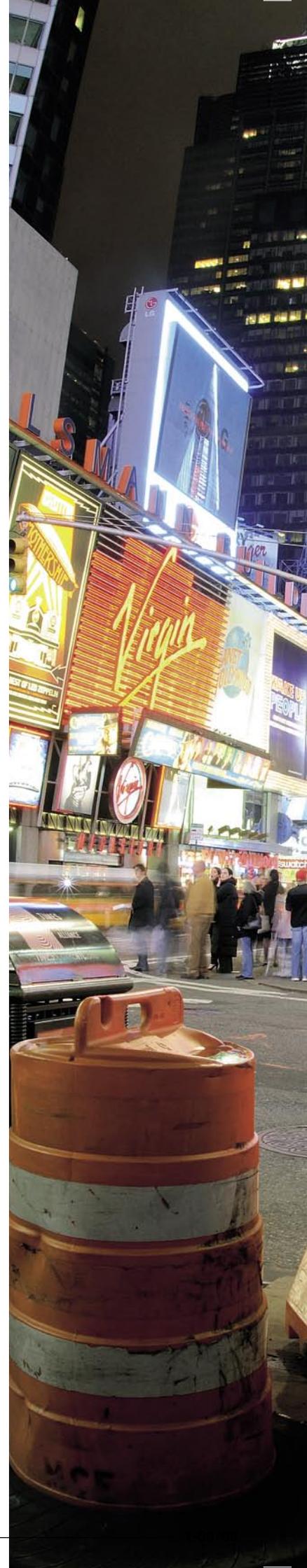
Zenith jacka och byxa

Yttermaterial i stark laminerad polyamid med ribstop-behandlad yta. VERTEX®-membran som andas och är vattentätt. Rak passform, både skyddsjacka och armbågsskydd får plats under jackan. STORLEKAR: XS-3XL

Pris: 2 135,-



www.allright.eu www.mp-asu.com



Scott



X-One Jacka

Skaljacka med flera ventilationsöppningar och snölös. Tri Phase membran för bästa skydd för väta och vind. De flesta sömmar är tejpade på både jacka och byxa.

Storlek: S-3XL

Pris: 2 198,-



X-One Byxa

Extra isolering i bak och över knän. Benfickor. Löstagbara hängslen. Snölös. Storlekar: S-3XL

Pris: 1 898,-



Shield

Skalplagg. Jacka och byxa med Scotts egna membran TriPhase, för bästa vattenavstötning och andning. De flesta sömmar är tejpade. Flera ventilationöppningar. Extra värmeisolering i sittytan.

Pris:

Jacka: 2 695,-

Byxa: 1995,-

www.scottsports.se

www.snowride.se

SNOGEAR

SG Drop jacka och byxa

Drop är friåkarens drömställ. Det är tillverkat i ett lätt laminerat polyestermaterial och har en mjuk pin-stripe-beläggning. Ventilation på ryggen och under ärmarna. Vattenskyddad bröstficka för kamera eller mobiltelefon. Byxorna har förstärkt bakdel och löstagbara hängslen. Jackan och byxorna har snöläs i midjan. Storlekar: XS-3XL

Pris:
JACKA: 1 510:-
BYXOR: 1 320:-



Sport Jacka

Ett ställ med bra passform för extrema förare. Ställets tunna foder håller dig varm samtidigt som det är anpassat för aktiv körning. Det har ventilation under ärmarna, löstagbar stopponing och är tillverkat i ett slitstarkt material. Det har ett flertal reflexer och tidskortsficka. Storlek: XS-3XL

Pris: 1 895:-

www.snogear.fi

ITAB

T&P Outdoor

Skoterjacka Touring Polyester 300D PU membran. Alla sömmar tejpade. Varmfodrad med polyestervaddering. Urtagbart termofoder. Avtagbar huva. Justerbar vidd i ärmslut, krage, rygg och nederdel. Sex ytterfickor och två innerfickor. Storlekar: XS-XXL

Pris: 1 198:-



T&P Outdoor

Byxa/Jacka Speed Laminerat 3-lagers skalbyxa/jacka i stretchmaterial. Alla sömmar tejpade. Avtagbar huva, snöläs i midjan och benslut, hängslen. Färger: Svart/grå eller svart/rost/grå. Storlekar: XS-XXL, C148-154, D96-116

Byxa pris: 1 095:-
Jacka pris: 1 598:-
(Set-pris vid köp av byxa Speed 2 490:-)



T&P Skoterbyxa

Polyester 300D/500D / Kevlar. PU-membran. Alla sömmar tejpade. Fodrad med lätt polyestervaddering och airmesh. Näventilation och framfickor med vattentäta blyxtlås. Färg: Svart/grå/silver reflextryck. Storlekar: XS-XXL, C148-154, D96-116

Pris: 998:-



www.idefixteko.se

Arctic Cat

Iron Dog jacka

Matcha din skoter - välj kläder från Arctic Cat. Jackan Iron Dog gör skoterlivet ännu roligare under lång tid framåt tack vare tåligt och hållbart yttermaterial samt 200-grams Thinsulate Insulation i fodret. Färg: svart/orange/limb. Storlekar: S-XXXL

Pris: 2 495:-



Skoterbyxa Advantage Herr

En riktigt bekväm byxa som håller dig torr och varm under skoterturen. Snöläs hindrar snön från att tränga in i skoterkängorna. Färg: Svart. Storelkar: S-XXXL

Pris: 1 995:-



Dam

Här har du tjejbyxan som sitter perfekt! Dessutom håller den dig varm och torr tack vare fuktighetsavvisande inlägg över baken. Utrustad med praktisk öppning för "nödlägen". Färg: Svart. Storlekar: S-XL XLT-XXL

Pris: 2 349:-



www.arcticcat.se

Polaris

Byxa Touring

Varm byxa med slitstarkt yttertåg. Mycket populär för touringåkare. Storlek S-XXL

Pris: 1 598:-



Ripper Byxa

Tålig byxa, fixerat Thermolite Plus-foder. Vattentät och med andasfunktion för tuff körning. Storlekar: S-XXL

Pris: 3 480:-

Diva eVent Damjacka

Denna skaljacka i dammodell är det senaste från Polaris och tillverkad i det revolutionerande eVent-materialet. Funtionen är densamma som GoreTex med skillnaden att detta material andas snabbare.

Storlekar dam: S-XXL

Pris: 4 995:-



Race Crew Jacka

Fodrad med Thermolite Plus-foder, förböjda armar och ficka för mobiltelefon. Storlek S-XXL

Pris: 3 649:-

www.polariscandinavia.se

HMK

Predator Pullover

Vatten/vindtät 500D Cordura, ventilerade armhål, kangru-ficka i front.

Pris: 2 155:-



Tech Hoody

Vindtät, vattenavvisande softshell hoody i stretch material, perfekt för aktiv åkning. Två dragkedje-försedda sidofickor.

Pris: 1 050:-



Action Pant

Vatten, vindtät 500D Cordura, Två sidofickor på benen. Löstagbara hängslen och innerfoder. Färg: Svart.

Pris: 2 335:-



www.duells.se



LYNX



Denali Shell och Byxa

Yttertyg: 600D Polyester. Foder i byxorna: 40 g/m². ProTec-teknologi; vind- och vattentät med goda andningsegenskaper. Löstagbar nummerskylt baktill och timkortsficka på vänster ärm. Storlekar: XS-3XL

Pris:
Denali Shell: 2 370:-
Denali Byxa: 2 180:-



Didriksons

Traveller Unisex jacket.

Multifunktionell jacka för höst, vinter och vår. Ytterjacka i ett tvättat och borstat bomull/polyamidtyg. Vattentät med andning tack vare inbyggt så kallat andasmembran.

Löstagbar väst, som kan användas separat. Med hopkopplad ytterjacka och väst blir Traveller en riktigt varm vinterjacka.

Färger: Grön och svart.
Storlek: S-3XL

Pris: 2 000:-



Lynx Seward Warm-up Jacka

Yttertyg: 600D Oxford Polyester. Foder: 160 g/m². ProTec-teknologi; vind- och vattentät med goda andningsegenskaper. Laminerad med mikroporös polyuretan. Varm depåjacka med löstagbar huva.
Storlekar: S/M- L/XL

Pris: 1 770:-

www.didriksons.com

www.brp.com

Bergans of Norway



Sirdal Insulated Jacket och Pants

2-lagers Dermizax med Primaloft Sport foder.

Färger: Jacka herr: Navy/Blue, Dark chocolate/Light azure, Black/Light grey.

Jacka dam: Dark purple/Chocolate, Red/Grey, Dark chocolate/Purple, Navy/Cobalt.

Byxa: dam och herr: Black, Dark chocolate
Storlekar: Herr: S-XXL Dam: XS-XL

Pris: 3 295,- och 2 495,-



Granite Parka

2-lags Dermizax med Primaloft One foder

Färger: Dam och herr: Olive, Dark Chocolate

Storlekar: Herr: S-XXL dam: XS-XL

Pris: 3 595,-

Isogaisa Jacka

Tillverkad av 3-lagers Dermizax stretchmaterial för optimal rörelsefrihet. Laserskurna och svetsade förstärkningsfält, friktionspaneler och vattenavvisande blixtlåspartier. Löstagbart snöläs, innsydd RECO "lavinsond" gör detta till våra mest tekniska jacka. Färger: Azurblå, brun och grå

Pris 3 995,-



Isogasia Byxa

Behagligt stretchmaterial sömlös teknologi, laserskurna och svetsade funktions och blixtlåspartier för ventilation med nät på innsidan av låren, baggy snitt med formsydd knän, löstagbara hängslen och innsydd RECO på benet.

Färg: Svart, brun och röd

Pris 3 495,-

www.bergans.no

ToBe



Supercharger

Skaljacket. Ventilationsfickorna har mesh och är placerade under armarna.
Storlekar: XS-XXL

Pris: 3 499,-



Divided

jackan och Force byxan är av en mycket slitstarkt canvas-väv som samtidigt är mjuk och bekväm.
Storlekar: XS-XXL

Jacket Black:

3 399,-

Pant Black/red:

2 299,-



www.tobetechology.com

Foto: Hans Wårdell

Ride North



2-delat set Ride North Race

Racing jacka/byxa Ride North Race
Vattentät och andas med AquaZero membran. Perfekt passform tack vare stretchpaneler i midja, axlar, armbågar, rygg och knän. Lätt fodrad. Tillverkad i kraftig men smidig Rip Stop med förstärkta axlar, armbågar, knän och stuss. Reflexer och innerficka med telefon/mp3-kabelgenomföring. Finns i svart/grå och svart/röd

Pris: 2 495,- (säljes ej separat)



Ride North Sno-X

Racing anorak/byxor. Vattentät och andas med AquaZero-membran. Rymlig passform med eller utan skydd under. Tillverkad i kraftig men smidig Rip Stop med förstärkta axlar, armbågar, knän och stuss. Reflexer och innerficka med telefon/mp3 kabelgenomföring samt silkesmuddar i midjan och ben som ger överlägsen komfort!

Pris: 2 495,- (säljes ej separat)

www.skoterdelen.com

Castle X

Ski-Doo

www.brp.com

Switch Jacka

420D High Tenacity Nylon med mycket hög slitstyrka. Vatten och vindtätt. Urtagbart 2,5 oz DuPont ComforMax Classic-foder men även ytterjackan är fodrad likadant. Finns i många färger. Storlekar: XXS-3XL

Pris: Jacka 2 395:-

X-team Vinterjacka

Composite-foder för extra värme där det behövs som mest. Ventilations-dragkedjor underärmarna. Snöläs i midjan. Invändig MP3-, mobil och kepsficka. Lättillgänglig Napoleonficka

Storlekar: S-2XL

Färger: Kolgrå och svart

Pris: 3 420:-



Pinnacle 3/1 Jacka

Löstagbar fleecetröja. Ventilation under ärmarna. Snöläs. Löstagbar ofodrad huva. Lättillgänglig GPS-ficka. MP3-, mobil- och kepsficka.

Storlekar: XS-2XL

Färg: Svart

Pris: 2 370:-



Action Byxa

Lättvikts Pro-Racing replika byxor för aktiva förare. Ventilation på lären. Juster- och avtagbara hängslen. Yttertyg: NY Textured Polyester Twill

Foder: Thermal Loft

Storlekar: S-3XL

Färg: Svart

Pris: 2 370:-



CR2 Jacka och Fuel Byxa

420D High Tenacity Nylon med mycket hög slitstyrka, extra förstärkningar med både Dobby och Airdura. Reissa membran för vatten och vindtätthet. Micro fleece foder i krage och arm-muffar. 3M-reflexer. Justering i midja. Alla sömmar är tej-pade. Finns i många färger. Storlekar: XXS-3XL

Jacka Pris: 1 995:-

Byxa Pris: 1 995:-

www.glansgarden.se

Klim

Valdez Parka

Den väl utprovade Valdez Parka tar ytterligare ett kliv framåt i sin strävan mot perfektion.

• GUARANTEED TO KEEP YOU DRY®

• GORE-TEX® Fabric

Färg: Svart, blå och röd.

Storlekar: S-3XL

Pris: 4 495:-



www.snowtrade.net

Sinisalo

Nytt racingställ med nätfoder och löstagbar fleecekrage. Vattentät med många ventilationsmöjligheter. Nummerlapp med kardborrefäste medföljer. 3M-reflexer. Finns i rött/vitt och grått/gult

Pris: Jacka 2 000:- byxa 1 800:-

www.sinisalo.com



Halvarssons

Halifax byxa

Byxa i Poly Oxford. Vind- och vattentät. Kan kopplas samman med jacka. Dryway+® membran, dragkedja och spänntamp nertill på benen. Snöläs, dragskydd i midjan, isolerande material vid stuss och knä. Avtagbart bälte. Kan kompletteras med justerbara CE-godkända skydd. Finns i tre färger

Pris: 1 395:-

Richmond jacka

Jacka i Poly Twill. Vind- och vattentätt Dryway+® membran. Kan kopplas samman med byxa. Kan kompletteras med justerbara CE-godkända skydd. Finns i två färger. Storlekar: S-2XL

Pris 2 195:-

Lions

Sportbyxa i Texdura. Dryway+® membran. Kan kopplas samman med jacka. Ventilationsöppningar, dragkedja och spänntampar nertill. Snöläs, avtagbara hängslen, isolerande material vid stuss och knä. Kan kompletteras med justerbara CE-godkända skydd. Reglerbar benlängd. Storlek XS-2XL

Pris 1 795:-

Royal

Sportjacka i Texdura. Vind- och vattentätt Dryway+® membran. Kan kopplas samman med byxa. Ventilationsöppningar, Dragskydd i midjan med dragsko, Reglerbar ärmvidd, Reflexpasspoal, Reglerbar krage, Kan kompletteras med justerbara CE-godkända skydd. Storlek S-2XL

Pris 1 995:-



www.jofama.se





TESTPILOTER SÖKES!

CTEK söker genom SnowRider testpiloter. Är du SnowRider-prenumerant kan du nu få chansen att testa batteriladdare. Gå in på www.snowrider.se och anmäl ditt intresse före den 28/9-08.



CROSSOVER!

YAMAHA
2 YEARS
WARRANTY

2 ÅRS GARANTI

YAMAHA
SMART
CHECK

SMARTCHECK GER DIG
5.000:- RABATT PÅ
2009:ORNA!
GÄLLER TILL 15/11 08.



Förmånlig finansiering via
Handelsbanken Finans

Snabb och skön på leden, smidig och vild vid sidan av. Vassaste 3-cylindriga 4-taktaren på marknaden, mer än 130 hästar och ändå bränslesnål. Beställ med Smartcheck för bra affär och säker leverans.



FXnytro XTX

YAMAHA CENTER

WWW.YAMAHACENTER.COM

KIRUNA 0980-630 05
LULEÅ 0920-185 85
SKELLEFTÅ 0910-71 44 20
ÖRNSKÖLDSDVIK 0660-182 00

ÖSTERSUND 063-51 01 47
SUNDSVALL 060-64 15 80
STHLM/SYD 08-556 523 00
STHLM/NORD 08-505 730 00

KARLSTAD 054-777 58 00
GÖTEBORG 031-700 17 00
HELSINGBORG 042-15 55 55

#5 Jonas Stenberg #50 John Stenberg
ACROL
Racing Team

Tack för stödet säsongen 2007-2008!

K. STENBERGS
ENTREPRENAD AB
070 - 224 87 62, 0680 - 430 55

Sahlins Verkstad
0680 - 220 23, Linsell
www.stenberglab.se **skf-100**

Lofsdalens
SKOTERUTHYRNING

LOFSDALENS
SKOTERKLUBB

Chennet's
Kakel & Byggservice
Lofsdalen
www.chennet.se

Lofsdalens
Byggservice
0680-41007

FIXARNA I GLÖTE AB

stenbergarna
i Glöte AB

LISAS BOD & CAFÉ

[www.stenbergracing.se](http://WWW.STENBERGRACING.SE)

*Till minne av vår vän
Micke "Fastline" Wickman*

1964-2008



*"Livet är kort,
man lär skynda på om
man ska hinna med"*

WATERCHALLENGE

to be 2008



1



2



3



4

1. Andreas Öst på sin Ski-Doo Renegade 800 Team Skarafres. 2. Bärgning av vinnaren David Öhlunds Polaris RMK 900-06 Team ugrpite.com 3. Anders "Ankan" Olsson på sin Lynx 600 RS Team 2jump.se 4. Peter Eliasson på sin Arctic Cat Mountain Cat 900 Team almostlake.com 5. Vinnaren David Öhlund! 6. David Öhlunds ärevarv. 7. Fjölårsvinnaren Joel Renberg på sin Polaris Switchback 700-08 Team ugrpite.com 8. Jonas Nilsson på sin Polaris IQ 600-07 Team ugrpite.com 9. 4:an Jörgen "NOS" Bergsten på sin Switchback 700 NOS injected Team almostlake.com 10. Hemmafavoriten Jonathan Svensson på sin Ski-Doo Summit 800-02. Kvällshopp i kvalomgången. 11. 3:an Egon Danielsson på en Polaris Pro XR 800 Extended 144"-04 Team almostlake.com 12. Stefan "Jormarn" Hansson på sin Polaris Pro X2 800 Team svez.se



5



6



7



8



9



10



11

Resultat:

1) David Öhlund Piteå Vann 10 000 kr
 Polaris Rmk 900 -06
 Team: ugrpite.com

2) Leif Karlstrand Krokom Vann 3000 kr
 Polaris Vertical Escape 800 -03
 Team: Ytterocke Production

3) Egon Danielsson Vilhelmina Vann 1000 kr
 Polaris Pro XR 800 Extended 144" -04
 Team: almostlake.com

4) Jörgen "NOS" Bergsten Vilhelmina Vann 1st CTEK billaddare + 1000 kr
 Polaris Switchback 800 -04 NOS injected för vattenskidsdragningen
 Team: almostlake.com



12

Foto: Bjarne Engholm i Backe

Skandinaviens största snöskotertidning!

NR 1 08/09 Pris: 59:- 6,30 EURO NOK 69

SNOW riders

132 sidor!!
Nu även med ATV

9 av 10 längdskidåkare luktar illa!

Nu ännu Fetare

- 132 sidor
- Egen ATVdel
- E-Magazine
- Ny hemsida

Yamaha Grizzly 550
Polaris 2009

Långtest:
Polaris RZR
Kymco UXV 500



Vad ska det här betyda? En skotertidning som också innehåller en massa ATV! Jo serru... Vi fegar inte, vi gör helt enkelt fortsatt som vi själva vill.

ATV?

Av: Patrik Larsson

Nej, inte kan väl vi? Eller skulle vi kunna? Mja, varför inte? Så har våra diskussioner låtit i några säsonger nu. Detta efter att fler och fler har tipsat och föreslagit att vi faktiskt skulle kunna blanda in lite ATV i vår skotertidning. Påtryckningarna har kommit dels från er läsare, men även ifrån branschen, så vi kunde tillslut inte hålla emot längre. Ja va fan, vi testar väl, sa vi tillslut och nu sitter vi här.

Idén är nog inte så dum ändå. Vi är ju i mångt och mycket av samma skrot och korn vi som kör skoter och ATV. Vad vi förstår så är det redan nu många av er som dels kör mycket skoter på vintrarna, men att ni även kör någon typ av ATV resten av året.

Kanske har ni en arbetsmaskin som tjänstgör hemma på gården som arbetshäst, eller så kör ni skiten ur en quadra-cer på crossbanan.

Vi ska försöka spegla allt detta och det mitt emellan, och förhoppningsvis även lite till. Vi planerar att göra allt från jämförande tester till reportagen från äventyrsresor. Vi kommer att syna tekniken och presentera nyheter. Sen ska du inte förvånas om vi även kommer att ge dig en massa tips på allt från vilka däck som man ska köpa till vad man ska äta när man är ute och åker.

Synvinkel

Hur vår synvinkel på ATV-livet i slutändan exakt kommer att se ut vet vi inte just nu. Men det kommer att växa fram. Förmodligen mycket tack vare en hel del hjälp från er läsare.

Har du tips och idéer? Vill du göra ett reportage? Du kanske tillverkar någon ATV-relaterad utrustning? Kontakta då oss genast genom att maila på bjorn@snowrider.se, så ska vi se vad det blir av det här i slutändan.

Vi är i alla fall mycket tända och sporrade av idén, och förhoppningsvis kommer även du att tycka om detta, då vi i ett slag förlänger den roliga säsongen till att sträcka sig året runt i stället för bara vara under några intensiva vintermånader.



ATV eller All Terrain Vehicle är ett mycket brett begrepp som innefattar så mycket att det kan vara lite svårt till en början att få en bra överblick.



Lite sköna bredställ med grussprut ska vi nog kunna få till.



Långtest: Polaris RZR 800 ER

Vårt långtestprogram kommer se lite annorlunda ut från och med i år. Först ut är en ATV från Polaris som inte gjort annat än vunnit folks hjärtan världen över.

Text: Patrik Larsson
Bild: Pata, Greven och Björne

När Polaris introducerade sin helt nya RZR eller Razor som man säger, ville ATV-journalisternas jubel liksom aldrig lägga sig. Många menade att Polaris i ett slag hade omdefinierat hur en side-by-side-ATV skulle vara konstruerad.

Polaris hade tagit bort det tråkiga hos

en klassisk ATV-bil, men samtidigt behållit allt det praktiska och på det lagt till något som till stor del hittills saknats. Nämligen lekfullhet och riktig underhållning.

Resultatet blev alltså RZR, och den får därmed representera nästa generations side-by-side-maskiner.

Slutresultatet är lägre och lättare, den har bättre fjädring och en starkare motor. Detta samtidigt som den fortfarande är mäktigt praktisk, och än så länge är Polaris ensam om en maskin som denna. Men dom andra kommer efter. För det måste dom, var så säker.

Bekvämt

Trots att RZR är relativt smal sitter två vuxna mycket bekvämt i bredd. Att man sitter så skönt är mycket tack vare sätena som är i en klass för sig. Dom är skönt skålade och ger ett bra stöd för sidorna och för nacken.

Ett problem med tidigare modeller av

side-by-side-maskiner är deras relativt höga tyngdpunkt. Men även det har Polaris verkligen tagit hand om i och med RZR.

För att lyckas med en rejältyngdpunktssänkning har dom fått lov att monterat motorn riktigt lågt. Den sitter fortfarande framför bakaxeln, med ändå inte direkt under sätena.

Samtidigt som detta är gjort har ändå inte markfrigången påverkats. Polaris har helt enkelt tänkt till och inte låtit en förändring försämma något annat. Hela konstruktionen andas eftertanke och erfarenhet, vilket också verkar har spillt över på valet av motor.

Inspjutning

Att välja att använda sig av en tvåcylindrig motor ger många fördelar. Dels har den tillräckligt med effekt för att vara riktigt underhållande i sig, vilket inte många side-by-sides inte kan stoltsera med. Sen har den en mycket skön och mjuk

gång som en encylindrig variant aldrig riktigt kan få.

Detta val av motor gör även det att hela maskinen känns rejält byggd och inte så skranglig som en med en encylindrig maskin har en tendens att upplevas.

Den insprutade motorn på 760 kubik producerar runt 80 hästar, och toppfarten hamnar tack vare det någonstans runt hela 90 km/h.

Razor är alltså en riktigt snabb maskin, vilket man har fått lov att ha i åtanke när den utrustats. Den har till exempel krängningshämmare både fram och bak, bromsarna är rejäla och stötdämparna är väl tilltagna.

Vidare har den en A-arms-framvagn och bakaxeln är delad. En inbyggd fitness med bakvagnen är att den inte fjädrar rakt upp, utan den rör sig i stället lite bakåt ju längre den fjädrar in. På detta sätt ökas hjulbasen något och maskinen ska därför stabiliseras när dämparna komprimeras hårt. Även uppåt på ma-



Att passera över ett liggande träd kan bli riktigt krångligt om man är ovan eller inte tänker sig för. Att snedda över ett träd kan många gånger vara omöjligt och får bara till följd att du blir stående. Är du ensam och utan nödvändig utrustning i det här läget kan hela eftermiddagen bli förstörd. Ett liggande träd ska i stället passeras vinkelrätt mot stammen. Gör du det går det ofta riktigt bra.

även väl till pass om man skulle komma i situationen att man välter. Då har passageraren någonstans att hålla sig i och därmed hindras armarna från att hamna utanför maskinen och risken att klämmas minimeras förhoppningsvis.

4WD

Polaris fyrhjulsdrevning är mycket lättanvänd. För egentligen kan man bara lämna den i läget för fyrhjulsdrev. Den intelligenta konstruktionen gör att fyrhjulsdriften bara är inkopplad när den behövs. I alla andra lägen är den alltid bara tvåhjulsdreven.

Man behöver alltså inte slå om till tvåhjulsdrev för att spara bränsle vid transportkörning på plan väg.

Men nu finns det hur som helst ett läge för tvåhjulsdrev att ställa om till. Tanken med att ändå ha det läget tillgängligt är att om man har lust och skulle vilja underhålla sig med lite sköna bredställen, så ska man kunna få göra det. Men vi har blivit starkt rekommenderade att inte göra så. För det har tydligen hänt att fyrhjulsdriften ändå har hoppat i vid lite roliga sladdövningar.

Det som har hänt är att på grund av oljans tröghet i transmissionen så har i vissa lägen driften på framhjulen koplats in i farten, och då kan man ju bara tänka sig vad som händer när bakhjulen snurrar på i 90 blås och framhjulen rullar i 15!

Precis som ni förstår av alla dessa positiva omdömen, så är en RZR på många sätt en dröm att köra. Det som ändå kan kännas lite ovant är just det att man sitter lågt i maskinen. Detta gör att man till en början upplever sig att inte har samma överblick på vart man ska placera däcken. Men tack vare att karossen

är så smidigt designad får man ändå en bra överblick, så det blir inget problem i längden.

Det som inte känns helt felfritt är det att växelspaken kan kärva lite och att växellägena mellan hög och låg kan kännas oexakta. Men även det är en vanesak och man måste vara bestämd. Ibland måste man till exempel hoppa förbi ett läge och gå tillbaka för att växeln ska hamna helt rätt och inte riskera att hoppa ur.

En annan mer rolig detalj med växellådan är att den har ett parkeringsläge som helt ersätter parkeringsbromsen. I läge P låses drivlinan så bra att någon parkeringsbroms helt enkelt inte alls är nödvändig.

Ytterligare ett problem vi haft, men som med tiden försvann är att vi till en början upplevde ett klonkande ljud från motorn eller drivlinan. Vi vet inte riktigt vart ifrån exakt, men hur som helst har ljudet försvunnit och för hoppningsvis var det bara något övergående som i slutändan inte ska betyda något speciellt. Nå ja, det kommer ju visa sig i slutändan.

Våra första intryck av RZR är i det stora hela rakt igenom mycket positiva. Hela maskinen känns så genomtänkt och väl utvecklad på alla plan.

Detta är en maskin som passar de flesta, då den både är grymt praktisk, men för den skull inte mindre rolig. Här har du alltså två bra argument för att just köpa en RZR. Men nöjer du dig med bara en anledning till att just köpa denna så kan du ta vilket du vill av dom, för vilket som är gott nog för att göra ett suveränt köp.

Nu går våra testningarna vidare och förhoppningsvis håller RZR ända in i mål, nu när de första intrycket gett oss så höga förväntningar.



Polaris RZR 800 EFI ser snabb ut och är även det. Men den är så mycket mer. För den fungerar även klockrent att sakta glida fram med i svår terräng.



Långtest: Kymco UXV 500 4x4

Sluta studera väderleksrapporterna och längta efter snön. Skaffa en ATV, vrid på nyckeln och bara kör!

Text: Patrik Larsson
Foto: Pata, Greven och Björne

Det känns lite smått överkligt. Nu ska man helt plötsligt få ha en ATV som långtestare. Så nu är det slut på att väntande vanka av och an hemma på tomt. Man går där och sneglar mot skyn och hoppas att snön snart ska komma. Tänk va! Säsongen börjar på allvar redan nu och det känns underbart.

Den maskin som jag ska få ta hand om fram till jul är en av Taiwanesiska Kymcos största nyheter för säsongen 2008,

en fyrhjuldriven ATV-bil, eller ska man kalla den för en side-by-side?

UXV 500 4x4 som den heter säljs i två olika registreringsformer, dels som terrängvagn och som MC-registrerat fordon. Den MC-reggade får framföra på väg med ett vanligt B-kort och du måste ha hjälm.

Motorn är en katalysatorförsedd encylindrig 500:a som i den vägregistrerade versionen ger runt 20 hästkrafter och i terrängvagnen 38 hk

Den har delad bakaxel, kardandrift och variator. Växellådan har hög, låg och backväxel.

Skiftet mellan två och fyrhjuldrift sköter man elektroniskt via en knapp och diffbromsen är manuell. Den har även skivbromsar runt om, det vill säga två fram och en bak.

Då det först och främst är tänkt att UXV 500 ska vara en praktisk arbetsmaskin, är den även förberedd för dragkrok

och vinsch, och det tippbara flaket sitter där original.

Bred om baken

Den första turen med vår nya långtestare gick en vacker och solig dag i augusti. Regnet hade vräkt ner i två veckor i sträck. Men som sagt, när vi skulle ut och känna på maskinen var det någon övre makt som ville göra det lite lättare och trevligare för oss, vilket vi tackar så hemskt mycket för.

Det första intrycket vi fick när vi rullade iväg, var att motorn känns lite svag. I alla fall för körning på väg och grusväg. Men när man svänger av vägen och in i skogen är inte en urstark motor alls lika efterlängtd, utan det kan tvärt om vara skönt med lite lagom mycket pulver.

Om man mest kört en vanlig mer klassisk ATV och vant sig vid den, så måste man tänka om en hel del när man byter till att köra side-by-side.

Dels är maskinen bredare, vilket begränsar ens framfart mellan träden. Dels har man en störtbåge som begränsar framfarten i höjdlid. Men se inte bara detta som nackdelar nu, utan det gäller att lära om och göra nackdelarna till fördelar.

Att maskinen är bred är för det första ett måste då två vuxna ska kunna sitta bredvid varandra. Bredden medför även att man får en stabilare maskin som tål lite mer lutning, vilket också är bra då man har små chanser att påverka maskinen genom att burka, vilket man kan göra med en mindre maskin.

Sen har vi störtburen som gör att det blir lite bökgigare att passera under nerblåsta träd och liknande. Men har du bara med dig en smidig såg eller yxa så är ju även det problemet ganska fort avhjälpt.

Man får även lov att lära sig att helt enkelt aktivt börja använda sig av bågen,

genom att ibland luta den mot träd för att ta sig fram. Det är nog bara på golfbanan som du i slutändan kan få syn på en använd side-by-side som har en fin och orepig störtbur. Buren tillför så klart massor till säkerheten, och det är ju därför den sitter där från början.

Under förutsättning att du använder dig av säkerhetsbältet och att du absolut inte försöker dig på att förhindra en rullning med varken ben och armar, så sitter du tryggt och säkert inne i din bur.

Skulle maskinen rulla trots bredden och din kloka körning gäller det att hålla stenhårt i ratten, vika ner huvudet och behålla fötterna på golvet. Man måste helt enkelt förstå att detta är mer av en bil än en motorcykel.

Enduro

Om man som vi, tidigare kört mycket enduro i skogen, och på det sättet lärt in att man helst ska undvika de största och spetsigaste stenarna med däcken, så får man även där lära om.

När man kör ATV i allmänhet och en side-by-side i synnerhet är det bättre att ta de stora med däcken, detta för att undvika att köra sönder A-armar, drivaxlar och styrstag.

På grund av att en ATV-bil är så bred och har en längre hjulbas, blir markfrigången snabbt ganska begränsande. Detta kan man till viss del relativt enkelt avhjälpa genom att byta till större fälgar och däck. Men gör man det på en allt för effektsvag maskin, så kommer den att upplevas ännu slöare.

Man får alltså överväga detta. Lite beroende på vad du ska ha din ATV till. Behöver man inte, så ska man inte använda för stora däck helt enkelt, för det är ju många gånger lite roligare med en rapp maskin.

Priset på en Kymco UXV 500 ligger idag på 99 995 kronor och det finns massor av tillbehör, så som ruta, dörrar och tak att köpa till. Den svenska importören Isakssons Motor är också riktigt aktiva i att själva ta fram ytterligare utrustning som är bra att ha. Vår maskin är till exempel utrustad med rejäla bukplåtar, vilka kostar i runda slängar 9000 kronor. Detta kan vi säga är väl investerade pengar och du inte bara ska jobba på åkrar och ängar utan bege dig ut i terrängen.

Nu ser vi fram emot en ovanligt spännande höst, där vi slipper att sitta och sura i väntan på snön.



Med fyrhjulsdraft, diffbromsar och en rejäl vinsch tar man sig fram överallt.



Vilka däck och fälgar man ska använda sig av på sin ATV är ett evigt frågetecken. Ska man köra bland stubbar och sten och där marken är sumpig är det bra med stora och höga. Problemet är bara då att en redan lite effektsvag maskin kan kännas ännu slöare.



Kymco UXV har en fullmetad digital instrumentering. Här har du koll på bränslenivån, hur fort det går, om två eller fyrhjulsdriften är inkopplad och så vidare.

Premiär för



Nu är det dags för Polaris att visa framfötterna, och då gör man det på alla fronter!

Av: Henrik Fitinghoff

Det kändes inte särskilt förvånande när Polaris inbjudan till premiärvisning i USA kom. Efter ett år av ganska stor tystnad från en av jättarna i atv-branschen, tillsammans med det faktum att förra visningen i Frankrike blev en organisatorisk flopp så var en inbjudan till deras hemmaplan ganska logisk. Kanske var det något stort på gång?

Gatreggad fyrhjulning i USA, nja det finns ju inte på riktigt men i Minnesota får du köra dem på väg ändå.

Polaris 2009!



Polarisfolket är dock mycket förteigna när vi först träffar dem, men det går att ana att de själva är mycket upphetsade. Först ska vi dock besöka fabriken i Spirit Lake där man tillverkar Victory motorcyklar och Ranger UTV. Det är alltid intressant med studiebesök i fabriker, och jag blir alltid lika förvånad över hur mycket som görs för hand. Dagen efter har vi förflyttat oss till Rochester, och det är äntligen dags för en presentation av Polaris 2009. Vi bussas ut till Spring Creek, som är en av tolv banor som besöks av AMA:s motocrossserie. Det är en gigantisk anläggning med både crossbanor, enduroslingor och mer offroad/atvbetonade skogsvägar.

I ett konferensrum får vi äntligen se presentationen av nyheterna, och det

börjar bra. Ranger har fått nytt utseende samt A-armar fram och en ny familjemedlem i form av Ranger HD (Heavy Duty) med självjusterande fjädring bak och luftfjädring fram. Ranger RZR S är en breddad RZR (som även kommer som Quadricycle till Europa), Sportsman 6x6 Big Boss kommer med 800-motor och delade bakaxlar (gissa om det kommer att bli rusning efter den!) och sedan de två riktigt stora nyheterna; Sportsman 850 XP och 550 XP som är två helt nya fyrhjulingar från grunden.

Polaris själva tyckte att de hittat en käck sammanfattning av de nya Sportsman-modellerna när de sa att "de är till 99 % helt nya och det enda du känner igen är växelknoppen". Så sant som det var sagt. Designen har drag från "gamla"

Sportsman, men är lite rundare. Det ger ett modernare utseende och en känsla av en smidigare maskin. Chassit är helt nytt. Motorerna är helt nya, 850:n byggd av Polaris själva och 550:an av Fuji. Effekttuppgifterna sägs vara 70 respektive 40 hästar, vilket är minst sagt imponerande.

Bantad Outlaw

Efter presentationen får vi gå runt och kika lite på de nya modellerna. Ja, just det! Outlaw har fått ny, mer lättarbetad plastkaross med lite mindre skärmar från fabrik. Den ska helt enkelt vara enklare att plocka av när du ska meka. Vidare har den lättats ytterligare nästan tre kilo, vilket gör att man sammantaget bantat Outlaw typ 20 kilo genom att byta motor,

sätta på hel bakaxel och nu gjort om i första hand styrningen. Inte illa.

Vi går runt och tittar på 2009 års modeller, och det slår mig att trots alla nyheter finns en hel del av de gamla modellerna kvar också. X2:an är exempelvis oförändrad sånär som på att 800-motorn är tillbaka, 6x6 bygger även den på gamla 800:an, 500 H.O. och EFI är kvar och hela mellanklass-segmentet med Sportsman 400/330 samt Trailboss 330 är kvar. Efter lite fotografering och snack bussas vi tillbaka till hotellet. Dagen efter är vi redo att provköra alla nyheter. Vi delas upp i grupper och vi får börja med en teknisk genomgång av servosystemet.

Så jag att det sitter servo på nya Sportsman XP? Inte det. Men det gör det! Detta är givetvis en av de stora

nyheterna för Polaris 2009. Sportsman XP kommer både med och utan servo och Ranger HD utrustas även den med servo. Och efter en nästan vetenskaplig provkörning på en specialslinga kan vi konstatera att Polaris löpt linan ut. De ville med andra ord inte ha några restriktioner för hur lätt styrningen skulle vara, tvärtom! Det ska vara så lätt som möjligt med progressiv verkan, det vill säga att servon ger mindre verkan ju fortare du kör.

Polaris har sedan tidigare en fyrhjulsdrift som gör att det alltid går lätt att styra, men nya XP:n är avsevärt lättare än gamla modellen även utan servo! Anledningen är att det sitter A-armar fram istället för McPhearson fjäderben, vilket ger mindre friktion. Och med servo... Ja, ni förstår själva. Vi har ännu inte fått något besked om hur modellsortimentet kommer att se ut för Skandinavien, eller priser för den delen, men det kan hända att Sportsman XP tas in både med och utan servo.

Självjusterande

Sedan är det dags för Ranger-serien, som piffats till rejält. Ny snygg front (som faktiskt får till och med RZR:en att se mesig ut). Men det mer strömlinjeformade utseendet gör också att du har lättare att se var du sätter hjulen. Hela förarmiljön har byggts om från grunden med ny soffa, ställbar ratt, mer benutrymme och fler förvaringsfack.

Efter en provkörning på en ganska avancerad slinga kan jag konstatera att jag för först gången inte får kramp i vristen efter en längre tur med en Ranger. Ergonomin fungerar med andra ord för mig.

Tittar vi sedan på Ranger HD så är det en riktig hårding. Stötdämparna bak kallas för "Self Leveling Suspension" och bygger på ett mekaniskt system som via stötdämparens rörelse pumpar olja mellan två behållare. När dämparen trycks ihop för mycket pumpas olja över i den aktiva behållaren som därmed gör att den blir styvare. För lite aktion i dämparen gör att oljan rinner tillbaka och gör den mjukare. Smart och dessutom väldigt väl fungerande.

Fram sitter det sedan luftdämpare, som alltså är pumpbara för att öka hårdheten. Här kan du med andra ord hänga på redskap fram utan att behöva fundera på om fjädringen pallar det, för att sedan släppa ut luft och få en mjuk följsam maskin i exempelvis terräng.

Alla nya Ranger-modeller (med andra ord inte Ranger Crew och 6x6) har dessutom fått A-armar fram istället för McPhearson-fjäderben, så även här blir styrningen lättare även utan servo. Man visar också upp ett hydraulsystem för olika verktyg för i första hand Ranger HD, och både plogbladet och skopan ser intressant ut.

Om vi sedan tittar på RZR (som ska uttalas Razor) så är den vanliga modellen i princip oförändrad, sånär som på

Nej, detta är ingen modell som Polaris säljer, men det finns företag som bygger om RZR på de mest skiftande sätt.



Glöm inte att blinka höger innan nästa korsning.



Grym våghållning, men krön och kurvor kan alltid se till att du får lite lyft.



Feta uppställ är lite av RZR S grej.



Förarmiljön på RZR S Quadcycle innehåller lite mer knappar och spakar.



en grop i golvet som ger en bättre vinkel på gasfoten. En liten men naggande god förbättring. Men den stora nyheten är såklart RZR S, som är en vanlig RZR men 25 centimeter bredare. Vet inte om ni läste om mina äventyr med den vanliga RZR:en, men den nya S-modellen är betydligt stabilare. Vi kör den på en crossbana, och jag trodde aldrig att jag skulle hoppa med en UTV! Jag har ärligt talat aldrig kört ett liknande fordon på ett liknande sätt.

RZR S blir som en helt ny maskin och eliminerar behovet av RZR i Europa, eftersom den endast är framtagen för att passa de restriktioner som finns för bredden på en fyrhjulig som får köra på amerikanska leder, nämligen 50". Möjligtvis kan jag tänka mig att någon som i princip enbart kör terräng med en RZR skulle föredra standardmodellen, men det kan inte finnas många såna i Skandinavien.

RZR S kommer dessutom att finnas som quadricycle, och förutom blinkers, strypning och allt det andra som måste sitta där har man även satt på krängningshämmare fram. Nu fick vi aldrig möjlighet att köra RZR S som quadricycle, men det känns verkligen som något som skulle kunna fungera riktigt bra just tack vare breddningen och krängningshämmarna.

Big Boss

Ok, då har vi de coolaste nyheterna kvar; Sportsman 6x6 Big Boss samt XP 850 och 550. Och för alla er som missat kultmaskinen 6x6 Big Boss kan jag lova att svenska polarishandlare kommer att få kunder som inte varit in i en ATV-butik sedan de köpte sin sexhjulig för tio år sedan. Detta är en ATV som har sin alldeles egna kundkrets och denna kundkrets är egentligen ointresserad av fyrhjulingar som fordon.

Hade det funnits små helikoptrar som kunde göra samma jobb lika enkelt och smidigt med samma kostnadseffektivitet så hade de köpt såna istället. Kundkretsen består av samer, kraftledningsföretag, entreprenörer och hard core bönder. Alla älskar sin Big Boss (på ett operverterat manligt sätt) och kommer aldrig att byta bort den... Förrän nu. Eller nja, många kommer nog att behålla den gamla 500:an och köpa en till.

Fördelarna med nya Big Boss 800 är flera. Lågväxeln är riktigt låg, vilket saknats på sexhjuligen sedan man satte i 500 H.O-motorn, samma sak gäller backen. Motorn är självklart mer kraftfull, även om många hade velat se 700:an i sexhjuligen istället eftersom den



Fantastiska terrägenegenskaper gör RZR S till ett mångsidigt fordon, vilket vi skandinaver också kanske upptäcker.



Det är väl ungefär så som RZR S är tänkt att köras i USA.



En fördjupning i golvet ska hjälpa till att göra RZR mer komfortabel att gasa.



Bra köregenskaper är måttet för nya RZR S, som förmodligen bara kommer till Sverige som Quadricycle.

kanske är mer "lagom". Du har dessutom insprutning vilket förenklar saker och ting betydligt.

Chassit är kort och gott ett Sportsman 800-chassi med förlängd bakdel. Och den allra största nyheten är självklart att man satt dit kardandrift på bakaxlarna. All form av underhåll av kedjor samt risken att trassla in grenar etc är numera borta. Vidare sitter det delade bakaxlar på Big Boss med individuell upphängning av varje hjul.

Även detta är en stor skillnad från gamla modellen, där de hela axlarna var fjädrade var för sig. Det gjorde att man hade en slags dubbelsving som exempelvis gjorde det svårt att köra i uppförbackar med markkontakt för framhjulen. På nya Big Boss sitter båda axlarna bultade i ramen, och endast hjulen fjädrar. Det kan kanske ge andra problem, om detta får vi anledning att återkomma i en test, men det finns alltså klara fördelar. En annan fördel är för alla de som använder Big Boss som träskmoped. De delade axlarna ger betydligt bättre markfrigång och ett slätare underrede. Du borde alltså komma längre ut på blötmyren.

I övrigt är Big Boss allt igenom betydligt modernare maskin, där växellåda och drivlina numera håller samma klass som på övriga Polaris-maskiner med det chassit och därmed också får Big Boss exempelvis ADC. Tyvärr tror jag inte det kommer att komma någon Big Boss 550 XP i brådrasket, uppdateringstakten har varit extremt långsam på den här modellen, som för övrigt är helt unik i ATV-världen. Däremot kanske vi får se turf-läge på bakaxlarna framöver och andra mindre uppdateringar, men räkna som sagt med rusning till alla polarishandlare när Big Boss 800 släpps.

Och det kommer förmodligen att bli rusning efter fler modeller. För jag vågar påstå att Sportsman XP är den största nyheten för Polaris sedan man introducerade fyrhjulingen i sitt program. Varför är detta så banbrytande då? Jo, det handlar om flera delar och detaljer som sammantaget blir till en jättestor nyhet.

Vi börjar med motorerna. 850:n är en tvåcylindrig parallelltwin med insprutning, alltså inget revolutionerande i sig. Men vevaxeln sitter i fordonets längdriktning, som på en konventionell bil. Samma sak på 550:n som är en encylindrig motor med insprutning. Detta gör att variatorhuset (växellådan) sitter bakom motorn. Fördelarna med en långsgående motor är i första hand att motorpaketet blir betydligt smalare men



Nya Outlaw 450 visades upp, lite lättare och lite snyggare.

Tiltbar ratt, mer komfortabel soffa och parkeringsbromsen lättåtkomlig utifrån är några av nyheterna på Ranger.



Instrumenteringen är helt ny och tanklocket har halkat ner på vänstersidan.



Självjusterande fjädring är ett koncept som används på den del SUV:s, men fungerar lika bra på en Ranger.



Ett system med hydrauliskt styrda redskap, anpassade för i första hand Ranger HD visades upp.



Det ligger cirka 500 kilo på flaket och det kändes inte ens när vi körde Ranger HD med självjusterade fjädring bak.



Ranger HD ser snygg ut med den nya fronten och är en riktigt tuff arbetsmaskin.



XP är tveklöst en terrängmaskin som säkert kommer att passa bra här i Skandinavien.



Inte heller utrymmet under främre pakethållaren är särskilt stort längre, men kompenseras genom ett nytt system där du kan byta ut locket mot en låda.



En ny framvagn med A-armar och spindelleden inflyttad till centrum av 14-tumsfälgarna.

Polaris nya progressiva servo.



Allsidighet har garanterat varit ett ledord när man konstruerat nya XP.

också att kraften går rakt bakåt och rakt framåt till drivaxlarna.

Kraften i dessa två motorer ska vara klassledande. Om detta stämmer vet vi såklart inte, men 70 respektive 40 hästar är utan tvekan respektingivande. Men det handlar inte bara om toppeffekt. Enligt Polaris har man ett betydligt bättre botten drag i 850:n jämfört med gamla 800:n och ska enligt egen utsago ha den bästa accelerationen 0-100 km/t.

Och även om det snackades betydligt mindre om 550-motorn så är den kanske ännu intressantare för de allra flesta. 40 hästar är helt i klass med många 650/700-motorer, och har du sedan en vettig bränsleförbrukning är det nog en idealisk allround-motor. Men jag skulle hemskt gärna vilja veta hur det kommer sig att man hittar på nya segment? Vi hade en 500-klass, sedan började det komma 450-maskiner. Nu har vi 450, 500 och 550-maskiner som alla i grund och botten är jämförbara. Vad blir det närmast; 475 och 575? Inte för att det spelar någon roll, men det är onekligen fascinerande.

Växellådan är uppdaterad, och även om Polaris fortfarande saknar centrifugalkoppling så lämnar man garantier på att remmen ska hålla i princip maskinens livslängd. Och jag vågar nog påstå att Polaris har den bästa växellådan utan centrifugalkoppling, men den hade varit ännu bättre med.

Man fortsätter med sin fyrhjulsdrift, och den största fördelen med det är egentligen att maskinen blir väldigt lättstyrd även utan servo. Och självklart sitter deras system för motorbroms på alla fyra hjulen, ADC, monterat på XP-modellerna. En annan liten med naggande god nyhet är att det numera går att backa med fyrhjulsdrift upp till 16 km/t utan att hålla inne den gula override-knappen. Det gör att du kan manövrera exempelvis vinschen för plogbladet med vänstertummen när du backar.

Vidare sitter det alltså A-armar fram med ett "anti-kickback system". Riktigt hur detta fungerar vet vi inte, förutom att det har med geometrin att göra och att det ska eliminera att styret slås ur händerna på dig när du kör på en sten. De nya A-ramarna gör också att det krävs hälften så mycket kraft för att vrida styret. Och då kommer vi så klart till servon. Om det nu är så lätt att styra utan servo, varför köpa en maskin med? Ja, är man och trixar och knixar i svår terräng ofta kan jag säga att all hjälp att vrida på styret är bra hjälp. Har du sedan last fram, kanske en motor med hydraulpump för



Här syns hur den nya hjuluphängningen bak på Big Boss jobbar individuellt.



Visst syns det att det är en Sportsman!



Big Boss 6x6 kommer att få samma lastskydd och båge som tidigare, men har mer utrymme för föraren då dynan är an fullängd.



Jodå, han knäppte dubbeln!



Lådan under sadeln finns kvar.



Sportsman XP 850 visades på en crossbana, vilket förmodligen är långt ifrån hur vi svenskar i första hand kommer att använda den. Men visst ser det kul ut!



Detta var så naken som vi fick se XP:n, tyvärr. Men vi noterar att det blir att mindre utrymme under skalet på moderna fyrhjulingar.

griplastarvagnen, kan det vara riktigt skönt med en servo.

En annan ganska cool nyhet är att bromsskivorna numera är så stora att man är tvungen att ha 14-tumsfålgar på maskinen. Anledningen är också att man flyttat in spindel och styrstag till centrum av hjulet, vilket alltså är den stora hemligheten bakom anti-kickback systemet. Man skryter också om markfrigång och fjädringsväg, men vi nöjer oss med att konstatera att det är högt och långt.

En annan intressant detalj är att man har ATV-världens högsta lastkapacitet på pakethållarna, med 54 kilo fram och hela 109 kilo bak! Där slår man många konkurrenter på fingrarna rejält, och för oss som faktiskt använder våra fyrhjulingar till att transportera grejor kan lastkapacitet vara nog så viktigt.

Vi kan också nämna saker som att XP-modellerna är utrustade med en stor startmotor som ska garantera starter ner till -35°, vilket kan vara värdefullt i vårt klimat; att alla tre lamporna lyser när heljuset är inkopplat samt att kylaren har 20 % högre kapacitet och sitter 10 cm högre. Allt som allt är XP:n verkligen en helt ny fyrhjuling från Polaris och en bra plattform för nästa generation maskiner.

Att man sedan behåller exempelvis 500:orna och XP:n skvallrar bara om att de fortfarande håller som modeller, även om de framledes säkert kommer att bytas ut de också. Polaris Scandinavia väntar till senare i höst med sin presentation av nyheterna, och vi kommer självklart att återkomma med mer seriösa tester av alla nyheter. Det här var bara en försmak!

HONDA RedLine

MaxEd

M A X I M U M E D I T I O N

Exempel



Värde för Dig

30.475:-

TRX500FA '08 – MaxEd

- Höjningssats 2,5"
- WARN RT25 vinsch fram i lågt, inbyggt fäste
- WARN RT25 vinsch bak med radiostyrning och demonterbart fäste
- Silverlackerad frontsköld
- Hasplåtar, drivaxelskydd och bröstplåt med Honda-logo

Ordinarie pris 130.475:- inkl. moms

JUST NU 100.000:- inkl.moms

80.000:- exkl.moms

Haralds BÅTAR AB



Du gör alltid
din bästa
Polarisaffär
hos oss!



Besök
EUROPAS STÖRSTA
Polarisbutik

1500 kvm

POLARIS®

The Way Out.

WWW.HARALDSBATAR.SE

Hugo Hedströms väg 12, 781 72 Borlänge Tel: 0243-130 19

Värde
12.985:-

WARNPLOG PÅ KÖPET
VID KÖP AV EN MXU 500
MC-REGISTRERAD, 76.995:-



I plogsatsen ingår plog och plogram, elploglyft,
hasplåtsats samt montering.

www.kymcoatv.se Erbjudandet gäller så långt lagret räcker.



En dröm besannas

Besegra de Kanadensiska Klippiga Bergen



HÄR
SNÖAR DET
15-20 METER
ARLIGEN!

REVELSTOKE

- 4-stjärnigt skoterområde
- Rum och stugor i lyxklass
- Kanadas bästa lössnöområde
- 2-8 dagars "all included" skoterresor
- 2009 års Ski-doo maskiner
- Uthyrning, guider, utrustning och mycket mer



+0012508379594

www.glacierhouse.com

www.snowmobilerevelstoke.com

WWW.SNOWRIDER.SE



can-am 

KAMPANJ!

Renegade 500

89.900:-
(inkl. moms och
100.000:-)

- Rotax 500 H.O. EFI-motor
- Nya separata bromsreglage fram och bak
- Visco-lok självläsande differential
- Framhjulsupphängning av RS-typ med dubbla A-armar och antidivegeometri med en fjädringsväg på 216 mm
- Stötdämpare av Gas bag-typ både fram och bak
- TTI-bakhjulsupphängning av RS-typ med en fjädringsväg på 229 mm
- Digital multifunktionsdisplay
- Fyra 60 W projektorstrålkastare
- Lätta, helgjutna aluminiumfälgar med ITP Holeshoot ATR sportradialdäck

brp.com

© 2008 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Alla rättigheter förbehålles. ® och BRP-logotypen är varumärken som tillhör BRP Inc. eller dess dotterbolag.

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

Halvarssons



Butiken - Kläder

BO'S
HYDRAULSERVICE
Tel. 0950-10656
lycksele

BO'S HYDRAULSERVICE **LYNX** 

www.bos.nu

Fulufjällsbyn

Vi har även rum

**Bo 3
nätter
beta 2!**

LÅG-
SÄSONGS
PRISER!

Ex-
4 bäddar 3 nätter
1.050,-

Högsäsong erbjudande: **20% rabatt**
på minst 3 nätter i en 4, 6 eller 8 pers stuga
Skoterleder i anknytning till stugbyn
Tel. 0253 - 10910 Boka nu och ange koden: SRIM 0708
www.panparksaccommodation.com

www.bksystem.se

**Ny
tillverkare!**

Var rädd om din familj.
Led bort avgaserna till 100% bakom skotern och pulkan.

Tillverkas till
alla modeller
samt special.

BK-system
Tel. 0661-22 000

Tel Försäljning: Markus 0661-22 000, Verkstad: Eigel 070-370 65 78

ARCTIC CAT Yrkesbutiken i Stockholm för snöskotrar & ATV **SUZUKI**

www.dinmc.se

1200 kvm butik Tel. 08-754 99 00

Lynx specialisten i Norrland

Lindbloms  **www.lindblomsmarina.se**

Begagnade skotrar, drivband huvar hjälmar m.m.
Tel. 0911-187 00

Nu Webshop!

Nytt och Begagnat

www.snokompaniet.se

Tel. 0684-29 000  **POLARIS** Snow/ATV

www.theredfox.se

Skorna som tål tuffa tag



599,-



**WINTER WARM
THE RED FOX**



SUPERVÄSKA

Dice har tillverkat kanske marknadens mest mångsidiga

ATV-väska. Den är gjord i ett vattentätt material och även dragkedjan är vattentät för att innehållet ska skyddas i dålig väderlek. Den har mängder med små separata fack, där ett av dem är speciellt konstruerad för förvaring av dina skyddsglasögon. Väskan rymmer hela 91 liter och kostar 1455:- Hit ta din återförsäljare på www.allright.eu



HASPLÅTAR

För många blir inte ATV:n komplett förrän underredet, axlar och A-armar skyddas av rejäla hasplåtar. Dice har hasplåtar i tungviktsklass som är tillverkade i hållbart och lätt 5032-aluminium. De kompletta paketen levereras med ett karosskydd mot stötar och pansarplåt till dragarmen som skyddar drivaxel. Plåtarna monteras på stommen, med fästordning och bultar som är infällda i skyddet. Priset börjar på 3475:- och kan vara en billig investering för dig som verkligen använder din ATV. Besök någon av All Rights återförsäljare för att lära dig mer. Du hittar dom på www.allright.eu



PACKÅSNA

Ett bra sätt att göra sin ATV mer mångsidig är att förse den med lite bättre packning och lastningsmöjligheter. Dice är ett av företagen som tillverkar dessa praktiska lådor. Den här rymliga och mångsidiga väskan har bland annat praktiska fästremmar och kostar 1940:-. Genom www.allright.eu hittar du mer information och även din närmaste återförsäljare.



KOSTAR SKJORTAN

Det brukar heta att kläderna gör mannen. Ta en titt på den här snygga Suzuki-skjortan... visst kanske ligger det något i det talesättet ändå? Den finns från storlek small till 3XL och kostar 449:- www.suzukimc.se



NY STUGA

Nä nu är det dags att bygga sig en liten stuga, och inget är väl så stiligt som en riktig timmerhus? Här har du en 24 kvadratmeters fulltimmerstomme med dalaknüt, handbilad utsida och hyvlade innerväggar. Priset för endast stommen ligger på 114 000 kronor med moms. Surfa in på www.vikavimo.se så får du veta mer.



BRÄNNMÄRKT

Inget kan väl vara nödvändigare än en brödrost som rostar in ett Suzuki-S i morgontoasten? För bara 395 kronor kan den bli din. Den finns i färgerna vit, röd och blå och hittas hos speciellt utvalda återförsäljare. www.suzukimc.se



STÅNGAS

Hos All Rights återförsäljare kan du hitta Bisons märkesspecifika stötfångare. Dom kostar från 1580 kronor och är gjorda i 40 mm tjocka rostfria stålrör. Finns med två olika ytbehandlingar, matt och klar, för att bättre passa maskinens originalutförande. Mer information finns på www.allright.eu



10-ÅRS JUBILEUM

NY STÖRRE BUTIK!

Airoh HELMET

to be

Halvarssons

POLARIS

YTTEROCKE PRODUCTION AB
Mattmar tel. 0640-45117

Stor sortering av:
- kläder
- tillbehör
- reservdelar mm

Vi har nu även auktoriserad Polaris-verkstad i Sää industrihus, Åre
Åre Mountain Speedshop 070-1703800

www.ytterockeproduction.com

Åsarna Skoterservice

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

Thule trailers
släpvagnar,
Snöslungor

Service, Tillbehör & Reservdelar

POLARIS
The Way Out.

STÖTDÄMPARE
Gör som svenska & nordiska mästare!

Anlita **Jonssons AllRep**

Vi ställer in dämpare för maxprestanda!
Snabb auktoriserad service
HPG, KYB, Engans, WP, Fox, Showa, Arvin,
Walker Evans, Öhlins, Ryde FX

Jonssons AllRep
Stationsvägen 1, 922 73 Hällnäs. Tel. 0933-201 66

Kawasaki **COLDWAVE** **LYNX** **BRP**
SCOTT **HJC**

www.bengtscykelomotor.se

Skynda
Fynda

Ett parti
fjolårsmodeller
till sommarpriser!!

BENGTS
CYKEL & MOTOR AB

Tel 0246-23 70 80 Fax 0246-23 21

Super XT Stealth **Zombie II** **Super XT White**

Pris från 1595-3995:-

Bionic **Squadron**

WWW.PMCBIKE.SE

Team Granath's
www.granath.com
tel. 0250-592210 Mora

SUZUKI www.suzukimc.nu

ARCTIC CAT
www.arcticcat.se

WWW ADVENTURE ZONE.NU

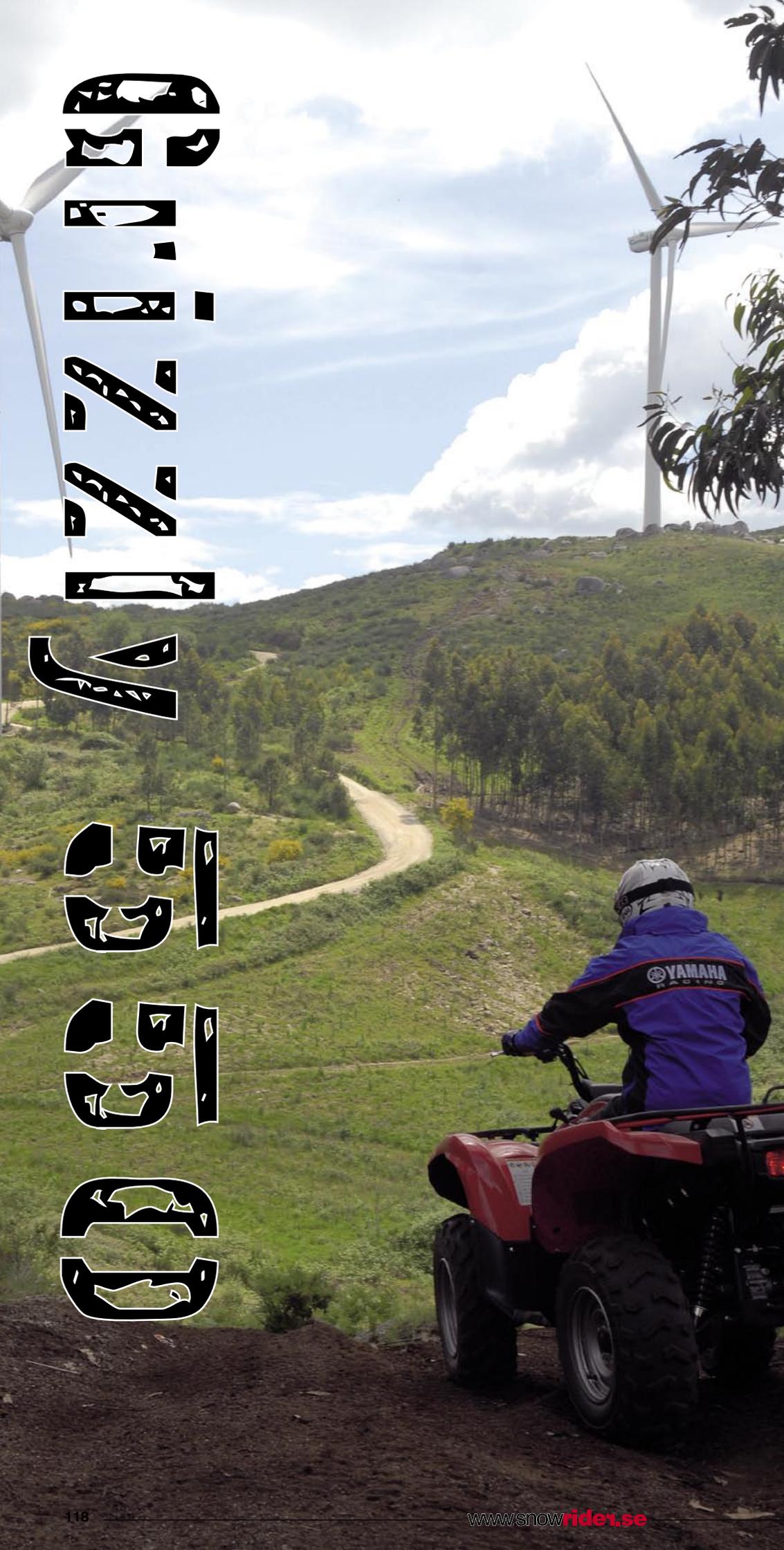
RÄTT ATTITYD **RÄTT PRIS**

WEBB SHOP **BUTIK I SÄLEN**

SPEED Store WWW.speedstore.nu

Tillbehör för ATV SKOTER CROSS ENDURO

Grizzly 550



Större är bättre, är en vedertagen sanning i fyrhjulingsvärlden. Men är det verkligen så? Yhamas "lilla" Grizzly 550 är en bra representant för det lite måttligare är nog.

Av: Björne

USA är man alltid orolig för att det ska finnas någon liten kundkategori som inte är helt nöjd och underhållen. Därför är man noga med att täppa igen varje litet hål i sortimentet, för att alla ska vara glada. Kubikhysterin är värre än någonsin och vill du vara riktigt från kan du köpa en fyrhjulning idag på fulla litern. Så länge en fyrhjulning har ett fullstort chassi, ser jag inga som helst nackdelar med att ha en lite mindre motor mellan rambenen, om man nu kan påstå att 558 kubik är litet.

Vi fick möjlighet att köra Yamahas nya vettiga Grizzly 550 i ett Portugal som förutom på sol bjöd på riktigt fina ATV-stigar och vägar. Vi kan utan att tveka säga att 550:n härstammar i direkt nedstigande led från den populära Grizzly 700 och delar i mångt och mycket det mesta med denne. Det enklaste vore att säga att det här är en Grizzly 700 med mindre cylinder.

Yamaha kände nog i alla fall att det var dags att täppa till konkurrensen i mellanklassen. Alltså klassen över 500 kubik och under 700.

Vad är då enklare än att helt enkelt krympa motorstorleken på en befintlig modell och anpassa den till konkurrensen i klassen. Vi ser att både Arctic Cat och Polaris gör sitt för detta segment och vi kan inte annat gissa än att marknaden kräver bensinsnåla och samtidigt fullstarka maskiner. För är det någonting Grizzly 550 är så är det fullstark, och fullt kapabel till riktigt arbete.

Exklusiva material

Själens sitter i mångt och mycket i motorn på alla slags fordon, Grizzly 550 ej undantaget. Och tiden då en ATV-motor kändes som en stationär arbetsmotor är långt borta. Här hittar vi en insprutad, vätskekyld, 558 kubiks encylindrig fyrventilad modern pjäs som är byggd för att tåla extrem kyla som hetta. Här snålades det inte med exotiska material, som för 20 år sedan bara användes inom formel-1-industrin. Den nya aluminiumcylindern är naturligtvis behandlad med "keramik-komposit" invändigt samtidigt som



Full kontroll uppför. Och framför allt full kontroll neråt på grund av den ypperliga motorbromsförmågan.

den smidda kelven har en grafitklädda chromoly-vevstake som arbetskamrat. Insprutningen ser till att maskinen alltid startar och betar sig likadant, oavsett temperatur, väder och arbetsförhållanden. Insugningsluften tas i sedvanlig ordning in högt upp ovanför motorn vilket både underlättar vid service, men också att motorn får i sig just luft, och inte till exempel vatten när du korsar en bäck. Den väl tilltagna aluminiumkylaren sitter monterad högt upp i den skyddande ramen och har hjälp av en fläkt styrd av insprutningssystemet.

Ergonomiskt

Förarmiljön är exemplarisk på Grizzly 550:n som både är designad för sittande och stående framfart. Det märks att teknikerna bakom Grizzlyn tänkt till lite extra. Maskinen är tänkt att användas. Ta till exempel en sådan självklar sak som gasreglaget. Kan det se ut på ett annat sätt än det sedvanliga. Jodå, det är numera mer ergonomiskt utformat och ska ge tummen ett enklare liv, vilket det också gör.

Manövreringen för 4-hjulsdrift samt



It's a dirty job..... Om jag hade velat byta denna dag mot 35-graders kyla i ett februarigrått Rovaniemi? Låt mig fundera.

diffen är bra placerad på styret och gör att de kan aktiveras under gång utan att man för den skull måste släppa blicken från det man håller på med.

Allt som händer med maskinen skvallrar den väl överskådliga instrumentpanelen om. Hur mycket soppa är det kvar, vad är klockan, hur fort går det, hur långt har jag kört, hur många timmar har motorn gått, har jag 4-hjulsdriften i, är diffen aktiverad?

EPS, vägen till frälsning

Du vet väl att Grizzly 700 var den första maskinen att levereras med EPS (Electric Power Steering) som standard. Stora motorer och finurliga transmissioner i all ära, men är det någonting som verkligen skiljer en omodern fyrhjulning från en moder är det just elektrisk servostyrning. Ju fortare du svänger och ju mer du tar i, desto mer jobbar den elektriska servostyrningen som utan tvekan ger Grizzly 550 ett rejält övertag mot likvärdiga maskiner utan servostyrning.

Du slipper också i mångt och mycket tjuvslag som kommer från hjulen när du till exempel kör på en sten. När vi i Portugal hade tillfälle att köra både utan och med EPS inser man direkt vilken milsvidd skillnad det är. Prova själv hos din lokala handlare, oavsett vilket märke han säljer. Att vrida på styret under fullgas med diffade framhjul kan emellanåt kräva sin man, med EPS, räcker det med vanliga sugrörsarmar.

Chassimässigt är den här maskinen fin, och upplevs verkligen som fullstor, och väl avvägd. Den har naturligtvis den delade bakaxeln och ett bromsok per hjul, istället för en enkelskiva bak.

Yamaha har verkligen tagit sin "Ultra-matic Automatic Transmission System" till nya höjder som fungerar bra under acceleration och fantastiskt bra när det ska motorbromsas. Du kan helt enkelt bara släppa gasen i den brantaste nerförsbacke och med motorbroms på alla hjulen ta dig ner i lugn takt, jäkligt smidigt.

Tryggt

Yamaha har visat med sig Grizzly 550 att störst inte alltid är nödvändigast då den här maskinen klarar av allt du vill göra med en 4-hjulning. Yamaha känns tryggt och 550 känns som en vettig motorstorlek. Den elektriska servostyrningen lyfter maskinen avsevärt och gör det här till den ultimata maskinen för både lite bus och arbete. Besök din lokala handlare för att få dig en egen uppfattning om nya Grizzly 550.

Tjock dyna och högt styre gör att både stående och sittande körning blir uthärdlig under en hel dag.





On demand. Med två enkla tryck har du både fyrhjulsdrift och diffad framaxel.



Vattentäta förvaringsfack går det inte att få för många av.





Naturligtvis sitter den delade bakaxeln där den ska. Du vet väl om att det sitter en bomsskiva per hjul på en Grizzly?



Förarmiljön där allt du behöver sitter där det ska. Instrumentpanelen talar om för dig allt du vare sig vill eller inte vill veta.



Portugals fina vidder bjöd på ATV-körning av högsta klass. Här kunde vi hoppa mellan maskiner med och utan servostyrning.



Det kändes extra tryggt med servostyrningen i högre hastigheter då man korsade hjulspår med mera. När man kliffade framaxeln var den där tröga stela känslan som bortblåst.



TEKNIK FAKTA

Grizzly 550

Motor Typ:

Motor typ:	1 cyl 4-takt
Volym cc:	558 cc
Borr/slag mm:	92 x 84
Bränslesystem:	40 mm mikuni x1 YFI
Avgassystem:	1-1
Uppg effekt/varv:	ej uppgivet
Start:	Elektrisk

Chassi

Framvagn:	Individuell A-arm
Fjädringsväg fram:	180 mm
bakaxel::	Delad
Fjädringsväg bak:	241 mm
markfrigång:	299 mm
Transmission:	Yamaha Ultramatic V belt
Växellåda:	4-wd Diff Hög Låg

Att äga

Ca pris:	Ingen uppgift.
Färg:	Ingen uppgift.
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia



nytt & noterat

NYHETER NYHETER NYHETER



HALVARSSONS FÖR BARN

Nu ger sig Halvarssons även sig på att göra barnkläder i hög kvalitet. Den nya barnjackan heter Douglas och är gjord i ett vind- och vattentät tyg. Den har fleece på insidan av kragen och ryggen. Jackan är välventilerad och vid sidan av alla andra sköna detaljer så har den också reglerbar ärm-längd. Priset är 1195:- och den passar ihop med Halvarssons nya barnbyxa Osborn. Osborn är precis som jackan vind och vattentät, och mycket anpassningsbar med sina snöläs, reglerbara hängslen och reglerbar benlängd. Byxan kostar 995:-. Hitta mer information på www.jofama.se

JUNIOROVERALL

Didriksons nya overall Keith för barn och ungdom finns i storlekarna 80 till 170. Yttermaterialet är ett slitstarkt denimmaterial och den är varmfodrad. Den har ett inbyggt vattentätt andasmembran som klarar en vattenpelare på 10.000 fortfarande efter tre tvättar. Priset ligger på runt 1200 kronor och du hittar mer information och även din återförsäljare på

www.didriksons.com



VARM OCH GLAD

Bergans presenterar nu sin nya fleeejacka till våra barn. Snygg, mjuk, gemyttlig, komfortabel och spännande är några av adjektiven som används i marknadsföringen. Vi kan avslöja att den finns i storlekarna 4 till 12 år och att den kostar runt 495 kronor i butik. På www.bergans.no får du veta mer.



BELGARE

Så här ser MX7 PRIME från Belgiska Lazer ut med sin nya dekor för 2009. Hjälmerna passar för allt från endurosvingen i skogen, stenhård körning på crossbanan till vinterns skoterkörning. Den finns för huvudstorlekarna XS till XL. Men skulle det inte räcka, finns även vissa modeller i allt från 2XS till 2XL. Vikten ligger på runt 1150 gram. Inredningen är urtagbar och kan tvättas. Skruvarna är gjorda i aluminium och den har 10 ventilationspunkter. Mer information hittar du på importörens hemsida www.sunbike.se.

NYHETER NYHETER NYHETER NYHETER NYHETER

ID2

Adidas har enligt dom själva satt en ny nivå när det gäller goggles. ID2 är konstruerad med två ramar, en yttre och en inre. Den yttre anpassar sig efter hjälmen och den inre efter ansiktet.

Genom att använda sig av nanoteknologi har man tillverkat ett skumgummi som inte ska suga åt sig vatten, och tack vare det extra utdragna skyddet över näsan skyddas snoken mot för mycket sol, snö och kyla. Alla Adidas olika glasögon är till stor del handgjorda och ihopsatta i staden Linz i Österrike, så även ID2. Den kommer finnas i sex olika färger och kosta runt 1649 svenska kronor. Besök www.adidas.com/eyewear om du vill veta mer.



LATINAMERIKANSK JAPAN

Fox senaste version av V3 heter Latinese. Namnet syftar på den blandning av Latinamerikanska och Japanska influenser man bakat in i designen. Riktigt snygg och trendigt vit! Priset ligger på strax under 4000 kronor och finns i storlekar från XS till XXL. Titta närmare på den här hos din lokala Fox-handlare.

FRÅGA BATTERIDOKTORN!

Det här med krånglande urladdade batterier är alltid ett mysterium. Men du vet väl att du alltid kan fråga batteriladdardoktorn om råd? Mer om detta på www.snowrider.se



ANSVARSSKIFTE

Förhoppningsvis kommer ni Polarisägare att redan i vinter märka av att Polaris centralt har tagit över ansvaret för att kontakta er om ni har en maskin med servicemeddelande på. Förut hade återförsäljaren allt ansvar för detta och det har inte fungerat direkt felfritt. Nu kommer brevet komma till dig från Polaris, och sen är det bara för dig att beställa tid för åtgärdande hos din lokala handlare. Detta är en liten men mycket positiv förändring, enligt både handlare och kunder som vi varit i kontakt med.



HJÄLMEN ROCKAR

Do Rock-hjälmen är tillverkad av en kol-fibermix och väger 1250g. För den totala musikupplevelsen har Skullcandy utvecklat de inbyggda högtalarna som med hjälmen som baslåda ger en djup bas och mycket klart ljud. Med de medföljande adapterarna kan de vanligaste mobiltelefonerna kopplas in och hjälmen fungerar även då som handsfree. Jackan kan dessutom förses med tobe:s Ipod-fjärrkontroll som gör att du inte bara enkelt höjer och sänker volymen, du kan även byta låtar på ett smidigt sätt. Do Rock Helmet kostar 3999:- och fjärrkontrollen Do Control går lös på 249:-



TEAM **SKOTER-ÄNDERS**
TRYGGHET-KVALITET-RÄTT PRIS

www.SKOTERANDERS.COM

skidoo | **4D inline**

NYTT & BEGAGNAT
RESERVDELAR
REPARATION
TILLBEHÖR
SERVICE

TEL: 016-730 32

TEL: 0684-61052

WWW.SKARSJOVALEN.COM

SKARSJÖVALEN
BOENDE
SKOTERUTHYRNING
SLALOM, LÅNGDSKIDÅKNING
VÅFFLOR/FIKA, SKIDSHOP/UTHYRNING
RESTAURANG MED FULLSTÄNDIGA RÄTTIGHETER

BOTTOMLINE TRACTION TECHNOLOGY

PACERAISER

M.O.D.S. Skidor kompletta med styrstål **3195:-**

Dominator coromantdubb inkl. backers **48 st. 895:-**

TLS kamdubb **48st. 695:-**

Bottomline Traction Styrstål 4" till 10" coromant! Från **595:-**

WWW.PACERAISER.SE
070-5553798 info@paceraiser.se

KNRACING PRODUCTS

Pioneer PERFORMANCE

#1 när de gäller chassie, stötdämpare & variatordelar till din **YAMAHA!**

Inte nöjd med hur din YAMAHA känns i fjädningen? Kontakta oss, då vi har kompletta omschimsning paket från Pioneer Performance till flera modeller.

MONO-SHOCK

Mono Shock RA boggien fungerar bra i dom flesta situationer, en svaghet dock som vi hittat är för dom aggressiva förarna. När man kör maskinen hårt slår den igenom för lätt speciellt i g-gupp. Vi justerar kompression och returdämpning, genom detta förbättras möjligheten att köra aggressivt med full kontroll. Dessutom, när man inte behöver justera RA:n till hårdaste läget har man fortfarande bra retur, som ser till att komforten behålls.

Pris inkl renovering.....795kr

FX NYTRO/IFX NYTRO RTX

Dom nya Nytro modellerna fungerar bra i större gupp, men de största klagomålet är för hård lågfarts dämpning (för händer och stötig i mindre och "stutter" gupp). Vi använder en kombination av både en progressiv och en stegrad schimsning. Denna kombination behåller maskinens kapacitet i större gupp, men ger samtidigt en mycket komfortablare känsla i små gupp (den flyter över guppen på ett helt annat sätt). Fox Float dämparna i framvagnen på RTX:n kan också modifieras för bättre komfort och känsla.

Pris inkl renovering.....1395/2495kr

0950-10899 / 070-5568634
www.knracing.se
(med nytt diskussionsforum)

JAXAL släpvagnskåpor

Nu hos alla välsorterade handlare!

PASSAR DE FLESTA MODELLER!

Detaljerna gör helheten!

Vakumformade släpvagnskåpor i miljövänlig HD-PE-plast.

WWW.JAXAL.SE

PDS Powersports Distribution Scandinavia AB

WWW.PDSAB.SE

CA PRO III
RIDE LIKE A PRO
Aggressiva flex-skidor **3150:-**

Högre topp-effekt samt förbättrad acceleration

MBPP PERFORMANCE EXHAUST Slutburkar till de flesta nya skotrar. **2590:-**

VFORCE3 BY MOTO TASSINARI **2590:-**

POLARIS The Way Out.

Dahlings Motor

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

SKOTERDEMONTERING

4D STREET

ARCTIC CAT

Dahlings Motor

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

SKOTERDEMONTERING

4D STREET

www.motorfritid.nu

ARCTIC CAT **YAMAHA**

unäsdaLEN Tel 0684-294 50 Fax 0684-293 50

ski-doo **LYNX** **POLARIS The Way Out.**

Massor av fräsha beg. skotrar!
Se dem på:

www.kalixmaskiner.se
skickas fraktfritt inom Sverige!

Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66

Bollnäs, Hälsingland
par.tangfelt@tuppz.se

can-am ski-doo LYNX



Supra

0278-613456 070-6043429
www.tuppz.se

YNGVESSONS MASKIN AB
BIA Vägen 255 STORUMAN
www.yngvessonmaskin.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

Klövsjö bensin & Service AB

LYNX can-am

Försäljning
Reservdelar
Service
Uthyrning

www.klovsjo.com/preem

Ny adress
Byvägen 61 Tel: 0682-213 12

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION



AB Mellanströms Motor
Försäljning Service Reservdelar

Arvidsjaur Tel 0960-133 50 Fax 0960-109 19
mellanstromsmotor@telia.com
www.mellanstromsmotor.com

ARCTIC CAT LYNX can-am



JOCKES SKOTER & MOTOR

service & reservdelar till alla märken
Heby tel. 0224-342 21

POLARIS



Bil-laget
TEL: 0911-180 10 i Piteå AB



YAMAHA YAMAHA ATV
can-am ski-doo LYNX

BRODERNA SUNDSTRÖM AB

Försäljning Service Reservdelar Tillbehör
Laisvall tel. 0961-20044
ab.broderna@arjeplog.com

POLARIS YAMAHA



KTM SNO-PRO HJC to be

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

HÄLLGREN'S MOTOR AB
i Burträsk - tel 0914-10402

POLARIS



Din polarishandlare
nytt & begagnat
www.hallgrensmotor.se

ski-doo can-am LYNX



GÖRANS MOTOR
MORA 0250 - 10177
www.goransmotor.se

Årsunda Bil & motor
tel. 026-29 10 08 mobil. 070-346 84 55



www.skoterhuset.com

YAMAHA YAMAHA ATV can-am LYNX

POLARIS



MotorPRO
Läringsgatan 18 Umeå
tel. 090-70 44 80
Försäljning - Nytt & Begagnat - Tillbehör
Reservdelar - Service
www.motorproab.se

AGS SKOTER & MC AB
0953-216 26 • www.agskoter.se POLARIS The Way Out

Försäljning av nya Polaris Skoter & ATV Jourtelefon: 070 649 12 59

Reparationer Service Trimming Stötdämparspecialister Alla märken.

www.agskoter.se

CROSSBOLAGET.COM

Allt du behöver för...

- SKOTER
- MC
- CROSS

Levereras via postorder

CROSSBOLAGET.COM

LYNX ski-doo BOMBARDIER ATV

Ockelbo Reservdelar!
Stort urval skotrar.
Service-Reservdelar
Tillbehör-Kläder

TJ:s Skoter & Motor
PI 3737 Storåbränna Föllinge
Tel. 0645-22055

HONDA LYNX ATV



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

Cykel & Motor Säter

ARCTIC CAT
ski-doo

can-am SUZUKI

Tel:0225-525 80 Fax 0225-525 05
www.cykelomotor.se

ARCTIC CAT

Nytt & Beg Skoter & Mc Reservdelar Tillbehör Verkstad



MOTOR CENTER
Durovägen 24, Gävle
Tel. 026 - 19 74 90
www.motorcenter.org

YAMAHA RACING

Försäljning
Reservdelar
Service

Halvarssons SCOTT



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

www.tt-trading.se

POLARIS ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION

TT-TRADING AB

Tel: 0980-60900
070-6291642, 070-2450589

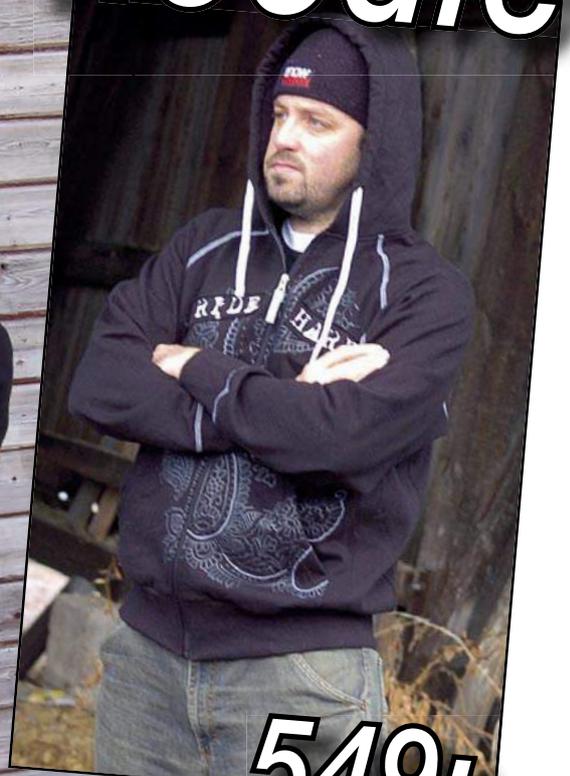
Gå in och beställ på:
www.snowrider.se

Barn

Kolla in våran SHOP med nya erbjudanden!

Hoodie 449:-

Hoodie



549:-

T-shirt



199:-



Pren Service

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

Prenumerationer går att beställa på
www.snowrider.se

Mail: pren@otlas.se

Tel: 0250-22885

Fax: 0250-22883

Öppettider vardagar 8-16

OBS! Alla pernumerationer är tillsvidare!

Ett år: 6 nr av

SnowRider för 289:-

Inom Norden 375:-

Två år: 12 nr av

SnowRider för endast 499:-

Inom Norden 700:-

Miss inte nästa nummer



I butik 21 Oktober

**STORUMANS
SKOTERSKROT AB**

Tel: 0951-710 27 Fax: 0951-710 08
Öppettider Mån-Fre 8-17 Lunchstängt 12-13

En av Skandinaviens största skoterskrot
som har funnits på marknaden i över 10 år!!
Stort beg.reservlager - samt nya piratdelar.

Vi säljer på postorder
www.skoterskrot.se

Orrkvist Motor är numera en bilfirma till oss

ski-doo **ORRQVIST MOTOR** **YAMAHA**

Reservdelar - Kläder - Tillbehör - på postorder: www.orrkvistmotor.se



Superpriser i SNOWSHOPEN

För oss är du som är prenumerant en
"Very Important Person". Det vill vi visa genom att du
som prenumererar på våran tidning och har en aktiv
prenumeration, kommer från och med nu att hitta trevliga
erbjudanden i vår shop!

www.snowrider.se

Så om du inte redan är prenumerant, gå då
in på hemsidan och gör en
prenumerationsbeställning så kan även du
ta del av våra erbjudanden!

För att kunna ta del av rabatten i shopen måste du ha en aktiv prenumerantion!

Syns du på rätt ställe?

snow rider

mikaela@snowrider.se
carina@snowrider.se
marita@snowrider.se

www.staffansmotor.se

can-am LYNX

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

STAFFANS MOTOR & MEK AB

NORRDAL-STORUMAN 070-2939777, 0951-71022

Onboardcamera

When you Race or Cruisin

www.cambike.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 Hasselby
 Tel: 08-381074
info@racingkonsult.com

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

Då kontaktar du naturligtvis oss.

45:-

353 sidor snöskoterdelar

RINAB

Reservdelar i Norr AB

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

SMT
 SVENSK MOTOR TEKNIK

-Vevaxelrening
 -Cylinderborrning
 -Riktning
 -Svetsning
 -mm

www.smtumea.se

Matrosvägen 15, Umeå
 Tel: 090-192037

Nikasil

Ny nikasil 1750:-, reparation, bigbore, Nikasil även på gjutjärnsfoder

Snabb leverans!
 (7 dagar med flyg)

Absolut bästa resultat!

Blixtens Racing
 036-13 40 96, 070-740 96 10
www.blixtensracing.com

www.bworks.se

Freestyledynor Styrhjäjare Slutburkar m.m.

Baboon Workshop

Tel. 0705-200 913

CASTLE

www.glansgarden.se

Varm i vinter?

Safariset 1595:-
 Hjälm VR-1 895:-
 Känga sport 999:-

Södermans bilservice

Tel. 090-23030 Järnvägsgatan 7 Holmsund
www.sodermans.nu

DU BESTÄMMER!

Designa dina kläder själv på www.jernbergs.se

SKOTERSKLÄDER

- Måttbeställningar
- standardstorlekar
- specialutföranden

Hjälm&skydd

Jernbergs
 - MALUNG -
 Tel. 0280-10101

SNOW-RAIL
 IMEX FIBER AB system

Marknadsförs i Sverige av IMEX FIBER AB Malung, Dalarna
 Tel: 0280-12570 Fax: 0280-10042
www.snowrail.se

Varmt och skönt!

RISBYVING

Hos oss hittar du de varma finska underställena i 100 % merinoull. Värmer vätt som torr. Allt från topp till tå för både stora och små.

Magasin du Nord
 Tel. 090-777420 Sagagallerian, Umeå
www.magazindunord.com

WALLES WEEKEND från 1950:-*

Hotellet på Fjället - Bruksvallarna

* Tor-Sön per person i Annexrum inkl frukost & tre rätters middagsbuffé

info@walles.se 0684-20100 www.walles.se

Står din husvagn på finaste Snöskoterområdet i Dalarna?!

Drevdagens Camping hyr ut sina Säsongsplatser!

Priser:

Hela Säsongen (6 månader nov/dec. till april/maj) 6 000 kr

Månad (900:- per vecka / 220:- per dag) 1 800 kr

Bokningar till och med 30/9 -08 1000 kr resp. 300 kr i rabatt.

www.drevdagen.se

Kontakt: bykothoret@drevdagen.se, nyggs@btmail.com Tel. 0283 24077, 0283 24014, 070 246 58 52

OLTJÄRNS STUGBY

Mitt i härliga Härjedalen vid foten av Sänfjället

Skoterleder vid knuten

www.oltjarn.com
 Bokning 0684-10610

STREET

www.streetnstrip.se

Tel: 0920-341 42 Fax: 0920-341 61 Mobil: 070-573 44 40

Öppet tider Mån - Fre 10,00-17,30 Lunch 11,30-12,30

LULEÅ SKOTERDEMONTNERING

Nu hos oss

Kawasaki ATV

- Original reservdelar till hela Kawasakis program.
- Nya & beg. skoterdelar till alla märken

ATV & Mopedcenter Web shop!
www.luleaskoterdem.se

BRIDGESTONE, SNOPRO, SINCALO, HONDA, YAMAHA, SUZUKI, KAWASAKI, HUSQVARNA, POLARIS, ARCTIC CAT, CAN-AM, LYNX, BRP

LUCIDOR PRODUCTIONS & LIVE NATION PRESENTERAR

MONSTERS OF MORA



primal fear



Team Gans

LILLASYSTER

ASTRAL
DOORS

AMMOTRACK
bally

BLOODBOOZ



0248-79 72 00 | www.siljanturism.com

WWW.MONSTERSOFMORA.SE

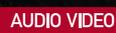
ticnet

0771-70 70 70 | www.ticnet.se

31.10 + 01.11.2008

MORA FM MATTSSON ARENA

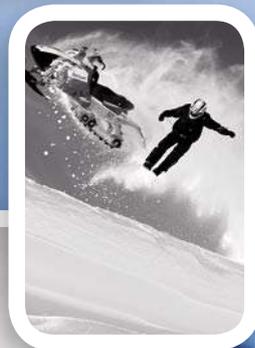
DÖRRARNA ÖPPNAR 17.00 BÅDA DAGARNA!





Rider: Mikko Rousu Photo: Joni Launonen Spot: Freeride paradise

Hungry for a RIDE?



Snocross SX-shell



SX-ONE helmet



Snogear goggles

Check out new

collection 20 SNOGEAR 09 WWW.SNOGEAR.FI



Ladda ner nya broschyren på www.snogear.fi