Skandinaviens största snöskotertidning!

www.snowrider.se Nr 3 08/09

NR 3 08/09 Pris: 69:- 7,90 EURO 79 NOK

snow rider

Ingen på SnowRider är flintis...

Prishöjt nummer
Bandana på köpet

Vinn glasögon från DRAGON

Lössnömaskiner 2009

Dragon 800 Turbo

Touringskotrar 2009

- Dekaltrim
- VM-finalen i Malå
- Cub Cadet

INTERPRESS 0518-03
SPECIALRETUR
03>
7 388051 806905
Returvecka V.04

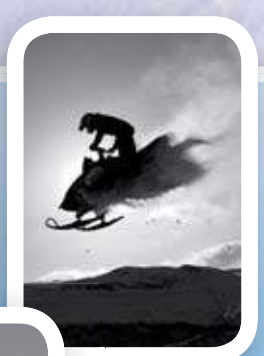
Rider: Mikko Rousu Photo: Joni Launonen Spot: Freeride paradise

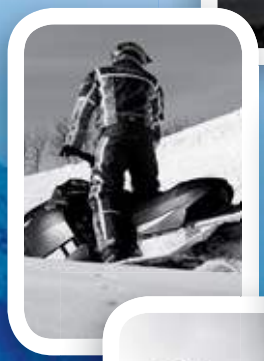
Hungry for a RIDE ?

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

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

Nummer: 3 säsongen 08-09
Årgång: 12
Omslagsbild: Micke i Klippiga Bergen av 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 4 08/09: 13 Jan
Annons stopp: 081207

Ledaren

Rädda sig själv, den som kan!

Om det är någonting som drar glädjen ur snöskoteråkningen så är det alla förbud, hot om förbud och reglering. Jag är ganska less på att som skoteråkare ständigt bli misstänkliggjord, ifrågasatt och förlöjligad i dagspress och diverse televisionsinslag, där vi alla framstår som fulla förbrytare. Men det är inte bara de såkallade miljövännernas osakliga kritik vi snöskoteråkare måste försvara oss mot, nuförtiden får vi även ducka för de organisationer som i slutändan är menade att föra vår talan. SSCO är en relativt ny organisation som i det stora hela har visat sig ha ett bra engagemang och friska ideér. Vi tycker till och med att de förtjänar två sidor i SnowRider varje nummer där de kan ventilera sina tankar hos oss vanliga snöskoteråkare. Vi tycker att detta är bra, även om vi inte alltid är eniga i allt som skrivs på dessa sidor, framför allt inte då det gäller friåkningen, det vill säga all åkning utanför leden. I förra numret, nummer två av SnowRider alltså, skriver Janne Sund att "de som skriker högst i försvar för friåkningen utgör en väldigt liten del av oss snöskoteråkare" samt "Det är ofta de som försvarar friåkningen som är våra största skotermotståndare. I de flesta fall är det dessa som står för åkningen i förbudsområden, i bebyggelsen, i farlig terräng osv". Jag sitter och gapar och tänker, visst jag är den där friåkaren, men vem är den där andra kriminella skotermotståndaren som åker i bebyggelsen?

Jag och så gott som alla mina vänner är snöskoteråkare, vi kan säga att medelåldern ligger på dryga 34 år. Vi byter snöskoter varje år, har en anpassad bil för att dra våra kåpförsedda släpvagn. Alla fordon är skattade, besiktade och försäkrade. Vi har körkort, är nyktra och använder hjälm. Vi har jobb, är föräldrar och är ostraffade. Vad jag vill understryka är att vi är vanliga Svenssons väl rustade för det vi håller på med och att detta tar en stor del av den ekonomiska kakan i våra familjer. Om detta gör oss mer skoteråkare än någon annan, vill jag låta vara osagt. Vi håller oss till de regler som föreskrivs i det område vi färdas, och vi löser alltid ledkort. När tillfälle ges friåker vi, och gör detta så ofta vi kan. Leden är bara en transportsträcka till friåkningen. Alla jag känner åker skoter på detta sätt, ALLA. Jan Sund skriver att 90% av all skoteråkning sker på led och att vi som skriker högst till friåkningens försvar är en väldigt liten del av snöskoteråkarna.

Det är lätt att bli hemmablind och lätt tro detta när man omger sig av likasinnade touringåkare. Vad finns det för siffror som styrker detta, och vem har tagit fram dessa? Jag tar det för ytterst osannolikt att 90% av all skoteråkning sker på skoterled. Jag vet också att påståendet att vi som försvarar friåkningen också är samma personer som "står för åkningen i bebyggelsen" är galet. Här, hemma i byn, ser jag ofta arbetsskotrar puttrandes efter vägen. Förarna är definitivt inte "friåkare", då de både har storstövlar och huggarbyxor. Men det är lätt att kasta ur sig både det ena och andra då man anser sig ha rätt. Återigen, det är lätt att bli hemmablind om man umgås med likasinnade. Hur hade debatten sett ut om vi på SnowRider gått ut med att "Alla på en touringmaskin är onyktra och enda anledningen till att de kör så lugnt är att de är så packade att de inte kan bättre"? "Förresten drunknar alla gubbar på snöskoter".! Jävlar vilket liv det hade blivit, men det blev det faktiskt den här gången också. Anledningen till denna ledare är att jag blivit mailbombad av arga skoteråkare. Skoteråkare som inte på något sätt känner igen sig i SSCO:s beskrivning av dem. Men vi får faktiskt skylla oss själva då ingen av mina friåkande vänner är föreningsmänniskor (mig inräknat), och därmed också inte med i debatten. Och det är här det måste bli en ändring. Och hur konstigt det än kan låta så är det dags att bli medlem i en snöskoterklubb så att just du kan göra din röst hörd. Att sitta på kammaren med handen knuten i byxfickan är det sämsta man kan göra och därför är det dags att ändra på saken.

Janne Sund skriver att "vi måste ligga steget före" så att inte skoternoviserna i bestämmande ställning i södra Sverige ska bestämma åt oss. Han kan inte ha mer rätt, men...

Om "steget före" betyder att man ska rädda sig själv och de egna inom den grupp man umgås, genom att slänga en annan specifik grupp av snöskoteråkare åt vargarna bara för att ta bort fokuset från sig själv, blir jag rädd.

Om vi ska ta död på skoteråkningen själv, behöver vi ju ingen som helst hjälp från någon skoternovis från södra Sverige.

Vi ska bekämpa förbudsområden, inte välkomna dem, aldrig någonsin. Vi ska inte "ligga steget före" om föreslå förbud så att vi i alla fall får åka på de få skoterleder som i slutändan finns kvar, eller vad nu idén verkar vara. Återigen, vi ska med alla medel bekämpa alla slags förbudsområden, alla.

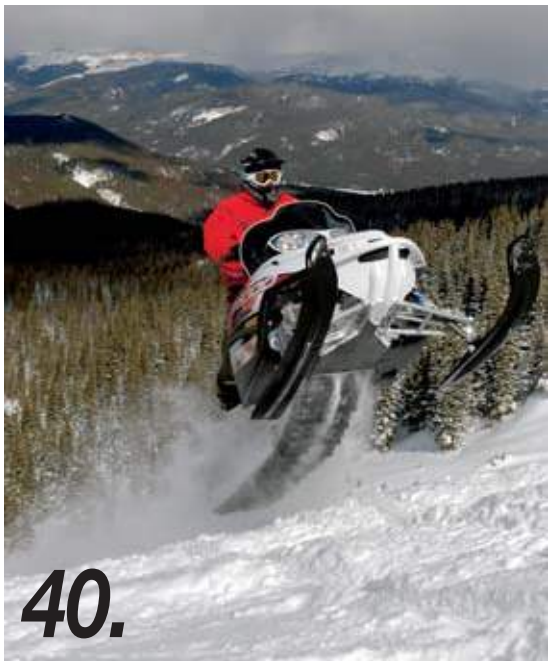
Vi ska vara noga med att tala om hur mycket skatt vi skoteråkare betalar varje år. Vi ska vara noga med att berätta hur många det är som livnär sig på skoteråkningen och turismen. Man ska fokusera på bra och positiva saker istället för att skapa problem som inte existerar. Utan skotern stannar Norrland!

Vad kan då just du göra för att dra ditt strå till stacken. Jag tar för givet att du är nykter, håller dig till föreskrivna regler och lagar och visar hänsyn. Du vet väl att trimpipor av alla de slag är förbjudna utanför en tävlingsbana. Just trimpipor och slutburkar i fjällvärlden är ett helvete som förstör långt mycket mer än någonting annat. Gå med i din snöskoterklubb och gör din röst hörd.

Och till er som tycker att vår skidåkar T-shirt inte bidrar till en bra debatt, kan vi bara säga, Skaffa er humor. Den är inte menad som ett inägg i debatten, utan som en ren och skär humorgrej, där vi anklagar skidåkaren för allt dåligt som händer i fjällen, ja eller varför inte hela världen. Allt dåligt som händer är härmed alla längdskidåkares fel! . Inte kul säger du? Nähä, det må så vara säger vi, och konstaterar att vi precis sålt 600 stycken T-shirts på två veckor!

Björn Friström SnowRider Magazine

snow rider TÄVLING Sid 126.



Innehåll: Nr 3: December 08/09

5. Ledare & Redaktion
8. Polaris Lössnö 2009
20. Ski-Doo Lössnö 2009
28. Handväskan
34. Nostalgituren
36. Dragon 800 Turbo
40. Arctic Cat Lössnö 2009
44. SSCO
48. Berntson tycker till
50. Yamaha Lössnö 2009
58. Touring 2009
66. Bralorne-ett övergivet paradis
74. Spjutspetsmaskiner
82. Affe på äventyr
88. Dekalning
92. VM i Malå
100. Cektek
104. Allt för huvet och ögat
108. Thunder Turbo
112. Yamaha YFZ450R 2009
118. Cub Cadet UTV
122. Honda TRX700XX

Ordertel 0220-308 60

Setpris
jacka + byxa
2 490:-
= 200:- rabatt

T&P Jacka Speed

Skaljacka av laminerat trelagers stretchmaterial. Ett enda skal ytterst gör att Du lättare kan anpassa klädseln under. Avtagbart snölås i midjan. Rejäla ventilationsmöjligheter med långa blixtlås under ärmarma. Avtagbar huva. Stora frontfickor och ficka på ärmen. Två meshfickor invändigt, en med resår och en med blixtlås.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60)
Art nr **176-05** Svart/grå
Art nr **176-04** Svart/rost/grå
Pris **1 595:-**

T&P Byxa Speed

Material som jackan. Avtagbara hängslen. Hällor för livrem. Komfortresår i midjan. Gylf med blixtlås. Framfickor med blixtlås. Formsydda knän. Ventilationsblixtlås i sidorna. Förstärkta benslut med tvåvägs blixtlås och reglerbar vidd med dold osynlig dragskojustering. Bensluten har även avtagbara invändiga gaiters. På insidan löst hängande säkerhetsficka med blixtlås.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), C148/150, C152/154, D96/100, D104/108, D112/116
Art nr **236-05** Svart/grå
Pris **1 095:-**

Materialfakta Speed
Laminerat trelagers 85% Nylon/15% Spandex stretch. Alla sömmar tejpade. Vattentäthet 15 000 mm. Andning 8 000 g/m²/dygn. Tvätt 40°C. Tygets utsida har en vattenavvisande Nano DWR behandlig. (Durable Water Resistance). Alla yttre blixtlås är vattenresistenta YKK.

798:-

Nu även i damstorlekar

T&P Skoterjacka Allround

Mycket prisvärd jacka som passar de flesta vinteraktiviteter. Slitstark och smidig med dunlätt polyestervaddering. Avtagbar huva. Fleecefodrad krage med justerbar vidd. Kraftig tvåvägs dragkedja under tredubbla vindslåar. Reglerbar i rygg med dubbel dragsko. Dragsko nertill. Justerbara ärmslut med mudd. Rymliga fleecefodrade framfickor, ärmficka, Napoleonficka samt två innerfickor. Samtliga sex fickor med blixtlås.

Herr XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XL(58/60)
Art nr **135-11** Svart/varselgul
Art nr **135-04** Röd/svart/vit
Art nr **135-10** Svart/vit

Dam XS(34/36), S(38), M(40/42), L(44), XL(46/48)
Art nr **135-1188** Svart/varselgul
Art nr **135-0488** Röd/svart/vit
Art nr **135-1088** Svart/vit

Materialfakta Allround
Yttertyg av vattenavvisande Polyester Oxford 300D. Laminerat andasmembran (vattentäthet 10 000 mm, andasförmåga 6 000 g/m²/dygn). Alla sömmar tejpade. Fodrad med polyestervaddering 130 g/m².

Handla för 1 500:- så får du 100:- rabatt på ett av termo-ställen

Technical set

Fysiologiskt underställ för hög aktivitet. Tillverkat av mjuk 100% polyester med stretch.

XS, S, M, L, XXL, 3XL

49:-

(Ord.pris **149:-**)
Art nr **459-05** Svart

Kashmir Ull-set

Ett mjukt ställ och skönt med fantastiska värmegenskaper. Stället kliar inte då ullens fibrer är mindre än 18,5 micron. Tillverkat av 85% Merinoull och 15% Kashmirull

XS, S, M, L, XXL, 3XL

598:-

(Ord.pris **698:-**)
Art nr **461-06** Gråmelerad

Microfleece-set

Perfekt som värmande mellanlager. Tröjan har hög krage med blixtlås. 100% polyester.

XS, S, M, L, XXL, 3XL

49:-

(Ord.pris **149:-**)
Art nr **426-06** Antracit

www.fritidsklader.se

T&P Skoterjacka Touring II

Robust jacka för hårt väder och krävande aktiviteter. Urtagbart termofoder. Avtagbar huva. Fleecefodrad krage med justerbar vidd. Reglerbar midja med elastiskt bälte baktill. Dragsko nertill. Ärmsluten har lycramuddar med tumgrepp. Två bröstfickor, ärmficka och och mindre förvaringsficka nertill, samtliga med vattenresistenta blixtlås. Handvärmarfickor med fleecefoder och blixtlås. På insidan blixtlåsficka och mobilficka. Effektfullt reflextryck gör att du syns bra i mörker.

Materialfakta Touring
Yttertyg av Polyester Oxford 300D. Laminerat andasmembran (vattentäthet 10 000 mm, andas 6 000 g/m²/dygn). Alla sömmar tejpade. Mellanfoder airmesh/polyester med tunn vaddering. Urtagbart foder med vaddering 130 g/m².

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60) Art nr **171-04** Svart/röd/silver
Art nr **171-06** Svart/gråmönster/orange/silver
Art nr **171-05** Svart/gul/silver (gula kontrastsömmar)

T&P Skoterjacka Flame

Avancerad actionjacka fullmatad med finesser som vattentäta ventilationsöppningar, avtagbar huva, reglerbar arm, ärm och ryggvidd. Elastisk gaiter i midjan. Polyester 600D med vattentätt andasmembran. Lätt varmfodrad.

XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60)
Art nr **199-05** Svart/grå/rost/mango
Halva priset! Vård ord pris 1 298:-

Kanonpris!
2a sortering med mindre färgskiftningar i det grå tyget. För övrigt i toppskick!

649:-

T&P Skoterbyxa Allround

Smidig hängselbyxa som passar de flesta vinteraktiviteter.Lätt smidig vaddering (80 g/m²). Värmeisolerande sittdyna i bak och urtagbara knäskydd. Komfortresår i midjan. Dragkedja upp till knät. Integrerat snölås och justerbar benvidd. Framfickor med blixtlås. Benficka med lock höger ben. Reflexmärkt. Av polyester 300D med vattentätt andasmembran.

Herr: XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), C148/150, C152/154, D96/100, D104/108, D112/116 Art nr **224-05** Svart
Dam: XS(34/36), S(38), M(40/42), L(44), XL(46/48) Art nr **224-0588** Svart

T&P Skoterbyxa Touring

Perfekt hängselbyxa för vinteråkning. Urtagbart termofoder (80 g/m²). Värmeisolerande sittdyna i bak. Fickor för CE-godkända höft och benskydd. Komfortresår i midjan. Dragkedja längs hela benen. Integrerat snölås och justerbar benvidd. Framfickor med bröstficka med blixtlås. Reflexmärkt. Av polyester 300D med vattentätt andasmembran.

Herrstorlekar som Skoterbyxa Allround ovan
Art nr **225-05** Svart

T&P Skoterbyxa Action

Sportig byxa. Låg midja i front och förlängd baktill för maximal sittkomfort. Kraftigt bälte medföljer. Fodrad med lätt vaddering och airmesh. Förstärkt med smidig isolering i bak och knän. Kevlarförstärkta benslut med dragkedja som öppnar upp till knät. Invändiga justerbara snölås. Nätventilation och framfickor med vattenresistenta blixtlås. Effektfullt reflextryck. Fickor och fäste för höftskydd. Av polyester 600D med vattentätt andasmembran.

Herrstorlekar som Skoterbyxa Allround ovan
Art nr **271-05** Svart/grå (gula kontrastsömmar)

Leverans & Betalning

Fraktavgift 39:- för varje leverans. Leveranstid ca 7 dgr. Snabbleverans 2-3 dygn mot tillägg 29:-. Betalning mot faktura (upp till 45 dagars kredit). Uppläggningsavgift 25:-. Personnummer måste uppges! Vid leverans mot postförskott tillkommer 39:-

Lagerförsäljning

Enbärsvägen 18, Surahammar.
Vardagar kl 10-18 samt 1:a lördagen i varje månad kl 10-14, gäller helgfria dagar.

Öppet dygnet runt:
www.fritidsklader.se

Personlig service:
tel 0220 308 60,
vardagar 8-18

Gratis katalog!

ITAB

Lössnökur

Om det är något segment som ligger Polaris varmt om hjärtat, är det utan tvekan maskiner som är avsedda för djup snö.

Text: Björne F Bild: Mattias Klockar

Ända sedan lössnömaskinen uppfanns, har Polaris varit en av de ledande figurerna inom detta segment. Med tanke på årets satsning är de fullt och fast bestämda att också fortsättningsvis hålla sig där.

RMK-modellen har sedan slutet av 90-talet satt standarden i klassen som man stundtals regerat men också gjort djupdykningar i. Årets varianter har gått igenom den trendiga bantningskur som drar genom segmentet och vi får också stifta bekantskap med den fantastiskt fräna Assault 800, som egentligen tillhör en helt egen kategori vi kanske kan kalla Freeride eller något annat fränt. Förutom Assaulten finns RMK 800 i längderna 155" och 163", samt den snålare RMK Shift 600 i 144" och 155" längder. Vi hittar också fläktisen och instegsmodellen Trail RMK 550 i årets uppställning.

Vi börjar med Assault 800 och Dragon RMK.

Assault och Dragon RMK

Du har aldrig skådat en sån här från maskin, som precis rullat av bandet. 146 " långa Assault 800 är alltså ingen hemmamoddad kort Dragon 800 med längre matta och crosstyre. Nejdå! Polaris har upptäckt den enorma skaran friåkare som vill hoppa högt, surfa snö, och samtidigt kunna piska led. Assaulten är inte heller en kortare Dragon RMK. Se hellre Assaulten som en Assault.

Det som utmärker en lössnömaskin brukar vara en smal spårvidd och det har alltså inte Assaulten. Du kan däremot ställa in spårvidden och välja mellan 105 och 110 centimter. Just avsaknaden av spårvidd brukar göra en maskin extremt vinglig på led, men samtidigt lättsvängd i snön. Här kan du alltså välja och på så sätt ställa in din Assault efter dina önskemål. Assaulten har också en lite vidlyftigare fjädring då du jämför mot Dragon RMK:n. På Assaulten sitter det ett par Walker Evans Air Piggy Back luftdämpare medan Dragon RMK:n saknar den externa oljebehållaren. I boggin hittar vi också där Walker Evans-dämpare på både Assault och Dragon RMK. Med skillnaden att Assaultens är fullt justerbara och därmed lite värre.

Vi kan konstatera att det inte sparats in på stötämperisidan då det gäller Assault och Dragon RMK. Men vi ska höja ett varningens finger. Dessa dämpare har kolvstänger i ytbehandlad aluminium, och du ska vara extra noga med att skydda denna ytbehandling från yttre våld. Jag tänker först och främst på då du fraktar den på släpvagn eller ligger och jagar någon på en dålig led. Just stenskott är rena rama döden för dessa dämpare som börjar läcka i samma sekund som ytskiktet på kolvstången blir skadat. Hur göra då? Fungerar de där "påsarna" man trär över dämparna? Ja ett tag. Men efter ett tag fylls de med snö som i slutändan hindrar dämparens funktion. Dessa rekommenderas alltså inte. Be istället att få behålla de där skumgummiskydden som satt på dämparna i "häcken" den levererades i. Dessa är perfekta som skydd när du kör maski-

ngen

Vi tvekar inte en sekund på att Dragon RMK 800 har en bit över 150 kusar i sig. Om maskinen är mappad för Svensk soppa får säsongen utvisa.

Shift RMK är en trevlig bekantskap och har precis så mycket kraft man behöver i nästan alla situationer här i Sverige.

Polaris har hittat helt rätt i och med Assaulten. Lita på att konkurrenterna kommer att kopiera konceptet redan nästa år.

nen på otäckt släpvagn. Du kan också tillverka ett eget "stänkskydd" i hårdplast eller höra med din polarishandlare då jag tror att det finns ett vettigt skydd i Polaris originalsortiment.

Båda maskinerna delar samma nya boggi med höga och urfrästa boggiskenor. Dragon RMK kan fås i två längder, 155" och 163". Båda dessa är knäckta bakom saxens infästning, för att bli lite mer lättsvängd på hårt underlag. Assaulten har raka boggiskenor och extra kraftiga genomslagsgummin. Vilka är samma sort som du också hittar på 600 RR.

En annan sak som är värt att notera. Är att 2008-års RMK hade fler boggihjul än årets modell. I år hittar du förutom de bakre vändhjulen och löphjulen som lyfter mattan, exakt noll stycken boggihjul. Varför? Svaret heter viktbesparing.

Ska du använda din Dragon RMK till något som helst annat än lössnökörning, rekommenderar vi dig att köpa till den befintliga "hjulsatsen" som finns i originalsortimentet. Vi rekommenderar inte många kilometers körning på hård led med RMK:n i originalskick. Trots att det sitter riktigt bra isrivare monterade original.

Bantad 7,7 kilo

Utseendemässigt så har Polaris poppat till det rejält och både Assault och Dragon RMK har det snygga freestylesätet

Vad skriver man under en sån här bild. Ingenting.

och det ännu snyggare Pro Taper crosstyret som verkligen understryker att dessa maskiner är byggda för att spöas. Assaultens mattröda och Dragon RMK:ns mattvita färg understryker ytterligare det tidigare nämnda... Spöa mig!

Viktbesparing är på tapeten i år och naturligtvis ska inte Polaris vara den där lönnfeta killen i klassen. Här har det sparats vikt lite överallt, totalt 7,7 kilo.

Vi ska försöka hitta de ställen som kilona suttit. Till att börja med har alla utom trail RMK (som har det gamla Edgechassit) fått den hela bukplasten utbytt mot en tredelad variant. Det hela hänger ihop med viktbesparing och den nya konstruktionen innebär också en betydligt bättre och användbar lyftbåge i aluminium som är bultad i chassit. Detta innebär alltså att du numera kan lyfta en Polaris utan att riskera att stå där som ett fån med en plastlyftbåge i handen.

Du slipper också att byta hela bukplasten vi en eventuell skada. Skulle du nu redan ha skadat din -08, kan det vara läge att kolla upp om delarna från en -09 passar.

Numera sitter det ett kedjehuslock i magnesium, där det satt ett i aluminium förut. Assault och Dragonmaskinerna har en ny lättare exaktare krängare som numera sitter framför A-armarna istället för bakom. Varför en krängare på en lössnömaskin? Ja skolorna är många och tydligen vill en del ha krängningshämmare, medan andra föredrar att vara

Assaulten är helt ok på leden även om den känns i längsta laget.

utan. Nu sitter det i alla fall en där och den är lätt att ta bort om man så önskar. Styrspindlarna är urfrästa. Samma gäller som vi nyss nämnde för boggiskenorna. Den nya "Wave"-bromsskivan är hela 0,5 kilo lättare än i fjol och det kan tyckas vara småpotatis. Men du vet väl om att 1 kilo roterande massa upplevs som 8 kilo fjädrad vikt?

Assault och Dragon RMK har båda den fantastiskt pigga 150+ hästars 800 motorn som levererar kraft å det grövsta. Skulle vi välja ut en favoritmotor av alla på marknaden så ligger denna bra till.

Ofärdig

Shift står för det lite billigare och ofärdiga. Ofärdigt i den betydelsen att den är menad att utrustas efter behov och smak. Den kommer i två längder 144 och 155 tum. Den är prissatt och utrustad så att om du vill du ha en uppsättning Öhlinare så ska det finnas ekonomiskt utrymme för detta. Första varianten av dem korta Shiften var så snål att den hade förgasare. Numera sitter det en modern och fin Cleanfire 2 motor i årets RMK Shift. Cleanfire 2 är en ny 120 hästars variant som är förbättrad på en flertal punkter. Bland annat har den bättre kylning och en bättre oljepump. Den ska vara mer lättstartad i riktigt kallt väder då den alltid ger tändstiften så mycket kräm de behöver i startögonblicket samtidigt som ECU:n känner av spänningen och tidskompenserar spridarna så att de ger tilräkligt med soppa i startögonblicket.

Den här motorn ska vara bensinsnål och som sagt ge 120 kusar. Vi gillar Polaris 2009:or som verkligen fungerar och känns fräscha.

Det här var en liten genomgång av Polaris lössnögäng och vi kommer att återkomma med en mer genomgående lössnötest i vinter. Då ska vi se hur nya lättare Polaris tar sig ann sina konkurenter. Vi återkommer.

Dragon RMK är verkligen en åkmaskin som har en helt perfekt körställning.

Pro Taper-styret är det första som sticker ut och ger den där lilla extra racerkänslan.

Ja vad säger man? Den är billig.

TEKNIK FAKTA

	RMK Shift 144"/155"	Assault 800	800 Dragon RMK
Motor			
Typ:	2-cyl 2-takt	2 cyl 2-takt	2 cyl 2-takt
Volym cc:	599	795 cc	795 cc
Borr/slag mm:	77,25x 64	85x70	85x70
Bränslesystem:	Cleanfire injection -2	Cleanfire Injection-4	Cleanfire Injection-4
Smörjning:	Oil injektion	Oil injection	Oil injection
Avgassystem:	2-1	2-1	2-1
Uppg effekt:	120 hk	154hk	154 hk
Start:	Manuell	Manuell	Manuell
Chassi			
Uppg torrvikt kg:	----	-----	-----
Framvagn:	IQ RMK justerbar	IQ RMK justerbar	IQ RMK justerbar
Fjädring fram:	Ryde FX	Walker evans Air piggyback	Walker evans Air
Fjädringsväg fram:	22,9 cm	25,4 mm	22,9 mm
Boggi:	RMK	RMK	RMK
Dämpare:	RYDE FX	Walker evans coil	Walker evans air
Fjdringsväg bak cm:	36,8	36,8	39,4
Typ av matta cm:	38x365x5,1/38x393x61,	38x 370x5,4 comp	38x393x6,0/ 38x414x6,1
Skidor:	Gripper	Gripper	Gripper
Spårvidd:	99,1-101,6-104,1	105,4-108-110,5	99,1-101,6-104,1
bredd/längd cm:	118x317,5/327	121x320	118x327/340
Tankvolym liter:	43,5	43,5	43,5
Oljetankvolym:	---	---	---
Att äga			
Ca pris:	98 900/99 900 :-	129 900:-	122 900/ 124 900:-
Färg:	Svart	Matt röd	Matt vit
Generalagent:	Polaris Scandinavia	Polaris Scandinavia	Polaris Scandinavia

Luftdämparna från Walker Evans är delikata, lätta och känsliga för yttre våld, då kolvstängerna är av ytbehandlad aluminium. Tänk på detta när du kör en Dragon RMK på en öppen släpvagn.

2009 POLARIS®

UPPLEVELSER

Polaris Racing Team 2009 - Ger dig upplevelser hela säsongen!

Dan Lang - medlem i Polaris Racing Team 2009

Foto: Peter Svensson / Charden Reklam

JULKLAPPARNA
FINNS HOS DIN ÅTERFÖRSÄLJARE

Kläder och tillbehör. Bättre utbud än någonsin!

Några exempel:

PATTERN HOODY
Stl S-XXL,120-160 Pris: 575 kr

HANDSKE, FACTORY RACE
Pris: 475 kr

KEPS, PINSTRIPE FLEX
Pris: 317 kr

POLARIS FREESTYLE TEKVEST Smidigt överkroppsskydd, Stl XS-XXL, Pris: 2845 kr

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

Foto: Peder Åhlbin / Åhlbins foto

Daniel Bodin

RACING - DJUPSNÖ - TOURING
ARBETSMASKINER - LEDMASKINER.

VI TÄCKER ALLA BEHOV MED VÅRT BREDASTE MODELLPROGRAM NÅGONSIN.

Följ vårt racingteam: www.polarisracing.se

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

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

POLARIS FINANS • PURE POLARIS • POLARIS RIDERS CLUB

www.polarisindustries.com • www.polarisridersclub.com

LÖRDAG 13 DECEMBER
ARRANGERAS LYNXDAGEN!
VÄLKOMMEN TILL NÄRMASTE ÅTERFÖRSÄLJARE
OCH SE 2009 ÅRS NYHETER!
XTRIM NEEDED
MOUNTAIN & A LOT OF SNOW
NOT FOR BEGINNERS
SPORT & RACING TRACKS
Xtrim™
Commander 600 SDI
• Xtrim™ SC 800 Power TEK
• Xtrim™ SC 600 E-TEK
• Xtrim™ 550
Rave™ RE 800 Power TEK
• Rave™ RE 600 E-TEC
• Rave™ 600
• Rave™ 550

LINEUP 2009

SPORT • CROSS-OVER • TOURING • UTILITY

LYNX VALLEY

TAKE YOUR FAMILY WITH YOU
ADVENTURES AHEAD

MOTIVATION VEHICLE
WORKING AREA

Adventure™
Grand Tourer 600 SDI
- Adventure™ V-800
- Adventure™ 550

YETI® V-800
- YETI® PRO V-800
- YETI® 550
- Ranger™ V-800
- Ranger™ 550

brp.com

LYNX 2-ÅRS GARANTI!
2 Year WARRANTY

LYNX®

BRP

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

Hitta din närmaste återförsäljare:
Arvidsjaur: Nya Maskin & Fritid **Blattnicksele:** Forsgrens Bilservice **Boden:** Sixtens Nilssons Motorservice **Bollnäs:** Tuppz Bollnäs **Borlänge:** Bengts Cykel & Motor **Delsbo:** Åkes Motor **Deje/Kil:** Grännsjös Snöskotrar/Däckbolaget i Kil **Dorotea:** Dorotea Husvagnscenter **Föllinge:** TJ:s Skoter & Motor **Heby:** Jockes Skoter & Motor **Hede:** Nääs Maskin & Motor **Härnösand**: Autograf Motor **Idre:** Idre Bensin & Service **Järpen:** Motorcity **Kalix:** Kalix Maskiner **Kalvträsk:** Kalvträsk Smide & Mek **Kiruna:** Maskinaffären B. Lundström **Klövsjö:** Klövsjö Bensin & Service **Laisvall:** Bröderna Sundström **Ljusdal:** Bil & Maskinfirma E. Gröning **Luleå:** Kalix Maskiner **Lycksele:** Inlandets Maskin & Fritid **Malå:** Nila Fritid **Mora:** Görans Motor **Nyland:** Unanders Motor **Offerdal:** Birgerssons Bensin **Piteå:** Lindbloms Marina & Maskiner **Sikeå/Robertsfors:** Johansson Maskin **Skellefteå:** E-son Maskin **Sollefteå:** Unanders Motor **Storuman:** Staffans Motor & Mek **Strömsund:** Ollanders Vulkverkstad **Sundsvall:** KS Husvagn & Skoter **Sveg:** Nääs Maskin & Motor **Sysslebäck:** Finnskoga Motorservice **Tärnaby:** Stenmarks Maskin **Vilhelmina:** Motorfirma Appelqvist **Vittangi:** Maskinaffären B. Lundström **Vuollerim:** Johnnys Skoter & Mek **Vännäsby:** Johansson Maskin **Årsunda:** Bil & Motor Årsunda **Örnsköldsvik:** Fritidsimport **Östersund:** Motor & Fritidsexpo

nytt & noterat

NYHETER NYHETER

Sinisalo Radical 3.

Sinisalos bidrag till hjälmvärlden heter Radical 3 och är en 3-lagers komposithjälm. Finns i färgerna röd, blå, svart, orange och Romantic Rock. Den är begåvad med en löstagbar och tvättbar inredning, samt knäppning med D-ring. Vikt 1200 +-50 g. Storlekar XS-XXL. Pris runt 1600 svenska kronor.
More info on **www.sinisalo.com**

BACKSHIFT för vuxna

Backshiftjackan för både skoteråkning och till de finare tillfällena!
Den har både vindtätt tyg och tätade sömmar. Reflexband från 3M gör att du syns väl i mörkret. Färgerna är orange och camo. Pris i butik 2590:-
Du vet väl också om att din lokala Yama-handlare har shyssta Yamaha-jackor för dig som vill synas. Dessa kostar från 2195:-

Grattis Umeå

Bröderna Anders och Thomas Jansson från Bjurholm, uppvuxna på tvåtaktsolja och variatorremmar med en pappa som varit Ski-Doo skoterhandlare under 24 år, har nu insett att det är dags att väcka upp Motorbolaget igen. Anders har under de senaste 8 åren arbetat bland annat med Hightechs stötdämpar och chassioptimering. Thomas har blandannat under de senaste 5 åren arbetat med TH-Draget, det ryckfria skoterdraget samt TH-Grillen. Kolla gärna närmare på **www.motorbolagetumea.se**

MOTOR BOLAGET UMEÅ AB

Knit beanie

Så här glad blir man av en Knit Beanie-mössa från Tobe. Färgen heter på engelska Black och mössan kostar 299:-. Mer information hittar du på **tobetechnology.com**

Vatten+bensin=tråkigt

Har du lessnat på vatten i soppan? Trodde väl det, då det inte finns något tråkigare än en motor som inte startar, eller går dåligt. Power Chem är produkten som tydligen ska hjälpa oss med detta. Mer information om detta hittar du på **www.pro-tec-sweden.se** *eller* **www.powerchem.se**

power CHEM AB

Packat & klart

Med en väska från Kenny får du plats med hur mycket skit som helst. Gjort i robust textil och kostar 1695 kr. Mer information på **www.sunbike.se**
Lämpigt rim:
Alltid bra att packa smart.
Med större väska en enklare start.

Vilket l ft!

Sorselelyften består av en vinsch med dragband, monterad på ett teleskopben. Den kan användas för att lätta till exempel terrängfordon från marken. Men också som en del av en draglina. Den lilla dubbfoten ger suveränt grepp. Men ta med dig en ohyvlad plankbit om du beger dig till lös terräng eller djup snö. Lyftkapaciteten är 255 kg (10-faldig säkerhet) och den lyfter upp till 1,35 meter. Sorselelyften är lätt att packa ihop med det medföljande nyckelgreppet och tar hopfälld inte större plats än lite drygt 50 x 15 cm. Mer information finnes på **sorselelyft.se**

N a skal

Sirdaljackan är ett slitstarkt och tekniskt plagg i behagligt 3-lagers DermizaxTM strechmaterial. Den är vattentät, vindtät och har hög andningsförmåga. Den har vattenavvisande dragkedjor på fickorna, ventilationsdragkedjor under ärmarna och reflexdetaljer för extra skydd i vintermörkret. Det avtagbara snölåset hindrar snö och vind att tränga in under plagget och den avtagbara huvan är klädd med syntetpäls och isolerar bra i stark vind. Sirdaljackan har en egen liftkortsficka och insydd RECCO® i ena ärmen.
Sirdalbyxan är sydd i samma komfortabla och flexibla DermizaxTM strechmaterial som jackan. Vattenavvisande ventilationsdragkedjor med insytt nät på utsidan av låren ser till att ventilation är möjlig vid hög aktivitet. Byxan har också dragkedjor från knäna och ner, kardborrelåsning nederst på benen samt avtagbara hängslen och förstärkta vrist och knäpartier. RECCO® är insytt i det ena byxbenet. Priset? Jackan: 3995 kr och byxan: 2895 kr. Besök **www.bergans.no** *för mer information.*

VI SER TILL ATT BEGRÄNSNINGAR GÄLLER FÖR DE ANDRA.

Ta sig från A till B. Ta prylar från A till B. Kälkdragning, lössnö eller fullt gaspådrag. Expedition och Scandic modellerna klarar allt, vare sig det handlar om arbete eller fritid, på eller utanför leden. Expedition 600 H.O. SDI har den nya, starka REV-XU plattformen i aluminium. Det gör den förbluffande 30 kilo lättare, ger en sportig känsla och suverän förmåga att flyta fram över djup pudersnö. Skandic Tundra LT V-800 4-TEC ger oslagbar framkomlighet, är bränslesnål och tystgående. Dessutom har den utökad kylkapacitet för långsam körning. Jobb, fritid, led eller terräng – Expedition och Skandic är särskilt konstruerade för vartsomhelst.

EXPEDITION & SKANDIC 09: EXPEDITION 600 H.O. SDI: Byggd på nya, lätta och starka REV-XU plattformen. EXPEDITION V-800 4-TEC: Kraftfull och bränslesnål med lyxiga finesser. SKANDIC 550: Perfekt bruksmaskin för led och terräng. SKANDIC TUNDRA LT V-800 4-TEC: Skandinavisk utväxling ger optimala köregenskaper för våra förhållanden. SKANDIC TUNDRA 300: Ekonomisk, ultralätt modell på endast 172 kg.

ski-doo®
BETTER RIDES. BETTER RIDERS.™

BRP

brT.com | ski-doo.com

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

nytt & noterat

NYHETER NYHETER

Smått från Arctic

Det sägs att man inte kan köpa sig popularitet som förälder. Men stämmer det verkligen? Ett barn glömmer aldrig sin första skoter och inte heller vem de fick den av. Arctic Cat F120 är en riktig skoter i litet format som faktiskt fungerar.

Priset i butik till hugad pappa eller mamma ligger på 23 900 kronor.

Mer information finns på ***arcticcat.se***

Personlig iPod

Dessa klisterdekorer är enkla att montera, och eventuella luftbubblor slätar man ut med fingrarna utan problem! En klisterdekor till framsidan och en till baksidan är inkluderad, tillsammans med en transparent screen för skärmen. Det avancerade klistermärksmaterialet från 3M gör att inga klisterrester fastnar när du vill ta bort dekoren.

Förutom att din iPod blir riktigt läcker så skyddas den också mot repor! Eftersom de inte är speciellt dyra, kan man faktiskt kosta på sig att byta dekor lite då och då. För det finns flera olika mönster och färger. Dessa finns även till iPod Nano (2nd gen.), iPod video och i större version för laptops. Se alla Gelaskins på ***www.bluebox.se***

Pris: 125:-

Svenske kocken

Känner du dig sugen att slava vid spisen under skoterturen? Här har du mackapären som fyller alla kok och stekbehov för 4-8 personer. Plåtväskan har handtag och vikbara benstativ. Firebox är självrensande med slits i botten, som dränerar ut aska. I Firebox kan du grilla med kol, bricketter eller ved. Grillen är lackerad med värmebeständig färg. Detta medföljer i en Firebox: Ihopfällbar grill, stekhäll med handtag och ett stag för kaffepannan. Denna väska blir din för bara 1295:- och du hittar den på ***www.allyouneed.se***

Julklappstips från Sunbike

T-Shirt Från Kenny i Frankrike. Skullz & Roses: Svart med vitt tryck för 295 kr.
Westside: Svart tryck på vit t-shirt. 295 kr
Lämpligt rim:
Muslimer bär slöja, här får du en tröja
sunbike.se

Hårdrock

Hard Rock Safety Jacket är ett CE-godkänt ergonomiskt utformad överkroppsskydd som har allt du behöver. Här hittar du allt från ett riktigt skydd för ryggraden till njur, axel och armbågsskydd. Vuxenmodellen kostar 1495:- och för barnet 1195:-. På ***allright.eu*** *hittar du din återförsäljare.*

Vendetta

Dragon fortsätter att ta MX och skotermarknaden med storm och inför kommande säsong lanseras en helt ny modell. Vendettan erbjuder aningen större ram och synfält än MDX-modellen och är ett utmärkt komplement till Dragons line av MX/Skoter-goggles.
Med sin breda strap som är fäst i Vendettans nya ram med vingar, gör att den sitter bra i på hjälmen.
All info på ***www.dragonalliance.se***

Backpack

Håll törsten borta när du gasar hårt! Den här portabla och smäckra ryggsäcken för vätska går loss på 395 kr .
Lämpligt rim:
När du på krogen går och vill ta dig en stark en, kan det vara lämpligt att ha groggen på rygg en!
sunbike.se

Vaude Wind Corner

Denna jacka erbjuder oslagbar värmebevaring. Tack vare Sensofill och Fibre Down. Den är vindtät, vattenavvisande och har avtagbar huva. Finns i 3 färger och i både herr och dammodell.
Den kostar 2 660:-
och mer info finns på
normark.se

THE BEST FROM BOTH WORLDS

EMIL ÖHMAN – DANIEL BODIN

EXTRA EVIL DISTRIBUTION AB

MAIL: INFO@EXTRAEVIL.SE PHONE: 063-12 12 26

Att sträva mot toppen... Summit 200

Något gammalt, något n tt, något lånat och något blått.

Text: Patrik Larsson
Foto: Mattias Krockar

Äntligen är vi framme vid genomgången av säsongens lössnömaskiner. Detta är typen av skoter som man absolut inte ska köpa. Om man inte är helt rätt person vill säga. Detta har länge varit sant och det blir bara mer och mer sant för varje år som går. För maskinerna blir bara mer och mer specialiserade och därmed mer och mer känsliga för att användas fel.

Till exempel har många under några år köpt lössnömaskiner för att använda som dragare på leden, tack vare den längre mattan. Men eftersom dessa maskiner i grunden inte är konstruerade för att dra tungt blir det i slutändan inte riktigt bra. Bland annat är boggin ofta löst eller helt okopplad, vilket gör att skidorna lätt lyfter från marken. Eftersom skotern är tänkt att gå i djup snö är även chassit högt och långt, vilket gör att kälken hamnar i en konstig vinkel vilket i sin tur påfrestar det ofta lite veka bakpartiet på lössnöaren.

Detta är alltså inga dragmaskiner. Inte heller en långbandad sportmaskin som kan pressas efter leder eller sjöisar. Detta är något som landets skoterköpare måste inse. Dagens högkammade mattor kan man göra skrot av på bara någon mil om man använder de många gånger kraftfulla motorerna till att åka fort med på led, i stället för kämpa sig fram i djupsnön. Ett annat problem med snabb ledkörning och pressande på sjöisar är att motorerna övervarvas under långa stunder. Mycket på grund av att drevningen ofta är förhållandevis låg. Att pressa för att kolla toppfart är helt enkelt inget man ska göra. Det är faktiskt inte intressant hur fort en lössnöskoter går!

Nej detta är maskiner som trivs bäst i djup och lös snö och det är bara där dom kommer till sin fulla rätt och ger mest valuta för pengarna.

Visst, det är kul att köra fort efter led. Men att få köra en riktig lössnömaskin i just riktigt djup snö är något mycket speciellt.

Det är med skräckblandad förtjusning man ofta på full gas glider runt bland träden och försöker läsa av naturen, och på det sättet flera meter i förväg se sin tänkta färdväg. Det är sen ganska intressant och fascinerande att efter en hel dag ute på djupet, kolla sin färdväg på en karta eller på GPS:en, och se att man i slutändan knappt har förflyttat sig alls. Man har kanske bara tagit sig några mil. Men under dessa mil har man haft så mycket kul genom att bara kämpa sig fram i terrängen. Man har kört fast, skrattat, gråtit och varit beredd att bara lägga sig ner och ge upp hela livet. För att i nästa sekund återigen vara på väg uppför den där omöjliga branten med skoterns motor ylandes på full gas, och det känns direkt som att man är uppe i himlen och surfar på bomullsmjuka moln.

Men hur ska man då enligt Ski-Doo kunna ta sig upp på dessa moln? Här följer deras recept.

Summit

Förra säsongen introducerades tillsammans med alla andra kortare REV-XP-

modeller, även en Summit. Man körde hårt och gick direkt på den prestigefulla 800-kubiksklassen. Dom monterade i sin värsting 800R med monoblock, vätskekylt vevhus, 3D-Rave-ventiler och 151 hästar.

För att backa upp denna brutala maskin fanns två Summit med det äldre REV-chassit, en 600 SDI och en med en 550-fläkt.

Till i år är alla gamla REV borta. 800R återkommer i det närmaste oförändrad och två REV-XP 600:or har tillkommit. Det finns alltså ingen billig fläktkyld modell att tillgå längre.

Även om det inte finns någon Summit i år för runt 70 000 så finns det i alla fall en för dryga 100 000. Men man ska räkna in i värdet att man för dom pengarna nu får, 1: Marknadens modernaste chassi. 2: Man får en vätskekyld motor, för övrigt samma motor som i sportmaskinen TNT. 3: Man får även en längre matta. 4: Mattan har 51 millimeter höga kammar.

Allt detta sammantaget gör att priset 70 000 inte låter så billigt längre, vilket i stället 100 000 plötsligt gör.

Den här billigaste modellen av Summitarna heter Everest 146" 593SS, där Everest är betecknar utrustningsnivån.

En lite reflektion man kan göra över namnvalet, är att det är lite tråkigt att Ski-Doo har valt att ta det historisk så tuffa namnet Everest och låta det stå för något billigare och enklare.

På Summit 593SS har man valt att montera en 38 cm bred matta som alltså har 51 millimeterskammar. Den vid det här laget gamla motorn på strax över 100 hk är nog anledningen till att inte ha en bredare och högre matta, och kombinationen verkar vettig samtidigt som priset hålls nere. Ja som sagt motorn är gammal, och har förgasare. Men den är välbeprövad och går i alla lägen ändå bra.

Ski-Doo förväntar sig att sälja ett stort antal Summit 593SS till renskötande samer, som mer och mer gått över till att köra skotrar av den här typen och inte längre de som vi tidigare refererat till som lapp-moppar.

Den totala vikten på skotern stannar på strax över 200 kilo och då ingår elstarten, vilket påför en hel del extra vikt. Om man vill ha en lite billigare lössnöare och nöjer sig med en enklare utrustning och samtidigt inte kan tänka sig att köpa något annat än Ski-Doo, är 593SS ett bra köp.

Kan man tänka sig ett annat märke än Ski-Doo, kommer Polaris RMK Shift 144" eller 155" att vara hårda, eller kanske till och med omöjliga konkurrenter till Ski-Doos billigaste Summit. I Polaris Shift RMK får man för det första en betydligt tuffare 600:a-motor med insprutning, men i övrigt mycket lika utrustning och så kostar båda Polarisarna under 100 lakan.

Next generation

Nästa skoter ut i raden av Ski-Doos Summitserie är väl egentligen den enskilt största nyheten i segmentet, och det är motorn det hela hänger på.

Även Summit 146" 600 H.O E-TEC kommer i ett enklare Everest-utförande. Vilket i praktiken betyder, mellanhög ruta, inte renoveringsbara dämpare, ett mer konventionellt instrument och den har heller inga lättviktsdetaljer i framvagnen.

Till skillnad från 593SS har 600 E-TEC den bredare mattan på 40,6 centimeter och 57 millimeter höga kammar.

Tack vare att E-TEC är så lättstartad har man skippat elstarten och därmed har man kunnat hålla torrvikten under 200 kilo även på denna skoter, trots att E-TEC tillför en hel del i vikt. På tal om vikt, så är det bristen på sådan som känns av extra mycket på just Summit 600 E-TEC.

När vi under några intensiva vårdagar provkör och fotograferar i det närmaste hela armadan av skotrar som ska säljas vintern efter, ger det oss en sällsynt god chans att verkligen jämföra känslor mellan de olika modellerna.

Att under dessa omständigheter hoppa från en storkubikad, förgasarförsedd maskin till tillexempel Summit 600 E-TEC blir skillnaden på gränsen till overklig.

När hela kombinationen av det nya lätta REV-XP-chassit och den mindre 600:an som är direktinsprutad adderas till varandra ger det ett resultat upphöjt i två. Någon konkurrent i klassen lössnö 600 finns egentligen inte. Om sen det slutliga resultatet av den här skotern blir att du kan ta dig fram i djupare snö och uppför brantare backar är inte för den delen säkert.

Summit 600 E-TEC kommer att bli en av säsongens storsäljare. Här är lössnömaskinen som har marknadens fränaste och modernaste motor. Den här kommer att lukta minst och dra minst mängd bensin av alla lössnömaskiner. Den har också det modernaste och lättaste chassit och drivbandet är 40 cm brett och har modiga 57-millimeterskammar. Hela detta fantastiska paket kostar 117 900:- och det är upp till dig att värdera vad du får. Men du ska också lägga med i beräkningen att Ski-Doo tråkigt nog valt att snåla in och inte leverera 600 E-TEC med ett X-paket. Detta är både fel och rätt tänkt.

Det är fel på grund av att E-TEC är årets nyhet i segmentet, och borde därför få vara en top of the line-skoter(Får man säga så utan att låta som en tönt?). Den hade fått ett högre pris, men vi tror att den hade sålt i mängder ändå. För motorn i sig kommer ge ett stort köpsug.

Surfabiliteten är sällsynt god. Bred matta, höga kammar, svinlätt chassit och en vass motor är en kombination som inte kan misslyckas.

Det är rätt för att man har velat hålla nere priset och därmed kunna sälja den nya tekniken till fler, och att man även behåller en lagom prisskillnad upp till 800R.

Hade Summit 600 E-TEC haft ett X-paket hade det först och främst gett dig renoveringsbara högklassiga dämpare och på det ett säkerligen inte riktigt lika intetsägande utseende som den har nu.

En skoter som däremot definitivt inte har ett intetsägande utseende är årets upplaga av Summit X 800R!

Finne

Vi nämnde för något år sen att vi trodde att vitt var den nya trendiga färgen på snöskotrar. Den trenden har nu nått fram till Ski-Doo och modellen X 800R är en av de snyggare skotermodellerna på mycket länge. Till den trendigt vita färgen har man valt blått, vilket inte är Ski-Doo, men är som sagt riktigt stiligt.

Det här är skotern som med en hårsmån fick se sig slagen i vår stora lössnövärsting-test 2008 av Polaris RMK Dragon 800. Anledningen till att den inte vann var inte för att den var ett dugg sämre än RMK:n, utan snarare tvärt om. Det är i alla fall vad vissa skulle säga.

Vi som inte tillbringar hela vintrarna i sadeln på en mountainmaskin tycker att Summit 800R helt enkelt är lite svårtyglad. Den kräver mer av sin ryttare, och i sadeln på RMK:n känner alla sig hemma direkt.

Ni som kört era Summit 800:or en hel säsong. Ni älskar dom garanterat. Men ni gör det efter en hel del tillvänjning. Summit 800 är helt enkelt marknadens mest extrema lössnöare.

Precis som förra året vid introduktionen REV-XP kommer så klart Summit 800 till Sverige utrustad med ett X-paket, alltså till skillnad från de mindre modellernas Everest-utrustning.

Den mest märkbara skillnaden rent tekniskt är att i X-paketet ingår det riktigt högkvalitativa Kayaba HPG-dämpare som är fullt renoveringsbara. Tittar man sen lite närmare tillkommer även en stålomspunnen bromsslang och ett multifunktionsinstrument. Det som är fränast, efter dämparna är ändå att framvagen utrustats med en del lättviktskomponenter.

Lätt som en fjäder! Ski-Doos nya Summit 600 E-TEC är läskigt lätt och vass.

På årets båda Summit 600:a har man snålat in på utrustningen. Men även om ett multifunktionsinstrument kan kännas lite kul, är det absolut inget livsnödvändigt.

Rotax DI är i praktiken en kraftig elektromagnet som bankar in bränslet i förbränningsrummen. Här är beviset på Rotax fantastiska kunskaper vad det gäller motorbyggande. För dom har lyckats med att kombinera spjutspetsteknologi med beprövad teknik, och fått fram en motor som till ett vettigt pris kan säljas till allmänheten.

På en skoter med utrustningspaketet Everest får du en enklare typ av stötdämpare som inte kan renoveras. Acceptabel funktion i några år, sen kan det bli lite dyrt.

Den enda rent tekniska förändringen är att Summit 800 i år fått en 10% lägre utväxling. Detta kommer förvärra problemet med klantar som övervarvar motorerna på sjöisar. Men är ett led i att försöka få bukt på den pinsamt höga remförbrukningen som modellen led av under sitt första år. Summit 800 käkade helt enkelt 1000-kronorsremmar till frukost, lunch och middag. Sen smög den sig även upp på natten och drog i sig några till.

100 mil

Vad det nu är som gör att remmarna på det här sättet slits ner verkar Ski-Doo inte ha riktigt koll på. Men om en rem inte håller mer än 20 mil är det något stort fel som kräver åtgärder.

Ja, dom levereras nu med 10% lägre drevning. Sen har Ski-Doo tagit fram en hårdare rem än den 166-rem som fanns förra säsongen. Någon representant från Ski-Doo sa även att dom upplevde att förra årets 166:a var mjukare än den som fanns på marknaden året innan.

Om det räcker med en nerdrevning och en hårdare rem återstår att se. Vi hoppas för allt i världen att detta löser problemet, men vi tillåter oss att ställa oss tveksamma.

Hur många mil ska då en rem egentligen hålla?

Allt beror så klart på hur man kör och vilken maskin den sitter på. Men om vi hittar på ett krav... låt säga 100 mil. Det är väl inte att kräva för mycket att sätta en sorts skamgräns på 100 mil för en rem på en modern skoter? Det ger en remkostnad per mil på 10 kronor, om man får remmen för 1000 spänn.

Vad är det då som tar död på en rem?

Dels kan det ju vara att variatorerna inte är exakt i linje, utan drar remmen snett. Det förutsätter vi inte är fallet på en ny skoter, och detta inkluderar även att motorupphängningen fungerar korrekt, vilket vi också alltså förutsätter.

Vidare kan det bero på om variatorsystemets kalibrering är felaktig. Vilket kan göra att systemet inte håller ett korrekt och tillräckligt remtryck över hela arbetsområdet. Vilket kan få till följd att remmen slirar och nöts sönder i förtid.

Sen kan det vara att kylningen av remmen inte är tillräcklig. Med dagens säkerhetstänkande är remmarna många gånger helt inneslutna och det känns som att det borde inverka negativt på kylningen.

Det skulle i praktiken även kunna vara motoreffekten som helt enkelt sliter sönder den. Men detta kan inte vara problemet då 800R bara har runt 150 hästar. Man kan dra en parallell till turboyamahas som många gånger går med dubbla effekten. Men trots det byts inte remmen ut förrän den blir gammal och får torrsprickor. Lite överdrivet kanske, men skillnaden i remslitage på Summit 800R och dessa maskiner är i det närmaste astronomisk.

Någon har också spekulerat i att detta är resultatet av mikrovibrationer som motorn alstrar. Här kan man dra parallellen till en fyrtakts-cross eller enduro. Många vittnar om att just dessa sliter ner bakhjulet märkbart snabbare än en motsvarande tvåtaktare. Teorin här är att det är motorns tändpuls som bara kommer på vart annat varv på en fyrtaktare, en puls som sen fortplantar sig hela vägen genom drivlinan och till däcket, som alltså då drivs runt i pulser, och inte i ett jämnt flöde och därför slits ner fortare.

Skulle det kunna vara så, att just den storkubikade men samtidigt lilla 800R-motorn på något sätt orsakar skadliga vibrationer? I så fall har Ski-Doo och Rotax ett stort problem, för då är det något fel på hela konceptet.

Sen kanske vi kan fråga oss varför tävlingsmodellen av REV-XP, 600 RS har en TEAM-TSS 04-sekundär. Kan remproblemet sitta i sekundären? Nog om det här tråkiga och över till själva körningen.

Som fan!

Årets Summit 800 bjöd inte på några överraskningar. Den är precis lika brutal som tidigare, och den kräver precis lika mycket av sin förare som tidigare.

—Den går ju om fan! Det här är en skoter man inte åker runt på, den här kör man. Man måste helt enkelt köra den, annars blir man efter, säger Micke Ljungberg med lyckotårar i ögonen efter att ha gått lös på det orörda och oskyldiga snötäcket i Colorados klippiga berg.

I inledningen av den här texten pratade vi om skillnaderna mellan maskinerna som man så markant känner, när man kan hoppa mellan en stor mängd skotermodeller.

Om Summit 600 E-TEC är en ytterlighet i att allt är så lättmanövrerat, så är Summit 800 på många sätt en motsats, trots att det i grunden är samma skoter.

Det är så fascinerande att bara en sak som en förgasarförsedd stor motor helt kan förändra upplevelsen av en skoter.

Man blir rätt fort bortskämd när man kör en insprutad skoter, och det spelar ingen roll om den är semidirekt eller direktinssprutad. Gasreglaget går så lätt att hela körningen lätt blir riktigt harmonisk, vilket det inte på samma sätt gör på Summit 800 som har två 40-millimeterstrottlar som ska lyftas. Småsaker att gnälla på, men jag tittar på min almanacka och ser att vi är i slutet på år 2008 och förgasarna borde vid det här laget vara borta från maskiner som har intentionen att vara värst och bäst.

Den 800 som vi hade tillgång till hade en 163 tum lång matta, alltså en monstermatta på 4,15 meter. Den är så klart riktigt från, men inget för oss i Europa. Valet att i stället ta in 154-tummaren med 57-kammar är till 100% rätt val. Kortare hade varit tråkigt och onödigt eftersom effekten finns där och skotern väger så lite att någon ytterligare mattyta egentligen inte heller behövs.

Summit 800 är till för dig som helt enkelt vill ha det tuffaste och värsta. Samtidigt får du kanske till och med årets snyggaste skoter, så då kanske du till en början kan leva med lite kramp i tummen?

Eloge

Det är ingen slump att Ski-Doo är världens bästa och största skotertillverkare. Dom verkar helt enkelt ha rätt personal på rätt plats och dessa fortsätter att ta rätt beslut i rätt tid. Tittar vi bara på årets Summit-modeller finns det så mycket dom gör rätt, rätt, rätt, att dom till och med tar död på eftermarknaden.

Titta bara på tunneln. Den är så vacker och smäcker, men samtidigt så stabil att det är svårt att hitta på något bättre. Ta sen en titt på fotstegen. Breda där dom kan vara breda och smala där dom ska, eller måste vara smala. Snögenomsläppet är vidare något som man för något år sen bara kunde drömma om på en originalskoter. Sen har vi deras sätt att lösa kylningen. Detta är något för andra tillverkare att ta efter.

Skulle du sen ge dig på att köpa en eftermarknadsboggi, är risken stor att skotern skulle gå upp i vikt, samtidigt som funktionen inte skulle bli ett dugg bättre. Inte ens en styrhöjare kan eftermarknaden få sälja till er som köper en Summit. Det är inte heller någon stor idé att byta upp sig vad det gäller matta. Det sitter ju redan en 40 centimeter bred matta med 57 millimeter höga kammar.

Det egentligen enda tråkiga utrustningsmässigt med årets modeller gäller bara de två 600:orna. Och det är stötdämparna vi syftar på. Kanske inte på grund av deras direkta funktion. För dom kommer fungera tillfredställande under ganska många år. Det stora pro-

Summit 800R är inte en maskin för vem som helst. Den åker man inte runt på, man kör den... hårt!

Racingmässig och enkel förarmiljö. Det lyxiga hittar vi i mitten. Det så kallade multifunktionsinstrumentet.

I framvagnen på Summit X hittar vi lättviktsdetaljer som inte finns på de billigare modellerna. Dämparna är även av en högklassig renoveringsbar typ. Vi vill samtidigt passa på att ge Ski-Doo en eloge för deras simpla system att märka sina dämpare. T/A står helt logiskt för Take Apart! Vilket ju säger allt.

Det finns inte mycket att förbättra här inte. Varken vad det gäller utseende eller körställning. Skulle du vilja förnedra Summit 800X med ett drag så finns det som tur är inte ens som tillval.

Ski-Doo krånglar inte till det för skoterägaren, utan har ett så kallat pivo-fäste på styrstången. Tack vare denna enkla konstruktion i formen av ett T är det enkelt att byta styrhöjare, och även vinkla om den om du skulle vilja det. Alla andra lösningar borde bannlysas på dagens skotrar.

800R är hur tuff som helst med sina 151 hk, sitt monoblock, 3D-RAVE och vätskekylda vevhus. Men tyvärr tillhör förgasarna en svunnen tid... Nu väntar vi på en 800 DI.

blemet kommer den dagen dom är slut, och man för dyra pengar måste köpa helt nya. Vilket är kostsamt om man jämför med en renovering av ett par dämpare av bättre kvalitet.

Svammel om framtiden

Som vi precis sa, gör Ski-Doo just nu det mesta rätt. Men det finns en lucka som snarast måste täppas till. Luckan vi pratar om är bristen på en insprutad 800-kubikare.

Vi kan inte se någon egentlig anledning till att varför den inte kommit än. Det kan inte vara ett marknadsmässigt beslut. För det finns väl ingen kund som kräver en 800:a med förgasare framför en med insprutning?

Om anledningen nu inte är marknadsmässig. Så återstår det bara någon teknisk anledning, kanske i kombination med en ekonomisk.

Insprutning på en motor är i alla lägen bra utom ett. Problemet kommer när vevhustemperaturen i utgångsobjektet som ska modifieras för insprutning från början är för hög. Detta gäller insprutning i allmänhet, men det gäller direktinsprutning i synnerhet. För när man får ner bränsleförbrukningen till ett minimum, genom att bara tillsätta bränslet i motorn för att utveckla hästkrafter och inte för att också kyla, blir motorn mycket varmare invändigt. Och då måste man lösa kylningen på något annat sätt.

Kanske nuvarande 800 helt enkelt är för kompakt för effekten och att värmeutvecklingen blir för stor i det jämförelsevis lilla blocket. Den numera pensionerade släktingen SDI 1000 var också en storkubikare, men den var samtidigt större på alla sätt och fungerade klanderfritt.

Som vi nämnde tidigare... konceptet kanske är helt fel.

Trenden skulle kanske till och med gå från två till flercylindriga motorer igen. Vad som än kommer att krävas är det troligen just Rotax som har störst chans att få bukt med problematiken.

Om det så kommer en ny 800 SDI eller en 800 E-TEC spelar egentligen inte så stor roll. Helst vill vi se en direktinsprutad så klart, men bara någon av dom kommer, så är det många som kommer jubla.

Det roliga med Ski-Doo just nu är att dom gärna överraskar alla med deras inovationer och nyheter. Ingen förväntade sig E-TEC-motorn redan till i år, och ännu färre förväntade sig att dom skulle komma med en fyrtaktsmotor som på allvar konkurrerar med Yamahas motorer.

Så det kanske aldrig kommer en insprutad 800:a, utan rätt av en 160-hästars fyrtaktare!?

Tänker vi ändå lite logiskt, kommer det en Summit 1200 4-TEC till nästa år. För fortfarande säljer Apex MTN i stora mängder, vilket borde vara marknadsandelar som Ski-Doo gärna skulle vilja ha, och nu har dom motorn och chassit att kunna utmana Yamaha där Yamaha varit helt ohotade under många år.

Om nu Ski-Doo skulle släppa en Summit 4-TEC skulle Turbobergsklättrarna jubla. Tänk bara vad skönt det skulle vara för dom att slippa börja modifiera stödämpare, boggi, kylning och fotsteg för att få en skoter som fungerar som dom vill.

Fyrtakts-Summit eller Summit 800DI? Vad tror ni?

Just nu känns det som att spekulationerna lika gärna skulle kunna slå helt fel som rätt. För ingen vet vart Ski-Doo är på väg, eller vilka vägar dom tar. Bara det går uppåt. Ännu längre upp på toppen.

Vår testmaskin i USA hade en 163 tum lång matta. Hur tufft som helst! Men här i Europa är det både onödigt lite opraktiskt. Här får vi längden 154 tum, helt perfekt! Till i år har mattan blivit 2 millimeter smalare. Detta för att inte ta i tunneln lika mycket som tidigare om den inte varit helt perfekt centrerad. I övrigt är det precis samma matta.

TEKNIK FAKTA

	800R	600 E-TEC/ 593SS
Motor		
Typ:	2-cylindrig tvåtakt	2-cylindrig tvåtakt
Volym cc:	799,5	594,4/ 597
Borr/slag mm:	82x75,7	72x73/ 76x65,8
Bränslesystem:	2xTNH 40 Mikuni DPM	DI DellOrto 46/ 2xVM 34 Mikuni
Smörjning:	Injektion	Injektion
Avgassystem:	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	149@8150	114@8100/ 102@8000
Start:	Manuell	Manuell/ elektrisk
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	195	197/ 203
Tunnel:	REV-XP	REV-XP
Framvagn:	REV-XP	REV-XP
Fjädring fram:	HPG T/A Alu.	HPG
Fjädringsväg fram cm:	22,9	22,9
Boggi:	SC-5M	SC-5M
Dämpare bak:	HPG T/A Alu.	HPG
Dämpare fram:	HPG T/A Alu.	HPG
Fjädringsväg bak cm:	38,1	35,6
Typ av matta cm:	40x391x5,7	40/38x370x5,7/5,1
Skidor:	Pilot 175mm	Pilot 175mm
Spårvidd cm:	102,5-108	102,5-108
Längd/bredd/höjd cm:	331x120x100	325x120x117
Tankvolym liter:	40	40
Oljetankvolym liter:	3,7	3,7
Att äga		
Ca pris:	127 900	117 900/ 100 900
Färg:	Blå-vit	Svart
Generalagent:	BRP Scandinavia	BRP Scandinavia

I jämförelse med storebror 800R är 600:orna direkt intetsägande till sitt yttre. Men 600 E-TEC är ändå kanske årets mest intressanta lössnömaskin.

ALWAYS USE PROTECTION.

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

SNOPRO

Duells
Riders choice
www.duells.se

SnowRider

För tjejer med bensin i handväskan

Jag, bara jag!

Polaris Shiftmodeller sticker ut genom att inte sticka ut. Dom är helt svarta och saknar dekaler helt och hållet. Detta ger dig oanade möjligheter till att själv bestämma hur den ska se ut. Detta rosa flames-kit till 600 IQ Shift runt 1500 kronor. Det passar även till de fläktkylda modellerna, men då kan man behöva modifiera det något då den huven har lite andra lufthål. Kolla hos din lokala Polarishandlare, och se om dom har något kit som passar just dig.

Bergans nya skalkläder.

Heter Sirdal och är som vanligt snygg och enkel i sin design med genomtänkta snygga detaljer. Den här är i stretchmatrial med andningförmåga, vind och vattentät. Ska det här bli ditt "andra skinn" i vinter?
Inhandlas för 3995 krför jackan och 2895 kr för byxan. Mer på **www.bergans.no**

NYA BUFFAR!

Buffsverige har tagit fram en variant tänkt för tjejer den heter Buff Slim Fit och kostar ca 150:-
Mer på **www.buffsverige.se**

Romantic Rock - Tjusigt Sinisalo

Ny hjälm från Sinisalo som kommer ut i början på december.
Den heter Radical 3 och finns i färgerna röd, blå, svart, orange och samt den ni ser på bilden som heter Romantic Rock.
Priset är ca 1600 kr och du hittar den hos Sinisalos återförsäljare.
www.sinisalo.com

Cute as Hell

Nu kan man bli söt som satan som man skulle säga på svenska.
Lyxig mjukgörande duschkräm med vårdande algextrakt och aloe vera.
Duschkrämen innehåller vitaminfyllda och mjukgörande micropärlor.
Tuben innehåller 250 ml. Pris: 135:-
Se fler produkter i serien Cute as hell och serien Miso Pretty på **www.bluebox.se**

Här är en klapp av större slag,
passar framförallt för vinterväglag
Snart kan du ta dig fram överallt
I skogen, på sjöar, så länge det är kallt
Passa dig dock för arga bilister
De ej är förtjusta i skoterligister

Källa: Okänd

Stövel för kalla tår.

Matchande stövlar till handskarna. De här är en lätt, hållbar och mångsidig stövel. Den är vattentålig och fleecefodrad.
Sulan är olje- och bensinbeständig.
Finns i stl 36-40. Vit & rosa. Kostar 1160 kr. **www.mp-asu.com**

Som handen i hansken...

Mp-asu:s sköna handskar med fleecefoder finns i storlekarna 5-8 och kostar 380 kr ute hos din lokala handlare.
www.mp-asu.com

FXR NITRO JACKA

Snyggt racingställ för rosa panter tanter. Uttagbart foder samt vindavvisande.
Din för endast 2190 kr hos närmaste Yamahaåterförsäljare.
Fler jackor på
yamaha-motors.se

Bombnedslag från Scott.

Jackan heter Bombshell o kostar 2998:-, den har urtagbart fleecefoder, tejpade sömmar och Scotts eget membran tri-PHASE. Finns i två färger: svart, vit/röd. Storlek Ladysize XS-XXL. Det finns en svart byxa till som heter Highside och kostar 1995:- i Ladysize XS-XL .
Mer info på **scott-sports.com**

Tattooplåster i plåtask

Ramlat av skotern och slagit dig i snoken? Inga problem här har vi lösningen för 65 kr.
Plåtask innehållande 12 tatueringsplåster prydda med klassiska tatueringsmotiv. Plåsterstorleken varierar mellan tre olika, precis som motiven.
Se fler roliga plåster på **www.bluebox.se**

Pling pling pling

En modern version av en svensk julklassiker! Ett mini-änglaspel för värmeljus, med dödskallar! Ett måste för dig som inte är så änglalik. Ca 16.5x6.5 cm stor. Pris: 75:-
Se fler änglaspel och andra artiklar från Pluto Produkter på
www.bluebox.se

Just Married

Säg ja!

När du väl hittat din drömprins... eller ja, i alla fall någon som kan stå ut med dig, får inget gå fel. Can-Ams nya Outlander MAX 800R EFI Limited Edition är den perfekta maskinen att ta till hjälp när kapet ska med hem efter ceremonin. Se www.brpscandinavia.com för mer information om detta svårstoppadde ATV-monster.
Foto: Johan Gunséus

Döda Bill

I Quentin Tarantinos film Kill Bill får vi se Uma Thurmans fantastiska och brutala rollgestaltning av den hämndlystna "The Bride", med det tidigare kodnamnet "Black Mamba". Efter ett mordförsök hamnar hon i koma och vaknar tre år senare, precis när en man ska förgripa sig på henne där hon ligger under övervakning på ett sjukhus. Vad som sen händer, får du se i filmen. Hur det än är, glider hon därifrån i en Pussy Wagon, och nu kan du köpa en alldeles egen kopia av nyckelringen som pryder den här vagnens nyckelknippa. Den kostar 65 kronor och du hittar den på
www.coolstuff.se
under fliken "retro".

Skoterknäckarn

Vad tror ni, har jag gjort rätt för mitt smeknamn?

Min så kallade skoterknäckarkarriär började i tidiga år.

Den första incidenten av alla var då jag skulle få äran att testa pappas nya Polaris Edge 600. Vi höll till i trakter som jag inte alls var bekant vid. Men det är väl "nemas problemas" tyckte jag. Det var ju bara en liten provtur som det var frågan om. Jag gasar glatt iväg och tycker mig lite senare skymta något skumt. Som oerfaren snöskoterchaufför fick jag beslutsångest. Skulle jag hålla stumt eller bara försöka trixa mig över? Det slutade med något mitt i mellanting, och där kan jag medge att jag gjorde en rejäl parkering a la krondike! Himla kul att skrika efter pappa det första man gör och berätta vad man ställt till med. Denna gång hade jag turen på min sida, både skotern och jag kunde lämna kampen med krondiket i stort sett oskadda. Jag har i alla fall lärt mig att krondiken inte är till att lita på. De kan dyka upp när du minst anar det. Så ta det lite lugnare när terrängen inte är bekant sen tidigare.

En annan händelse var när jag som lycklig REV-ägare en dag var ute på en härlig fjäll-led tillsammans med släkt och familj. Jag brukar tycka om att ligga sist i gänget och smaska i mig alla härliga avgaser, ni förstår, man får sådan go huvudvärk. Det var en extremt fin dag och vi körde ungefär 70 km/h. Leden var bred och slät men med en hel del sten. Helt plötsligt bara smäller det i skotern och det tar tvärstopp. Hinner bara tänka att "nu är skotern fetpaj i alla fall", innan jag landar på huvudet. Jag som alltid haft den inställningen att - man hinner väl för sjutton ta emot sig! Jag ligger och funderar på om jag ska våga röra mig... Sakta men säkert kliver jag upp och märker att huvudet sitter kvar trots allt. Vilken lycka! Motigt började jag gå mot skotern, och som jag trodde såg den inte så värst hel ut. Vilken otur just jag ska ha! Jag som är mest rädd om grejerna av alla, ska så klart lyckas köra sönder trots att jag kör längs leden och precis i samma spår som alla andra. Tiden går och jag väntar och väntar på att resten av gänget ska märka att jag inte är kvar där bak. Efter mycket om och men, kommer min kusin. Vet ni vad han frågar först av allt? "Hur gick det med skotern"? Jag har precis smackat in i en sten i 70 knyck, men fråga gärna hur det gick med skotern! Detta slutade i en sårad skoter och en ond nacke, men men det hade kunnat sluta mycket värre. Det är väl det jag får trösta mig med.

Nästkommande incident hände på hemmaplan. Jag skulle följa med en kompis och leka tuffing på skotercrossbanan, det var jättekul till att börja med. Jag körde något enstaka varv och fick spaghettiarmar, och då var det lika bra med en kort vila. Kompisen gav sig ut för ett andra träningsåk, och jag fick efter en liten stund för mig att göra samma sak. Nu kan vi börja snacka IQ fiskmås... Jag småputtrade ut på banan och vips möts jag av att kompisen kommer flygandes likt en kanonkula från en så kallad uppförstrappa, och i det ögonblicket är jag tvärs över hans landningsplats! Jag ser att kompisen gör arga miner och börjar vifta med ena handen medan han närmar sig marken i hög fart. Själv blir jag så fruktansvärt paff så jag får inget gjort, skulle gissa på att det tillståndet kallas handlingsförlamning. Hundradelen senare landar han på mitt fotsteg, så det var centimeter kvar för min del att få benet avkapat. Kompisen flyger fint över styret, och jag likaså. Det roliga var att kompisen var min pojkvän... Jag hoppas på att aldrig mer i mitt liv behöva se honom sááááá arg. Här kan jag säga att det slutade mindre lyckligt materialmässigt... I och med detta är jag bannlyst på banorna, i alla fall om jag frågar pojkvännen.

Men rekordet togs nog ett år då jag hade en lånemaskin, jag lovade mig själv att jag skulle ta det lugnare än lugnast för att inte ställa till med några nya bravader. En självrisk på 10 000 kr ger en kalla kårar...

Vi hinner inte köra mer än en halvtimme i fjällmiljön innan olyckan är ett faktum. Denna gång är det jag som var på väg uppför en driva, till min förskräckelse ser jag att kusinen min kommer i full fart rätt emot mig uppifrån drivan. Jag börjar fundera på om han fått gashäng, för allt annat än sakta går det! Nu inser jag att det kommer att smälla, det ger mig skaplig dödsångest! Vi har sådan tur i oturen att Jocke (inte så pjåkig skoterknäckare han heller nuförtiden...) kör över mina skidor. Glada och chockade trodde vi att maskinerna klarade sig. När vi inser att så inte är fallet, ville jag bara säga tack och god natt där på fjället. Hade vi haft vittnen så må de trott att det handlade om ett "chickenrace". Än idag drömmer jag mardrömmar om Jocke och Lynxen, de är förenade med livsfara! Och Jocke säger säkert detsamma om mig...

Nu tänker ni säkert - hur lyckas människan!? Jag kan inte mer än hålla med, men jag tror att jag är född med nåt som kallas otur, och jag är dödligt less på det!

Jag vill önska er alla en underbar skotersäsong!

Förresten, vill ni se en tjej som hoppar högre och längre än de flesta? Kolla då in www.youtube.com och sök efter: "Girl launches herself on snowmobile". Jag lovar att ni får er ett got skratt!

Ride hard or ride home ;-) **Malin Wiik**

Ett herrans liv!

SSCO förfogar över två sidor i SnowRider och ska på dessa lufta sina ideér och handlingar för er. I detta nummer är det sidorna 44-45 som gäller. Detta gör de utan någon som helst inblandning från oss, då de är ett fristående förbund. Att det tog hus i helvete efter deras senaste publicerade artikel (i SnowRider #2 alltså) är en underdrift och röster har höjts å det grövsta, se bland annat svaret från Sveriges friåkare nummer ett Thomas Berntsson på sidan 48. Att så många i enad front skulle höra av sig, trodde vi aldrig och vi är glada att ni är så pass vakna att ni reagerade för innehållet. Det kanske inte behövs tilläggas att vi på SnowRider INTE står bakom det publicerade, utan varit av samma åsikt som de flesta av er. Ert engagemang har fått SSCO att backa och omformulerat det hela, se det öppna brevet på denna sida. För att förändra måste man höras, och det har ni gjort. För vidare diskussioner, fortsätt på samma tråd på forumet.

Öppet brev från SSCO.

Ang SSCOs inlägg i Snowrider nr 2

SSCOs inlägg i tidningen Snowrider nr 2 har upprört många människor. Vi har uppenbarligen förbisett en väldig massa snöskoteråkare.

Inlägget har uppfattats som att vi vill införa fler regleringsområden i fjällvärlden. Inget kan vara mer fel. Det är just detta vi vill motarbeta men, ordval och skrivning har blivit väldigt olycklig. Vi står definitivt inte för införande av fler förbudsområden.

Skrivningen om "friåkare" har också missuppfattats, främst på grund av artikelförfattarens oförmåga att förklara vår ståndpunkt. Friåkare i den mening som framkommit i debatten, innefattar de allra flesta snöskoteråkare, även styrelsen i SSCO, och därför har vi trampat fel kategori skoteråkare på tårna. Detta ber vi om ursäkt för. Det var absolut inte vår mening.

Vi vill framhålla att styrelsen i SSCO består inte av ett gäng "gubbar" som inte vill lyssna. Tvärtom hoppas vi att även ni som vänder er emot oss i debatten, besöker vårt Forum/Årsmöte i Lycksele, den 15 - 16/11 (Besök ssco.nu för fler tillfällen att påverka, då dessa datum passerat vi pressläggning. Reds. anm.) för att framföra era åsikter. Vi kommer att lyssna på er och ta väl vara på åsikterna.

Vår ambition är att vara en organisation för alla. Det är därför man kan vara medlem i SSCO som klubb, privatperson eller företag. De personer som av någon anledning inte vill tillhöra en skoterklubb men, ändå vill ha möjlighet att påverka, är välkomna till oss.

Sveg den 30/11 2008

Gunnar Hedin, ordförande SSCO

PJG.FI

LYNX DEEP FREEZE GEAR

LYNX VALLEY APPROVED PAC 2009

PAC 2009
PARTS ACCESSORIES CLOTHING

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

Denali jacka
och byxa 2009

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.

SNOW N' RACING

Den feta tomten klampar allt närmare och du kanske desperat letar efter årets klappar.
Look no further we got the perfect presents.

SWEDEN X
The Movie 2008

Passa på att införskaffa årets hetaste skoterfilm en perfekt julklapp till dina skotertokiga vänner.

159;-

T-SHIRTS & CAPS

Favorit I repris Snow n´ Racings T-shirts med fräcka slogans.

Och så givetvis våra nya tuffa Snow n´ Racing & Sweden X kepsar.

199;-

99;-

Finns nu i butik hos Snow n´ Racing i Orsa men du kan även beställa mot postförskott.
Maila info@snownracing.se eller tele 0250-553555
Snow n' Racing AB - Tranmyrvägen 3 - 794 34 Orsa

(Vi har givetvis även fyllt på vårt feta lager med övriga kläder och turboladdade maskiner.)

POLARIS®

PS. Tomten finns på riktigt.

© 2008 SCOTT-SPORTS SA

89 Xi Ultimate TC

Hypoallergenic 3 layers NoSweat big face foam
Double cylindrical silver chromed AFC lens
New Turbo Flow ACS lens with Air Control System
Mounted noseguard for absolute protection
Articulated strap clip and mounted frame clip
Silicone-lined strap

SCOTT

89 Xi Ultimate TC_*for more information about our complete line of Snowmobile goggles, please visit* **scott-sports.com**

Då var det dags att damma av gamla bettan och följa med oss på en riktig nostalgitripp.

SnowRiders Nostalgitripp

Vi har länge pratat om att vi skulle dra ihop ett gäng 70, 80 och 90 tals-snöskotrar och fara på en långtur tillsammans. Bara äventyret att ta sig från A till B med en trettio år gammal maskin kan få vem som helst att skaka av nervositet, kan det bli bättre? Vi ska därför göra vår nostalgitripp lördagen den 24 januari, med start någonstans i Moraområdet. Vi välkomnar alltså dig som har en maskin från 70, 80 och 90 talet, och denna tripp ska göras i par. Du ska alltså ha en kompis med dig som också han sitter på en maskin från samma årtionde. Tillsammans ska ni anlända till det förutbestämda målet 20-30 mil bort. Ni ska alltså ha med er reservdelar, verktyg bärgningsannordning och drivmedel så att ni båda tar er max trettio mil bort där gemensam middag och övernattning väntar.

Ha i åtanke att maskinerna ska vara försäkrade inregistrerade och påställda, samt ha fungerande belysning. Inga som helst trimpipor är välkomna då vi kommer att utföra en bullertest innan start.

Detta är ingen tävling. Vi kommer att i den mån det går åka i samlad trupp och ha en bärgare som plockar upp eftersläntare. Det är alltså äventyret och upplevelsen snarare än farttjusningen vi är ute efter. Vi kommer däremot ha stationer efter vägen där vissa manöverprov och tidskörningar kommer att äga rum. Vågar du stanna hemma? Men hur anmäler jag mitt intresse till denna nostalitripp då?

Anmälning och all möjlig information om resans mål, regler, boende med mera finns att tillgå på Europas största skotersajt

www.snowrider.se

ridestore.se

WWW.RIDESTORE.SE

PROUDLY PRESENTS

GRENADE

HELT NYTT MÄRKE I BUTIKEN!
VÄKOMMEN IN PÅ WWW.RIDESTORE.SE

Tvåtaktsturbo, som fungerar!

BoonDocker har under många år varit s non mt med enkla och väl fungerande lustgass stem. Men på bara ett år har dom förändrat den bilden, för nu är det tvåtaktsturbo som gäller!

Av: Affe Sundström

För oss motortokar som växte upp under 80-talet har turbo alltid förknippats med teknik och motorprestanda. Det var under den här tiden som standardbilar med turbo kom på bred front. Inom rally och annan racing, ja ända upp till Formel 1 slogs alla tidigare rekord i spillror med hjälp av denna teknik. Segertåget då det gällde tävling fick till slut avbrytas genom regeländringar. Vilket för många bara bevisade att turbo är vad som gäller när man vill ha riktigt höga prestanda.

En mängd trimföretag poppade upp och kunde tidigt erbjuda turbosystem till både bilar och motorcyklar, och det fanns även dom som kunde leverera turbosatser till snöskotrar.

Den då redan vansinnigt starka Polaris Indy 600 blev med turbomatning naturligtvis snabbare än ljudet enligt den tidens standard. Sedan kom 90-talet och Yamahas V-Max 4 som verkligen gillade överladdning, samtidigt som exempelvis Polaris XLT samt Ski-Doo Summit 583 visade att även en mellanklasskoter fungerade bra med turbo.

Frågan är då varför satserna inte blev någon storskalig succé med enorma försäljningsframgångar?

Det finns flera svar på denna fråga och det mest uppenbara är att systemen inte var tillräckligt utvecklade. I begynnelsen hade kiten nämligen mängder med brister. Vilket ställde till det en del för kunderna. Bränsletillförselsystemet var till exempel ytterst bristfälligt, och man kunde faktiskt se de tidiga turbosatserna som rena prototyper. Dessutom byggde de på en laddare som hade en del lite väl avancerade lösningar.

Dels var den självsmord, och krävde därför ingen trycksatt motorolja för att fungera. Denna dyra konstruktion genererade ett högt pris samt dyra reparationer vid haveri.

Sedan var det vidare svårt att med dåtidens förgasarsystem på ett korrekt sätt ge motorn rätt bränsleblandning under alla körförhållanden.

Klena vevaxlar och motorer som helt saknade elektronisk övervakning ger ytterligare förklaring till varför turbo inte riktigt slog.

Men det stora skälet till att överladdning inte blev så vanligt var troligtvis att behovet för riktigt höga effekter inte fanns på den tiden, då en högkamsmatta bara hade 32 millimeter höga kammar.

Det är först hos dagens lössnöracers som man verkligen kan använda sig av den nästan oändliga kraften som en turbomotor ger, och för tio år sedan fanns

Del 1.

—Ser det bra ut så här?
—Ja, ni är ett fint par!

BoonDockers turbo-kit är egentligen helt komplett och monteringen är relativt enkel. Det enda som Edvard ogillade var att man skulle svetsa fast turbons fläns stumt i originalpipan, så han fixade i stället en anslutning som enkelt tillåter demontering.

När man kör överladdat vill man gärna ha lite fler mätare än vanligt. Här kan Edvard se lambdavärdet och laddtrycket. Nederst ser vi BoonDockers egna lilla styrbox, som används för att manipulera originalinsprutningen för att ge nog med bränsle när turbon jobbar.

det helt enkelt inga klättrare som kan jämföras med nutidens.

Nu har maskinmaterialet förfinats så att man verkligen kan ha bruk för effekter på 200-300 hästar. Men den stora fördelen gällande överladdning hittar man ändå under huven.

Med dagens motorkontrollsystem kan man detektera detonation och på ett ögonblick sänka tändtidpunkten, samt tillföra mer bensin via den elektroniskt kontrollerade bränsleinsprutningen.

Med ett separat styrsystem som detta kan man på ett korrekt sätt tillföra den ökade bränslemängd som turbomotorn helt enkelt behöver. Tidigare var man nästan tvungen att köra med en konstant överfet blandning för att undvika haverier.

Sedan är dagens lågvarviga motorer betydligt stadigare byggda och klarar väl det ökade momentet som dubbel effekt på samma varvtal som standard ger.

En som vet allt om detta är Edvard Lundberg, som förra året körde och hade extremt kul med en turbomatad Dragon RMK 800.

Ett äkta lössnöparadis

Edvard är ägare till Vilhelmina Motorcenter AB och att han då kör Polaris är liksom självklart.

Som prestandafantast har han stor erfarenhet av trimmade snöskotrar och i de privata samlingarna hittar vi lustgaskit, turbosatser och grymma vattenskoterbaserade storkubikare.

Att en klättrare faktiskt kan användas fullt ut i Sverige är det inte alla som vet. För det är många som missat den enorma lössnömängd som går att finna i just Vilhelminas kommun.

För den som tror att effekter på 200 hk och mer bara är för "skryt i baren" bör testa en bottenlös myr i trakterna före Saxnäs. För där har en vanlig lössnöare då inte en suck!

Detta vet så klart Edvard som efter att genom tiderna avverkat ett otal trimmade skotrar kände att det dags att uppdatera sin nya maskin med en stressfläkt.

Förra hösten beställde han därför ett turbokit från BoonDocker i USA och monterade detta på sin kartongnya Dragon RMK. Det får inte verka fattigt minsann, då det kostar att vara värst i byn!

Monteringen var relativt enkel och det enda som Edvard ogillade var att man skulle svetsa fast turbons fläns stumt i originalpipan, vilket lätt skulle kunna genera en del bekymmer.

I stället tillverkades en kona och flänsen kunde anslutas med den flexibilitet som krävs för att undvika sprickproblem.

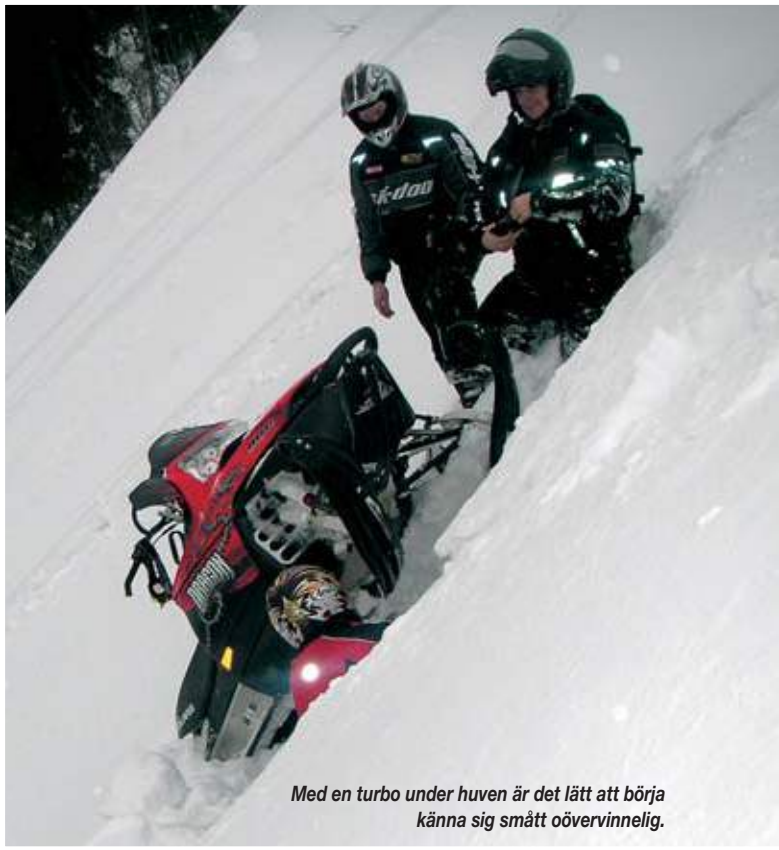
BoonDocker-satsen innehöll allt man behövde för monteringen, men saknade laddtrycks samt lambdamätare, vilket nästan är nödvändigt för injustering.

Om det går att mäta lambda hos en tvåtaktare är ett ämne som det finns skilda åsikter om. Men Edvard säger att det fungerar bra, med det förbehållet att sonden har en begränsad livslängd.

Turbon som dom använder är ett modernt bilaggregat med en kullagrad lagerdel och smörjningen sker med en ytterst liten elektrisk pump.

Äntligen har någon lyckats få till ett tvåtakts turbosystem som på allvar gör det möjligt för köparen att börja utmana överladdade fyrtaktsyamahas.

Alla överladdade bensinmotorers ska ha intercooler eller laddluftkylare som det heter på svenska, är en gammal sanning.



Med en turbo under huven är det lätt att börja känna sig smått oövervinnelig.

Att hejdlöst åka på rullen är livet, speciellt om man sitter på en lössnömaskin. Det ger liksom höjd åt tillvaron.

Oljan som används är en vanlig 0W30 motorolja och den förvaras i liten aluminiumtank som placeras under turbon, så att oljan kan returneras med hjälp av gravitationen.

Den stora fördelen med kullager är att de klarar av mycket låga oljetryck utan problem, vilket en vanlig turbo inte gör. Det är därför man kan komma undan med att använda en mycket liten oljetryckspump. Dessutom säger de sakkunniga att man uppnår bättre respons med kullager, vilket inte heller är helt fel.

Turbosatsen har givetvis en laddluftskylare som håller den inkommande luften kall och det både höjer effekten, samtidigt som tillförlitligheten blir högre. En gammal grundregel säger att en turbomotor som går på bensin, den bör alltid ha laddluftskylare.

Alla slangar och monteringsdetaljer som behövs följer med samt en utförlig monteringsanvisning.

Bränsleanrikningen sköts med BoonDockers egna kontrollbox, som via originalinjektorerna tillför den mängd bränsle som krävs.

Då Polaris CFI redan original har två rejäla injektorer per cylinder finns det kapacitet så det räcker ända upp till 1 bars laddtryck.

Enligt Edvard fungerar allt bra med standardinställning i kontrollboxen. Men han hade lite högre krav än så och fixade en bättre kalibrering efter en dags testande.

Ingreppsvarvet har han lagt på cirka 4500 för att skotern ska bli snabb från start. Nu beter sig maskinen som en standard 800:a de första metrarna, för att sedan formligen skena när laddtrycket kommer. I ett jämförande test med en Pro 800-maskin vann RMK:n även från start, vilket kan förvåna en del.

—När man sen kom upp i fart hade sugmotorn inte en chans, säger Edvard.

Han har kört hela säsongen utan motorproblem och det bevisar för skeptikerna att dagens tvåtakts-turbo fungerar på ett sätt som de tidiga anläggningarna inte gjorde.

Då han valde att inte modifiera toppen har han kört med högoktanssoppa vilket i längden är både dyrt samt besvärligt.

Detta år ska Edvard bygga en ny Dragon 800 163" med BoonDocker-sats och nu ska kompressionen sänkas, så motorn kan fungera med vanlig bensin.

Enlig Edvard är BoonDockers satser verkligen välbyggda och väl utprovade. Han anser dock att man ska vara van vid modifierade skotrar för att äga en turbomaskin.

Att den kända lössnöåkaren Brad Story har utvecklat denna sats är en av förklaringarna till att allt fungerar så bra. Men varför det skulle ta så lång tid att få fram bra turbosatser till tvåtaktarna är en gåta, då behovet och intresset länge varit enormt. Det är också nästan lite komiskt att Yamaha dominerat mod-kriget de senaste åren bara för att konkurrenterna helt enkelt inte har haft tillgång till bra turbos. Nu finns det alltså ett alternativ för den som inte vill åka japansk fyrtaktare, men ändå ha extrem effekt när de högsta topparna ska bestigas.

Då Edvard hörde att jag skulle upp till Vilhelmina nu under vintern har han lovat mig en provtur, och givetvis tar jag med mig min Apex Turbo, så vi får jämföra våra maskiner i lössnön.

Även en bänkkörning hos MCX är inplanerad, så att vi ska få se hur hög effekten verkligen är i Polarisen.

Undrar hur detta slutar? Det får vi se i ett kommande nummer av SnowRider.

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

LESS IS MORE

Arctic Cat har gjort det enkelt för dig som både vill åka grönt och uppför. Du har nämligen bara två modeller att välja på när du ska bestämma dig.

Text: Björn F
Bild: Mattias Klockar

Arctic Cat har verkligen rensat upp i djungeln av olika kubikalternativ och bara behållit storsäljarna i hela sitt sortiment. Resultatet av detta ser vi direkt i sportsegmentet. Men också på lössnösidan där du endast har två maskiner att välja mellan. Eller rättare sagt, du har en skoter att välja, sedan får du bestämma dig för två olika motoralternativ.

På menyn i år står det fina M-chassit med 153" matta med motoralternativen 800 eller 1000. Båda tvåcylindriga, insprutade och av tvåtaktsmodell. Det känns underligt att kalla en 800-kubikare för minsting. Men har man en storebror i samma motorfamilj på fulla litern kan det kanske för en gång skull vara okej. Minstingen ger ifrån sig 142 kusar medan storebror hela 162 hästar.

Även om vi känner igen det gamla M-chassit rent visuellt har det som vanligt hänt en hel del bakom kulisserna och den redan förfinade lössnöracern har blivit, finare och lättare.

Dietkuren

Årets bantningskur har varit omfattande och vem som helst som försökt lätta en snöskoter vet att det krävs rejäla åtgärder för att få bort 10 kilo från en redan relativt lätt skoter. Arctic Cat har löst detta genom en helt ny, lättare och kortare bandtunnel. Man har också ersatt den mekaniska backen med en mer tidsenlig och vedertagen motorreversering, där motorn med en enkel knapptryckning på bekant manér ändrar rotationsriktning. Anledningarna till att Arctic Cat väntat så länge med detta kan vara många. Den mest troliga är dock att det var över tio år sedan Ski-Doo patenterade uppfinningen, och att helt enkelt patentet löpt ut. Det gör att det är mer eller mindre fritt fram att sno idén. Hur som helst var det inte en dag för sent.

Mera onödig dödvikt har hittats i boggin som också den förfinats och är numera ett mästerverk av urfräst aluminium. Fördelen med lite material är att man som sagt eliminerar vikt, nackdelen är att saker och ting blir svagare. Årets lössnöboggi ser ut att vara designad för just lössnö, och är därmed inte avsedd för hård ledåkning. Just detta faktum gäller alla lössnömaskiner, faktumet att de är mer specialiserade på sin uppgift. Just den iaktagelsen är någonting du verkligen ska ta i beaktande då du funderar på att köpa en lössnömaskin. Fördelen är att det finns inga bättre maskiner för lössnö. Nackdelen är att det finns inga maskiner som är sämre för ledåkning. Vill du ha både och, ska du kolla på en halvlång, hybridmaskin. Arctic Cat själva poängterar å det grövsta att en M-modell ska användas för lössnökörning, och varsamt förflyttas från avlastningsplats till lekområdet. Du ska på ren svenska ta det lugnt på leden med dessa maskiner. Väl i lössnön, är det bara att tjötta på, då dessa är byggda för att gå med öppna spjäll.

Ett bra köp

Arctic-finessen som tog mest plats på årets SnowShoot var den smarta och gedigna justerbara teleskopiska styrstången som inte bara är lätt, utan också välbyggd. Vi har sett alldeles för många fiffiga konstruktioner som inte riktigt lirar. Jag tänker i första hand på F8: ans justerbara sadel som känns i sladdrigaste laget och som efter en rullning fungerar ännu mer tvivelaktigt. Den teleskopiska styrstången kan alltså justeras som namnet avslöjar, just teleskopiskt. Du flyttar alltså styret i höjdled, inte styrstången (som på Polaris förr) fram och tillbaka. Detta är ingen värdelös gimmick, utan en fantastiskt smart och enkel lösning som kommer få styrklosstillverkarna att gå i graven, och de konkurrerande märkena att apa efter. Värt att nämnas är det nya baklyset av led-typ och den nydesignade stänklappen. En annan rolig detalj är den icke fjäderassisterade Fox Float dämparen i boggin som hjälper till att hålla vikten nere. Vi vet hur den fungerar, men förvånas över att den gör det. Den är inte bara väldigt lätt, den jobbar med ett lufttryck, och den fungerar, och fungerar och fungerar... Konstigt...

Trots att vi sett M-modellen rent visuellt i detta uförande några år nu, är det de små ändringarna varje år som får den att kännas förhållandevis ny. I slutändan är det ju själva körkänslan och M-seriens fantastiska lössnöegenskaper som betyder något. Du som har en M, vet vad den kan och du som funderar på att köpa en behöver egentligen inte tänka efter och tveka. Det enda du ska ha i åtanke, är. Vill jag verkligen ha en lössnömaskin? Är du på det klara med vad en lössnömaskin har att erbjuda, och inte erbjuda, är det bara att handla. M-modellen oavsett motorstorlek är ett bra köp.

Vill du ha en lössnömaskin på fulla litern bör du också ha koll på dig själv då denna maskin inte är någonting för en nybörjare.

Visst den kan vara lite gammalmodig rent utseendemässigt men fullt uppdaterad och kompatibel under skalet.

Här finns allt och lite till. Den teleskopiska styrstången sitter säkert standard på konkurrentmaskinerna om något år.

Lätta fina Fox Airdämpare gör sitt jobb och lite till.

Nytt baklyse och stänklapp.

TEKNIK FAKTA

	M-8 153	M1000 153
Motor		
Typ:	2 cyl 2-takt	2 cyl 2-takt
Volym cc:	794 cc	999 cc
Borr/slag mm:	85x70	90,3x78
Bränslesystem:	46mmBEFI	50mm BEFI
Smörjning:	Separat	Separat
Avgassystem:	2-1	2-1
Uppg effekt/varv:	142hk	162 hk
Start:		
Chassi		
Uppg torrvikt kg:	222	229
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:	457 mm	457 mm
Typ av matta:	38x388	38x388
Skidor:	Composite 6”	Composite 5”
Spårvidd:	justerbar 99-104 cm	99-104 cm
Längd/bredd	3073mmx1219mm	3073mmx1219mm
Tankvolym:	46 liter	46 liter
Oljetankvolym:	--	--
Att äga		
Ca pris:	126 900:-	137 900:-
Färg:	Camo	Vit
Generalagent:	KGK Suzuki	KGK Suzuki

Visst 800:an har en märkbar mindre roterande massa men är också den rystig och fantastisk stark. Dessa maskiner kräver sin man (eller kvinna modell större) för att komma till sin rätt.

Vi gillar den nya hårdare och lättare Boss-dynan stenhårt.

Varför ska jag

Varför ska jag ta förarbevis? Den frågan får jag väldigt ofta. Framförallt från de som är tillräckligt gamla för att ha ett körkort som ger behörighet för att köra snöskoter. Eller de som förlorar behörigheten när man haft sitt körkortstillstånd återkallat.

-Jag har ju för f-n kört snöskoter sedan mitten på 70-talet. Jag kan köra skoter.

Jodå, det tror jag också. Köra snöskoter längs en skoterled eller ute på öppna ytor, klarar till och med ett barn. Men, -Vet du vad som gäller? Vilka lagar och regler gäller? Vet du skillnaden på en rund och fyrkantig skoterledsskylt?

-Nej, kunde just tro det.

Det är ju det som är vitsen med att ta förarbevis. Vi är alla skyldiga att känna till vilka regler och bestämmelser som gäller. Det gäller inte bara snöskoter. Vi är skyldiga att känna till lagar och regler, oavsett vad vi tar oss för. Jämför med en jägare exempelvis. Som jägare är man tämligen medveten om att man måste känna till jaktlagstiftningen. Det gör också de flesta som jagar.

När det gäller snöskoter är det dessvärre betydligt sämre. Dessutom finns det en allmän toleransnivå när det gäller regelverket kring snöskoter, som är på tok för låg. Många, alltför många, anser till exempel att körning med en eller annan pilsner i kroppen är fullt acceptabelt. De flesta av dessa personer skulle aldrig sätta sig i en bil när man druckit. Följden har blivit att, alkohol är inblandat i alltför många olyckor på snöskoter. Det här vet nästan alla skoteråkare men, lika fullt hålls siffrorna på samma nivå, år efter år.

Ett annat problem är farten. Det är samma sak här. Toleransnivån ligger helt fel. För de flesta av oss är hastighetsbegränsningarna ett accepterat sätt att hålla ner olycksstatistiken i vägtrafiken. Däremot finns det ett klientel som inte kan följa begränsningarna i terrängtrafik. Man hävdar att det är löjligt med hastighetsbegränsning på snöskoter. – Min skoter gör ju 150 knyck, varför ska jag då köra 70? Man kan ju ställa samma fråga i vägtrafik. Likväl inser de flesta att man inte kan köra i de farter som dagens bilar och motorcyklar presterar.

Att lära sig vilka lagar och regler som gäller, är ett av de fullgoda skälen att ta förarbevis. Det kan spara många sköna böteskronor. En seriös förarbevisutbildning ger en inblick i de här frågorna. Ingen påstår att man blir fullärd på en sådan, oavsett om det är en längre studiecirkel eller en intensivkurs över en helg. Vinsten består i att man förstår, att det är en hel del man måste veta innan man ger sig ut på lederna. Samvaron med andra med samma intressen är ett annat bra skäl till att "offra" några timmar av sitt liv. Sedan man förstått att man är skyldig att veta vad som gäller, är det förhållandevis lätt att skaffa sig kunskap i de flesta frågor. I dagens informationssamhälle, finns det alla möjligheter att fräscha upp de kunskaper som faller i glömska.

Under hösten presenterar SSCO sitt nya studiematerial. Vår nya utbildningsbok är modern och "up to date". Kontakta din snöskoterklubb, eller någon av våra utbildare som du hittar på vår hemsida, www.ssco.nu, så får du hjälp med att hitta ett lämpligt utbildningstillfälle och utbildningsort. Att ta ett förarbevis via sin skoterklubb innebär också att man stödjer klubben. För många klubbar är just förarbevisutbildningen en viktig inkomstkälla. Att man dessutom skaffar sig kunskap där kunskap finns, är väl en självklarhet för de flesta.

Janne Sund, sekreterare SSCO

Att tänka på...

–För att framföra en snöskoter ska du vara fyllda 16 år. Du måste också ha ett förarbevis utfärdat av Vägverket. Undantaget är att, du har ett körkort, även traktorkort, som är taget före den 1/1 2000, och dessutom innehaft det oavbrutet sedan dess. Det räcker med att det varit indraget en månad, för att behörigheten ska försvinna.
–Högsta tillåtna hastighet för snöskoter är 70 km/tim. Inga undantag annat än tävlingsbana finns.
–De regler för alkohol som gäller i all annan trafik, gäller också snöskoter. Max 0,2 promille, alltså.
–Om skoterledsskylten är rund, betyder den "påbjuden led för terrängmotorfordon och terrängsläp". Det innebär att du måste köra på leden. Du får inte avvika från leden. Förmodligen befinner du dig på någon form av regleringsområde.
–Tänk på att om du bryter mot gällande lagar straffas du enligt trafikförordningen.

Kontakta SSCO:

SSCO
Överberg 206

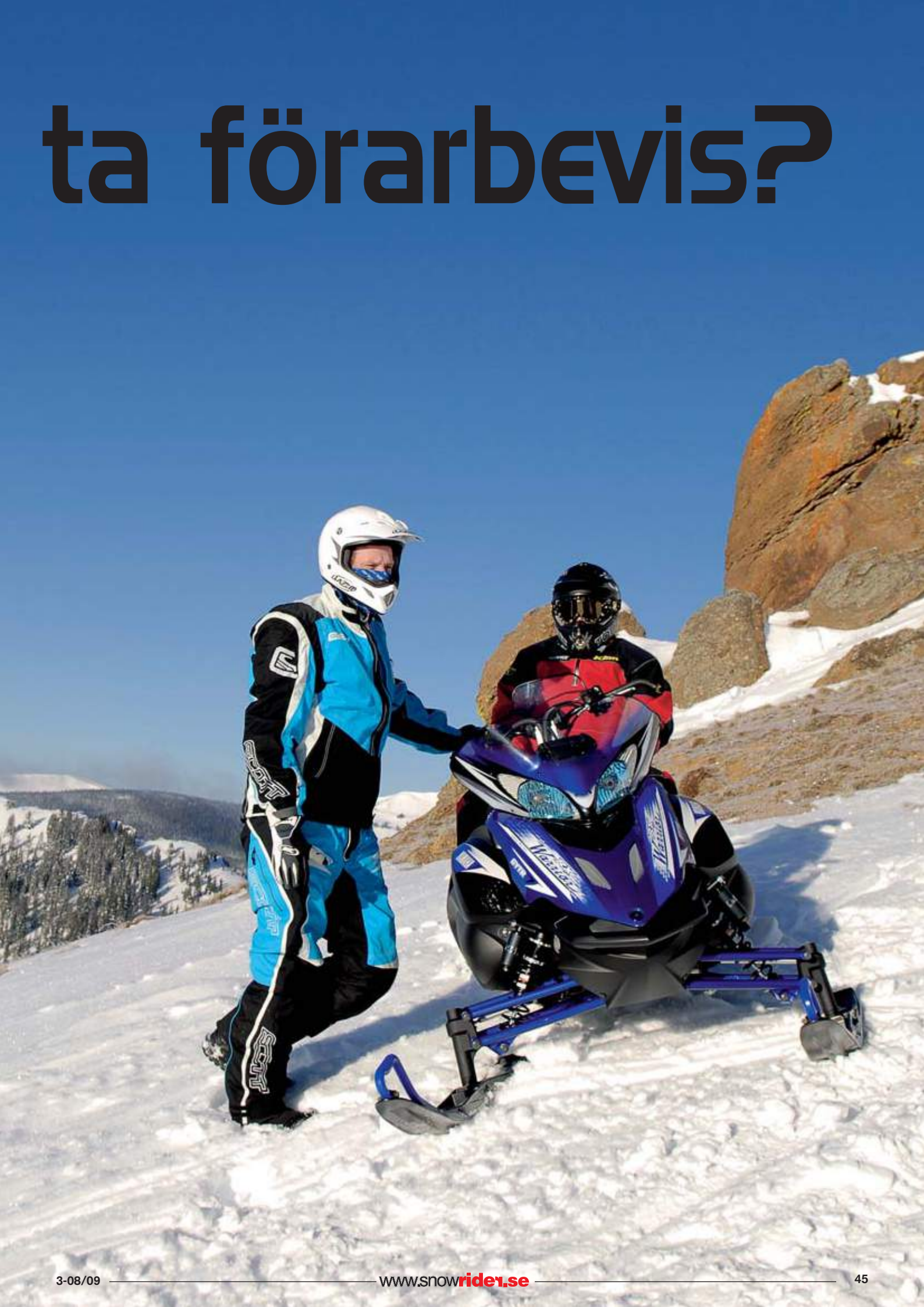
842 94 SVEG

www.ssco.nu

Ordförande	Ledamot	Kassör
Gunnar Hedin	Bo Andersson	Mikael Lindström
070-206 19 36		
gunnar.hedin@ssco.nu	bo.andersson@ssco.nu	mikael.lindstrom@ssco.nu
Sekreterare	**Utbildningsansvarig**	**Ledamot**
Jan Sund	Peter Wikström	Per-Henning Åström
070-343 70 56	070-659 05 46	070-584 79 98
jan.sund@ssco.nu	peter@ssco.nu	ph.astrom@ssco.nu

SVERIGES SNÖSKOTERÅKARES CENTRALORGANISATION SSCO

ta förarbevis?



www.snowrider.se

LÄSARBILDER

Fotograf: Bodin
Förare: Ante
Plats: Delsbo
Kommentar: Med de nya styrstålen fick skotern ett annat beteende och det ska man tänka på! Hehe :P

Fotograf: John Stenberg
Förare: Jonas Stenberg
Plats: Strådalen(Lofsdalen)
Kommentar: Ja det va då ingen brist på snö hemma i vintras iaf=)

Fotograf: Tobias
Förare: Tobias
Plats: Järnvarket
Kommentar: Väntar på snö nu

Fotograf: frostlandracing@hotmail.com
Förare: frostlandracing@hotmail.com
Plats: Frostlandet?
Kommentar: Snart vinter

Fotograf: Lukas
Förare:Joakim
Plats: Klimpfjäll
Kommentar:
Varm å härligt väder under påsk

Fotograf: Nilsson
Förare: Hellström
Plats: Funäsdalen
Kommentar: Vi hittade en fin och orörd myr och var tvungna att ta lite bilder...

Fotograf: Inge Glugg
Förare: Ståle Eggen
Plats: En plass i Norge
Kommentar: Første trening på snø i oktober 2008 . Noen bedre.

LEDSTJÄRNOR

NYA MILJÖSMARTA LÅNGDISTANSARE

Det är nu flera år sedan vi revolutionerande skotervärlden med den miljösnällare 4-taktstekniken. Sedan dess har vi förbättrat motortekniken ytterligare, samtidigt som vi brutit ny mark när det gäller design och komfort. Yamaha Venture är den absoluta marknadsledaren i touringklassen. I år introducerar vi två nya toppmodeller, RS Venture GT och RS Venture TF. Båda med yppersta långfärdskomfort byggda på en lång mattbas och med den nya Genisis 120FI-motorn med elektronisk insprutning och speciellt avstämd för touring med mer vridmoment vid låga varv. Sammetsmjuk, tyst och bränsleekonomisk 4-taktskraft som gör långdistanskörningen till ett rent nöje.

VENTURE LITE

VENTURE MP

NYHET! RS VENTURE TF

NYHET! RS VENTURE GT

YAMAHA 2 YEARS WARRANTY

HANDELSBANKEN FINANS

YAMALUBE YAMAHA ORIGINAL SMÖRJMEDEL

YAMAHA

www.yamaha-motor.se

Replik...

...av Tomas Berntsson angående Jan Sunds och SSCOs skrivelse i SnowRider #2-08.

Jan Sund, SSCO dundrar från sin piedestal, Vem försvarar friåkningen? Jag och mina olyckskamrater ser trötta på varandra, häver oss upp på barrikaden och svarar med klar stämma, VI försvarar friåkningen!

Jag har länge gjort misstaget att tro att det är inför våra folkvalda politiker vi behöver försvara snöskoteråkningen. Mina ögon har nu öppnats och jag har insett att den första och viktigaste striden står att utkämpa i våra egna led och bland våra representanter hos politikerna.

Vi skriver 2008 och i skotertillverkarnas broschyrer betyder det att 2009 års modeller snart kommer att kännas gammalmodiga. I ett tidevarv där vi lärt oss att tolerera varandras olikheter, böjelser och ursprung låter nu SSCO skynket falla och visar upp sitt verkliga jag.

I en artikel i Snowrider nr 2 klargör de sin syn på vad de kallar "friåkning", dvs. all snöskoteråkning utanför preparerad led.

SSCO menar att den grupp av snöskoteråkare, "friåkare", som har intresse av att kunna färdas på andra ställen än anvisade leder är så marginell att den möjlighet vi idag har att under ansvar färdas fritt i terrängen bör avskaffas. Detta för att som Jan säger, ligga steget före våra framtida makthavares eventuella krav på restriktioner! Jag har aldrig hört något liknande tidigare! SSCO visar här upp en sällsynt arrogant attityd genom att självpåtaget och i egenskap av representanter för oss snöskoteråkare verka för hårdare restriktioner och utökade förbud innan kraven ens reses. Vilka andra förbund som företräder en sport skulle drömma om att göra något liknande? Utan att redovisa hur gruppen av sk. "friåkare" kategoriserats menar ändå Jan Sund och hans styrelse att dessa utgör ett sådant stort problem för allmänheten och Vägverkets olycksfallsstatistik att vederbörande snarast bör förhindras att utöva sin hobby. Jag ska nu försöka undvika att gå i klinch med Jan Sund angående de mindre genomtänkta formuleringarna i hans tidigare utspel. Jag kan dock inte låta bli att uppröras över de oerhört dåligt faktaunderbyggda påståenden han kastar fram och de allvarliga anklagelserna som han riktar mot oskyldiga, vanliga snöskoteråkare. Hur kan en till synes seriös organisation så svepande anklaga en stor grupp av de snöskoteråkare de påstår sig företräda för att busköra i villaträdgårdar och tätbebyggda områden? Vad grundas det påståendet på?

Jag känner här att det är på sin plats att förklara varför SSCO:s senaste klavertramp är så allvarligt och inte lättvindigt kan avfärdas som de dumheter det faktiskt är frågan om.

Skoterfrågorna drivs idag politiskt främst genom de två organisationerna SSCO och Snofed. Båda hävdar att de representerar en majoritet av Sveriges skoteråkare och därmed för deras talan. Dessa två organisationer fungerar som rådande organ i något som kallas Nationella snöskoterrådet. Detta råd består förutom av nämnda organisationer också av representanter från Vägverket och Naturvårdsverket, alltså de myndigheter som ytterst beslutar över snöskoterfrågorna. Rådet är en viktig del av deras kunskapsinhämtning i dessa frågor och det är här som de har chansen att lyssna till snöskoteråkarnas åsikter innan besluten skall fattas.

Det är alltså här problemet med SSCO och Snofed uppstår.

Vems åsikter och vilka personers talan är det egentligen de för? Och vad är det de egentligen tycker? Fundera på detta medan jag fortsätter.

SSCO grundar sitt arbete att bekämpa en stor grupp av snöskoteråkarna på en del i sak behjärtansvärda frågor.

SSCO vill bl.a bidra till att minska olyckor med dödlig utgång och få bort det allt för vanliga bruket av alkohol i samband med snöskoteråkning. Syftet med detta, förutom det uppenbara, är att förhindra den dåliga publicitet som alltid tycks drabba snöskotersporten och starkt bidrar till kraven på restriktioner och förbud. Jag har verkligen inga problem med denna agenda, tvärtom. Problemet är bara den grupp av snöskoteråkare de angriper, de som de kallar friåkare.

Även om de verkar ha mycket svårt att redogöra hur de ska definiera denna

friåkningen”

grupp eller efter vilka kriterierna de sorteras in i kategorin, så är budskapet klart och tydligt. Förbjud all friåkning i fjäll och skogsterräng så upphör problemen. Den tjänsteman på Vägverket eller Naturvårdsverket som inte nappar på denna enkla lösning är naturligtvis inte född.

Det är mycket svårt att bemöta Jan Sund med saklig kritik eftersom hans uttalanden både i tidningsartiklar och på internetforum till stor del tycks byggda på personliga uppfattningar och lösa antaganden. Statistik, tillförlitliga siffror och källor saknas i de flesta fall. För att därför rättvist kritisera SSCO:s arbete måste vi utgå ifrån de undersökningar och statistik som faktiskt finns tillgänglig.

Jag har valt att fördjupa mig i en studie som utförts av docent Mats Öström och professor Anders Eriksson vid Umeå universitet.

Studien omfattar de dödsfall relaterade till snöskoteråkning som inträffade mellan åren 1999 och 2005.

Studien visar att hos de 85 förolyckade snöskoterförarna var medelåldern ca 41år. Det typiska offret var man, förolyckades i mörker på sjöis i känd terräng nära hemmet. Dödsorsaken var trubbigt våld eller drunkning och hela 67% var gravt berusade med en promillehalt om 1,7 i snitt.

Med hjälp av statistik går allt att bevisa och jag tänker inte dra på mig kritik genom att göra några definitiva slutsatser utifrån detta. För detta behövs mer uppgifter om annat än bara olycksfallsstatistik. Dock, utifrån min egen uppfattning stödjer siffrorna min tes om att de största problemen inom skotersporten knappast berör nyktra skoteråkare i fjällterräng med adekvat skyddsutrustning och hjälm, som Jan Sund vill göra gällande.

När jag längre fram i rapporten stöter på uppgiften att 62% av de omkomna led av leverförfettning, dvs långt framskriden alkolism, undrar jag stilla om detta verkligen är personer som borde beskrivas som genomsnittliga snöskoteråkare? Frågan är också om detta inte egentligen handlar om missbrukare som förr eller senare gått en för tidig död till mötes, med eller utan skoter. Att nykterheten bland skoteråkare är ett stort problem måste jag dock hålla med om. Det måste till en attitydförändring, det får aldrig vara okej att ta skotern hem från grannen efter en fest. Men det är fel att peka ut riktiga skoteråkare som notoriska rattfyllerister. Problemet är lika stort i hela samhället och det är samhället i stort som måste ta sitt ansvar för missbruksvården som inte fungerar. Ingen ska behöva köra ihjäl sig på fyllan, varken skoteråkare, bilister eller småbåtsägare.

Direkt efter att SSCO:s manifest publicerats utbröt en ganska livlig debatt på flera olika internetforum. Jan Sund ansattes hårt av de skoteråkare han precis avfärdat som en marginell företelse i havet av riktiga skoteråkare. Vad förhoppningsvis Jan Sund och SSCO lärde sig var att den stora massan av yngre snöskoteråkare kanske inte besöker skoterklubbarnas årsmöten eller påverkar i frågor på de traditionella vis Jan Sund och hans generation är vana vid. Men åsikter, kunskap och vilja att få vara med i debatten har de utan tvivel.

Jan Sund har dock rätt i en sak. För att kunna vara med och påverka politiker och de tjänstemän som fattar beslut måste även vi acceptera villkoren för hur besluten tas just nu. Jag uppmanar därför alla som kan att bege sig till SSCO:s, Snofeds och Nationella snöskoterrådets möten och göra sin röst hörd. Kanske är dags för ett generationsskifte i en del styrelser?

Jag skulle bara vilja avsluta med att efterlysa en snöskoterorganisation som inte ser som sin främsta uppgift att motverka snöskoteråkningen. Vad sägs om något så radikalt som en organisation som arbetar för alla snöskoteråkares lika rättighet att utöva sin hobby? En lobbyorganisation med brett stöd från skoteråkarna, som hårdnackat står upp och verkar för att belysa den teknikutveckling som gjorts för att minska buller och utsläpp? Eller varför inte föra fram konstruktiva förslag på hur större delar av fjällvärlden skulle kunna öppnas för snöskoteråkning, utan att öka belastningen på ett oacceptabelt sätt? En sådan organisation skulle också kunna verka för att en mer nyanserad och positiv bild av snöskoteråkningen syns i media.

Jag hoppas att SSCO och Snofed släpper in oss ”friåkare” i debatten på allvar, vi är nog betydligt fler än ni verkar tro.

Tomas Berntsson
TOBE Technology AB

Referenser:
Öström M, Eriksson A, ”Snöskoterrelaterade dödsfall i Sverige 99/00-05/06”. 2007

Trippel

Liten, stor eller mittimellan? Yamaha har lössnömaskiner för alla. Välkommen till världens mesta f rtaktsfamilj.

Text: Björne
Bild: Mattias Klockar

Fyrtaktens vara eller icke vara diskuteras friskt i stugorna och på internet. Vi har på vårt forum några riktigt rabiata tvåtaktsfanatiker som ratar allt annat än motorer som jobbar med två takter. Fördelarna med tvåtakt är många. Du får ett extremt litet och lätt kraftpaket som lämpar sig för maskiner som ska användas på tävlingsbana eller i tillexempel lössnön.

Men nackdelarna finns där också. Fast vi lämnar dom därhän den här gången, och frågar oss: Men fyrtakt då? Passar det bara i en touringmaskin eller?

Visst inte! Men du lär vänja till dig lite. Framför allt då det gäller en maskin som är avsedd att leva sitt liv i lössnön, och därmed är knepig nog att komma underfund med.

En lössnömaskin brukar överlag ha smalt mellan skidorna, lös fjädringssetup och högt styre. Detta faktum gör den sämre på all annan körning än just den i lössnön. Men jag är beredd att tycka att just Yamahas lössnömaskiner inte är i extremaste laget och kan därmed användas för lite mer allroundliknande körning, i alla fall om man bortser lite från ikonen och den legendariska monstermaskinen RX-1 MTX. Den är störst, fetast och kräver sin man i alla lägen. Tar du inte kommandot direkt kommer den att jucka dig på benet, pinka inne och ta över hela vardagen. Så vi börjar väl med att ta en närmare titt på just den.

Tungviktsvärldsmästaren!

Yamahas alternativ i den stora klassen är känd som Apex MTX i Nordamerika och här känner vi den under namnet RX-1 MTX. Detta är skotern för den som kan köra lössnömaskin. En van och bestämd förare får detta monster att lyda på ett

i fyrtakt

sätt som kan förvåna ägare av betydligt lättare snöskotrar.

Den är relativt oförändrad sedan introduktionen 2006 och med sin 162x16x 2,25" (411x41x6) Maveric-matta är flytförmågan och framkomligheten i en helt egen klass, sett till tidigare Yamahaskotrar och faktiskt även i jämförelse med de flesta av dagens konkurrenter.

Årets nyhet är mycket efterlängtad. Då man äntligen försett boggin med ett par fina renoveringsbara högtrycks-stötdämpare. Att man tidigare sålde denna superskoter med "instegsdämpare" maskerade väl att man faktiskt byggt en mycket bra och tålig boggi. Är dämpningen skit, så förstör det liksom allt annat också.

Balansen är fortfarande suverän, så länge som snön är bottenlös och man kan styra med kroppen i underbar pudersurfning eller skråkörning uppför en backe.

Klättring är givetvis grenen där denna jätte dominerar. Men konstigt nog kan man dessutom vända på en femöring om man bara vet hur.

Styrstången är nästan vertikal och man kan därför bryta i styret utan att vrida på skidorna. Detta innebär att man liksom separerar "skidstyrning" och "hävstångsstyrning", eftersom man inte ofrivilligt vrider styret när man bryter i det. Vilket är en egenhet som finns hos alla Apex/RX-1. Några gillar det och andra ser det som ytterst märkligt.

När vårens kramsnö kommer förvandlas dock den smidiga maskinen till en tung best och man är då inte riktigt lika positiv till dess egenskaper. Aggressiva skidor, grym matta och en fulltankad vikt på 300 kilo gör att man få jobba en hel del. Kom därför ihåg att testa denna skoter i pudersnö innan den döms ut som klumpig eller okörbar.

Motorn på 150 hästar är numera en ikon och alla vet att när man hör en sporthojsylande skoter i fjärran så är det en Yamaha! Fyra cylindrar och bränsleinsprutning är den helt ensam om i snöskotersamanhang. Men det som verkligen gör att den räknas som bergens oövervinneliga kung, är dess otroliga potential då det gäller trimning.

Motorn verkar klara att leverera hur hög effekt som helst med hjälp av överladdning, och detta utan att ingående motordelar behöver bytas ut. Dessutom klarar variatorsystemet 300 kusar med ett gapskratt, liksom kedjehus och alla

andra kritiska komponenter hos denna skoter. Att alla överviktskilon verkar försvinna när effekten dubbleras är ett faktum som ägarna ofta framhåller, och det kan nog ligga en hel del i det. Högt slitage då det gäller slides samt drivhjul och en matta som är lite för mjuk för 300 hästar är däremot klagomål som ofta hörs. Men visst låter det som små problem hos en supertrimmad skoter som går hundratals mil utan att ens byta drivrem.

Sammanfattningsvis är detta skotervärldens motsvarighet till Suzuki Hayabusa: Den är tung, den är daterad på en del punkter och dras med en kraftig gubbvarning. Men den är världsledande sett till motoreffekten med turbo. Helt enkelt en skoter för de mer erfarna grabbarna som älskar pudersnö!

Den n a t pen

FX Nytro MTX får anses vara en eller flera generationer nyare och modernare än den gamla uppdaterade RX-1 MTX: en, och dessutom lite delikatare.

Uppbyggnaden är betydligt smidigare och mattan på 389 centimeter är lite mildare, vilket är naturligt då detta är en mellanklass eller övre mellanklass-maskin i lössnösegmentet. Den flyter därför inte riktigt lika bra i djup snö, men är i alla lägen lättare att köra än den mäktiga RX-1 MTX.

Bra dämpare från fabrik i boggin är årets nyhet och därför slipper återförsäljarna montera den bakre Öhlinaren som var standard i Sverige 2008.

Styrningen på Nytro MTX är RX-1/Apex motsats då styrstången i stället nästan är horisontell. Detta medför att man svänger med ytterst liten insats. Smidigt och helt rätt enligt ägarna och vingligt enligt inbitna Apexförare. Intressant är att Yamaha själva har marknadens två ytterligheter då det gäller vinkel och konstruktion av styrstången.

När föret blir fastare briljerar Nytron över sin gamla släkting och det är ingen tvekan om vem av dessa som är modernare. Motorn är en riktig pärla men sina 1050 kubik och väl fungerande insprutning. En bra bränsleekonomi och ett grymt gassvar kännetecknar denna snurra och man kan nog säga att den är en av Yamahas mest lyckade motorer genom tiderna.

Jämförbara konkurrenter är svårt att specificera då den är lite starkare än en 600-kubiks tvåtaktare, och att Polaris 700 som utgått i Sverige låg närmast till hand sett till prestanda.

Nytro är dessutom den skoter som tillslut gör fyrtaktsdebatten förlegad, eftersom andra egenskaper än motortypen blir viktigare i jämförelse med de övriga skotrarna på marknaden. Framgången för denna modell är stor på båda sidor av Atlanten och att årets modell nästan är identisk med fjolårets, är därför inte så konstigt. Den klena framvagnen ska vara uppdaterad, men inga övriga typfel har rapporterats hos Nytro MTX. Det betyder däremot inte att den är felfri.

En del anser att kylsystemet är underdimensionerat samt att tankvolymen är för liten. Många är missnöjda med de enorma fotstegen som gör att skotern hänger upp sig allt för tidigt.

På pluskontot har vi som sagt motorn och smidigheten, samt en enastående driftsäkerhet. Inte ens turbomatade exemplar med 270 hästkrafter uppvisar slitage eller några andra problem vilket är mycket imponerande.

Detta är den modernaste fyrtaktare för lössnöbruk som kan köpas i dag och är den maskin som kan få en äkta fyrtaktsantagonist att ändra uppfattning.

Man kan som sagt helt glömma att det är en främmande motorteknik som driver den framåt, och i stället fokusera på exempelvis körställning, styrrespons samt framkomlighet. Det finns alltså inga motortekniska argument mot denna modell sett till andra lössnöare och det är verkligen på tiden att en sådan skoter byggdes. Nytro MTX kommer därför att ha en helt egen plats i snöskoterns historieböcker när dom ska nertecknas.

Minstingen

Phazer MTX är minstingen i Yamahas lössnöfamilj och har liksom de andra, fått en helt ny stötdämparuppsättning i både framvagn och bogg, vilket var välbehövt.

Att fjolårets fjädring i Phazer MTX var i slöaste laget är en underdrift och allra slöast var de längst bak i boggin, då den gärna slog igenom i tid och otid. Detta är visserligen en instegsmaskin. Men fjolårsdämpningen var ändå i billigaste laget.

Detta misstag är nu glömt och förlåtet. Förlåtet är också det öppna chassit som tillät lite väl mycket snödamm runt dynan. Detta hål är nu ett minne blott, i och med det nya täta chassit. Överlag är det här en riktigt trevlig maskin. Men ha i åtanke att den justerbara spårvidden är som minst 95 centimeter men aldrig mer än 100, vilket gör den lite vinglig på leden.

Detta är som sagt i grund och botten en lössnömaskin, trots att den numera har lite bättre allroundegenskaper. Den 365 centmeter långa mattan har hela 51 millimeter höga kammar vilket understryker det hela.

Elektriskt manövrerad backväxel sitter där i vanlig ordning och elstart är ganska logiskt standard. Lo- giskt, eftersom du inte rycker igång en högpresterande 500 kubiks tvåcyindrig fyrtaktare, åtminstone inte i tio graders kyla.

80 hästar ger den här krabaten ifrån sig och det fungerar. Trots att den skulle ha mått lite bättre av några till, när det går tungt i snön. Körställningen är den här maskinens trumfkort som tillsammans med den gamla RX-1: an verkligen känns rätt. Reglagen sitter där de ska och den extremt lättjobbade tumgasen, vrider upp insprutningsspjället på en halvmiss.

Tjata, tjata! Men som vi brukar säga... Så länge du vet vad en lössnömaskin har att erbjuda, så ser vi inga hinder för dig som är ute efter en 80-hästars maskin, som tar sig fram skapligt utanför leden att köpa den här. Men ska du däremot upp på Mount Everest finns det bättre maskiner (helikopter kanske?).

Ska du däremot ut och surfa lite i

RX-1 MTX är marknadens biffigaste skoter. Med lite överladdning blir den även överlägset starkast.

På RX-1 MTX är styrstången nästan vertikal. Man kan därför bryta i styret utan att ofrivilligt vrida det.

Framgången för FX Nytro MTX var stor på båda sidor av Atlanten. Att årets modell nästan är identisk med fjolårets, är därför inte så konstigt.

RX-1 MTX har en av lössnömarknadens bästa körställningar.

Styrningen på Nytro MTX är RX-1/Apex motsats då styrstången i stället nästan ligger horisontellt, vilket medför att man svänger med ytterst liten insats.

Den lite klena framvagnen har till i år uppdaterats.

låglandet, förflytta dig i moderat takt på leden, eller friåka på fjället? Då kan detta vara en vettig maskin för just dig.

Det här var vad Yamaha hade att erbjuda och det börjar ta sig som mordbrännarn sa.

Vi undrar dock vad Yamaha har i sin rockärm i värstingsegmentet, då RX-1 MTX börjar bli lite till åren. Då årets RX-1 MTX är den bästa versionen och på många sätt färdig borde den rent logiskt vara på väg ut.

Vi förutspår en 4-cylindrig Nytro MTX-liknande skapelse redan i en nära framtid. Yamaha har i alla fall börjat hitta formen, och kommer säkerligen lägga i den där nästa växeln som gör att de står pall för konkurrenterna s kommande fyrtakts-lössnömaskiner. För du kan vara lugn, dom kommer, dom kommer.

Framvagnen på Phazer har dubbla A-armar och är utrustad med krängningshämmare, trots att den är en lössnömaskin.

Inget annat på marknaden liknar den lilla, smidiga och fulsnygga Phazern.

Med hjälp av en knapp på mätarkonsollen lägger man i och ur backen elektroniskt.

I och med det nya täta chassit slipper man i år snödammet runt dynan.

TEKNIKFAKTA

	RX-1 MTX	FX Nytro MTX	Phazer RTX
Motor			
Typ:	4-cylindrig 4-takt	3-cylindrig 4-takt	2-cylindrig 4-takt
Volym cc:	998	1049	499
Borrning/slag:	74x58 mm	82x66,2 mm	79x53,6 mm
Bränslesystem:	EFI, 4xMikuni 39 mm	EFI, 3xMikuni 41 mm	EFI, 2xKeihin 43 mm
Smörjning:	Torrsump	Torrsump	Torrsump
Avgassystem:	4-2-1-2	3-1	2-1
Uppg effekt/varv:	150@10100	138,6@8300	80@11'250 hk/rpm
Start:	Elstart	Elstart	Elstart
Chassi			
Uppg torrvikt kg:	Ingen uppgift	Ingen uppgift	Ingen uppgift
Tunnel:	Aluminium	Aluminium	Aluminium
Framvagn:	Individuell, dubbla a-armar	Individuell, dubbla a-armar	Individuell, dubbla a-armar
Dämpare:	SOQI 40mm aluminium HPG	SOQI 40mm aluminium HPG	KYB aluminium HPG
Fjädringsväg fram:	17,8 cm	18,5 cm	22,1 cm
Boggi:	ProMountain 162"	ProMountain 153"	ProMountain 144"
Dämpare bak:	KYB 36mm aluminium HPG	SOQI 40mm alu. clicker HPG	-
Dämpare fram:	-	SOQI 40mm HPG	KYB HPG 36mm
Fjädringsväg bak:	35,6 cm	356 cm	36,3 cm
Typ av matta cm:	41x411x5,7	38x388x5,7	36x365x5,1
Skidor:	Plast	Plast	Plast
Spårvidd mm:	955-1006 justerbar	980	955-1006 justerbar
LxBxH cm:	333x116x118	324x123x119	319x116x119
Tankvolym liter:	38,3	28	26,7
Oljetankvolym:	-	-	-
Att äga			
Pris:	147 900:-	132 900:-	92 900:-
Färg:	Svart	Blå eller vit	Vit
Generalagent:	Yamaha Scandinavia AB	Yamaha Scandinavia AB	Yamaha Scandinavia AB

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

nytt & noterat

NYHETER NYHETER

Extra elakt!

Det klart man ska vara fin till jul. Här kommer det lite julklappstips från Extra Evil Distribution. Kolla efter dessa hos din lokala handlare. Misfits Handske: 599:- i storlekarna XS-XL. Mulisha Handske: 699:- i storlekarna XS-XL och färgerna svart, grön och brun. Grenade Fiend Jacket: 2499:- i storlekarna S-XXL och färgerna blå, grön, denim och lila. Dragon MDX Snow Goggle - Nate Adams: 999:-

Buff!

Såklart är du fullt medveten om den smarta Buffen som du kan använda till det mesta. I alla fall då det gäller att skydda dig från drag och kyla. Du kan ha den som mössa, halsduk, ansiktsskydd och mycket mer.
Buff Slim Fit kostar ca 150:- och Cyclone ca 350:- i butik.

Scottglasögon

Finns i två färger. Dels den coola svart/velvet och den stiliga vita. Ventilerad dubbelsiktskiva med Turbo Flow och spegelglas. Mjuk foam för bästa komfort och passform Bandet är silikonbehandlat för att sitt säkert på hjälmen. Priset är 998:- och du hittar mer information på **www.scott.com**

Crossflow Fl toverall

Flytoverallen Crossflow är av en vattentät och stryktålig konstruktion och har ganska naturligt en bra flytförmåga. Stor, varm, rymlig huva, hög krage med skönt fleecefoder, avtagbara, elastiska hängslen. Neoprenmuddar i handleder hindrar vatten från att tränga in. Skyddad ficka innanför stormklaff, för tex mobiltelefon. Fleecefodrade värmefickor. Blixtlås i benpartiet underlättar på- och avtagning av kängor, kardborrespännen runt handled och vrist. Storlekar: XS-Giant. Pris: 2 595:-
Mer info på **www.normark.se**

Sweden X

Mannen bakom RuffRiders-filmerna Petter Grimborg tog med sitt team till Sälen för att föreviga Europas största skoterevent, någonsin! Resultatet blev en actionspäckad, drygt 40 minuter lång film, där vi får ta del av snygg och fantasirik filmning från alla de tre grenarna, Freestyle, Hill Cross och Snow Cross. Den här filmen finns till salu på Snow n' Racing i Orsa och den kostar 159 kronor. Köp den och ladda upp inför Sweden X 2.0 som kommer gå av stapeln 23-26 april 2009.
www.swedenx.com
för mer information.

Draghjälpen

En sån här bör alla skoterägare ha i garaget, i skoterbussen eller med sig på utflykten. Vi kommer att testa en i vinter och återkommer i ämnet.
Pullzar är handverktyget som finns för både 220 och 24-volt. Här kan du dra och lyfta hela 454 kg. Med en stark motor och variabel hastighet är det enkelt att lyfta/dra saker i rätt position. Plugga i kontakten i vägguttaget och börja lyfta/dra. Lyft limträbalken i rätt position, flytta maskiner i verkstaden, bärga ATV:n eller snöskotern. Som sagt vi återkommer i ämnet.
Pris på 220-voltarn 2.796:- +moms
Pris på 24 voltarn 4.796:- +moms
Mer information på **www.rindab.se**

Skoterambulansen

En kombinerad skotertransport och ambulans kan för vissa vara det perfekta fordonet. Skämt och sido, denna utmärkta skoterfraktare såg vi hemma hos den legendariska skoteruthyraren Pecka i Sälen. Ambulansen som har en 454 bensinare under huven och lär säkerligen ensam hålla araberna i Opec glada. Från är den hur som helst.

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

TOURING 2009

Att slagskeppet för hela familjen är en riktig storsäljare märks. För varje år slår tillverkarna knut på sig själva för att överträffa varandra och därmed locka kunderna till just sina maskiner.

Text: Björn och Patrik
Foto: Mattias Klockar

Visst är det väl tur att allting utvecklas i rätt riktning och att vi aldrig nöjer oss, trots att det gamla gardet gärna nöter ut fraser som "det var bättre förr"? Visst, jag är beredd att hålla med om att äldrevården, Posten, skolmaten, och bensinpriset var betydligt bättre för tjugo år sedan. Men då det gäller snöskotrar, finns det väl egentligen ingenting en gammelmaskin kan bättre än en modern skoter? Faktum är att utvecklingen har sprungit iväg även bland touringmaskinerna då både insprutning, fyrtakt, elbackväxlar, eluppvärmda dynor och GPS:er nu mer tillhör vardagen. Om du vill betala för det förstås, för det finns ju billiga touringmaskiner också. Det är väl med andra ord hög tid att dra igenom årets touringsegment.

Yamaha

Yamaha har gjort sig kända för att bygga vettiga, slitstarka och ekonomiska touringmodeller. Det är ingen tillfällighet att man ofta ser just Yamahas maskiner i uthyrarnas enorma armador av hyrskotrar på fjället, där Sälen är ett typexempel. Jag har tyckt att Yamahas touringmaskiner har varit lite slätstrukna och snåla. Inte urflippade och överösta med lyx som tillexempel en Arctic Cat. Men i och med fyrtaktarens intågande hände också någonting annat. Hela upplägget växte ett snäpp och helt plötsligt var inte bara Yamahas touringmaskiner tillförlitliga, de var bekväma och lyxiga också. Ta en Venture -04 och jämför den med en nyare fyrtakts-venture, skillnaden är enorm.

Det kanske inte först och främst är fyrtaktsmotorn som gör det, men den inverkar stort på helhetsintrycket, en äkta touringmaskin ska ha en fyrtaktsmotor.

Yamaha Venture kommer i tre modeller, GT, TF och Lite, där de två första är besläktade medan Lite-modellen är en helt egen skapelse och endast delar namnet Venture med de andra.

RS Venture GT och TF är i grunden samma maskin men där TF:en har ett lite bredare användningsområde, då den kan stoltsera med en 383 centimeter (GT har 365 cm) lång matta med en vettig Flip Up Rail, som tillåter boggins bakre del att just flippa upp. Det där med uppflippningen är en jäkligt bra egenskap då den tillåter och underlättar backning i lössnö. För handen på hjärtat... Hur många skotrar klarar av just detta?

Det är som du förstår boggin och dens stötdämperi som skiljer dessa maskiner åt i stora drag. På GT-modellen heter boggin Pro Comfort och har en fullt justerbar SOQI 40-millimetersdämpare medan TF:en har en GYTR clicker-dämparförsedd Flip Up Rail-boggi som vi nyss nämnde. Yamaha har jobbat med att inställningsmöjligheterna i boggin ska

Venture Lite är Yamahas lite billigare touringskoter. Men trots det lägre priset har man inte prutat på utrustningen. Om man nöjer sig med 80 hästkrafter och kan komma överens med designen är detta en maskin för många bekväma mil.

vara så enkla som möjligt att jobba med, så att det i slutändan också blir av. För det är lätt att glömma att ingen fjädring är bättre än sin egen inställning.

Hur många orkar egentligen ställa om fjädringen den dagen man lämnar käringen eller gubben hemma i stugan och ger sig av själv på en tur? Åker du två på maskinen kan det vara läge att klicka på kompressionen lite, och tvärtom när du åker ensam. Skitenkelt bara man orkar göra det, och det gör man, eller hur?

GT:n är den maskin du ska inhandla om du oftast har frun med, samtidigt som du vill köra lite mer aktivt de gånger du åker ensam, då det sitter en lite häftigare dämpare här.

TF:en går marginellt bättre i snön tack vare den längre mattan och får som sagt anses ha ett lite bredare användingsområde. Motormässigt har det hänt en del på årets Venture då den fina insprutade 120FI-motorn numera sitter under huven. Den här motorn levererar kraften lent och fint och är urstark i alla lägen, samtidigt som den ger dryga 120 starka kusar som mest utan att vara det minsta rystig eller elak.

Du som aldrig kört fyrtakt kommer att bli positivt förvånad samtidigt som du måste vänja till dig lite med den medföljande motorbromsen en fyrtaktsmotor bjuder på. Trots Yamahas EBRS-system (som i praktiken betyder att gasspjället inte kan stängas tvärt, utan mjukt) kan premiärturen bli lite ryckig. Men då är det bara att lära sig ta det lite lugnt med gastummen i början, framförallt när du släpper gasen. När du väl vant till dig och fått en lenare gastumme är detta inget problem.

RS Venture är en riktigt genomtänkt tourer med hög och relativt centralt placerad förar och passagerarplats, och detta inbjuder till inspirerad körning. Den minst sagt enorma rutan fungerar och är för första gången designad att styra undan kall fartvind istället för att bara sitta där för syns skull.

Lite

Minstingen Venture Lite är en helt egen skapelse och liknar väl ändå ingenting annat på marknaden. Att designa udda saker med anledningen att den just ska vara udda, är aldrig roligt, utan brukar alltid brista i användarvänligheten i slutändan.

Venture Lite är däremot beviset på att udda design också kan vara bra. Just den utsvävade formgivningen har slagit min syn på hur Yamaha resonerar, i bitar.

Hur kunde denna maskin gå den långa vägen från ritbord till produktion utan att någon tråkig slips-japan drog i handbromsen och valde att köra safe och följa med strömmen? Jag kan villigt erkänna att jag var en av dom som ryggade tillbaka och gapade första gången jag såg den, men att jag sedan lärde mig att älska eller i alla fall acceptera utseendet (Ja, ungefär samma scenario som när jag träffade min fru).

Att Yamaha Lite är en egen maskin går det inte att ta miste på. Här hittar vi samma charmiga insprutade tvåcylindriga 80-hästars fyrtaktsmotor som

På Yamaha Venture Lite sitter man högt och har bra överblick över sin maskin.

Passageraren på en Lite har värme i handtagen och rejäla fotplattor att stödja sig mot.

När det ska gå undan på leden har föraren av en Venture Lite ett par rejäla rör att kroka i tårna i.

Första gången bakom styret på Venture Lite känner man sig liten bakom rutan.

Yamaha Venture TF och GT bjuder på skön och luktfri touringåkning.

i sportmaskinen Phazer FX. Och även om den kommer till sin rätt i den lättare sportmaskinen, så fungerar den ännu bättre här.

Visst, det finns piggare touringmaskiner. Men få som är så här charmiga och välbalancerade. Med välbalancerad menar jag att Yamaha Lite har precis så mycket motor det behövs, varken mer eller mindre. Att kalla den i Yamahafamiljen lite billigare Lite:n för billig (94,900) är kanske en överdrift, så låt oss bara kalla den prisvärd.

Här hittar vi allt från elektrisk manövrerad back, extremt stor ruta, modern och ergonomiskt utformad förarmiljö som i slutändan gör det här till en bra vinterleksak. Vill du ha lite mer att gasa med samtidigt som du promt vill ha en Yamaha kan det rekomenderas att inhandla någon av de ovanstående trecylindriga modellerna.

VM i vulgo.

Jag nämnde förut att Arctic Cats touringmaskiner kändes lyxiga och jag är beredd att stå för det uttalandet trots att det är en minut sedan du läste det. Lyxig och lite vulgo. Det är bara Arctic Cat som kan komma på idén att sälja en snöskoter med leopardmönstrad dyna, som de gjorde för några år sedan. Tyvärr har den dynan utgått ur sortimentet och jag kan med handen på hjärtat säga att en bit av mig dog den dagen. Men å andra sidan har Arctic Cat tagit i ända från tårna och slagit knock out på hela skotervärlden i och med sin supervassa och totalt galna TZ1 Turbo LXR LE. För när har vi skådat en 177 hästars touringmaskin förut? Låt mig omformulera. När har vi skådat en 177 hästarsmotor i någon originalskoter överhuvudtaget? Aldrig, är svaret om vi bortser från årets korta Z1 Sno Pro Turbo LE, som ganska naturligt delar samma bestialiska turboladdade 1056-kubiks EFI parallelltwin. Skulle det visa sig att du är en kyckling och inte på något sätt skulle uppskatta de 177 kusarna finns det en 123-hästarsvariant utan turbo. Tycker du fortfarande att det är för mycket motor och därmed också pengar, finns det en fläktkyld tvåtakts 570-variant på samma chassi, vid namn T 570.

Ganska naturligt har de båda fyrtaktarna fått lite dyrare fjädringskomponenter och därmed också en trevligare gång. Men smakar det så kostar det. En TZ1 Turbo är inte billig, men å andra sidan måste det finnas personer som vill betala och uppskattar den flärd denna maskin bjuder på. Vad sägs om justerbart styre och fotsteg, samtidigt som både passagerar och förardynan är försedd med värme, och javisst ja, självklart också justerbart. Skulle det visa sig att din partner skulle sura till och av någon anledning inte ville sitta bakpå, finns det ingen anledning att truga speciellt länge då den bakre dynan är demonterbar och kan ge plats för lite packväskor som finns i originalsortimentet. Bakom styret

Körställningen på RS Venture GT är upprätt och modernt bekväm.

Äntligen sitter den insprutade 120-hästarsmotorn på Venture TF och GT.

Venture GT och TF har självklart krängningshämmare fram. GT-modellen har mer påkostade dämpare med stora justeringsmöjligheter.

Yamaha kör hårt på att visa skotrarnas släktskap med deras motorcyklar. Men för att även få skotern praktisk har man gömt ett bagageutrymme under den vackert lackerade kåpan.

Dagens enorma rutor ger ett bra vindskydd, i övrigt bjuder Venturemodellerna på allt man kan tänka sig behöva som gör turen skönare och bekvämare.

I Sverige kommer TZ1 Turbo LXR LE att ha en kopparfärgad ruta och nedre noskon plus lite andra detaljer. Ja och så klart 177 hästar.

sitter du i en lika aktiv körställninig som hos någon av de sportiga F-modellerna, och var inte förvånad över detta då Arctics touringmodeller också har det nya Twinspar-chassit.

Arctic Cat har alltså gjort det lätt för sig och bygger sina tre touringmaskiner på samma plattform och lassar på utrustning efter prislappen.

Är du inte det minsta nervös över att bli uttittad eller att skratta ihjäl dig när du accar ifrån vilken sportmaskin som helst (med kärringen bakpå) på sjön, ska du satsa på turbomodellen. Är du lite mer blygis och sansad. Kan den utan turbo passa, och vill du ha en betydligt billigare och i slutändan riktigt prisvärd maskin ska du kolla in 570:n. Återigen har Arctic Cat satt ribban i touringsegmentet då vi tycker att de presenterat en riktigt stark och lagom urflippad lineup till 2009, trots avsaknaden av en riktigt leopardmönstrad dyna!

Polaris

Polaris har alltid haft bra touringmaskiner utan att på någon sätt sticka ut från mängden. Till denna säsong har Polaris gjort halt, och överraskar alla genom att bara erbjuda en gammal goding. Beslutet togs i elfte timmen och detta innebär att det inte levereras några tourinmaskiner med IQ-chassit av 2009 års modell. Vi förstår inte riktigt beslutet, men det bottnar säkert i att en ny modell är på ingång, och vi återkommer naturligtvis om det senare.

Som en liten tröst kan vi meddela att det finns flånkans nya 2008 års modeller av varierande storlek och takter. Kontakta din lokala handlare i ämnet. Tillsvidare får vi alltså hålla till godo med en riktig trotjänare.

Trail Touring 550 är byggd på det gamla Edge-chassit och behöver väl ingen närmare presentation, då vi känner den mer än väl, och vad tycker vi? Ja, behöver vi nämna att tiden sprungit ifrån Trail Touringen redan för några år sedan?

Säga vad man vill om designen, förarplaceringen, komforten och det faktum att den numera har några år på nacken. Men den är billig, och den fungerar. Även om vi känner igen designen från detta århundrades början, så har Trail Touringen uppdaterats några gånger och kan mycket väl fungera som familjens andramaskin eller fiskeskotern som används sporadiskt. Du hittar både elstart och den elektriska backväxeln här. Skivbromsen är hydraulisk och den har plastskidor. Det här är ingen värsting, var lugn för det. Men å andra sidan, vad kan du förvänta dig för 64,900 spänn? Ganska mycket faktiskt. Du kan förvänta dig en maskin som fungerar i alla lägen utan konstigheter och som i slutändan kommer att hålla en evighet. Du kan förvänta dig i princip allt som du kan kräva av en riktigt dyr maskin om du bortser från riktigt bra komfort, prestanda och status. Kort och gott, ska du frakta arslet (och ett till arsel) från a

T570 är Arctic Cats ekonomitouring. Fläktkyld motor på 63 hästar, alltså mer än 110 hästar mindre än sin turboladdade storebror.

Så här ser en framvagn ut på en 177-hästars touringskoter.

Så här ser cockpit ut på en touringmaskin med 177 hästar!

Det biffiga TwinSpar-chassit med i det närmaste oändliga inställningsmöjligheter gör att kort som lång kan sitta skönt. Förresten... sa vi att den har 177 hästar?

Adventure Grand Tourer 600 SDI en av årets största touringnyheter samtidigt som den även uppmanar till lite lek

Centralt placerad sitter BRP:s multifunktionsinstrument. Till vänster under styret sitter växlingsreglaget till den nya sekventiella växellådan.

Höjden och placeringen av styret på Adventure Grand Tourer kan med några simpla handgrepp justeras, efter vilken typ av körning du tänkt dig.

Stealth-designen som kännetecknar den senaste generationen chassin, går igen i baklyset hos Lynx Grand Tourer. Diodlyset gör att lyset kommer hålla betydligt längre än en vanlig glödlampa.

Handtagen till passageraren kan fällas undan när dom inte används och dom har handtagsvärmare.

Genom att vinkla in tunneln i överkant kan man använda en mindre bred dyna, samtidigt som chassit blir starkare.

Med en fjädrande förlängning av boggin får man en smidig skoter trots en lång matta.

Här har vi Polaris enda bidrag i Touringsegmentet i år. Pinsamt litet. Ja visst. Men det väntar något bakom nytt hörnet, eller hur?

Lynx Adventure är riktigt billig och prisvärd med sina 67 900 kronor. Det är samtidigt en fullvuxen maskin som med ett tillbehörssäte kan bli tresitsig.

Mattan är 365 cm lång. För att inte göra maskinen osmidig har man vinklat upp förlängningen av boggin. Denna vinkel underlättar även vid backning.

Fotstegen på Adventure 550 är förstärkta och passageraren har ett par riktigt stabila fotstöd att tillgå.

till b utan krångel på ett billigt sätt, köp en Trail Touring 550.

Polaris har sin touringtrevliga fyrtaktsmotor i touringsegmentet, men har av någon anledning valt att inte sälja denna i Europa. Detsamma gäller alltså alla andra IQ-touringar vi hittar i Staterna, vilket vi sörjer och beklagar. Varför Polaris? Det känns på något sätt som om Polaris har ett mellanår då det gäller fyrtakten och bara väntar på att få lansera sitt nya bidrag, gissar vi, och det gör vi ju så gärna. Kommer det någonting nytt till våren?

L nx

Vår allra första bekantskap med Lynx nya RE-X-baserade touringchassi, REV-XU, kom när vi skulle köra touringmodellen med det långa namnet Adventure Grand Tourer 600 SDI. Detta skedde i norra Finlands djupa skogar, och vi blev så glatt överraskade att vi hade svårt att egentligen placera maskinen i ett touringsegment.

Vi har redan tidigare i år hyllat Lynx bredbandade hybrid Commander till skyarna, och Grand Tourer är egentligen samma skoter. Men med lite skön touringutrustning, som backspeglar, stor ruta och passagerarsäte med uppvärmda handtag.

Det lätta chassit som alltså har starka släktdrag med RE-X har gjort att den här skotern känns väldigt lätt, och tillsammans med den pigga tvåtaktsmotorn ger detta en av marknadens sportigaste touringmaskiner, trots den 50 centimeter breda mattan. En matta som tillsammans med längden på 392 centimeter ger ett enormt fotavtryck i snön och därmed förhoppningsvis lika enorma egenskaper i lössnön. Kammarna är visserligen bara 32 millimeter höga, och det ska bli intressant att under året se om man kan ersätta kamhöjd med mattbredd.

Motorn man valt att använda är den vid det här laget legendariska och beprövade 600 SDI på 114 hästar. Denna motor är marknadens näst bästa 600-kubikare vad det gäller bränsleförbrukning och emissioner, nu när 600 E-tec introducerats. Tyvärr kommer E-tec alltså inte i REV-XU-chassit i år.

Grand Tourer har fullt förståeligt blivit 10-15 kilo tyngre än Commander men ger i gengäld komfort för två, och nästan samma sportiga utstrålning som Commander när man väl sitter på. Om du kan tänka dig att ha en touringskoter med tvåtaktsmotor och har 125 900 över, så är nog detta årets trevligaste nykomling och verkliga glädjespridare i segmentet.

Adventure 550

Nu kan inte alla avvara långt över 100 000 för familjens skoter, och deffenitivt inte för andraskotern. Därför har Lynx kvar en billig trotjänare i sitt sortiment.

67 900:- kostar den billigaste touringmaskinen från Lynx, och man får verkligen vad man betalar för, men inte i en helt negativ betydelse.

Chassit är det gamla R-EVO, motorn är den luftkylda 550-kubikaren på måttliga 56 hästar. Man får också en komplett touringskoter som om man bortser från den stimmiga motorn, egentligen erbjuder allt man kan tänka sig.

Den har en hög skyddande ruta, elstart, elback, dragkrok, backspeglar, handtagsvärmare för både förare och passagerare.

Kvar finns också möjligheten till att göra den tresitsig, vilket gör att två vuxna och ett barn kan sitta riktigt bekvämt. Inget lyxåk, men en fin och rolig skoter som ger valuta för de små pengarna.

Fler touringmodeler än så saluför inte Lynx i år i Sverige, även om det finns någon till modell i programmet. Men i dagens tider med industrisamarbeten vad det gäller utveckling och försäljning kan man på många sätt lika gärna köpa en Ski-Doo, och räknar man in deras modeller har BRPs båda tillverkare tillsammans det bredaste touringutbudet på marknaden.

Ski-Doo

Även Ski-Doo har en fläktkyld enklare, men välutrustad touringmodell. 73 900:- kostar Ski-Doon och är därmed några tusenlappar dyrare, men då säljs Lynxen på en speciell kampanj under året. GTX 550 är en av de sista resterna efter det under flera år så dominanta chassit REV som revolutionerade snöskotrarnas körställning.

GTX 550 är utrustad med backspeglar, back, dragkrok, elstart, ryggstöd, justerbara tåstöd och hög ruta. Den har handtagsvärmare till föraren men dessa är tyvärr tillbehör till passageraren. Även Ski-Doon har möjlighet till att bygga ut sätet till att bli tresitsigt, vilket kan vara en mycket eftertraktad funktion hos de lite större skoterburna familjerna.

Detta är skotern du kommer se som hyresmaskin, men även som andraskoter hos familjer som behöver mer än en.

Legend Touring V-800 heter nästa modell i Ski-Doos touringfamilj. V-800 betyder att den här har en fyrtaktsmotor. Den tvåcylindriga 800:an har cylindrarna i ett V och producerar 64 hästkrafter.

Legend Touring ger intrycket av att vara en riktig glidare och motorns karaktär får en gärna att hålla igen och puttra fram, och det är nog det som är meningen med modellen. Den här kräver inte mycket av dig som förare, och i gengäld bjuder den dig på en låg bränsleförbrukning som ingen slår idag.

Chassit är det lättare, enklare och billigare RF-chassit som Ski-Doo tog fram för att ha något modernt att sälja snäppet under deras dåvarande REV-modeller.

1200

Sist men absolut inte minst i Ski-Doos touringprogram hittar vi den helt nya skotern GTX SE 1200 4-Tec. Och alla ni som hänger med lite i vad som händer på marknaden vet egentligen precis vad detta är för en maskin.

Det här är skotern som Ski-Doo tagit fram för att på allvar utmana Yamaha där dom varit ensamma herrar på täppan i många år.

Den här skotern är lika oväntad och otippad som den är intressant, just för att det är Ski-Doo som släppt den.

Ski-Doo har ju hårdnackat under många år hävdat att det är tvåtaktsmotorer som är det enda rätta i alla typer av snöskotrar, med några mycket få undantag.

Nu vet vi att detta var Ski-Doos åsikt, men att kunderna ville annat, och då speciellt i touringsegmentet. Dom kunde inte göra annat än att anpassa sig.

Den här nya Rotax-motorn har insprutning och är trecylindrig. Det måttliga effektuttaget på 127 hästar i kombination med de 1170-kubiken ger en driftsäker motor med ett brett effektregister, vilket man också brukar förklara genom att

Ski-Doo:s billigaste touringmaskin heter GTX 550F och har enligt branschstandard en fläktkyld 550-kubikare.

Legend Touring är en riktigt snål rackare. Den 800-kubik stora fyrtaktaren är marknadens mest bränsle-ekonomiska skotermotor.

Ski-Doo-handlarna jublar över att äntligen ha en modell som på allvar kan slåss om touringkunden som bara vill åka fyrtakt. Här finns det plats för att verkligen sträcka ut.

Den mittersta packväskan kan man bära som en ryggsäck, och de övriga två har handtag. Du kan alltså med enkelhet ta med dig all packning på hotellet för natten.

Som ett rymdskepp. Förarmiljön hos GTX 1200 är enkel men känns ändå fullsmetad. Den stora rutan som är uppdelad i moduler ger ett bra skydd, och med backspeglarna kan man försöka hålla koll bakåt.

2009 blev året då Ski-Doo gjorde två saker ingen förväntat sig. Dels kom den efterlängtade och första skotermotorn med direktinsprutning, dels introducerade Ski-Doo deras första högeffektsfyrtaktare.

GTX 1200 har gasdämpare runt om och boggifjädringen kan justeras via ett reglage på styret. Allt för att man som förare i farten ska kunna anpassa dämpningen efter behov.

säga att motorn har ett högt vridmoment.

Men det är alltså inte bara motorn som är ny. Det är även chassit som är en bredare modell av REV-XP. Bredden behövdes för att motorn helt enkelt skulle få plats på ett bra sätt.

Ski-Doo själva säger att detta är deras mest välutrustade skoter någonsin, och vi kan inte göra annat än att tro dom.

Förutom allt som en touringmaskin ska ha i utrustningsväg har GTX 1200 den nya luftfjädringen i boggin som är justerbar i farten. Den har även gott om lastutrymmen tack vare Hard-top tunnelväskan och de hårda sidoväskorna som också går att låsa. För passageraren finns det uppvärmda handtag och det finns ett tillbehörssäte som gör GTX 1200 tresitsig. För att lyxa till det lite extra har Ski-Doo monterat 12-voltsuttag både fram och bak och dynan är uppvärmd.

Äntligen kan alltså även ni som älskar Ski-Doo få köra en fullutrustad fyrtaktsskoter och Yamaha har fått riktig konkurrens.

Kanske var det det faktum att också Ski-Doo gav sig in i den stora fyrtaktstouringklassen som var den slutgiltiga anledningen till att Arctic Cat tvingades att släppa lös sitt sinnessjuka turboladdade touringmonster. Om det var så får vi nog aldrig veta, men vad vi i alla fall vet, är att konkurrensen hårdnar och att utvecklingen går fort. För ska man ha riktigt höga marknadsandelar, måste man höra till toppen i alla olika segment, och inte minst bland touringmaskinerna.

Nyheter från MOTOR HUSET

Utbytes vevaxel

Från: 4995,-

Utbytes cylindrar

Pris: 3495,-

Wiseco kolvsats

Från: 1295,-

Wiseco toppsats

Från: 450,-

Utbytesystem på cylindrar och vevaxlar.

Wiseco smidda kolvar och packningssatser till flertalet märken och modeller.

Handla räntefritt!

Med Motorhusets förmånskort kan du dela upp din betalning på 4, 12 eller 24 månader räntefritt upp till 60 000 kr...

MOTOR HUSET

www.motorhuset.com

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

WISECO Performance Products

Bralorne

För er som läste min berättelse om vår roadtrip genom British Columbia, Kanada kommer här fortsättningen. Under tre veckor våren 2007 reste några av TOBE:s åkare runt i British Columbia för att fotografera den n a klädkollektionen.

Text: Tomas Berntsson, TOBE Technology
Foto: Hans Wärdell, Redsherpa.com

Welcome to
Bralorne, B.C.
population ~ 44

B.C. TREE FRUITS
NARAMATA CO-OP GROWERS

Ibland är saker inte var de ser ut att vara vid första anblicken. Det är en av de många läxor jag lärt mig genom åren. Men skrapar du tan aldrig så lite, har du chansen att se att där under kanske finns guld.

Jag började prata med en kille på en hemmafest i Gällivare som jag och några kompisar trängde oss in på för något år sedan.

Jag var rätt ostadig på benen och satt i en soffa tillhörande någon jag aldrig träffat i en lägenhet jag inte skulle hitta tillbaka till även om mitt liv hängde på det. Jag var rätt tillfreds med att bara sitta där och sköta mitt. Jag öppnade ännu en öl och fortsatte att njuta mitt eget högst blygsamma sällskap. Mina dimmiga tankar blev brutalt avbrutna när den här killen satte sig ned och presenterade sig som en känd snowboardåkare. Jag får min beskärda del av människor som absolut vill prata sponsordeals så fort jag hamnar på en fest och försöker koppla av. Det är helt okej, affärer är affärer. Jag brukar artigt be dem fara åt helvete och ringa mig på kontoret någon annan dag istället. Vi började hursomhelst prata om vad vi skulle kunna göra för honom med min lilla marknadsföringsbudget. Det visade sig att vi nog inte skulle komma så långt med den i sammanhanget något begränsade summan, varken resekostnader eller fria skotrar verkade rymmas. Jag sa att jag skulle fundera på saken medan jag slöt ögonen och frågade mig själv vart i helvete alla dessa galningar kommer ifrån?!

Mina uppriktiga ursäkter kära Gällivarebor, men precis som i alla andra småstäder är berusade gaphalsar vanligare än firade snowboardåkare. Han fortsatte med att namedroppa alla kända åkare han hängde med och han berättade hur han reste världen runt. Jag trodde såklart inte ett ord och tänkte att han nog inte riktigt hade alla tändstiften på plats. Han var en rolig snubbe däremot och jag hade riktigt kul där vi satt.

Bralorne.

Fyra månader senare parkerar Mikael Berntsson, vår fotograf Hans Wärdell och jag vår gamla Cheva utanför huset vi hyrt i den snudd på övergivna gruvstaden Bralorne. Jag fascinerades över hur snabbt naturen tagit tillbaka besittningen över det människorna lämnat. Om du aldrig har sett en nästan övergiven spökstad tidigare är det svårt att föreställa sig vad jag menar.

Nu, såhär efteråt har jag förstått att Bralorne är en hyfsat välkänd stad som upplevt flera uppgångar såväl som nedgångar genom åren.

Staden Bralorne och gruvan Pioneer Mines anlades någon gång på 30-talet och vad som följde var inget annat än en klassisk guldrusch med människor som strömmade till från när och fjärran.

Hela städer som Bralorne, med horhus, barer och kyrkor i nämnd ordning, poppade upp över en natt i anslutning. The Pioner Mines var en gång den rikaste guldgruvan i Kanadas historia, mer än 4,5 miljoner ounce guld har grävts fram ur berget.

Under dalens glansdagar och vid dess topp på 60-talet, översteg befolkningen 10000 i de små städerna. När gruvan stängdes 1971 revs omedelbart de flesta av städerna för att förhindra att de togs över av hippies(!) Hur coolt hade inte det varit? Bralorne klarade sig dock undan rivning och har överlevt fram till i dag som en liten halvkänd stad för skidåkning och skoteråkning. Enligt gruvbolagets hemsida kan eventuellt gruvan komma att öppnas igen sedan det uppdagats att nästan två kubikkilometer av guldaltigt berg fortfarande låg kvar orört i djupet.

Nåväl, född och uppvuxen på andra sidan planeten visste jag naturligtvis inget om detta. Med en spöklik känsla i magen tittade jag ut över Bralorne och bergen runtomkring. Platsen kändes helt otrolig och absurd på samma gång. Hade jag hittat den försvunna staden El Dorado efter att ha kämpat mig igenom djungeln med en machete hade inte min fascination varit större.

Hemmingwa .

Jag kände mig nog rätt stolt över att vi ha hittat vår väg till Bralorne, ungefär som en sådan där afrikansk upptäcktsresanden i khakishorts och tropikhjälm. Snart insåg vi dock att vi knappast var först, inte ens ensamma. Det var snarare tal om en liten svensk invasion. Utav en befolkning på typ 44 personer var där med oss åtminstone sex svenskar. Jag kände mig nu nästan som en sådan där korkad turist på en all-inclusive resa i Karibien. Vi träffade bland annat på Kalle Johansson och Uffe Nilsson från RuffRiders och fick höra deras historia om livet som fredlösa skoteråkare i de kanadensiska bergen. Vi blev djupt tagna och bestämde oss på fläcken att lämna

vår svensson-tillvaro där hemma för ett liv på kompisars soffor, spagetti och Budlight. Ett ringa pris för att få tillbringa hela vintrarna på ett sätt alla snöskoteråkare vid något tillfälle gång borde göra. Någon ansvarstagande journalist borde ta och porträttera dessa hjältar, Sveriges första (?) sledbums.

Johan Olofsson.

Jag såg snowboardåkarna lämna parkeringen några minuter före oss. Det är bland annat det här jag gillar med Kanada. Det är så många skidåkare och snowboardåkare som inte hänger på skidorterna utan istället tar skotern ut i bergsområden långt från civilisationen. Dessutom är många av dem riktigt bra skoteråkare. Faktiskt, några av de bästa åkarna jag känner till har en bakgrund som skid eller snowboardåkare. Några kilometer upp längs leden hade de stannat till. Vi stannade också för att säga hej och prata en stund. När jag slog av min skoter och tog av mig hjälmen sa en av dem hej till mig på svenska. Jag hade nog hakan i midjehöjd när jag kände igen min dryckesbroder från festen i Gällivare, Johan Olofsson.

Eftersom jag inte gjorde hemläxan efter festen i Gällivare var det inte förrän jag träffade honom nu igen jag insåg att jag faktiskt visste vem han var, även om jag inte gjorde kopplingen förra gången vi sågs. Eftersom jag dessutom skrivit lite skit om honom tidigare i artikeln är det inte mer än rätt att jag ger honom den credit han förtjänar nu istället.

Johan Olofsson brukar nämnas bland de absolut mest kända snowboardåkarna i världen och det är uppenbart för de flesta (utom mig tydligen) vem "Johan" är när han nämns tillsammans med namn som "Terje" eller "Shaun". Hans rykte som åkare går tillbaka ända till 1996 när den unge mannen slog världen, och inte minst den garvade snowboardeliten i Alaska, med häpnad. Fullständigt respektlöst flyttade han fram gränsen för vilka lines som betecknades som åkbara eller bara galet omöjliga att ens försöka sig på. Efter några skadefyllda år i början av 2000 är han nu återigen tillbaka och visar att gammal är äldst. Som sagt, allt är inte vad det ser ut att vara från början.

Deep, deep powder.

En av de största skillnaderna mellan att åka i Sverige och i Klippiga bergen är att du ofta har en ganska lång väg upp genom dalgångar och snirkliga serpentinvägar innan du kommer till åkningen, eftersom bergen är så höga. Här hemma kan man ofta parkera bilen nästan precis där åkningen finns. Bralorne visade sig vara en ganska bra kompromiss med fina skogsbilvägar att ta sig fram på, men en ganska lång och tråkig transportsträcka. Vi hade haft några veckor med dåligt väder men den här morgonen visade sig Bralorne från sin allra bästa sida. Solen strålade och runtomkring oss låg oändligt djup, nyfallen pudersnö. När vi svängde av leden för att komma upp i den första dalgången tyckte jag att det såg ut att bli en kanondag, men det var inte förrän det öppnade upp sig som jag fullt ut insåg vad som väntade oss.

Min hemlighet.

När jag åker och är på ett riktigt bra humör händer det att jag sjunger en trudelutt eller två för mig själv inne i hjälmen. Ooops, nu har jag berättat det. Inte en av mina värsta hemligheter, men ändå. Jag har nog sjungit/skrikit t.ex "Die Die my darling", Misfits och "Bad habit", Offspring mer än en gång. Jag har även ett svagt minne av att jag nog försökt rappa till "Dr Greenthumb", Cypress Hill vid nåt tillfälle. Mina skills är nog inte de bästa så låt oss aldrig nämna detta igen, någonsin.

Hursomhelst, den här morgonen öppnade jag upp min strupe på vid gavel och lät de euforiska tonerna av Cat Stevens och "Morning has broken" lämna min mun i ett saligt rus som närmast kan liknas vid en religiös upplevelse. Allt var helt enkelt så jävla bra, jag vet inte hur jag annars ska beskriva det.

Jag tänker inte ens bemöda mig med att försöka berätta vilken underbar dag vi hade, det går helt enkelt inte. Ni får titta på bilderna istället.

Morsning! Tomas.

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.

CARDO
CARDO SYSTEMS INC.

SCALA RIDER

Mer än bara prat.

Cardo Systems innovativa Bluetooth-headset kombinerar nytta och funktionalitet med nöje och komfort för MC-, ATV- och snöskoterförare.
Väljer du toppmodellen Scala Rider Q2, kan du använda mobiltelefon, lyssna på radio/MP3, ta emot GPS-instruktioner och prata med passagerare eller annan förare på upp till 500 meters radie.
Scala Rider passar nästan alla hjälmar och är utvecklade för att tåla de hårdaste temperatur- och väderförhållandena.

Bluetooth

WINTER APPROVED

SCALA RIDER Q2

Kommunikation mellan upp till tre olika enheter inom 500 m radie.

- Duplex kommunikation som inte ”klipper av” när flera pratar samtidigt.
- Kompatibel med upp till 4 olika Bluetooth-enheter; Mobiltelefon, GPS, andra Scala Q2-enheter (inom 500 m) och andra Scala Rider enheter (Inom en radie på 10 m).
- Tar emot GPS:ens röstinstruktioner
- Kopplar upp och ned mobiltelefonen med röststyrning.
- FM-radio med förprogrammering av upp till 6 radiostationer samt autosök.
- Automatisk volymjustering
- Mikrofon med brusreducering
- Laddning 3 tim, taltid upp till 8 timmar och standby-tid 10 dagar.
- Inbyggd FM-radio och kabel till MP3-spelare ingår i setet.

CARDO SCALA RIDER FINNS I FLERA OLIKA UTFÖRANDEN FRÅN CA 1.395:- TILL 3.495:- (Q2 FÖR 2 PERS).

Duells
Riders choice
www.duells.se

Sprutspetsteknologi

Förut sa vi 440-maskiner, och alla visste vad det rörde sig om. Vad säger vi idag? Pro 600? Hur som helst, vi tar väl en titt på den senaste generationens tävlingsmaskiner och några av deras fantastiska förare.

Av: Patrik Larsson

Alla motorintresserade är inte intresserade av motorsport. Hur det än är med det, får vi alla i slutändan ta del av utvecklingen som tvingas fram på banorna, när tillverkarna ger allt för att knipa de där få platserna överst på prispallen.

Längre tillbaks kunde det ta många år innan de tekniska landvinningarna på skotercrossbanan nådde ut till gemene man. Men i och med den allt mer hårdnande konkurrensen, tar det numer inte alls lång tid för förändringarna att slå igenom. Det är till och med så att vi nu kan köpa i det närmaste rena racingmaskiner och köra dom på leden, samtidigt som samma maskin tävlas till stora framgångar ute på banorna.

Det verkar som att ju mer en skoter har gemensamt med tävlingsmaskinerna, ju mer eftertraktad blir den och det syns på försäljningssiffrorna. Någon tillverkare har under de senaste åren försökt att gå en egen väg och tagit fram en skoter som aldrig kommer skörda några framgångar på crossbanorna, och så blev den ingen försäljningssuccé heller.

Ständig utveckling

Dessa Pro 600-maskiner utvecklas ständigt, även under själva säsongen. Anledningen till det är att om tillverkaren skulle bygga en maskin som redan från början håller för allt, så skulle den antagligen blivit onödigt tung. Sen är det så att en förare behöver ha sin maskin förstärkt på ett sätt och en annan på ett annat. När man sen förstärker sin skoter på ett ställe kan det hända att den ger efter på ett annat, och så växer de optimala skotrarna fram.

Man ska alltså inte se det som något dåligt att man under säsongen får lov att ändra på ett och annat, och förstärka lite här och där. Det är helt enkelt ett arbetssätt att i verkligheten prova fram hur skotern i slutändan ska byggas.

Detta arbetssätt ger i slutändan lätta, starka och smidiga chassin. Motorerna blir också små och effektiva, men än så länge har miljöaspekten inte tagits med i beräkningarna. Vilket är en stor anledning till att vi inte får se några insprutade maskiner ute på banorna. Crossförarna vill fortfarande, antagligen mycket av gammal hävd bestycka om sina motorer efter minsta väderförändring, och på så sätt få ut så mycket effekt som det bara är möjligt.

Den enda insprutade motorn som idag används på banorna är Yamahas FI130 i FX Nytro RTX SE. Den är även en fyrtaktsmotor och sticker också därför ut mest i dagens flotta av tävlingsmaskiner.

I denna stenhårda kamp om att bygga den bästa tävlingsmaskinen är tillverkarna inte heller sena att värdera om gamla kunskaper och testa något nygammalt igen. Detta har i år lett till det roliga faktum att Polaris byter till dubbla kolvringar i stället för en, som dom hade förra året.

ARCTIC CAT 600 SNO PRO

Hur förbereder du dig f siskt inför säsongen?

Jag kör framförallt motocross. Jag har en fyrtaktare, en Suzuki RMZ 250-07 som är ett fantastiskt träningsredskap. Sen löper jag så mycket jag hinner med. Det blir runt tre pass i veckan. Utöver det blir det lite styrketräning efter eget huvud. Jag har även opererat bort halsmandlarna. Eftersom jag under lång tid haft problem med återkommande halsfluss och förkylningar, vilket har gjort att jag inte kunnat ge allt på träning och tävling.

Förbereder du dig ps kiskt?

Nej det kan man inte säga. Men man går så klart och grubblar på vad som ska hända och hur det ska gå. Jag har däremot märkt att det går bäst om jag inte funderar så mycket, utan tar det som det kommer. Man måste ju hålla fokus på en rimlig nivå.

Hur många timmar på snö innan första tävlingen?

Tidigare år har jag inte hunnit med att köra så mycket innan säsongen. Men nu har jag slutat skolan och jag ska bara köra skoter i vinter. Det är bara att hoppas på att det ska funka ekonomiskt.

Förare: Adam Renheim
Klass: Pro Open
Ålder: 19
Klubb: Lima MS
Team: Team Renheim Snowcross
Antal år i sadeln: Kör sin 8:e säsong
Högst värderade merit: SM-silver Pro Stock 2007
Målsättning för säsongen: Topp fem i VM, topp tre i SM och ta en pallplats i Arctic Cat Cup
Hemsida: www.teamrenheim.se

Adam är nöjd med det första året för Arctic Cats nya tävlingsmaskin 600 Sno Pro. Han börjar alltid med att prova maskinen standard och gör sen sina ändringar och förbättringar. —Det var inte så mycket att göra på förra årets maskin tycker jag. Vad som kommer behövas göras på den nya för vi se. Det dyker ju alltid upp små saker som behöver ses över med tiden, förklarar Adam.

Till årets maskin har karborren mellan dyna och tank bytts ut mot knappar.

Till i år har motorn förändrats på flera punkter. Bland annat kommer kolvarna ha en kolvring i stället för två. Den förra versionen och speciellt då dom utrustats med racing-kitet var anpassade för att köras på högoktanig soppa. Detta gjorde att det var svårt att få till dom att fungera riktigt bra. Adam fick till slut till det ändå och körde på Shells V-Power direkt ur pumpen, vilket han även kommer göra i år.

Körställningen på 600 Sno Pro är den bästa på hela marknaden tycker Adam. —Fotstegen är så bra dom kan bli och jag byter inte ens ut styret. Jag har vuxit ifrån det där med fatbar, som kändes riktigt viktigt när jag körde fläktmaskin. Då var det viktigt att det skulle se fränt ut!

När en ny modell kommer dyker det alltid med tiden upp saker som behöver förstärkas och förändras. Här är det fästet i boggin för den bakre dämparen som förstärkts.

Då 2008-års baktunnel på 600 Sno Pro kunde bli lite vågig vid ett hårt genomslag, så har den till i år förstärkts.

Adam byter ut originaldämparna mot Öhlins och har gjort så sen 2006.

Samtidigt som Arctic Cat byter från två till att i år bara köra med en!

Levande testbänk

När så dessa optimerade skotrar till slut möter den mer civila tekniken med komfortabla stötdämpare och mer miljövänliga motorer, så får vi till slut de fantastiskt fina skotrar vi har idag. Vi har alltså skotercrossen att tacka för dagens underverk till snöskotrar.

Men det räcker ju inte med en bra maskin för att vinna några tävlingar. Nej även föraren måste idag vara yttest vältränad och i det närmaste viga sitt liv åt sporten.

För att bli allra bäst idag, krävs det att man inte gör något annat än tränar och tävlar på sin skoter under vinterhalvåret och på sommaren måste man hålla igång genom att köra motocross eller quad.

Det är inte heller ovanligt att man lägger sig på operationsbordet för att rätta till skador och hinder, som under säsongen skulle kunna sätta käppar i de vinnande hjulen. Skotercross har helt enkelt blivit en livsstil för vältränade idrottsmän.

För att få lite koll på hur några av dessa förare förbereder sig och sina maskiner inför en säsong tog vi kontakt med fem av dom på fem olika maskiner.

På grund av att de flesta får sina nya maskiner först någongång under december, så får vi här se deras fjolårsmaskiner, blandat med lite information om vad som hänt med årets maskiner.

Yamaha sticker som vi tidigare sa ut vad det gäller motortekniken, men även i leveransen av deras tävlingsmaskin, sticker dom ut rejält. Johan Eriksson fick nämligen redan i oktober fick sin första skoter, och kan därmed starta sina förberedelser tidigare än alla andra, bara snön kommer.

På frågan om vad förarna gör med sina maskiner, svarade de flesta att: "Det är inte så mycket". Men under samtalet kryper det fram mer och mer intressant information, och i slutändan visar det sig att dom ändå gör en hel del. Genomgående är alla riktigt nöjda med sina maskiner, och det låter även som om dom faktiskt tycker att just deras maskin är banornas bästa.

Nu har vi ännu en spännande skotercross-säsong med SM, VM, olika cuper och spektakulära stadioncross-tävlingar framför oss. Men fram tills dessa kamper drar igång, läs, begrunda och låt dig inspireras av dessa killars inställning till sporten.

Polaris IQ

Förare: Ted Lindborg
Klass: Pro Open
Ålder: 29
Klubb: Lingheds SK
Team: Team Sweden-X
Antal år i sadeln: Kör sin 9:e säsong
Högsta merit: SM Guld -05 sport 600
Målsättning för 2009: Final i Stadioncross SM i Sundsvall, Final Sweden X och top-10 i Pro Open SM.
Hemsida: www.swedenx.com

Tidigare år var det många som bytte ut eller byggde om styrspindlarna på IQ 600R. 2009 års modell har däremot fått en rejält mycket lättare framvagn och förbättrade styrspindlar. —Förhoppningsvis ska vi inte behöva förändra något i år, säger Ted.

600R

Ted Lindborg kommer köra i Team Sweden-X färger i år. Han har även fått ett av de eftertraktade sponsringskontrakten med Monster Energy. Glansgården kommer hjälpa honom med dels stötdämparna och variatorbestyckningen, och kommer i år att testa att köra med ett Heavy Hitter-kit. 2008-års 600R-motor gick enligt Ted hur bra som helst som standard, men trimmet dom fick från USA gick inte att använda. Men till i år ska allt fungera bättre ihop med det bränsle som vi i Europa kör på. Den har bland annat fått dubbla kolvringar i stället för en, en ny CDI-box och en annan portning i cylindrarna.

Hur förbereder du dig f siskt inför säsongen?

Jag kör mestadels cross. Jag har en KTM 250-08 fyrtakt. Sen löper jag en del och så driver ett byggföretag och snickrar hela dagarna, vilket ger en allsidig träning.

Förbereder du dig ps kiskt?

Nej inte direkt. Jag tror att jag har koll på mitt psyke. Jag råkade ju för en ganska otäck olycka förra säsongen och blev liggande på sjukhus i några veckor. Men jag började köra cross igen redan 71 dagar efter olyckan.

Hur många timmar på snö innan första tävlingen?

Det är så olika. Förra året kom ju snön redan vecka 46 så jag han med drygt 10 timmar på bana före Arctic Cat Cup.

Under säsongen 2008 gick skruven som håller det nedre drevet på plats av fyra gånger. Numer monterar Ted en distans och en bricka vilket låter drevet glappa lite, och nu håller det.

Ted gillar att ha riktigt bra fäste för kängorna. Han skruvar därför i ROX halkskyddsskruv i både fotstegen och tunnelsidorna.

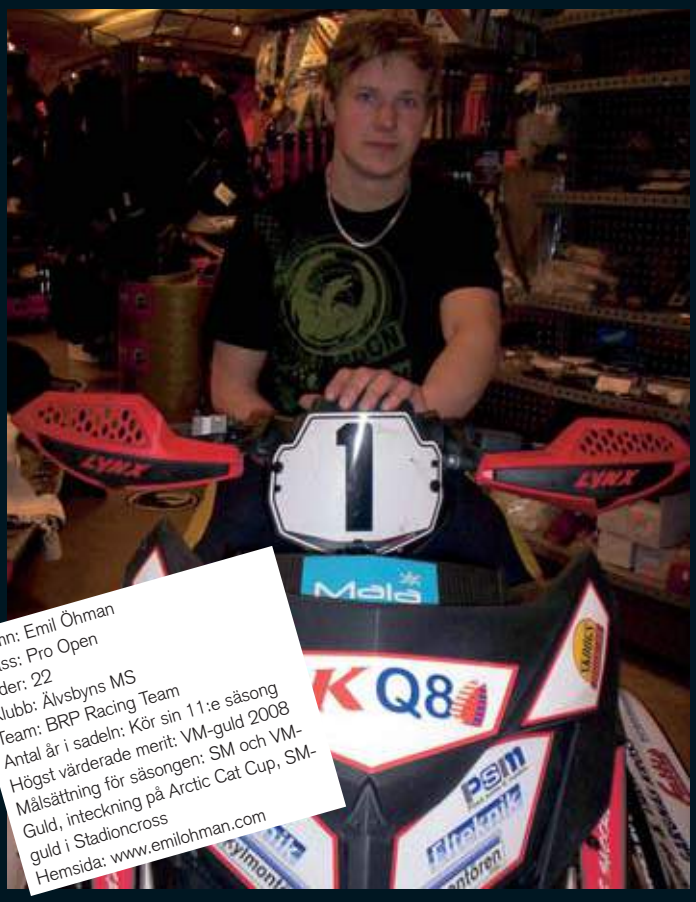
Den främre boggisvingen på 600 IQ måste förstärkas med ett 22-millimetersrör. Även vinkeln på armen ska man egentligen förstärka, men det har Ted aldrig behövt göra.

Ted har börjat att tejpa på isolering på luftburk och insug. Att motorn får så kall luft som möjligt är viktigt om den ska ge så mycket effekt den kan.

Hittills har Ted alltid bytt ut stötdämparna på sina Polarisar till Öhlins. Men i år ska han använda de Walker Ewans som sitter på original och Glansgården kommer assistera med inställningar och shimsning.

Många vill ta upp en hel del extra ventilation på sina 600 IQ, och detta gäller speciellt i Pro Open. Här ser vi också hur Ulf Lif har gjort ett luftintag där hastighetsmätaren brukar sitta.

LYNX RE 600 RS



Namn: Emil Öhman
Klass: Pro Open
Ålder: 22
Klubb: Älvsbyns MS
Team: BRP Racing Team
Antal år i sadeln: Kör sin 11:e säsong
Högst värderade merit: VM-guld 2008
Målsättning för säsongen: SM och VM-Guld, inteckning på Arctic Cat Cup, SM-guld i Stadioncross
Hemsida: www.emilohman.com

Emil säger att samarbetet med Lynx utvecklingsavdelning fungerar klockrent. —Jag fotograferar det som går sönder eller ger efter, sen skickar jag bilderna till Rovaniemi och dom analyserar vad som behöver göras. Det känns som att dom verkligen bryr sig om sina maskiner och dom gör allt för att dom ska bli så bra som det bara är möjligt, berättar Emil. Trots att han är regerande världsmästare får han köra med samma saker som alla andra, det gäller allt från stötdämpare till motor. —Det enda vi egentligen gör med motorn är att vi slipar bort lite gjutskägg och monterar på dubbelpipor, förklarar han.

Hur förbereder du dig f siskt inför säsongen?

Jag kör absolut mest motocross. Jag tävlar inget, utan tränar bara. Jag kör en Honda CRF 450 fyrtakt. Utöver det löper och styrketränar jag lite grann.

Förbereder du dig ps kiskt?

Nej ingeting. Jag kör bara på. Det är bara att lägga allt annat åt sidan och fokusera på racet. Det funkar för mig.

Hur många timmar på snö innan första tävlingen?

Jag vill få 10-15 pass innan Arctic Cat Cup, minst. Så fort snön kommer är jag sen ute och kör alla dygnets ljusa timmar. I fjol kunde jag köra redan den 10:e november på banan i Moskosel, ett mycket snösäkert ställe.

Emil använder även han Öhlins stötdämpare runt om. Emil byter alltid ut de mest påfrestade bultarna i framvagnen och även boggin till hårdare stålbultar

PPS-boggin är den del som kanske mest av allt gör Lynx maskiner till vad dom är. Är boggin sen utrustade med korrekt konfigurerade Öhlinare, så kan man till och med bli världsmästare.

Inget får gå fel under ett race. Man vill ha in massor med luft under huven, men inte snö. Därför monterar Emil stabila aluminiumnät vid luftintagen.

Emil har fastnat vid och trivs bäst med den placeringen av fotholkarna som den äldre R-evo-modellen hade. Därför flyttar han tillbaks sina hela 13 centimeter på sina nuvarande RE-X-maskiner.

Innanför sidokåporna har Emil monterat 10-millimeters hårdplastskivor. Dessa stabiliserar upp kåporna för att förhindra att hans knän tar i variatorerna och ljuddämparen när han burkar i kurvorna.

På skotrar som utsätts för höga påfrestningar brukar pop-nitarna med tiden börja sitta löst och till och med gå att snurra på. För att inte riskera att någonting på grund av detta lossnar, så byter han direkt han får skotern ut nitarna mot skruvförband. —Det är så enkelt och känns tryggt att hela tiden kunna dra efter och känna att sakerna sitter som dom ska, säger Emil. Här ser vi även ändan på bandet som Emil fixerat dynan lite extra med.

Även en Lynx-boggi måste förstärkas på vissa punkter. Emil behöver bland annat förstärka skenorna en del.

YAMAHA FX NYTRO RTX SE

Förare: Johan Eriksson
Klass: Pro Open
Ålder: 26
Klubb: Team Walles MK
Team: Team Yamaha Scandinavia
Antal år tävlat: Kör sin 15:e säsong
Högst värderade merit: SM Guld i 440 -03
Målsättning för 2009: Vinna SM i Pro Stock
Hemsida: www.teamwallesmk.com

Hur förbereder du dig f siskt inför säsongen?

Jag har kört mycket styrketräning och annan lättare träning för att få ordning på axlarna som krånglat. Nu senare och närmare tävlingssäsongen kommer jag köra mer på styrka och kondition. Så fort det kommer snö någonstans kommer jag att börja köra skoter så mycket jag bara kan. Jag har tillexempel min träningsbana bara 5-6 minuter skotervägen ifrån där jag bor. Till en början går ganska mycket tid åt till att testa fram stötdämparsetupen. Men sen blir det att köra hårt.

Förbereder du dig ps kiskt?

Nej, det har jag inte gjort hittills. Men jag har tillgång till en idrottspsykolog som jag planerar att ta kontakt med. Jag ska bara få tummen ur...

Hur många timmar på snö innan första tävlingen?

Antalet timmar är svårt att säga. Allt beror på snötillgången och hur kroppen mår. 2007 tillexempel hade jag kört ur en kubik bensin innan Arctic Cat Cup. Men förra året blev det inte alls så mycket och nu med den snåla fyrtaktsmotorn kommer det bli svårt att även om jag har tid ens kunna göra slut på så mycket soppa!

De flesta tävlingsförare får vänta till sent i december för att få sina skotrar. Men Johan Eriksson fick redan i oktober en av sina maskiner. Årets Yamaha har bland annat fått en förstärkt främre rörram och ny geometri framvagnen. Johan förbereder sin maskin med att montera en bukplåt för att skydda framvagnen mot slag underifrån. På bilden sitter originalskidorna på. Men dom ska bytas ut mot den bredare modellen som i år sitter på Nytro XTX. Han tar även bort backväxeln. —Jag vill ta bort allt som är onödigt, det ger mindre risk att något ska hända, förklarar Johan. (Foto: Håkan Persson)

Johan är en av många som kör med Öhlinare. I år kommer han köra med deras nya TTX-dämpare. Den första tiden på snön går åt till att hitta inställningarna på dämparna. Sen är det bara att köra stenhårt. —Det roliga är att variatorerna och motorn lirar så bra ihop redan från början. Bara jag är med på tummen tar jag starterna med originalsettingen. Fyrtaktaren suger mer iväg i starten och rycker inte lös mattan på samma sätt som många tvåtaktare gör, förklarar Johan. (Foto: Håkan Persson)

Boggiskenorna har till i år förstärkts och fjädringen har fått en ny geometri. Johan själv förbereder boggin med att montera i nya Öhlinare och en matta med 44-millimeterskammar. När han sen monterat i noslip-drivhjul är han klar. (Foto: Håkan Persson)

SKI-DOO MXZ X 600 RS

Viktor har två olika uppsättningar stötdämpare till sina skotrar. Öhlinarna har en mjukare setting som används när det är isigt och fjädringen behöver vara mycket följsam, men ändå inte slå igenom. När han kör på banor med de största hoppen monterar han i stället skoterns originaldämpare. Dom har han gjort riktigt stenhårda och använder då benen mycket mer. —Att med hjälp av stenhårda dämpare och mer arbete med benen till exempel ta sig över en whoopiesektion är en teknik som jag lärde mig i USA, berättar Viktor.

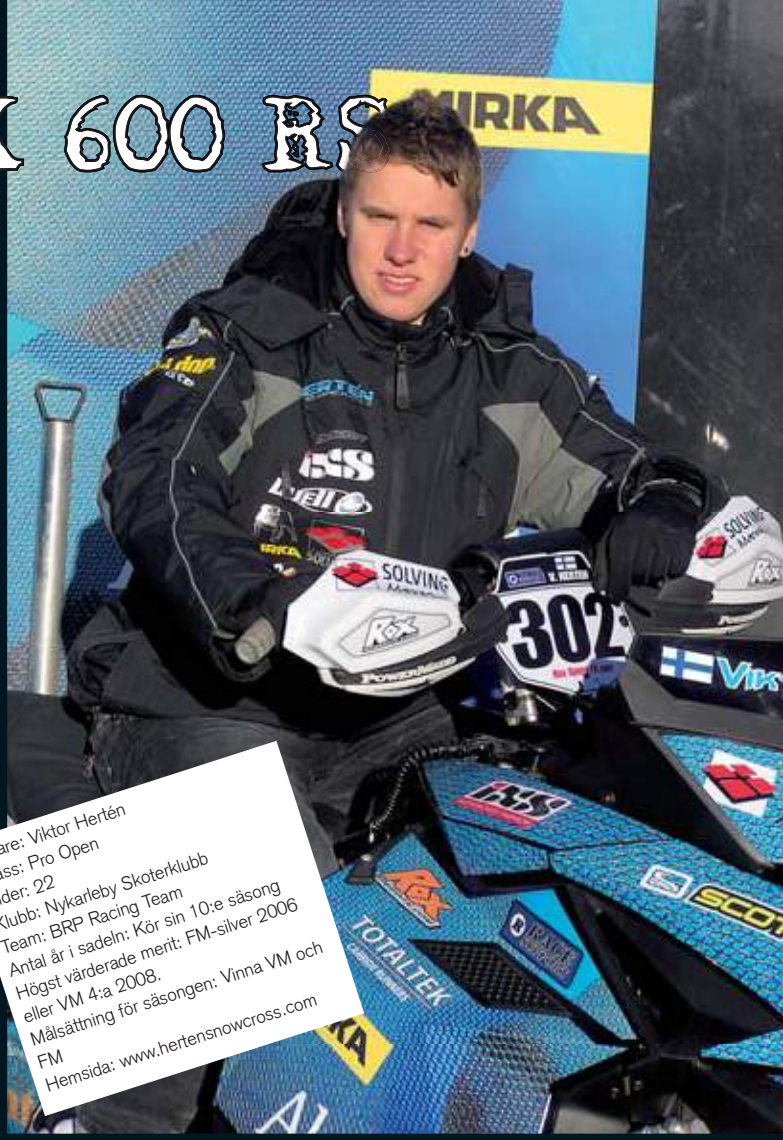
Under början på förra säsongen gav spindlarna efter på Ski-Doon. Men mot slutet av säsongen kom det en ny modell som höll bättre.

2006 och 2007 körde Victor Duluth Nationals och tog då en 14:e och en 16:e plats. 2007 köpte Viktor med sig en av Blair Morgans racermaskiner hem. Nu använder hans storebror Fredrik den. Under 2008 använde Viktor den skoterns 11-literstank. —Den ger mycket mer plats åt förgasarna. Tack vare det och aluminiumplåtarna som vi konstruerat så får motorn rejält med friskluft, berättar Viktor. Om han nu som fabriksförare får använda den här tanken är inte klart ännu.
Viktor planerar att precis som förra året flytta sina fotholkar ungefär sex centimeter bakåt. —Jag vill inte flytta mer, eftersom jag har så långa ben, säger han.

Ett av REV-XPs stora problem har varit bristen på kylning av bromsskivan. Viktor har löst problemet genom att borra upp mängder med lufthål i skyddet runt skivan. Han har även tagit upp hål inifrån tunneln för att det förhoppningsvis ska komma in lite kylande snö även därifrån.

Viktor lägger ner massor med jobb för att få till variatorerna precis så bra som dom kan bli. För att öka kylningen av remmen har han även i variatorskyddet borrat en hel del hål.

Framvagnen på 600RS 2008 fick lov att förstärkas på vissa ställen. Detta ska förhoppningsvis vara löst till årets modell. —Beroende på vad dom redan gjort så kommer jag göra det jag tror behövs. Men det vet jag inte förrän jag får mina maskiner, säger Viktor.



Förare: Viktor Hertén
Klass: Pro Open
Ålder: 22
Klubb: Nykarleby Skoterklubb
Team: BRP Racing Team
Antal år i sadeln: Kör sin 10:e säsong
Högst värderade merit: FM-silver 2006 eller VM 4:a 2008.
Målsättning för säsongen: Vinna VM och FM
Hemsida: www.hertensnowcross.com

Viktor Hertén är från och med i år fabriksförare för Ski-Doo. Under Sweden-X 2008 slog han axeln ur led igen. Då man inte kunde fixa till axeln i Sälen, fick han lov att åka till Mora. Där kunde dom efter att ha gett Viktor några rejäla sprutor dra axeln rätt. Då hade den varit ur led i en timme. Nu är han nyopererad och redo för en ny säsong. För att förhindra att någon av axlarna slås ur led igen kommer han fortsätta att tejpa överkroppen och han har planer på att bygga en styrdämpare till skotern.

Hur förbereder du dig f siskt inför säsongen?

Jag har opererat axlarna och har tränat mycket på gym för att få ordning på dom. Sen kör jag motocross och quadracer. Jag har en Yamaha YZ450-08 en fyrtaktare och en Can-Am DS450. Jag har tränat minst fem gånger i veckan men nu kommer det att bli två pass om dagen.

Förbereder du dig ps kiskt?

Jag har en idrottspsykolog som också är min coach. Han hjälper mig med vad jag ska tänka på inför tävlingarna

Hur många timmar på snö innan första tävlingen?

Hittills har jag oftast hunnit med 10-20 timmar. Men nu i år då jag inte ska jobba, utan bara köra skoter, ska jag hinna med mycket mer än så. Jag kommer att åka dit snön finns.

—Jag krökte en hel del boggiskenor i vintras innan jag förstärkte dom. Men dom ska vara bättre i år. Armarna i boggin kommer jag nog svetsa på lite efter mina erfarenheter från förra årets och och tidigare års Ski-Doo-boggis som jag kört med, förklarar Viktor.

Gör som Emil, kör på oljan som gör dig till en vinnare!

Q8 RS Extreme - Helsyntetisk racingolja för tvåtaktsmotorer i snöskotrar och motorcyklar.
Vi har rätt olja till alla motorer. Läs mer om våra produkter på www.okq8.se.

OK Q8

KAMPANJPRISER HOS DIN TIKIHANDLARE!

JUST NU KAMPANJPRISER PÅ HELA SORTIMENTET!
BESTÄLL DIN NYA VAGN OMGÅENDE TILL 2008 ÅRS PRISER.

TIKI B 410

med nya

JAXAL-KÅPAN

En kombination till *oslagbart* pris!

Tiki B 410 med Jaxalkåpa.
Invändigt flakmått: 410x185 cm
Invändig lasthöjd: 135 cm
Skruvtipp

Gäller t.o.m
31/12-08

Tiki Treiler

För närmaste återförsäljare se: www.tiki.se

YIT on tour i

Elektriker är av ett sälls nt intelligent släkte. Så varför skulle inte en samling på hela 20-25 st cken skoteråkande sådana göra annat än succé?

Av: Affe Sundström

10 mil väster om Jokkmokk och 17 km före Kvikkjokk ligger Årrenjarka och Årrenjarkas stugby.

Här finns en storslagen natur med möjlighet till vandring och fiske i Sarek, Padjelanta och Laponias världsarvsområde. För oss skoterälskare är det även vintertid ett riktigt paradis med mängder av fina leder och en otrolig fjällvärld bara ett par minuter från stugbyn.

Byn är också den mycket imponerande med bensinmack, restaurang, bastu och en äkta pubkåta inom området.

Detta är definitivt ett av Norrbottens finaste ställen för en äkta skoterentusiast och man är ovanligt nog lika välkommen med sin snöskoter som med sina långfärdsskidor.

Under våren hade jag förmånen att medverka i en fyra dagars skotertur med utgång från Årrenjarkas stugby. Det var i egenskap av representant för SnowRider som jag kom med på YIT Luleås årliga skoterevenemang.

Den drivande kraften för detta arrangemang är YIT:arn Mats Eriksson och han råkar vara min svåger. Därav min närvaro.

Affe är orolig

YIT står för Yleinen Insiniööritoimisto eller Allmänna Ingeniörsbyrån och är ledande inom elektriska installationstjänster i Sverige. De har ett komplett utbud av tjänster gällande installationer, drift och underhåll och något som heter "facilities management". Med över 4 400 medarbetare på cirka 100 orter i Sverige är det också ett företag av betydande storlek.

Luleåavdelningen har som tradition att årligen genomföra ett skoteräventyr, då även utvalda leverantörer samt kunder får en inbjudan att medverka. Vi blev den här gången ett riktigt stort sällskap med totalt över 30 stycken snöskotrar, vilket är den största samling maskiner jag har kört med i. Jag var därför inte så lite orolig över hur detta skulle fungera, då min erfarenhet säger att allt över tre personer kräver mycket god disciplin för att utflykten ska vara njutbar.

Nu visade det sig att vi körde med militärisk ordning. Med fasta tider för utfärd samt kontrollräkning inför varje förflyttning. Detta medförde att allt i slutändan förlöpte otroligt bra.

Tempot mellan de olika utflyktsmålen var mycket högre än vad jag hade väntat mig med denna mängd skotrar. Helt problemfritt var det givetvis inte. Men då sällskapet var en samling ovanligt kompetenta förare med stor förmåga att lösa de svårigheter vi ställdes inför blev detta en händelserik och minnesvärd tur.

Bara en liten smäll

På torsdagen valde vi att ta en lugn tur till Kvikkjokk och vi tog vägen över Saggat, som är kort och enkel för att sedan ta vägen över Kabla hem.

Redan ett par kilometer efter vi lämnat Kvikkjokk fick "Findus" lite problem. Det var en ytterst stadig fjällbjörk som envisades med att stå kvar precis där han ville köra med sin fina hyrskoter. Huven och pipan blev sig inte lik, men... —Inget som inte 7000:- i självrisk fixar, sa Findus och åkte vidare.

Att åka snöskoter är kul, men kan ibland vara lite väl dyrt och bara ett par mil senare gav styrstången på Forsbergs veteran-Summit upp.

Med en grym styrhöjjare på en tio år gammal skoter knäcker man lätt en styrstång som om den vore av okokt spagetti. Då det inte är så lätt att köra en skoter utan styrstång, fick min Svåger

i Årrenjarka

och hans Polaris Widetrack nu rycka in och arbeta.

Det är en mycket god idé att ha med sig en bredbandare på denna typ av äventyr. Då man med en sådan enkelt kan dra hem havererade ungdomsskotrar när kvällen nalkas.

Den sega fjällbjörken kan, som vi tidigare konstaterat vara rena döden för en snöskoter. Men när man ska bogsera hem en havererad maskin är dom i stället en trogen räddare i nöden. Trär man bara in fjällbjörken i skidornas öglor. Kan man med bara ett par spännband enkelt bogsera hem skrotet, och det var det vi fick göra med den styrlösa Ski-Doon.

Men innan vi var framme lyckades en klantig mullig man på en Apex Turbo att ramma Feddes nya Lynx när han saktade in på leden.

Det är mycket viktigt att hela tiden ha blicken framåt när man kör motorfordon, men det glömde denna Yamahaförare och olyckan var ett faktum. Det finns ingen ursäkt för mitt... Jag menar HANS förarmisstag, men lyckligtvis blev det inga personskador.

Lite böjd Lynxplåt och en repig Apexhuv kan man leva med, förlåt mig Fredde!

Första dagen förlöpte trots allt väl och kvällen använde vi till att reparera de skador som skoterkörning så ofta medför. Då styrstången på Summiten behövde svetsas plockade Fjalle snabbt fram sin svets som han alltid har med sig.

—Va! Har inte ni med er era?, frågade han och såg mycket fundersam ut. Han sömmade sedan ihop styrstången givetvis till ett perfekt resultat.

Ett bra tips är att alltid ha med sig Fjalle när man far ut och åker skoter. För det inte han kan fixa är bortom all hjälp.

Ikonen Aktseklippan

På fredagen begav vi oss till Aktse via Seitivares vattenmagasin Tjakjajaure.

Att köra över magasinet var en otrolig upplevelse, då de enorma isblocken tornade upp sig eftersom vattenivån var flera meter lägre nu än då isen frös till.

I detta landskapet kändes det som att vara på en annan planet och man hade ingen lust att fara och leka i denna ogästvänliga terräng.

Vid Aktse slog vi läger för fiske och skoterlek. Vi körde improviserad dragracing samt testade hur många skotrar som kunde köra fast på en liten kulle samtidigt.

Lunchen lagades nere på Laitaure vid foten av Aktseklippan och jag tänkte ett slag på den gång för mer än 20 år sedan, när jag träffade Sigurd Länhta som var bofast här.

Sigurd levde mellan 1910-1996 och var Sveriges sista äkta "trapper". Han levde med naturen på ett sätt som få människor gör i dag.

Efter det att kaffet konsumerats och vi lekt klart, börjar vi bege oss hem via en rolig omväg.

Men bara efter en halvmil går en boggidämpare av i en Yamaha XTC och vi får genomföra en nödlagning samt välja den korta vägen hem.

Att magnapullen hos Nicklas RMK också rasade gjorde inte lika mycket. En tvåtaktare som är varm startas enkelt med en rem som lidas upp på primärvariatorn. Man måste dock lida remmen åt rätt håll för att lyckas med denna startteknik då rotationsriktningen på motorn är av stor betydelse.

Vi testade åt fel håll ett par tre ryck, men jösses vilken skillnad det blev när vi lindade remmen åt rätt håll!

Vi bestämde oss för att klyva gruppen för att inte alla skulle behöva färdas efter den tråkigare genvägen. Jag fick köra med den unga samlingen som åkte raka spåret hem med de trasiga skotrarna.

När vi kom upp på fjället började alla leka och Erik med sin "slutburks-REV" genomförde ett grymt stunt, när han undvek en bäck på andra sidan kullen han klättrade uppför.

Jag har aldrig sett en så fin skråkörning i ett lika trängt läge, han hade bara ett försök att få det rätt.

Synd bara att hans skoter låter som en sjuk kossa: "Brööööl" så fort han ger gas. Jag är kanske för gammal för att förstå tjusningen med slutburkar?

Kvällen tillbringade vi med att svetsa länkhuvudet till stötdämparens kolvstång

En liten bit från KvikkJokk stannar vi till för att beundra utsikten.

på Yamahan och till diverse småreparationer hos ytterligare ett par skotrar. Sedan började vi steka köttet och värma gratängen inför middagen, vilket fortlöpte utan problem.

Pepparsåsen som jag hade ansvar för blev inte lika lyckad.

Lite väl stark var omdömet eller som någon sa: "Den kan döda en ko på hundra meters avstånd".

Lyckligtvis var pubkåtan öppen, så vi kunde trösta oss med en öl efter bastun, vilket är exakt vad man behöver en dag som denna.

Tarraälven i snöstorm

Lördagens utflykt gick förbi Kvikkjokk och upp efter Tarraälven i vår jakt på fina fiskevatten.

En av hyrskotrarna valde att lämna in redan på morgonen då maganpullen skrotades när motorn baktände.

Det blir ett ganska tufft mothåll när en 500-kubiks cylinder tänder fel, och vi var därför tvungna att lämna den mäktiga Summit 1000 på parkeringen denna dag.

Tyvärr var vädret inte det bästa och sikten på sjöarna var mycket nära noll vilket omöjliggjorde skoterlek. Vi vände åter ner till björkskogen för att laga lunch, då detta inte var en dag lämplig ens för fiske.

Rutinen hos alla i sällskapet är mycket stor då det gäller matlagning i fjällvärlden och på ett givet kommando tänds fyra eldar, så att varje delgrupp snabbt kan få maten färdig.

Inom en halvtimme har 30 man utspisats mitt ute i vildmarken. Imponerande!

Min gamla löjtnant hade kunnat utbilda en lika kompetent trupp som denna. Men det skulle kräva månader av exercis för att uppnå en sådan effektivitet.

Vi bestämde oss för att det var dags att vända hemåt. Men vi delade återigen på gruppen, då vissa ville ha en alternativ färdväg hem.

Kvällen förlöper utan större problem och det var befriande. Men det kändes lite underligt att inte behöva reparera ett gäng skotrar. Undrar varför de höll så bra denna dag?

Sista turen, den bästa!

Söndagen är hemresedagen vilket medför att inte alla åker med denna dag. Jag följde med en liten grupp som valde en längre tur och under den gångna natten hade det snöat massor, och vi fick ett sagolikt före!

Tobbe Lindh kör i täten med sin Warrior i ett ruggigt tempo. Efter en lång klättring i skogslandskap når vi en sagolik fiskesjö.

Jag vet att det inte går att köra så bra i pudersnön med en Warrior som Tobbe gör. Men det vet inte han, och det är nästan lite irriterande.

Den tunga Yamahan ser ut som en Summit XP i händerna på Tobbe och jag var tvungen använda hela min maskins effekt för att inte tappa honom. Mycket imponerande!

I vanlig ordning lagade vi vår mat på sjön och lekte med skotrarna samt fiskade till det var dags att återvända. Det blev ett perfekt slut på fyra härliga skoterdagar.

Nästa vår ska YIT återvända till Årrenjarka och jag hoppas verkligen att de bjuder med mig, då detta var en resa av klass.

Detta elektikergäng är en suverän samling människor som verkligen kan och vill köra skoter. Jag längtar redan till nästa vår!

Affe själv brukar kalla sig för ett "Klantigt fetto på en Apex Turbo". Det må vara sant. Men i köket är det ingen som slår hans pepparsås. "Den kan döda en ko på hundra meters avstånd" lyder omdömet.

"Findus" hade en kamp med en liten, men ytterst stadig fjällbjörk och förlorade. —Inget som inte 7000:- i självrisk fixar, sa Findus och åkte glatt vidare

Tobbe körde fast lite i en bäck. Det är inte alltid man kan lösa allt genom att hålla pluggen Tobbe!

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

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

Plastfilm

Det brukar heta att allt kan säljas med mördande reklam. Men hur gör man då för att sticka ut lite extra från mängden? Stripa bilen vettja!

Av: Björne

Vi har alltid varit noga med att stripa upp våra bilar på SnowRider. Allt för att fordonet i fråga ska göra reklam för oss, samtidigt som vi förflyttar oss själva eller snöskotrar runt om i Sverige. Du som kör snöskotercross, har en skoterfirma eller bara vill vara lite frän ska läsa lite extra noga nu, då vi kommit på det ultimata sättet att styla till bilen, skotern eller skylten... och svaret är plastfilm!

Vår nya firmabil är en Ford F-250 Harley Davidson Edition och är redan i orginalskick ganska uppseendeväckande. Men då vi varken gillar Harley Davidson eller har färgen orange i vår logga behövdes den förändras. Vi ville få bort det oranga utan att behöva lackera om den, då vi vet att det finns folk som kommer uppskatta en Harley Davidsonlackad bil om några år när vi är klar med den, och behöver byta.

Vi tog helt enkelt kontakt med Flex Design i Mora som specialiserat sig på att täcka in hela fordon i designad plastfilm. Du kan göra samma sak med din skoterhuv, pulka, släpvagnskåpa, Sprinterbuss, eller varför inte din vardagsrumsvägg? Det är bara fantasin som sätter gränserna och du har säkert en egen reklamfirma på orten som hjälper dig med detta, så kom igen och låt fantasin flöda. Så här gick det i alla fall till när vår Ford fick nytt utseende.

En svart och orange Harley Davidson Edition kanske inte är så rolig när man gillar Suzuki. Vad göra? Man ska så klart klä in bilen i en hållbar plastfilm!

Man börjar med att designa någonting eget. Har man inte tillgång till dator, program, kunskap, eller fantasi så är det läge att ta hjälp av reklamaren på orten.

Bilen ska tvättas enligt konstens alla regler, samtidigt som gamla klisterdekaler och emblem måste avlägsnas. Våra handtag, skärmbreddare och kofångare plockades av för att lackeras svarta, så att de bättre ska passar in i den nya designen.

När designen är bestämd kan plastfilmen skrivas ut. När den är utskriven läggs en tunn skyddsfilm över och vips så har du ett uv-resistent klistermärke av megastorlek.

Filmen skärs så att den kan vikas in bakom dörrar och dyligt.

Då handtag, kofångare och skärmbreddare var oranga var det enklast att lackera dessa för bästa resultat. I vissa fall är det att föredra att plasta in dessa också.

Klistermärket monteras torrt. Han har alltså inget såpvatten eller dyligt som du använder när solfilmen ska på. Hur detta går till är svårt att förklara, men en viss vana och säkerhet är att föredra.

När all film är monterad, är det dags för ihopplockning och de nylackade skärmbreddarna, kofångarna och handtagen kan återmonteras.

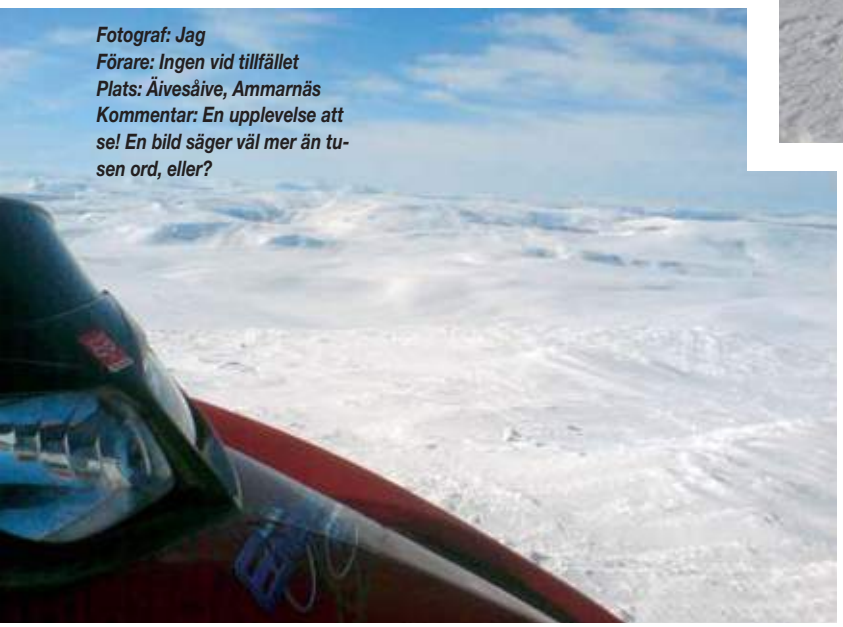
Klart o betalt! Snyggare än så här kan man nog inte vara om man är en Ford F-250 pickis.

LÄSARBILDER

Fotograf: Henke/ JHL Media
Förare: Jerry Fredriksson
Plats: Jorm
Kommentar: Smidig :) eller?

Fotograf: Jag
Förare: Räkis
Plats: Vemhån
Kommentar: Så man kör Elan

Fotograf: Robert
Förare: Robert
Plats: Borgafjäll
Kommentar: En aning för brant



Fotograf: Jag
Förare: Ingen vid tillfället
Plats: Äivesåive, Ammarnäs
Kommentar: En upplevelse att se! En bild säger väl mer än tusen ord, eller?

Fotograf: Kalle
Förare: Gusten Grodslukare
Plats: Idre Sjön
Kommentar: Hopp hopp!

Fotograf: Hampus Elmenhoff
Förare: Fredrik Thörnqvist
Plats: Åre
Kommentar: Härlig dag på Nordhallen!

Kenny
WestSide 1795 Kr

skistar.com
2009
SWEDEN
ski & show 23-26 april
SKOTERGRENAR: SNOWCROSS, FREESTYLE, HILLCROSS
SKID/SNOWBOARDGRENAR: SKICROSS, BIG AIR
www.swedenx.com
SNOWRACING.SE
Sälen
skistar.com

VM-succén

Vem visste för ett år sen vad Malå var för en håla och vart den hålan verkligen låg? Jo vi så klart, så vi for dit för att uppleva VM-finalen!

Av: Patrik Larsson

I södra Lappland ligger det lilla samhället Malå. Hela Malå kommun har en befolkning på cirka 3500 invånare, varav 200 av dom är medlemmar i Malå skoterklubb. En handfull av dessa är riktigt aktiva. En av dom är André Nyström, en före detta skotercross-förare och Team SnowRider-medlem.

Att lilla Malå fick chansen att köra VM-finalen i skotercross kan byn på många sätt tacka just André för. Det var nämligen han som på något oförklarligt sätt lyckades övertygade Skoterförbundet att lilla Malå var precis det rätta stället att köra 2008-års VM-final på.

Vi som var där och upplevde tävlingen på plats, blev mäkta imponerade. Men vad tyckte arrangörerna själva, och vad kommer hända framöver? Vi slog André en signal och frågade.

—Jag kan så här med tävlingen i backspegeln säga att det gick otroligt bra. Faktiskt långt över våra förväntningar, berättar han.

Hur gjorde då den här lilla klubben, från det här lilla stället när dom på ett så imponerande sätt genomförde ett så här pass stort evenemang?

—Något av det första vi gjorde var att vi satte oss ner och försökte klura ut på vilka sätt andra evenemang inte hade lyckats så bra. Ett led i det arbetet var att jag ringde upp Lars-Johan Edh och diskuterade igenom saken med honom, förklarar André.

Ett som dom kunde slå fast var att det fanns mängder med riktigt bra genomförda tävlingar, och då allt från stadioncross-tävlingar till SM och VM-finaler. Det dom däremot hittade som vad dom tyckte var en röd tråd. Var att man ofta hade missat att göra en riktigt bra tävlingsbana. En bana som är utslagsgivande och på det sättet verkligen låter vinnarna visa att det är dom som är bäst. Många gånger är banorna rent tekniskt för enkla och konstruerade så att det är svårt, eller kanske till och med omöjligt att köra om den framförvarande, trots att man är snabbare.

—Utan en tuff bana blir det helt enkelt ingen riktig racing, var vår slutsats, berättar han.

Mycket av krutet skulle alltså satsas på själva banan. Men för att man skulle få allt runt omkring att också fungera, så behövde man också bygga upp ett företag med runt 100 anställda som under en vecka skulle dra åt samma håll, och ingen av dom skulle få en krona i betalning.

Klirr i kassan

Rent ekonomiskt blev tävlingen en succé. Inte för att dom gjorde en enorm vinst, utan för att det hela gick ihop och att dom kunde göra rätt för sig på alla sätt. Vilket inte är speciellt vanligt redan

Viktor Hertén från Finland var aldrig riktigt med uppe i toppen och slogs i VM-serien, men kunde tack vare jämn körning hela säsongen kvittera ut en hedrande 4:e plats på sin Ski-Doo.

Johans Eriksson vann enkelt det södra SM-kvalet. Men i SM finalen fick han mer motstånd men slutade ändå som total 4:a. VM 2008 däremot blev allt annat än en framgång.

Råttan Lönn har lovat att han för alltid ska hålla sig vid sidan av banan och inte blanda sig i leken.

Våra amerikanska gäster var lyriska över banan och den krävande racing som erbjöds. —Det här är riktig racing!, sa Mike Schultz och efterskänkte prispengarna till Malå Skoterklubb för att användas till framtida evenemang.

Mike Schultz var den som klarade sig allra bäst av de amerikaner som var med och körde under VM-finalen. Han gick vidare till finalheaten och knep en 9:e och en fin 4:e plats.

John Trevor var en av de amerikaner som deltog i VM-finalen. Över lag var jänkarna mycket nöjda med evenemanget och hyllade den utslagsgivande banan. "This is racing!"

Fredrik Granberg placerade sig som total VM-10:a efter att ha missat en av tävlingarna. I SM gick det lite bättre och där slutade han som 7:a.

första året för ett så här stort evenemang.

—Vi fick till exempel stå för en smäll på 120 000 som bottnade i att fredagens middag och dans bara drog 18 betalande i stället för planerade 500!, skrattar André åt eländet och fortsätter:

—Men några sådana risker har vi lärt oss att inte ta framöver.

—Ja det har redan avslöjats att ni kommer stå som arrangör för även nästa VM-final? säger vi.

—Ja det ska vi. Dom frågade oss redan 20 minuter efter att det sista heatet var kört. Jag svarade inte ja direkt, för jag var faktiskt ganska less just då. Men efter att ha diskuterat igenom det hela med de övriga inblandade så sa vi ändå ja.

André berättar också att den här gången har dom fått ett helt annat intresse från kommunen, som till slut insåg potentialen i det här fina evenemanget. Tack vare det bättre stödet från kommunen har allt blivit så mycket lättare att genomföra, och så har dom bland annat fått tillgång till en revisor som ska vara tävlingens kassör under nästa VM-arrangemang.

—Det är viktigt att ha koll på siffrorna, och vi beställde även en mediaanalys på evenemanget. Glädjande nog ansåg dom att bara annonsvärdet för bygden uppgick till hela 1,3 miljoner kronor, förklarar André stolt.

Emil Öhman kom iväg som sjundeåttonde man i starten i sitt första finalheat. Men efter bara ett par varv var han uppe i ledningen och den höll han ända in i mål. Efter dom poängen var han klar världsmästare. I sitt andra finalheat, som han egentligen inte hade behövt köra var han för uppspelt och okoncentrerad, så han avbröt racet efter ett par vurpor.

Emil Öhman gjorde ingen besviken och kunde efter en helt fantastisk säsong kliva allra högst upp på prispallen och ta emot vinnarpokalen.

Även ett gäng från Island hade hittat till Malå, där ibland Steinthor Stefánsson

Färden uppför den krävande VM-banan var riktigt jobbig för många av deltagarna.

Högre mål

—Vårt mål för finalen 2008 var att vi helt enkelt bara skulle klara av att genomföra det. Men nu till finalen 2009 är våra mål mycket högre satta än så, säger André.

Under lördagen hade dom hela 5000 betalande. Men i år ska det bli fler. Dom ska mer aktivt satsa på att få publiken på plats, och årets publikmål ligger på 7500, vilket är en ökning med hela 50%.

—Hur ska ni fixa en sådan stor ökning då, frågar vi.

—Vi har räknat ut att vi inom en radie av 20 mil har runt 500 000 personer. Skulle vi bara få hit 1,5% av dom så motsvarar det 7500 personer! Det ska väl inte vara så omöjligt? En idé vi har är att till exempel anordna bussresor från och till samhällena i närheten, förklarar André hoppfullt.

Redan i skrivande stund jobbar det ett gäng på 25 personer för fullt med arrangemanget, och den här gången har dom utsett en ledningsgrupp på sex personer som fortsättningsvis kommer att ta alla besluten. För var det något dom verkligen lärde sig under finalen 2008. Så var det att i en så här stor organisation måste man ta beslut och sen genomföra dom. Utan vidare diskussion. Ett beslut ska vara så pass underbyggt från början att det bara är att köra på.

—I ledningsgruppen har vi en könsfördelning på 50/50, vilket vi också insett är viktigt. Hur det än är, så är våra damer mer strukturerade än vad vi män är, och struktur är något som vi verkligen behöver, säger André och berättar.

—Jag kan ju avslöja att det bakom kulisserna förra gången rådde ett totalt kaos. Men vi tror samtidigt att det inte var många i publiken som märkte någonting av det. Alla som jobbade under finalen bet ihop och kämpade något helt otroligt. Utan alla de inblandade och deras fantastiska insats skulle detta evenemang inte ha varit möjligt.

Enligt André ska besökarna till den här säsongens final få mer av allt.

Dels blir det ännu mer personal, som för att förhindra onödiga missförstånd den här gången ska ha enhetlig klädsel. Vidare ska tävlingsområdet vara bättre planerat både för publiken och för de tävlande. Det ska vara mer mat, mer dryck och fler utställare, ja helt enkelt rakt över mer och bättre på alla sätt.

En av de saker som dom inför finalen trodde sig ha full koll på, men som i slutändan inte blev riktigt bra var speakerljudet.

—Vi körde ju Back-SM året innan och då var ljudet klockrent. Vi hade tänkt att köra samma anläggning även den här gången. Men vi fick alldeles för sent reda på att slutstegen som då användes hade brunnit och därför tyvärr inte kunde användas, och så blev det som det blev. Sen missade vi samtidigt att marknadsföra att vi även sände speakerrösten lokalt via radio i området. Man hade alltså kunnat haft med sig en bärbar radio eller mobiltelefon med radio, så hade man fått speakerljudet den vägen i stället, förklarar han.

TV

Inför den kommande finalen har man även jobbat hårt för att få mer utrymme i media. Som det ser ut idag är både TV4 och SVT intresserade. Förhoppningsvis ska tävlingen få några minuter i riksporten på SVT och lite mer tid lokalt, genom TV4:s sändningar.

Ett sätt att få mer publicitet och ett högre nyhetsvärde på tävlingen var att

Motorhusets Marcus Evensson kämpade till sig en fin 6:e plats i VM. I Pro Open SM hade han bara Emil Öhman och Johan Dahlgren före sig.

Vädergudarna var inte riktigt på Malå VM:s sida. Dagarna innan kom det 40-50 centimeter blötsnö. Men med lite hederligt pistarbete höll man banan vid liv.

SM-tvåan i Pro Open och en av killarna i Team Arctic Cat Sweden Johan Dahlgren från Walles fick inte till det i VM, och slutade på en total 16:e plats.

Här kommer Emil Öhmans fjolårsräcer flygande. Men vem är det som kör? Jo det är Emils lillebror Adam, och det ryktas om att Adam redan nu börjar hota Emils framfart hemma på träningsbanan. En kommande världsmästare? Ja varför inte!

Att knipa starten är ofta väldigt viktigt för att man ska ha en chans att vinna. Men då finalbanan var så utslagsgivande fick vi se ett flertal fantastiska uppkörningar, där ibland av världsmästaren Emil Öhman.

få över ett gäng amerikaner som skulle vara med och köra.

—Vad fick ni för reaktioner från amerikanerna som var med i tävlingen?, frågar vi.

—Dom var helt lyriska över banan, som var krävande men ändå riktigt kul. Flera av dom sa att dom gärna kom tillbaks och körde igen, svarar André.

En lite rolig sak som hände när amerikanerna som kört till sig vinstpengar skulle få det dom tjänat ihop, så sa dom att dom efterskänkte pengarna till klubben för att användas till kommande evenemang. Dom sa att dom inte kunde ta emot dom pengarna i det här läget, för nöjet var helt på deras sida.

André avslöjar också att han och Lars-Johan har planer på att åka över till X-games i år för att värva ännu fler Amerikaner, och då gärna några av de lite mer kända namnen.

—Jag har en liten dröm, och det vore om vi kunde få hit Tucker Hibbert... Nåja, drömma går ju... Men jag ska göra allt som står i min makt för att det ska bli sant. Sen har vi även pratat ihop oss med Janne Tapio som är med och arrangerar en tävling helgen efter i Rovaniemi. På så sätt ska vi kunna dela på kostnaderna, berättar han.

På grund av att VM-finalen flöt på så fint och drog så förhållandevis mycket publik, har dom även fått påtryckningar om att i samband med VM:et även köra någon final i andra mästerskap.

—Vi får se hur det blir, för vi vill nämligen fortsatt att hålla evenemanget relativt kompakt och även fortsatt vara en renodlad VM-final. Körandet får inte bli för utdraget och publiken har ju kommit hit för att se världsstjärnor och inget annat, förklarar han.

För André och hela gänget runt VM-finalen var det här evenemanget en riktig pers som dom ändå klarade av med bravur godkänt, och han berättar om känslan han stod där med efteråt:

—Vi gick alla på högvarv och jobbade under sån press att de sista dagarna var som en enda dimma. Jag mindes faktiskt ingenting efteråt, skrattar han.

Men vi andra som stod bredvid, vi kommer ihåg. Vi minns njutningen av att få uppleva kanske världens bästa skoterracing. Vi minns den goda stämningen. Vi minns atmosfären och den stora och glada publiken. Vi minns helt enkelt 2008-års VM-final i lilla Malå som ett av de bästa evenemangen vi fått uppleva.

Yamaha har lärt sig att det gäller att åka med stil, och med en smidig bakgavel-hiss lastar man enkelt en massa skotrar utan att bryta ryggen av sig.

Äntligen tillbaks i sadeln! Yamahas Hasse Olsson visade att takterna fortfarande sitter i och skrämde slag på alla som vågade närma sig honom. En hedrande andraplats efter Mäster Revelj i slaget mellan de gamla mästarna.

Dan Lang som till 2008 bytte skoter från en ilsket gul Lynx till en svart Polaris vann Pro Stock SM 2008, men fick nöja sig med en 11:e plats i VM.

Sven-Erik Revelj lekte hem veterankampen. Gubben verkar inte kunna förlora.

I själva deltävlingen i Malå var det Niko Korsumäki som drog det längsta strået, precis före landsmannen Janne Jurvelin. Viktor Stenman blev bäste Svensk genom att vinna det sista heatet.

POLARIS

Polaris originaldelar!

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

Sprängskisser, reservdelsnummer och priser hittar du på vår hemsida.

MOTOR HUSET

www.motorhuset.com

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

www.Skoterdelen.com

Tel: 0682-41 36 90

Reservdelar och tillbehör till Snöskoter, Cross, MC, Moped och ATV!

w.skoterdelen.com www.skoterdelen.com www.skoterdelen.com www.skoterdelen.com www.skoterde

nytt & noterat

NYHETER NYHETER

Snödojjor

Dessa lätta och bärkraftiga snödojjor har en neoprenklädd aluminiumram samt en bindning som passar alla typer av skor. Den är väl anpassad för djup snö och finns i två storlekar. 21x65 cm kostar 1805:- och 23x80 cm 2105:-. Mer information finns på **www.normark.se**

Timber parka

Stor och mjuk Parkas jacka med TOBETECH membran och tejpade sömmar. Pälskragen på huvan är avtagbar och jackan kan även utrustas med Ipod fjärrkontrollen Do Control. Färgen kallas Olive och jackan går lös på 3399:- Mer info finns på **tobetechnology.com**

För den aktive.

Adidas har väl alltid varit sköna jumpadojor eller hiphopparens favoritbyxor i våra ögon. Men naturligtvis är de mer än så. Dom tillverkar nämligen också glasögon av olika sorter för den aktive. Här är ett urval ur årets kollektion. Pris mellan 700-2000:-

Bor du på vischan

Kanske just du bor långt från närmaste återförsäljare av skoterrelaterade saker? Om så nu är fallet är det bäst att du inom den närmsta framtiden besöker www.skoterdelen.se för att se vad de har att erbjuda i sin enorma webshop. Alltså, **www.skoterdelen.se**

Rostfritt

Id-brickor i rostfritt stål... Herrsmycke i rostfritt stål med 50 cm kulkedja naturligtvis är även den i rostfritt. För 250 pix blir det ditt. Mer info på **vildavictoria.se**

Vattenglas i mörkret?

Hör du till dem som famlar på nattduksbordet efter vattenglaset? Hos Plusvardag finns lösningen. En svagt lysande mugg. Muggen drivs av ett batteri plaserat i botten. Det svaga blåa juset släcks automatiskt när det ljusnar. Pris 95:-. Kolla in den på **www.plusvardag.se**

Zeus ZS-3600 C SNOW

Zeus ZS 3600 är en ny öppningsbar snöskoterhjälm som förutom bra passform också har dubbelvisir, urtagbart andningsskydd, tvättbara kindkuddar och foder, justerbar ventilationI och en inredning i en antiallergisk bomull/polyamidblandning. Finns i storlekarna 54 - 62 samt i färgerna metall svart, silver och titanium.
Priset i butik 1 840:-. Mer info på **www.allright.eu**

FXR för de små

FXR gör inte bara fräna utan också funktionella kläder för både vuxna och barn. Just dessa FXR BACKSHIFT jackorna är av solid nylon yttermaterial och har avtagbar huva samt är utrustade med 3M refleksband. Rekommenderat pris för jackan är 1290:- medans Team boots i barnstorlek går lös på 998:- Kolla in dessa hos din lokala Yamahahandlare

Lättviktsspade

Perfekt till skoterturen om man skulle köra fast, eller behöva gräva ner sig. Spaden är liten, lätt och kraftig samt delbar. Kostar varken mer eller mindre än 470:-

Frusen om händerna i vinter?

Kall om händerna? Nu finns vantar som snabbt värmer dina händer. Genom att först lägga vantarna i micron i 90 sekunder håller de sedan värmen i ca 1 timme. Vantarna har en fyllning av linfrö- och lavender. Kanske inte lämpar sig för skoteråkning, men väl om du ska boxas eller ta på dig själv. Pris 229:- per par.
Finns att beställa på **plusvardag.se**

MonsterLazer

Nya Lazer Monster MX7 är äntligen här och har ett utpris på 3700 kr.
Du har också ett billigare alternativ i och med Lazer MX6 Ken Do som kostar 1995 kr.
Kolla hos din lokala skoterhandlare.
mer info på **www.sunbike.se**

DRIFTIG

Cectek Quadrift är inte bara ett av de senaste tillskotten på den svenska ATV-marknaden, den är kanske även den allra roligaste.

Text: Patrik Larsson
Foto: Björn Friström

I bland får man känslan av att ATV-marknaden håller på att svämmas över av nya modeller, nya märken och nya tillverkare.

Mycket av den här känsla bottnar så klart i att maskinerna från Kina fortfarande närmast sköljer in över vårt land.

Den här utvecklingen kommer att mattas av den närmaste framtiden. För vi hör från fler och fler håll, att köpare av dessa maskiner till slut har tvingats inse att den urgamla sanningen "man får vad man betalar för" stämmer allt för bra.

Men vad är det här då? Cectek... är det ytterligare en Kines med tveksam kvalitet?

Svaret är nej, det är det definitivt inte. Cectek är ingen kopia av något som tidigare funnits, utan är en helt egenutvecklad Taiwanesisk produkt.

Cectek är ett företag i en gigantisk asiatisk koncern som bland annat tillverkar delar och motorer till stora kända biltillverkare som Nissan och Mitsubishi.

Cectec:s fyrhjulingar finns för närvarande i två versioner. En lite mer klassisk för terräng som heter Gladiator, och den andra är Quadrift, som är byggd för väg. Och det är den sistnämnda vi har tittat lite närmare på.

En vacker dag

Vi satt en vacker höstdag på redaktionen när telefonen ringde. I andra ändan sa en röst: Grabbar! Den här måste ni bara titta närmare på. Kan vi komma över så får ni provköra?

Rösten tillhörde en av branschens stora ikoner Leif Granath, som numer är pensionerad. Men hans intresse för skotrar och fyrhjulingar verkar aldrig falna, och han umgås fortfarande gärna med sina gamla kontakter från den aktiva tiden.

Vi kunde inte tackade nej till erbjudandet och en halvtimme senare rullade en bil med en täckt släpvagn in på gården. Vi gläntade på kåpan och tittade in.

Där såg vi en skapelse som skulle platsa i vilken science-fiction eller framtidsskildring som helst. Designen var mycket djärv, men utan att spela över och bli grotesk. Fan, jag tror till och med att vi tyckte den var snygg!

Den encylindriga 500:an brummar igång. Elstart så klart, men en magnapull finns för säkerhetsskull också att tillgå.

Ett av de första intrycken är att maskinen känns stor. Ett annat är att motorn i det närmaste är vibrationsfri.

Vi rullar igång och nästa intryck är den direkta, på gränsen till nervösa styrningen. Motorn drar på bra, men utan att skrämmas.

Vid högre farter blir däremot styrningen lite obehaglig till en början. Men efter bara några minuter bakom styret faller bitarna på plats, och maskinen börjar uppmana till lek och inspirerad körning. Vilket kanske inte är bra för bränsleförbrukning och säker körning, men det är förbannat roligt.

Bromsarna fungerar klanderfritt, och tack Cectek för att ni enligt MC-standard satt frambromsen på vänster sida av styret! Detta gör att ett eventuellt byte från MC till Quadrift kommer gå helt smärtfritt och utan överraskningar.

Själv blev jag här om året rejält överraskad, när jag vid en ATV-visning i södra

NYHET

Frankrike blev tvungen att bromsa hårt i en kurva. Asfalten i kurvan var torr, men lite dammig. Min reflexmässiga inbromsning med vänster hand resulterade i ett okontrollerat uppställ, på grund av att dom valt att montera bakbromsen på vänster hand. Man vänjer sig till slut med allt. Men vad är det för fel att följa lite logik?

Några sådana problem kommer som sagt aldrig ske med Cectek Quadrift, för väghållningen är enorm och att använda klyschan "som en gocart" känns faktiskt helt rätt och inte överdrivet i det här fallet.

Kvalité

Bromsar, reglagen och den allmänna känslan av maskinen andas kvalitet. Komponenterna till maskinen kommer från Taiwan, Japan och Europa. Men även kanadensarna har fått dragit sitt strå till stacken, genom att drivlinan med CVT-låda och allt har sitt ursprung därifrån.

Motorn är en insprutad encylindrig 500:a, och maskinerna levereras i Sverige strypta till 15 kW, eller 20 hästkrafter. Men ska enligt uppgift gå ostrypta i Tyskland och ger då 40 hästar, vilket låter mycket roligare. För lite mer effekt skulle absolut inte ha skadat.

Då företaget Cectec är stora på att tillverka bilmotorer, har dom valt att använda samma teknik även på den här egenutvecklade ATV-motorn. Detta innebär att motorblocket tillexempel delas horisontellt och att veven har trycksmorda glidlager. Detta sätt att bygga en motor på, kräver stor precision och gör i slutändan att den blir riktigt slitstark.

Fjädringen är helt individuell runt om och fjädrarnas förspänning kan justeras.

Quadrift är bakhjulsdriven och diffen kan spärras via det grå lilla handtaget på högra sidan av styret. Gör man detta ändras väghållningsegenskaperna helt, och blir något annat. Med diffspärren inkopplad blir breda uppställ och donuts en barnlek.

Backväxeln har en hastighetsbegränsande funktion. Det är helt enkelt så att det kan vara farligt att backa för fort om man är ovan. Men denna funktion kan kopplas ifrån via den gula override-knappen på väster sida på styret.

För att slutligen ge något sorts betyg, kan vi säga att vi blev positivt överraskade på många sätt av Cecteks skapelse.

Dels var det utstrålningen av hög kvalitet. En annan sak var den fantastiskt underhållande körupplevelsen. Men man måste som sagt vara på sin vakt. Att sen prislappen stannar precis under 80 000 kronor känns även det överraskande positivt.

Här har du alltså en lite annorlunda och på många sätt ett riktigt bra alternativ till fyrhjuling. Detta om du tänkt dig använda den till vardagssysslor och även en hel del lek, men då bara på gatan förstås.

Cectek är något helt nytt. Något nytt som faktiskt också är riktigt lyckat. Enligt generalagenten kommer det mer och fler modeller framöver, och det ser vi fram emot.

Quadrift är en lekmaskin ända ut i fingerspetsarna. Men med en hel del praktiska egenskaper. Speciellt om du extrautrustar den med till exempel lite extra väskor och förvaringsutrymmen.

Under sadeln hittar man välskyddad men ändå lättåtkomlig elektronik som batteri, säkringar och relän.

Tanklock? Nej det är växelväljaren. Lägena hög, låg, parkering och back finns att tillgå.

Bakvagnen är individuell och har differential med spärr som manövreras från styret. Fjädringen är justerbar.

Här känner MC och ATV-åkaren sig hemma direkt.

Quadrift har dubbla 250 millimeters bromsskivor fram och dubbla 200 millimeters skivbromsar bak. Bromseffekten är imponerande och riktigt underhållande.

TEKNIK FAKTA

Cectek Quadrift 500 EFI

Motor: 1-cylindrig, 4-ventils, vätskekyld, insprutad 4-takt på 497 kubik.
Effekt: 20 hk (40 hk ostrypt)
Tändsystem: CDI med TPS
Drivlina: CVT-automatik som möjliggör motorbroms. Hög, låg, neutral, parkering och back-växel. Bakhjulsdriven med differential och manuell diffspärr
Mått (LxBxH): 2158 x 1310 x 1101 mm
Sitthöjd: 776 mm
Markfrigång: 137 mm
Däck: Fram 195/45R15, bak 215/40R16
Torrvikt: 310 kg
Färg: Vit eller gul
Pris: 79 900:-
Generalagent: ATV Sweden

Skoteroljor i världsklass
Statoils skoteroljor är utvecklade så att de ska infria alla dina högt ställda krav på kvalitet och maximal prestanda. Du hittar dom hos Friction Fighter Partner och andra ställen som vet vad de talar om.
2-T way
2-T way
Friction Fighters™
STATOIL

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

Störtkruka på!

Om det är någonting våra läsare verkar ha stenkoll på, så är det användandet av hjälm i alla dess former. En hjälm är alltid och i alla lägen bättre att ha på sig under skoterkörning än någonting annat. Just kombinationen crosshjälm och tillhörande crossglasögon är helt klart den mest populära, då den tål tuffa tag i alla slags temperaturer. Vad kan vara bättre då det gäller en vettig julklapp än just detta. Här är ett litet förslag till vad du kan ha som huvudbonad när det ska åkas i vinter.

Sinisalo

relagers komposithjälm med DD-spänne. Finns i rött, blått, grått och orange. Finns även som barnhjälm.

Pris: 1600:-

www.sinisalo.com

TOBE

"Do Rock" hjälm.
I ett unikt samarbete med hörlurstillverkaren Skull-Candy har OBE tagit fram en lättviktshjälm av kolfibermix som väger in på endast ca 1250 gram. Hjälmen har inte bara ett grymt ljud och fantastisk basåtergivning, den fungerar även som en handsfree tack vare mikrofonen på hörlurskabeln. Anslutningen har dubbla kontakter som gör att du ha både din mobiltelefon och Ipod inkopplad samtidigt. Adaptrar för de vanligaste mobiltelefonerna medföljer.

Pris 3999:-

www.tobe.nu

Lazer

MX7 Solid White
Helt vitlackad! En kompromisslös hjälm till dig som ger det lilla extra på snöskotern. Har ett skal i Fiber/Carbonmix och tvättbar Coolmax-inredning. Finns i storlekarna XS-XL (2XS-2XL på vissa utvalda modeller). DD ringspänne. Vikt från 1150 gram (carbon light) till ca 1250 (XL). Aluminiumskruvar. 10 ventilationspunkter!
NY för 2009: Helt ny inredningen med bland annat inbyggd "svettmössa" med utbytbara kuddar. Den nya inredningen kommer i november/december 2008.

Pris: 2695:-

www.sunbike.se

BRP

SNOGEAR SKO ERGLASÖGON:
Snogear har tillsammans med tävlingsförare utvecklat och anpassat motorcross-glasögon för snöskoterbruk. Glasögonen passar bra till olika hjälmtyper och bandet är gummerat. Fästet till bandet är designat så glasögonen ska sitta så tätt som möjligt mot ansiktet. Den exklusivare modellen har dubbla linser och båda modellerna har mycket god ventilation vilket motverkar immbildning. Foamen på glasögonen är tillverkade i ett tätare material än normalt som även är större vilket garanterar minimalt kalluftdrag. Som standard finns linser i två olika färger, blå och klar. Som tillbehör finns ännu flera olika färger att välja på. Det finns även nässkydd och löstagbara linser för tävlingsbruk. Beroende på modell har glasögonen dubbla eller tredubbla foam-lager som garanterar god komfort och gör dem behagliga bära.

● Palladium Orange och Palladium Svart 850:- ● erra Grå och Blå 620:-

www.snogear.fi

KBC

K-Series
Justerbart band med silikon på insidan.

● Pris: 395:-

www.pmcbike.se

Spy

Omega Warpaint,
Överlägsen ventilation tack vare Scoop Patent, ripple Layer Face Foam, Anti Fog Anti Scratch Lens, Silicon Strap.

● Pris: 1200:-

www.spyoptic.com

Dragon

MDX Rockstar
Printad ram med fyrlagers foam. Håller borta all svett, snörök och imma! Broderad strap med patch, silicon på insidan. Slittålig dubbellins i guldspegel som tål hårda tag! En av våra mest populära skoter goggles som har det lilla extra. För dig som vill ha det absolut exklusivaste och bryr dig om design, funktion och kvalité, till ett grymt pris!

● Pris: 1099:-

● Dragon, Vendetta King Of Goggles
Pris: 899:-

www.dragonalliance.se

SMI H

O G Snow urbo
Nu är det slut på immiga glasögon! Glasögon med inbyggd batteridriven fläkt! F.A. 2 lager tjockt skum, färgad ram samt gulkontrast dubbel siktskiva med Airflow ventilation. Levereras med innbyggd batteridriven fläkt med två hastigheter samt silikonbelagt band.

www.skoterdelen.se

● Pris 1295:-

Dr Zipe

Mistress Level 3
Denna goggle är utrustad med en kontrastlins, trelagers skum för bästa passform, antifog, 100% UV-skydd, ventilerad ram, unika flexibla sidospännen för optimal justering till hjälm, 50 mm band. Skyddande fodral och nyckelring ingår. Finns i flera färger.

● Pris: 599:-

● Mistress Level 4
Pris: 699:-

● Escort Level 3
Pris: 599:-

www.drzipe.com

Kenny

● Pris: 495:-

G-max
Ny smidig ram levereras med "SPEED FILM SYS EM". relagers skum på insidan av ramen. SILICONE på insidan av bandet för bättre grepp om hjälm. Levereras med "mudflap" och film.
Storlek: One size

Kenny Performance Pack +
● Pris: 595:-

www.sunbike.se

Polaris

Goggle dual lens
illverkat för Polaris av Smith Optics®
Snöskoterglasögon med tvålagers foam runt ramen som skyddar mot kyla. Dubbel siktskiva med air-flowventilation som motverkar imma, siktskivan är roll/tear off kompatibel. Silikonbelagt band som förhindrar att glasögonen halkar av.
Färg på ram: Röd, svart, silver eller vit.

● Pris: 799:-

www.polarisindustries.com

Scott

Voltage
Ram-Air ventilation, dubbelt spegelglas, extra stort ansiktsfoam som skyddar för kyla och vind. Kromat näskydd, silikonsträngat band.

● Pris: 998:-

www.scott-sports.com

Adidas

ID2
Används fördelaktigt vid utförsåkning av alla slag. Goggelsen är försedda med climacool funktionen som ger utmärkt ventilation och som förhindrar att imma bildas på glasen. De finns i sex färger, blank svart, blank vit, brun, grå, ostron/matt bronz och matt vit/roströd. Goggelsen är de första av sitt slag som erbjuder dubbelram. Ramen består av två delar som fogats samman till en. Goggelsen har en perfekt passform samtidigt som ramen sträcker sig en bit utanför ansiktet, det gör att de är kompatibla med alla typer av hjälmar.

● Pris: 1 599:-

● Pris: 1 499:-

www.adidas.com/Eyewear

Smith

● O G Quick Snow
Pris: 699:-

Warp Snow
Glasögon medium storlek med F.A. tvålager tjockt skum. våfärgad ram samt gul kontrast dubbel siktskiva med Airflow-ventilation. Levereras med silikonbellagt band. Klar/Silver

● Pris: 599:-

www.garage24.se

Ariete

Palladium ribal Snö Svart
Suverän ventilation. Försedd med dubbel, ventilerad spegelsiktskiva. (Ej gul som på bilden) Utrustad med avtagbart nässkydd. Finns även med pärlvit ram och gul multi-layer siktskiva.

● Pris: 1190:- (990:- för pärlvit)

Glamour Snö Blå
● Pris: 795:-

www.duells.se

Arctic Cat

Smith Quick-Strap Goggles - Carbon
Ger utmärk sikt under alla vädeförhållanden och är lätta att sätta på och ta av. Skön passform och bra ventilation gör att du knappt känner dem.

● Pris: 695:-

Smith Evo Goggles
● Pris: 626:-

www.arcticcat.se

Smith Optics

SNOW IN AKE GRAPHIC
Medium storlek. Nytt ventilationssystem effektiverar luftintaget. Sweat-X 3-specialfoam. Outriggersystem för reminfästning. Roll/ ear Off passlig lins. Sensor Mirror lins. Linsen passar även till Fuel-serien. S AY-PU strap retainer, håller din rem alltid i rätt position. Levereras i en mikrofiber förvaringspåse. Färger på bild, Intake Blue Dangerous, Black Crest.

● Pris: 930:-

● Pris 930:-

www.allright.eu

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

SMARTCHECK GER DIG 5.000:- RABATT PÅ 2009:ORNA!
GÄLLER TILL 15/11 08.

Förmånlig finansiering via Handelsbanken Finans

YAMAHA

Snabb och skön på leden, smidig och vild vid sidan av. Vassaste 3-cylindriga 4-takturen 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 0980-133 00
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 08-500 520 00
STHLM/NORR 08-505 730 00
KARLSTAD 054-777 50 00
GÖTEBORG 031-700 17 00
HELSINGBORG 042-15 55 55

POLARIS HONDA

Ockelbo GUMMI SERVICE®

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

Butiken öppen:
Vardagar
7.00-17.00
Torsdagar
7.00-19.00

Inget annat än ett... MONSTER!!

Nä nu räcker det!, är det lätt att tänka nu när Arctic Cat har släppt lös sin sinnessjuka 1000-kubiks ATV. Men det är väl ändå inte riktigt sant?

Av: Affe "The Kid" Sündstroem

Länge har en ATV varit just en ATV och inget annat. Men under de senaste åren har dagens ATV eller "fyrhjulingar" utvecklats i en mängd olika riktningar. Detta är så klart naturligt, då behoven från användarna skiftar stort.

Det finns tävlingsfordon som vi i Sverige kallar för "Quads" och dessa liknar mer motocrosscyklar med fyra hjul. Sen finns det även rena arbetsmaskiner, som är till för att utföra yrkesrelaterade uppgifter. Men bland arbetsmaskinerna finns dessutom några modeller med nästan onödigt kraftiga motorer, och då kallar tillverkarna dessa för "Sport Utility" eller Sportiga arbetsmaskiner som vi skulle kunna säga.

Den ATV som nu är absolut värst i detta segment är Arctic Cat Thundercat 1000. En fullständigt grym maskin!

Med sin tvåcylindriga 951-kubiks motor på minst 80 hästar har man all kraft man kan tänka sig behöva, och faktiskt mer därtill i alla lägen. Man är helt enkelt kung i skogen när man har en Thundercat!

Hardselius

Roland Hardselius jobbar som utvecklare och tillverkare hos MC Xpress Racing och är en riktig ATV-entusiast.

I våras köpte han en Thundercat eftersom han visste att detta var marknadens värsta ATV. Men det dröjde inte länge innan planer på turbomatning ändå kom. Det är helt enkelt lätt att skadas mentalt då man har som jobb att turbomata allt.

Då även MC Xpress var intresserade av att bygga ett turbokit till denna ATV fick Roland klartecken för att börja med projektet på sin maskin.

Under en rekordkort utvecklingstid byggde Roland en prototypsats som ökade effekten med hela 100%!

Han valde en TD04HL16-turbo som har hög kapacitet vilket ger ett lågt mot-

Det gäller att lirka in alla komponenter mellan ramben och under kåpor. Det ska inte bara fungera, det måste vara snyggt och praktiskt också.

Sakta men säkert växer hela konstruktionen fram. Just den här satsen tog ovanligt kort tid att ta fram, då motivationen var extra hög hos Roland Hardselius som bara längtade efter att få köra sin nya Thundercat, men nu med fördubblad effekt.

Det är en speciell känsla att få riva en splirrans ny maskin och börja trimma.

Turbon man valt är en TD04HL16 som har hög kapacitet vilket ger ett lågt mottryck.

Den nödvändiga kompressionssänkningen gjordes med två 1,5 millimeters topplocks-spacers.

Framför motorns kylare monters en stor laddluftskylare.

Till sist ska allt krimskrams runt omkring monteras tillbaks. Detta ska ju fortfarande vara en praktisk maskin. Om man sen med fördubblad effekt gör allt det praktiska dubbelt så fort återstår att se.

tryck. Vidare monterades en stor laddluftskylare framför originalkylaren. Kompressionen sänktes med två stycken 1,5 millimeters-spacers och insprutningen försågs med ytterligare två injektorer som styrs av en extra ECU-box.

Ljudnivån hålls på en behaglig nivå med hjälp av MCX ljuddämpare av egen konstruktion och tillverkning. Insugsluften filtreras framme vid styrhuvudet för att undvika att motorn får svälja vatten när man vadar.

Variatorn viktades på en hel del, och det verkar som att allt i transmissionen klara av den ökade kraften. Vilket ger ett gott betyg till Thundercaten, då det ju faktiskt handlar om en dubblering av belastningen på alla ingående komponenter.

För den otränade kan det vara svårt att upptäcka att maskinen har turbo, då allt är väl undanlagt och inga ingrepp behöver göras i chassi eller kåpor. Men när man sen kör den, märker man däremot att den har turbo.

Bortgjord

Roland blev så nöjd med den lyckade Thunder-turbon att han kontaktade KGK:s teknikansvarige Jan Flemström för att berätta om framgången.

Janne bestämde sig då för att köpa ett turbokit för att visa sina handlare och sände upp en sprillerny -09 för montering.

Fredagen före Alla Helgons Dag kom Janne sen upp för att hämta den, och den var precis då klar för provkörning.

Rolle frågade mig vänligt nog om jag ville testa den och givetvis blev jag glad och hoppade upp i sadeln.

Några Norska kunder sprang ut till vägen och filmade mig med en mobiltelefon, då de räknade med lite bakhjulsåka. Men fästet var lite för dåligt.

Den urstarka turbomotorn slet lös bakhjulen som om det vore på blankis i stället för torr asfalt och katten sladdade som besatt.

Men efter ett par försök så fick de nu varma däcken plötsligt fäste och då lyckades jag långt bättre än vad jag själv ville!

Det var bara ren tur som fick mig att inte slå runt och jag har aldrig sett så mycket av himmelen utan att sedan krascha.

Norrmännen trodde först att jag hade full koll och att detta var en helt vanlig bakhjulsåkning av en skicklig ATV-förare, men inget kunde vara mer fel.

Janne Flemström skattade gott och sa att det är ett bra betyg om man är blek av skräck efter en provtur.

Med det sättet att bedöma en ATV måste jag ge Thunder-turbon högsta poäng i ett jämförande test. Problemet är bara vad man ska jämföra den med?

Detta är absolut det mest spännande som jag någonsin har testat på fyra hjul. En äkta monster-ATV!

POLARIS®

MARKNADSLEDAREN I NORDEN

VI LANSERAR '09

MÖT OSS PÅ

MC-MÄSSAN "PÅ TVÅ HJUL"

22-25 januari 2009 Stockholmsmässan

Se 2009 års nyheter i vår monter C07:31. Välkommen!

POLARIS® C07:31

Välkommen till vår monter C07:31 på mässan "På två hjul" i Stockholm 22-25 januari. Klipp ut och lämna kupongen i vår monter så är du med i dragningen av ATV-kläder till ett värde av 3000 kronor. Dragning varje dag! Alla som lämnar kupongen får en Polariskeps!

Namn: _____

Adress: _____

_____

Mail: _____

Mobiltelefon: _____

Äger i dag en: _____ Har ingen maskin ännu ☐

Nya modeller nya egenskaper!

Legenden Sportsman, 99 % ny - 100 % Polaris!
Ny design, mer kraft, bättre köregenskaper.
Flera modeller med servostyring.

Se våra nyheter: ATV 4x4, 6x6, Ranger HD och RZR S samt våra nydesignade Outlaws

POLARIS FINANS · PURE POLARIS · POLARIS RIDERS CLUB

.polarisindustries.com • www.polarisridersclub.com

YFZ450R 2009

Yamaha

Yamahas vinnarmaskin YFZ450 får till 2009 en efterträdare, YFZ450R! R-modellen är på många sätt helt ny, men byggd efter samma koncept som tidigare.

Yamaha har jobbat hårt för att 450R ska få en än bättre väghållning och hanterbarhet, än sin föregångare. Den nya YFZ450R är för det första bredare och har längre fjädringsväg. Samtidigt är hjulbasen något kortad, för att trots bredden få den än smidigare.

Bromsarna är omarbetade för bättre och säkrare funktion. Det sitter justerbara dämpare runt om och de nya däcken är framtagna för att ge ett bättre fäste under acceleration och snäv kurvtagning.

Den helt nya lätta och vridstyva ramen är gjord i gjuten aluminium och stålrörskonstruktion.

Även motorn är ny. Den är en lågt monterad vätskekyld fyrtaktare på 449 kubik. Toppen har fortfarande fem ventiler och dubbla överliggande kamaxlar. Jämfört med föregångaren har den fått ett bättre botten och mellanregister, och vägen dit har bland annat gått via ny portning, nya kamtider och ett nytt avgassystem.

Helt nytt är även det elektroniska insprutningssystemet som ser till att motorn alltid går optimalt under alla förhållanden.

Man har försökt att tänka på allt, så också torrsumpen är omdesignad för lägre vikt, säkrare smörjning och för att motorn ska kunna monteras så lågt som möjligt i ramen.

Den nyutvecklade växellådan tillsammans med den förbättrade motorkaraktären har även gett maskinen en bättre acceleration.

Snyggare, snabbare och starkare! Det låter väl som ett vinnande koncept? Men vi får ge oss till tåls någon månad till innan vi vet säkert.

TEKNIK FAKTA

YFZ450R-2009

Motortyp:	Encylindrig fyrtakt med femventilstopp
Cylindervolym:	449 cc
Kylning:	Vätske
Uppg effekt:	Ingen uppgift
Elstart:	Ja
Växellåda:	5-växlad med manuell koppling
Tankvolym:	10 liter
L/B/H cm:	183x124x109
Hjul:	Fram: 21x7-10 radial Bak: 20x10-9 radial
Hjulbas cm:	127
Hjulupphängning:	Fram: Dubbla A-armar Bak: Svingarm
Stötdämpare:	Justerbara
Fjädringsväg cm:	Fram: 25 Bak: 28
Bromsar:	Fram: Dubbla 2-kolvok Bak. 2-kolvsok
Höjd till säte:	81 cm
Körklar vikt:	184 kg
Färg:	Blå
Pris:	84 900:-
Hemsida:	www.yamaha-motor.se

Kör så de ryk, där bak...

De har aldrig vare så roligt att göra en kallstart..

Återförsäljare för warn snöskotervinsch

BK-system

Tel. 0661-22 000

www.bksystem.se

Presentkort

snow rider

God Jul!

6 nummer av SnowRider direkt i din brevlåda.
God Jul & Gott Nytt år önskar:

.....

Bästa julklappen!

Gå in på www.snowrider.se och beställ. Klipp ur presentkortet. Klart! Om du inte vill klippa i tidningen så kan du skriva ut presentkort direkt från hemsidan när du beställer.

www.snowrider.se

Största ARCTIC CAT reservdelslagret med de rätta prisern!

Kan och vet ARCTIC CAT!

Egen import=lågt pris!

WWW.BENGANSMOTOR.SE

Skoterskrot men bara ARCTIC CAT

Postorder specialisten!

Förfrågan till info@bengansmotor.se

WWW.motorexpo.NU

Handla enkelt på postorder

Nya Lynx skoter, Suzuki MC

Reservdelar till de flesta märken

Dubbrevolution!

www.duells.se

Nu kan du skruva i precis så mycket grepp du vill ha i din ATV, snöskoter eller offroadbil.
När vären kommer skruvar du bort enkelt bara ut dubbarna och sparar dem till nästa vinter.
MaxiGrip dubbskruvar finns nu i din motorbutik.
Skruvdragaren har du förmodligen redan.

Duells

MAXI GRIP™

Warnplog på köpet!
MXU 500 4X4 MC-REGISTRERAD
76.995:-
En slitvarg från Kymco som du kan lita på i alla väder!
Du får en Warn plogsats på köpet!
Värde 12.985:-
I plogsatsen ingår plog och plogram, elploglyft, hasplåtsats samt montering.
Erbjudandet gäller så långt lagret räcker
www.kymco.se
KYMCO
ALL TERRAIN VEICHLE

Sorselelyft
Teleskopisk lyft för terrängfordon som skoter och fyrhjuling. Med Sorselelyften kan du lätta fordonet från mark, tippa åt sidan eller packa under. CE-märkt!
Pris: 1550:- Fraktfritt för Snowriders läsare vid order före 22:e december.
Ange kod: Snowrider
www.sorselelyft.se
Övriga produkter:
Grillgaller, styrskenor, skogspanna, kaminer, rör, ryska sågen, mm.
Lyfthöjd: 1,3m
Transporthöjd: 0,5m
Lyftkapacitet: 250kg
Vikt: 6,2 kg
Kontakta oss för mer information!
Handla i vår E-butik!
Lappland Allservice AB
Omtsudden 209 • 920 70 Sorsele • Tel: 0952-300 55

CECTEK
Finns nu hos utvalda återförsäljare
Framtidens ATV!
GORDRIFT

www.offroadcenter.se
can-am
LYNX
Köp en Outlander 400 eller 500 under Oktober månad och få Snöblad & vinsch på köpet.
DÄCKBOLAGET I KIL
Grämsjö Snöskotrar
Garvaregatan 2 (Galeljan) Kil
Tel.0554-415 00 • Öppet vard. 8-17

Fullbodemaskin från Taiwan med toppkvalitet och unik design. Alla komponenterna kommer från Taiwan, Japan, Europa eller Canada (bla CVT). Bara det bästa som finns på marknaden är gott nog.
Egenutvecklad motor med elektronisk bränsleinsprutning enligt bilteknologi som är i princip vibrationsfri och ger suverän hållbarhet samt prestanda. 41 hk/44Nm. 0-70km/h på 5,2s (Quadrift). Patenterat vibrationsfri, tuff racing instrumentpanel, baksäte med differential samt diffspärr, kraftiga bromsskivor, projektor strålkastare för optimalt ljus m.m.
GLADIATOR
Läs mer på www.atvsweden.se eller på www.cectekscandinavia.se
ATV SWEDEN

www.pmcbike.se Tel: 0171-82271
SUPER-XF
2.195:- (Ljusfärg)
DRT-X Bionic
1.595:- (ATV)
kbc
kbc

JAXAL släpvagnskåpor
Nu hos alla välsorterade handlare!
PASSAR DE FLESTA MODELLERNA
Detaljerna gör helheten!
Vakumformade släpvagnskåpor i miljövänlig HD-PE-plast.
WWW.JAXAL.SE

POLARIS
Försäljning, verkstad, kläder och tillbehör!
Santander
Turistverkstad i Åre
Åre Mountain SpeedShop
070-170 38 00
VITEROCK PRODUCTION AB

SKOTER-ANDERS
TRYGGHET-KVALITET-RÄTT PRIS
ski-doo
WWW.SKOTERANDERS.COM
NYTT & BEGAGNAT
RESERVDELAR
REPARATION
TILLBEHÖR
SERVICE
SKOTERUTHYRNING
SLALOM, LÅNGDSKIDÅKNING
VÄFFLOR/FIKA, SKIDSHOP/UTHYRNING
RESTAURANG MED FULLSTÄNDIGA RÄTTIGHETER
WWW.SKARSJOVALEN.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

Granaths
www.granaths.com
tel. 0250-592210 Mora
SUZUKI
www.suzukimc.nu
ARCTIC CAT
www.arcticcat.se

DAGS ATT UPPGRADERA?
Prova ett KRAFTFULLT, KANADENSISKT, ENERGIKNIPPE!
can-am
NYHET: DS 450 X - vägregistrerad
NU TILL SPECIALPRIS: RENEGADE 800 2008 - vägregistrerad

nytt & noterat ATV!

NYHETER NYHETER

Göm skiten

Vad du vill gömma eller hur du kommer använda dessa toarullar ska inte vi lägga oss i. Du hittar dom i alla fall på ***www.roligaprylar.se*** *tillsammans med en massa onödigt, helt onödigt och riktigt livsnödvändiga prylar.*

Larvigt!

Att ha en bandsats på sin terränghjuling imponerar inte bara på grannarna. Det är faktiskt riktigt praktiskt också. Helt plötsligt tar du dig fram överallt oavsett årstid, väderlek och underlag. Detta Tatou "året runt"-larvbandskit kostar 39 500 :- och hittas hos din närmaste Arctic Cat eller Suzuki-handlare.

Ljudlig effekt

LeoVince är en av de största tillverkarna av avgassystem till motorcyklar och ATV. Deras system används av allt från eliten till Svensson som vill ha lite mer fart på sin hoj. Mer effekt och mycket lägre vikt är två av fördelarna. Nu finns det ett X3-system till Can-Ams Outlander 650 och 800. Priset är 3695 kronor och på ***allright.eu*** *kan du hitta din lokala återförsäljare.*

Pejla in hunden, skotern eller ATV:n

Garmin Astro 220 Nordic har precis blivit godkänd av Post & Telestyrelsen och kom ut i svenska jaktbutiker i början av oktober. Astro 220 Nordic är ett revolutionerande navigations- och hundspårningssytem som kommer sätta en ny standard för jakt med hund. Via halsbandet DC30 kommuniceras hundens position via radiovåg till jägarens handenhet var femte sekund. Jägaren kan hela tiden i realtid se vart hunden befinner sig, om den springer, sitter eller står stilla. Kan ju ganska enkelt monteras på ditt fordon också. Som sagt, kolla in denna i din lokala jaktbutik.

Kolla in ***www.sportmanshipint.se***

Perform

Du är väl rädd om telefonen? Här finns en sportig mobilväska som tack vare sitt flexibla material passar till flera olika mobilstorlekar. I locket finns en dold magnet som håller väskan stängd. Du hittar den på ***www.krusell.se.***

cellular line
THE ORIGINAL

Mera trådlöst

Cellular Lines Interphone är Europas mest sålda Bluetooth hjälmtelefon. Interphone är ett Bluetooth-headset som kan paras med vilken Bluetooth-integrerad mobiltelefon som helst. Koppla på så sätt ihop förare och passagerare eller fordon till fordon. Interphone-funktionen fungerar mellan två telefoner ända upp till 500 meter, och den kan även kopplas till många navigatorer. Monteringen är snabb, enkel och kan användas tillsammans med alla typer av hjälmar. Den är väderbeständig och batteriet håller i upp till sju timmar, med en stand by-tid på 700 timmar. Det rekommenderade priset är 1840 kronor. Du hittar din återförsäljare på ***www.allright.eu***

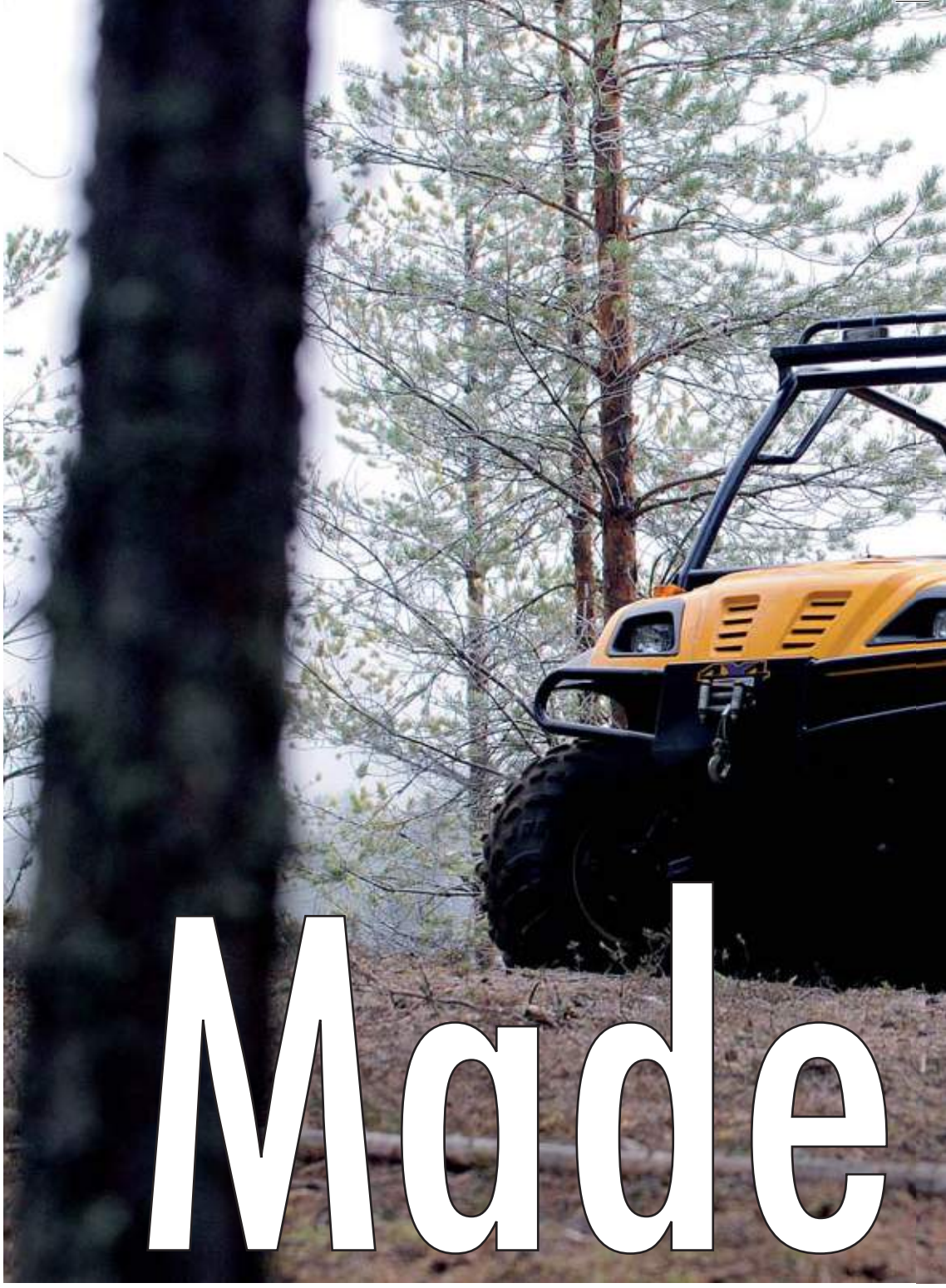
Boogie woggie

Agri-Fab heter denna nya pulverlack boogievagn för last upp till 450 kilo. Den har nållagrade hjul och extra breda däck som kan användas i farter upp till 40 km/h. Baklemmen kan enkelt tas lös och tippmekanismen är lätt att använda. Många tycker att en boogievagn är enklare att backa med än en enaxlad. Samtidgt som den på ett bra sätt jämnar ut hinder och knölar. Den här hittas hos KGK:s återförsäljare och kostar 4.999:-

power CHEM AB
Bränsletillsatser
Octan Booster
Water Remover
www.powerchem.se

Alla n a f rhjulingar med namn som ingen känner igen kommer inte från Kina. Nej, här är en som i stället är tillverkad i det gamla goda USA.

Text: Patrik Larsson
Foto: Mattias Klockar



Made

Året 1932 startades företaget MTD "the Modern Tool and Die Company" i Cleveland, Ohio. Till en början tillverkade man verktyg och metalldetaljer till bland annat leksaker. Man levererade under många år plåt och stålprodukter med hög kvalitet och fick därmed ett bra rykte i affärsvärden som en pålitlig samarbetspartner.

Med tiden påverkade de nöjda kunderna företaget att även börja tillverka högkvalitativa produkter för Amerikas trädgårdar och parker, och 1958 såg deras första gräsklippare dagens ljus.

Idag är MTD en global aktör och en av de största tillverkarna av skog och trädgårdsprodukter. Dom tillverkar allt från gräsklippare och gårdstraktorer till motorsågar. Men absolut inte bara det. För dom är även en stor underleverantör till den Amerikanska bilindustrin, och tillverkar till exempel ramen till prestigemodellen Corvette. Man gjuter även en hel del lättmetalldetaljer till motorer med mera.

I Sverige däremot har företaget inte lyckats ta sig in som någon stor aktör. Men utvecklingen är positiv och företaget tar år för år allt större marknadsandelar.

—Ni förstår kanske att det inte är så lätt att slå sig in på en marknad där tillverkare som Husqvarna, Stiga och Jonsered ligger nedärvda i folksjälen, skrattar MTDs representant Thomas Palmnäs. Men han berättar även att dom klart och tydligt har märkt, att den nya generationens husägare och parkansvariga är lättare att påverka till att testa något annat, än det som pappa alltid använt sig av. Framtiden ser alltså riktigt ljus ut för MTDs produkter på den Svenska marknaden.

Ett av MTDs alla märken heter Cub Cadet, och det är märket för produkterna med den absolut högsta och påkostade kvalitén.

Här hittar vi de verkligt fina trädgårdstraktorerna och åkgräsklipparna för den kräsne och för yrkesmännen. Men dom har även sen två år en UTV, alltså en side-by-side ATV i sitt sortiment, och det är den vi ska titta lite närmare på nu.

N ttofordon

Vanligtvis är det ju någon av tillverkarna som ursprungligen tillverkat rekreationsfordon som snöskotrar, motorcyklar och på senare år ATV:er, som gett sig på att tillverka de flesta modeller av UTV:er som finns på vår marknad.

Cub Cadets UTV däremot är alltså tillverkat av ett företag som tidigare uteslutande arbetat med nyttofordon som gräsklippare och gårdstraktorer. Med detta som utgångspunkt. Skulle man kanske kunna tänka sig att slutresultatet blir något annorlunda?

Cub Cadet 4x4 UTV har en 3-tums svetsad stålram. Hjulupphängningen är individuell runt om med dubbla A-armar.

Den har urkopplingsbar fyrhjulsdrift med diffspärr. Den har hög och låg-växel fram och en låg back.

Motorn man har valt att använda är en trecylindrig Perkins Diesel på 720 kubik och 20 hästkrafter.

Att man valt att använda en dieselmotor är mycket ett led i att göra den här maskinen så praktisk för yrkesmannen som möjligt. Att kunna använda sig av ett enhetsbränsle på till exempel en bondgård underlättar stort.

Så långt lite om tekniken, men nu till körupplevelsen.

Tanken och känslan av ett högkvalitativt yrkesfordon kommer direkt man slår sig ner i förarstolen. Den känns riktigt exklusiv och har mängder med inställningsmöjligheter och ger ett gott stöd åt hela kroppen med sitt höga ryggstöd.

Dieselmotorn tuffar igång, och nu märks ännu en fördel med att använda sig av just en vätskekyld diesel. Den är nämligen imponerande tyst. Vilket vi vet kommer uppskattas av dom som ska tillbringa många timmar i och i närheten av den här maskinen.

Trots att vårt testexemplar gått som demomaskin i runt två år har fortfarande alla reglage och även bromsarna en känsla av att vara som nya. Den är så klart ingen raket, med sina 20 dieselhästar. Men den drar iväg och känns trots allt förvånansvärt pigg. En första

in USA

Varför man ska backa uppför ett sandigt krön vet inte jag. Men det gick i alla fall galant, och det kan ju vara en anledning så bra som någon.

Den individuella hjulupphängningen med dubbla A-armar och inställbara stötdämpare gör att resan genom knölig terräng trots allt blir behaglig.

testsväng uppför en brant backe som avslutas med lös sand provocerar UTV:n att fastna trots fyrhjulsdriften. Men med lågväxeln i och diffen spärrad tar den sig med enkelhet lös och glider upp över det branta krönet.

Smidig

Vi tar en tur längsmed några riktigt dåliga skogsvägar och den inividuella hjulupphängningen ger en bekväm komfort. Den snäva vändradien imponerar även den.

Hela känslan ger ett gediget och stabilt intryck, trots att den alltså är två år gammal.

Cub Cadet 4x4 UTV säljs idag registrerad som traktor. Man får därmed köra på vägen utan hjälm, men i maximalt 40 km/h.

Till Cub Cadet har man även tagit fram mängder med praktiska tillbehör. Man kan bygga ihop rutor, tak och dörrar till att få en tät förarhytt. Till det kan man även få vindrutetorkare och värmepaket monterat. Snöblad, vinch och en extra bagagehållare att montera fram på huven är exempel på fler saker som finns på programmet.

Flaket som sitter på har en volym på 0,4 kubikmeter och kan ta last som väger lite över 400 kilo. Just vårt testexemplar var utrustad med en mycket praktisk och skön elektrisk flaktipp.

Förutom att den finns som den här i gult. Kan man även få den i kamoflagefärg. Även en röd modell finns att tillgå. Men då säljs den under namnet Massey Ferguson.

Priset på Cub Cadet 4x4 UTV ligger idag på 118 900 plus moms, alltså strax under 150 000 för privatpersoner. Detta är i det övre skiktet bland marknadens liknande maskiner.

Du som vet vad MTD och Cub Cadet, och för den delen även vad Massey Ferguson är för något, litar antagligen på kvalitén, och tvekar inte vid ett eventuellt köp. Lite svårare att motivera det höga priset är det för er som känner er mest hemma med de stora tillverkarna som Yamaha, Polaris och Arctic Cat. I slutändan beror valet på vad man verkligen vill ha och behöver.

Det finns maskiner som är betydligt starkare, någon som lastar mer och det finns både dyrare och mycket billigare UTV:er.

Men Cub Cadet har idag något som alla andra saknar och det är just dieselmotorn. På ett verkligt nyttofordon kan det vara just det som i slutändan gör att valet väger över till Cub Cadets fördel.

Hur var det nu då med om det blev ett annat slutresultat, när utgångsläget för tillverkaren varit något annorlunda än för de stora japanska? Svaret är, att det är svårt att säga efter bara någon timmes körning. Men tänk bara på hur du behandlar din gräsklippare. Den oftast bara går och går och går. Underhållet är minimalt, men den tuffar på och gör sitt jobb under många år.

Har MTD byggt och dimensionerat deras UTV efter samma principer, är chansen stor att detta är maskinen som i slutändan kommer fungera längst och bäst av alla. Inget kan så klart garanteras. Men skulle Cub Cadet någon gång ge de svenska kunderna samma trygga känsla, som när dom köper en maskin av Stiga eller Husqvarna. Kommer detta bli en maskin som vi med säkerhet kommer se allt fler av rullande på våra gårdar och i våra parker. Resan dit har börjat, och den börjar ju riktigt bra.

Vinch finns så klart som tillbehör. Ska man ta sig ut i lite oländig terräng är den en av de bästa investeringarna man kan göra på ett fordon som detta. Vinchen manövreras antingen en knapp på instrumentbrädan eller via en fjärrkontroll med sladd.

Med tillbehör som tak, vindruta, dörrar, värmepaket, vindrutetorkare kan man få en komplett liten smidig och praktisk arbetsbil.

Ett alldeles nyframtaget tillbehör till Cub Cadet 4x4 UTV är den här bandsatsen. Priset på bandsatsen är i skrivande stund inte satt. Men din lokala återförsäljare kommer ha ett pris färdigt då du läser detta.

Med lågväxel, fyrhjulsdrift och diffspärr besegras lätt även den lösaste sand uppför.

Nej detta är ingen specialutrustad tävlingsmaskin! Men den balla och gedigna Hurst växelspaken skvallrar om att Cub Cadet är tillverkad i USA. Växellådan känns distinkt och det är aldrig någon tvekan om och vilken växel man har i.

Under huven hittar vi kylaren med elfläkt.

Vår testmaskin var utrustad med en mycket praktisk hydraulisk flaktipp som manövreras med en knapp på instrumentbrädan.

Förarstolen är av en rejält påkostad modell. Det är på detaljer som denna som erfarenheter från att bygga rena nytto och yrkesfordon lyser igenom.

Den trecylindriga Perkins Dieseln utvecklar 20 hk, är bekvämt tyst och förvånansvärt pigg för att vara en liten diesel. För dig med lantbruk är det skönt att kunna ha samma bränsle till alla olika fordon.

TEKNIK FAKTA

Cub Cadet 4x4 UTV Diesel

Motortyp:	Trecylindrig Perkins Diesel
Cylindervolym:	720 cc
Uppg effekt:	20 hk
Elstart:	Ja
Växellåda:	CVT
Tankvolym:	26 liter
L/B/H cm:	314x161x185
Hjul:	Fram: 25"x10"x12". Bak: 25"x11"x12"
Spårvidd cm:	Fram: 132. Bak: 127
Hjulbas cm:	198
Hjulupphängning:	Individuell med dubbla a-armar
Stötdämpare:	Justerbara
Bromsar:	Hydraliska skivbromsar
Markfrigång cm:	23
Flak L/B/H cm:	106x131x29
Flak max last:	408 kg
Höjd till flak:	80 cm
Uppg torrvikt:	730 kg
Totalvikt:	1315 kg
Totalvikt släp:	Obromsad: 750 kg. Bromsad: 1100 kg.
Färg:	Gul eller kamoflage
Pris:	118 900:- plus moms
Hemsida:	www.mtdeurope.com eller www.cubcadet.eu

För den som vill vara lite mer diskret finns Cub Cadets UTV även att få i en camo-variant.

TRX700XX-2009

Stort är bra. Men riktigt stort är ännu bättre! Så tänkte nog Honda när man till 2008 släppte sin brutalaste Quadracer hittills, TRX700XX. Den återkommer i år i princip oförändrad, förutom färgen. På klassiskt Hondamaner heter den alltså XX. Enligt Hondaspråk betyder dubbel-X att den är extra snabb. Eller till och med kanske allra snabbast.

För att vara just det behövs alltid en brutal motor. Men den återkommer vi till. För vi vill titta lite på chassit först. TRX700XX har en ram gjord helt stål, och för att underlätta service och underhåll har den begåvats med en demonterbar bakre ramdel. Hjulupphängningen är individuell med dubbla A-armar runt om och förspänningen på stötdämparna kan justeras. Den har också dubbla bromsskivor fram och en enkel bak.

Över till motorn... Alla känner väl till Hondas superpålitliga offrad-hoj XR650R? Jo, vi kunde tänka oss det. TRX700XX har faktiskt en vidareutveckling av den hojens motor. Det är alltså en encylindrig vätskekyld fyrtaktare med fyra ventiler och en överliggande kamaxel. Den har så klart insprutning, och motorn får bränsleblandningen via en enkel Denso-injektor och ett 44 millimeters spjällhus.

För att hålla vibrationerna som den lite över decimetern breda kolven skulle kunna generera, har man valt att använda sig av en balansaxel.

Tack vare torrsumpssmörjning är motorn låg och har en säker och pålitlig smörjning. Kubikantalet ligger på 686 och allt detta sammantaget har resulterat i Hondas starkaste encylindriga fyrtaktsmotor som dom någonsin släppt.

Växellådan har fem växlar och är även försedd med back. Kopplingen är manuell, och på grund av det kan man om man är oförsiktig få motorstopp. Men du kommer inte behöva stanna helt, för att lägga i friläget för att kunna rulla vidare. Nej, för man har gjort så att elstart fungerar oavsett vilket växelläge man har i. Enkelt och kanske inget jätteviktigt. Men det är en smart liten detalj på en stor stark maskin. Och det är ju detaljerna som gör det. Speciellt de stora.

TEKNIK FAKTA

TRX700XX-2009

Motortyp:	Encylindrig fyrtakt
Cylindervolym:	686 cc
Kylning:	Vätske
Uppg effekt:	Ingen uppgift
Elstart:	Ja
Växellåda:	5-växlad med manuell koppling
Tankvolym:	11,3 liter
L/B/H cm:	187x117x115
Hjul:	Fram: 21x7R 10 Bak: 22x9R 11
Hjulbas cm:	127
Hjulupphängning:	Fram: Dubbla A-armar Bak: Dubbla A-armar
Stötdämpare:	Bak: Piggy Back
Fjädringsväg cm:	Fram: 26 Bak: 23
Bromsar:	Fram: Dubbla 2-kolvok Bak. 2-kolvsok
Höjd till säte:	84 cm
Körklar vikt:	229 kg
Färg:	Svart
Pris:	89 900:-
Hemsida:	www.hondamc.se

Åsarna Skoterservice
Thule trailers
släpvagnar,
Snöslungor
Service, Tillbehör & Reservdelar
POLARIS
The Way Out.

Kawasaki
SCOTT
LYNX
www.bengtscykelomotor.se
Skynda
Fynda
Ett parti
fjolårsmodeller
till sommarpriser!!
BENGTS
CYKEL&MOTOR AB

www.orrkvistsmotor.se
Vi säljer på postorder
Skotrar - Reservdelar - Kläder - Tillbehör
YAMAHA
STORUMANS SKOTERSKROT AB
ORRKVIST
MOTOR
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!!

TRACTION TECHNOLOGY
M.O.D.S.
skidor
kompletta
med styrstål
Dominator
oromanbdubb
inkl. backers
48 st.
TL8 kamdubb
48st.
Bottomline Traction
styrstål 4° till 10°
oromant! Från
WWW.PACERAISER.SE
070-5553798
info@paceraiser.se

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

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

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

PDS
Powersports
Distribution
Scandinavia AB
WWW.PDSAB.SE
CAPRO
Aggressiva flex-skidor
3150:-
Slutbunkar till de flesta nya skotrar
2590:-
VFORCE3
BY MOTO TASSINARI
Högre topp-effekt samt förbättrad accelerator
2590:-

Jänkesågar

Den stora Amerikanska koncernen MTD utför allt från legotillverkning av metallprodukter till att tillverka egna gräsklippare, gårdstraktorer och UTVer. Deras högklassigaste produkter går under namnet Cub Cadet. Det namnet ska nu även innefatta en helt ny grupp av produkter. Nämligen bensindrivna motorsågar. Detta är sågar för allt från den medvetne hemanvändaren till dig som ser dig som ett semi-proffs. Alla sågar är producerade i Tyskland och fokus har lagts på säkerhet och användarvänlighet. Men givetvis även på prestanda såsom kapacitet, effekt och komfort. Cub Cadet-motorsågarna har fått ett varmt välkomnande med flera topplaceringar och omnämningar i internationell press. Cub Cadet finns som allt från en instegsmodell på 1,9 hästkrafter till en fyra hästar stark såg för den som ställer höga krav. För mer information, besök **www.cubcadet.se**

Snöblad

Carlmans snöblad finns i bredderna 140 och 150 cm. Båda är 45 cm höga. Vridningsvinkeln ställs in manuellt och de kompletta bladen kostar runt 8000 kr. Släpskorna kan bytas ut och dom kostar ca 430 per par. Kolla in denna hos din välsorterade Arctic Cat-handlare.

Kläm åt!

Trött på lossnande kablar och glappande kontakter? Kolla in Kamasa Tools nya kabeltång som inte löser ut förrän kabelskon är ordentligt pressad. Kostar 986 spänn. Kolla med din lokala bildelshandlare.

Powder Light 32

En lättviktsrygga med anatomisk "svetsad" rygg och attraktiv design. Avtagbart midjebälte, visselpipa, informationspanel för nödsituationer sitter under locket, samt öppning för vätskesystem. Finns i fyra färger. Vikt: 1 180 gram. Pris cirka: 885:- Mer info på **normark.se**

Grävmaskin

Med Swisher Universalskopa förvandlar du din redan praktiska ATV till en liten grävmaskin. Skopan rymmer cirka 84 liter och lyftkapaciteten är på 120 kg. Skopan är gjord i en kraftig stålkonstruktion med räfflade utbytbara tänder. Den har en så kallad Rope Release som tillåter tippning medans du sitter kvar på fordonet. För 5495:- kan du köpa den här hos din lokala Arctic Cat-handlare.

Höjning

Suzuki har tagit fram förhöjningsrack till sina modeller LT A450 och 700. Med dessa förenklar du lastningen samtidigt som din packning sitter säkrare. Dom kostar under tusenlappen och finns för montering, både fram och bak.

Smidig plog

Den här Swisher-plogen som saluförs av Arctic Cat är 127 cm bred och 40 cm hög. Den lyfter 61 cm och är ställbar i fem lägen. Den räfflade profilen gör att snön inte fastnar och slitstålen är utbytbara. Den blir din för 4495:-

Isfiskarns dröm

Nu kommer nästa generation Normark/Husqvarna motorborr för isfiske. En ny lättare motor som klarar de allra senaste miljökraven. Ett bättre vridmoment förbättrar säkerheten. Ny dragvänligare startmekanism, ger också lättare kallstart. Nya greppvänliga handtag på ett vinklingsbart styre. Återfjädrande stoppknapp. Priset för just dig 6 395:-

Mer info på www.normark.se

Tröja för den aktive

Normal passform med förlängt ryggparti för att stoppas ned i byxorna. Inga sömmar över axelpartiet som skaver då du bär ryggsäck. Polokrage med dragkedja gör att du snabbt och enkelt reglerar den personliga temperaturen. Extra slå bakom dragkedjan för maximal komfort mot huden. "Bite-Grip" för enkel justering av dragkedjan. Handledsmuddarna är förlängda med tumgrepp. Ett bra skydd mot snö och avkylning. Ryggen på tröjan är förlängd för att sitta kvar i byxan. Extra långa muddar gör det smidigare att ta på sig ytterplaggen.

Finns i följande modeller: Rundhalströja: 349:-, blixtlåspolo: 399:- och långkalsong: 349:-

Mer info på www.normark.se

Balvagn

Med den här balvagnen kan du med några enkla handgrepp själv lasta och lossa balar med mycket stor vikt. Vagnen tar som upp till 600 kg och kostar 19.900:-. Fråga hos din närmaste ATV-handlare.

4 miljoner Finnar kan inte ha fel. Bär kniv!

Marttiinis, MFK, är en mycket proffsig fällkniv i modern design! Finns i tre bladlängder, 7, 8 och 9 cm. Med träskaft eller TPE-skaft (gummi).

Pris från 399:-

Mer info på marttiini.fi

snow rider TÄVLING

Var med och tävla om Dragons coola goggles och kläder. Allt du behöver göra är att surfa in på www.snowrider.se och tävla.

Vi vill ha ditt svar före den 25/1-09. Vinnaren utses av representanter på SnowRider redaktionen och presenteras i SR nr 5/08/09 och på webben. Ev. vinstskatt betalas av vinnaren.

1) På vilken sida hittar du Dragons goggles "Rockstar" i tidningen? (Den här sidan gäller ej)

2) Skriv en slogan om märket Dragon.
Min slogan:.....

-Vinn!

Första pris!
Dragon MDX Snowgoggle värde 1099:-
& Dragon Cap - Wrath Cloud. Värde 399:- Flexfit keps från 2008 höstkollektion!

Andra pris!
Dragon Vendetta Snowgoggle - TopShelf Värde: 799:- Printad ram, fyrlagers foam, bred strap fäst i ramens vingar för gym passform, klar Dubbel lins, rockguard följer med.
& Dragon Tee – Damaged Goods Värde: 349:- Hel printad t-shirt från 2008 höstkollektion!

Tredje pris! Dragon MDX snowgoggle Powder/Amber
Värde: 699:- Lackad ram, fyrlagers foam, Dubbel lins Amber, Dragon Rockguard värde:199:- Rejält nässkydd i transparant!

Testat! PURE

Namn: Patrick kvist
Bor: Norberg
Ålder: 24år
Skoter: Lynx Rave 550F -08

SnowRider bad Patrik Kvist att prova det nya ATV-spelet PURE på PS3.
Så här tyckte han.

Jag hade hört talas om spelet innan jag fick det, men visste inte så mycke om den.

Har spelat liknade spel tidigare, men inget rent fyrhjulingsspel så jag såg fram mot att prova det här.

Det var supertätt att komma igång och det kräves inte att man lägger en massa tid innan man känner sig som en topp förare.

Hela spelet känns genom arbetat, enkla och smarta menyer, de som har gjort spelet har verkligen lyckats.

Upplösningen är bara på 720 p, men grafiken var ändå imponerande bra!

Man väljer mellan 3 olika tävlingar: race, freestyle eller sprint.

Spelet innehåller massor med tricks, och den kille/tjej man väljer som förare har egna specialtricks, vilket gjorde att det inte vart långtråkigt.

Spelet var realistiskt på alla sätt och vis t.ex kan man inte hålla full gas över alla hopp och kurvor, för då går det på skit =). Kommer man snett upp på ett hopp så går det t.ex att parera med gubben

Man bygger sina egna fyrhjulingar från grunden, det finns många olika komponenter att välja bland, plus att man vinner nya delar och trim under spelets gång.

Banorna är roliga med olika miljöer, och det finns antemativa spår på alla banor, vissa går fortare än andra! Det gäller att våga prova nya vägar.

Min bror har också spelat med mig och han blev lika fängslad av det som jag.

Det här är ett spel som jag rekommenderar att alla borde testa.

Det enda som jag saknar är en högre upplösning på 1080 p. I övrigt är det en fulträff.

Det här är spelt som alla skoter,cross och framför allt fyrhjulingsåkare bara måste prova!

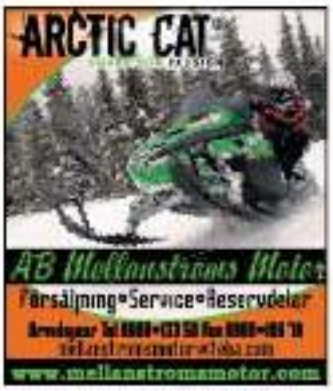
Mer info på www.kemetta.com

En drömbesanna
Besegra de Kanadensiska Klippiga Bergen
• 4-stjärnigt skoterområde
• Rum och stugor i lyxklass
• Kanadas bästa lösnöområde
• 2-8 dagars "all included" skoterresor
• 2009 års Ski-doo maskiner
• Uthyrning, guider, strutsing och mycket mer
NÄR SNÖAR DET 15-20 METER ÅRLIGEN
REVELSTOKE
+0012508379594
www.glacierhouse.com
www.snowmobilerevelstoke.com

BRASSAPÅ
Enkelt att göra upp eld direkt på snön utan att skotta. Händer inte det 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 00
För info: www.tra-inventive.se

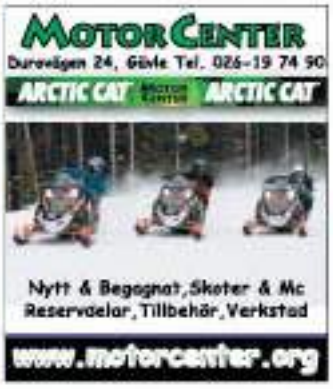
Hyr stuga i TÄNNDALEN
Europas bästa skoterledssystem
• 45 mil skoterleder i en av Sveriges vackraste miljöer
• Prisknäppvecka för lånehäla
• Tel nr. 0684-22230
www.stromsstugor.nu

Klövsjö bensin & Service AB
LYNX
CAN-AM
Försäljning
Reservdelar
Service
Uthyrning
www.klovsjo.com/preem
Byvägen 61 Tel: 0682-213 12


ARCTIC CAT
AB Mellanströms Motor
Försäljning•Service•Reservdelar
www.mellanstromsmotor.com

ARCTIC CAT
LYNX
CAN-AM
JOCKES
SKOTER&MOTOR
service & reservdelar till alla märken
Haby tel. 0224-342 21

HEMAVAN
Outdoor
•Uthyrning
•Turer
www.hemavan-outdoor.com
tel. 0954-38140


MOTOR CENTER
Durovägen 24, Gävle Tel. 026-19 74 90
ARCTIC CAT
ARCTIC CAT
Nytt & Begagnat, Skoter & Mc
Reservdelar, Tillbehör, Verkstad
www.motorcenter.org

POLARIS
YAMAHA
Hans Eriksson AB
Frövi
www.hanserikssonab.se

HÅLLGRENS MOTOR AB
i Burträsk - tel 0914-10405
POLARIS
Din polarishandlare
nytt & begagnat
www.hallgrensmotor.se

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

YAMAHA
YAMAHA ATV
ski-doo
LYNX
BRÖDERNA
SUNDSTRÖM AB
Försäljning Service Reservdelar Tillbehör
Lasivall tel. 0961-20044
ab.broderna@urjeplog.com

POLARIS
motorPRO
Lärlingsgatan 18 Umeå
tel. 090-70 44 80
Försäljning - Nytt & Begagnat - Tillbehör
Reservdelar - Service
www.motorpro.se

KULLeRS

Bollnäs, Hälsingland
CAN-AM
ski-doo
LYNX
Tuppz
www.tuppz.se

MOTORCENTER
Tel: 0563-40204 Ekshärad
skoter/atv
ARCTIC CAT
www.motorcenter.nu

SNOW rider
HÄR SYNS
MAN BRA!
RING
0250-20533, 0250-22887

snowrideshop

Ga in och beställ på:
www.snowrider.se

Äntligen har årets SnowRiderkollektion dykt upp. Vi har nu förråden fulla av nya fräscha kläder. Du kan nu med lätthet beställa allt från kepsar, t-shirts och hoodies. Som prenumerant har du även 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 fjolårs-hoodies 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:- Tjejtop 199:-

Prenumerera på SnowRider
6 nr 289:- (1 år)
12 nr 499:- (2 år)
Alla prenumerationer är tillsvidare!

Ute i butikerna säljs en prishöjd SnowRider med en bandana på köpet. Vill du som prenumerant också ha en bandana? Gör så här:
Skicka ett frankerat kuvert med ditt namn och adress till:

Otlas Förlag

Sågbacksvägen 8

792 91 Mora

Kuvertet ska vara frankerat med 2 frimärken (11kr). Så skickar vi en snygg SnowRider-bandana till dej inom kort utan ytterligare kostnad!

SnowRider

Julklapps tips!

Tips 1

Ge bort en prenumeration i julklapp! På www.snowrider.se kan du teckna och samtidigt betala en prenumeration till vem du vill. Du kan även skriva ut ett presentkort till den lycklige.

Tips 2

Ge bort SnowRiderkläder i julklapp! På www.snowrider.se kan du beställa och samtidigt enkelt betala nya kläder till hela släkten.

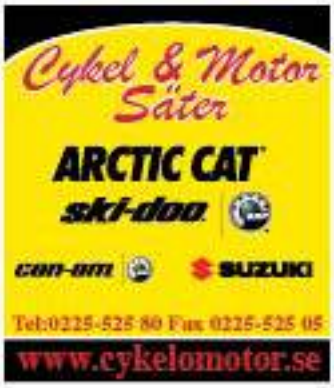
Vill du vara säker att du ska få dina juklappar i tid, då behöver vi din beställning senast torsdagen den 18 december!

Missa inte nästa nummer!

I butik 13 Januari

KÖRGLASÖGON
med slipade linser efter ditt glasögonrecept
Pro-Vue US patent
www.proosaava.fi. Tel. +358 400 105504

Pren Service
TIDNINGSFÖRLAGET
OTLAS AB
Prenumerationer går att beställa på
www.snowrider.se
Mail: pren@otlas.se
Tel: 0250-22885
Fax: 0250-22883
telefontid vardagar 8-16


Cykel & Motor Säter
ARCTIC CAT
ski-doo
can-am
SUZUKI
Tel:0225-525 80 Fax 0225-525 05
www.cykelomotor.se

HYR STUGA PÅ SÄRNAHEDEN!
- Bo mitt i skoterleden!
- Leder till Säter, Grövelsjön, Idrefjällen & Sunnadalen m.fl.
- Snösäkert område
För info: L. Granath 070-557 40 36
www.novasol.se
sök på hus S46326

YAMAHA
RACING
Försäljning
Reservdelar
Service
www.SALAB.nu

När det gäller reservdelar och tillbehör till snöskoter cross, ATV & moped.
Då kontaktar du naturligtvis oss.
45:-
353 sider snö-skoterdelar
RINAB
Reservdelar i Norr AB
Tel. 0690-12600 Fax 0690-12633
www.rinab.nu order@rinab.nu

AGS SKOTER & MC AB
POLARIS
Försäljning av nya Polaris Skoter & ATV
Jourtelefon: 070 649 12 59
www.agsskoter.se

CROSSBOLAGET.COM
Allt du behöver för...
- SKOTER
- MC
- CROSS
Levereras via postorder
CROSSBOLAGET.COM

ski-doo
BOMBARDIER ATV
Ockelbo Reservdelar!
Stort urval skotrar
Service-Reservdelar
Tillbehör-Kläder
TJ:s Skoter & Motor
Pl 3737 Storåbränna Föllinge
Tel. 0645-22056

HONDA
ATV
LYNX
SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR
BIL & MASKINFIRMA ERIC GRÖNING
Tel:0651-711253 FAX:0651-12956
LJUSDAL

www.staffansmotor.se
can-am
LYNX
Cylinderborrning, utbytescylindrar nikasil, nikasilbehandling, vevaxelreparationer, reservdelar till alla märken.
STAFFANS
MOTOR & MEK AB

Beg.Skoterdelar
Tillbehör
Stötdämparrenovering,
Cylinderborrning,
vevaxelrenovering mm
WST
Demontering AB
www.vilhelmina.smarknad.se/wst

Nikasil
Ny nikasil 1750:-,
reparation, bigbore,
Nikasil även på gjutjärnsfoder
Snabb leverans!
(7 dagar med flyg)
Absolut bästa resultat!
Blixtens Racing
036-15 40 96, 070-740 96 10
www.blixtensracing.com

Nikasil
Vi har snart 30 års erfarenhet!
www.racingkonsult.com
RACING KONSULT
Vidholmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@racingkonsult.com

Skoterparadiset i Gördalen!
• Skoteruthyrning
• Stugor
• Restaurang
• Bensin
-Här finns allt!-
Stugförmedling tel: 3253-150 90
Skoteruthyrning tel: 070-5446758
www.gordalen.com

CASTLE X
WWW.GLANSGARDEN.SE

Johansson Maskin AB
LYNX
johanssonmaskin.se

SNOW-RAIL
IMEX
Marknadsförs i Sverige av
IMEX FIBER AB
Malung, Dalarna
Tel: 0280-12570 Fax: 0280-10042
www.snowrail.se

Polarn
Snabbpump
Beställ direkt på vår webbplats!
ORIGINALET
polarn innovation ab
Tel: 063-12 11 90
www.polarn-innovation.se

WWW.ISRIVARE.SE
• Effektiv kylning av skoterns slides
• Lägre bensinförbrukning
• Passar till de flesta skotermodeller
Tel: 0730-616822 070-530 33 53

SPECIALBUTIK FÖR SKOTERFOLK
ARCTIC CAT
Bengt Larsson
MC RACING
www.mc-racing.se
Älvdalen 0251-41948

HOS OSS KAN DU PROVA ALLA POLARIS MODELLER UTANFÖR BUTIKEN!
SUGEN PÅ ACTION?
POLARIS
EXPERIENCE CENTER
ÅRJEPLOG: Silvervägen 1 • 0961-101 02
ÅRVIDSJAUR: Norrvägen 39 • 0960-123 40
www.polarisexp.se • info@polarisexp.se

Bäckreparationssats
Komplett, för akut lagning av upp till tre punkteringar.
Ett måste för alla ATV-åkare!

Handtagsvärmare
Komplett med handtag.
För 22 mm styre. Handtagslängd: 120 mm.

Winch 2500
Dragkraft ca 1134 kg. Levereras med rullstyrning.
CE-godkänd. Perfekt för att lyfta snöblocket och till lättare arbeten.

Bronco fälg
Provokat "gunmetal" anodiserat aluminiumfälg, 12 x 7".
Inkl. centramålare och bultar.

Transportbox ATV
Volym 79 liter. Längd 99 cm.
Bredd 57 cm, höjd 26 cm.

Packväskset
3-delat väskset för fram- bak- och skärmmarkage.
600D nylon med kraftiga dragkedjor.

Transportkapell
Tillverkat av 600D nylon, svart.

Strålkastare
För 12-voltssystemet. Effekt 37,5 w. Halo som innehåller lampa och hållare med snabbfäste. Monteras t.ex. på styret.

BRONCO

ATV COMPONENTS

Det här är bara en sida av Broncos mångsidiga tillbehörsprogram för ATV-maskiner.
Upptäck fler möjligheter hos närmaste ATV-handlare eller gå in på www.duells.se

Duells
Rider's choice

www.duells.se

POSTTIDNING B
SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora