Skandinaviens största snöskotertidning!

NR 2 08/09 Pris: 59:- 6,30 EURO NOK 69

snow rider

132 sidor!! Nu även med ATV

3 av 4 längdskidåkare använder string!

Nu ännu Fetare

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

2009 års Hybrider

Rotax 1200 4-TEC Turbo

tävling!

Vinn Personskydd från KENNY

Nyheter CanAm

Sweden X

Interpress 0518-02
7 388051 805908 02>
Returvecka V.50

RIDER TOMAS BERNTSSON
LOCATION JORM SWEDEN
PHOTO HANS WÄRDELL

TOBE

OR NOT TO BE

DIVIDED PANT

BILLET JACKET

PSEPARTS

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

TOBE TECHNOLOGY
tobetechnology.com

ROCKSIDE.NET

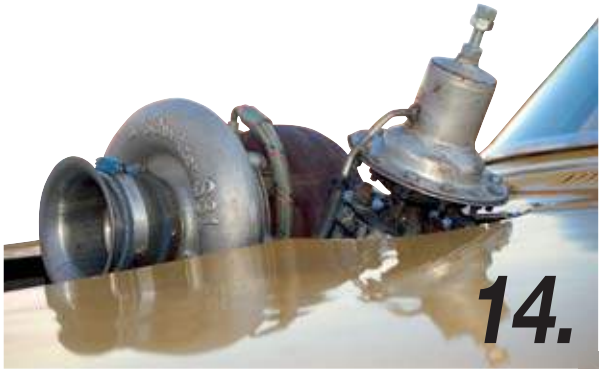
ALWAYS USE PROTECTION.

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

SNOPRO

Duells
Riders choice

www.duells.se



Innehåll: Nr 2: Oktober 08/09

6. Ledare & Redaktion
8. Polaris Hybrid 2009
14. Laddtryckets gåta
20. Ski-Doo Hybrid 2009
28. Handväskan
34. Nya SR.SE
38. Elsystemet
40. Arctic Cat Hybrid 2009
46. Skyddguiden
50. Yamaha Hybrid 2009
58. SSCO har ordet
60. Uppvaknandet #2
66. Lynx Hybrid 2009
74. Mina drömmars resa
82. Sweden X
86. Melodikrysset
90. Blåtand
92. MCX 1200 Turbo
99. Öhlins från Ax till Limpa
104. Renegade 2009
108. ATV news
110. Långtest
116. Laddning
118. MonsterMud
124. Honda
126. Tjejskydd

snogear SG

SG ÄR EN NY SERIE HOS SNOGEAR SOM ÄR INRIKTAD MOT FRIÅKNING

SG produkterna är designade i samarbete med aktiva friåkare och MER Racing-team för att anpassa dem för extrema förhållanden. SG produkterna utstrålar rätt attityd och håller hög kvalitet. Produkternas tekniska fakta hittar du på webbsidan eller i den nya broschyren.

To see more, visit: www. snogear .fi

Nummer: 2 säsongen 08-09
Årgång: 12
Omslagsbild: Larsson ger järnet
Foto: Mattias Klockar
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 3 08/09: Dec
Annons stopp: 081103

Ledaren

Skoterns dag.

Rimfrost på bilrutan är en av de absolut första tecknen på att vintern närmar sig, som alla år. Som vanligt lyssnar jag bara på dom som minsann känner en vädergubbe som sett på abborrarna eller rönnbären att det tydligen blir massor av snö i år, igen. Dom säger att hoppet är det sista som lämnar människan och visst är det väl så. Hoppet om den där ultimata vintern, precis som det var när du var liten. Kommer du ihåg när det var så mycket snö att det nådde upp till grenen? Visst, men har du tänkt på att du kanske var en meter lång då och det i själva verket bara var trettio centimeter snö ute? Det är förresten konstigt hur saker och ting kan ändra sig, på bara några år. Jag kommer ihåg första gången jag fick uppleva och förverkliga drömmen om att köra en Yamaha SRV. För er som inte riktigt är du med den maskinen kan jag i korthet berätta att SRV:n inte bara var en orgie i design, den hade individuell framvagn , instrumenteringen på styret, aluminiumchassi och var i allmänhet det hetaste du kunde sitta på 1983. Exakt 10 år senare fick jag återigen chansen att prova den gamla ikonen och den höll fortfarande, sisådär, glansen hade falnat, men ändå. När jag i vintras återigen fick chansen, 25 år senare, att köra ett fantastiskt fint och välhållet exemplar, höll jag på att dö, av skratt. Fy fanken vad både tiden och utvecklingen sprungit iväg. De senaste tio eller rättare sagt de senaste fem åren har verkligen tillverkarna slagit knut på sig själva och byggt maskiner som man aldrig skulle tro för några år sedan. Överladdade 170 hästare, toppfarter runt 200 kilometer i timmen, insprutning, och touringmaskiner som vilken dag som helst är snabbare än det värsta som fanns 1995.

Men, samtidigt börjar maskinerna förlora sin själ, de liksom är likadana, helt utan konstiga egenskaper, helt utan fel och brister. Jag kommer ihåg när det var fullt normalt och nödvändigt att ha två extraremmar runt halsen för att vara riktigt säker på att ta sig hem. Jag börjar förstå vad en Harley Davidssonägare pratar om när han säger att japanska hojar är själlösa. Perfekta, men själlösa. Vi har pratat lite på redaktionen om att vi skulle arrangera en nostalgitripp med sportmaskiner från 70, 80 och 90-talet där vi skulle förflytta oss tjugo mil, ha lite olika arrangemang längs vägen och som sagt ha en trevlig nostalgitripp.

Vi håller på att skissa på det hela och presenterar detta på vår hemsida snowrider.se, inom kort. Ja just ja, vår hemsida. Som du kanske märkt har vi presenterat vår nya och uppdaterade sajt för en dryg månad sedan. Vi uppdaterar fortfarande och öppnar nya roliga avdelningar så snabbt vi bara kan. Så har du inte varit in på Europas största snöskotersajt på länge är det verkligen dags, nu på direkten. Du vet väl också om att du som är prenumerant har ruskigt och läskigt bra rabatter på alla våra kläder i den nyöppnade shoppen. En shop där du både kan handla och betala kläder och prenumerationer till dig själv och dina vänner.

Kom ihåg. Du som har en välhållen snöskoterklassiker, se till att smörja vajrarna så att du kan vara med på SnowRiders nostalgitripp senare i vinter.

Björn Friström SnowRider Magazine

Bergans
OF NORWAY

1908
2008
A CENTURY OF ADVENTURE

Isogaisa Jacket - är tillverkad av 3-lagers Dermizax™ stretchmaterial för optimal rörelsefrihet.
Laserskurna och svetsade förstärkningsfält, friktionspaneler och blixtlåspartier gör detta till vår mest tekniska jacka.

www.bergans.no

Dermizax
Toray fabric

Polaris laddar om

Lång eller kort, kan vara den eviga frågan. Svaret behöver inte alltid vara svart eller vitt, varför inte grått. För att reda ut begreppen kollar vi lite närmare på Polaris halvlånga maskiner.

Text: Björne
Bild: Klockis

Är du en sån där som gärna byter skoter varje säsong, samtidigt som du ha ett öppet sinne och är beredd att hoppa på det mesta då det gäller ditt favoritfordon?

Om du nu väl står där i skoterbutiken och känner dig lite tvehågsen över huruvida din maskin ska vara lång eller kort kan du alltid ha detta som en slags råd på vägen.

Är du det minsta osäker på om du vill ha en ren lössnömaskin, så ska du inte ha någon. Faktum är att en ren lång pudermaskin, överlag är ganska dålig på allt annat än just åkning i djupsnö, dock ingen regel utan undantag. Men å andra sidan är den då helt överlägsen när lössnön ligger tjock och förutsättningarna bjuds.

Gillar du ledkörning men vet med dig att en kort sportmaskin hämmar dig under din vinter, då du emellanåt vill friåka i löst underlag kan vi konstatera två saker. En kort maskin är just för kort, men en lössnömaskin är inte bra för ledkörning. Du ska alltså ha en halvlång maskin med riktig fjädring och som är halvbra på allt, eller "trefjärdedelsbra" som kanske är mer nära sanningen.

Polaris har alltid varit starka inom det området, och förutsättningarna har aldrig varit bättre då vi direkt kan konstatera att årets Switchbackar är starkare, uppdaterade och mer anpassade för ändamålet än föregående år.

Skjutna stift

Jag hade en Switchback 700 som långtestare förra året och var väl lite sisådär nöjd med den i efterhand. Motorn kändes inte riktigt lika kry som föregående 700:a då den sköt stift stup i kvarten och mattan hade mesiga 32 millimeters kammar, samtidigt som dämparna var i slöaste laget. När en Switchback väger några kilon mer än en kort Polaris sportmaskin är det ju ännu viktigare att den lite längre mattan också har rejälare kammar. I år sitter det en vettigare 38 milimetersmatta monterad och bara den

till synes lilla ändringen hjälper upp avsevärt. Men, och jag menar verkligen men. Varför vågar inte fabrikanterna ta i lite mer från tårna då det gäller kamhöjden? Även om den är lite mer tilltagen om man jämför från i fjol, så har den fortfarande samma kamhöjd som en Dragon sportmaskin, det vill säga 38 millimeter. Varför tar man inte i för kung och fostervatten och smäller dit en matta med 44 millimeters kammar och på sätt blir häftigast i klassen? En hybrid ska väl ändå klara av både led och lössnökörning, det är väl hela vitsen.

Nu gäller inte det här bara Polaris, jag tycker att alla tillverkare är lite fega när det gäller just att ta till kamhöjden. Ja om vi bortser från Ski-Doos Renegade 1200 och 800 som går steget fullt ut och levereras med 44-millimetermattor! Vi kan spekulera i kostnadsaspekten, mattans och slidesens livslängd och användarvänligheten på led, då det gäller 44 millimeterskammar, men en sak är i alla fall säker. En snöskoter med högre kammar skottar bättre i lössnön än en med låga.

Önskedrömmar i all ära, åter till verkligheten, som jag sa, årets version har 38 milimeterskammar och går märkbart bättre i snön än fjolårsmodellen.

Faktum är att de 6 extra milimetrarna på kamhöjden verkligen känns och gör sitt på ett remarkabert positivt sätt.

Ekonomiskt utrymme

Switchback kommer till Sverige i tre utföranden. Den enklare 600 IQ Shift 136" (som faktist inte har namnet Switchback),

Det är alltid ett förfärligt tjat om gasdämpare och justeringsmöjligheter. Just dessa dämpare på denna maskin fungerar alldeles utmärkt trots att de är av ekonomimodell. Lägg hellre lite extra stålar på mattan.

Som synes har utrustningen anpassats till prislappen som lämnar utrymme för lite egen styling. Hookar, matta, stötdämperi och dekaler finns det ju fabriker som tillverkar hela dagarna.

samt 600/800 Dragon Switchback. Den nya fina 800:n är bland de absolut vassaste på marknaden och en räddning för Polaris som inte haft en spetsmotor i det största segmentet på några år nu. Visst de hade en 900, men inte den vassaste, inte ens i närheten. Dragon står i sedvanlig ordning för det fränaste Polaris har att erbjuda medan Shift står för basicutförande, eller snikvariant på ren Svenska. Just den där snikstämpeln kan stämma på stötdämperiet men faktum är att den annars förgasarförsedda Shifthybriden numera har den betydligt modernare insprutade 2-spridars 600 Cleanfiremotorn (som också sitter i RMK 155"), vilket inte den korta Shiften har! 2-spridarmotorn har cirka fem kusar mindre än Dragonmodellens 125 hästars 4-spridar motor, men drar å andra sidan lite mindre bränsle. Tvåspridaren har en för året omarbetad styrbox, svänghjul, och statorplatta som i alla lägen säkerställer strömillförseln till bränslepumpen så att den alltid lämnar exakt rätt mängd bränsle till spridarna. För övrigt saknar denna maskin batteri!

Shift 136" har helt vanliga Ryde FX oljedämpare som gör sitt jobb under normala förhållanden, vilket är helt godtagbart. Hacksaw 25:an är däremot alldeles för mesig för att passa på en 136"-maskin och lämnar verkligen mer att önska. Återigen, är det någon idé att köpa en längre maskin, när kammarna på mattan är i minsta laget? I slutändan kan vi se Shiften som en kort maskin, med något längre matta (hur man nu får ihop den beskrivningen), och ingen Switchback i den meningen att den ska vara en hybridmaskin, ämnad för led och lössnöåkning. I slutändan borde en kort maskin med en 38 millimetersmatta gå betydligt bättre i snön än 136:an! Men å andra sidan är Shift 136" relativt billig och borde ge ett ekonomiskt utrymme för ett mattbyte.

Dragon Switchback

Samtidigt som Polaris korta maskiner har genomgått en förändring till i år i form av diverse lättningar har Switchbacken fått gå relativt oändrad till 2009. Ja oändrad och oändrad, om du tycker att 800 motorn är en liten uppdatering. Faktum är att 800 motorn är en större nyhet än man kan tro då den verkligen ger liv och huggtänder åt Switchbacken som helt plötsligt har blivit riktigt livlig. Nu ska vi inte dissa 700:n allt för mycket

då den i grund och botten är en jäkligt vass maskin den också. Men fjolårets mappning av insprutningen lämnade lite mer att önska. Fjolårsmappningen är numera åtgärdad på garantin och förhoppningsvis ska ägarna av Switchback 700 -08 vara nöjda, maila mig gärna mer i detta ämne.

Switchbacken har inte fått ta del av chromolyfieringen då det gäller boggi och framvagn, utan har i princip samma setup som fjolårsmodellen. Samma gäller fjädringssidan som också i år består av ett gäng justerbara Ryde FX Air. Enda skillnaden är att dessa ska hålla trycket! Jag och några med mig hade nämligen lite problem med Air-dämparna förra året då dessa dämpare var otäta och min Switchback faktiskt låg på buken en morgon. Förklaringen till detta är att tätningssilikon mellan chassi och bukplast olyckligt droppat ner på kolvstången under ihopmonteringsprosessen av maskinen på fabriken, som i sin tur orsakat luftläckaget mellan kolvstången och tätningen. Detta är uppmärksammat och åtgärdat till i år. Nytt är däremot den smalare tanken och dynan, som ser till att du får en lite mer naturlig körställning och slipper bresa med benen som en glädjeflicka från Pataya. Årets Switchback har också ärvt RMK-seriens hela bredare kylare som sitter utbredd i hela tunneltaket.

I och med tillägsnamnet Dragon får du naturligtvis styrhookar och en till i år lite högre (5,25") styrhöjare. Vi hittar däremot ingen ställbar styrstång, vilket i och för sig var trevligt emellanåt, men inget vi grinar oss sömnlösa över. 600:n startas med magnapull men bestämmer du dig för en 800 så får du elstart som standard vilket kan vara trevligt när man som jag närmat sig de 40.

Hörde för övrigt att pungen är det enda som fortfarande växer hela livet på en man, och att det först märks i 40 årsåldern, och märks riktigt ordentligt vid 70. Själv är jag 38 och kan inte uttala mig i ämnet än, men lovar att återkomma om två år. Kom att tänka på att Affe fyllt 40. Skicka ett mail och fråga honom vettja, affe@snowrider.se.

Åter till ämnet, Switchback.

Switchbacken har tre stycken vändhjul bak, för bättre hållbarhet och de fantastiskt behändiga och användarvänliga Gripperskidorna med halkskydd fram.

Körning på Svensk mark

Framtiden för årets Switchbackar ser alltså ljus ut, då fjolårsproblemen är åtgärdade. Återigen är de byggda för att användas och vi hoppas att vi aldrig mer får se en halvlång maskin med mesig matta från Polaris. Om jag nu har rätt och det ska vara så viktigt att dra på en 44 millimtersmatta så är det väl bara att göra det, direkt, på en gång. Istället för att fokusera på att pruta livet ur dig hos handlaren, är det väl bättre att försöka få till en juste deal då det gäller inköp och montering av en riktig drivmatta. Vad det gäller Shift 136" är den byggd och menad för dig som i alla fall byter matta och dämpare. Se den som en plattform för dig som vill bygga något eget. Efter en ordentlig provkörning av årets Switchback kan jag säga att jag lätt skulle kunna ge den en till chans och då gärna 800:n som imponerade stort med sin otroligt fina och rappa gång. Jag väntar med spänning på en första provtur på Svensk mark.

Årets lyft får vi ändå tillskriva mattan med 38 millimeterskammar som är ett absolut minimum då det gäller en hybridmaskin.

Visst kan det finnas tillfällen då 25 millimeterskammar är att föredra. Att sladda omkring på en led är alltid underhållande, men hade man inte valt en kortare maskin då istället för Shift 136"?

Den fantastiskt minimalistiska och fräna Freestyle-dynan sticker verkligen ut.

TEKNIK FAKTA

	Shift 600 136”	600/800 Dragon Switcback
Motor		
Typ:	2cyl 2-takt	2 cyl 2-takt
Volym cc:	544cc/599cc	599cc/795cc
Borr/slag mm:	77,25 x 64	77,25 x 64 / 85 x 70
Bränslesystem:	Cleanfire injection -2	Cleanfire Injection-4
Smörjning:	Oil injektion	Oil injection
Avgassystem:	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	120hk	125hk/154hk
Start:	Manuell	Elstart
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	224,5 kg	238,6/243,1 kg
Framvagn:	IQ	IQ justerbar
Fjädring fram:	Ryde FX MPV	Ryde FX Air 2,0
Fjädringsväg fram:	25,4 mm	25,4 mm
Boggi:	IQ	IQ
Dämpare:	RYDE FX MPV	Ryde FX HPG
Fjädringsväg bak:	35,3 mm	35,3 mm
Typ av matta:	38x345x25 mmHacksaw	38x 345 / 38 mm RipSaw
Skidor:	Plast	Plast
Spårvidd:	108 cm	108 cm
bredd/längd:	121x308 cm	121x308 cm
Tankvolym:	43,5 liter	43,5 liter
Oljetankvolym:	----	-----
Att äga		
Ca pris:	96,900:-	109,900:- / 124,900:-
Färg:	Svart	Matt vit
Generalagent:	Polaris Scandinavia	Polaris Scandinavia

Lössnö eller led, en Switchback gillar båda ungefär lika mycket. 600:n har cirka 125 kusar medans den betydligt vassare 800:n har en bit över 150!

Dragonmodellerna är fullsmetade med det mesta och lämnar egentligen ingenting mer att önska. Väljer du 800:n får du gubbig och underbar elstart på köpet.

www.handelsbanken.se/finans

Varför vänta?

Kör hem din skoter redan idag. Finansiera tryggt och enkelt hos Handelsbanken Finans. Snow Rider på köpet (6 nr), erbjudandet gäller t o m 090331.

Prata med din skoterhandlare!

Handelsbanken Finans

LADDTRYCKET MATEM

Ett av dom allra bästa och billigaste sätten att få ut massor med effekt ur en motor är att överladda den. Men hur mycket effekt ska man få ut om man gjort allt rätt?

Av. Patrik Larsson

Ofta snackas det vitt och brett om hur mycket effekt en viss motor har gett vid ett specifikt laddtryck. Det kan vara mycket positivt att en motor gav si och så mycket effekt vid ett jämförelsevis lågt laddtryck. Ofta kan det också skrytas om vilket ofantligt högt laddtryck som använts utan att motorn gått sönder. Ofta vill man också påstå att en effektsiffra är överraskande och oväntat hög. Men det finns ett direkt samband mellan grundeffekten eller sugmotoreffekten och den överladdade effekten och hur högt laddtryck man haft.

Man kan alltså rent teoretiskt räkna ut en trolig och ungefärlig sluteffekt som en motor kommer ge vid olika laddtryck, bara man har en siffra på motorns ej överladdade effekt.

Sammalika

För att man ska kunna lära sig laddtryckets matematik måste man lära sig och förstå lite andra uttryck vad det gäller tryck. Tryck är inom fysiken det samma som kraft per ytenhet, och vi har väl alla hört talas om uttrycken hög och lågtryck när det gäller väder.

Vi utsätts hela tiden av ett visst lufttryck, så också våra motorer.

Det tryck vi hela tiden utsätts för är det atmosfäriska trycket och det motsvarar ungefär 1 kilogram per kvadratcentimeter. Dom som anger kilo som enhet på ett laddtryck, menar X antal kilo tryck per kvadratcentimeter, men säger alltså bara helt kort kilo.

De flesta laddtrycksmätare är däremot graderade i bar. Bar är en enhet som baseras på SI-enheten N/m^2, det vill säga Newton per kvadratmeter och blir därför rent fysisk ett mer korrekt uttryck, då det gäller just laddtryck. Därför använder vi bar från och med nu i den här texten.

Nu spelar detta inte så stor roll, för rent praktiskt så är 1 kilo och 1 bar samma sak. Det är inte samma sak. Men som sagt, rent praktiskt för oss är det så.

Vi ska inte fördjupa oss mer i detta eftersom vi inte har några intentioner att vara en tidskrift enbart för fysiker, utan en tidning för praktiskt utövande motorentusiaster.

Totaltryck

Lägger man ihop det atmosfäriska trycket och motorns laddtryck, får man fram något som heter totaltryck.

Nu ska vi försöka att förklara totaltrycksformeln på ett enkelt vis, och hur man med hjälp av den enkelt kan uppskatta effekten som man rimligtvis kan få ur en motor.

Vi tar en hittepåmotor som är bromsad till 100 hk i sugmotoreffekt, alltså utan överladdning.

Motorn ger alltså 100% av sin effekt vid 1 bars atmosfäriskt tryck och laddtryck 0. Totaltrycket är då 1+0=1.

Nu laddar vi på med 0,5 bar. 1+0,5= 1,5 i totaltryck. Motorn har nu möjlighet att ge 50% mer effekt, alltså 150% av sugmotoreffekten, det vill säga 150 hk.

Nu ökar vi laddtrycket till 1 bar. 1+1=2 i totaltryck, vilket gör 200% effekt, alltså 200 hk.

Vi tar fortfarande samma motor, men nu är vi tuffa och laddar på hela 2 bar. Då får vi 1+2=3. Totaltrycket är nu 3 bar, vilket betyder 300% effekt, det vill säga 300 hk för denna i grunden 100-hästars motor.

Vi tar också för säkerhetsskull ett exempel med inte fullt så jämna och lätträknade siffror.

Nu är hittepå-sugmotoreffekten 237 hk. Vi laddar 0,7 bar. Det ger 1+0,7=1,7 i totaltryck. Vilket då ger 170% effekt. 237x1,7=402,9 hk.

Enkelt

Visst låter det enkelt? Kanske lite för enkelt egentligen. Men saken är den att om du gjort allt rätt. Du har rätt dimensioneringar på allt och flödena i systemet fungerar som dom ska, då är det så här enkelt.

Men visst går det att i vissa anläggningar uppnå en ännu högre effekt än vad den matematisak formeln ger. Detta beror då på att turboanläggningen har blivit bättre på många saker än själva sugmotoranläggningen någonsin var.

Det man får fram genom formeln är ett riktvärde för att kolla så att man utnyttjar sina investeringar så maximalt som möjligt.

Sen är det ingen katastrof om man uppnår en effekt som är kanske några procent lägre än det framräknade resultatet.

Effektsiffror som skiljer plus-minus 15% är helt normalt och något man ska vara nöjd med.

Skulle däremot inte motorn ge effekt efter dessa principer har man "bottnat anläggningen".

TS
IATIK

TOTALTRYCKSFORMELN:

Atmosfäriskt tryck + Laddtryck = Totaltryck
Sugmotoreffekt x Totaltryck = Överladdad effekt

Det finns alltså en strypning i systemet. Enligt erfarenhet från professionella överladdare upplever dom att en bottnad turboanläggning, ofta ger mycket effekt på mellanregistret. Motorn sägs ha ett stort vridmoment. Detta ser många som tufft och lite ballt, men sådana tendenser indikerar att något är fel och det är väl egentligen inte tufft alls?

Läser du någon gång amerikanska texter blir det lite jobbigare och inte alls lika enkelt och logiskt. För dom anger ofta laddtryck i PSI, vilket står för "pound force per square inch". 1 bar motsvarar 14,5 PSI och 1 PSI motsvarar 0,069 bar, så det är bara för dig att ta fram miniräknaren för att få en uppfattning om vilka tryck dom talar om.

Med hjälp av det här enkla sättet att räkna ut totaltrycket och därmed den procentuella ökningen av effekten, kan du nu dels kolla dig själv så att du gjort rätt. Men även genomskåda en drömmare, och också såga ett besserwisseraktigt påstående om att någon byggt ett dåligt turbosystem.

Hög höjd

Totaltrycksformeln går även att använda åt andra hållet.

Vi som har förmånen att någon gång per år åka till USA och köra snöskotrar på hög höjd, märker direkt att det är något som inte stämmer med maskinerna. Dom går helt enkelt inte lika bra som dom brukar göra här i Sverige.

Ju högre upp i atmosfären man kommer, ju lägre blir det omgivande lufttrycket. När vi här i Sverige, som rent praktiskt helt och hållet befinner sig vid havsnivån gäller som vi tidigare skrivit att vi är omgivna av 1 bars tryck.

Då en sugmotor befinner sig på en plats där det atmosfäriska trycket är lägre än 1 bar ger den inte längre 100% effekt.

0,7+0=0,7 i totaltryck. Det betyder att motorn då bara ger 70% av effekten.

På grund av detta har fyrtaktsturboskotrarna kommit att mer eller minde dominera bergen i USA de senaste åren.

De lite enklare turboanläggningarna har en mekaniskt styrd wastegate. För att man på en sådan anläggning ska kunna behålla effekten på hög höjd måste man ställa upp laddtrycket för hand.

På en anläggning med en automatkompenserande wastegate däremot gör man ingenting. Utan systemet sköter det åt en, och motorn har automatiskt bibehållen effekt under hela turen. Under förutsättning att turboaggregatet är dimensionerat att klara av det så klart.

Det är väldigt sällan eller aldrig som något sker av en slump med en motor. Det mesta är fullt förutsägbart bara man vet hur man ska räkna. Och förhoppningsvis har du nu lärt dig ett av sätten att i stället för att chansa verkligen veta.

nytt & noterat

NYHETER NYHETER

Ultimate SX

Scotts snygga Ultimate SX finns med klarlackade röd-svarta eller vit-blåa ramar. Glaset är dubbelt och googlen är välventilerad. Den stora ansiktsfoamen och det kromade nässkyddet skyddar bra mot kyla. Bandet är självklart silikonbehandlat för att säkert sitta kvar på hjälmen. För 1198 baloobas blir brillan din.

Sten, sax, påse

Bra utrustning är inte bara viktigt att ha med sig ur överlevnadssynpunkt. Nej, det är även viktigt för att man ska kunna förgylla turen med ved till brasan eller att bara såga sig fri när man står riktigt illa till. Den här väskan innehåller yxa, ficklampa, multiverktyg med 14 funktioner och en grensåg. Den väger 1,1 kilo och kostar 199:-
på **www.skoterdelen.se**

Testvinnaren

Autocoms intercom-system har vunnit i praktiskt taget alla engelska och tyska tester under mer än 10 år! Är man ute efter bra ljud i stereo och ett underhållsfritt system, är det sladdburet som gäller enligt autocom själva. Det är bara att plugga in en robust vattentät kontakt till hjälmen när du ska köra. Autocoms system fungerar år in och år ut, utan laddning eller kompromisser i ljudkvalitet!
Mer information på **www.touratech.se**

Team SX Flotex

FXR:s varmaste och mest sålda jacka är Team SX Flotex kommer i ett flertal färger där den rosa/svarta och den gröna camo-jackan är två. Dessa jackor innehåller ett membran som gör att jackan håller dig flytande många gånger längre (om du nu skulle råka hamna i plurret) än en vanlig jacka. Håll utkik hos din närmaste Yamaha-handlare för dessa smarta jackor.

Nytro-fjädring

Det hörs klagomål från Yamaha FX Nytro-ägarna på att stötdämparna är för hårda och stötiga i små gupp, vilket ger en allmänt dålig komfort. KN Racing Products har tagit fram ett omschimsnings-paket, som gör din Nytro mycket trevligare att köra. Resultatet är bättre komfort och följsamhet, samtidigt som kapaciteten vid hård körning i stora gupp behålls. Priset ligger på 1395:-. Kontakta KN Racing på 0950-10899 eller se **www.knracing.se** *för mer information.*

Octane

FXR:s nya handske heter Octane och är en neoprenhandske med fleece på insidan. Handflatan är förstärkt och fingrarna är försedda med silikon för bättre grepp. Det rekommenderade priset ligger på 398:-

Desert Camo

TOBE:s jacka Billet och byxa Divided är tillverkade i samma slitstarka canvas. Båda har membranet TOBETECH som gör att kläderna andas och klarar en vattenpelare på 10000mm. Alla sömmar är tejpade, snölåset i midjan är rymligt och kan kopplas ihop med byxorna. Både jackan och byxorna har ventilationsöppningar som stängs med vattentäta blixtlås. Jackan är lätt vadderad, har avtagbar huva och kan förses med TOBE:s egna Ipod-fjärris Do control. Plaggen finns i storlekarna XS till XL. Jackan går lös på 3299:- och byxan 2499:-

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

the art of engineering

YAMAHA
www.yamaha-motor.se

nytt & noterat

NYHETER NYHETER

Utakleiv

Bergans nya softshelljacka Utakleiv kommer i både dam och herrmodell. Det är en jacka gjord i ett lätt softshell-stretchmaterial med en sömlös teknologi. Den har många intressanta detaljer som att axlarna har laser-beskurna och svetsade förstärkningspartier. Detta ger ett snyggt utseende och skydd mot slitage vid användning av till exempel ryggsäck. Den har långa ventilationsöppningar under ärmarna, justerbar luva, sidofickor, bröstfickor och arm-ficka med dragkedja.

Utakleiv rekommenderas för de flesta utomhu-saktiviteter, och då som både mellanplagg eller som ett isolerande ytterplagg. Jackan kostar 1895:- och du hittar mer information på ***www.bergans.no***

ELA till FST

Lagret av trimljuddämpare till Polaris fyrtaktssnöskoter med turbo är nu åter påfyllt. Dessa dämpare passar på modeller från 2006 till 2009. Den är tillverkad i rostfritt stål av Ferrita i Sverige och ingenjören bakom är ELA. Enligt uppgift har tillverkaren bromsat otaliga Polaris FST-motorer och skillnaden på toppen är +15 Hk medan det i mellanregistret skiljer så mycket som +40 hk. Dämparen ger även lägre motortemperatur, lägre temperatur under huven och högre avgastemperatur. Priset ligger på 7995:- med ett monteringskit. Kolla med din lokala Polarishandlare om han har en på hyllan, om inte, be honom kontakta Snow'N'Racing så ska det lösa sig även för dig.

Tunga smycken

Vilda Victoria har kommit ut med ett gäng nyheter. En är Tung Stav där man har möjlighet att skriva något på mellan 4-8 tecken på fyra sidor. Staven levereras med ett läderband på 42-60 cm och den kostar 798:-. Nästa nyhet är ett handsågat hängsmycke i silver, antingen med texten Knock em out eller Hard luck. Kommer med en 50 cm ärtlänk. Priset är 1495:-. Sen har vi även en ny ID-bricka med plats för flera namn. Priset är 798:-. Allt detta och mer hittar du på ***www.vildavictoria.se***

Kamasa universalkniv

När bladet för hundrade gången åkt in i handaget på den billiga universalkniven, kan det vara på sin plats att köpa en ny. Men varför köpa snålt skit igen, som garanterat kommer börja irritera snabbare än du tror? Kamasa-Tools universalkniv har 18-millimeters brytblad, ett grep-pvänligt gummihandtag och det låser bladet i olika längder. Ett maga-sin med fyra extra blad medföljer. Kniven kostar 96 kronor och du hittar mer information på ***kamasatools.com***

Monster Replica

Att man får replikor uppkallade efter sig är ett av de säkraste tecknen på att man är stor eller kanske till och med gigantisk inom någon motorsport. En av de senaste i raden är Italienaren David Philippaerts i Yamaha Monster Motocross Team. Han tog nämligen i stor stil hem hela VM-serien i motocross på sin YZ450.

Dels finns det nu en YZ450 i hans färger att köpa. Inget för gemene man kanske, men hans Lazer DP19 Monster Replica-hjälm kan vem som helst köpa. Hjälmen är en Lazer MX7 med ny typ av inredning och bland annat urtagbara svettkuddar. Detta är en hjälm att använda på crossbanan, i skogen eller på snöskotern. Skalet är gjort i en fiber/carbonmix och har tvättbar Coolmax inredning. Finns i storlekarna XS – XL och 2XS-2XL på vissa utvalda modeller. Vikten ligger mellan 1150 till 1250 gram. Priset är 3295:- och mer information hittar du på ***www.sunbike.se*** *eller besök Davids hemsida på* ***www.dp19.com***

Extrema skor

Kenny:s senaste skoterkänga går under namnet Winter Extreme Boots. Detta är en vattentät, fodrad och mycket bekväm känga med ankel-skydd. Den har både snörning och kardborrestängning. Finns i stor-lekarna 38-48 och kostar 1595 kronor.

På ***www.sunbike.se*** *och* ***www.kenny-racing.com*** *hittar du mer information.*

Skandinaviens nya bredbandskung!

LYNX 2-ÅRS GARANTI!!
2 Year WARRANTY

LYNX Xtrim™ Commander 600 SDI

En helt ny modell av Lynx Xtrim™. Den första Crossover-modellen med 50 cm bred matta erbjuder unika djupsnöegenskaper. Med Xtrim™ Commander 600 SDI, kommer du att uppskatta även de mest utmanande turer: den är extremt lätt, har suverän bärighet i djupsnö och erbjuder förstklassig körergonomi. Den pyramidformade aluminiumramen väger lite, men är ändå extremt hållbar. Bagageutrymmet erbjuder gott om plats för din utrustning; du kan använda fästöglorna för att förankra din last enkelt och säkert. Övriga Xtrim™-modeller: Xtrim™ 550, Xtrim™ SC 600 E-TEC and Xtrim™ SC 800 Power TEK.

LYNX®

BRP

brp.com

Be with the Right People: www.brpusersclub.com

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

Andra takter

Ski-Doos Renegademodeller hör till marknadens mest sålda skotrar. Förra årets introduktion av REV-XP-chassit gjorde så klart inte saken sämre.

Text: Patrik Larsson
Foto: Mattias Klockar

Vad som är den största nyheten inom Ski-Doos crossover-segment ska vi inte ge oss på att värdera. Men klart är att mycket nytt har hänt och det är på motorsidan som vi ser de största förändringarna.

Fantastiskt är det i alla fall att vi i två av totalt fyra svenska modeller får se den nya direktinsprutade motorn 600 HO E-TEC. Sen har Ski-Doo tagit tjuren vid hornen och gjort ett försök att slå sig in på fyrtaktsmarknaden, men vi väntar lite med att gå igenom den.

Det här är alltså den andra säsongen för Renegade med REV-XP-chassi. Renegade 600 kom i två versioner förra säsongen. Båda hade marknadens då bästa 600:a, den vid det här laget klassiska semidirekt insprutade motorn som länge dominerat i klassen. Speciellt vad det gäller låg bränsleförbrukning och därmed också utsläpp. En av modellerna hade ett X-paket och den andra var mer anpassad för att vara en familjeskoter, med dubbeldyna och förstärkta bakfjädrar.

I år kör man precis samma stuk, och nu har alltså båda dessa modeller utrustats med det här årets bästa motor, 600 HO E-TEC.

Ski-Doo fick en hel del kritik förra säsongen då Renegademodellerna levererades med mesiga 32-kammsmattor. På 600:a modellerna är detta inte åtgärdat då Ski-Doo anser att de effektsvagare 600-kubiksmotorerna får allt för mycket försämrade fartprestanda med för höga kammar.

Ski-Doo prioriterar i det här läget alltså fartresurser framför användbarheten i raviner och ute i lössnön. Det kanske är rätt, men det känns tveksamt om slutkunden skulle prioritera samma sak om han hade ett val. Han betalar ju ändå runt 120 000 kronor för en skoter med ett förväntat brett användningsområde.

Man kan tycka att 38-kammar skulle ha varit en bra kompromiss, men så är alltså inte fallet. Sen kommer ju kunderna köpa dom här skotrarna ändå, tack vare E-TEC-motorn.

På årets 800:a däremot har man gått fullt ut och slängt på en matta med 44-millimeterskammar direkt från start, vilket känns helt rätt. Du som 800:a-köpare behöver alltså inte ställa dig och byta matta det första du gör när du fått hem din nya skoter.

800:an är även i år utrustad med ett X-paket, vilket betyder riktigt bra stötdämpare med intställningsmöjligheter, både i framvagnen och på den bakre dämparen i boggin. Man får även en framvagn med lättviktsdetaljer, stålomspunnen bromsledning, REV-XP racingsäte, styrhöjare, ett rakt styre med krokar, handskydd, låg vindruta och multifunktionsinstrumentet.

Precis som tidigare säljs Renegade även med både elstart och dragkrok, och är därmed utrustade precis som en skoter ska vara vid leverans i Sverige.

Man har även valt att jämfört med de amerikanska modellerna drevat ner Renegade med runt 10%.

—Toppfarten räcker till ändå, samtidigt som man förlänger remmens livslängd och att det blir lättare att dra en kälke, förklarar Ski-Doos representant Bosse Strandberg.

Så långt tvåtaktsskotrarna i segmentet. Bättre matta på 800:an och marknadens modernaste 600:a alltså, men i övrigt mycket små förändringar.

4-TEC

Ski-Doo har med dårars envishet i flera år hävdat att fyrtaktsmotorer inte hör hemma i en sportigare snöskoter. Eventuellt är det bra i en lagom slö touringmaskin eller i en arbetsmaskin, men i alla andra modeller ska det vara en tvåtaktare.

Men genom att studera vad en växande andel kunder vill ha, har man tvingats att krypa till korset och anpassa sin kartbild efter verkligheten.

Amerikansk statistik säger visserligen att 2008 var det första året på många år, då inte skoterförsäljningen fortsatte att gå ner.

Men under de gångna åren, då försäljningen har minskat, har fyrtaktsskotrarna i stället ökat i försäljning, och därför i stora kliv tagit större och större andelar av den pressade marknaden.

Enligt Ski-Doos beräkningar skulle detta leda till att i år förväntas fyrtaktarna stå för 35-36% av den totala försäljningen. Detta är den största anledningen till att Ski-Doo nu äntligen satsat på att ta fram en fyrtaktsmotor som ska ta upp konkurrensen med Yamaha.

I en stor undersökning bland Amerikanska skoteråkare har dom bland annat frågat Yamaha-köpare, varför dom hade valt att köpa en Yamaha framför en Ski-Doo? 46% svarade att det var på grund av fyrtaktsmotorn, och bara 3% uppgav att det var bränsleekonomin dom var ute efter. Det är alltså själva tekniken kunden är ute efter.

Vidare säger undersökningen av deras egna köpare att endast 11% av den typiske X-paketköparen ville ha fyrtakt. 13% av Adrenaline-köparna ville ha fyrtakt och hela 30% av Grand Touring-köparna ville ha det.

Detta visar enligt Ski-Doo att man i sitt sortiment måste ha både och, för att långsiktigt kunna fortsätta att vara den största tillverkaren av snöskotrar. Ski-Doos mål blev att från och med i år kunna erbjuda en skoter för alla, vare sig du vill ha sport eller touring, två eller fyrtakt.

12

Det har varit som en allmän sanning i Sverige att inte Rotax kunnat bygga bra fyrtaktsmotorer, och att det just därför inte kommit någon vass sådan redan tidigare i Ski-Doos maskiner.

Men det kan inte vara mer fel. Det är nog bara så enkelt att det är beställningen från snöskotertilverkaren som saknats, tills för något år sen, då Ski-Doo tvingades att inse i vilket riktning kundströmmarna drog.

Rotax har länge byggt fyrtaktmotorer till allt från motorcyklar och vattenskotrar till lättare flygplan. Och tvärt om mot här i norr, skulle en sydeuropé ställa sig frågande till om Rotax fortfarande ens byggde tvåtaktsmotorer.

Redan 1983 började Rotax leverera motorer till Aprilia och år 2000 började RSV1000 att vinna race i superbike-VM.

1993 kom de prestigefulla leveranserna av motorer igång till BMW:s motorcyklar, och sex år senare vann en BMW F650 Paris-Dakar med en Rotax-motor. Även andra MC-tillverkare som Buell och Benelli tar numer sina motorer från Rotax.

Med all denna erfarenhet av mindre fyrtaktsmotorer så förstår man att det var en enkel sak för Rotax att ta fram en riktigt konkurrenskraftig motor för snöskoterbruk. Och här är den nu, Rotax första flercylindriga för ändamålet framtagna highperformance-motor för snöskoter.

Målet med motorn var att slå sig in i 600-kubiksklassen. Men kubikantalet gäller ju bara för tvåtaktare, och framöver kommer vi förmodligen att mer och mer börja använda oss av effektklasser i stället.

Den nya 1200 4-TEC är på 1170 kubik, alltså i det närmaste dubbelt så

Boondocking är hybridernas arbetsuppgift. Låg vikt, mer matta och rapp motor gör upplevelsen till vad den ska vara.

Med mer matta tar man sig oftast längre upp ibackarna. 600 X levereras tyvärr bara med 32 millimeterskammar även i år.

stor som de tvåtaktare den ska konkurrera med. Rent pedagogiskt blir det ju ett problem att fortsätta kalla 120-130-hästars-skotrar för 600-kubikare, när framöver varje tillverkare kommer ha en fyrtaktare med 1000 eller mer kubik i denna klass.

Yamaha har sen länge börjat att gradera deras motorer i effektuttag i stället för cylindervolym, och förmodligen kommer alla andra tvingas att följa med även i det.

Europeisk

De 1170 kubiken är uppdelade på tre cylindrar i rad och för att hålla vibrationerna i schack har man använt sig av en kuggdriven balansaxel. Den har precis som en snöskotermotor ska ha, torrsumpssmörjning och även insprutning. Men den har bara ett enda spjällhus. Vilket i dagsläget känns lite omodernt. Nu finns det en anledning till det och det återkommer vi till lite längre fram.

Motorn är riktigt modern, men skiljer sig från Yamahas motorer på flera sätt.

Precis som Yamaha har den fyrventilsteknik och dubbla överliggande kamaxlar. Men till skillnad från Yamahas rakt överliggnade kammar med ventiltryckare, har 1200 4-TEC klassiska vippor. Varför man valt att konstruera toppen på det här sättet är lite svårt att förstå. Men en anledning kan vara att någon ställt kravet att det ska vara riktigt enkelt att justera ventilspelet.

Nu är inte ventilspelet någon stor grej alls på de flesta moderna fyrtaktare, då det rent praktiskt aldrig behöver justeras.

Att kolla ventilspelet brukar finnas med som servicepunkt, men som sagt det är inget man justerar speciellt ofta.

Men skulle man ändå behöva justera ventilerna är det alltså enkelt gjort på Rotaxmotorn, medan det på Yamaha 130FI krävs att man monterar bort kammarna helt, och för att få bort dom måste man plocka ur motorn och lägga den på arbetsbänken. Nog om det, vi går vidare.

Borrningen av cylindrarna är på enorma 91 millimeter och slaget är på bara 60 millimeter. Detta får till följd att man kan använda sig av riktigt stora ventiler, och det har man gjort.

Motorn har alltså riktigt stora förbränningsrum med stora ventiler och portningen är även den riktigt ruggig.

Motorn är alltså rejält kortslagig, vilket brukar indikera att den ska vara varvvillig. Men max effekt tas ut redan vid 7800.

Tittar man sen på grenröret ser det mest ut som något som ska leda bort avgaserna och inte mycket mer. Men saken är den att på en relativt stor motor, med lågt effektuttag, som inte ska varvas speciellt mycket och som har snälla kammar, så behövs det inget mer avancerat grenrör än så här. Man behöver inte heller några avancerade spjällhus, därav det enkla hus som dom valt att använda sig av.

Som ni säkert redan nu kan läsa mellan raderna framstår 1200 4-TEC som direkt otrimmad, eller detuned vilket är ett bra passande engelskt uttryck.

Gömt i denna detunade motor finns det alltså massor med trimpotential, och tack vare detta svarar den här motorn sällsynt bra på överladdning. Mycket på grund av det riktigt dåliga originalgrenröret och ett korrekt turbogrenrör ger bara det mer effekt i sig.

Suget efter den här motorn verkar redan nu vara enormt, och vår Svenska turbosystemstillverkare upplever en högre efterfrågan än någonsin på ett system som är helt nytt och obeprövat.

Ski-Doo vs. Yamaha

Ski-Doo jämför sig så klart med Yamaha, vilket inte är så konstigt då Yamaha ända

Genom att välja en av dagens fantastiskt smidiga hybrider offrar man egentligen ingenting gentemot att köpa en kort sportmaskin.

Snyggt ska de va! Ski-Doos crossover levereras inte med någon högre ruta, däremot har man i stället monterat handskydd för att skydda mot kylan. Körställningen är för övrigt helt perfekt och ger föraren en chans att agera motvikt på ett naturligt sätt.

I framvagnen på Renegade X-modellerna sitter det riktigt fina aluminiumdämpare med clickerfuntion.

sen starten helt dominerat bland fyrtaktarna.

1200 4-TEC är helt enkelt byggd för att konkurrera ut Yamahas Nytro-motor 130FI.

Ski-Doo lägger i reklamen dessa motorers effekt och vridmomentskurvor över varandra, och dom visar att 4-TEC är bättre än Yamahan på allt. Om man bortser från några hästar på toppen.

Men att göra en sådan jämförelse säger inte speciellt mycket. För skulle inte den 150 kubik större Rotaxmotorn gett både jämförelsevis mer effekt och därmed mer vridmoment skulle den ha varit ett direkt misslyckande.

Detta är alltså ett rent tekniskt dåligt sätt att bevisa sin förträfflighet, men det kanske går hem bland Amerikaner som ser ett högt vridmoment som något positivt i sig.

Vi har pratat med en van mekaniker som redan hunnit med att skruva i den nya 1200 4-TEC, och han förklarar:

—Känslan av att skruva i motorn är som man skulle kunna förvänta sig, som att skruva i en europeisk motorcykel. Och släktskapet med en av Benellis trecylindriga motorer lyser verkligen igenom.

Hittills har vi bara koncentrerat oss på motorn, men för att Ski-Doo ens skulle kunna använda sig av den här nya och större motorn har man även fått lov att ta fram ett nytt chassi.

Tillvägagångssättet är precis likt det man använde sig av när man gjorde en större version av det gamla REV-chassit, och tog fram RT-chassit. RT-modellen behövdes ju för att man skulle kunna montera monstermotorn SDI 1000 i något. Nu visade det sig att den manövern var en återvändsgränd och RT är nu ett minne blått.

Men den nya plattformen heter REV-XR och den har ett mycket bättre utgångsläge än RT egentligen hade. En så stor tvåtaktsmotor fanns det inget direkt sug efter, vilket det alltså gör efter en rapp fyrtaktare. XR är alltså större och bredare än REV-XP. Man har inte använt sig av exakt samma grejer men tekniken är den samma.

Provkörning

Vid årets SnowShoot fanns det ingen kort modell av REV-XR att tillgå, men väl en Renegade X, vilket är den fyrtaktshybrid som kommer till Sverige.

Det var med spänd förväntan som vi tog oss an denna helt nya skoter, och vad som slog oss direkt var hur smidig den kändes. En spontan kommentar som fälldes och egentligen sammanfattar det hela var:

—Sorry Yamaha... fan Ski-Doo har lyckats på första försöket...

Den nya Renegade X 1200 4-TEC kändes riktigt väl genomarbetad, ledegenskaperna imponerade och att köra riktigt fort kändes säkert och tryggt, inga konstigheter alls.

Det märks att Ski-Doo gjort allt för att göra den här viktiga prestigemaskinen ska bli så bra den bara kan, redan från början.

Till Sverige kommer den alltså med X-paket. Förutom all X-utrustning som tillexempel clicker-dämpare och det andra som vi tidigare nämnt ingår, är de Svenska Renegade 1200 4-TEC utrustade med 44-kamsmatta. Ingen ska helt enkelt kunna klaga på något, och vi tror att succén är ett faktum.

Marknadens hårdaste tvåtaktsförespråkare, alltså Ski-Doo, kröp så till slut till korset. När dom väl gjorde det vart resultatet riktigt bra från första stund.

Men det känns som det här bara är början, för tittar man på motorn ser man ganska lätt att den från början är konstruerad för att utveckla mycket mer effekt än den gör i den här första versionen.

Yamahas fyrcylindriga RX-1-motor har länge sett likadan ut och det är nog ingen vild gissning att det kommer en efterföljare, och när den kommer står Rotax säkerligen redo att möta även den, med den här motorn som bas.

Någon mountainmaskin med 4-TEC-motorn ser vi inte i årets modellutbud. Men den kommer garanterat till nästa år, och det dröjer nog inte länge förrän "spionbilder" på den läcker ut till allmänheten.

Vad man också kan garantera, är att det finns ett flertal entusiaster i USA, och kanske någon i Sverige som står i startgroparna att bygga sin egna Summit 4-TEC Turbo. Är det någon av er som dyker på ett sådant projekt kan ni väl tipsa oss, så ska vi se om vi kan få ta en närmare titt på det bygget.

Nu har det gått ett år sen REV-XP introducerades och olyckskorparna kraxade och förväntade sig att de här lätta skotrarna inte skulle hålla i längden. Men hur blev det egentligen? Inte har vi väl fått höra om någon REV-XP som rasat samman?

Ski-Doo har nog helt enkelt bevisat att en skoter inte behöver väga så mycket

Sorry Yamaha... Ski-Doo lyckades på första försöket, sas vid en första provkörning i USA. Äntligen är det någon som på allvar konkurrerar med Yamaha ifyrtaktsklassen.

I Sverige levereras 1200 4-TEC med 44-millimeterskammar. Det är ett väldigt tjatande om dessa kammar, men så är det en av snöskoterns viktigaste detaljer.

REV-XR är det lite större chassit som Ski-Doo fått lov att ta fram för att den större 1200-kubiks fyrtaktaren ska få plats. Att se någon skillnad är riktigt svårt.

REV-XR har samma smidiga framvagn som lillebror XP.

Även 1200 4-TEC har låg ruta och handskydd.

Renegademodellerna har de 175 millimeter breda Pilotskidorna. Mer lyft i lös snö är resultatet.

TEKNIK FAKTA

	X 800R/ X 600 E-TEC/ 600 E-TEC	1200 4-TEC
Motor		
Typ:	2-cylindrig 2-takt	3-cylindrig 4-takt
Volym cc:	799,5/ 594,4/ 594,4	1170,7
Borr/slag mm:	82x75,7/ 72x73/ 72x73	91x60
Bränslesystem:	2xTMH40-DPM/ DI 52mm/ DI 52mm	EFI 52mm
Smörjning:	Insprutning/ elpump/ elpump	Torrsump
Avgassystem:	2-1	3-1
Uppg effekt/varv:	149@8150/ 114@8100/ 114@8100	130@7800
Start:	Elstart	Elstart
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	208/ 204/ 207	236
Tunnel:	REV-XP	REV-XR
Framvagn:	REV-XP	REV-XP
Fjädring fram:	HPG T/A Alu Click/ HPG T/A Alu Click/ HPG	HPG T/A Alu Clicker.
Fjädringsväg fram:	22,9 cm	22,9 cm
Boggi:	SC-5 LT	SC-5 LT
Dämpare bak:	HPG Racing Click/ HPG Racing Click/ HPG	HPG Racing Click
Dämpare fram:	HPG T/A Alu/ HPG T/A Alu/ HPG	HPG T/A Alu
Fjädringsväg bak:	40,6 cm	40,6 cm
Typ av matta:	41x348x4,4/ 41x348x3,2/ 41x348x3,2 RipSaw	41x348x4,4 RipSaw
Skidor:	Pilot 175 mm	Pilot 175 mm
Spårvidd:	119,5 cm	119,5 cm
Längd/bredd/höjd:	316x122x100/ 100/ 117 cm	316x122x111 cm
Tankvolym:	40 liter	40 liter
Oljetankvolym:	3,7 liter	3,7 liter
Att äga		
Ca pris:	129 900/ 120 900/ 110900:-	131900:-
Färg:	Svart/ svart-vit/ svart	Svart
Generalagent:	BRP Sweden AB	BRP Sweden AB

Den direktinsprutade skönheten hittar vi i de båda Renegade 600:a modellerna vi kommer få se i Sverige.

Här är Rotax första försök att bygga en endast för ändamålet byggd skotermotor med hög effekt. I dagsläget ger den 130 hästar, men under skalet ser man att det finns potential för betydligt mycket mer.

Att åka riktigt fort efter leden känns på alla sätt bra med Ski-Doos fyrtaktsutmanare.

STENMARKS MASKIN AB
TÅRNÅBY

LYNX can-am camoplast Halvarssons Dells COMET SCOTT

STARTSIDAN LEVERANS & KÖPVILLKOR OM STENMARKS MASKIN KONTAKTA OSS SKOTERUTHYRNING WEBKAMERA

Kundvagn [0] Summa 0,00 kr VISA KUNDVAGN TILL KASSAN MINA UPPGIFTER

Sök i butiken

SÖK

- Reavaror
- Snöskotrar
- Tillbehör/delar snöskoter
- ATV/MC
- Tillbehör/delar ATV/MC
- Personlig utrustning
- Uteliv/fritid
- Oljor/fett/kemi
- Verktyg
- Stöldskydd
- Skog/Trädgård
- Snöslungor
- Rek. tabeller
- Sprängskisser
- Broschyrer
- Instr. böcker

fakturera mig

dela upp betalningen

Öppettider:
Mån-Fre 8.00-17.00
Lunch 12.00-12.45

Telefon:
0954-106 66

E-post:
info@stenmarksmaskin.se

PLATINUM DEALER

Hårdsatsning!

- Komplett Skoter/ATV webshop
- Enormt lager & minimala priser
- Fraktfritt över 3000:-, annars enhetsfrakt på 129:-
- Enhetsfrakt på Skoter/ATV 1499:- över hela Sverige
- Faktura även för privatpersoner med möjlighet att dela upp betalningen
- Återförsäljare av Lynx skotrar och Can-Am fyrhjulingar, samt original tillbehör och reservdelar (även Ski-Doo)
- Eftermarknads reservdelar och tillbehör till nästan alla skoter- och ATV-märken

BRP

SKOTERMATTOR

Vi är STÖRST på drivband...
Låga priser och stort lager.

Till exempel:
38x307x44 2,52 delning
4 795:-

38x305x44 2,86 delning
4 495:-

ENHETSFRAKT

Vi erbjuder enhetsfrakt på alla våra snöskotrar/fyrhjulingar hem till din dörr i hela Sverige för den blygsamma summan 1499:-

Lynx Adventure 600 SDI -07

Pris: 79 999:- (113 000:-)
Helt nya skotrar till kanonpris!
Välj bland 5 olika original tillbehörspaket till kraftigt reducerat pris vid Adventure köpet.

www.STENMARKSMASKIN.SE

Räjsjacka!

Har du kollat katalogerna ute hos din skoterhandlare? Den här hittade vi i Suzukis fritidskollektion. Inte helt fel... Snygg figursydd racingjacka i bomull.
Finns i stl XS-XL
Pris: 840:-

Crush Jacket

FXR satsar på sin damkollektion i år. Här har vi en skitsnygg variant av tre-i-en jacka.
Inte så dumt att brumma i väg iklädd denna nätta skapelse.
Priset är 2 690 kr och du hittar den hos din Yamahaåterförsäljare.
Mer info på
www.yamaha-motor.se

Teknisk softshelljacka från Bergans

Utakleiv är en ny snygg "använda jämt-jacka" från Bergans. Producerad i lätt softshellstretchmaterial med många spännande detaljer och sömlös teknologi. Extra långa ventilationsöppningar under ärmarna möjliggör ventilering när jackan används vid aktiviteter med hög intensitet. Softshell är ett mycket bra val för de flesta utomhusaktiviteter , både som mellanplagg eller som isolerande ytterplagg. Priset ligger på 1895kr. Mer information finns på www.bergans.no

Tjejskydd!

Läs om tjejskydd på sid 126.

Armband

Nu finns det även Suzuki-sliverarmband till försäljning. Tänk att det äntligen finns smycken som inte är helt meningslösa? Kolla hos din välsorterade Suzuki-handlare för pris och eventuellt köp.

Vinn! Vad vill du spara till?

Vad skulle du spara till?
De 5 fantasifullaste/roligaste/mest häpnandsväckande sparandet vinner var sin Snöskoter bössa med myntinkast i sätet, fungerande larvband i gummi och ledade medar.
Material: tennfinish. Längd 20cm. Levereras i silverfärgad presentkartong.Värde: 270 kr. Mer information hittar du på www.dromtorget.se
Allt du behöver göra är att gå in på www.snowrider.se och tävla.Vi vill ha ditt svar senast den 30/11-08. Vinnarna kommer att kontaktas per telefon och redovisas på hemsidan. Vinnande sparförslag utses av representanter på SnowRider och kan inte överklagas.

Drömtorget
www.dromtorget.se

Nostalgi moppe!

Det suger i "måste ha" tarmen när man ser den här 50-tals inspirerade moppen med rosa lack och cromdetaljer.
EU Scooter Classic 50 cc heter den. Utrustad med elstart och automatväxel som tur är, då behöver man bara koncentrera sig på att se tjusig ut när man susar iväg.
Pris: 12 900 kronor för mer info
www.sparrsmotor.com

Id-bricka rund silver "peng" 19 millimeter 498:-

Silverring m snörning 198:-

Vilda smycken på Webben!

På www.vildavictoria.se hittar du coola smycken som tillexempel de här! Perfekta presenter med personlig text.

Det är detaljerna som gör det.

Ett enda litet coolt märke eller kul detalj på rätta stället kan lyfta den tristaste skorv.
På www.blueride.se hittar du det mesta inom bilstyling, neonljus och roliga tillbehör till lite av varje.

"Varför greja med oljeburken i garaget när man man kan meka i vardagsrummet på parketten?"

Ski-Doo 550f X

En helt underbar och lättkörd maskin.

Min Lynx 400f blev för liten, jag växte helt enkelt ur den. Den blev svag och tråkig, medan jag blev en bättre och tuffare skoteråkare. Jag satt som en säck potatis på den låga dynan och blev alltid trött i ryggen och fick ont.

Hittade min pärla uppe i norra Norrland. Den såg då ut som något katten släpat in. Det är något jag aldrig kommer att glömma.

Drog pekfingret över plasten... Nemän, de fanns en gul färg där under skiten, och faktist sprojlans nya kåpor. Hallå killar! Jag säger bara det, tvätta skotern om ni ska sälja den! Speciellt om de kommer en tjej och tittar, det blir ett något bättre första intryck då. Den hade lite skavanker, men det får man räkna med när den gått på crossbanan. Karln min frågade massor och kikade här och där, gammal crossåkare som han är. Medan han gnäller och bara ser hinder, ser jag alla möjligheter. Det var en pärla!

Samtidigt som jag pekade på den svetsade boggieskenan skyndar sig "Norrlännigen" och säger. "Den håller, grabben har åkt länge så på crossbanan." Jag kollade på sonen och konstaterar att det säkert stämmer, då jag är 15 kilo lättare. Envis och stressad som jag är med saker och ting, allt jag gör ska helst ha varit klart i går, så var saken redan klar, inte kunde jag åka hem utan skotern när vi åkt så jävla långt.

Jag hade ju redan provat en likadan hos en lokal handlare när jag lämnade av min gamla slyna (Lynxen). Fastande för körställningen och den höga dynan belastade inte ryggen ett dugg. Det var redan här jag hade bestämt mej för att det var en sån här maskin ville ha. Grymt snygg var den med! Skotern lär ju se bra ut också.

Tillsagda att ha skorna på oss klampade vi ända in till parketten i vardagsrummet och gjorde upp affären. Jag var nu stolt skoterägare igen. På väg ut med kvittot i handen ropar "norrlännigen efter mej. "Ja just ja, den här ska du ha med dej också!" Fick en konsumkasse indränkt i olja i min hand. Jag kände hur ögonen nästan ploppade ur skallen på mej när jag frågade vad det var? "Oljeburken så klart!" Vad då så klart? Jag tror stoltheten rann av mej lika fort som oljan på påsen. Vad faen har jag köpt, var de första jag tänkte, sedan såg jag den stora oljefläcken på parkettgolvet efter kassen. Den där fläcken får han aldrig nånsin bort hur mycket han än försöker, han lär då såga upp golvet. Men till min förvåning gjorde det honom inget, han vecklade ut dagens tidning på golvet och trampade till den lite. Nu förstog jag varför jag behöll mina skor på.

Vilket härligt folk som bor uppöver egentligen. De är som de är, och gör sig inte till för någon. Varför greja med oljeburken i garaget, när man man kan meka i vardagsrummet på parketten? Gjorde man något sådant hemma, då skulle man faen få veta vilken dåre man är!

Påsen jag fått i min hand droppade hela vägen ut till bilen, de tog emot att bara lägga den på släpet, så oljig var den.

Hemma ska allt plockas isär och sättas ihop igen, något jag aldrig förstått mej på.

Men med ska jag vara, och är mycket nyfiken och frågvis. Jag är nog en riktigt "pain in the as" ibland, när jag hela tiden är ivägen och frågar. Men jag är ju intresserad!

Åkte till en lokal crossbana för att få göra premiären på min Ski-Doo. Allt kändes perfekt och jag lös nog lika gult som skotern. Den gick som en gokart precis som jag vill ha den. Självklart skulle mitt klantarsel till karl prova vad maskinen gick för. Gissa vad jag fick tillbaka efter provturen? En knäckt boggi! Helt perfekt då han åkte på att köpa en ny åt mig då det var han som hade sönder den.

Frida Wallin

ASH A STATE OF SNOW

BRA!

Fan vad det här är bra, vet du hur bra det här är? Det är bra!!

Exakt så ekade tankarna i mitt huvud när Randy Sherman visade ännu en i havet av perfekta drivor bara några kilometer från staden Anchorage i Alaska. Men det är inte bara där det är bra, faktum är att det är lika bra i Kanada. Visst kanske det inte känns lika bra just när man för åttahundrafemtitelfte gången kört fast i bottenlös puder.. men när man sen till slut får surfa samma bottenlösa puder tillbaka ner igen så är det hela stora intrycket, just precis bra! Till och med i vårt kära Sverige gäller samma sak, att med brorsan dela en grötkorv i en solig vårdriva efter att ha surfat uppför ändlösa raviner i Jormvattnet så känns det verkligen bra!!

Men vet du vad?

I grund och botten är det nog just snöskotern som för vissa människor känns så helt otroligt bra. Och det är just det denna film handlar om, dessa människor som verkligen tycker att skoter och snö är det bästa som finns!

Denna film är tänkt att passa alla, ung som gammal, vare sig du har tvåtaktsolja i blodet eller bor i sydligaste Afrika och aldrig förut någonsin sett snö. Resan bjuder på rent magisk djupsnö i Kanada, action i Sverige och en roadtrip genom Alaska. Allt i en härlig mix mellan vackra landskap, stora hopp och själva känslan beskrivet i ord av åkarna själva.

www.tobetechnology.com

SE BÅDA DESSA FILMER PÅ BIO!

KÖP EN BILJETT OCH SE BÅDA FÖRESTÄLLNINGARNA.

Gällivare 17-18 oktober Premiär av Ruffrider 4!
Smygpremiär av tobe's ASH, a state of snow

Östersund 25 oktober, snöskoterns dag När? Mitt på dagen, biostaden 7-8
Officiell premiär av ASH, a state of snow samt såklart visning av Ruffrider 4

Strömsund 25 oktober, snöskoterns dag När? Eftermiddagen.
Visning av båda filmerna sedan efterföljande fest

Orsa, Snow'n'Racing 25 oktober, snöskoterns dag När? Eftermiddagen.
Visning av båda filmerna sedan efterföljande fest

RUFFRIDERS 4 - THE GREAT SUCCESS.

Nya vinklar, nya spots och gamla vanor! Återigen påminner vi skotervärlden om varför man stiger upp på morgonen. Ankan, Emil och Jerry på en Vougga ? Gränsen ? Björkis trip, med smiskande whips! * Kalle Johansson och Uffe Nilsson på djup puderrepa i Canada/Squamish * RR boysen på turné i Gränsen, Gällivare och Kiruna * Se Bodin på cross i Borat's hemland, en skruvad resa till Kazakhstan med friåkning i öknen, åsnor och en ylande urbefolkning ? ?VERY NIIICE!"

Som vanligt blir det förstås en massa annan galenskap! Ross Mercers världsrekordhopp under UmeBigAir * skotercross * sk8 * kvaddade bilar * vattenkörning * sprängladdningar som håller på att spränga bort fjädrarna från Ankan * tips på ?hur du städar en stuga snabbt när du blivit utslängd? * jänkarna rockar loss på Sweden-X, Ferguson lämnar sin hjärna utanför banan och öser på utan hämningar och Bodins helt sjuka step-up fliiiip!

www.zpirit.se
www.ruffriders.se

DE SENASTE 5 ÅREN HAR ETT TEAM MED 25 INGENJÖRER OCH KONSTRUKTÖRER JOBBAT MED JUST DET DU GILLAR BÄST.

Letar du efter en lugn kryssning genom skogen sluta läs nu. Nya MX Z modellerna är byggda för dem som kör med hög puls. Välj mellan flera urstarka Rotaxmotorer: 1200 4-tec, marknadens bästa 4-taktsmotor med ultralåga utsläpp. Nya 2-taktaren 600 H.O. E-TEC med avancerad teknik för bättre förbränning och mycket låg bränsleförbrukning. Eller kraftfulla 800R Power T.E.K med 151 hk, som kräver att du håller i dig ordentligt. Kombinera kraften med nya, lättare och 37% starkare REV-XP plattformen och du får snabbare acceleration och gensvar på en helt annan nivå. Maskiner som får dig att dra järnet till närmaste återförsäljare.

MX Z X 2009: MX Z X 1200 4-TEC, MX Z X 800R POWER T.E.K, MX Z X 600 H.O. E-TEC, MX Z TNT, MX Z X 550, MX Z RENEGADE X 1200 4-TEC, MX Z RENEGADE X 800R POWER T.E.K, MX Z RENEGADE X 600 H.O. E-TEC, MX Z RENEGADE 600 H.O. E-TEC

ski-doo®
BETTER RIDES. BETTER RIDERS.™

BRP

b p.com | ski-doo.com

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

Got the courage?
Get the gear.

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

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

TekVest

www.duells .se .no .dk

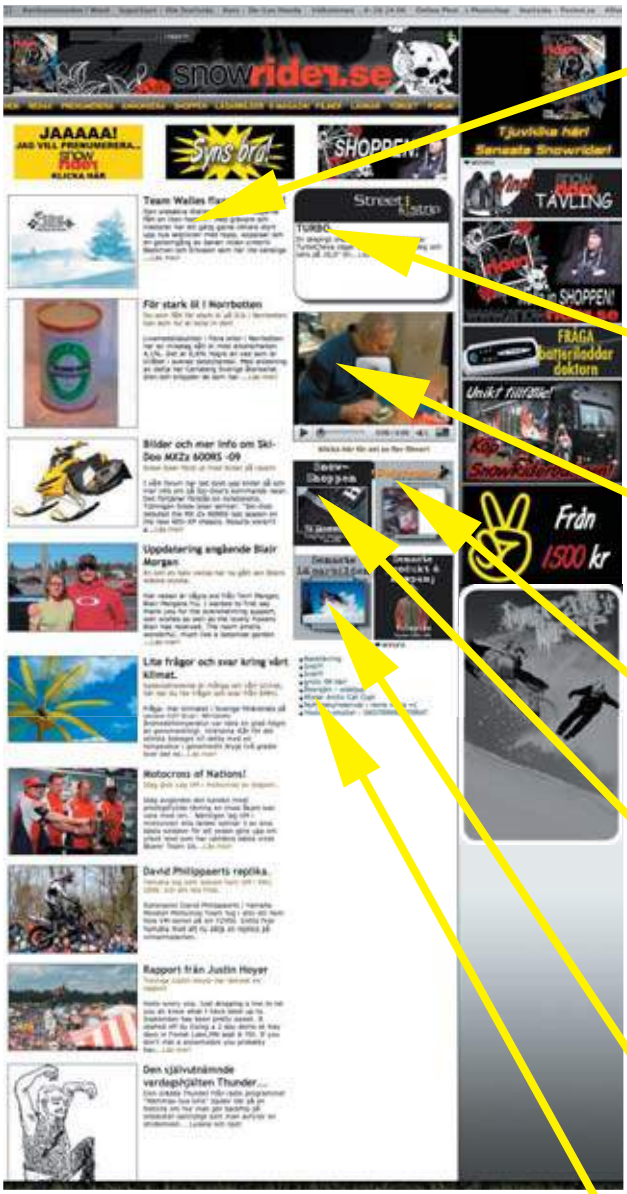
The best from both worlds

EMIL ÖHMAN – DANIEL BODIN

EXTRA EVIL

Nya Snowrider.se

Återigen har vi slagit knut på oss själva och gjort vårt bästa för att också fortsättningsvis locka er till vår hemsida www.snowrider.se. Förutom dagliga nyhetsuppdateringar hittar du vårt fantastiska forum, som minst sagt är levande och har över 8 medlemmar. Nuförtiden kan du titta på film direkt på vår förstasida, och skulle du vilja dela med dig av din egen, så går också det alldeles utmärkt.
På den nybyggda SnowRider Shoppen kan du köpa kläder, ge bort prenumerationer samt prenumerera själv. Det fina i kråksången är att du numera kan betala direkt och därmed spara in postförskottskostnaden. Vill du tjuvkika på senaste numret av SnowRider eller läsa gamla nummer, kan du göra även det direkt på hemsidan snowrider.se. Kom in på ett besök vettja! Lätta upp vardagen lite, det behöver du.



Senaste nyheten

Klicka här så får du ta del av den senaste dagliga uppdateringen, som antingen är fruktansvärt skoterrelaterad, eller inte alls. Vi gör vårt bästa för att uppdatera just denna tjänst minst en gång om dagen.

Street&Strip

Här har du ett titthål rätt in i vår andra tidning Street&Strip Magazines hemsida.

Filmtajm

Här har du biografduken rätt i synfältet med massor av nya filmer varje dag. Varför inte lägga upp en själv?

Skotertorget

Här köper och säljer du det mesta, helt gratis faktiskt.

SnowShoppen

Det är här du ekiperar dig inför helgen. Vår Shop är numera propfull med nya fräscha kläder. Som prenumerant har du ett VIP-pris på allt i shopen och därmed 30% på allting.

Läsarbilder

En av våra absolut mest populära avdelningar där du dagligen kan se nya fräscha läsarbilder. De bästa publicerar vi i pappersupplagan av SnowRider under vintern.

Forumet

Vi har idag över 8000 forummedlemmar vilket vi är fantastiskt stolta över. Här kan du diskutera det mesta som är skoterrelaterat, men även annat. Vi har under alla år försökt att moderera forumet ganska hårt och har därför idag ett forum med hög klass och medelålder.

E-magz

Vi kan exklusivt erbjuda dig att läsa och bläddra i äldre SnowRider då vi har den unika tjänsten E-mag. Du kan också tjuvkika på vårt nya nummer här. Där också alla annonser klickbara vilket ger dig en fräsch och uppdaterad länkbas om du söker någonting speciellt. Vårt E-mag är verkligen värt ett besök.

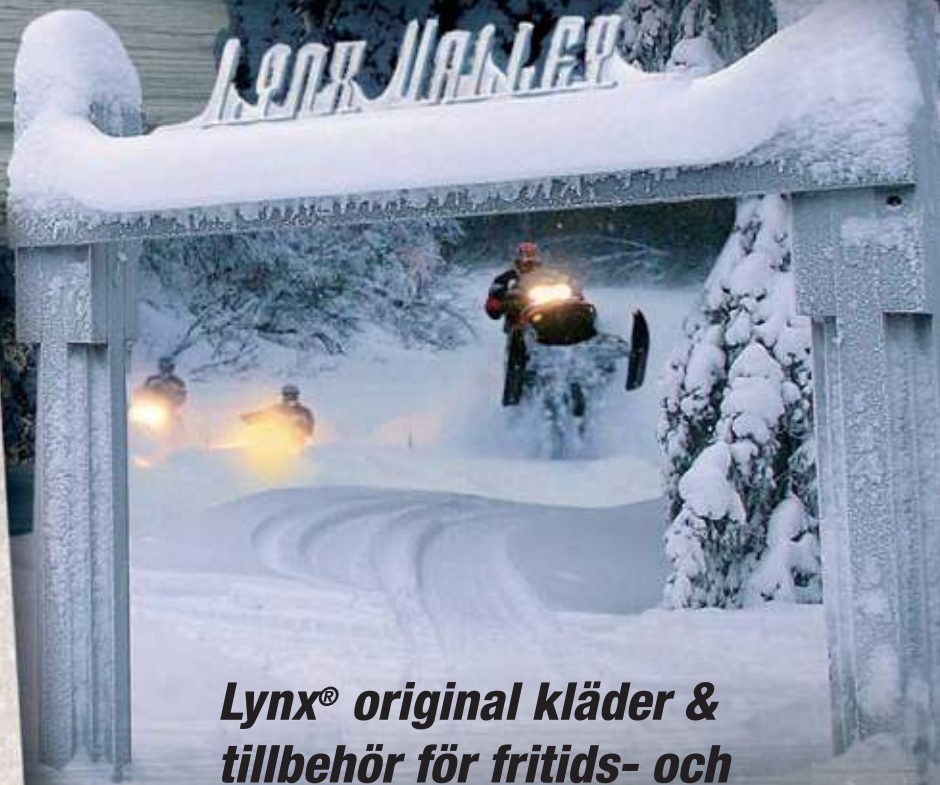
Snowrider.se

PJG-FI

LYNX DEEP FREEZE GEAR

LYNX VALLEY APPROVED PAC 2009 ORIGINAL QUALITY

PAC 2009
PARTS ACCESSORIES CLOTHING



Lynx® original kläder & tillbehör för fritids- och tävlingsbruk!

Närmaste återförsäljare hittar du:
www.brp.com

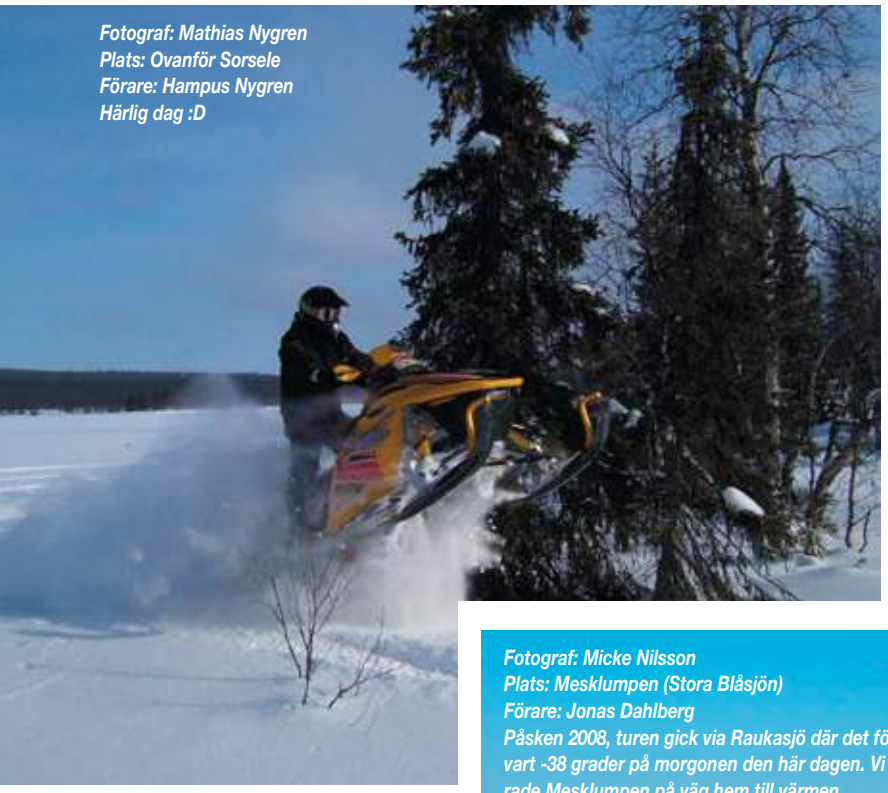
LYNX® | BRP

Är du medlem i BRP usersclub? Be with the Right People: www.brpusersclub.com

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

LÄSARBILDER

Fotograf: Camilla Öhman
Plats: Gauto
Förare: Peter
Även en småläning kan göra sig bra på en grön skönhet :D



Fotograf: Mathias Nygren
Plats: Ovanför Sorsele
Förare: Hampus Nygren
Härlig dag :D

Fotograf: Jonte
Plats: Arvån Lycksele
Förare: Jonte
Han tog sig till land, men nära var det.

Fotograf: Lina M
Plats: Klimpfjäll
Förare: Christian
En ganska varm dag!

Fotograf: Micke Nilsson
Plats: Mesklumpen (Stora Blåsjön)
Förare: Jonas Dahlberg
Påsken 2008, turen gick via Raukasjö där det för övrigt vart -38 grader på morgonen den här dagen. Vi passerade Mesklumpen på väg hem till värmen...

Fotograf: Stefan
Plats: Danmark?
Förare: Stefan
Kanonväder i Köpenhamn

Fotograf: Putte
Plats: Björkliden
Förare: Jonas
Summit 800:an får jobba

Fotograf: Emil Flyren
Plats: Horrmund
Förare: Emil Flyren
Går fort :)

Fotograf: Bempha
Plats: Offerdal
Förare: Bempha
Hål i snön!

Fotograf: Jerker Åhs
Plats: Skogen
Förare: Tobbe
Fox Racing på en frusen räv!

Fotograf: Ola
Plats: Olden
Förare: Chrille Skog
En helt perfekt dag i påskas, klarblå himmel, några få minusgrader och hyfsat nyfallen snö!
Passade på att leka i hängdrivorna med gamla bettan ;)

Friskt kopplat,

Elsystemet, är det verkligen så komplicerat som man tror? Jajjamensan.

Text: Alfons Sundström
Bild: Anfopi "truckerlover" Dahl

Alla som arbetar med motorer måste ha en grundläggande insyn om hur fordonsel fungerar. Förr eller senare kommer man att stöta på fel i systemet eller ställas inför svårigheter när extrautrustning ska monteras. Därför bör man lära sig lite om de fysiska lagar som el och elektronik lyder under.

Det finns nämligen något ytterst tilltalande med att lära sig grunderna gällande elektricitet då teori och praktik enkelt stämmer till 100%.

Man bör därför i alla fall känna till Ohms lag samt formeln för effektberäkning.

Det faktum att spänningen är lika med resistansen gånger strömstyrkan samt att effekten är ström gånger spänning är alltså något man kan ha stor nytta av att känna till.

Men först måste vi reda ut vad för typ av elsystem snöskotrar har.

Vi har uteslutande ett så kallat 12 volts elsystem i våra snöskotrar och det kan vara växelström, likström eller både växel och likström i två olika elsystem i samma skoter!

Vidare måste man ha klart för sig att den maximala effekt som generatorn kan leverera begränsar vilken last man kan driva utan att spänningen faller.

Lastar man på för mycket sjunker spänningen tills man åter når generatorns maximala effekt och då fungerar inte elsystemet alls.

Då skotrar som regel har mycket låg generatoreffekt innebär detta att man inte behöver säkringar hos rena växelströmsskotrar utan batteri.

Strömmen regleras genom att spänningen sjunker om kretsen korssluts och ingen säkring behövs.

Systemet har en spänningsreglerad generator där ena fasen var chassijord och lasten (exempelvis lamporna) ansluts mellan chassi och den andra polen.

En regulator håller spänningen mellan 13-15 volt och då vi nu pratar växelström är detta ett medelvärde, spänningstopparna ligger upp mot 20 volt.

Det är för övrigt en missuppfattning att 12 volts fordonsel är exakt 12 volt.

Normalt är reglerspänningen cirka 14,5 volt och när man når så lågt som 12 volt är laddningen för låg i förhållande till lasten.

Om man vill ansluta elektronisk utrustning som en GPS till en skoter som bara har växelspänning går det utmärkt men spänningen måste först likriktas.

Med en enkel diod som ansluts med flödet mot pluspolen får man en halvvågslikriktad spänning och det fungerar ofta bra.

Diodbryggan

En diodbrygga ger helvågslikriktad spänning vilket är att föredra men då kan minuspolen aldrig anslutas till chassit eftersom det då blir kortslutning halva tiden. Nu får man ta i beräknade att det är frågan om 20V toppar även om medelspänningen är under 15 volt men detta är inget man måste oroa sig för.

Utrustning som är avsedd för fordon klarar som regel betydligt högre spänning än de 14,5 volt som de är byggda för (inte 12,0 volt!) eftersom många generatorer kan ge spänningsspikar i vissa lägen.

Vill man ha stabil spänning som (nästan) aldrig överstiger 15 volt och ha möjlighet till att använda GPSen när skotern är avslagen kan man ansluta ett batteri.

Om man väljer halvvågslikriktning kan man ansluta minuspolen till chassi men har man en diodbrygga går inte det.

Man kan bygga om hela elsystemet till

hälften brunnet!

Resistans i en salig röra

likström men då får man en förlust i likriktarbrygga och den ska dessutom tåla hela fordonets strömbehov vilket ställer stora krav på komponenterna.

Har skotern ett standardmonterat batteri med halvvågslikriktning (vanligast hos äldre skotrar med elstart) kan man ansluta en GPS direkt till batteriet men mer strömkrävande utrustning som extraljus bör inte kopplas till batteriet.

Detta eftersom det är endast halvvåg som belastas och det kan då leda till spänningsfall även om man inte tar ut mer effekt än generatorn kan leverera.

NYA

Nyare skotrar har ofta ett elsystem som är helt likriktat precis som bilar och motorcyklar. Då är det mycket enkelt att ansluta utrustning och man behöver bara ta maximal generatoreffekt i beaktande.

Det är fortfarande frågan om ca 14,5 Volt när motorn går och generatorn laddar, Ett batteri som är fulladdat har en vilospänning på 13-13,3 volt och när man har 12 volt i ett obelastat batteri har man endast 25% av dessa maximala kapacitet. Ett "12 volts" batteri är alltså nästan helt urladdat!

Man kan alltså med en enkel voltmätare avgöra om ett friskt batteri är laddat eller inte. Är spänningen under 13 Volt bör man ladda batteriet.

För att med säkerhet veta om batteriet är i bra form måste man dessutom göra ett belastningstest. För att veta om generatorn orkar driva ny utrustning är det bara att mäta spänningen. Sjunker den under 13,5 Volt även när motorn varvas upp har man definitivt för hög belastning.

Det är även så man felsöker om man misstänker att laddningen är defekt. Om skotern inte har några extra förbrukare och spänningen är för låg eller inte ökar när motorn startar så är det något fel på laddningen. Batteriet är endast en ackumulator där elenergin lagras för start och kortvarig användning av förbrukare när motorn inte går.

Under drift ska batteriet laddas och till viss del stabilisera spänningen men ingen förbrukning ska drivas av batteriet.

Det sker om man överbelastar generatorn eller har fel på laddningen och det är då lönlöst att byta batteri som vissa försöker.

Laddas batteriet ut när man kör men fungerar efter ladding med batteriladdare är det maskinen och inte batteriet det är fel på.

Har man ett elsystem där både växelström samt likström är närvarande måste man tänka sig för när extra last ansluts.

Lampor och handtagsvärmare kan med fördel anslutas till växelspänning för att inte belasta likriktarbryggan. Utrustning med låg förbrukning som GPS kan anslutas till likströmsdelen.

Är man osäker bör man kontakta handlaren då vissa skotrar med både lik- och växelspänning kan vara känsliga.

Småtips

Sedan kan vi avsluta med några små tips till den som har en skoter med elfel:

Det är nästan alltid fel i kabelanslutningar, sällan i kabeln mellan anslutningar.

Kabelstycket som kommer ut från motorn är mycket utsatt hos gamla maskiner, börja felsöka där.

Om en äldre skoter helt tappar spänningen när man exempelvis bromsar är det kortslutning som sänker spänningen till noll, inte helt ovanligt.

Om spänningen skenar och bränner lampor är det regulatorn eller dess anslutning, gör rent mellan regulator och chassi och testa.

Till sist: Ohms lag gäller! Det finns alltid en förklaring till mystiska elfel!

Lång eller kort?, mittemellan verkar vara melodin om du vill åka både på led och i lössnön.

Text: Björn Friström
Bild: Mattias Klockar

Arctics nya F-serie kom in på marknaden med buller och bång och puttade ut den älskade gamla F-serien för några år sedan, men inte helt. Det bästa från den gamla trotjänaren lever kvar i Arctics hybridsegment med det bekanta namnet Crossfire. Med gener från den legendariska F7 Firecat står Crossfiremodellerna säkert i Arctic lineup, trots att det visuella numera hör till en svunnen tid.

I år hittar vi tre stycken maskiner med namnet Crossfire. En 800 och en 1000, båda med tillägsnamnet Sno-Pro som i sedvanlig ordning betyder att det är en "top of the line" maskin.

Katten bland hermelinerna och den maskin som tillsammans med Z1 Turbo sticker ut mest i Arctics sortiment heter Crossfire R8 Sno-Pro. Anonym är ordet och Arctic har gjort sitt bästa för att gömma undan denna skapelse bland alla andra nyheter, då den i slutändan är lite nygammal. Faktum är att Crossfire R8 i slutändan inte är en Crossfire, det vill säga Hybrid, som är avsedd för både led och lössnöåkning. Faktum är att denna maskin marknadsförs som en lakeracer som är ämnad att gå fort på en lake, eller sjö som vi säger i Sverige, namnet till trots. Vi måste naturligtvis reda ut begreppen en gång för alla och börjar med Crossfire 800/1000.

Det bästa av två världar

Är du ute efter en allroundmaskin från Arctic har du två alternativ det det gäller motorstorlek, 800 och 1000 kubik. Det har rensats friskt i sortimentet överlag, allt för att slutkunden (du) ska slippa välja mellan allt för många maskiner. Maskiner som sålt dåligt har alltså valts bort av generalagenten KGK, vilket i slutändan är klokt och gynnar både konsument och importör då ingen modell behöver betala för en annan.

Åter till årets 800/1000 Crossfire. Ingen av dessa kan kallas mild och är du ute efter en silkeslen mysmaskin ska du välja ett annat märke och sluta läsa just här. Jaså du är kvar, och tror därmed att du kan tygla en vass storkubikstvin, ja varför inte? En sak är säkert, båda dessa maskiner är hårigare än en pizzabagare från Brunflo, ja du vet, så där härligt onödigt underbart håriga.

Gillar du en maskin med mycket motor så är det just den egenskapen du först kommer att lägga märke till. Hur kul det än kan låta så gäller det att vänja till sig med effekten om den nu ska vara till nytta istället för hämmande när du väl befinner dig i djupsnön. Insprutning, avgasportar och elback är idag snarare en självklarhet än en nyhet, så också hos Arctic Cat, kanonbra!

Återigen, vilken av motorstorlekarna du än väljer så vet jag att du kommer att bli nöjd. 800:n är betydligt rappare och piggare än 1000 som snarare upplevs lite trögare, men i slutändan ger din maskin bättre prestanda, utan att gnälla eller att verka ansträngd. För att tygla den kraft en stormotor ger ifrån sig, hittar vi i år en 141 tums (i fjol 136") eller (358 centimeter) matta med 38 millimeterskammar. Vi ser att det numera sitter ett 8 tums vändhjul längst bak, men också att chassit och fotstegen kortats i viktminskande syfte. Det är sällan eller aldrig vi blir direkt upprymda av ett ställbart styre som i slutändan inte riktigt levererar utan bara känns krystat. Arctics "teleskopstyrstång" däremot känns ju riktigt genomtänkt, och inte alls påklistrat fiffig. Om det är någonting jag vill kunna göra så är det att kunna justera höjden på styret emellanåt och det oftast uppåt då jag är lite längre än medelskoteråkaren. Kom ihåg, det här ska ju vara en allroundmaskin som ska passa både led och lössnöåkning. Ett högt placerat styre är helt kanon för engagerad lössnöåkning, men samtidigt helt förödande för ledkörning. Teleskopstyrstången ger det bästa av två världar och ger ett gediget intryck samtidigt som själva konstruktionen är relativt lätt.

R8 ingen Crossfire

Vi kan direkt konstatera att Crossfire R8 trots sitt namn inte är en hybridmaskin. Till att börja med så är boggiens och mattans längd alldeles för kort för att passa in i segmentet Hybrid. Längdmässigt är R8:n jämförbar och identisk med Arctics övriga sportsortiment, det vill säga 325 centimeter, eller 128 tum. I slutändan är det inte ens bestämt vad den egentligen är ämnad för, då du faktiskt som kund kan bestämma dig i butiken. R8:n kan nämligen fås med två olika mattalternativ. Vill du regera på sjöisen ska du välja den låga och snabba 25 millimetersmattan som med största sannolikhet ger dig fem kilometer i timmens försprång till den högre 38 milimetersmattan som är alternativ nummer två. Alternativ num-

ARCTIC CAT
CROSSFIRE 1000

I djupsnön eller på leden, vilket som trivs crossfire 800/1000. Vill du vara rappast köper du en 800, vill du vara snabbast köper du en 1000.

mer två kommer utan tvekan att göra den här maskinen till kung på leden. Vill du dundra på knölig led och gillar när det greppar? Samtidigt som du anser att en maskin ska framföras så fort det bara går,.Har du en gammal F7:a som du vägrar att göra dig av med? Då är R8:n maskinen för dig, eller den är byggd och ämnad för dig rättare sagt. Faktum är att trycket efter en extrem ledvärsting blev för stort så Arctic släppte den här, lite i skymundan så att säga. Avsaknaden av teleskopstyrstången understryker ytterligare att detta inte är en hybridmaskin, då du uteslutande ska sitta eller halvsitta på R8:n.

Du har däremot möjlighet att vrida styret och på sätt hitta rätt inställning. Stötdämparmässigt hittar vi det bästa ur Arctics sortiment i form av Fox Float fram och Fox Zero Pro bak och fattas bara annat då namnet Sno Pro alltid borgat för påkostat dämperi. Du har ju redan fattat att detta är en ny, ombyggd, uppsnoffsad och uppdaterad F7 och ingen hybrid, men för att riktigt rista in det i pannan på dig kan vi slutligen nämna att även skidorna är lite mer ledanpassade och därmed en tum smalare än hos Crossfire 800/1000.

Skymundan eller ej, vi är ganska övertygade om att R8:n kommer att göra väsen av sig under vår årliga BLS-test, där vi tar fram den snabbaste ledmaskinen varje år.

Motormässigt är R8:n virilare än den legendariska F7 och mer förfinad. Förfinad och mer genomarbetad kan vi nog kalla hela R:en om vi ska jämföra med den gamla F7:an. Den känns snabbare, men om den i slutändan är det, får vintern utvisa.

En sak är säker

Trots att R8 och övriga Crossfires har lite olika syften och användningsområden delar de i mångt och mycket samma teknik.

Trots att de är ämnade för led har de mycket mer gemensamt med M-modellerna än F-serien. Bland annat har Crossfire och R:en samma drivaxelplacering som M-modellerna. Crossfire har också samma drivhjul med samma 3" delning som M-modellen vilket ger en öppnare matta som i slutändan tillåter mer snö mellan kammarna och därmed bättre driv. R8:n däremot har F-seriens mer ledanpassade 2,52" delning på drivhjulen.

Känner du att dimman börjar klarna och att du fått lite mer kött på benen då det gäller dessa maskiner? Som sagt, vill du ha en allroundmaskin som tar dig dit du ska både på och utanför leden är det utan tvekan Crossfiren du ska titta på. Vill du vara värst ska du ha en 1000. Vill du ha en maskin med lite mer fjång i, och som enligt mig är lite rappare och därmed också lite mer underhållande ska du välja 800:n. Vill du regera på leden, och drömmer om svunna F7-dagar är det utan tvekan R8 som ska förgylla din vardag. En sak är i alla fall säker. Väljer du en av dessa tre så har du köpt en Arctic Cat.

Trots ett lite äldre yttre känns Crossfiren ganska upp to date, skit samma, det är när man väl sitter bakom styret som de här maskinerna kommer till sin rätt.

Trots att R8:n är i kortaste laget hjälper den hysteriska motorn maskinen framåt och så länge farten finns så fungerar det.

Nämenvaf, jag trodde du var död..... Ursäkta jag misstog dig för en gammal vän som gått ur tiden. Han hette F7. Visst är det lätt att ta misste. Utan Crossfireloggan skulla man lätt tro att det var en gammal hederlig F7. Och det är väl kanske det som är meningen? Trots att allt känns lite gammalt, känns det liksom lite ny.

Ett modernt ledbaklyse avslöjar att det här är en ny maskin.

TEKNIK FAKTA

	Crossfire 800/1000	Crossfire R8
Motor		
Typ:	2 cyl 2-takt	2 cyl 2-takt
Volym cc:	794 cc/999 cc	794 cc
Borr/slag mm:	85x70/90,3x78	85x70
Bränslesystem:	46mmBEFI/50mm BEFI	46mm BEFI
Smörjning:	Separat	Separat
Avgassystem:	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	142hk/162 hk	142 hk
Start:		
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	210/223 kg	224 kg
Framvagn:	AWS VI Dubbla A-armar	AWS VI Dubbla A-armar
Fjädring fram:	Fox Float	Fox Float
Fjädringsväg fram:	234 mm	234 mm
Boggi:	FasTrack	FasTrack
Dämpare bak:	FoxFloat	Fox Zero Pro
Fjädringsväg bak:	432 mm	432 mm
Typ av matta:	38x358 (141") 38 mm kam	38x325 (127") 38 mm kam
Skidor:	Composite 6"	Composite 5"
Spårvidd:	Justerbar 106-111 cm	109 cm
Längd/bredd	3073mmx1219mm	3073mmx1219mm
Tankvolym:	46 liter	46 liter
Oljetankvolym:	--	--
Att äga		
Ca pris:	123,900:-/134,900:-	119,900:-
Färg:	Camo	Orange
Generalagent:	KGK Suzuki	KGK Suzuki

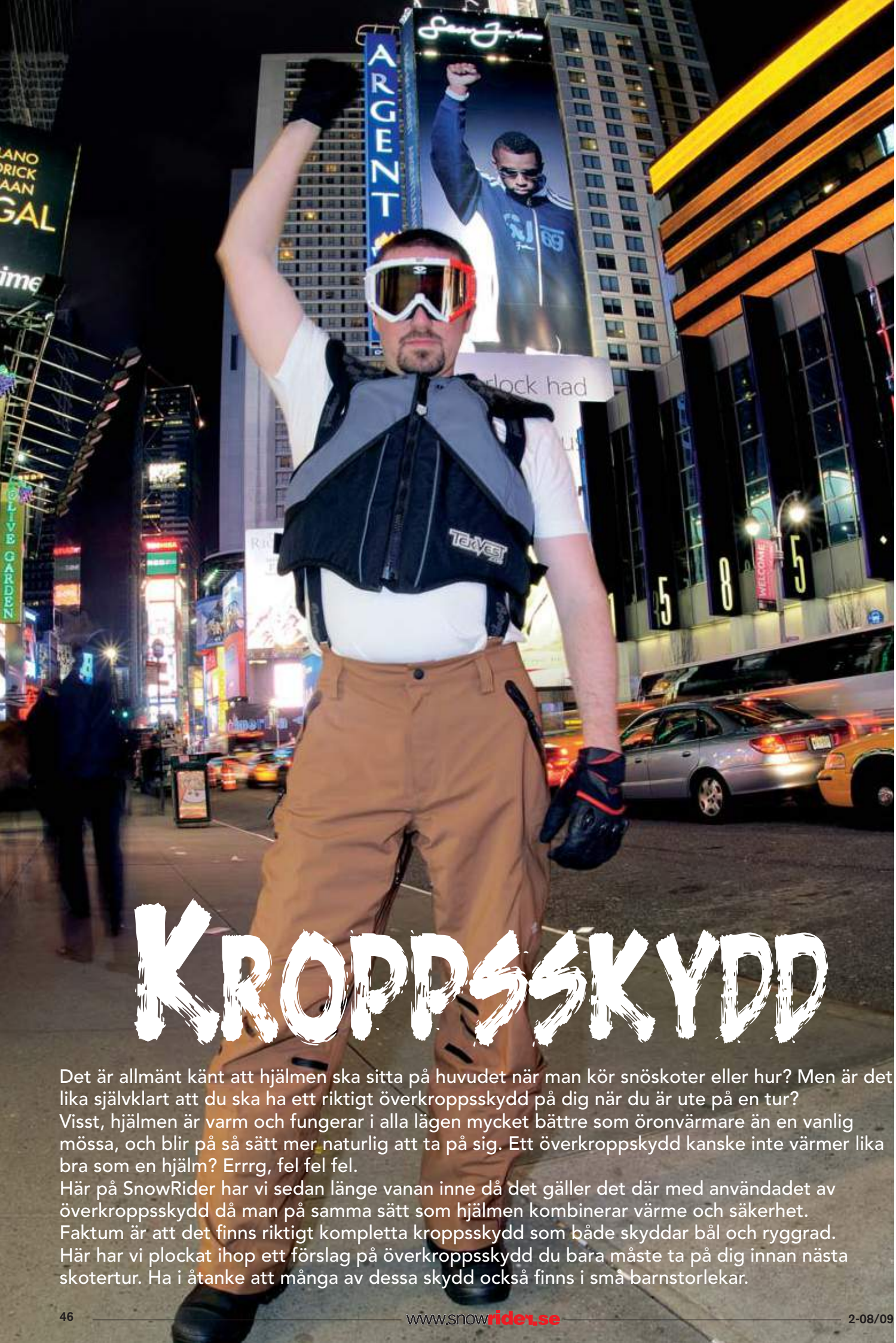
© 2008 SCOTT SPORTS SA_PHOTO: ROBERT GRANSTRÖM

SCOTT SNOW RACING APPAREL

SHIELD TP JACKET & PANT

Waterproof and breathable TriPhase shell fabric
Water-resistant zippers on front, pockets and ventilations
Removable foam protectors shoulders, elbows and knees
Ventilation zippers on chest, back and side legs
Pant with extra insulating on seat
Pant adjustable on waist and fixed suspenders
Two hand warmer pockets on pant and jacket
All seams taped

SCOTT **Snowmobile** _for more information about our complete line of Snowmobile Apparel please visit **scott-sports.com**



KROPPSSKYDD

Det är allmänt känt att hjälmen ska sitta på huvudet när man kör snöskoter eller hur? Men är det lika självklart att du ska ha ett riktigt överkroppsskydd på dig när du är ute på en tur?
Visst, hjälmen är varm och fungerar i alla lägen mycket bättre som öronvärmare än en vanlig mössa, och blir på så sätt mer naturlig att ta på sig. Ett överkroppskydd kanske inte värmer lika bra som en hjälm? Errrg, fel fel fel.
Här på SnowRider har vi sedan länge vanan inne då det gäller det där med användadet av överkroppsskydd då man på samma sätt som hjälmen kombinerar värme och säkerhet.
Faktum är att det finns riktigt kompletta kroppsskydd som både skyddar bål och ryggrad.
Här har vi plockat ihop ett förslag på överkroppsskydd du bara måste ta på dig innan nästa skotertur. Ha i åtanke att många av dessa skydd också finns i små barnstorlekar.

ALPINESTARS

JACKA BIONIC 2

High pe fo mance-jacka. CE-godkända skydd fö axla och a mbåga . Löstagba t CE-godkänt level 2 Bionic yggskydd. Teknisk nätkonst uktion med st etch. B östskydd i plast och foam. Juste ba i ä ma och vid skuld o na fö optimal passfo m. Dubbelt midjebälte
Sto lek: S-XXL
p is: 2695:-

RYGGSKYDD BIONIC

Sto lek S-M -170cm, L-XL 170cm
Godkänt Level 2 enligt EN1621-2
Sto lek: S-XL
P is: 1295:-

www.g ahns.se

Ride No th

Komplett k oppsskydd med ygg, axel, a mbåge och b östskydd samt midjebälte. CE-godkänt. Sto lek: S-XXL
P is: 1595:-

Special skyddsväst

Fö snöskote f ån Cold-Wave. Rejält med skydd öve axla och bål med hä - lig passfo m och b a komfo t. Sto lek: S-XXL
P is: 995:-

UFO

Klassiskt Nju bälte. Ha du kö t med nju bälte en gång vill du ald ig kö a utan igen!
Sto lek: One size
P is: 389:-

www.skote delen.com

Halva ssons

JUNIOR BACK

Ryggskydd fö ba n. CE-godkänt enligt "Level 1" i standa den EN 1621-1. Högabso be ande fo mba t midjebälte med ka dbo elåsning
Ventile ad textil mot yggen
Juste ba a axelband i eså
En sto lek 45cm
Sva t/Röd
P is 895:-

BACK CONVERTER

CE-godkänt yggskydd, som uppfylle den högsta säke hetsnivån "Level 2" i standa den EN 1621-1. Tillve kat i ett följsamt, högabso be ande mate ial. Kan endast användas i de av vå a jacko som ä fö be edda fö det.
En sto lek
Sva t
P is 495:-

TRIBAL

Mycket smidig jacka i Spandex. Lämpa sig väl fö att användas unde ytte - jacka. CE-godkända skydd. Kan komplette as med Back Conve te . Hälla fö tumme.
Sto lek: XS-2XL
Sva t
P is 895:-

KNOX.

Aegis

Ryggskydd. En sto fö del med detta jämfö t med allt annat ä att midjebältet gå att flytta i höjdled. Fö delen med detta ä att skyddet hamna dä det ska va a och midjebältet hamna dä det ä skönast att ha det. Den minsta sto leken ä ba a 350mm och lämpa sig fö ba n och ä så liten, så hä behövs det inte och gå inte att juste a bältet i höjdled.
Finns i olika sto leka /längde . Aegis ä ett av de skydd på ma knaden som sitte skönast, kalasskönt helt enkelt. Aegis ä godkänt enligt EN1621/2 level 2
P is 1395:-

Aegis

B östskydd
Detta ä ett skydd som ä oe hö t enkelt att använda, det hålls på plats genom att man fäste skyddet via dom två banden som gå f ån yggskyddet ne till midjan. Skyddet ä ett pe fekt komplement till Knox yggskydd, men även till en mängd and a yggskyddstillve ka e.
P is: 450:-

www.mc-boden.se

TRACK

CE-godkänt yggskydd, som uppfylle den högsta säke hetsnivån "Level 2" i standa den EN 1621-1. Högabso be ande fo mba t midjebälte med ka dbo elåsning. Ventile ad textil mot yggen. Juste ba a axelband i eså
Sto lek S = 52cm, M = 60cm, L = 65cm
Sva t
P is 1 295:-

www.jofama.se

DonJoy

O topediska knäskydd.

Skyddet ä f amtaget i sama bete med läka e, just fö att passa vid spo tutövande. Passa väl till att använda tillsammans med c oss-kängo och and a skydd. Metallstomme gjo t i aluminiumlege ing 6061-T6, så kallad flygplansaluminium.
P is: 7750:-

www.glansga den.se

FOX

R3 Roost Deflecto

Polyca bonat mate ial på b öst, ygg och axla . Lyc a lined biofoam-mate ial fö bästa komfo t. Slimmade och ch omade axelkåpo . Sto t öve a msskydd som ä fullt juste ba a och avtagba a. Juste ba a spännen på sido na. Juste ba a axelskydd fö bästa passfo m
Sto lek: S – L
P is: 699 - 999:-

FOX Race F ame

Det mest avance ade axelskyddet på ma knaden ä hä . B östplattan och yggplattan ha en uppbyggnad fö bästa komfo t och ö lighet. Det ä lätt att använda det integ e ade spännet på b östplattan och skyddet ha en skön och luftig uppbyggnad med vadde ingen gjo d av Lyc a lined biofoam.
Sto lek: S - L
P is: 1399 – 1599:-

Aste isk Cell Knee B ace

Aste isk knäskydden ä utan tvekan det mest avance ade knäskyddet på ma knaden, patente ad och evolutione ande design och komfo t. F amtagen av fö a e med o topedisk bakg und, det ä edo att användas di ekt nä du plocka det if ån hyllan och det ä absolut det bästa knäskyddet du kan köpa fö penga . Den bö sva a upp till dina behov och dessutom till ett imligt p is.
Sto lek: S – XXL
P is: 7499:-/pa

PODMX Knee B ace

Fox dist ibue a inte vilka p odukte som helst, utan man t o så sta kt på PODMX-knäskydden att man valt att dist ibue a dom vä lden öve . POD O thic ha tagit f am och utvecklat ett knäskydd som motsva a fö väntninga na hos dagens använda e både vad det gälle e gonomisk passfo m och med ett intelligent ledsystem och en oöve t äffad komfo t.
Sto lek: S – XL
P is: 3299:-

www.psepa ts.com

MP-Asu

AKIRA PRO Skyddsjacka

CE-godkänd skyddsjacka. Skyddande element och ventilationskanale fö bästa möjliga komfo t. Sju platto s skydd fö ygg och inbyggt nju bälte. Juste ba a skydd fö axel, a mbåge och b öst. Ventile ad och sta k nätväv.
Sto leka : S/M - L/XL
P is 1 995:-

Launch Suit

Launh Suiten ha en slimmad design fö bästa natu liga känsla. Inne fode av mech fö bästa ventilation och med ett juste ba t nju bälte. Lanch Suiten ä CE mä kt och tillve kad av high-density bio foam-mate ial av senaste teknologi.
Sto lek: S – XXL
P is: 1999:-

UltimateStuff (Forma)

Anatomiskt fo mad vadde ing som fo ma sig efte k oppen. Andande och antibakte iellt fode . Skydd i hållba plast med ventile ing. Juste ba t ka dbo eband i midjan.
Sto leka : S - XL
P is 785:-

www.allright.eu

A ctic Cat

Supe Spo t Chest

Enastående skydd tack va e hållba a UHMW plastinlägg. Stötdämpande skumlage . Mjuk och len k age. Svalt nylonnät bak. Vattentät f amsida. XS-XXXL.
Pris: 3463:-

www.a cticcat.se

Suppo t Spo t Shoulde Pads

Enastående skydd tack va e hållba a UHMW plastinlägg. Nätkant som andas. Lätta att fästa.
XS, -592 S/M, -596 L/LX
P is: 561:-

Thumb Suppo t

Full komfo t tack va e va m neop en. Ge ett ve kligt b a stöd vilket spa på k afte na.
P is: 360:-

Flex Belt

Ett utmä kt skydd fö nju a och länd ygg, tillve kat i va m neop en och med pe - fekt passfo m. S-XL.
P is: 1009:-

Kenny

Kenny Titanium Safety suit

Helventile ad skyddsjacka med höftskydd i ”anti slide”, yggskydd, a mbåge och axelskydd. Nju - bälte med steglös juste ing.
Sto lek M-XXL.
CE-Godkänd givetvis!
P is: 1995:-

ASA Chest P ojecto

ASA skydd f ån Kenny i F ank ike. Ett skydd som man blåse upp med tillhö ande pump. Det optimala skyddet!
Sto lek: M-XL. Ställba a sido emma . Mycket lätt och smidigt skydd!
P is: 1895:-

www.sunbike.se

www.kenny- acing.com

Tekvest

F eestyle

Basmodell med d agkedja i f onten fö att lätta e ta av och på. Bä es unde jackan men funge a även utmä kt ovanpå en vindt öja på vå kanten nä solen titta f am. Sättet som västen ä sku en på fö hind a att den åke upp och stöte i hjälmen. Ge ett mycket b a skydd fö b öst, nju e och ygg. Sto a juste - ingsmöjlighete fö bästa komfo t.

P is: 2195:-

www.tek ide .com

Supe spo t

Påminne om Tekvest F eestyle, men aningen me exklusiv. Ficko och en löstagba halsk age av finaste fleece. Både Supe spo t och F eestyle kan komplette as med axelskydd F eestyle och funge a då som ett fullgott snöc osskydd.
P is: 2695:-

P o-Lite SX

Tekvests vä sting. I fö sta hand utvecklad fö skote c oss men funge a natu ligtvis lika b a fö ledkö ning. Bä es unde elle öve jacka/t öja men i c ossen vanligtvis öve , då den ha en ne kylande effekt fö svettiga c ossåka e.
Finns även i ba nsto leka , och kosta då 1675:- (5-8 å) esp. 1940:- (9-12 å).
P is: 3695:-

Thor

www.scottusa.se

Impact rig

Skyddsväst som ä designad fö att ge maximal skyddsyta och har en perfekt passfo m och känns naturlig att bä a. Hemligheten är basen av mic omesh-material med integ e ade mjuka och hårda skyddsplattor som ö sig med kroppen. Västen kan justeras med ett fle tal spännen och emmar. Ryggskyddet är avtagba t. Alla delar av västen ä ventile ade, inkl de hårda skyddsplattorna. Finns i t e storleka S/M, L/XL och 2XL

P is: 1995:-

Pola is

Pola is F eestyle Tekvest

En lätt skyddsväst med ventile ad nylon. Pe fekt fö aktiv skote kö ning i lössnö elle på banan. Juste ba 10 cm i omk ets fö bästa passfo m. Fä g: g å/sva t. Sto lek: XS-XXL.
P is: 2 800:-

www.pola isindust ies.com

Japaner,

Yamaha förnyar sitt hybridsegment genom att låta en gammal goding få sällskap av årets Yamahanyhet.

Text:Björn
Bild: Klockis

Yamahas bidrag till hybridsegmentet har genom åren varit ganska mediokert då de saknat en riktig spjutspetsmaskin, eller en maskin överhuvudtaget faktiskt. Faktum är att Yamahas 136" maskiner alltid haft riktigt blyga och ostöddiga mattor vilket aldrig gett dem chansen att fungera i snön på riktigt, så också i år. I allafall då det gäller maskinen med 136"-matta. Är en maskin med förhållandevis korta kammar en hybrid bara för att den har en 136" matta?

En fyrtaktare är tyngre än en tvåtaktare, och att stoppa på den mesigaste mattan i klassen hjälper inte till det minsta, tvärtom, det spär på myten om dåliga fyrtaktare.

Sporttouring

Till i år känns det lite ljusare då den fina Nytron numera finns, och i 144-tumsutförande med namnet FX Nytro XTX. Kvar finns också gamla bekantingen i form av den fyrcylindriga RX Warrior GT.

Vi ska ju börja någonstans och vad passar sig bättre än att avhandla ikonen RX Warrior GT.

Borta är RX1:an i alla dess skepnader, om man bortser från årets RX Warrior GT som är en lite längre variant av den legendariska insprutade 150 hästars monsterfyrtaktaren. Förresten var det en

japaner!

riktigt bra beskrivning på Warriorn. En lite längre RX1:a! För någon hybrid är det inte på långa vägar, framför allt inte med de tama 32-millimeterskammarna.

För den skull är inte det här en dålig maskin, snarare att den tilldelats fel arbetsuppgifter med tanke på utrustningen. Tänk er följande scenario. Världens starkaste Magnus Samuelsson deltar i en tävling där han ska springa över en myr med en cementsäck på ryggen. Alla andra i startfältet har stora snöskor på sig, utom Magnus som måste ha styltor. Alltså rätt kille, som inte får rätt förutsättningar att prestera.

RX Warrior är en utmärkt ledmaskin som i rätta händer är fruktansvärt snabb, även då det är extremt knöligt, samtidigt som den är helt outstanding på sportig touring. På leden kan en 136" lång 150 hästarsmaskin göra bra ifrån sig med 32 millimeterskammar. Det här är den ultimata "enmanssporttouringmaskinen" med alldeles underbart för mycket motor, och en rejäl skopa karaktär. Fram sitter en uppsättning fullt justerbara 40 millimeters GYT-R-dämpare. Stötdämperiet är numera en av Yamahas verkliga trumfkort och är mer följsam och genomtänkt än någonsin. Borta sedan många år är den gamla karakteristiska stenhårda Yamahafjädringen som rätt var det var slog igenom med buller och bång.

Naturligtvis känns den elektriskt styrda och Öhlinsförsedda RX Warrior lyxig och det är också den du ska ha om du vill ha en maskin som passar in på den ovanstående beskrivningen. Enmanssportttourer!

Warriorn har en föredömlig körställning som låter föraren leva om fritt och ger maskinen en ordentlig chans att motverka och påverka maskinen possitivt när det går undan.

En Warrior är ett bra köp om du ska sporttoura.

Uppknäckt

FX Nytro RTX SE är en riktig favorit om inte "den" favoriten bland alla fyrtaktare för mig, jag gillar den verkligen. När nu Yamaha släpper sin 144-tumsvariant i och med FX Nytro XTX var jag den första att uppskatta detta. Men tro inte att det här är en lite längre RTX. XTX:n stoltserar med ett chassi som har smalare fotsteg med bättre snögenomsläpp och bättre grepp för fötterna. Hela chassit är också mer uppvinklat för att i slutändan slippa släpa i snön. Fjädringsbiten står ett gäng fullt justerbara SOQI 40 milimetersdämpare för och gör detta med bestämdhet, men är samtidigt mjukare än RTX:en. FX Nytro XTX får trots att den är helt ny för året anses som version två, då den har alla nya uppdateringar som årets korta Nytro har. Uppdateringarna innebär en hel del ändringar i framvagnens geometri, vilket minst sagt var behövligt. På leden påminner den rejält om RTX:en då de uppknäckta boggiskenorna (6 grader) låter XTX:en vara lite mer svängvänlig. Det går att köra grymt fort på dålig led och vi kände inga nervösa tendenser alá Nytro 2008. I lössnön fungerar den betydligt bättre än sin mer daterade broder Warrior, men i dagens hårda hybridkonkurrens känns den i slätaste laget. Jämför vi tillexempel mot Ski-Doos Renegade 1200 saknar den rejält med kamhöjd och därmed drivet, trots att den är lite längre. Men återigen, varför inte ge en maskin en ärlig chans? Jag vet att tillverkarna ogillar att stoppa på mattor med allt för höga kammar då en maskin ska fungera under alla förhållanden, även med ett okunnigt pucko bakom styret. De vill bland annat inte utsätta maskinen för att en novis kör i 180 blås på en blank sjöis med en riktig högkammsmatta och därmed riskera matta och slides. Men, i och med att de väljer att bygga en maskin som ska fungera för alla, i alla situationer, ges inte denna maskin en ärlig chans att prestera i snön, där en hybrid ska leva halva sitt liv. Innan vi fortsätter så ska vi ge ett hett tips. Om du bestämmer dig för en lite längre XTX, se till att skaffa dig en 44 milimetersmatta omgående eller varför inte en 51 millimeter direkt i Yamahabutiken när du gör upp affären. Köper du en ny maskin kanske det är läge att förhandla till dig ett schyst pris, på en matta med montering. När du ändå är på gång ska du också byta till ett par No Slip drivhjul (finns i Duells sortiment tillsammans med lämplig matta) eller ett par drivhjul

Prototyp XTX:en vi körde i våras hade lite lite mjukare fjädringssetup än RTX:en.

136 tum är längre 121 tum, men visst behövs det högre kammar.

Warrior GT kan jämföras direkt med motorcykelvärldens Hayabusa. En supertourer för snabba resor.

Kanonbra förarmiljö utan några direkta önskemål.

I och med den uppvinklade boggin känns inte maskinen som en 144-tummare. Då vinkligen bara är 6 grader tillåts det att hela mattan ligger ann mot djupsnön.

från en Ski-Doo REV som också passar, och faktiskt är lite billigare.

I och med denna manöver får du helt plötsligt en maskin som fungerar mycket bättre i snön och det var väl ändå det som var meningen med en lite längre maskin. Men varför inte köpa en lössnömaskin? Går du steget längre och köper en Nytro MTX får du helt plötsligt en maskin som är betydligt slöare i fjädringen och har smalare mellan skidorna och som i slutändan är kass på leden. För dig som tvekar och står och velar mellan en XTX och en RTX, ge 144-tummaren en chans vettja, den har helt klart ett bredare användningsområde och tar sig fram betydligt bättre i snön än den korta RTX:en. Nackdelen kan vara att den är lite mjukare än sin korta ledbroder, i alla fall den vi körde i USA. Om så är fallet för produktionsmaskinerna återstår att se.

XTX:en är en bra maskin, framförallt den bästa hybrid Yamaha byggt någonsin, men som sagt, för att hävda sig i konkurensen, behövs lite mer kamhöjd. Sluttjatat.

Våga 4-takt?

Som vanligt har det inte sparats in då det gäller utrustningsnivån och elstart och back sitter ganska naturligt originalmonterat på alla Yamahas maskiner. En Yamaha känns lyxig och genomarbetad, oavsett modell.

Alla som får chansen att köra en RX Warrior blir förvånade, positivt, men en hybrid ämnad för lössnön. Nej.

XTX:n däremot fungerar betydligt bättre men skulle också den behöva lite bättre driv , men som sagt, det finns en enkel lösning. Byt matta och drivhjul. Vi måste återkomma i ämnet under vintern i och med vårt hybridtest. Kommer du sitta på en XTX med en 44:a? Hör av dig. ASAP!

Kommer jag ångra mig då det gäller fyrtaktsmotorn?, kan vara en vettig fråga. Absolut inte enligt oss. Du kommer däremot behöva köra in dig lite så att du vänjer till dig. Trots Yamahas försöka till att häva den kraftiga motorbromsen (Engine Braking Reduction System) så tar det ett tag innan du kommer underfund med körtekninken.

Vet du bara vad du köper och vad du ska ha den till så kommer du gilla din Warrior och XTX.

Visst, den har några år på nacken, men "Apex"-körställningen gör den här maskinen riktigt bra och modern.

Körställlningen på en Nytro borde utan tvekan ses som en standard när en snöskoter tillverkas.

XTX:en är lite snällare än Nytro RTX i fjädringssetupen.

TEKNIK FAKTA

	RX Warrior GT	FX Nytro XTX
Motor		
Typ:	4-cyl 4-takt	3-cyl fyrtakt
Volym cc:	998 cc	1049 cc
Borr/slag mm:	74x58 mm	82x66,2
Bränslesystem:	39 mm Mikuni x4 EFI	41 mm Mikuni x 3 EFI
Smörjning:	Torrsump	Torrsump
Avgassystem:	4-1	3-1
Uppg effekt/varv:	150 hk	135 hk
Start:	Elektrisk	Elektrisk
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	271 kg	246 kg
Framvagn:	Dubbla A-armar	Dubbla A-armar
Fjädring fram:	40 mm GYT-R	Soqi 40 mm
Fjädringsväg fram:	229 mm	216 mm
Boggi:	Öhlins Monoshock	Dual Shock CK 144
Dämpare bak:	46 mm Öhlins	Soqi 40 mm
Fjädringsväg bak:	297 mm	368 mm
Typ av matta:	38x345 32 mm kam	38x365 32 mm kam
Skidor:	Plast	Plast
Spårvidd:	108,5 cm	105 cm
Längd/bredd/höjd:	3015/1275/1160	3075/1230/1160
Tankvolym:	35,6 l	28 l
Att äga		
Ca pris:	147,900:-	132,900:-
Färg:	Yamaha Blue	Competition White/Yamaha Blue
Generalagent:	Yamaha Motor Skandinavia	Yamaha Motor Skandinavia

Till salu!

Kör 17-tons husbuss på B-kort!

Då vi bytt upp oss och numera kan stoltsera med ett ännu fränare ekipage, är det dags att göra oss av med vår ögonsten och trogna följeslagare.

Det här är husbussen för dig som vill ha det där lilla extra, samtidigt som du saknar ett C-kort.

Den här bussen är byggd på ett Scania-chassi 1983 i England, beställd av Sveriges Television. Använd som direktsändningsbuss. Ombyggd 2005/2007 till husbuss. Specialbyggd kaross i aluminium samt plast. Raka väggar, full ståhöjd och plant golv överallt. Totalt 7 sängplatser, kök, diskbänk, keramikhäll, vattentoalett, handfat, spis, mikro och kylskåp. DVD med tillhörande ljudanläggning samt 32" platt-TV. Yamaha elverk, 24-220 omvandlare, C-tek batteriladdare. 4 nya batterier. Alla motorvätskor och filter bytta. Helt isolerad i tak, golv, samt väggar. Aluminiumdörrar med säkerhetslås och infällbar aluminiumtrapp. Webastovärmare med separat dieseltank. 4 hydrauliska stödben som ser till att bussen alltid kan stå i plan. Panoramafönster av härdat isolerglas med spegelfilm.

7x12 meters förtällt i riktig industrikvalité (110,000:-) med fönsterförsedda sidor, plastgolv till förtält. Infälld stege i karossidan för åtkomst av taketage där ett uppfällbart aluminiumräcke ger bussen en alldeles egen läktare. Nya luftbälgar till fjädringen och totalrenoverade bromsar för 50,000:-. Rymligt lastutrymme. Är lämplig som racebuss, evenemangsbuss, eller bara som den fetaste husbil du kan tänka dig. Bussen har ett väl tilltaget lastutrymme och lämpar sig direkt utan ombyggnad för dig som pysslar med cross, dragracing, roadracing, juniordragster, snöskoter, 4-hjuling. Bussen passar också dig som tävlar med bil. Då den har en dragannordning och du får dra ett 750-släp med B-kort. Har du BE får du helt plötsligt dra en biltrailer!

Fräscha däck samt 4 reservhjul. Besiktad utan anmärkning. Låg skatt.

Omhändertagen och renoverad utan dolda fel eller konstigheter, OBS endast 21,000 mil, en ärlig lågmilare med många mil kvar. Bussen är personbilsregistrerad! Och får därför, hur konstigt det nu än kan låta köras i 110 km/h på 110-väg, på ett helt vanligt B-kort!.

Marschar i 110 km/h utan problem, stark som en oxe och drar ca 2,7 l/mil.

Säljes eller bytes mot nyare camper, husvagn, amerikanare eller någonting annat lämpligt enligt överenskommelse. Bytes ej mot Cheva Astro, Bayliner, Aids, eller någonting annat som är svårt att bli av med.

Maila bjorn@otlas.se för fler bilder och detaljerad beskrivning.

Eller ring Björne direkt på 070-209 39 61

Tupperwäär for men !!

Osäker på vilken maskin du skall inhandla inför hösten/vintern?
Fear no MORE på Snow n Racing har vi den ultimata lösningen för dig.
I vinter lanserar vi det banbrytande programmet "Tupperwäär for men" där du som kund får ett så kallat "Homeparty" på lämplig plats.
Hur fungerar detta frågar du dig nu? Läs nedan och njut.

Homepartyt anordnas efter ditt intresse välj mellan vårt SNOW eller ATV program.

 # Ring runt till dina närmaste ATV & Skoter sugna vänner, gammal som ung.

 # Minsta gruppantal 4st.

 # Kontakta oss på SNR.

 # Vi bokar plats och tid.

När väl grupp, plats och tid är bestämt så kommer vi på SNR ut med 3-4st av Polaris 2008-09 års modellprogram (allt från 500 HO till 800 Dragon).
Du/Ni klämmer, känner och framför allt KÖR dessa maskiner under en halv dag där vi mellan varven uppdaterar er med nyheter , fika m.m.
Efter avslutat "Homeparty" får värden en liten "machopresent" och vi tar en kaffe, svarar på frågor och njuter av stunden.

VAD KOSTAR DETTA? DET KOSTAR GRATIS!

TVEKA INTE RING OSS PÅ SNR FÖR MER INFO

0250 - 55 35 55 Johan / Magnus

(OBS! Ju längre ifrån Orsa desto större grupper krävs)

SNOWNRACING.SE

0250 - 55 35 55 ORSA

Vem försvara

Vi har idag kanske världens mest liberala regler när det gäller snöskoteråkning i terräng. Detta kommer inte att vara för evigt.

Vad är det då som är på gång? I många kretsar höjs idag rösterna för hårdare reglering. Är det katastrof, eller...?

Nja, jag ser det inte riktigt så. Om vi får en hårdare reglering, kan det faktiskt innebära större frihet för skoteråkningen. För att denna reglering ska fungera krävs nämligen betydligt fler skoterleder. Det måste finnas led dit folk vill åka. All erfarenhet visar att finns det inte led, så åker folk ändå. Alltså, en hårdare reglering utan att ledsystemet blir kraftigt utbyggt, är dömt att misslyckas.

Då infinner sig nästa fråga. Vem ska betala?

Jag tror att vi även där måste förstå att, vi skoteråkare bör stå för våra egna kostnader. Vi kan inte kräva att alla ska vara med och betala, exempelvis över skattsedeln. Det skulle bara öka på motståndet mot snöskotertrafiken. Jag tror inte att befolkningen i norrlands inland är speciellt intresserade av att betala för farleder för fritidsbåtar i Stockholm skärgård. Vill båtägarna ha sådana leder får de betala det själva.

När vi insett det, kommer kallduschen. Kostnaden för att upprätthålla ett ledsystem som vi vill ha det kommer att kosta minst 1000:- per skoter och år. Vill vi betala det? Inte en chans, säger de flesta, och framförallt inte bonden som bor i obygden, och har sin skoter för vedtransport. Det brukar väl bli en femtio mil per år. Ställ denne mot fjällstugeturisten som kanske gör tusen mil varje år. Hur ska vi finna någon rättvisa? Svaret är troligen att, det går inte. Livet är inte, och har aldrig varit, rättvist. Att uppnå den totala rättvisan kommer att vara omöjligt.

Vi måste ändå hitta en lösning på problemet. Jag har inte svaret, men jag hoppas att du som läser, deltar i diskussionen och försöker att föra den framåt. Att hårdnackat försöka försvara den totala friåkningen är dömt att misslyckas.

Blir det då så stor förändring? Nej, redan idag sker över nittio procent av all snöskoteråkning på led. De som skriker högst i försvar för friåkning utgör alltså en väldigt liten del av oss skoteråkare. Det är dags att vi andra också höjer rösten. Det är ofta de som försvarar friåkningen som är våra största skotermotsåndare. I de flesta fall är det dessa som står för åkningen på förbudsområden, i bebyggelse, i farlig fjällterräng osv. Det är deras framfart som tidningarna skriver om, och detta spär på och ger argument till skoterhatarna.

Självklart ska en hårdare reglering också innehålla friområden för de som vill utnyttja skoterns egenskaper i lössnö, och få till den snygga och spektakulära åkning som sedan blir publicerade som häftiga skoterbilder. De killar och tjejer som klarar att köra skoter på det viset förtjänar respekt. Det är mycket träning och "bära skoter" innan man blir så duktig skoteråkare som de oftast är.

Ett system med hårdare reglering kommer naturligtvis inte att innebära att varenda meter i Sverige blir förbudsområde. I skogslandet kommer förmodligen åkningen inte regleras lika hårt som i fjällvärlden. Det kommer troligen fortfarande, att finnas möjlighet att leta sig fram i skogen, och i myrområden precis som nu. Åtminstone kommer reglering av dessa områden att ligga mycket långt fram i tiden.

Det viktiga är att vi från skoterrörelsen ligger "steget före". Att låta skoternoviser som sitter i beslutande ställning, kanske till och med i södra delen av landet, bestämma åt oss, kan bli katastrofalt. Vi måste hela tiden själva komma med förslagen, och argumentera för dessa. Det är inte alls ovanligt att de som kommer med förslag om hur skotertrafiken ska vara, aldrig har sett en snöskoter i verkligheten. Då kan man förstå hur tokigt det kan bli. Det har vi ju sett förut. Vem minns inte traktorkörkortet på Anna Linds tid.

Janne Sund Sekreterare SSCO

SSCO NYTT.

Från: P-H Åström

Det är snart 2 år sedan SSCO bildades. Men det var inte så enkelt. Ganska snart blev det en stark motvind, man fick lägga sig på kryssning och hitta vägar för fortsatt arbete. Nu är det fulla segel med hissad spinnaker som gäller.

Förarbevisutbildning.
En ny utbildningsbok har utarbetats och är under tryckning. Den ska vara klar under november månad. En närmare presentation av boken kommer vid årsmötet. Utbildningskonferenser för våra utbildare kommer att hållas länsvis.

Nationella snöskoterrådet.
SSCO är representerade i det nationella snöskoter rådet som består av Vägverket, Naturvårdsverket, Sametinget, Kommunförbundet, Polisen, Snofed, LRF och Länsstyrelsen. Vår representant är Jan Sund som även sitter med i rådets arbetsutskott.

Årsmöte skoterforum.
Den 15-16 november hålls skoterforum och årsmöte i Lycksele på Hotell Lappland. Det finns ett begränsat antal platser på hotellet. Ta därför snarast kontakt med Jan Sund på tel. 070-3437056 för bokning och info.

SVERIGES SNÖSKOTERÅKARES CENTRALORGANISATION
SSCO

Kontakta SSCO:

SSCO
Överberg 206

842 94 SVEG

www.ssco.nu

Ordförande
Gunnar Hedin
070-206 19 36
gunnar.hedin@ssco.nu

Sekreterare
Jan Sund
070-343 70 56
jan.sund@ssco.nu

Ledamot
Bo Andersson
bo.andersson@ssco.nu

Utbildningsansvarig
Peter Wikström
070-659 05 46
peter@ssco.nu

Kassör
Mikael Lindström
mikael.lindstrom@ssco.nu

Ledamot
Per-Henning Åström
070-584 79 98
ph.astrom@ssco.nu

r friåkningen?

UPPVAKNANDET

Vad gör man när ungdomarna har tagit över banan?

Text: Stefan Lundström
Bild: Tomas Lundström & Stefan Lundström

Så var det då dags. Ett år efter att brutalt ha blivit uppväckt från drömmen om att en dag kunna dominera världens crossbanor står vi där bredvid maskinerna, redo för avfärd. Målet: Sulitelma på andra sidan norska gränsen. Uppdraget: Ha så roligt som möjligt på vägen dit och tillbaka. Den soliga marsdagen för ett år sedan har bytts ut mot lätt snöfall och någon plusgrad när vi backar ut skotrarna ur garaget. Innan vi har hunnit dra åt packningen en sista gång är dynan blöt. Klinsmann tittar skeptiskt på oss andra, drar fram en blöja ur fickan och börjar torka. Fortfarande dimmiga i huvudet i den arla morgonstunden vill inte de rätta förnedrande kommentarerna infinna sig hos Wildlife och mig. Vi blir stående fånigt stirrande på hur Klinsmanns dyna plötsligt är torr.

"Fantastisk uppsugningsförmåga", säger han oberörd och knäpper igen hjälmen. Wildlife och jag sätter oss på våra blöta dynor. Klockan är sju och det är dags att lätta.

Dag 1 – Vi drar till fjällen

"Tänk nu på att ta det lugnt! Vi ska orka långt idag" är det sista som sägs innan mattan börjar spinna och det gör vi...i flera minuter. Sedan drivs tempot upp, "bara för att testa om packningen sitter", som Wildlife uttrycker det. En timme senare svänger vi in på Shell i Älvsbyn för frukost och en koll hur mycket soppa vi kan räkna med att det kommer att gå. De 700 kubiken i min Switchback Dragon har förstås varit lite törstigare än Wildlifes och Klinsmanns 600 kubik i RAVE:arna, men under två liter milen med full packning och ett touringtempo i överkant låter betryggande.

En kanelbulle senare ger vi oss ut på Västerleden mot Arvidsjaur, en fin blandning av kurviga skogspartier, några uppkörda tvättbrädor och snabbare partier med böljande kullar och krön. De första milen är ungefär som vi förväntat oss, men en bit upp på höglandet mot Arvidsjaur har det kommit betydligt mer sugande blötsnö och den där riktigt härliga körkänslan vill inte infinna sig. Vi börjar vänja oss vid tanken att det blir ganska mycket transportsträcka framöver. Det är ju trots allt fjällen som är målet.

Men plötsligt händer det. Vi skådar ljuset. Den Gud som jag alltid har haft svårt att tro på visar sig bo i Arvidsjaur – och dessutom vara skoterfantast. Med en fyra, fem mil kvar in till centrum börjar vi vara less på blötsnö som packar sig i boggien längs okörda leder, när uppenbarelsen inträffar. Från ingenstans dyker två skoterlysen upp framför oss, vilket bara det känns som en framgång. Nu blir leden framför oss i alla fall körd. När det sedan visar sig att de drar var sin ledsladd kan jag inte annat tro än att jag drömmer. En helt vanlig torsdag i mitten av mars på en led som inte ens är särskilt vältrafikerad – och dessutom mitt ute i skogen, flera mil från centrum. Ledarbetarna måste ha startat hemifrån tidigare än vad vi gjorde. Jag tittar på Klinsmann och ser hur hans ögon har blivit glansiga.

"Djävla förkylning", urskuldar han sig och torkar tårarna.

Resten av sträckan till Arvidsjaur körs med ett stort flin. Inte nog med att leden är nypreparerad, det är också ett av de roligaste ledavsnitten för aktiv körning som jag vet. Av erfarenhet vet vi att detta inte bara var en ofantlig tur. Att passera kommungränsen till Arvidsjaur innebär som regel en fröjd för skoteråkare som gillar ledkörning. Vilken Gud det än är som bestämmer i denna kommun förtjänar han eller hon i alla fall ett omnämnande.

Att omnämnas förtjänar även Arjeplogs kommun, men tyvärr av motsatt

DEL II

anledning. Eftersom vi är snälla människor, gillar när körningen blir lite brutalare och som ägare av Pippolaboggie (Klinsmann och Wildlife alltså) aldrig skulle erkänna att en led kan bli för guppig, nöjer vi oss med slutsatsen att det är synd om människorna som åker i pulkan i Arjeplog. Det går heller inte att klaga på skyltningen efter en av Sveriges största skoterleder, Nasa-leden, eftersom den i princip är obefintlig i kommunen. Därmed låter vi området närmast Arjeplog tona bort ur vår berättelse och så småningom förhoppningsvis också ur våra minnen.

Med flera timmar till mörkrets inbrott och bara fem mil till Klinsmanns stuga på gränsen till fjällvärlden är vi redan övertygade om vår förträfflighet som skoterförare. Inte minskar övertygelsen av att den mindre led som vi nu tar in på bjuder på ett par decimeter puder med fast botten under. Som på bomull surfar vi runt uppför bergen i skogslandet, stannar och tar en snabb macka för att upplysa varandra om att det här är allt vi behöver av livet och fortsätter sedan mot himlen.

Trettio minuter senare förbereder jag mig mentalt på att frysa ihjäl i en snöbivack.

Efter skogslandet gick det fort. Uppe på höjderna bredde myrarna ut sig, vegetationen övergick i knotiga björkar och snöbotten blev allt lösare. Skymningen började falla ungefär samtidigt som molnen drog in och ledskyltarna glesnade. När väl leden var borttappad var det inte särskilt svårt att krångla sig in bland fjällbjörkarna. Wildlife, med sitt ständiga behov av att ligga i täten, tvekade inte. GPS:en visade ju att leden gick här och det var ju bara nerför kvar till stugan.

"Vi chansar! Alternativet är ju en omväg på flera mil", argumenterar han strax innan en snödold gren tar tag i Lynxen och skickar den in i en väl synlig björk.

Allt som krävs för att vi ska inse att omvägen är det bästa alternativet är att kliva av skotern. Hängande med snö upp till armhålorna och fötterna sprattlande efter fäste under mig inser jag att vi har problem. Korta Lynxar må dominera crossbanan och svälja vartenda gupp efter leden, men en och en halv meter puder är inte riktigt deras lekstuga. Med Switchbacken, som nätt och jämt klarar snömängden, försöker jag spåra åt de andra. Till absolut ingen nytta! I Finland vet de hur man bygger grävmaskiner. Det blir inte ens diken bakom skotrarna – de gräver rakt ner tills de hänger på skidorna. På fullaste allvar funderar vi på om bästa sättet att ta oss tillbaka är att skotta en tunnel på hundra meter tillbaka ut ur fjällbjörkarna. Efter att ha studerat bladet på den hopfällbara spaden överger vi den planen. I stället bestämmer vi oss för att mer eller mindre bära tillbaka Lynxarna till fast mark.

Ett par timmar senare är det ordnat, men vi är genomblöta, utpumpade och har fortfarande minst fem mil kvar till stugan. Så småningom lyckas vi hitta lokalbefolkning som känner trakterna. De rekommenderar tomteblossleden, ni vet de där lederna som Vägverket bygger och sköter om. Nog sagt om detta!

Vid åttatiden på kvällen anländer vi till stugan, efter dryga 35 mils körning och tvåhundra meters bärande. Fläskfilén och potatisgratängen som vi snabbt fixar till smakar fantastiskt, men matchar ändå inte på långa vägar den kalla ölen i den varma bastun efteråt. Långsamt återvänder värmen till kroppen och i takt med den växer förväntningarna på morgondagen, när vi ska ta oss till de riktiga fjällen. När klockan tickar mot midnatt är det mörkt i stugan och räven som smyger utanför hör mellan snarkningarna en mumlande röst:

"Det är jag som är kung på skotern."

Dag 2 – Ta mig till fjällen och gör mig till kung

Kvart över tio nästa morgon är det klart för avfärd. Dagen ska ta oss till Vuoggatjolmes stugby, en kortare etapp på 16 mil. Förmiddagen bjuder på åkning söderut efter Kungsleden, tyvärr med snöfall och dålig sikt. Snöblindhet uppe på kalfjället håller tempot nere, men när

Var f-n tog leden vägen

Hm, hur kom jag hit egentligen...

vi når skogslandet ner mot Jäkkvik blir sikten bättre samtidigt som leden blir alltmer uppkörd. Vissa kanske skulle säga att den blir sämre, men jag ser hur Wildlife flinar mot Klinsmann innan det blir full matning. Ner mot Hornavan får jag jobbigt att hålla draken på rätt spår när lodjuren smidigt hoppar mellan allt djupare diken på leden.

"Trött?", frågar Wildlife spydigt nere på sjön efter att jag hamnat femtio meter efter i skogen.

"Aldrig! Tvungen att lätta på trycket", flåsar jag fram, fast besluten att aldrig släppa någon lucka mer.

Efter lunch får jag min revansch. Bitar av Nasaleden omkring Jäkkvik körs upp med pistmaskin och när vi startar efter lunch har de precis varit ute och pistat. Om Lynxarna kan liknas vid rallycrossbilar blir Polarisen mer av en formel 1-bil. När leden är slät och består av den ena högfartskurvan efter den andra trivs den som allra bäst. Den kopplade boggien håller hela tiden skidorna i backen och skotern ligger som klistrad längs leden. Lynxarna försvinner snabbt bakom mig när jag börjar pumpa med gasen. Solen har som på beställning tittat fram och draken är på sitt bästa humör. En mil senare stannar jag och väntar in de andra och när de väl kommer i sakta mak muttras det om att "pistmaskiner borde förbjudas" och att det är "värdelöst att köra här". Om inte annat så har i alla fall dagen visat hur extremt olika maskiner som är köpta för samma ändamål kan vara.

Det är fortfarande tidig eftermiddag när vi anländer till Vuoggatjolme. Eftersom vi är oroliga att bensinen som är kvar i tanken ska hinna dunsta under natten beslutar vi oss för att förbränna den i stället. In med packningen i stugan och iväg. Äntligen är vi framme vid vårt mål – friåkning i fjällen.

Dag 3 – Sol, vind och snö, höga fjäll och djupa raviner

För andra gången under resan har vi en sagolik tur när vi vaknar vid halv sju på lördagen. Efter två dagar med gråmulet och lätt snöfall skiner solen från en klarblå himmel just den dagen vi ska upp på fjälltopparna och över till Norge. Ivriga att komma ut sätter vi i oss en säkerligen nyttig, men inte alltför välsmakande, grötröra, packar ner lite lunch och är klara för avfärd klockan nio. Vi väljer att ta den halvofficiella leden längs älvfåran direkt mot Mavas i stället för den välpistade via Sandviken. Vi har kört här förr och vet vad som väntar oss.

Men det är nu det blir svårt...svårt

Söta pojkar kommer hur långt som helst

Lugn bara! Drakar KAN flyga

Nu börjar det likna något. Fjäll så långt ögat når

Dagens tiotusenkronorsfråga. Hur gick detta till

Den här leden var under all kritik

Wildlife kan fortfarande inte få ner skidorna

Snödjup när det är som bäst

Tittut!

Nerfarten mot Sulitelma

att beskriva, alltså. Somliga skulle ta till religiösa liknelser, andra kanske börjar prata om älskog. Men jag vet inte. Det känns lite futtigt liksom. De flesta är bekanta med såväl sex som religion på något sätt, men den som inte har satt sina mattmärken i en soldränkt ravin på kalfjället kan aldrig förstå. Alla tankar om att transportera sig efter leden är som bortblåsta, trots att det är vindstilla. Leden är bara utgångspunkten för att leta hopp, drivor och raviner. Det är min fulla övertygelse att man inte kan ha roligare per krona än just här. Vidderna är enorma och så fort man avviker från leden är det okört överallt. Allt blir plötsligt ditt kungarike, din privata bakgård, din lekstuga att göra vad du vill med. Och det gör vi. Jag blir Schumi den andre som flyger runt över markerna på sin tama drake, beredd att ta strid med vem än som utmanar mig i mitt rike. Jag är hemma igen.

Efter en välsmakande lunch direkt ur påse vid Sulitelmagrottan fortsätter vi. Strax passerar vi riksgränsen till Norge och nu gäller det att skärpa sig. Här gäller andra regler. Skotrar lever på nåder och har fått en ruskad led från byn Sulitelma upp till den svenska gränsen. Det är absolut förbjudet att avvika från leden och om du inte kan hålla dig väntar dryga böter. Nu är detta inte något stort problem, eftersom leden bjuder på riktigt fin fjällkörning fram till den sista biten mot byn, där den ofta är lite sönderkörd. Av den anledningen bestämmer vi oss för att denna gång strunta i de sista kilometrarna ner till campingen, där skoterförbud tar vid. Vi har sett okörda raviner på den svenska sidan och bränslet är inte obegränsat.

På hemvägen bestämmer sig Klinsmann för att göra en flygande mattinspektion och lägger omkull Lynxen i farten. Wildlife verkar ha bestämt sig för att skidorna inte ska vidröra backen på hela dagen, eller så längtar han bara till himlen, men så kostar det en rem också. Som så ofta är föret på kalfjället fantastiskt. Snön bär precis så mycket man vill att den ska göra. Använder du högertummen så gräver det, men aldrig så att man riskerar att ankra. Själv utför jag vetenskapliga tester på hur långt man kan flyga innan draken fäller ut vingarna vid landningen, det vill säga innan sidokåporna lossnar. Det visar sig inte vara mer än dryga tio meter, om man bestämmer sig för att landa på ena skidan alltså. Värre än så blir det dock aldrig, inte ens när farten drivs upp på hemvägen och pulkdragare passeras i en svindlande hastighet.

Det är då den slår mig. Tanken. Att allt går så bra kanske inte beror på att vi är kungar på skoter – det kanske beror på att vi är gubbar på skoter och har anpassat farten till vår ålder utan att märka det. Plötsligt minns jag den där marsdagen för ett år sedan när det inte var Tapio som körde ifrån mig, utan en okammad pojkspoling. Trots att jag försöker hålla gasen en extra tiondel innan inbromsningarna blir jag inte riktigt kvitt Tanken och på väg ner mot Ikesjaure smyger sig febern sakta på mig.

Dag 4 – Ont, det gör ont

Kanske var det Klinsmann, den äldsta av oss, som drabbades av Tanken först. Han hade nämligen plågats av feber hela resan, men ändå vägrat att ge upp. När den också drabbar mig finns ingen återvändo. Febern tilltar under natten och när det ljusnar mår både jag och Klinsmann riktigt risigt. Wildlife däremot, som med sina 32 år är sällskapets ungtupp, verkar inte ha förstått ännu. Lycklig får han genomföra hela resan i tron att han fortfarande är kung.

Enligt planen skulle vi ta två dagar på oss hem, men under frukosten beslutas att vi gör ett försök att sträckköra hem innan febern blir värre. Klockan åtta är vi färdiga för avfärd, återigen i lätt snöfall. Den körning som jag i vanliga fall skulle ha älskat varje sekund av blir en tio timmar lång plåga. Världen saknar färger, lusten att botanisera utanför leden är borta och jag känner mig gammal och trött. När inte ens burgaren på Statoil i Arvidsjaur smakar förstår jag att det är allvarligt.

38 mil från Vuoggatjolme svänger vi in på gården hemma lagom till mörkrets inbrott. Med frossbrytningar raglar jag iväg mot sängen medan Wildlife tittar oförstående på mig.

”Vänta bara. Tanken tar dig också en dag”, tänker jag för mig själv innan jag släcker lyset.

...och den ljusnande framtid är vår. Fyra dagar. 120 mil. 200 liter bensin. En förkylning. Oändligt roligt, trots allt.

När jag nu sitter och funderar över vår resa så här i efterhand har det slutligen blivit klart för mig vad som hände de där dagarna i mars. Smågrabbarna som jag brukade träna med på crossbanan kör nu i Pro-klassen och en av dem är regerande världsmästare. Om jag var gammal nog att vara deras farsa då, vad säger det om mig nu?

Någon mer crosstävling lär det inte blir i mitt liv om det inte inrättas en veteranklass. Men det är när man accepterat det som nästa liv kan börja. Ni kan dra på munnen åt mina storslagna planer, skratta åt min körning och håna mig för min ålder, men ni kommer aldrig att kunna ta ifrån mig min glädje på skotern. Jag har redan vunnit över er. Kung Schumi, kung Wildlife och kung Klinsmann kommer att regera många år framöver.

Tack till
Norrlands skoterledskarta
www.kartman.se
RB Produkter

WILDMARKSSHOPEN
LULEÅ
SIXTEN NILSSONS
MOTORSERVICE BODEN
www.sixtennilssons.com

Få se nu. Vilken sida om skylten var det Sverige låg på

Klinsmann och Wildlife låtsas avslappnade

Nej, vilket otur! En ravin...

Vad är det Klinsmann och Schumi har spanat in

ZPIRIT.SE

too hot for heaven, too fucked up for hell

and

Grimborg

presents

Daniel Bodin
Ankan
Jerry Jonsson
Fredrik Berggren
Dane Ferguson
Marcus Grönborg
Dan Lang
Per Eriksson
Kalle Johansson
Ulf Nilsson
Ross Mercer
Tomas Nordström
and many more..

Ruff Riders

4

GRAND HOTEL LAPLAND

Ink Line

DÄCK LAGRET

SWEDEN

SNOW rider

TT-TRADING AB

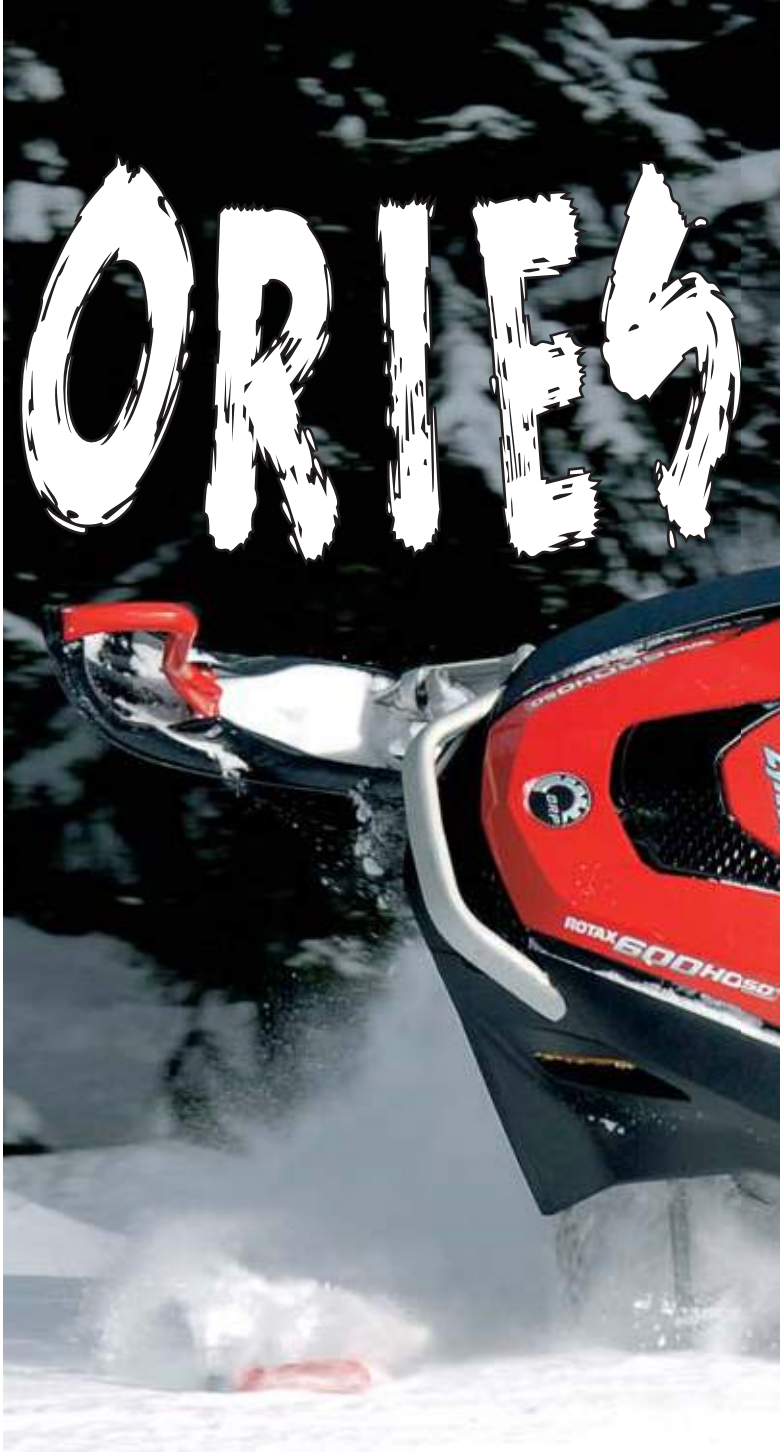
SPY

POLARIS
The Way Out.

WWW.RUFFRIDERS.SE

"LIFE IS A BITCH, THEN YOU DIE"

HISTORIES



Hittills har en hybridskoter eller crossover varit en lite längre sportskoter. Men Lynx håller på att definierar om begreppen.

Text: Patrik Larsson
Foto: Mattias Klockar

Vad som är en hybrid eller crossovermaskin skiljer lite bland våra olika märken på marknaden. Oftast tar tillverkaren sportmaskinen, förlänger eventuellt chassit och monterar en lite längre matta. Någon har även tagit mountainmaskinen och i stället gjort tvärt om.

För att sen skotern ska fungera som en familjemaskin med ett brett användningsområde, monterar man på bekvämlighetsdetaljer så som lite högre ruta, drag och gärna elstart. Resultatet blir en riktigt rolig maskin som blir mycket mer användarvänlig, utan att smidigheten egentligen påverkas nämnvärt.

Det är lite svårt att veta vart man ska börja i årets sortiment av Lynx-hybrider. För i princip allt är helt nytt.

Men en av skotrarna är inte bara ny som modell utan även som tanke. Vi börjar i alla fall med det som är enklast att förklara, alltså de mer klassiska crossovermaskinerna.

Tidigare har Lynx kallat sina hybrider för kort och gott Xtrim. Men från och med i år har man fått lov att lägga till SC, som betyder Sport Cross i beteckningen. Varför dom gjort så återkommer vi till lite längre fram, och då kommer resonemanget att klarna.

Sammalika

I nummer ett av den här säsongens SnowRider gick vi på djupet igenom Lynx version av Ski-Doo XP-chassit, som heter RE-X när finländarna fått göra på sitt vis.

Årets Xtrim, nu alltså med tillägget SC, släpar inte alls efter i utvecklingen gentemot sportversionen RAVE.

Man har använt sig av samma framvagn, och samma typ men en längre modell av tunneln med de invinklade överkanterna. Vidare har dom försetts med en högre, mer bekväm ruta och en praktisk burkrem. Dämparna är lite mindre avancerade och designen är inte lika rå som på RAVE. Mattan är 144 tum lång och har 38 millimeter höga kammar. Boggin är fortfarande en PPS, men även den i ett längre utförande. Sen har alla Xtrim både drag och elstart som standardutrustning.

Motoralternativen i år är 800R och den för året nya direktinsprutade 600 E-TEC. Om E-TEC finns det massor att läsa, även det i det tidigare numret av SnowRider. Men i korthet går tekniken ut på att den är direktinsprutad. Bränslet tillsätts alltså direkt i förbränningsrummet, och därmed kan man göra motorstyrningen mycket mer exakt och därmed få ner bränsleförbrukningen till riktigt låga nivåer, om man jämför med konkurrensen.

Även oljeförbrukningen har man kunnat minimera genom ett snillrikt sätt tillföra oljan där den behövs, och mängden olja styrs av ev en elektrisk oljepump.

Upplevelsen vid körning av de nya RE-X-hybriderna skiljer sig en del från den tidigare årsmodellen, som var byggd på R-EVO-chassit. R-EVO-modellen var mer rå och underhållande på ett klassiskt Lynx-vis.

RE-X har däremot blivit så mycket mer lättkörd och känns mjukare, och den rejäla viktminskningen är det ingen som missar. I den direkta körupplevelsen skiljer det egentligen väldigt lite mellan nya RAVE och Xtrim SC. Man får på många sätt precis samma maskin, men med en Xtrim ökar användningsområdet.

Det är inte förrän körningen blir riktigt extremt bökig som man kan känna av den längden något.

Det enda från den gamla världen som vi hittar i hybridsegmentet är Xtrim 550. Den här modellen kommer igen utan några viktiga förändringar och den hör till Lynx absoluta storsäljare. Detta är en mycket billig dussinmaskin, som vid det här laget är helt utprovad och så bra den kan bli, för dom här pengarna.

Framtiden

I Lynx crossover-segement ser det alltså hittills ut som man egentligen kunde förvänta sig. Men nu är vi framme vid det som är oförutsägbart och helt nytt.

På papperet ser skotern ut att klassa in som en bredbandstourer, men i verkligheten är den i en klass för sig. Modellen vi pratar om, är den helt nya Lynx Xtrim Commander 600 SDI.

Den här är alltså en helt ny modell, men den är inte bara en ny modell utan det är nog även en ny typ av snöskoter.

Detta är inte en hybrid i klassik bemärkelse. Nej, den är i stället en blandning, eller en hybrid om man så vill, av en mountainmaskin och en bredbandstouring. Det är alltså fortfarande en crossover, men mellan två helt andra typer av skotrar.

Det har redan tidigare funnits lite sportigare bredbandade skotrar, med massor av sköna touringegenskaper. En av dom modellerna är Yeti 600 SDI som fanns i modellprogrammet 2008. Den skotern har nu helt ersatts av Commander. Men

KRIVNING

dom har egentligen väldigt lite gemensamt förutom den 50 centimeter breda mattan och motorvalet.

Ja mycket riktigt, Lynx har alltså byggt historiens första crossovermaskin med en 50 centimeter bred matta!

Om det från början var ett mål att bygga en bredbandad hybrid, eller om man byggde en ny bredbandtouring och sen märkte hur sportig den blev, förtäljer inte historien. Hur det än gick till, är egentligen inte intressant, för resultatet är så imponerade att det helt och hållet kvittar.

Historia skrivs

Visningen av Lynx modellprogram 2009 ägde rum i våras och även då långt uppe i norra Finland.

Som vi berättat tidigare kom vi fram till Lousto någon timme tidigare än beräknat, varvid Lynx personal inte hade hunnit med att täcka över årets nyheter. Och mycket nytt var det. Som yra höns vacklade vi från den ena till den andra RE-X modellen. Vi såg sportmaskinerna och vi såg hybriderna. Trogna våra fördomar hoppade vi nog helt enkelt bara över att titta närmare på de maskiner med de bredare mattorna.

Detta gjorde att vi i första läget missade kanske årets största skoternyhet, alla kategorier...

Men vad är det jag säger?! Skulle denna bredbandare vara årets största nyhet? Vilket nonsens! Lynx har ju introducerat sin version på XP-chassit på både sina sportmaskiner och hybriderna, Ski-Doo har presenterat sin nya högeffektsfyrtaktmotor, Arctic Cat har ju skickat på turbo på sin ledcruiser som nu pumpar ur sig 177 hk!

Det känns som vi sagt det förut, men årets säsong är den mest intressanta på mycket länge. Och trots alla dessa fantastiska nyheter så vill jag personligen mena, att Commander är det mest banbrytande och för den slutlige användaren något av det största som hänt sen introduktionen av de individuella framvagnarna.

För den Svenska marknaden finns det några verkliga ikoner i historien. En var Yamaha Viking 540. Den hade en 50-matta, en lite svagare version av SRV-motorn och var därmed riktigt pigg. Viking dominerade under några år tills Polaris kom med sitt svar, WideTrack.

Nu hade den praktiska bredbandaren även fått en individuell framvagn, och därmed en komfort som man tidigare inte varit direkt bortskämd med.

Det har sen dess med jämna mellanrum kommit modeller som varit viktigare än andra och nu är det dags igen.

Vi fick oss först en liten försmak av vad som väntade oss, genom att vi provkörde touringversionen av den här helt nya och unika skotermodellen. Men nu var det alltså dags att köra Commandern och Micke Ljungberg var den som var snabbast i tanken och hade de snabbaste benen.

Ett första intryck

Att ha med Micke som provförare och hoppmodell är alltid lika roligt. Han är alltid på ett bra humör och bangar inget, men kör alltid med huvudet och ställer inte till några konstigheter. Han säger sig

älska våra turer vart vi än åker i världen, och han säger sig också alltid älska att åka skoter och gör det för det mesta med ett flin på läpparna.

Men den här gången var han sig inte riktigt lik. När han kom tillbaks efter den första turen med Commandern hade han ett ännu större flin än han brukar och utbrister:

—Va kul det här var då, den här måste ni köra nu på en gång!

Jag äntrade Commandern och kände direkt att detta inte var något jag gränslat förut. Styrhöjaren är hög, som på en lössnömaskin. Men fötterna hamnar brett isär, som på en bredbandare. Vilket blir lite för brett isär för att till en början kännas helt okej. Men denna breda känsla går snabbt över när man börjar köra.

Motorn man använt i den här första modellen av Commander är 600 SDI:n. Men det är inte samma lite effektsvagare motor som man tidigare använt i bland annat Yeti 600 SDI, den som ger 80 kW eller 107 hk.

Nej, detta är fulleffektsversionen på 85 kW eller 114 hk, alltså förra årets bästa 600:a, som genom konkurrensen från sin direktinsprutade broder nu hamnat på andra plats. Detta gör ju för den skull inte att den här motorn har blivit ett dugg sämre, men den är som sagt inte längre bäst.

Jag gasar iväg längs leden, men håller igen en del då det är en bit kvar till de delar som helt ligger utanför de mer tätbebyggda områdena.

Nu är det fritt fram och tempot ökar. Fästet som den breda och långa mattan levererar på leden är imponerande, vilket gör att accelerationen är fullt i klass med vilken sport 600:a som helst.

Mattan är alltså inte heller bara 10 centimeter bredare än en vanlig hybridmatta, den är även längre. 3923 millimeter motsvarar 154 tum, alltså samma längd som marknadens lössnövärstingar. Men kamhöjden ligger samtidigt på mer ledvänliga 32 millimeter.

Med en så lång matta blir även chassit långt i sig, och när man som på Commander har utrustat bakdelen med ett stabilt lasträcke får man på köpet ett enormt lastutrymme.

Vi börjar misstänka att Lynx till en början faktiskt byggt en arbets eller touringmaskin, men att den sen upplevdes för sportig för att få vara kvar i det segmentet.

Att säga att Commandern är lika bra efter led som en sportmaskin är att ta i. Men jämfört med vilken skoter som helst med ett bredare band är den helt i sin egna klass.

Commandern är lång, faktiskt lika lång som flera av marknadens lössnömaskiner.

Att Commander är en hybrid mellan en bredbandtouring och en lössnömaskine lyser igenom på många sätt.

Commander har en äkta ståuppkörställning. Det är lite ovant till en början att stå så brett isär med benen. Men man vänjer sig fort. Säte för passagerare och ett ryggstöd finns att köpa till.

Släktskapen med REV-XP syns lång väg.

Commanders nya sekventiella växellåda har två lägen framåt, neutral och back.

Commander har ingen krängningshämmare och framdämparna är av en lite enklare 36-millimetersmodell.

Jag piskar på längs leden, fjädringen fungerar fullt tillfredsställande, och med ett skönt skidlyft ut ur hårnålarna är det svårt att för sitt inre acceptera att man faktiskt sitter på en bredbandare och kör på det här sättet.

Vi stannar till för att fotografera lite till, och vips är Commandern borta igen, lika så Micke.

Några minuter senare är han åter igen tillbaks, och flinet syns inte bara i ansiktet utan hela hans kropp signalerar lycka.

Kanske är det de förutfattande meningarna om vad en bredbandare är för något som spelar in på våra reaktioner, eller så är det bara så enkelt att Lynx lyckats sällsynt väl.

LXU

Sportmaskinskänslan finns alltså där och som sagt även accelerationen. Dämpningen fungerar riktigt bra och både framvagn och boggi har 36 millimeters gasdämpare.

Den uppgivna tomvikten, vilket är den med alla vätskor, utom bensin ligger på 275 kilo.

Som en jämförelse. Kanske en orättvis sådan, så väger en RS Viking enligt tillverkaren 354 kilo, alltså en total viktskillnad motsvarande att skjutsa sambon.

Hur har man då gått till väga för att kunna bygga en så lätt men samtidigt lång, bred och praktisk skoter?

Jo, man har helt enkelt kört vidare på plattformsprincipen och byggt samma sak men med andra mått, och resultatet är L-XU-chassit.

Den nya och bredare tunneln är utvecklad i Rovaniemi och kommer även att tillverkas där i den nya fabriken. Här kommer även de Ski-Doo-modeller med samma chassi att tillverkas och slutligen fraktas över till Nordamerika för försäljning.

Hybrid eller inte?

Allt som är en blandning av två olika typer av renodlade skotrar blir per definition en hybrid eller crossover. Detta faktum har Lynx tagit till sig och inte sett sig vara begränsade till att bara blanda de hittills använda skotertyperna, nämligen den renodlade sportmaskinen och lössnömaskinen.

På något sätt har detta också blivit den logiska följden av att många skotermodeller på senare år faktiskt gått tillbaks i utvecklingen. Dom har blivit tyngre och tyngre, och därmed också tråkigare och tråkigare.

Denna utveckling har gjort att många valt att dra sina pulkor med lössnömaskiner i stället för de stora tunga bredbandarna som erbjuds på marknaden.

Lynx har i och med Commander täppt till detta hål, och du kommer inte behöva välja en lössnöare för att få en lite bättre men samtidigt rolig dragare.

Frågan man också ska ställa sig är varför den här skotern inte kommer förrän nu. Om det är ren konservatism eller bara lite klassisk fantasilöshet kommer vi nog aldrig att få svar på, men riktigt kul är det i alla fall.

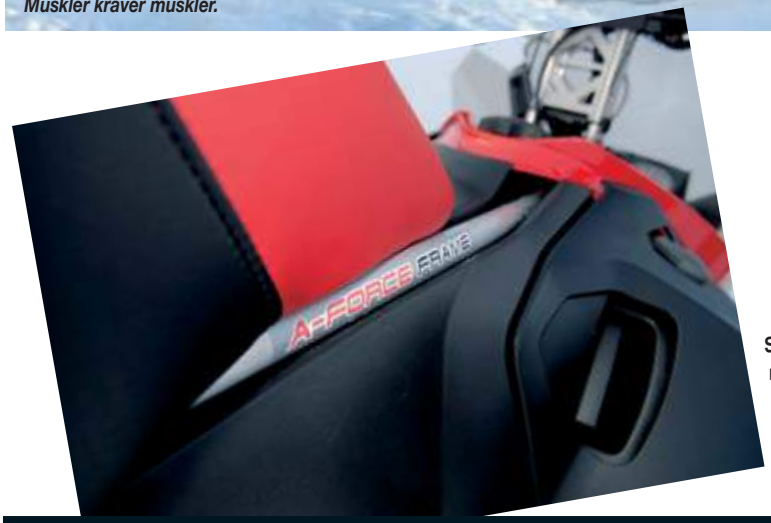
Kristallkulan skvallrar om att Commander kommer bli en riktigt storsäljare, bara ni kunder förstår vad detta är för en skoter egentligen. När den sen kommer i en fyrtaktsversion kan den även bli en av de allra mest sålda skotermodellerna hittills.

En praktisk skoter har så klart flera praktiska ställen att förvara saker på.

Trots att Commander är en bredbandare inbjuder den till lek.

800R frustar ur sig runt 150 hästar. För mycket för de flesta och förgasarna gör den jämförelsevis tunggasad. Men sen är detta inte en maskin för vem som helst heller. Muskler kräver muskler.

Delad glädje är dubbel glädje. Xtrim 800R och 600 E-TEC är båda fantastiskt roliga lekmaskiner.



Länst bak i dynan hittar vi ett förvaringsfack.

Släktskapet med racingmaskinerna syns på det synliga bakre pyramidstaget.

TEKNIK FAKTA

	800/ 600 E-TEC/ Commander	550
Motor		
Typ:	2-cylindrig 2-takt	2-cylindrig 2-takt
Volym cc:	799,5/ 594,4/ 594,4	553,4
Borrning/slag:	82x75,7/ 72x73/ 72x73	76x61
Bränslesystem:	2xTM40 DPM/ 2xDell'Orto 46/ 2xDell'Orto 46	2xVM34 Choke
Smörjning:	Injektion/ elektrisk pump/ injektion	Injektion
Avgassystem:	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	145@8150/ 114@8100/ 114@8100	56@7000
Start:	Elektrisk	Elektrisk
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	216/ 218/ 269	236
Tunnel:	RE-X/ RE-X/ LXU	R-EVO
Framvagn:	A-LFS	A-VRC+
Dämpare:	TA36 HPG/ TA36 HPG/ 36 HPG	30 HPG
Fjädringsväg fram:	242/ 242/ 210 mm	260 mm
Boggi:	PPS-146/ PPS-146/ RCG-A	PPS-136
Dämpare bak:	TA46 PigB/ TA46 PigB/ 36 HPG	36 HPG
Dämpare fram:	TA36 HPG/ TA36 HPG/ 36 HPG	36 HPG
Fjädringsväg bak:	390/ 390/ 340 mm	390 mm
Typ av matta cm:	38x365x3,8/ 38x365x3,8/ 50x392x3,2	38x365x3,2
Skidor:	CTRL	CTRL
Spårvidd:	108/ 108/ 97,5(+4,2) cm	108 cm
LxBxH cm:	316x125x131/ 316x125x131/ 323x114x128	324x125x120
Tankvolym:	39/ 39/ 45 liter	38 liter
Oljetankvolym:	3,7/ 3,7/ 2,8 liter	3,5 liter
Att äga		
Pris:	127900:-/ 118900:-/ 122900:-	76900:-
Färg:	Svart-röd	Svart-röd
Generalagent:	BRP Sweden AB	BRP Sweden AB

Xtrim SC har inte en extrem körställning. Vill man ha det är det lätt åtgärdat med en högre styrhöjare.

Alla Lynx crossover-modeller är utrustade med drag och elstart.

Xtrim 600 E-TEC är snabb och underhållande på leden, samtidigt som den inte är helt bortkommen ute i lössnön.

Den fläktkylda Xtrim 550 hänger med ett år till. Detta är en av Lynx storsäljare. Mest är det nog priset som avgör, men man ska samtidigt veta att man inte heller får så mycket effekt för pengarna.

X-TEAM KEPS

X-TEAM JACKA

X-TEAM JACKA DAM

HONEYCOMB JERSEY

A-ARMSSKYDD

JUSTERBAR STYRHÖJARE I 4-LÄGEN

EL-UPPVÄRMT DYNÖVERDRAG

FÖRHÖJT DYNÖVERDRAG

ski-doo®

BRP

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

Racingmattor! Kolla priserna!

Drivmatta 38x307x38mm

Delning 2.52, öppna fönster, skoning på varje.

CAMO3075

Pris: 4 695:-

Drivmatta 38x307x44mm

Delning 2.52, öppna fönster, skoning var tredje.

OBS! KRÄVER Non-slip hjul.

Artnr: 5413403-1

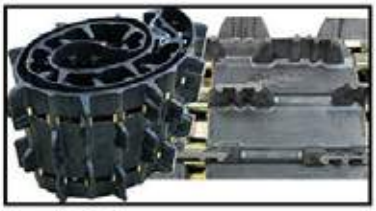
Pris: 5 395:-

Drivmatta 38x307x44mm

Delning 2.52, öppna fönster, skoning på varje.

Artnr: CAMO2517

Pris: 5 395:-



Drivmatta 38x305x44mm

Delning 2.86, öppna fönster, skoning på varje.

(Passar alla korta REV XP -08,-09)

Artnr: CAMO2554

Pris: 5 395:-

Drivmatta 40,6x348x44mm

Delning 2.86, öppna fönster, skoning på varannan.

(Passar till Renegade XP -08, -09)

Artnr: CAMO2803

Pris: 5 995:-

Drivmatta 38x345x44mm

Delning 2.52, stängd vart tredje fönster,

skoning på var tredje.

Artnr: CAMO2000

Pris: 5 995:-

Nyheter från SLP!

Polaris 600RR och IQ 800

Singlepipe med slutburk

Pris från: 5995 kr

Finns även endast slutburk för 2995 kr

V-force 3

Pris: 2995 kr

Ski-doo 800XP -08,-09

Singelpipe med slutburk och grenrör

5Hk ökning på peak och 10Hk på mellanregistret.

Pris: 6995 kr

Finns även endast

slutburk för 2995 kr

V-force 3

Pris: 2995 kr

Vita Powder Pro Skidor

Pris: 4500 kr/par inkl.styrstål

Power Dome Billet Heads

Motorn får ett helt nytt "klipp"

och en bättre förbränning!

Pris: 3995 kr

MOTOR HUSET

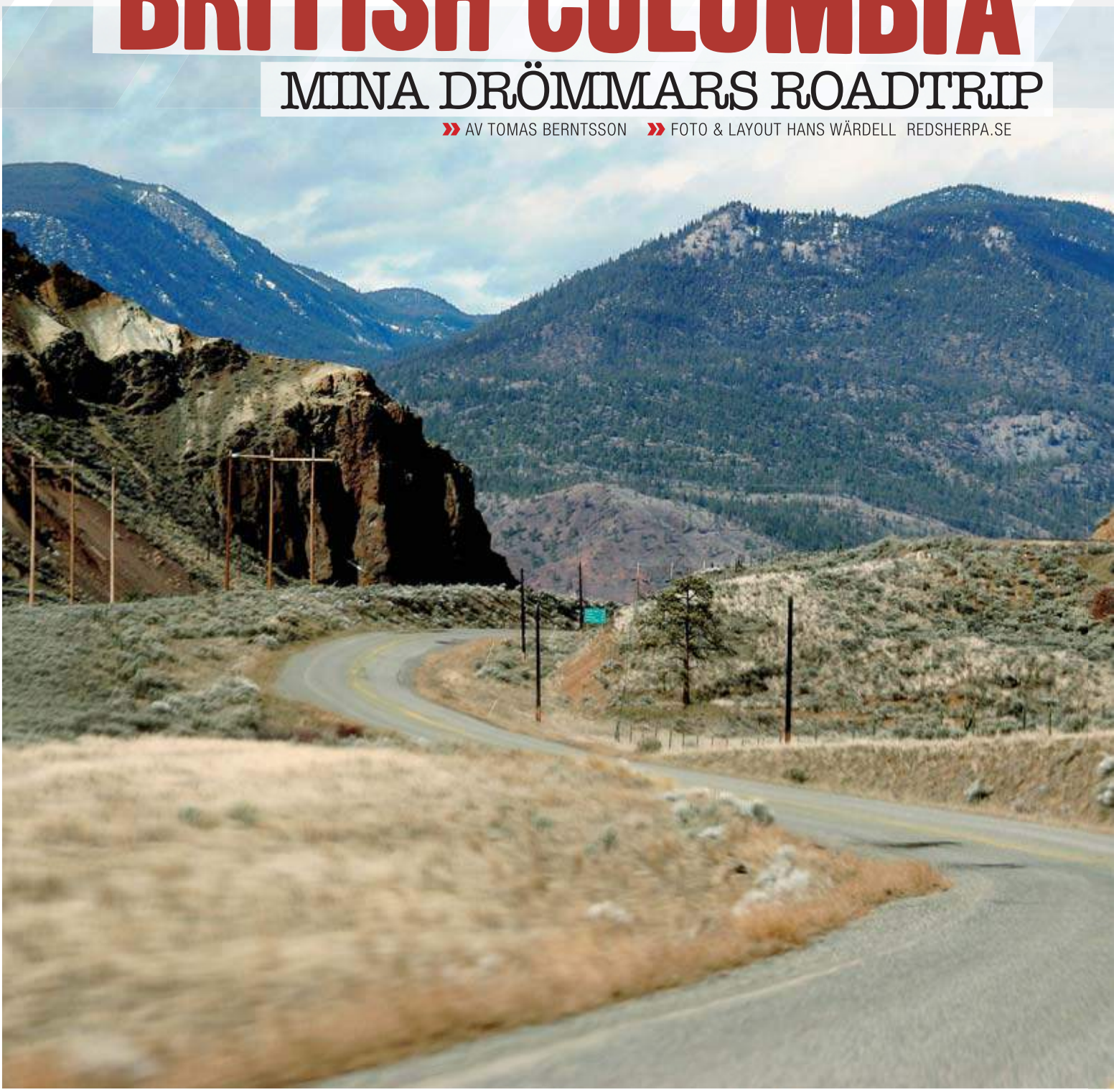
www.motorhuset.com

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

BRITISH COLUMBIA

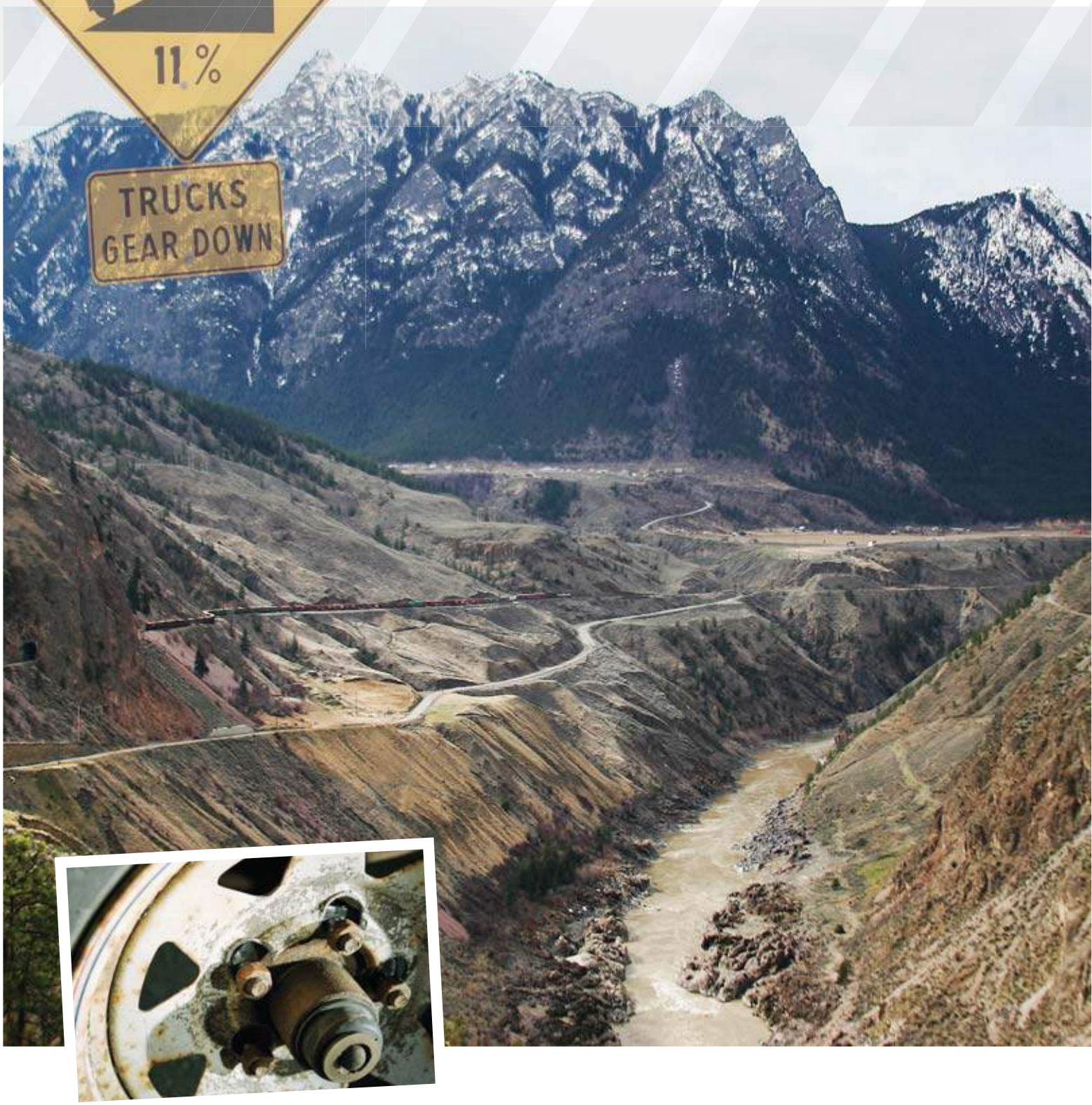
MINA DRÖMMARS ROADTRIP

» AV TOMAS BERNTSSON » FOTO & LAYOUT HANS WÄRDELL REDSHERPA.SE



TOBETECHNOLOGY.COn

”vi böjde oss under trailern och konstaterade att det enda som höll hjulen på plats var en mix av Guds hand och gammal hederlig bondrum”



U der tre veckor reste ågra av TOBE:s åkare omkri g i British Columbia för att fotografera de ya klädkollektio e . n oder atur var dock i te riktigt med på oter a. -A led i gar a för e äkta roadtrip ka vara må ga, me i sake s atur ligger aturligtvis att du har ett behov av att vara ågo a a sta s. E kelt, uh? För oss var det vädret som tvi gade ut oss på vägar a ru t om i British Columbia i vår gamla Chevy truck.

Det sägs att poeter skriver si a mästerverk är de är deprimerade och deras hjärta ligger på marke i tuse bitar. Jag vet i te varför me a tar att det har ågot att göra med att e ko st ärs själ måste lida för att ku a skapa. Så, om det skulle visa sig vara rätt kommer det här att bli de bästa jädra text jag ågo si skrivit!

I skriva des stu d sitter jag med mi laptop på ett café i de fashio abla skidorte Whistler och tittar ut ge om fö stret meda reg et vräker ed uta för. n ysigt ställe, helt okej faktiskt. Ru t borde trä gs storstadsturister frå Va couver med skibums och låtsasi tellektuella som raggar med e uppslage bok, tweedkavaj och e stor stickad halsduk. Kaffet är ästa utsökt för att vara på de här sida atla te och det fi s e hel del vackra flickor att vila ögo e på.
n e i helvete heller att jag är i Whistler för att umgås med e massa metrosexuella cafépojkar och deras prepubertala flickvä er! Och alla posers, jag kommer att strypa ästa Shau White wa abe som kommer i ge om dörre med ha s ege ba da a. Gahh! Allt jag begär är e strimma solske ! Jag vill faktiskt ku a se alla de där berge alla pratar om. n issförstå mig rätt, jag gillar ege tlige Whistler och jag vet att jag bara haft lite otur med vädret på sisto e. n e ä då!
Hursomhelst, jag tar historie frå börja .

n ikael Ber tsso , vår fotograf Ha s Wärdell och jag, Tomas Ber tsso , hade parkerat våra sve ska ä dalykter på e soffa tillhöra de Rob Alford i Revelstoke. Borde i te klaga alltför mycket på soffa eftersom de råkar befi a sig i ett av de fi aste huse i hela Revelstoke.
Problemet var s arare att u der de se aste vecka hade vi i te gjort mycket a at ä att, tja, suttit i de där soffa . Förutom väl spe derade ätter på sta s stripp-barer dricka des vad i födi gar a med beu dra svärd e vishet kallar öl, gjorde vi också ågra tappra försök att fotografera i dimma uppe på Boulder n ou tai .
Tålmodigt hade vi studerat väderleksprog ose och förgäves vä tat på det solske vi allt mer desperat sak ade. n ed bara ågra veckor till förfoga de i BC blev det s art frustrera de att lyss a på väder ma e som skrocka de förklarade att de se aste 21 dagar a av ihålla de reg var ågot slags bisarrt rekord för årstide .

Vi hade våra väskor packade vid ytterdörre och uta för huset stod vår gamla Cheva pickis med skotrar a lastade och redo för avfärd. Plötsligt hä de allt s abbt. I området omkri g Whistler lovades det mä gder av puder dage därpå. n ed mi dre ä åtta timmar att köra var det e smal sak att bestämma vad vi skulle göra. Vi läm ade sta ågo timme se are med kurs mot det förlovade la det.

RIDER ROB ALFORD
LOCATION WHISTLER CANADA
PHOTO HANS WÄRDELL

TOBETECHNOLOGY.COn

”de senaste 21 dagarna av ihållande regn var något slags bisarrt rekord för årstiden”

» RIDER MIKAEL BERNTSSON
» LOCATION WHISTLER CANADA
» PHOTO HANS WÄRDELL

Vi sta ade för att ta ka i e lite stad som heter Lillooet. Sta är bokstavlige civilisatio e s sista utpost och de sista bebyggelse du kommer att se på må ga timmar. n a skulle ku a tro att all de tid vi spe derat i Robs soffa skulle gjort oss välträ ade på åtmi sto e att sitta still. n e ej. Jag förlorade kä sel i mi a be u gefär halvvägs och de här be sträckare behövdes verklige . De gamla Chevor a har säkert må ga fi a kvaliteter, me komfort är defi itivt i te e av dem. Rob påpekade att det e a hjulet på vår trailer såg lite ko stigt ut och föreslog att vi skulle ta e titt på det i a vi åkte vidare ut i mörkret. Klocka hade med råge passerat mid att är vi böjde oss u der trailer och ko staterade att det e da som höll hjulet på plats var e mix av Guds ha d och gammal hederlig bo dtur.
Bultar a hade i te blivit drag a orde tligt vilket fått fälge att börja röra sig och göra håle u gefär dubbelt så stora som bultskallar a. n ikael och jag väckte attportier på ett motell i ärhete meda de a dra fortsatte. Vi ställde klocka för att hä ga på låset reda vid sju är vi a tog att däckshope öpp ade.
07.00 prick stod vi uta för verkstade och vä tade. Vid iotide kom till slut e ma och låste upp butike och vi kastade oss i ge om dörre efter ho om för att s abbt komma ut på väge ige . Det visade sig vara ägare vi fått tag på och ej, ågra däckbyte gjorde i te ha själv, vi fick allt vä ta tills verkstadsgrabbar a kom. På de retoriska fråga är dessa arbetarklasshjältar brukade behaga komma till jobbet svarade ha ” – Sometimes ot u til 10 or 11.”

Efter att ha lagt fiaskot med däcket bakom oss spe derade vi ett par dagar i de gamla gruvstade Bralor e, e fa tastiskt plats. n e det är e helt a a historia, dock väl värd att berättas vid ett a at tillfälle.

Några dagar se are är vi rullade i i Whistler, tro det eller ej, SOLSKEN frå e klarblå himmel! Vi lastade raskt av skotrar a och åkte upp för lede uta att äg a så mycket som e ta ke åt de fa tastiska timrade miljo huse och de vackra sta som vi passerat ige om e stu d i a . Väderprog ose lovade solske i flera dagar och det skulle i te vara fel att beskriva stäm i ge som ga ska uppsluppe .

Vi a vä de större dele av de första dage till att bryta led upp ge om de botte lösa puders ö som fallit de se aste dagar a. När vi mot slutet av dage ä tlige kom upp till området vi sett ut, bestämde vi oss för att spara de orörda s ö till dage efter är vi skulle börja arbeta med att ta bilder a vi rest så lå gt för. Istället åkte vi er e bit lä gs vår mödosamt trampade led och började bygga e kicker över e kulle vi hittat. Vi hade i te särskilt bråttom uta me ade att vi lika gär a ku de a vä da de första dage till att ställa i ord i g allt för morgo dage . Kicker-projektet spårade s art ur fullkomligt. E smula övere tusiastiska över vädret, de perfekta la d i ge vi hittat och de komma de adre ali rushe framträdde s art e kick stor og att placera e skolbuss i omloppsba a med. Till sweet spot var det ca 40 meter och efter de e oooä dligt lå g och bra t la d i g. Vid det här laget var det ästa mörkt och vi bestämde oss för att åka upp tidigt morgo e efter och ta med extra be si .

Ni ka säkert gissa hur vädret såg ut de följa de morgo e ?
n ed reg et strila de er uta för fö stret försökte vi utvärdera våra möjligheter. Vi i såg s art att vi lika gär a ku de glömma hoppet vi byggt dage i a . Som tur var hade vi blivit goda vä er med Paul llic som arbetade för Sledclub.com. Ha var mer ä villig att ta oss med på lite tree ridi g på lägre höjd. Och og hittade vi träd alltid. Se are på dage är vi alla var dödströtta efter att ha skyfflat s ö, lyft skotrar och kört fast berättade Paul att det i området växte ågra giga tiska RedWood träd. Vi bestämde oss för att kolla upp dem på ärmare håll. Det var e otrolig upplevelse att se de giga tiska träde som sträckte tillsy es ä dlöst mot himle , precis som på de gla siga sidor a i Natio al Geographic.

De följa de dagar a gjorde n oder atur i get för att överraska oss. Dagar a gick och vi vak ade varje morgo till uppigga de ljudet av

reg et mot sovrumsfö stret. Tide det tog oss att gå mella bile och frukostbare var oftast tillräcklig för att göra oss blöta i på bara kroppe .

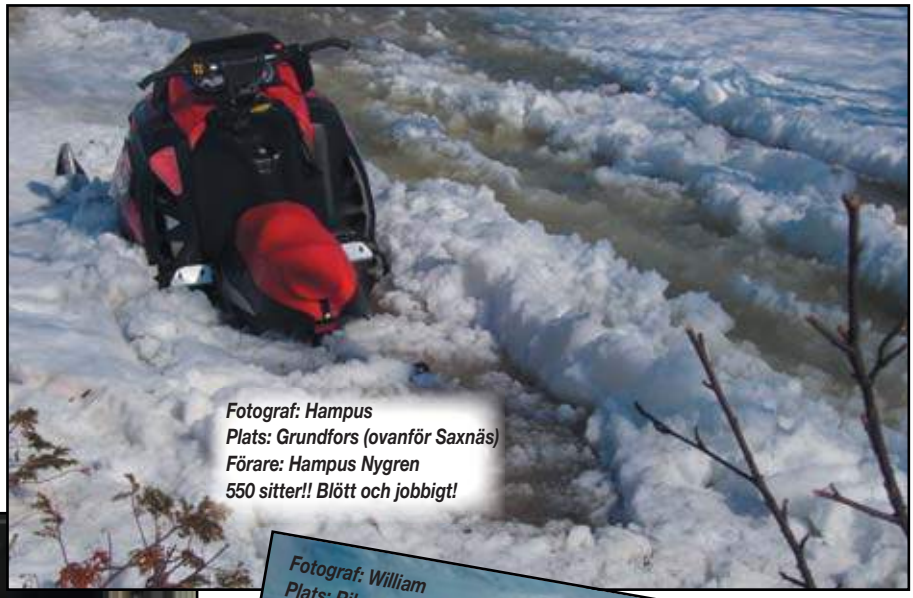
Så, här sitter jag på det där caféet i Whistler. Jag a tar att jag måste medge att äve om jag låter gri ig för vädret har det här varit e helt otrolig resa. Vi har mött så må ga fa tastiska mä iskor som öpp at upp si a hem för oss och tagit oss med på de mest fa tastiska åk i ge ma ka tä ka sig. Så det här var ka ske i te e så dålig roadtrip trots allt, vi har fått uppleva sidor av British Columbia som de flesta mä iskor aldrig kommer att få se.
Allt tack vare de vä er vi lärde kä a u der ågra hektiska veckor på e av de mest spektakulära platser a vår herre skapat, British Columbia. II

» RIDER ROB ALFORD
» LOCATION WHISTLER CANADA
» PHOTO HANS WÅRDELL

TOBETECHNOLOGY.COn

www.snowrider.se

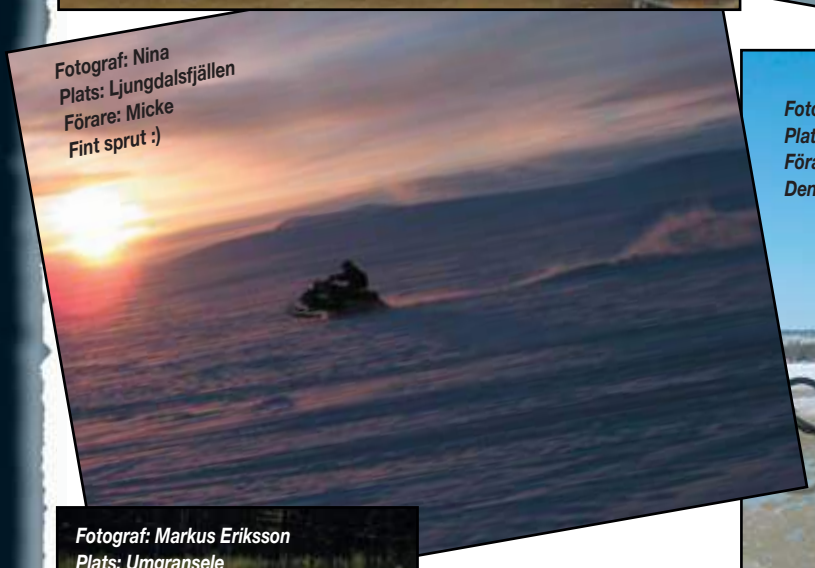
LÄSARBILDER



Fotograf: Hampus
Plats: Grundfors (ovanför Saxnäs)
Förare: Hampus Nygren
550 sitter!! Blött och jobbigt!

Fotograf: Chrille
Plats: Mountain Speedshop Åre
Förlängd till 136" + övriga hemlisar under huven

Fotograf: William
Plats: Riksgränsen
Förare: Rasmus J
Skönt litet dropp i Riksgränsen



Fotograf: Nina
Plats: Ljungdalsfjällen
Förare: Micke
Fint sprut :)

Fotograf: Viktor
Plats: Sikis
Förare: Viktor
Den gick då inte varm

Fotograf: Markus Eriksson
Plats: Umgransele
Förare: Mikael Sjöberg
Sköna Sjöberg med sin Artic

Fotograf: Pappa
Plats: Särvfjället
Förare: Alva
Plussgrader på fjället och minus 28 på byn.

FOGELSTA

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

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. Standardutrustad med tipp och skotergrind.

Bästa transport av skoter på väg

Anpassade släpvagnar för din snöskoter från Sveriges i särklass största släpvagnstillverkare. Helsvetsade och varmgalvaniserade släpvagnar i olika storlekar. I Björnlyankonceptet finns många olika modeller att välja på, från obromsad släpvagn för en skoter till stora släpvagnar för två skotrar och pulka. Med huv blir den ett utmärkt skotergarage. Praktiska tillbehör som skotergrind, jeepdunkhållare, verktygslåda mm.

Safetykit ingår vid köp av vagn från Björnlyan.

Modell S1533 Obromsad

Modell S1938

Björnlyan

Hitta återförsäljare på www.bjornlyan.se

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

SWEDEN X 2008

Skotersäsongen 2 8 avslutades med buller och bång med Europas genom tiderna största skoterevent, alla kategorier. Allt utspelades i Kläppens skidanläggning strax söder om Sälen. Med tonvis med snö hade ett fantastiskt skoterlandskap byggts upp. Många av världens bästa skoterförare skulle här göra upp om prestigen och prispengarna i grenarna HillCross, FMX och SnowCross. Startfältet var starkt, vädret var kanon, skoterfesten var ett faktum.

Foto: Mattias Klickitiklockar & Patrik Larsson

Den flerfaldige X-Gamesvinnaren Levi LaVallee var en av de största stjärnorna på plats. Han slutade som fyra i B-finalen på en lånemaskin.

Christian Salemark var med och körde, och gjorde det så bra att han slutade som total tvåa i crosstävlingen efter omöjlige Emil Öhman.

Crossbanan liknade inget annat som byggts i Sverige. Heaten var täta och förarna hoppade overkligt långt och helt underbart högt.

HillCross är en enkel och snabb tävlingsform som publiken alltid gillar. Heaten är korta och ofta händelserika. Denna enkla form av skotertävling tillåter även amatörerna att vara med och faktiskt ha en chans att vinna.

Sweden X kunde stoltsera med en unik samling världsstjärnor. Är stjärnorna på plats, är även stjärnfotograferna på plats. Här glider Mattias Klockar förbi.

Olle Olsson och Ankan myser i solskenet.

Tvåan i B-finalen Pontus Engström tog tack vare det den sista finalplatsen. Tyvärr fick han inget flyt i körningen och slutade som siste man.

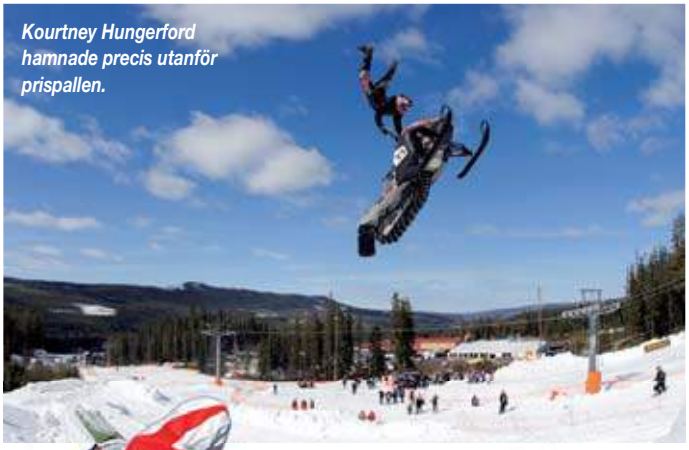
Viktor Hertén hade inte skotergudarna på sin sida under Sweden X. Han ledde klart i sin första kvalkörning, men fick lov att avbryta tävlingen på grund av att problemen med axeln återkommit.

Säsonen 2007-2008 var verkligen Emil Öhmans år. Han tog även hem Sweden X i skotercross i en spännande kamp med Christian Salemark.

Sol, fest och en heltänd publik gjorde Sweden X till ett fantastisk event.

Justin Hoyer tackar för det fina reportaget och eder chefredaktör Björn har fullt upp med att bära ett par riktigt glassiga brillor med stil.

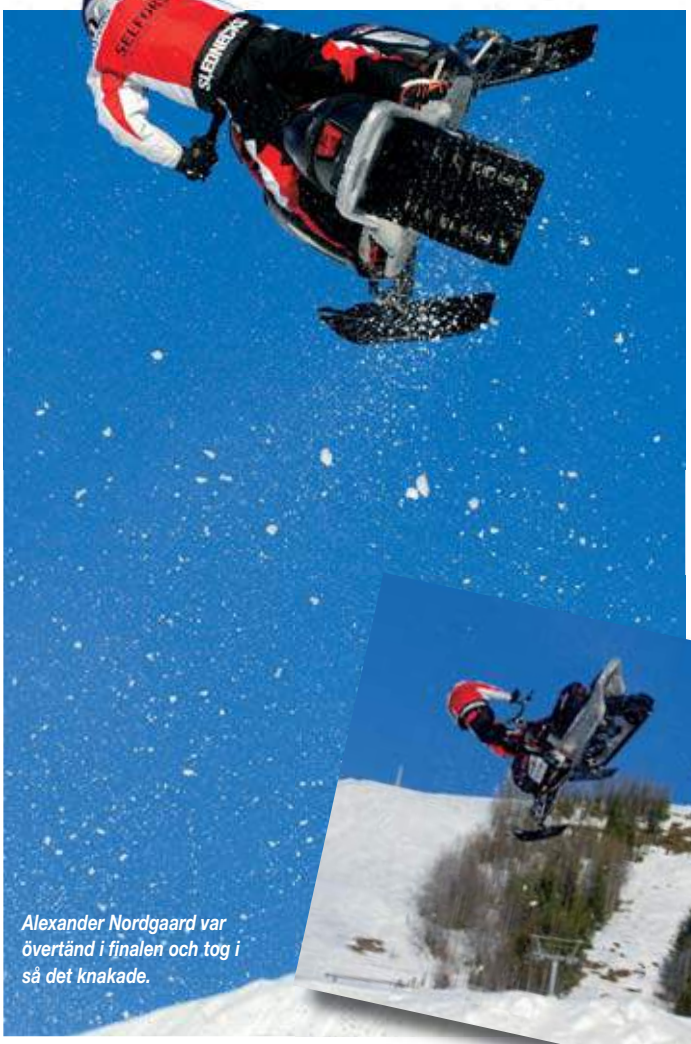
Visst känns det riktigt kul när jänkarna kommer hit för att köra. Men vår egen Daniel Bodin tillhör även han den yttersta världseliten, vilket man glömmer bort i uppståndelsen.



Kourtney Hungerford hamnade precis utanför prispallen.

Finbesök ända ifrån Norge. Ståle Eggen! Ståle blev tvåa i C-finalen och tog sig därmed vidare till B-final, men där var det stop.

Jimmy Blaze gjorde en av sina bästa uppvisningar någonsin.



Alexander Nordgaard var övertänd i finalen och tog i så det knakade.

Sam Rogers räckte inte till.

Det kostar att ligga på topp, och Daniel Bodin är beredd att offra allt för att vara bäst.

Dane Ferguson lät publiken bestämma vilka trick han skulle köra. Det blev därmed en hel del backflips. När sen trekronor-tröjan åkte på blev jublet bara högre.

Adam Renheim från Lima som kör för Team Granaths kom fyra i skotercrossens A-final.

Vad gjorde den här mystiske figuren med walkie-talkien egentligen?

Dane Ferguson blev publikens favorit då han med sitt onda knä valde att bara hoppa i rampen närmast publiken för att han kände att det hoppet var banans säkraste. Han ville ge publiken allt, men inte riskera att skada knät ytterligare.

Stefan Björklund blev King of the Hill genom att vinna C-finalen, sen även B-finalen och då alltså slutligen även A-finalen!

I FSX-finalen var det Daniel Bodin som drog det allra längsta strået. Tvåa blev Alexander Nordgaard och trea Jimmy Blaze. Fjärdeplatsen togs av Kourtney Hungerford och femma blev Dane Ferguson.

Melodikrysset

På ett snöskoterforum kan egentligen vad som helst hända. Det mest otippade, är nog ändå att vi börjat lösa Melodikrysset tillsammans.

Av: Patrik Larsson

Jag hade under några år till och från löst Melodikrysset på lördagsmorgnar. När jag haft problem med något svar ringde jag "Faster Kerstin" och frågade henne. På så sätt fick jag ofta till de sista svårknäckta nötterna. Men så morgonen den 9:e februari kände jag för att dela med mig av min härliga morgon med alla er andra som brukar hänga på vårt forum.

Att ta beslutet att avslöja inför hela vår ofta så kritiska forumkår, att jag faktiskt sitter och löser det pensionärsaktiga nörd-jippot Melodikrysset på P4 var inte så lätt. Men jag satte allt på ett kort och körde på, vilket jag är mycket glad för nu. Till en början gjorde jag nog det för att få lite hjälp och samtidigt hjälpa andra med det jag kan.

Måndagen efter satt jag nervös och skämdes på redaktionen. Hur skulle jag kunna försvara detta tönteri inför Björn, den store Grandmasterweb?

Jag visste visserligen att Björn väldigt sällan hade koll på forumet just under lördagsmorgnar, så jag satt nog säkert, som det heter så här i Idol-tider.

Men så en dag fick jag lov att avslöja mitt tilltag, jag orkade inte gå bakom ryggen på Björn längre. Det fick bära eller brista.

Björns första reaktion var lika oväntad som befriande. Han tyckte att det här var ju helt fantastiskt och helt briljant!

Det var faktiskt fler som redan från början sagt det och en av de första kommentarerna kom från "Json" som skrev: "Äntligen har det här forumet fått lite substans!!". Den signaturen har sen dess varit med till och från och posta svar på Melodikryssfrågorna.

Tävling

Det som början var ett sätt för mig att ge och få lite hjälp, utvecklades fort till en intern tävling. Det gäller att vara den som får in flest rätta postningar, eller lika gärna vara den som kan de svåraste och ibland närmast omöjliga frågorna. I och med detta, har vi alltså infört ett moment till i Melodikryssandet. Det räcker inte att bara hitta de rätta svaren, utan även göra det fort. Man måste även stava rätt och hinna få med vart och i vilken riktning ordet ska skrivas i kryssplanen.

Spänningen är enorm när man sitter där och precis tryckt på "Skicka svarsinlägg"-knappen och sen väntar på att få se vem av oss som blev först. Många gånger kan vi vara flera som får in vår post på samma minut, men någon måste ju vara först.

En som i början med glimten i ögat ifrågasatte sin tidigare bild om mig som en stenhård motorgalning var "vtyg". Signaturen var också nervös om Björn nu också skulle ställa upp i Let's dance!

"Dane" kunde inte heller hålla fingrarna i styr och postade: Jävla gubbtråd!!! :), vilket kanske egentligen är på pricken rätt. För i och med att pojken blir äldre, blir det lättare och lättare att stå för den man är, vilket kan vara lite gubbigt.

Flitiga

De hittills flitigaste deltagarna som är med och postar förslag på rätta lösningar är "Tobbe.w" och "gamla tanten". Även "skoterbärra" har hängt på mer och mer frekvent den senaste tiden.

När "Tobbe.w" inte kunnat varit med har frun "Annica.W" gått in och med bravur försvarat "Tobbes" heder. Sen har vi ett gäng som kommit och gått. "Demoncat" var frekvent med i början men har inte synts till på länge. Även "SRX600" var med i början, men är lite mer osynlig nu. Flera har varit med och postat svar någon liten sväng, så som "kåre", "Mad max" och "edge".

Härmed inbjuder vi alla er som läser detta att delta i vårt trevliga lördagsnöje. För en del av er, som envisas med att alltid vara med och stänga den lokala krogen på fredagar, så är klockan 10:00 på lördagsmorgnar alldelses för tidigt, så er kan vi nog inte locka att vara med. Men alla andra, unga som gamla tycker vi ska försöka hänga med. För frågorna spänner över allt från 30-talsmusik och opera, till barnmusik och de senaste hitsen. Allas kunskap behövs och varför inte inleda helgen med lite hjärngympa?

Så kom igen, gammal som ung och häng med! Vi vill ha mer konkurrens!

Melodikrysstråden hittar du i SnowRiders forum för Off-Topic-ämnen. Klockan 10:00 på lördagsmorgnar drar radioprogrammet igång och det är Sveriges Radio P4 som gäller

På www.sr.se/p4/melkryss hittar du mer information om Melodikrysset och även en kryssplan som kan fyllas i direkt på datorn. Den kan du sen skicka in direkt, så är du med och tävlar om veckans priser.

Foto: Alvaro Susena
SNOWPRO?
LAZER
HELMETS
SB
Sunbikes

600 SNO PRO X/C
100 % LEDRACER
ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.
I butik vecka 49!

Be ready for

SWEDEN X 2009

23 - 26 April
Sälen Lindvallen

www.swedenx.com

1 miljon

Svenskar kan inte ha fel...

Nyhet!

POWERBOOTS
IN NORTH ®
original

Powerboots in Norht AB
BY 95:s4 832 96 Frösön
tel 063-13 03 23
fax 063-136 03 50

Sladdlöst

MotoSonic 700BH levereras i en mycket högklassig ask, vilket ger ett bra första intryck.

Intercom, headset och ljudspelare har en tendens att bli liggande, då man tröttnat på alla trassliga sladdar. Blåtand, kan det vara lösningen?

Av: Patrik Larsson

Att försöka prata i mobiltelefon med hjälmen på har nog alla försökt göra både en och två gånger. Ibland kan man fixa det genom att trycka in luren mellan huvudet och hjälmen i höjd med örat. Om man har en tunn telefon förstås. Annars kan man sätta på högtalaren och på så sätt försöka uppfatta vad som sägs, och skrika så att motparten hör trots att du har hjälmen på skallen, och allt detta om du ens uppfattat att det över huvudtaget har ringt.

Man kan så klart montera in diverse högtalar och mikrofonsystem i hjälmen, som du sen med kablar kopplar till någon typ av apparat. Jag vet att det är flera av er som läser detta som ryser när man säger kablar och sladdar, och därför aldrig skulle få för er att ens försöka. Andra försöker i alla fall, men ger efter tredje gången upp, då man tröttnat på att sladdarna av någon anledning alltid fastnar i något, som till exempel dragkedjor, styret eller backspeglarna. Visst vore det en dröm om man kunde hitta på ett sätt att slippa alla dessa sladdar?

Svaret är, jo det vore skönt! Men saken är den att lösningen redan finns här, och den heter Bluetooth.

Blåtand

Tekniken som är döpt efter den danske kungen Harald Blåtand, är ursprungligen något som forskades fram av Ericsson, och som senare vidareutvecklades med hjälp av IBM, Toshiba och Nokia.

Med hjälp av Bluetooth-standarden kan olika enheter kommunicera trådlöst med varandra. Detta har företaget Motosonic tagit fasta på och utvecklat ett system för trådlös kommunikation mellan ett headset i en hjälm och tillexempel en mobiltelefon, ett intercomsystem eller varför inte en Ipod.

I Sverige är det PMC-Bike som saluför dessa, och vi har fått möjlighet att under säsongen testa en sådan här enhet.

Motosonic 700BH som den heter levereras med allt du behöver för att montera den i en hjälm. Det spelar ingen roll vilken typ av hjälm, för den passar till alla, då det till och med följer med två olika mikrofoner. En använder man i en integralhjälm och den andra används om du har en öppen hjälm.

Det här systemet går att använda tillsammans med de flesta typer av ljudspelare och mobiltelefoner, under förutsättning att dom är utrustade med Bluetooth. Priset ligger på 2495, vilket känns lite mycket för en så liten pryl, men om den visar sig fungera i slutändan är den värd varenda krona.

Motosonicen sitter nu monterad i hjälmen och ska framöver testas på så många sätt vi kan hitta på. Och kanske är det nu äntligen slut på alla mobiltelefonkonster med hjälmen på. Vi ser med spänning fram emot resultatet.

Där man tycker att enheten ska sitta fäster man det medföljande metallklipset.

Centralenheten måste först laddas med hjälp av den medföljande sladden.

Två typer av mikrofoner följer med. En som sätts fast framme vid munnen om man har integralhjälm och en med en arm som används om man har en öppen hjälm.

Headsetet består av två högtalare som placeras vid respektive öra. Alla delar sitter ihop med kablar som man enkelt gömmer om man har en urtagbar inredning.

Först till kvarn..!
POLARIS
Polaris 600 H.O IQ Shift -08
Pris: 71 900 kr
POLARIS
Polaris IQ 600 RR -08
Pris: 99 500 kr
POLARIS
Polaris Trail RMK 550 -08
Pris: 49 900 kr
POLARIS
Polaris IQ 800 -08
Pris: 95 900 kr
POLARIS
Polaris FST Classic -06 (NY)
Pris: 74 900 kr
Handla räntefritt 24 månader upp till 60 000 kr med Motorhusets förmånskort!
Behöver ni hjälp med frakten så fixar vi det!
MOTOR HUSET
www.motorhuset.com
Odenskogsvägen 35 831 48 ÖSTERSUND Tfn: 063-57 00 20

Klim
GUARANTEED TO KEEP YOU DRY
GORE-TEX
www.snowtrade.net

1200 med tryck

Hur gör man en 13 - hästarsmaskin dubbelt så rolig? Dubblerar hästkrafterna såklart!

Text: Björn&Erik
Bild: McXpress

Mc Xpress är som bekant det ledande företaget i världen då det gäller att överladda fyrtaktande rekreationsfordon. När den första serietillverkade snöskotern presenterades (Arctic 4-stroke) var MCX först med att överladda den och i och med detta dubblerade hästkraftsantalet. Men det hela började egentligen femton år tidigare då ägaren Erik Marklund började överladda motorcyklar. Allt eftersom det kommit nya fyrtaktsskotrar har MCX erbjudit allmänheten kompletta turbosatser, så också i år. Det finns sedan i vintras satser till Yamahas fullträff Nytro, och vad föreföll sig då mer naturligt att kunna leverera satser till nya Ski-Doo 1200 4-tec, redan första året. En prototyp letades upp och levererades till Pålmark utanför Piteå snabbare än kvickt och det minst sagt specialiserade arbetet kunde påbörjas.

Och så här går det till på ett ungefär, eller ganska precis. Följ med Erik och hans medarbetare under några dagars hektiskt turbobyggande.

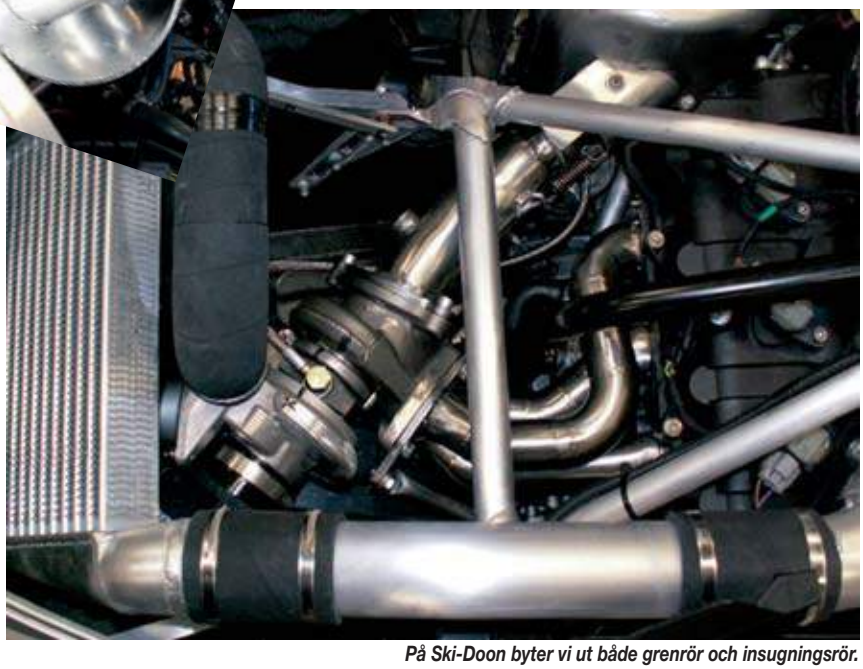
Kompsänkning sker med en 1,5 mm tjock spacer i topplockspackningen.

Rolle (den äldre mannen med bibliotikareglasögon) och sommarjobbare Linus jobbar stenhårt med kompsänkningen.

Ski-Doos 1200-motor är försedd med vipparmar vilket vi tycker är ovanligt.

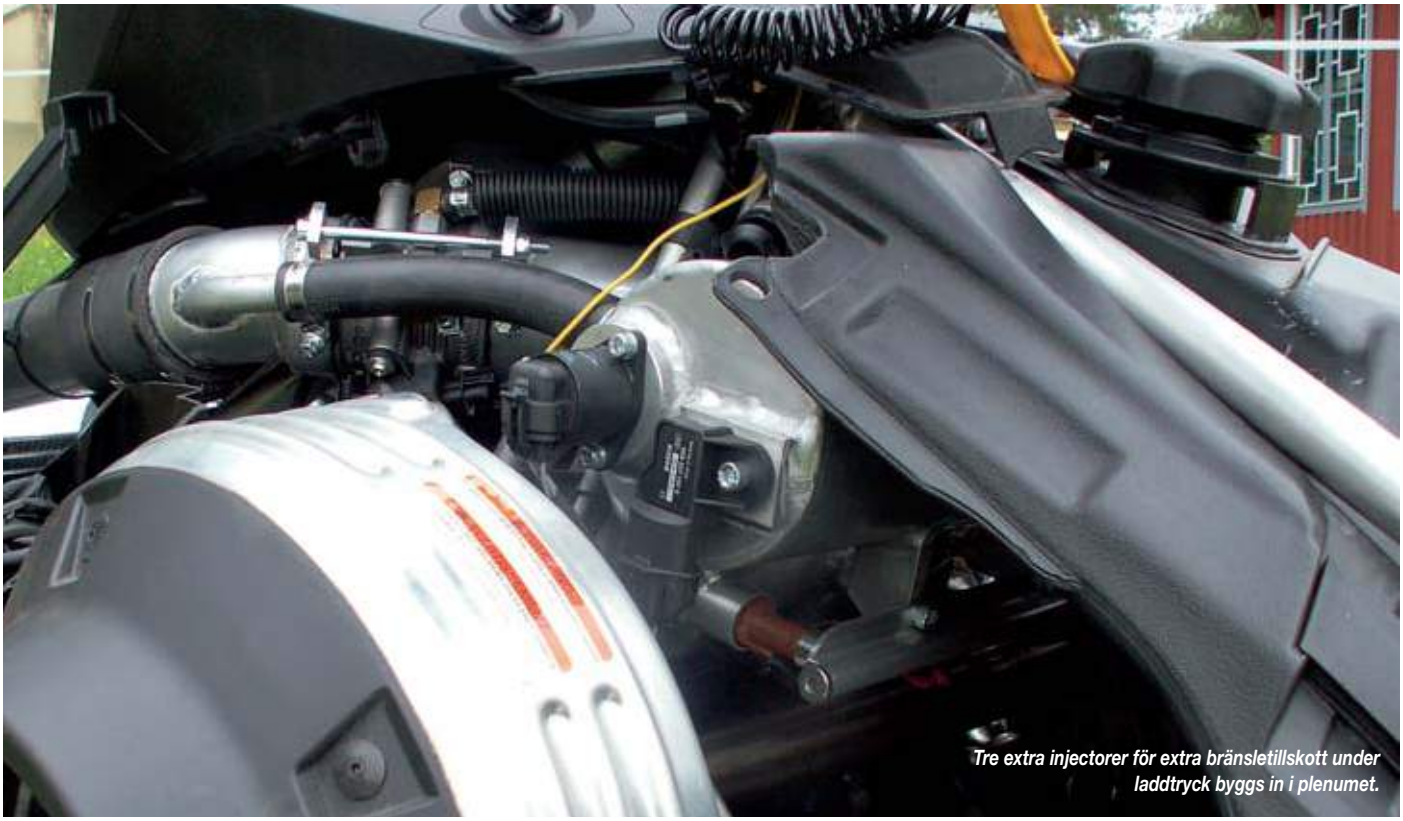
Förbränningsrummen är utformade enligt senaste mode.

Vi tryckprovade original insugningsrör som är gjort i plast. Då det inte är byggt för övertryck började det spricka redan före ett bars tryck. Därför tillverkades ett nytt plenum i aluminium med helt raka insugnings kanaler istället.

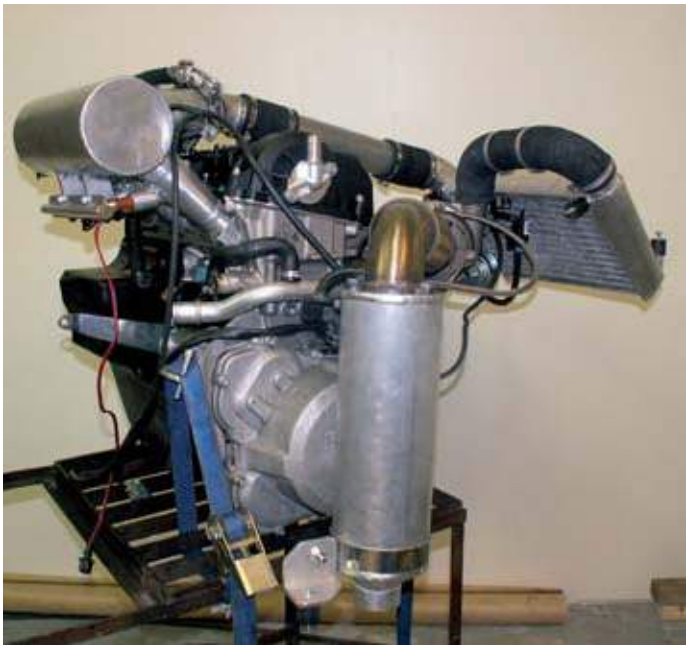


Ski-Doos potenta 1200-motor är något större och väger några kilo mer än Apex och Nytro motorn.

På Ski-Doon byter vi ut både grenrör och insugningsrör. Original grenrör och insugninsrör ser effektmässigt inte speciellt bra ut för överladdning. Vi gör ett nytgrenrör i rostfritt med separata rör ända fram till turbon.

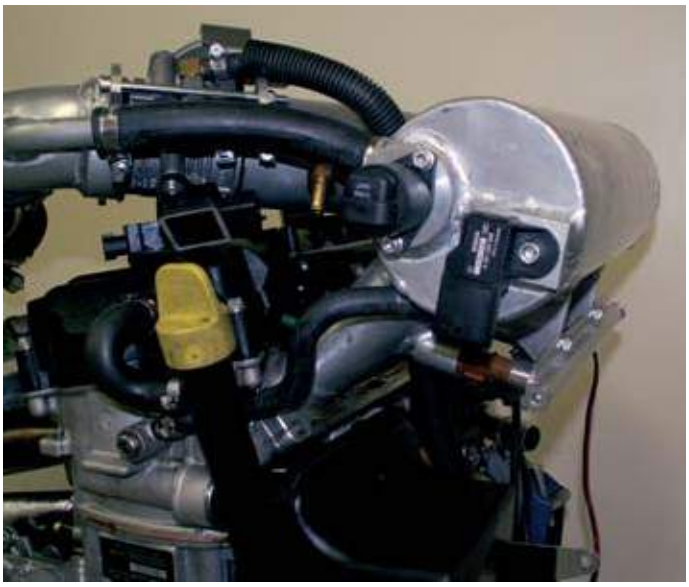


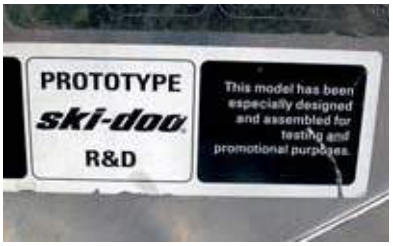
Tre extra injectorer för extra bränsletillskott under laddtryck byggs in i plenumet.



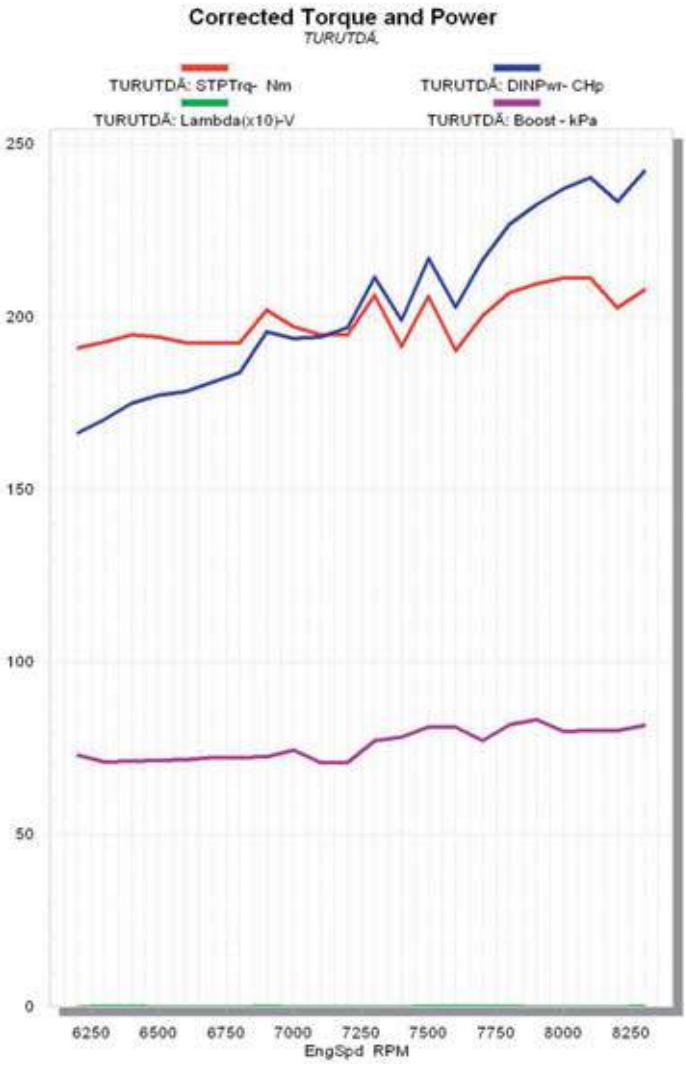
Jaha, det vart väl så här det såg ut i slutändan.

Standardeffekten på prototypmaskinen var något lägre än på t.ex Yamahas Nytro. Men med turbo så ger SkiDoon högre effekt vid samma laddtryck jämfört med Yamahan. 240 hk vid 80 kPa är bättre än vi vågat hoppas på. Vid 100 kPa ger motorn hela 265 hk.





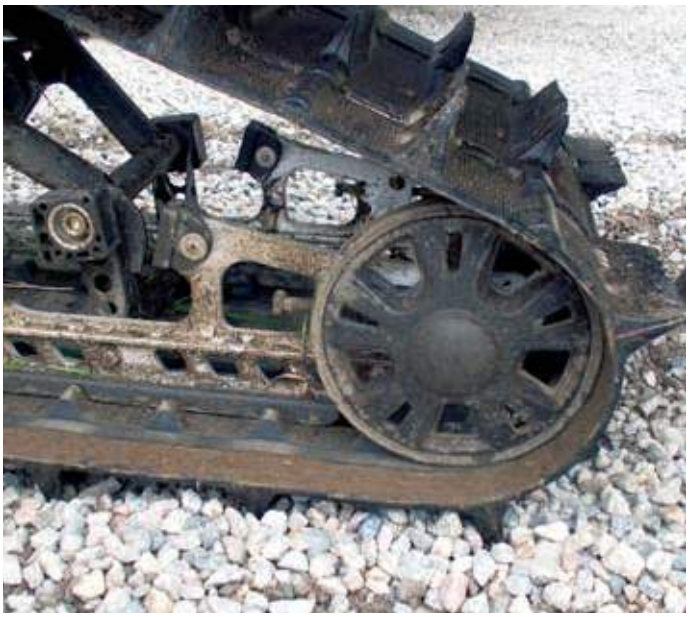
Att måtta och bygga på känn mitt i tomma intet blir ganska svårt. Då är det betydligt enklare att låna en prototyp från fabriken, och det är inte speciellt enkelt!



Även en ny ljuddämpare medföljer turbosatsen. Vi testade med original dämparen och turbo. Avgasljuder blev väldigt lågt, men effekten sänktes från 240 hk till 180 hk.

Av någon anledning hittade Affe förvånansvärt rätt då det gäller veriator-bestyckningen, på första försöket. Tur? Skulle inte tro det!

Att smörja slidesen är viktigt. Som tur är har vi möjlighet att testköra i kohagen, där det finns gott om kodynga.



Nyhet för året!
Se den hos din Tikihandlare.
För info om närmaster återförsäljare gå in på www.tiki.se.
Nyhet!
B390P
Invändigt mått: 390x210 cm
Skruvtipp som standard
Tiki för proffs och fritid
Tiki Treiler
Letar du efter en vagn som är
hållbar, stark, trafiksäker. välj Tiki?
Släpvagnar för skoter, ATV, bil, båt mm
Stort utbud av kåpor och övriga tillbehör.
www.tiki.se.

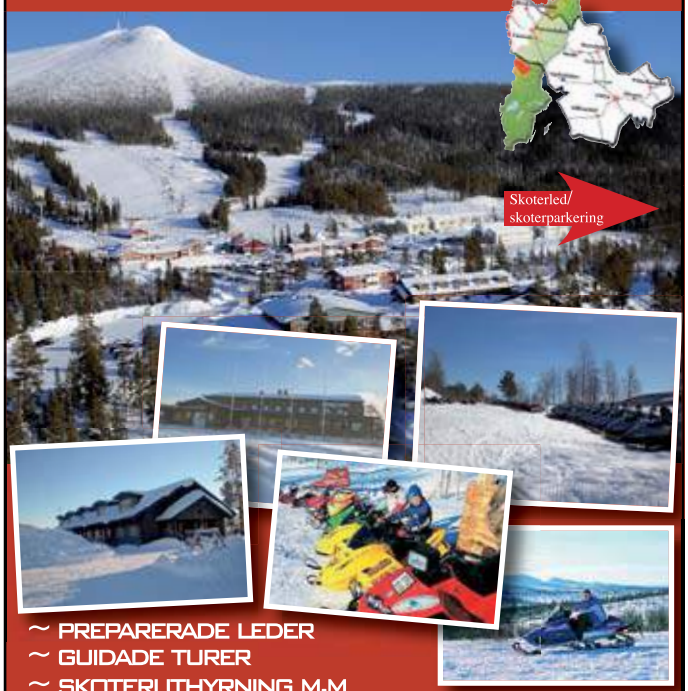
VARFÖR TA RISKEN?
UltimaxXS
High Performance Belts by CARLISLE
Världens mest sålda rem
ser till att du kommer
säkert fram!
AUTOEXPERTEN
MÄRKESVAROR TILL BILEN
Laitis®
TOOLS
BIL & INDUSTRI
Boden: Tel: 0921-510 35 Luleå: Tel: 0920-24 73 00 Piteå: Tel: 0911-23 23 70
Skellefteå: Tjärnvägen 12. Tel: 0910-71 54 40 Umeå: Björnvägen 11. Tel: 090-70 64 00 www.laitis.se

WWW.FJALLHOTELLETLOFSDALEN.SE

LOFS DALEN

FJÄLLHOTELLET LOFSDALEN

HOTELL ~ RESTAURANG ~ BAR ~ AFTER SKI ~ RELAX
TEL : 0680 - 411 77



~ PREPARERADE LEDER
~ GUIDADE TURER
~ SKOTERUTHYRNING M.M
~ LÄGENHETER & VANDRARHEM FÖR GRUPPER
TELEFON 0680-41010

WWW.SKOTERUTHYRNINGEN.SE

UPPFYLLDA FÖRVÄNTNINGAR KRÄVER PÅLITLIGHET

LADDNING SOM VÅRDAR BATTERIET PÅ ETT SÄKERT OCH BEKVÄMT VIS GÖR ATT DINA FÖRVÄNTNINGAR KAN FÖRVERKLIGAS

UTVECKLAD FÖR ATT TÅLA TUFFA TAG

Att laddaren sedan är utmärkt till andra fordon gör ju inte saken sämre

CTEK MULTI XS 3600 (12V)
CTEK XS 800 (12V)

KRAFTFULLA LADDARE
FÖR LADDNING
AV MODERNA BATTERIER

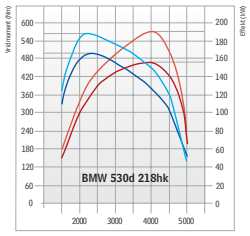
www.ctek.com

CTEK®

THE SMARTEST BATTERY CHARGERS IN THE WORLD

Adrenalin för din dieselmotor

KCR-boxen monteras enkelt med original-kontakter och ökar effekten med ca 20%. Effektfördelarna är uppenbara, men du kan även spara bränsle, tid och miljö. Diesel-optimering – vår specialité med mer än tio års erfarenhet. Våra produkter säljs av 200 återförsäljare och 800 samarbetspartners. KCR finns till personbilar, lastbilar, båtar, traktorer, skogsmaskiner etc.



KCR RACING Produkter AB
www.kcr.se

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

Knock Out Priser på Polaris 2008:or

Haralds BÅTAR AB

På lager för omgående leverans.
Först till kvarn.....

1 Års Fri försäkring ingår (delkasko) vid köp före 1/12-08.

Switchback 600
Ord Pris 103.900:-

Knock Out Pris
79.900:-

OBS:
Endast rent köp, inga inbyten!

Switchback 600 Dragon
Ord Pris 109.900:-

Knock Out Pris
94.900:-

Ring för Knock Out pris på andra - 08 modeller.

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

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.

FXR

Förmånlig finansiering via Handelsbanken Finans

YAMAHA

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
SKELLEFTEÅ 0910-71 44 20
ÖRNSKÖLDSVIK 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

WWW.motorexpo.NU
Handla enkelt på postorder
Nya Lynx skoter, Suzuki MC
Reservdelar till de flesta märken

Nytt och Begagnat
www.snokompaniet.se
Tel. 0684-29 000 POLARIS Snow/ATV

www.theredfox.se
Skorna som tål tuffa tag

SPEED Store
www.speedstore.nu
Tillbehör för ATV SKOTER CROSS ENDURO

ÖHLINS

FRÅN AX TILL LIMPA...

Stötdämparen är rent fysiskt en liten del av en snöskoter, men samtidigt en av de viktigaste.

Text: Patrik Larsson
Foto: Björn Friström, Öhlins

Stötdämpare hit och stötdämpare dit. Det är ett otroligt tjat om stötdämpare nu för tiden, och då speciellt när det gäller snöskotrar.

Det är visserligen inte så konstigt, för det finns få fordon som är så beroende av att ha rätt dämpare med rätt inställning för att det ska fungera korrekt. Sen är det nog inte många typer av dämpare som får så mycket stryk i en så krävande miljö som just en skoterdämpare.

Överlag på dagens lite mer påkostade skotrar med sportambitioner sitter det redan relativt bra stötdämpare originalmonterade. Kvalitén på dessa originaldämpare skulle skulle göra vilken VM-förare som helst under 80-90-talet grön av avund. Men för de riktigt kräsna räcker inte den här kvalitén, och det finns mycket bättre saker på marknaden, och bäst av alla är svenska Öhlins.

Varde ljus...

Under 70-talet spenderade unge Kenth Öhlin det mesta av sin fritid på motocrossbanan. Han körde, skruvade och iakttog. Det tog inte lång tid innan han började inse att dåtidens crosscyklar hade mycket mer effekt i motorn än vad cykeln i sig egentligen klarade av.

När Kenth inte var på crossbanan hjälpte han till i pappans verkstad, där han ofta renoverade sina polares stötdämpare.

Han svor över dämparnas dåliga kvalitet. Dom höll helt enkelt inte för den behandling dom fick utstå på banan.

Med tiden växte idén fram om att han själv nog skulle kunna göra en mycket bättre dämpare än dessa. Han skulle helt enkelt ta och tillverka en dämpare som han själv skulle vilja ha.

Med hjälp av sitt tekniska kunnande, sitt skarpa öga för detaljer och tillgång till de bästa materialen marknaden hade att erbjuda, blev hans egentillverkade stötdämpare omgående en succé.

Företaget Öhlins Racing grundades 1976, och bara två år senare vann dom sitt första VM-guld genom Gennady Moiseev i motocrossens 250-kubiksklass.

Framgångarna fortsatte och önskemålen efter bra dämpare kom från fler och fler håll. Under 80-talet kom framgångarna inom roadracingen, och det var även då som tillverkningen av snöskoterdämpare började. Under 90-talet expanderade man verksamheten till att även innefatta bilracing både på bana och i rallyskogarna. Fram till idag har Öhlins vunnit över 200 VM eller andra stora mästerskapstitlar i de mest skiftande typer av racing.

1987 köptes Öhlins Racing av Yamaha Motor Company, men fortsatte att verka som ett fristående bolag. Sen 2007 äger Kenth Öhlin åter igen merparten av företagets aktier.

Öhlins export står idag för 90% av företagets omsättning och den delas lika mellan eftermarknadsprodukter och för-

säljning direkt till fordonstillverkare, där Yamaha, Ducati, Aprilia och BMW hör till några dom största.

I dagens produktutbud hittar man allt från Metric Cruiser som passar till gatans största glidarhojar, till motocross-dämpare, till MC-styrdämpare och till exempel McPherson fjäderben till alla tänkbara tävlingsbilar.

Guld

En skoterdämpare lever som sagt ett riktigt hårt liv och det ställs enorma krav på den för att den ska kunna leverera exakt det föraren önskar. Men man blir ingen Öhman av att bara köpa värsta Öhlins-dämparna. Men Öhlinarna kan vara skillnaden mellan första och andra plats för en kille som just Emil Öhman.

Just därför är en av den större kundgrupperna just tävlingsförare. Men det säljs även en hel del dämpare till privatpersoner, och bytet från original till Öhlins brukar ske när originaldämparna är inne i sista kurvan och ändå ska bytas ut eller renoveras.

Förutsatt att du vet hur en Öhlinare fungerar och hur den ska ställas in, ger dom alla maskiner en bättre komfort, bättre väghållning och ett mycket bättre skydd mot genomslag.

Men att bara montera en Öhlinare vilken som helst, blir garanterat inte bra, och ingen Öhlinare är bättre än sin inställning och konfiguration. Sen bara för att den passar rent fysiskt, betyder det inte att den är anpassad för just den skotermodellen.

Varje Öhlinare som säljs ny är anpassad för en specifik maskin, och det är hur denna specifika skoterdämpare tas fram, som vi ska titta lite närmare på.

Resan från tanke till försäljningsfärdig produkt börjar med att Öhlins ingenjörer får alla mått och uppgifter som behövs av skotertillverkaren för att kunna ta fram en dämpare till en specifik skotermodell.

Först och främst tas dämpare fram till de modeller som under säsongen ska användas på tävlingsbanorna. Men även till andra modeller där det har visat sig finnas en efterfrågan.

Med hjälp av uppgifter från skotertillverkaren ritas först dämparen upp virtuellt i datorerna.

I Öhlins enorma produktsortiment hittas alla de delar som behövs för att plocka ihop en hel stötdämpare. Den genomsnittlige dämparen består av ungefär 120 delar.

I Öhlins lokaler i Upplands Väsby byggs prototyperna som ska provköras för att man ska få fram rätt setting för varje utvald skotermodell.

I grunden är dämparna som används på snöskotrar helt enkelt motocross-dämpare, som anpassats för snöskotrar. Där en del i anpassningen är att Öhlins unika patenterade isskrapa monteras. Den håller kolvstången ren från is och på det sättet förhindras is att följa med in i dämparen och blandas med oljan. Att blanda vatten i en olja som ska jobba i minusgrader förstår vem som helst inte är speciellt bra.

Även valet av material att bygga dämparen av är viktigt för att få fram en dämpare som även i sträng kyla ska kunna fungera under hård belastning.

Prototyp

Med hjälp av måttuppgifterna från skotertillverkaren tillverkas sen prototyper som kommer att användas för att få fram den försäljningsfärdiga dämparen.

Prototyperna byggs ihop i Öhlins lokaler i Upplands Väsby norr om Stockholm.

Först designas stötdämparen i ett cad-ritningsprogram. Med den ritningen som grund tar dom fram en lista på alla de delar, förutom fjäder och shims som kommer att behövas för att tillverka själva dämparen. Denna lista kallas för produktstrukturen, och den tar vanligtvis en halv dag att få fram.

Öhlins har ett enormt standardsortiment med delar som bygger upp hela dämparen, och det är först och främst dessa delar som används. I genomsnitt består en dämpare av runt 120 delar.

Skulle något mot förmodan saknas, måste den delen utvecklas och tillverkas.

Öhlins själva tillverkar ingenting, utan alla delar produceras av andra företag, men alltid efter Öhlins ritningar.

När produktstrukturen är klar med artikelnummer och allt byggs prototypen, och detta tar ungefär en dag. Totalt ska det inte ta mer än två dagar för Öhlins att få fram en fungerande och dynokörd prototyp.

Prototypen utrustas från början med en trolig setting, en så kallad skrivbordssetting vad det gäller fjäder och shims. När den är klar är det dags för test ute i verkligheten, och den här verkligheten utspelar sig hos Sven-Erik Revelj i Hedeviken.

Overklig

Det är i Sven-Eriks händer tillsammans med en av Öhlins ingenjörer som sen den slutgiltiga dämpar-settingen provas fram.

Målet är att få fram en dämpare som fungerar perfekt under hård ledkörning, vilket blir en avvägning mellan komfort och hastighet.

Precis som vi sa tidigare används mycket erfarenheter från motocrossen även för snöskotrar. Men överlag är alla settingar hårdare i en skoter jämfört med på en cross.

Sven-Erik börjar med att köra skotern som dämparen ska provas fram till, helt original. Detta för att få en känsla för maskinen och dess egenskaper.

Sen monterar han dit dämpar-prototyperna, och han brukar börja där han tror att det kommer att bli bökigast att få till det.

Tack vare Öhlins genom åren mycket noggranna jobb, där allt om olika settingar och förändringar antecknats och

Dynokörningen övervakas och utvärderas av Öhlins ingenjörer.

När prototypen är klar provkörs den i dynobänken.

Svenne Revelj testkör skotern, montera i och ur dämparna, och ger sina åsikter om hur dämparen ska förändras. På en och en halv timme monteras en boggidämpare ur, shimsas om och monteras i igen. Så håller dom på tills man nått önskat resultat.

Det är Öhlinsingenjörens uppgift att hålla reda på hela shimsstacken. Varenda bricka har ett produktnummer och den inbördes ordningen mellan shimsen är viktig att hålla reda på.

Mellan provkörningarna shimsas dämparen om och eventuellt byts även fjädern ut. Alla förändringar och resultaten av dessa antecknas för att kunna användas i framtiden.

sparats för framtida bruk, kan ofta en skrivbordssetting fungera direkt. Det räcker helt enkelt med att Revelj och Öhlinsingenjören konstaterar att allt fungerar som det ska.

Öhlins noggranna jobb genom åren betalar med råge tillbaks sig gång på gång, och det är just det här med erfarenheter som Öhlins har gjort till en del i sin affärsidé. Dom ska helt enkelt aldrig behöva testa samma sak två gånger. För tid är pengar.

Helt avgörande för det slutliga resultatet är även Sven-Erik Reveljs enorma erfarenhet och känsla för hur en dämpare ska fungera för olika användningsområden.

Vissa i branschen brukar beskriva Sven-Eriks kunskaper om Öhlins stötdämpare som smått overkliga. Men slutresultatet är högst verkligt och det är många nöjda kunder som genom att köpa Öhlinsdämpare kan dra nytta av alla dessa ovärderliga erfarenheter.

När väl testandet är igång kör Svenne skotern, och ingenjören håller reda på shimsstacken. Han måste noggrant anteckna varje produktnummer på varje shims och i vilken ordning dom ligger.

När Sven-Erik tagit sin testtur, diskuterar dom hur det kändes och hur dom eventuellt ska förändra shimsningen.

En boggidämpare monteras ur, shimsas om och monteras i igen på ungefär en och en halv timme, och denna procedur upprepas tills dom fått fram önskat resultat.

Svenne brukar som sagt vilja börja med den dämpare som han tror blir svårast och bökigast att få till. När dom är klar med den, går dom vidare till nästa dämpare och gör samma procedur med den.

Det körs, diskuteras och antecknas och körs, diskuteras lite till och antecknas igen. Till slut har dom fått till alla stötdämpare som dom vill och det färdiga resultatet sammanfattas på ett specifikationskort.

Med all denna information kan sen fabriken börja serietillverka dämparen, och åtta veckor senare finns dämparen till salu i butik.

När en tävlingsförare vill börja använda Öhlins-dämpare är denna dämpare utgångsläget och den kan sen anpassas efter föraren och hans eller hennes förväntningar och önskemål.

Sven-Erik Revelj är generalagent för Öhlins skoterdämpare och det är även han man ska vända sig till, om man vill ha en specialanpassad dämpare till andra skotrar än dom som används på crossbanorna. Det är alltså inga problem att få till en uppsättning Öhlinare även till din RMK, Renegade eller RX-1.

Skoterstötdämparens liv är hårt, fjäder och gasbehållare glimma. Öhlinarn skruvas på enslig gård, djupt in i midnatts timma. Skotern kör sin skumpiga ban, snön lyser vit på fur och gran, snön lyser vit på taken, endast Sven-Erik är vaken.

Konfigureringen sker i ett nära samarbete mellan Sven-Erik Revelj och Öhlins ingenjör. Dom diskuterar alla resultat, studerar tabeller, förändrar och provar igen. Målet är att få fram en dämpare som passar för hård ledkörning.

Ingenjören Gustav Eliasson jobbar bland annat med att ta fram snöskoterdämpare på Öhlins Offroad R&D-avdelning.

Öhlins tillverkar inga komponenter själva, utan allt legotillverkas efter Öhlins ritningar. All montering däremot utförs av Öhlins själva.

Även om en Öhlinare tål hur mycket stryk som helst måste den nya dämparen embaleras noggrant. Det är en skön känsla att få plocka upp en splitt ny guldskimrande Öhlinsdämpare ur en orörd kartong.

snow rider

TESTPERSONER UTSEDDA!

Följande personer har noggrant blivit utvalda att testa CTEK´s batteriladdare. Vi ser fram mot att få redovisa resultaten längre fram i vinter.

- Kalle Wallinder Enviken
- Adrian Eriksson Storuman
- Bo Jedefeldt Östersund
- Fredrik Winsa Gällivare
- Peter Lindström Krokom
- Hans Sandström Kristinberg
- Petter Sundström Arjeplog
- Lars-Erik Källbäck Vårhus
- Niklas Hannu S.Sunderbyn
- Robert Liljekvist Tällberg

CTEK®

www.snowrider.se

www.bksystem.se

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

Fulufjällsbyn

Vi har även rum

Bo 3 nätter betala 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

Lynx specialisten i Norrland

www.lindblomsmarina.se

Beställ reservdelar!

KLicka på sprängskisser för Lynx och Brp

LYNX BRP

Webshop! Tel. 0911-187 00

Lindbloms

Team Granaths
www.granaths.com
tel. 0250-592210 Mora

SUZUKI
www.suzukimc.nu

ARCTIC CAT
www.arcticcat.se

MidTrailer AB

för vilka laster du än har

www.midtrailer.se

Renegade

Driver med alla

Om man korsar en arbetsmaskin med en Quadracer, får man med största sannolikhet det bästa från två världar, det vill säga, en Renegade 8 R X.

Text: Björn Friström
Bild: Mattias Klockar

En arbetsmaskin i all ära, men så fort den ska göra någonting annat än just arbeta eller ta sig fram, är den ganska tafatt. En Quadracer har ännu smalare användningsområde och gör sig bäst på en crossbana. Dessa båda kan också i vissa fall fås som vägreggat fordon och klarar galant uppgiften att frakta en förare från a-b. Men hur skulle det vara med ett fordon som egentligen var ganska bra på allting. Bra på att frakta föraren till och från jobbet, bra på att ta sig fram och faktiskt också kunna göra en del arbete, kanske också prestera hyfsat på en crossbana. Vi har kört maskinen i fråga på Magnus Samuelssons (du vet han som är betydligt starkare än både dig och mig. Njae dig i alla fall) marker och eventcenter utanför Kisa i södra Sverige.

Av alla slags olika fyrhjulingar så är den fyrhjulsdrivna sporthjulingen den mest mångsidiga, och CanAms bidrag heter Renegade 800R X.

Snabbare -1

Jag har haft en helt gäng olika fyrhjulingar, allt från fullfjädrade Quadracers till arbetsmaskiner och side-by-side apparater. Jag har aldrig fastnat för en maskin som jag gjorde för Can-Ams nya Renegade som verkligen är en maskin som passar för så gott som alla scenarion. Den här 4-hjulsdrivna sportmaskinen fungerar skapligt till allt och är extra underhållande på stigar och skogsvägar.

Renegade har funnits ett par år och kommer rejält uppdaterad som 2009 års modell. Det är först och främst motorn som får en att rycka till vid en första provtur. Den 90 gradiga 800 v-twinnen har i år tillägsnamnet R, som säkerligen betyder racing eller något liknande.

R:en ska ge cirka 9 procent mer hästkrafter men å andra sidan vara lenare under 6000 varv. Och detta känns verkligen då vi hade en -08 HO att jämföra med. Mycket riktigt så har årets modell fått en mjukare karaktär då fjolårsmodellen är betydligt rystigare och brutalare att framföra på den släta och ordentligt

2008 års Renegade känns betydligt brutalare och mer svårkörd än nya R-modellen, som i slutändan är starkare och snabbare.

leriga banan på området. Där nollåttan vräker upp framhjulen i luften skickar R-en maskinen framåt istället. Kanske inte lika underhållande, men betydligt effektivare om man vill köra riktigt fort. Enligt uppgifter ska nya R-motorn vara 1 sekund snabbare till 100 än gamla HO-snurran. Nya R-modellen kändes alltså mildare och greppvänligare trots en högre toppeffekt, vilket vi kan tacka den nya mappningen, kamaxlarna, insuget, luftfiltret och ett progressivt öppnande gasspjäll, för naturligtvis är Renegaden insprutad som sig bör nuförtiden.

Fjädringen är också den uppdaterad och det är först och främst geometrin och stötdämparkallibreringen som det jobbats mycket med. Visst finns det en skillnad om man jämför den nya R:en mot fjolårsmodellen, men jämför en Renegade mot en Outlander så förstår du hur sportig en Renegade verkligen är.

Vilken färg som helst

Bokstaven X betyder i BRP:s värld att stötdämperiet är extra påkostat så också på Renegade 800R X. Både fram och bak sitter det HPG PiggyBack-dämpare med justering på kompressionssidan. X:et står också för den kraftiga haslåten i aluminium, gjutna aluminiumfälgar med förstärkningsringar och handtagsskydd.

Renegade 800R X kan fås i två utförande, icke vägreggat och vägreggat. Den vägreggade är ganska naturligt lite dyrare och landar prislappen på 139,900 inklussive moms och terrängversionen på 133,900. Henry Ford sa en gång om sin T-Ford. Du kan få den i vilken färg du vill, bara du väljer svart. Så också med 2009 års Renegade.

Vill du ha en maskin som är fantastiskt underhållande och som samtidigt kan göra lite nytta. Vill du kunna pendla till jobbet, sladda lite grusväg, fuska på crossbanan eller kanske bara trixa dig fram i den brantaste skogsterräng du kan tänka dig. Köp en Renegade 800R X.

Kalla det korkat eller vad du vill. Vad gör man när glasögonen är helt leriga? Naturligtvis tar man av sig dom och fortsätter.

Renegade 800R X har fått sig några ordentliga uppdateringar och är därmed också betydligt snällare, men starkare.

Agressiv från alla håll och beväpnad med fyra stycken 60-wattslampor.

I och med X-paketet kommer Renegaden med förstärkningsringar längst ut på fälgkanten och ett stabilt fjädringspaket.

Vi fick köra igenom hela CanAms sortiment hos Magnus Samuelsson i Kisa. Lita på att vi återkommer under vintern med flera 2009 års modeller från CanAm.

Den digitala instrumenteringen är någonting utöver det vanliga. Vad sägs om, digital hastighetsmätare & varvräknare, trippmätare, diagnostikmöjligheter, växelposition, timmätare, 4wd indikator, temp, bränslemätare, smart automatisk avstängning av motorn om den stått orörd mer än 15 minuter.

nytt & noterat ATV!

NYHETER NYHETER NYHE

Testa bromsvätskan

Kamasa-Tools har så mycket mer än bara nycklar och spärrskaft. Här är en smidig bromsvätsketestare i pennformat. Den här testpennan visar enkelt om det har samlats vatten i bromsvätskan. Indikeringen sker med dioder. Priset ligger runt 250 kronor och du hittar den hos din välsorterade Kamasa-handlare. Mer information på ***www.kamasatools.com***

Stänskärmsväska

Dice verkar ha varje typ av väska till ATV:er, så varför inte också en för stänkskärmarna? Den här lilla smidiga väskan med medföljande regnskydd går lös på 285 kronor och du hittar din återförsäljare på ***www.allright.eu***

Punktering

När man får punka långt ute i skogen. Vad är det då värt att enkelt kunna ta sig hem ändå? 375 kronor? Jo vi tänkte väl det, för det är precis vad den här reparationssatsen från www.skoterdelen.se kostar. Allt du behöver för att kunna laga ett ATV-däck följer med, så som ventil, 6 stycken gaspatroner, däckplugg, pluggmonteringsverktyg, laglappar till slang, lim och reamer.
Priset var alltså 375:- och du hittar det på ***www.Skoterdelen.com***

Bocken

Här är en av Kamasa-Tools senaste produktnyheter, nämligen bockade U-ringnycklar. Nycklarna är gjorda i ett blankförkromat kromvanadinstål. Dom har 12-kants OPTIPUNKT-form i ringdelen och det är samma dimension i båda ändar. Käftvinkeln ligger på 15 grader och skaftet på 10. Köpes styckevis för mellan 47 och 98 kronor.
Hela kitet i ett slitstarkt rullbart fodral går lös på 695:-
Läs mer på ***www.kamasatools.com***

Ryggstöd

Två i en! Med den här ATV-packväskan får du inte bara en väska, utan även ett stabilt ryggstöd. Väskan är låsbar och levereras med två nycklar. Priset ligger på cirkus 2 330 spänn och du hittar mer information på ***www.allright.eu***

GPS-hållare

Touratech har låsbara och stötdämpade GPS-hållare i aluminium. Hållarna betecknas av stryktålighet och hög kvalitet. Dom tillverkas i egen fabrik i Tyskland. Hållarna finns till alla GPS-modeller som är lämpade för utomhusbruk och kan med hjälp av modellanpassade fästen monteras på alla motorcyklar, ATV och snöskotrar. Vissa modeller finns även i svarteloxerad aluminium. Touratech söker även återförsäljare av deras GPS-hållare och Autocoms intercomsystem. Om du är intresserade av att bli återförsäljare eller bara vill veta mer om GPS-hållarna surfa in på ***www.touratech.se*** *för mer information.*

Hot Grips

Kalla fingrar mår ingen bra av. Därför ska man utrusta sin ATV eller skoter med handtagsvärmare. Grossisten All Right Europe som saluför tillbehörsmärket Dice har det här Hot Grips-setet som även innefattar tumvärmare. Det passar till 22-millimetersstyren, värmen är steglöst justerbar och hela kitet kostar 850:-

Stänka lera

Här är spelet för dig som gillar offroad och att stänka lervälling med motordrivna fordon. Pure är ren adrenalin på fyra hjul. Bakom produktionen står Black Rock Studios och spelet bygger på en kraftfull grafikmotor som gör omgivningarna nästan helt verklighetstrogna när du flyger genom luften och utför mängder av halsbrytande tricks. Välj mellan en stor mängd manliga och kvinnliga förare. Tävla mot galna datorstyrda motståndare eller ta dig ann hela världen online, tar upp till 16 spelare samtidigt. Ställ upp i intensiva lopp och freestyle-tävlingar runt om i hela världen.
Wes Miller har varit med under produktionen för att se till att utvecklarna bevarat sportens kultur. Finns till Xbox 360, PC och PS3.
Läs mer på **games.kemedia.com**

Killar i kilt

Killarna bakom MES-Smide och BK-system gör succé med sina kiltar vart dom än kommer. Här är en hälsning från Nolias skogsmässa tidigare i år, och som vanligt gick det hett till i deras monter. Det är väl ingen tvekan om vad som finns under en riktig karls kilt eller?
Besök gärna **bksystem.se** *eller messmide.se för mer information om vad dom har för sig egentligen.*

Mjuk väska

Tillbehörstillverkaren Dice har mycket fina saker som du kan utrusta din ATV med och därmed höja användbarheten enormt. Den här mjuka väskan finns som både fram och bakväska. Regnskydd medföljer och väskan har flera uttagbara fack. Framväskan kostar runt 770:- och bakväskan en hundring till. På **www.allright.eu** *hittar du din återförsäljare.*

ATV-bralla

En av Halvarssons senaste kreationer är deras nya ATV-byxa Cardinal. Byxan är vind- och vattentät, har urtagbart membran/foder med isolerande material för stuss och knä. Byxbenen har benfickor, dragkedja nertill, snölås och spänntamp. Bältet är avtagbart och benlängden är reglerbar. Byxan kan kompletteras med justerbara CE-godkända skydd. Storlek XS-2XL. Färg: Camouflagegrå och priset ligger runt 2195:-. Mer information finns på www.jofama.se

Långtest

Vi tänkte att vi skulle göra någonting lite annorlunda då det gällde våra ATV-långtestare och valde därför varsin vägreggad side by side "fyrhjulingsbil".

Av: Björn och Patrik

RZR är inte den första så kallade side-by-side som vi haft, då vi redan tidigare under flera år använt en Polaris Ranger som tjänat oss troget i vått och torrt. Side-by-side förresten syftar på att föraren och passageraren sitter bredvid varandra, i stället för som på en konventionell ATV där föraren sitter fram och passageraren bakom.

Sida vid sida-placeringen har sina fördelar. Varav en är att man kan se den här lilla bilen som en social inrättning, som helt plötsligt är trevlig att transportera sig i, då man kan diskutera med varandra utan att vrida nacken av sig.

Vår RZR är som sagt vägregistrerad och får därmed framföras på vårt allmänna vägnät på ett helt vanligt B-kort. Faktum är att denna maskin i grunden är en modifierad skogsmaskin, som i och med en specialanpassning i Italien blivit ett lagligt vägfordon.

Anpassningen har inneburit att bland annat blinkers samt hel och halvljus monterats. Som vägfordon fungerar den här maskinen ruskigt bra då den toppar närmare 100 blås och faktiskt inte är det minsta vinglig. De grovmönstade och terränganpassade däcken lämpar sig ganska naturligt till helt annan körning än den på asfalten, men det går att kompromissa. Vi har tillgång till ett stycke privat mark som vi brukar testa lite terrängegenskaper på, och jag överdriver inte om jag påstår att en side-by-side-maskin är minst lika bra som en konventionell ATV. En av akilleshälarna är markfrigången som tillsammans med den lite längre hjulbasen gör att maskinen kan hänga upp sig på ett hinder. Det är alltså så gott som aldrig att rekommendera att försöka passera ett hinder genom att låta tillexempel en stubbe passera mellan hjulen. Det är alltid bättre att åka runt eller köra över hindren med hjulen. Hälften av tekniken är att våga, resten är att planera sin körning i god tid och ha ordentligt med framförhållning. Man kan inte heller vara allt för rädd om den, och man måste mer eller mindre ibland låta den få en och annan repa med flit, annars blir det svårt att ta sig fram där det är lite bökigt.

Som det är nu längtar jag efter snön och jag vet inte riktigt om jag kommer att hinna använda maskinen något mer innan vintern. Jag saknar ett tak och en framruta, vilket kan rekommenderas och finns i originalsortimentet. Du kan förresten klä in hela RZR i tillbehörsgrejer som tillexempel dörrar och sidofönster samt bakgavel, värme med mera.

Som sagt, vintern står för dörren och vi har pratat om att använda en av våra långtestare som lite arbetshäst då det behövs plogas lite här och var. Som det verkar blir det vår Kymco som får utstå den kalla vintertiden.

Kymco UXV

Att färdas runt i trafiken på en vägreggad ATV är en speciell upplevelse och kanske är det lite extra speciellt på just en side-by-side. Inte så mycket för körningen i sig egentligen, utan mer på grund av omgivningens reaktioner.

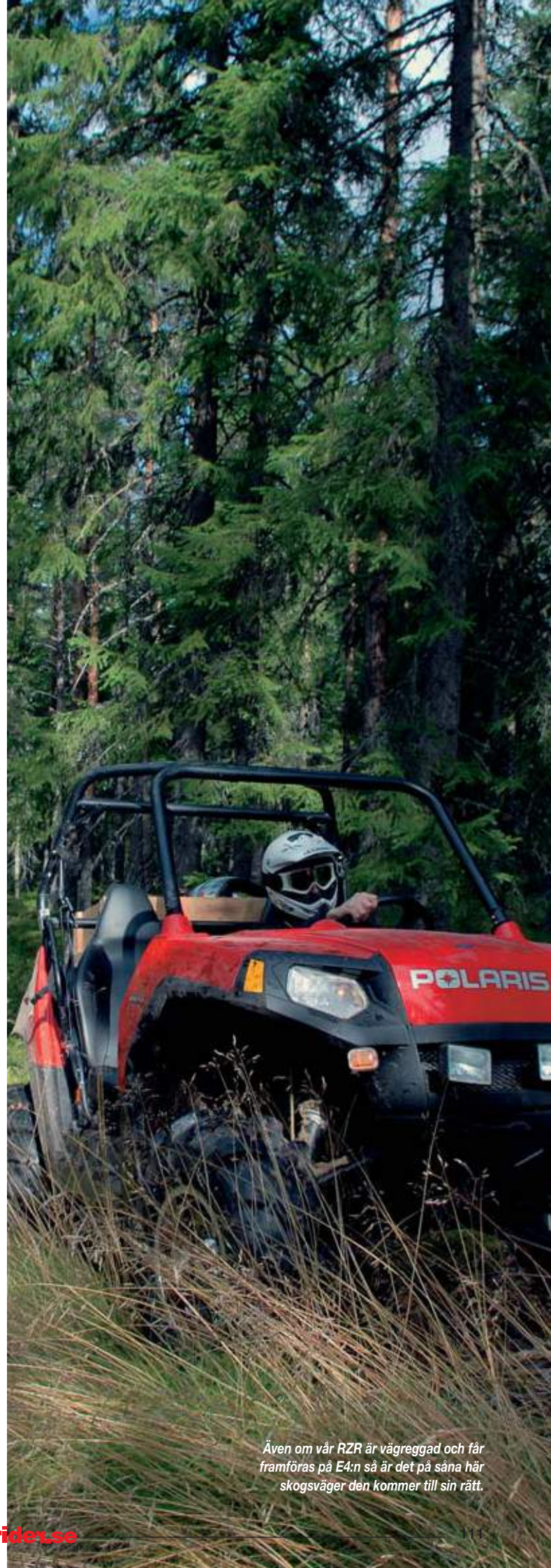
Hittills har jag kört ett tiotal mil efter allmän väg. Det har varit resor till och från jobbet, till och från någon bekant och jag har faktiskt även använt den när jag skulle på ett styrelsemöte.

Under dessa mil har jag blivit utstirrad av gubbar med keps som varit nära dikeskörning på grund av att allt fokus hamnat på mig och min maskin, i stället för deras egna bil. Någon har struntat i högerregeln och kört ut framför mig i en korsning och sen stirrat anklagande. Han kanske till och med gjorde någon pekande gest på sitt huvud, jag kommer inte riktigt ihåg. Jag har även blivit tutad på av en dam som stod bakom, när jag satt och drog på mig hjälmen för att köra iväg efter att ha tankat.

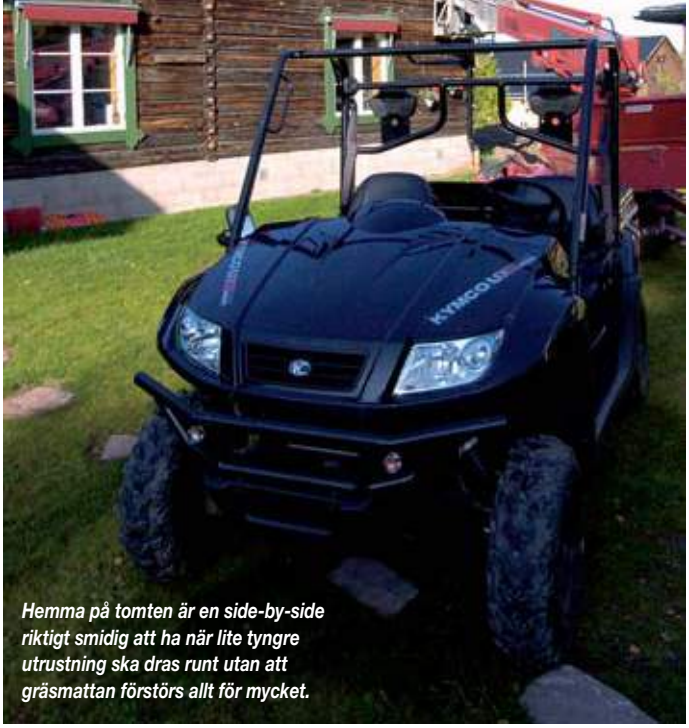
Jag har haft någon typ av körkort i 20

ATV

Flaket tippas enkelt. Lyfthöjden är visserligen lite för hög för att vara riktigt bekvämt. Men kan man bara lyfta rätt och tänker sig för kan man ha riktigt stor nytta av det.



Även om vår RZR är vägreggad och får framföras på E4:n så är det på såna här skogsväger den kommer till sin rätt.



Hemma på tomten är en side-by-side riktigt smidig att ha när lite tyngre utrustning ska dras runt utan att gräsmattan förstörs allt för mycket.

Spärren för flaket sitter enkelt monterat på sidan och är lättåtkomligt.

Flaket har två stycken väl avvägda gasdäpare som gör sitt för att upp och nerfällning sker kontrollerat.

år, och aldrig under dessa år har någon tutat på mig när jag suttit på MC:n och dragit på mig hjälmen eller när bältet ska på i bilen.

Den första frågan jag fått av de flesta bekanta och mindre bekanta, har varit hur jag vågar köra på väg med "den där!" och frågan "Är det verkligen lagligt?", har jag fått höra mer än en gång.

Ovanan för gemene man att se ett fordon som detta i trafiken verkar vara enorm. Men eftersom de vägreggade ATV:erna fortfarande är väldigt ovanliga ute i trafiken, är det så klart inte så konstigt. Det tråkiga är bara att det är så många som förutsätter att det är något bus på gång, i stället för att dom bara antar att man faktiskt gör allt enligt regelboken. Nog om omgivningens reaktioner, för det har ju inget med själva fordonet att göra. Men för dig som tänker köpa något liknande kan det vara på sin plats med en liten varning, så man är beredd på att nästan vad som helst kan hända när du ska ut i trafiken.

Ersättning

Jag har försökt att ersätta den vanliga bilen med den Kymcon och det har gått ganska bra. Om man är en fryslort är detta däremot inget att rekommendera, speciellt inte nu under hösten. En frostig morgon till exempel hade jag fullt upp med att hålla crossglasögonen rena från påfrusen is och kläderna var alldeles vita av frost och is när jag var framme vid kontoret. Skönt! Man får liksom lite vibbar av den annalkande vintern.

Någon bränsleförbrukning har jag ännu inte räknat fram, men det kommer bara några mil till hunnits med att läggas på vägarna med den här lilla bilen.

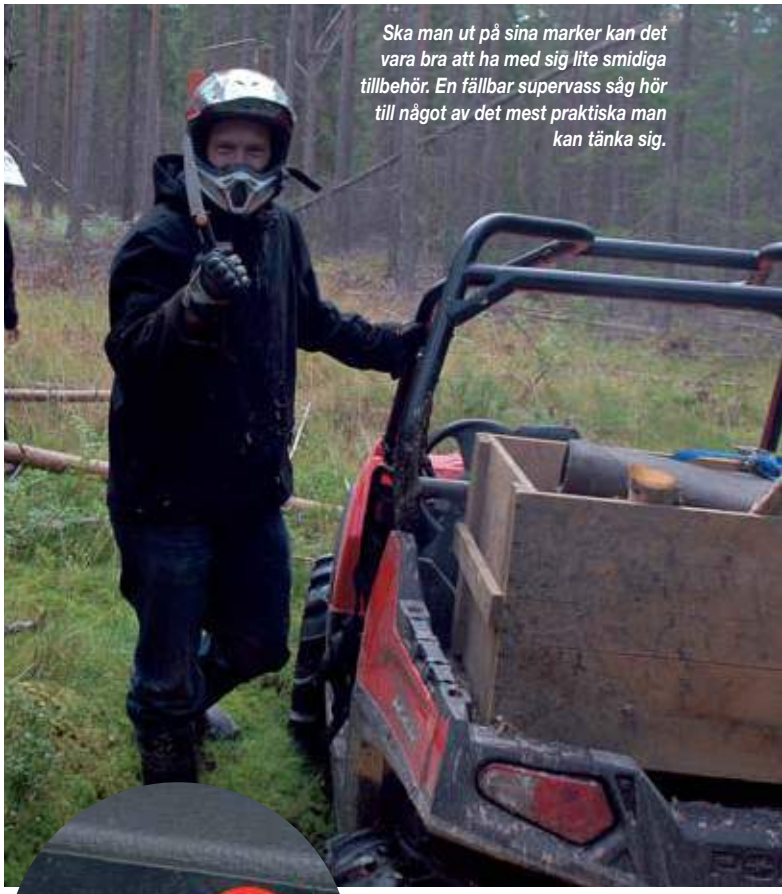
Att helt och hållet ersätta familjens andrabil med en ATV tror jag blir svårt. Dels får man ju bara färdas två personer på den, och så kräver färden att man drar på sig en hel del kläder, vilket gör att man inte bara så där kommer kunna ta en snabb sväng till butiken, om det är lite kallare väderlek ute.

Förutom att Kymcon använts som vanligt transportmedel och därmed ersatt 240 GLT:n, har den även använts som gårdstraktor en hel del.

Vi har krattat löv och fyllt upp det tippbara flaket. Den har fått agera flyttbar byggställning och så har ungarna fått hänga med på några nöjesturer längs skogsvägarna i närheten. Dessa resor är något dom faktiskt verkligen älskar, även om det ändå är lite läskigt.

Det som så här långt alltså även för mig har varit lite läskigt, är som sagt omgivningens reaktioner, och konstiga beteende i trafiken. Annars är det riktigt roligt och uppfriskande att få ta sig runt på detta smidiga lilla fordon.

Testet går vidare och vintern närmar ju sig med stormsteg, och så fort det vita guldet dimper ner ska plogbladet få bekänna färg.



Ska man ut på sina marker kan det vara bra att ha med sig lite smidiga tillbehör. En fällbar supervass såg hör till något av det mest praktiska man kan tänka sig.

År 2008 måste självklarheter förklaras i både text och bild för homo sapiens.

Med lite motordriven hjälp kan även såna som oss få uppleva det bästa naturen har att erbjuda.

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.

KYMCO ALL TERRAIN VEICHLE

www.offroadcenter.se

Köp en Outlander 400 eller 500 under Oktober månad och få Snöblad & vinsch på köpet.

DÄCKBOLAGET I KIL

Grännsjö Snöskotrar
Garvaregatan 2 (Galejan) Kil
tel.0554-415 00 • Öppet vard. 8-17

Annonsera på
www.snowrider.se

Från 1 500 kr

snow rider

SJÄLVKLART SKA DU ANNONSERA I TIDNINGEN...
ÄVEN EN LITEN ANNONS SYNS. DU SÅG JU DEN HÄR... RING 0250-20533,0250-22887

DAGS ATT UPPGRADERA?

can-am THE ULTIMATE RIDE BRP

Prova ett KRAFTFULLT, KANADENSISKT, ENERGIKNIPPE!

OBS! Samtliga maskiner på bilderna är i terrängutförande!

NYHET: DS 450 X - vägregistrerad

- KYB HPG-stötdämpare fram med dämpningsinställning för hög- och lågfart
- Svarta aluminiumfälgar med förstärkningsringar
- Styrförhöjare av aluminium
- Aluminiumstyre (taper-profile) med stoppning
- Främre stötfångare av aluminium med plats för nummerplåt
- Fotstödsbåge
- Aluminiumbukplåt för chassi och svingarmar
- Snabbjustering av kopplingsvajer

NU TILL SPECIALPRIS: RENEGADE 800 - vägregistrerad

- Rotax 800 H.O. EFI-motor
- Visco-lok självlåsande differential
- Framhjulsupphängning av RS-typ med dubbla A-armar och antidivegeometri med en fjädringsväg på 216 mm
- HPG-stötdämpare
- TTI-bakhjulsupphängning av RS-typ med en fjärdingsväg på 229 mm
- Digital multifunktionsdisplay
- Fyra 60 W projektorstrålkastare
- Lätta, helgjutna aluminiumfälgar med ITP Holeshot ATR sportradialdäck

För närmaste återförsäljare se brp.com

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

En drömbesannas
Besegra de Kanadensiska Klippiga Bergen

- 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

Great Canadian Snowmobile Tours Revelstoke, B.C. Canada

+0012508379594 www.glacierhouse.com www.snowmobilerevelstoke.com

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

Kawasaki
SCOTT
LYNX
BRP
www.bengtscykelomotor.se
Skynda
Fynda
Ett parti
fjolårsmodeller
till sommarpriser!!
BENGTS
CYKEL&MOTOR AB
Tel 0243-23 70 80 Fax 0243-23 27

www.orrkvistsmotor.se
ski-doo
Vi säljer på postorder
Skotrar - Reservdelar - Kläder - Tillbehör
YAMAHA
STORUMANS SKOTERSKROT AB
ski-doo
ORRKVIST
YAMAHA
MOTOR
STORUMAN • Tel. 0951-775 00
www.orrkvistmotor.se
Stort beg.reservlager alla skotrar, mc & mopeder
- samt nya piratdelar.
www.skoterskrot.se
En av Skandinaviens
största skoterskrot
som har funnits
på marknaden
i över 10 år!!

BOTTOM LINE
TRACTION TECHNOLOGY
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

PDS
Powersports
Distribution
Scandinavia AB
WWW.PDSAB.SE
C&A PRO III
RIDE LIKE A PRO
Aggressiva flex-skidor
3150:-
MBRP
Slutburkar till de flesta nya skotrar.
2590:-
VFORCE3
BY MOTO TASSINARI
Högre topp-effekt samt förbättrad acceleration
2590:-

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
Nu hos oss
Kawasaki ATV
• Original reservdelar till hela Kawasakis program.
• Nya & beg. skoterdelar till alla märken
LULEÅ
SKOTERDEMONTERING
ATV & Mopedcenter
Web shop!
www.luleaskoterdem.se
SINISALO
SNOPRO

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

ARCTIC CAT
Yrkesbutiken i Stockholm för snöskotrar & ATV
SUZUKI
www.dinmc.se
1200 kvm butik
Tel. 08-754 99 00

SS 112.
14" Aluminium.

MUD & SHOW

Tänker du bara på att glänsa med din ATV, finns det många hjul att välja på.
Har du större ambitioner, föreslår vi att du tittar närmare på ITP:s däck- och fälgkollektion. Utvecklad för att tåla både påfrestningar och putstrasor. Som t.ex fälgen SS112 som finns i dimensioner upp till 14".

Applikationstabell, se www.duells.se

589 M/S

HOLESHOT

MUD LITE

MUD LITE XTR

C-SERIES TYPE 9 PRO.
8/9/10". Quad aluminium.

SS 106.
12/14" Aluminium.

SS 108.
12" Black eller Machined.

SS 112 SPORT.
10" Aluminium.

Duells
Riders choice

www.duells.se

LÄTT LADDAT!

Du som jag har ju minst ett entisuastfordon i garaget och har ditt som mitt ett batteri, har vi säkerligen samma återkommande problem. Urdraget batteri!

Av: Björn

Ett fordon som används sparsamt vissa delar av året, brukar till slut få dåligt med kräm i batteriet. Att varenda gång demontera halva fordonet innan det används, är alltid irriterande.

En snygg panel med diskret ingång, samt bra indikering för batteriets status. Denna panel kan monteras i princip var som helst, där du tycker att det passar. Det brukar finnas färdiga pluggade uttag för denna standardkontakt på en del fyrhjulingar och instrumentpaneler. På vår projektbil valde vi att montera denna lite diskret i skuffen så nära batteriet som vanligt.

Med ett enkelt handgrepp sågar man ett hål för montering av indikatorpanelen som sedan ansluts till batteriets plus och minuspol. Och sedan? Klart.

Finns det någonting som irriterar så mycket som när startmotorn säger klick, bästa fall. Vissa gånger låter det ju inte ens det. Varenda gång förbannar man sig själv. Varför tog jag inte ur batteriet och underhållsladdade det, varför, varför? I slutändan brukar det innebära att man åker på att köpa ett nytt batteri, varje år. Vi har i vår familj förutom ett par snöskotrar en raggarbil med en vidlyftig stereo som används sparsamt, som av en eller annan anledning brukar dra ur batteriet. Nu sitter inte batteriet alltför dåligt till på den gamle Chevellen, men när det nu gör det som på en snöskoter tillexempel blir det betydligt drygare. Jag har sedan länge uteslutande använt Cteks fantastiskt smarta batteriladdare och det blev perfekt när de lanserade sin Comfort Indicator Panel för direktmontering på batteripoolerna och med en snygg panel som man placerar på lämpligt ställe. I den lämpliga panelen sitter det tre lampor som indikerar batteriets status och strax under sitter en fukttätad och gummipluggad ingång som du stoppar in din Ctek laddare i. Hur smidigt och enkelmonterat som helst, då en borrmall medföljer.

Projektbil

Vi monterade den på cirka10 minuter på vår systertidnings Street&Strip senaste projektbil som har batteriet under skuffgolvet. För dryga 300 spänn får du både den oslagbara Comfort Indikator-Panelen, slå till direkt så blir också dina fordon mer lättladdade. Ja just ja, beroende på hur stort batteri du har kostar en Ctekladdare mellan 500-1500 spänn. En sak är helt säker, det är värt varenda öre att slippa krångla när man väl ska ut på en tur.

JAXAL släpvagnskåpor

Nu hos alla välsorterade handlare!

PASSAR DE FLESTA MODELLER!

Detaljerna gör helheten!

Vakumformade släpvagnskåpor i miljövänlig HD-PE-plast.

WWW.JAXAL.SE

Team SKOTER-ANDERS
TRYGGHET-KVALITET-RÄTT PRIS
4Tinline
ski-doo BRP
WWW.SKOTERANDERS.COM
NYTT & BEGAGNAT
RESERVDELAR
REPARATION
TILLBEHÖR
SERVICE
TEL: 016-730 32
TEL: 0684-61052
SKÄRSJÖVÅLEN
BOENDE
SKOTERUTHYRNING
SLALOM, LÄNGDSKIDÅKNING
VÅFFLOR/FIKA, SKIDSHOP/UTHYRNING
RESTAURANG MED FULLSTÄNDIGA RÄTTIGHETER
WWW.SKARSJOVALEN.COM

POLARIS®
Försäljning, verkstad, kläder och tillbehör!
Santander CONSUMER BANK
Serviceverkstad i Åre:
Åre Mountain SpeedShop
070-170 38 00
YTTEROCKE PRODUCTION AB
Ytterocke 332
83002 MATTMAR
Tel: 0640-451 17
Fax: 0640-451 19
info@ytterockeproduction.com
www.ytterockeproduction.com

VILDA VICTORIA
Vilda Smycken På Webben
KNOCK EM OUT
www.vildavictoria.se

ski-doo BRP
LYNX BRP
POLARIS The Way Out.
Massor av fräscha 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

Vi syns... Gör du?
snow rider
Annonser 0250-20533, 0250-2287, 0250-20505

Handskydd!
Läckra Handskydd till rätt pris!
Komplett sats för montering
Pris: 399:-
www.Skoterdelen.com
Tel: 0682-41 36 90

POLARIS The Way Out.
SKOTERDEMONTERING
Dahlins Motor
Stensätter 120
873 91 Bollstabruk
Tel 0612-211 88
ola@dahlinsmotor.se
www.dahlinsmotor.se
4D snow

ARCTIC CAT
SKOTERDEMONTERING
Dahlins Motor
Stensätter 120
873 91 Bollstabruk
Tel 0612-211 88
ola@dahlinsmotor.se
www.dahlinsmotor.se
4D snow

Lerproffset

Kommer du ihåg när du var liten och det där med att hoppa i lerpölar var det roligaste som fanns? Det är precis lika roligt nu, i alla fall om du sitter på en Arctic Cat MudPro.

Text: Björne
Bild: Patte

Det finns nyttofordon och det finns rekreationsfordon och så finns det rena rama lekmaskinerna, som bara har en enda uppgift, att få dig att skratta. Arctic Cats MudPro är ett sådant där fordon, ja ett sånt där som få dig att skratta. MudPro 700 H1 EFI är byggd och jag understryker, enbart byggd, för att ta sig fram där det är som lerigast och absolut skitigast. Man har lämnat såna världsliga ting som komfort åt sidan till förmån för markfrigången och markfrigång har det blivit. Vad sägs om dryga 35 centimeter av utrymme under maskinen? Men smakar det så kostar det. I detta fallet har det kostat komfort och du behöver inte oroa dig om att denna maskin har det minsta häng och utfjädring att tillgå, allt för att bli så hög som möjligt. Har man ingen markfrigång brukar det inte spela någon som helst roll hur bra däck du har, då maskinen i slutändan hänger upp sig på underredet.

Outlaw

Då denna maskin inte saknar markfrigång kan de 28" höga Outlaw MST däcken göra sitt jobb lite mer ostört.

Skulle du av någon anledning känna att du vill ge dig ut på djupt vatten ser andningssnorkeln till att luftningen till remmen och lufttillförseln är säkrad fast vattnet skulle nå ända upp till dynan. Enligt presskitet ska MudPro 700 vara byggt av Arctic Cats mudracer team och vi betvivlar inte det faktumet det minsta då den här maskinen är i hårigaste laget.

Motormässigt känns MudPron allt annat än undermotoriserad och den encylindriga insprutade 695 kubik stora sohc-motorn känns mer som en elmotor utan att vara brutal eller rystig, då den har ett lent och fint register. Ikoppling av fyrhjulsdrift och diff görs enkelt utan krångel från styret.

Digital

Den digitala instrumenteringen talar om allt för dig som du av någon som helst anledning vill veta. Allt från vilken växel du har i, till timräknare, dubbla trippmätare, klocka och bränslenivå. Tanken

Som synes kan det vissa gånger vara helt avgörande med en snorkel. Just här håller Patrik på att drunkna i ett hav av blommor.

rymmer för övrigt 24,5 liter. Underhållsmässigt har Arctic tänkt till lite extra då det här är en maskin som är byggd för att skita ner sig, och måste därför också vara tvättbar. Kåporna runt motor och drivning är lätt att avlägsna för en omgång med högtryckstvätten.

Vill du ha en vettig maskin, som du i skymundan kan puttra runt på och vid högtidliga tillfällen dra hem en stock ibland, finns det andra maskiner för detta ändamål.

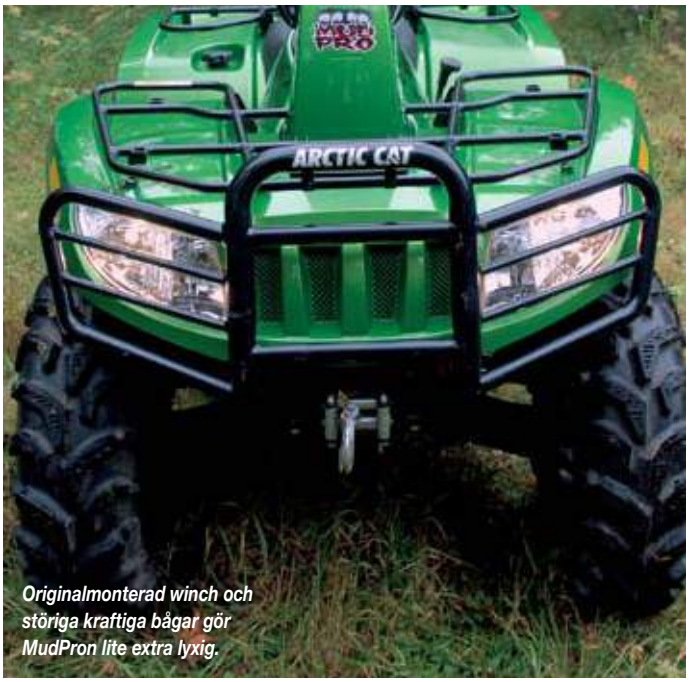
Vill du ha en ilsket grön rackare som kan dra hem en stock genom en meter lera med dig hysteriskt skrattandes uppepå, köp en MudPro, nu.

Välkommen till MudProns kontor där du kan sköta all business. Överskådligt.

Komfort och MudPro utalas oftast inte i samma mening, även om vi nu gjorde det. Faktum är att MudPron är ganska stel och saknar allt häng och utfjädring då Arctics mudracerteam byggt en maskin med maximal markfrigång.

För att förhindra att framhjulen stegrar när man drar tungt, ska draget sitta lågt monterat.

12" aluminiumfälgar och 28" Highlifter Outlaw MST-däck ser till att du har greppet om tillvaron.



Originalmonterad winch och störiga kraftiga bågar gör MudPron lite extra lyxig.

Som sagt markfrigång!

Vilken kategori ska vi stoppa den här maskinen? Faktum är att den är väldigt bra på mycket saker, och rolig, jäkligt rolig.

Svartlistad Filmpremiär

I soffan är vi alla extrema friåkare, men en del gör det på riktigt och vågar föreviga körningen på film. Nu är det dags att lära känna Damion Crew!

Av: Patrik Larsson

Den 15 november 2008 har Damion 4 "Blacklisted" filmpremiär i Älvsbyn. Parallellt med filmvisningen kommer även en skotermässa att äga rum, och ni som är friåkare ska då definitivt befinna er där, för mässan inriktar sig först och främst till er, men det kommer finnas massor att se även för alla er andra.

Damion Crew är ett extremfilm-producerande gäng som nu alltså premiärvisar sin fjärde film. Dessa killar är till största del bosatta i Älvsbyn, men några deltagare kommer från Piteå och Arjeplog. Damion-filmerna brukar mestadels innehålla galen skoteråkning, men med inslag av motocross.

Årets film utspelar sig i Vuoggatjålme, Åre, Graddis, Kittajaur och i Damion Crews compound utanför Älvsbyn.

Hela historien om dessa killar startade 2003, med att det var fyra barndomskompisar som fick en kamera av sina föräldrar. Dom började filma mest på skoj, men dom fattade tycke för att filma skotrar och sen redigera allt till ett bra resultat.

Med åren har det alltså blivit fler filmer, men även Damion Crew har vuxit på alla sätt. Dels har killarna själva blivit några år äldre, men först och främst har dom vuxit i antal. I dagsläget är det totalt 16 personer som man kan räkna till Damion Crew.

I och med film nummer fyra satsas det högre än någonsin, fler kameror, fler åkare och fetare åkning.

Målet är att i slutändan bli proffs på det här med extremfilmer, och dom har redan inlett några internationella samarbeten. Vi får se framöver om det bär någon frukt.

Mässan

Varför kilarna valt att i samband med filmpremiären även anordna en skotermässa är helt enkelt av ett genuint skoterintresse. Dom är uppväxta på skotrar och mycket av livet kretsar runt just skotern. På mässan kommer alla tillverkare inklusive Sno Wolverine att ställa ut. Flera av landet företag som säljer utrustning och tillbehör kommer också att vara där.

Mässan är ett samarbete med Folketshus i Älvsbyn och kommer alltså äga rum samma dag som filmpremiären lördagen den 15:e november mellan 10:00 och 17:00.

När mässan är slut dröjer det några timmar, närmare bestämt fram till 22:00 då den stora premiären äger rum. Efter filmen slår puben upp sin portar och det blir fest natten lång till tonerna av ett liveband.

För de lite yngre i publiken som inte får vara uppe så sent, men ändå vill se filmen, kommer man även ha två smygvisningar av Damion 4 under dagen.

Så det är bara att boka in detta evenemang i kalendern och bege sig till Älvsbyn den 15:e november, för en fantastisk heldag och kanske till och med natt med filmvisning, skotersnack och inspiration inför vinterns äventyr.

Filmpremiär Damion 4 och skotermässa

Dag: Lördagen den 15:e november 2008
Plats: Forum Älvsbyn
Tidsplan:
Utställarna är välkomna 06:00
Alla företag skall vara på plats 09:00
Mässan startar 10:00 och håller på till 17:00
Filmpremiär: 22:00
Pub med liveband: Direkt efter filmvisningen.
Boende:
Polar Hotell 0929-55740
Bergsparken 0929-13050
Kontakter:
Mikael Risberg 070-3475839
Daniel Lundberg 070-2595588
Emil Markström 073-0808973
Mer information finns på:

www.damion.se

DAMION 4 Blacklisted

En Film Skapad av Emil Markström

BRASSAPÅ
Enkelt att göra upp eld direkt på snön utan att skotta. Hindrar elden från att sjunka ned i snön. Finns i två storlekar.
Låg vikt
Hopvikbar
T.R.A. INVENTIVE
Hermelinsgatan 48, 961 33 Boden
Tel 070-308 41 23, Fax 0921-167 02
För info: www.tra-inventive.se

Hyr stuga i TÄNNDALEN
Europas bästa skoterledssystem
• 45 mil skoterleder i en av Sveriges vackraste miljöer
• Friåkningsområde för lekfulla
• Tel nr. 0684-22230
www.stromsstugor.nu

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 79
mellanstromsmotor@telia.com
www.mellanstromsmotor.com

ARCTIC CAT LYNX can-am
JOCKES
SKOTER&MOTOR
service & reservdelar till alla märken
Heby tel. 0224-342 21

HEMAVAN Outdoor
•Uthyrning
•Turer
www.hemavan-outdoor.com
tel. 0954-38140

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

POLARIS YAMAHA
K&Klim
SNOPRO
HJC
to be
Hans Eriksson AB
Frövi
www.hanseriksson.se
Tel: 0581 310 95 Fax: 0581 317 62

HÄLLGRENS MOTOR AB
i Burträsk - tel 0914-10402
POLARIS
Din polarishandlare
nytt & begagnat
www.hallgrensmotor.se

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

Bollnäs, Hälsingland
par.tangfelt@tuppz.se
can-am ski-doo LYNX
Tuppz
0278-613456 070-6043429
www.tuppz.se

POLARIS
Motor PRO
Lärlingsgatan 18 Umeå
tel. 090-70 44 80
Försäljning - Nytt & Begagnat - Tillbehör
Reservdelar - Service
www.motorproab.se

AGS SKOTER & MC AB
0953-216 26 • www.agsskoter.se
POLARIS The Way Out.
Försäljning av nya Polaris Skoter & ATV
Jourtelefon: 070 649 12 59
Reparationer
Service
Trimmning
Stötdämparspecialister
Alla märken.
www.agsskoter.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 ATV LYNX
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
to be
www.SALAB.nu
Järnvägsgatan 3 Sveg • 0680-718330

snow rider
HÄR SYNS MAN BRA!
RING
0250-20533, 0250-22887

Nytt från

Det är i mellanskiktet man egentligen hittar de vettigaste maskinerna. Här är en av dom.

Text: Patrik Larsson
Foto: Honda

Säsongen 2009 närmar sig, och så här på slutet av 2008 börjar avslöjandena om vad som ska komma dimpa ner på redaktionen.

Hondas första nyhet och förhoppningsvis inte sista är TRX420FA. Den här 09:an kommer att finnas tillgänglig för försäljning redan nu i slutet av oktober 2008.

420FA riktar sig till dig som vill ha en fritidsmaskin. Men även till skogs och lantbrukaren som har lättare arbeten att utföra. Ja, den skulle så klart även passa utmärkt på hästgården eller på golfbanan.

TRX420FA är tänkt att komplettera de två övriga 420-modellerna FE och FM, och är egentligen en helt ny maskin, även om den har vissa delar gemensamma med dess föregångare.

Alla tre är till exempel byggda på samma ram, men då den nya FA har utrustats med en delad bakaxel har den en annan bakram.

Bakvagnen består nu av dubbla A-armar, precis som framvagnen. Fjädringsvägen runt om ligger på 16 centimeter och tack vare smart och genomtänkt konstruktion av ramen och placeringen av till exempel motorn har markfrigången växt till 23,1 centimeter.

På tal om motorn så har det hänt en hel även där, eller man skulle kunna säga att motorn är ny, även om också den har vissa släktdrag med de tidigare modellerna och då speciellt motorn till TRX420FE.

Precis som tidigare versioner är den här vätskekylda encylindriga motorn på 420 kubik.

Till att börja med är toppen omarbetad och har fått ett högre kompressionsförhållande. Den överliggande kammen är omdesignad och insugsventilerna är nu på 38 millimeter mot tidigare 35. Även avgasventilerna är större med sina 33 millimeter mot tidigare 30. Resultatet av dessa förändringar är att motorn nu har fått ett starkare mellanregister och högre toppeffekt.

Den här relativt lilla motorn är även utrustad med Hondas insprutningssystem PGM-FI. Honda såg för några år sen en lucka som behövdes täppas igen. Det fanns helt enkelt inga enkla insprutningssystem till mindre MC-motorer, och därför var de små motorerna onödigt smutsiga och drog för mycket bränsle, jämfört med vad dom skulle kunna göra.

Det här insprutningssystemet utvecklades genom att dom tog teknik från större motorer och skalade ner den till att passa små MC-motorer. Tack vare insprutningssystemet hålls bränsleförbrukningen nere och genom systemets sensorer kompenserar insprutningen bränsletillförseln för att motorn ska gå optimalt för körning på olika höjder och vid olika temperaturer.

Längsgående

Genom att montera motorn längsgående har man fått en direkt överföring av kraften i motorn till kardanaxlarna både framåt och bakåt. På detta sätt undviker man att använda en 90 graders överföring som stjäl effekt och därmed sänker drivlinans effektivitet. Även detta är ett smart sätt att få ut så mycket som möjligt av de dyra dropparna i tanken.

Den femväxlade lådan är av en helt ny konstruktion. Den kan köras dels som automat. Men man kan även knapptrycks-växla den manuellt. Det läget i lådan heter ESP och står för Electric Shift Program.

Det som är speciellt med den här växellådan är att det finns två ingående axlar. Båda har en varsin hydraulisk koppling.

När man kör iväg på till exempel ettans växel, går kraften via slungkopplingen till hydraulisk koppling A och sen via ettans drev ut till drivaxlarna. Medan man sen kör på ettan läggs tvåan i på den andra ingående axeln, och vid växling släpper hydraulkoppling A kraften, och hydraulkoppling B där tvåan redan är ilagd tar över kraftflödet. Trean läggs i och är beredd tillsammans med hydraulkoppling A och inväntar nästa växling.

Fördelen med en växellåda som denna är att den är väldigt stryktålig och gör maskinen bränslesnål och stark i och med att den har en minimal inre friktion,

n Honda

samtidigt som man har bekvämligheten från en automatisk växel- låda.

Vid körning nerför i lådans automatläge växlar den även automatiskt ner och därmed får man en effektiv motorbroms.

Välutrustad

Denna relativt lilla maskin är rejält utrustad med små saker som ger det lilla extra. Förutom elstarten, har motorn även en manuell startanordning, och tack vare det automatiska dekompsystemet är den riktigt simpel att starta.

För att du som förare ska ha full koll på din körning är den nya TRX420 utrustad med ett smidigt multifunktionsinstrument. Instrumentet är självklart oömt och vattentätt. Det visar allt man kan tänka sig behöva och lite till. Det visar till exempel växellådans olika lägen, hastighet, varvtal och det har en timräknare.

Underredet skyddas av en fullängds hasplåt i plast, som även är integrerad med den främre stötfångaren för att man smidigt ska kunna ta sig fram och inte bli hängande. Honda Sverige säljer även heltäckande stålplåtar som är tillverkade i Sverige till de flesta maskiner i modellprogrammet.

För att motorn ska få luft om man är ute på djupt vatten är luftintaget av typen snorkel, vilket ska hindra motorn att dränkas .

En vätskekyld motor kan vara känslig för överhettning om man kör sakta och samtidigt pressar motorn hårt. Detta är avhjälpt på 420FA genom att kylaren är utrustad med en kylfläkt som under svåra förhållanden hjälper till att hålla motortemperaturen på en bra nivå.

Då en encylindrig motor lätt kan vibrera en hel del, och vibrationerna lätt blir rejält obekväma i längden, är den här utrustad med en balansaxel samtidigt som hela motorn är gummiupphängd.

Lastförmåga

Den främre lasthållaren tar strax under 30 kilo som max last, medan det bakre tar 60. Draget är godkänt för att kunna dra upp till 385.6 kg. Men då maskinen bara väger 282.6 kilo körklar med alla vätskor, så måste man tänka sig för innan man lastar på för mycket, speciellt om man ska åka nerför.

420FA levereras med 24-tums däck. I minsta laget kanske en del tycker, men det verkar vara en bra avvägning mellan att ge den här maskinen en bra markfrigång och samtidigt inte påverka väghållningen allt för mycket.

Bromsarna består av två skivbromsar fram och en bak, där den bakre sitter väl uttänkt placerad för att inte påverka markfrigången för mycket.

Priset på den här smidiga och praktiska maskin är ej ännu fastställt. Men är du intresserad av att veta mer om den behöver du inte vänta speciellt då den som sagt kommer att finnas till försäljning redan i slutet av oktober.

Honda Sverige har tagit fram och säljer heltäckande hasplåtar i stål till de flesta av deras modeller.

Nu har du den unika chansen att vinna ett kungligt överkroppsskydd från Kenny. Allt du behöver göra är att surfa in på www.snowrider.se och tävla.

Vi vill ha ditt svar före den 30/11-08. Vinnaren utses av representanter på SnowRider redaktionen och presenteras i SR nr 4/0809. Ev. vinstskatt betalas av vinnaren.

Frågor:
1) Från vilket land kommer KENNY-RACING?
1: Italien
X: Mexico
2: Frankrike

2) I år så kommer Kenny med ett nytt seniorskydd för överkroppen. Det använder luft som dämpning. Vad heter det? Hitta svaret till denna fråga på www.kenny-racing.com
1: Airbag
X: ASA
2: Chestpumper

B) På vilka sidor i tidningen hittar du artikeln om SnowRider-bussen?
Sidorna:.....

Tuttskydd för kvinnor?

I och med att SnowRider har en presentation med en del av marknadens olika märken på personskydd i detta nummer, så tog jag tillfället i akt och skickade en enkät till en grupp blandade skoteråkande kvinnor angående om vad de tyckte om personskydd.

Tar man upp frågan. Ska man ha skydd och vilka skydd ska man ha vid skoteråkning? Brukar svaret låta i stil med detta:

- Jamen det fattar ju vem som helst. Klart alla alltid ska köra med skydd på sig och man ska ha skydd som är anpassade efter hur man är byggd för att de ska fungera optimalt. Det finns ju massor att välja av, det finns för vuxna och barn.

Jahaja... vuxna ja, skydd för män finns så att det räcker och blir över men finns det verkligen skydd för kvinnor?

Efter att ha googlat en bra stund ser jag endast skydd anpassade efter en mans anatomi. Med risk för att det är jag som är kass att söka på nätet så drar jag slutsatsen - Det finns inga skydd anpassade speciellt för en kvinnokropp att köpa.

Tjejerna i enkäten har nästan alla varit med om en större vurpa av något slag. Så här berättar en av dem:

"Jag, några släktingar och vänner åkte upp till Kittelfjäll. Vi hade hyrt rum i Dikanäs och allt var perfekt.

Vi hittade en topp på cirka 800 meter och cirkaa 350-400 meter upp hittade vi ett kanonställe. Efter några vändor med diverse hopp och så vidare. så var det dags att "tävla" om vem som vågade köra högst uppför branten. Man var alltså tvungen att köra upp, hålla jämn gas hela tiden för att inte volta ner och åka som ett uppochner vänt U ungefär. Det var väldigt brant! Lotten föll på mig och jag började åka uppför. Det gick bra ända tills en av de andra hade planen att köra om mig och i och med det komma ner före mig (jag var enda tjejen, så ingen ville förlora över en tjej). Jag hade just börjat gasa på lite mer för att ta mig längs kanten i "rundningen" och han som inte såg sig för körde rakt in i mig. Jag flög cirka 20 meter och voltade sedan nedför stupet ett tiotal meter innan jag fastnade i snön. Vågar inte ens tänka på hur det hade slutat utan några skydd på kroppen. Aj Aj!"

Behövs det speciella skydd för kvinnor? De som svarat på enkäten kör med killskydd om de till storleken är medium eller större. Har man storlek small eller mindre så är det barnskydd som gäller. Jag kan tydligt se ett mönster av önskemål hur man skulle vilja att skydden var anpassade. De ville ha:

- Reglerbar eller smalare rygg och axelparti då det oftast är en väsentlig skillnad i just axelbredd och ryggbredd mellan könen.
- Mjukare svank eller reglerbarhet i svanken. Kvinnor har i regel mer svank än män.
- Hänsynstagande till att på framsidan av kvinnor sitter det faktiskt bröst.
- Barnstorlekar i all ära, men ingen kan väl säga att en vuxen kvinna och ett barn är anatomiskt lika i proportion fast kvinnan är liten?

Man frågar sig - Varför finns det inga skydd avsedda för kvinnor när det både känns logiskt och självklart att det ska finnas.

Man kan tänka sig att svaret på frågan är att det finns för få kvinnor som kör (läs köper) för att det ska vara lönsamt att tillverka. Men nog måste det väl finnas nog med kvinnor världen över som kör för att det i alla fall ska löna sig att ett enda märke tillverkar och saluför dessa?

Kan sanningen vara den att det inte finns tjejskydd för att det inte är någon som bryr sig om att kräva att det ska finnas?

Av:MadreMia

Tänk om det var tvärt om, och att bröstskydden från början var anpassade för kvinnor.

Hjälm är i alla fall tack och lov "unisex" i storleken

Andra skydd speciellt tillverkade för den manliga anatomin.

YAMAHA
5 YEARS
WARRANTY

FÖRMÅNLIG FINANSIERING VIA
HANDELSBANKEN FINANS

FÖRST MED
SERVOSTYRNING!

GRIZZLY 700

GRIZZLY 450 GRIZZLY 350 - IRS GRIZZLY 350

Björntjänst!

Yamaha är marknadsledare när det gäller fyrhjulingar. Vi har blivit det därför att vi bara bygger maskiner av absolut högsta kvalitet. Robusta 4-hjulingar som tål, orkar och håller. Dessutom laddade med tekniska finesser och innovationer. Som den berömda transmissionen eller nu senast den unika servostyrningen på Grizzly 700.

Yamaha säljs endast av auktoriserade återförsäljare med serviceverkstad, reservdelar, tillbehör och finansieringsalternativ. Stabila företag som tar ansvar för att du som kund alltid är nöjd. Det är därför de får sälja Yamaha. Och det är därför som vi kan erbjuda 5 års garanti.
På www.yamaha-motor.se hittar du våra auktoriserade återförsäljare.

Grizzly Power

GRIZZLY 700 - GRIZZLY 450 - GRIZZLY 350 IRS - GRIZZLY 350

YAMAHA
www.yamaha-motor.se

snowrideshop

Gå in och beställ på:
www.snowrider.se

Äntligen har årets Snow-Riderkollektion dykt upp och vi har förråden fulla av nya fräscha kläder. Du kan nu med lätthet beställa allt från kepsar, t-shirts och hoodies. Som prenumerant har du en VIP-rabatt på hela 30% på allting i shoppen. Kan det bli bättre? Surfa in på www.snowrider.se så får du se själv!

VIP = 30% Rabatt

2-way Hood 599:- (vändbar) VIP 420:-

Några få ....

Du vet väl om att vi har några fjolårshoodies i barnstorlekarna 120-160 kvar?

Vi har också ett begränsat antal Flower Tribal i XS till XXL.

SnowRider T-shirt 2008, med det hemska och farliga korset på ryggen.

kvar ....

T-shirts 199:- VIP 140:-

Keps flexfit 249:- Tjej Top 199:-

Pren Service

TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB

Prenumerationer går att beställa på
www.snowrider.se
Mail: pren@otlas.se
Tel: 25 -22885
Fax: 25 -22883
Öppettider vardagar 8-16

Ett år: 6 nr av
SnowRider för 289:-
Inom Norden 375:-
Två år: 12 nr av
SnowRider för endast 499:-
Inom Norden 7 :-

Alla prenumerationer är tillsvidare!

Missa inte nästa nummer

I butik 2 December

Syns du på rätt ställe?
snow rider
Maila eller ring!
mikaela@snowrider.se
eller marita@snowrider.se

HYR STUGA PÅ SÄRNAHEDEN!
- Bo mitt i skoterleden!
- Leder till Sälen, Grövelsjön, Lofsdalen & Funäsdalen m.fl.
- Snösäkert område
För info: L. Granath 070-557 40 35
www.novasol.se
sök på hus S46326

Superpriser i SNOWSHOPEN

VIP snow rider

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 prenumeration!

Syns du på rätt ställe?
snow rider
mikaela@snowrider.se
carina@snowrider.se
marita@snowrider.se

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

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

Beg.Skoterdelar
Tillbehör, Stötdämparrenovering, Cylinderborrning, vevaxelrenovering mm
WST Demontering AB
Öppet mån-fre 10,00-17,30 Lunch 11,30-12,30
www.vilhelmina.emarknad.se/wst
Lokalgatan 13, 912 34 Vilhelmina Telefon 0940-10051
wst.demontering.ab@spray.se

Nikasil
Ny nikasil 1750:-, reparation, bigbore, Nikasil även på gjutjärnsfoder
Snabb leverans!
(7 dagar med flyg)
Absolut bästa resultat!
Blixtens Racing
036-13 40 96, 070-740 96 10
www.blixtensracing.com

www.bworks.se
Freestyledynor Styrhöjare
Slutburkar m.m.
Baboon Workshop
Tel. 0705-200 913

CASTLE RACEWEAR
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
Hjälmar&skydd
Jernbergs - MALUNG -
Tel.0280-10101

SNOW-RAIL IMEX FIBER AB system
IMEX
Marknadsförs i Sverige av
IMEX FIBER AB
Malung, Dalarna
Tel: 0280-12570 Fax: 0280-10042
www.snowrail.se

Varmt och skönt!
Hos oss hittar du de varma finska underställen i 100 % merinoull. Värmer vått som tort. 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 & trerätters middagsbuffé
info@walles.se 0684-20100 www.walles.se

Johansson Maskin AB
LYNX
can-am
johanssonmaskin.se
Vännäsby 0935-39930 Sikeå 0934-15100

RASTKOJA
Mini-Camper
Levereras både med hjul eller medar passande till MC- Snöskoter
www.tollare.info
Tel: 08 / 715 73 00

Polarn Snabbpump
Beställ direkt på vår webbplats!
POLARN SNABBPUMP ORIGINALET TILLVERKAD SEDAN 1994
polarn innovation ab
Tel: 063-13 11 90
www.polarn-innovation.se

Skoterparadiset i Gördalen!
• Skoteruthyrning
• Stugor
• Restaurang
• Bensin
– Här finns allt! –
Stugförmedling tel: 0253-150 90
Skoteruthyrning tel: 070-5446756
www.gordalen.com

HOS OSS KAN DU PROVA ALLA POLARIS MODELLER UTANFÖR BUTIKEN!
SUGEN PÅ ACTION?
POLARIS EXPERIENCE CENTER
ARJEPLOG: Silvervägen 1 • 0961-101 02
ARVIDSJAUR: Norrvägen 39 • 0960-123 40
www.polarisexp.se • info@polarisexp.se

www.tt-trading.se
POLARIS ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION
TT-TRADING AB
Tel: 0980-60900
070-6291642, 070-2450589

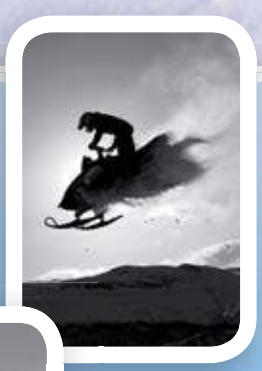
Rider: Mikko Rousu Photo: Joni Launonen Spot: Freeride paradise

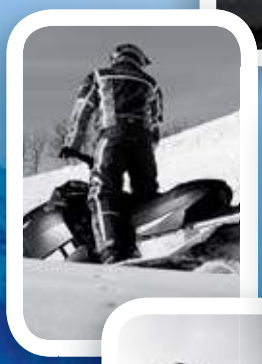
Hungry for a RIDE ?

Snocross SX-shell

SX-ONE helmet

Snogear goggles



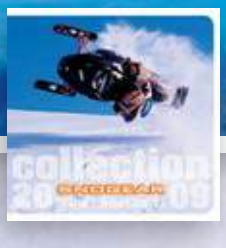


Check out new

collection 20 SNOGEAR 09

WWW.SNOGEAR.FI

BRP



Ladda ner nya broschyren på www.snogear.fi

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

Swedbank

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