

Skandinaviens största snöskotertidning!

NR 5 09/10 Pris: 59,- 6,30 EURO 69 NOK

SNOW riders

Nu helt utan ATV!

www.snowriders.se Nr 5 09/10

Tävlingsdebuten

Våga köra skotercross!

Gubbresan

En guidad historia

Dekaler
klästra skotern

BLS 2010
Vem är snabbast?

Touring i Sälen

Teknik med Alf
Krängarens vara eller icke vara

INTERPRESS 0518-05



7 388051 805908

RETURVECKA v 12

Arctic Cat Cup
2010

Burka Cupen
Gamlingar på is.

REA - på våra redan låga



~~798:-~~
598:-



~~1198:-~~
898:-



Jacka T&P Allround

Herr & damstorlekar

Mycket prisvärd jacka som passar de flesta vinteraktiviteter. Av varmfodrad polyester Oxford 300D med vattentätt andasmembran.

Herr XS(44), S(46/48), M(50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60)

Art nr 135-11 Svart/varselgul

135-10 Svart/vit 135-04 Röd/svart/vit

Dam XS(34/36), S(38), M(40/42), L(44), XL(46/48)

Art nr 135-1188 Svart/varselgul

135-1088 Svart/vit 135-0488 Röd/svart/vit

Jacka T&P Touring

En jacka med mycket funktion för krävande aktiviteter. Av polyester Oxford 300D med vattentätt andasmembran och urtagbart termofoder.

XS(44), S(46/48), M(50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60)

Art nr 171-04 Svart/röd 171-05 Svart/gul

171-06 Svart/gråmönster/orange



~~1198:-~~
898:-



~~998:-~~
749:-



Jacka T&P Polar

En snygg varmfodrad jacka som passar till jakt, fiske, skoteråkning mm. Mjukt slipat yttertåg med vattentätt andasmembran.

S(46/48), M(50), L(52/54), XL(56),
XXL(58/60), 3XL(62)

Art nr 188-05 Charcoal

Art nr 188-09 Burned Teagreen (Brungrön)

T&P Parka - extra prisvärd

Herr & damstorlekar

Lång skyddande parka med värmande syntetfyllning. Slitstarkt vattentätt yttertåg med andasförmåga.

Herr XS(44), S(46/48) M(50), L(52/54),
XL(56), XXL(58/60)

Art nr 140-05 Svart 140-04 Röd

Dam 36, 38, 40, 42, 44 46

Art nr 140-0588 Svart 140-0488 Röd

priser!



Skoterbyxa Action

Kraftigt bälte ingår. Fodrad med lätt vadderering och airmesh. Dragkedja upp till knä. Invändiga snölås.

XS(44), S(46/48), M(50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), C148/150, 152/154, D96/100, 104/108, 112/116
Art nr 271-05 Svart

~~998:-~~
598:-



Skoterbyxa Touring

Urtagbart termofoder. Sittdyna i bak. Komfortresår i midjan. Två-vägs dragkedjor längs hela benen. Snölås.

XS(44), S(46/48), M(50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60), C148/150, 152/154, D96/100, 104/108, 112/116
Art nr 225-05 Svart

~~898:-~~
649:-



Skoterbyxa Allround

Sittdyna i bak och urtagbara knäskydd. Komfortresår i midjan. Dragkedja upp till knä. Integrerat snölås. Höger benficka med lock.

Herr XS(44), S(46/48), M(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

Herr & damstorlekar



T&P Speed

Ofodrad skalställ i trelagers laminat med lätt stretch. Ett enda skal ytterst gör att du lättare kan anpassa klädseln under. Hög kvalitet och funktion.

Jacka: XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), XXL(58/60)
Art nr 176-04 Svart/rost/grå
Art nr 176-05 Svart/grå
Byxa: XS(44), S(46), M(48/50), L(52/54), XL(56), C148/150, 152/154, D96/100, 104/108
Art nr 236-05 Svart/grå

~~1595:-~~
998:-

~~1195:-~~
898:-

Besök vår webshop www.fritidsklader.se

Där du även hittar fler fyndvaror och vad som finns kvar i lager



Kundtjänst 0220-308 60 vardagar 8-18
Butik & lagerförsäljning Enbärsvägen 18, Surahammar

ITAB





24.



12.



52.



66.



58.



28.

Innehåll:

8. Nytt & Noterat

9. Ledare & Redaktion

12. BLS 2010

22. Nytt & Noterat

24. Arctic cat Cup 2010

28. Resereportage Sälen

36. Årets långtestare

38. snowrider.se

39. Bromsning Arctic Cat 800

42. Juniorsidorna

44. Krängningshämmare

46. Ha kul med din iPhone

48. ToBe waterchallenge 2009

50. Tjejsidorna

52. Garage-svarv

54. Motion med mersmak

58. Dekalning Råd & Rön

62. Yamaha 2011

63. Fråga Affe

66. Burka cupen

70. Vett & Ettikett: Säkerhet

72. Gubbresan

76. Dekal presentation

80. Prenumeration & Shop





RIDER

NYHET: Rider-stället - ett ställ lämpligt för användning året runt, både vid skoter- och ATV-körning. Stället har löstagbart foder med 60 g vadd, byxor med snöflås, flera stora fickor och löstagbara hängslen och bakstycke på byxorna. Rider-jackan och -byxorna har ett nätfoder med goda andningsegenskaper, yttertyg i hållbart 600 D och långa ventilationsfickor på ryggen, under armarna och på sidan av byxorna. Med detta ställ kan du köra oavsett väder!

Se mer på: www.snoggear.fi



RIDER JACKA

Svart 650058_90
XS, S, M, L, XL, 2XL, 3XL
2450 SEK



RIDER BYXOR

Svart 651058_90
XS, S, M, L, XL, 2XL, 3XL
2390 SEK



REDO FÖR
HÄRD
KÖRNING?



RAVE RE 600 E-TEC

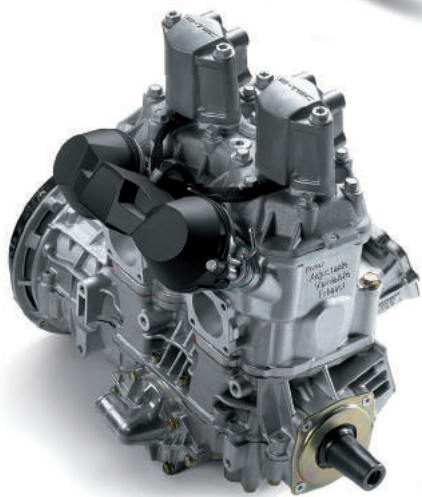
Marknadens bränslesnålaste och mest luktfria skoter är inne på sin andra säsong! Med en E-TEC vill du alltid ligga först i spåret för att undvika lukten från andra skotrar. Dessutom går motorn mycket tyst&jämnt och startar alltid på första draget! Ett lätt men ändå stryktåligt chassi gör den lättmanövrerad och accelerationssnabb.

ROTAX® E-TEC®

Rotax E-TEC-motor är en revolutionerande nyhet på marknaden! Den är utan tvekan den renaste och mest bränslesnåla tvåtaktsmotorn och konkurrerar lätt ut många fyrtaktare. Motorn är nästan helt rök- och luktfri, har jämn tomgång och är mycket lättstartad även när den är kall. E-TEC-tekniken, som ägs av BRP, är väl utprövad i Evinrudes® populära utombordsmotorer.

FAKTA OM TEKNIKEN

E-TEC-motorn har injektorer med hög bränsleleveranskapacitet som kan begränsa cylinderns fyllnadsgrad (simulerar 200 cm³ i en 600 cm³ motor på tomgång). Motorn har individuellt kalibrerat bränsleflöde och injicerar en mycket exakt bränslemängd. Den har också en ny elektronisk oljepump med 73% högre oljeleveransprecision och kraftigt reducerad oljeförbrukning. Det nya tändsystemet IDI (Induction Discharge Ignition) ger omedelbar tändspänningsökning, vilket minimerar risken för tändstiftsfel och ger hög förbränningsstabilitet. I motorn finns även en inbyggd funktion för sommarförvaring.



BEAT THE EXTREME CONDITIONS



Denali Jacka
2890 SEK
Byxa
2690 SEK



Justerbar styrehöjare
2 343 SEK
619400074



Väska för styret
639 SEK
619530002

Se detta och mycket mer på www.brppac.se

LYNX



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



nytt & noterat

NYHETER NYHETER



Nu kan ännu fler undvika avgaserna!
BK-System har nu tagit fram förlängning av avgas-systemet till ytterligare tre modeller:
Polaris IQ Touring 600, Lynx V Pro 800 och Lynx Yeti 550. Se mer på www.bk-system.se

Konsten att bygga en koja
Highmark är en ryggsäck speciellt anpassad för skoteråkare. Den har ett airbagsystem som kan rädda ditt liv om du har otur att hamna i en lavin. Plats för spade finns och vikten är 2660 gram, den har en volym på 30 liter, priset är 8 799 kronor. Finns hos www.highsport.se



2010 års SnowRider Hood!
Vår nya hood finns nu att köpa i **SnowRider-shopen!** Den tunga SnowRiderjokern återfinns på ryggen. Den har hel dragkedja och många snygga detaljer. Priset är 599 kronor, bara att surfa till www.snowrider.se

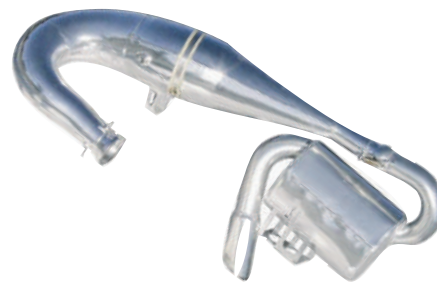
Nytt hjälmärke

PMC BIKE AB har fått ytterligare ett hjälmärke, **Scorpion Helmets**. Märket är det tredje största i USA och öppnat nu upp för försäljning i Europa. Hjälmarerna har en mycket hög kvalitet och har egenskaper som gör dem unika på många sätt. Det mest anmärkningsvärda är att kindkuddarna kan pumpas upp så att passformen i princip blir formgjuten. Ljudnivån blir dessutom klart lägre tack vare denna funktion, en inte helt oviktig aspekt.
www.pmcbike.se



Här har ni toppmodellen av cross-hjälmarerna **VX-17Air**. Skalet tillverkas av kolfiber, kevlar och glasfiber. Hakbandet har dubbla D-ringar. Går lös på 4 595 kronor.

Flaggskeppet bland integral-hjälmarerna **EXO1000Air** har:
· inbyggt solvisir
· Airfit
· Tre-kompositiskal
· Dubbla D-ringar för hakbandet
· Imfritt klart visir (mörkt visir är tillval)
Pris i butik 6 295 kronor



SLP Racing!

SLP har ett singelpipe system till alla **Polaris 800 CFI** från 08/09 som blivit uppgraderade med de åtgärder generalagenten gått ut med, samt de nya 2010 motorerna. Det är ett kanon kit för dig som inte nöjer dig med de 150 standard hästar som erbjuds. Med SLP Singelpipe system ökar du effekten med cirka 11 hästar. OBS! kräver ingen modifiering för bränsleinsprutningen, bara att slänga på systemet och gasa! Pris för SLP's singelpipe system till **Polaris 800 CFI** är 6 995 kronor. Titta in på www.motorhuset.com



Nummer: 5-09/10 Årgång: 13

Foto omslag: Torgny Liljedal

Utgivning nr 6 2010: 16 Mars

Annonstopp: 12/2-2010

Redaktör & ansvarig utgivare:

Björn Friström

bjorn@snowrider.se 070-2093961

Redaktör

Togga Liljedal

togga@snowrider.se 0250-20884

Redaktör

Stefan Sund

stefan@snowrider.se 0250-20884

Annonchef, nyhetsredaktör:

Marita Skommar

marita@snowrider.se 0250-20533

Ekonomi, annons, nyhetsredaktör:

Mikaela Friström

mikaela@snowrider.se 0250-20505

Annon, nyhetsredaktör:

Carina Boström

carina@snowrider.se 0250-22887

Annon, nyhetsredaktör:

Helena Ljungberg

helena@snowrider.se 0250-20505

Layout:

Ann-Sofie Dahl

annsofie@snowrider.se 0250-22885

Frilans:

Alf Sundström

Address:

Sägbacksvägen 8

792 91 Mora

Tel: 0250-228 85

Fax: 0250-228 83

Telefontid vardagar 8-16

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

Tryck:

Inlagan tryckt hos Sörmlands Grafiska på miljövänligt klorfritt papper.

Distribution:

Interpress

ISSN 1403-0144

Prenumeration & Shop:

www.snowrider.se

pren@snowrider.se

0250-22885

Telefontid vardagar 8-16

Pris: 6 nr (1 år) 289:- 12 nr (2år) 499:-



Tidskriften är TS-kontrollerad



Ledaren

Nu är det nedförsbacke!

Snön faller utanför redaktionsfönstret, vi ska visst få en livs levande snöstorm i hela Sverige enligt vädret på radion! Äntligen! Det är den 27:e Januari idag och det känns verkligen som det hela håller på att vända. Det börjar bli ljusare och inte lika svinkallt som det varit över jul. Är det någon mer än jag som hållit sig inne och tittat på TV i en hel månad? Fy fabian va kallt det varit. Men nu har vi som sagt nått kulmen och ser en ljusning. Vi har ett hektiskt halvår bakom oss och så här i efterhand kunde saker och ting inte utvecklats sig bättre för oss. Vi har fått tillökning på tidningsförlaget Otlas AB, både personalmässigt och då det gäller antalet tidningar vi driver. Som du kanske misstänker driver vi tidningen SnowRider, vi har också en bildtidning som heter Street&Strip. Det du inte visste är att vi från och med nu också äger tidningstiteln ATV&Terrängmagazinet som avhandlar allt då det gäller fyrhjulningar och tillbehör till dessa. I och med denna tidningstitel har vi numera 18 stycken tidningsutgivningar per år och mer än fullt upp året runt. Vi har anställt två engagerade journalister, vilket du kan kanske uppmärksammat under hösten? Stefan Sund och Torgny Liljedal är namnen på de båda nyförvärven i vårt lag och som kommer att skriva i alla tre tidningar. Det här innebär i praktiken att du kommer att få en mer varierad SnowRider framledes, då vi numera är fler som skriver artiklarna och alla är intresserad av olika slags skoterkörning. Stefan är veteranfantast, Torgny som är äldst är intresserad av allt som går sakta med pulka och innebär fikapauser, medan jag själv är pånyttfödd som lössnöåkare. Vi har också fått förstärkning på annonsfronten i och med Helena Ljungberg. Helena är för övrigt gift med Micke Ljungberg som ni säkert känner igen här i SnowRider då han hjälpt oss med våra provkörningar ett antal år nu.

Det är nu skotersäsongen börjar i min mening. De här mörka kalla månaderna i all ära, men visst är det väl trevligare att köra snöskoter när det är soligt och lite varmare väder. När man var yngre spelade vädret

mindre roll och skotersäsongen började i samma sekund som frostnätterna var ett faktum. Nu är man lite mer bekväm, har mindre tid och vill få ut lite mer av skoteråkningen än just sitta bakom ett styre och gasa. För övrigt måste jag passa på att tala om att en Yamaha MTX 162 med turbo och 270 hästar är det roligaste fordonet man kan sitta på när man ska ta sig fram i en meter lössnö. Jag har en!

BLS eller Bästa Led Skoter, är branschens äldsta och mest uppmärksammade test. Vi har i över ett decennium genomfört detta intressanta snöskotertest där vi årligen korat en vinnare bland årets sportmaskiner. Årets BLS blev tätare än någonsin och det visade sig att det bara skulle skilja några hundra delar mellan ettan och tvåan. Detta på över 500 sekunders körning. Mer om detta på sidan 12.

Det är dags att gasa vidare, håll i dig.

Eder Chefredaktör Björn Friström



DEN ÄR MER ÄN EN PRESTANDASKOTER.
DEN ÄR PRESTANDASTANDARD!

MX Z



brp.com



I MX Z 2010 har det inte sparats på krutet. Ojämförbar manövrering. Hisnande acceleration. Ergonomi i världsklass. Och massor av andra skäl som gör den värd att kallas ett nytt riktmärke i sin klass.

MX Z X-RS

+ 600 H.O. E-TEC
+ 800R PowerTEK

Andra MX Z-modeller

+ TNT 550F
+ X 1200 4-TEC



Rotax® E-TEC®

Rotax E-TEC-motor är en revolutionerande nyhet på marknaden! Den är utan tvekan den renaste och mest bränslesnåla tvåtaktsmotorn och konkurrerar lätt ut många fyrtaktsmotorer. Motorn är nästan helt rök- och luktfri, har jämn tomgång och är mycket lättstartad även kall. E-TEC-tekniken, som ägs av BRP, är sedan tidigare väl utprövad i Evinrudes® populära utombordsmotorer.

Hitta närmaste Ski-Doo återförsäljare på www.brpscandinavia.com

Be with the Right People: www.brpusersclub.com

DEN BÄSTA UTRUSTNINGEN FÖR DEN BÄSTA SNÖSKOTERN

Se detta och mycket mer på www.brppac.se



X-TEAM VINTER JACKA
3 590 SEK



**VENTILERINGS KIT
TILL SIDPANELEN**
534 SEK
860200328



A-ARMSSKYDD
1 267 SEK
860200047



ski-doo
BETTER RIDES. BETTER RIDERS.™



THE CASTLE
RACEWEAR

WWW.GLANSGARDEN.SE

Bästa Ledkoter



2010



BLS eller Bästa Led Skoter är en institution inom skoterbranschen! Vi är för en gångs skull tysta, håller käften och låter klockan tala.

Text: Björne

Bild: Torgny "Togga" Liljedal & Glenn "Glenny" Bergkvist



Bästa Led Skoter såg dagens ljus 1999 och har sedan dess varit en vettig måttstock på hur snabb en viss snöskotermodell är. Hur gör vi då? Vi tar helt enkelt årets sportmaskiner av varierande motorstorlek och kördom mot klockan på tre olika sorters banor som ska simulera en vanlig skoterled. Naturligtvis är banorna avlysta från allmänheten och vi har ett högt säkerhetstänk. Du ska med andra ord inte ta efter oss och köra ditt eget BLS på våra allmänna skoterleder. Vi använder oss av tre stycken olika chaufförer som ska köra alla maskiner på alla banor. Vi lägger sedan ihop den totala tiden på respektive maskin och får då till slut en maskin som använt minst tid för att ta sig runt alla banorna. Vi tar absolut ingen som helst notis om tekniska lösningar, köregenskaper eller användarvänlighet. Vi lägger alla personliga synpunkter åt sidan och har inga som helst flummiga poängsystem. Kort och gott, klockan talar och snabbast vinner!

Vem kör?

Vi använder oss alltid av kompetenta chaufförer och har kommit till den insikten att det krävs en riktigt vass chaffis för att sätta en bra tid på en 150 hästars 800-kubikare. Det har varit nära till hands att använda oss av vana skotercross-killar men också vana och

snabba led-män. Vi har ännu inte haft en kvinna med i vår BLS-test, kanske något vi måste ändra på till nästa år. I år kallade vi samman Micke Ljungberg, Emil Ottoson och Magnus Säfström. Micke har tävlat i skotercross men är framför allt en van led- och friåkare som kan åka skoter. För er som inte kommer ihåg att han faktiskt gjorde Europas första bakåtvolt med snöskoter och världens första med en 440-kubikare, talar jag om det just nu. Emil Ottoson är en av våra förare i Team SnowRider och tävlar till vardags i skotercross-klassen Pro Stock. Också Emil envisas med att göra bakåtvolt när tillfället ges och friåker så mycket det bara går. Magnus Säfström är vår ständige följeslagare och gammal medlem i Team SnowRider. Magnus gör inte bakåtvolt men provar gärna att slå runt framlänges så fort han hinner. Detta sker dock allt mer sällan då läkköttet blir sämre ju äldre man blir. Magnus är pensionerad crossförare som numera gärna drömmer sig tillbaka till forna dagar då han faktiskt var riktigt duktig. Säg inte detta till honom, men han är fortfarande snabb.... och gammal.

Okej, tre chaufförer, tre olika banor. Vi har faktiskt använt oss av samma bansträckning de senaste fem åren så du kan gå tillbaka till en gammal tidning och



Polaris Rush 600
"Liten, lättsvängd och följsam utan att vara svampig. En bra rolig nyhet"



Arctic Cat F8 Sno Pro
"Den bästa Arcticen för led-bruk hittills,
en riktig projektil"

jämföra tiderna. Det enda som skiljer åren åt är föret, temperaturen och snötillgången. Bansträckningen är densamma. Exakt samma.

Vi brukar börja med den "Snabba sträckan" som är en avstängd, bommad, oöpplad skogsväg som inte används vintertid. På denna sträcka har vi dels en starter, en tidtagare vid mål, en radarpi-stols-operatör samt två stycken walkie-talkieförsedda sträck-vakter utplacerade på banan. Du vet, säkerheten först.

Snabba

Snabba sträckan brukar vara en viktig grundpelare när vi ska ta fram årets snabbaste ledmaskin. Går en maskin sakta här kommer den helt enkelt så mycket efter att den inte hinner ikapp på mellan- och långsamma sträckan. Därför brukar aldrig alltför crossinspirerade maskiner placera sig bra i vårt test. Just detta tycker vi är helt korrekt då vi faktiskt ska kora årets ledmaskin, inte årets crossmaskin. Vi ska ju ta reda på vilken maskin som är snabbast under flera olika ledförhållanden. Vi hade en favorit detta år, och utan att tveka så pratades det mycket om Arctics F8. Motorn i denna maskin är helt grotesk och levererar över 160 hästar, vilket är helt fantastiskt. Vi visste också att Ski-Doo 800 och Dragon 800 brukar leverera här. Av någon anledning brukar dock Lynx 800 vara dålig på just snabba sträckan. Ska det gå fort så är det fulla 800 kubik som gäller. Vår F8 hade av någon outgrundlig anledning bara en 32-millimetersmatta monterad vilket vi redan från början misstänkte skulle vara någonting negativt. Vi kan också berätta att F8:n säljs med 38 millimeterskamar. Den vi fått låna av KGK var troligen en förserie-maskin som helt enkelt utrustats med en 32:a från början.

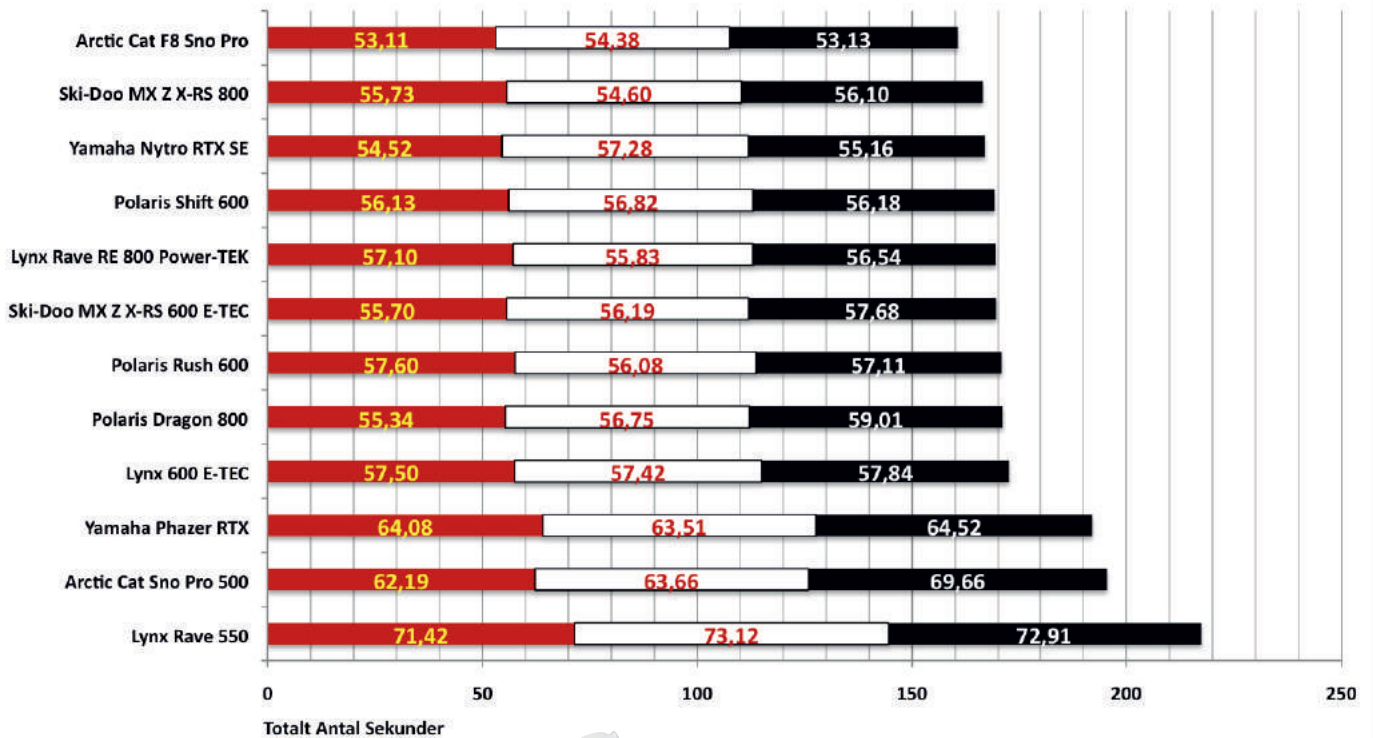
Vi kan när vi ändå snuddar vid ämnet mattor, nämna att Ski-Doo 800 säljs med 32-millimetersmatta, men kom till oss med en 44:a. Vi fick låna den av Motorhuset i Östersund. Vår Dragon 800:a kom från Haralds Båtar i Borlänge och hade också den en 44:a istället för den sedvanliga 38:n. Alla Lynx-maskiner kommer från Bengts Cykel&Motor i Borlänge, tackar för det Bengan! Övriga skotrar i detta test får anses som 100% standard. Alltså två 800:or som är tjuvtrimmade med några millimeter och en som är baktrimmad i och med lite mindre kammar.

Just det där med kamhöjden har visat sig vara direkt avgörande vissa gånger, framför allt då maskinerna har runt 150



Tider snabba sträckan

■ Micke □ Emil ■ Magnus



Ski-Doo MXZ 800 levereras med 32-matta standard, vår hade dock en 44:a monterad. Polaris Dragon hade också den fått sig en 44:a mot originalets 38:a. Arctic's F8 var en "Amerikamodell" och hade därmed en 32:a istället för en 38:a vilket hämmade den på de långsammare sträckorna.



I ett av de tuffare guppen på mellansträckan simultan-lossnade helt sonika de båda handtagsskydden på MXZ 800! Nu helt plötsligt fick Björn mot näsan storleksmässigt matchande öron. Kul för honom.



Då Ski-Doo 800 kom med SLP-skidor var det upp till Anders Näsén att stoppa tillbaka originalskidorna. Bra att ha en tam Bonäsare på gården under BLS.

Lynx 550

"Inget att köra på isen med, men då det svänger och det är gropigt är den underbar, helt klart en crossmaskin som är minst lika snabb som en 600 i händerna på rätt person"



hästar och det finns mycket snö på leden. Men låga kammar brukar också betyda lite högre topphastighet.

Högsta uppmätta hastighet

I Sverige får vi som mest köra 70 kilometer i timmen på skoterled. Detta är någonting vi respekterar och uppmanar inte till någonting annat än just detta. Vår snabba sträcka är avlyst och en privatägad skogsväg med breda avkörningszoner som allmänheten inte har tillgång till. Vi mätte den högsta hastigheten på vår avstängda skogsbilväg med radarpiistol. Denna mätning ska inte förväxlas med skoterns topphastighet vilket är någonting annat. Redan första repån på snabba sträckan var det en maskin som rent visuellt och ljudmässigt utmärkte sig. Gissa vem! Arctic F8 inte bara såg ut att gå snabbast, den lät också snabbast och gissa vad? Den var också snabbast. Med en toppnotering på 155 kilometer i timmen (med Micke) var den hela fem kilometer i timmen snabbare än toppnotering nummer två. Även om Arcticen utmärkte sig extremt mycket så var det faktiskt tvåan (med en toppnotering på 150 kilometer i timmen och Micke bakom styret) som förvånade oss. Yamahas Nytro RTX SE är riktigt snabb och framför allt riktigt trygg och inte alls lika lynnig som den var 2008. Då Nytron är en fyrtaktare jämför vi den med 600-klassen vilket blir mest rättvist. Nytro alltså rejält snabbaste 600:a. Om vi blev förvånade över tvåan, trodde vi knappt våra ögon när vi såg att Polaris 600 Shift hade den tredje snabbaste toppnoteringen med 145 kilometer i timmen och Emil bakom styret.

Trögfattad Shift

Högsta uppmätta hastighet är en sak, men kom ihåg att det är klockan vi kör mot. En snabb toppnotering behöver inte betyda en snabb tid på snabba sträckan. En maskin ska kunna uppföra sig också. Den ska svänga, bromsa och accelerera. Då vi räknade ihop tiderna insåg vi att det skulle bli jämnt. Vi trodde att Arcticen skulle vara överlägsen på denna sträcka, eller jag omformulerar mig. Vi visste att Arcticen måste vara överlägsen på denna sträcka om den skulle ha någon chans på långsamma och mellansträckan, då den bara hade 32-millimeterskammar. I våra diagram och listor ska du kunna ta fram vilka tider du vill. Du ska också kunna tolka de hur du vill. Man kan få svar på många olika saker genom att bara jämföra vissa siffror. Vi slår naturligtvis ihop respektive maskins tider till en klump som vi sedan

jämför med varandra. Varför inte jämföra mot förra årets test?

Arcticen hade inte bara den högsta uppmätta hastigheten, den behövde också totalt 160,62 sekunder på sig för att avverka snabba sträckan tre gånger med de tre chaufförerna. Tvåan på denna sträckan behövde 166,43 sekunder på sig och lystrar till namnet Ski-Doo 800 X-RS. Trea blev till slut Yamahas Nytro, endast en halvsekund efter Ski-Doo!!!! Riktigt bra. Fjärde snabbast var faktiskt Shiften? Ingen fattade någonting då den har 30 hästar mindre än en Ski-Doo 800 och 40 hästar mindre än en F8. Det verkar inte Shiften förstå då den behövde 169,13 sekunder på sig.

Långsamma

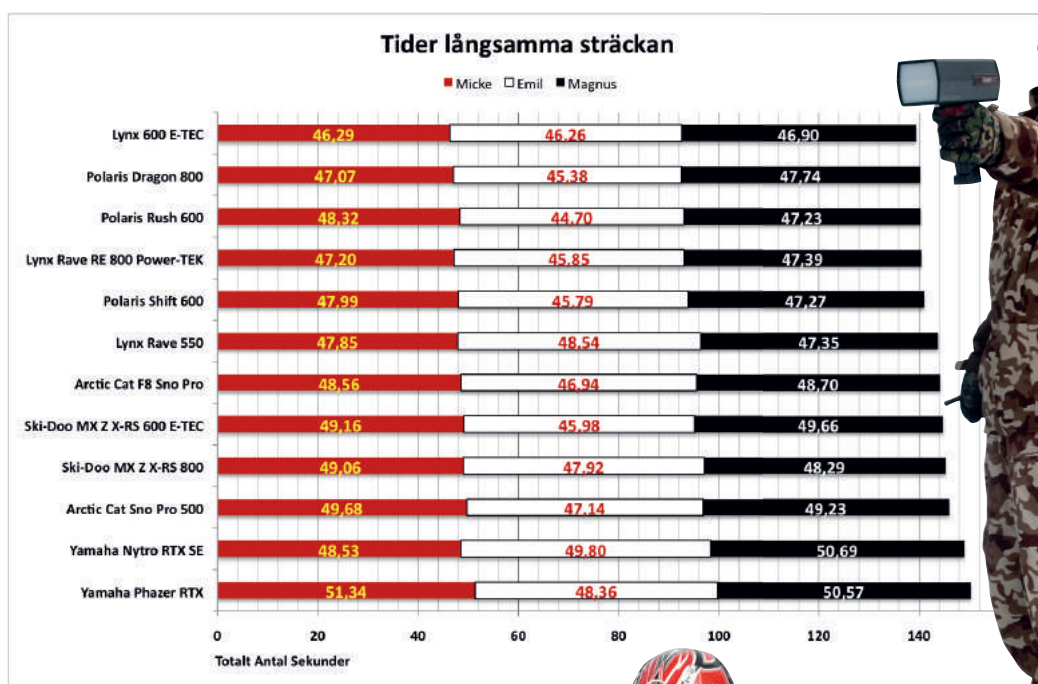
Vi förflyttade oss till den långsamma sträckan som är belägen på en myr. Fördelen att köra på en myr är att den saknar elaka stenar och stubbar som gärna knycklar till allt från A-armar till chassin. Kör vi sönder en av alla maskiner så är ju det hela lite förgäves. Ett komplett test är att föredra. Den långsamma sträckan är som namnet avslöjar, långsam. Den är knixig och premierar maskiner som driver, bromsar och svänger bra. Genom åren har det också visat sig att motorstarka maskiner är att föredra, även om de motorsvagare faktiskt kan överraska emellanåt. Även om kraft är nödvändigt för bra acceleration ut ur kurvorna, är det ännu viktigare med kamhöjd. Detta märktes direkt när det var dags för F8:n. Att den är starkast i fältet spelar mindre roll när kamhöjden är begränsad. Den kom direkt på efterkälken vilket vi befarade. Mycket kraft och mycket grepp behöver inte heller betyda att en maskin är snabb där det är knixigt. Här kommer någonting annat in i bilden. Körbarhet kan sammanfatta vad som behövs förutom kraft och grepp. Detta bevisas genom att Lynx 600 E-TEC tar ett stort steg framåt och konsekvent är snabbast på den här sträckan med alla förare. Grepp, kraft och körbarhet. Här överraskar också Dragon 800 genom att smyga upp på en andraplats och endast sex tiondelar efter, då det gäller totaltiden på långsamma sträckan. Hoppsan, här ser vi också Polaris Rush för första gången på en riktigt fin placering, endast en tiondel efter sin 800-storebror. Men hur klarade sig de mindre maskinerna då? Yamahas fantastiskt underhållande Phazer FX (som vi fick låna av Yamahacenter i Östersund, tackar för det) behövde totalt 150,27 sekunder på sig medan Lynx



Yamaha Phazer RTX
"Har alltid gillat den, går betydligt bättre än man tror, inget för toppfartsnoteringar"



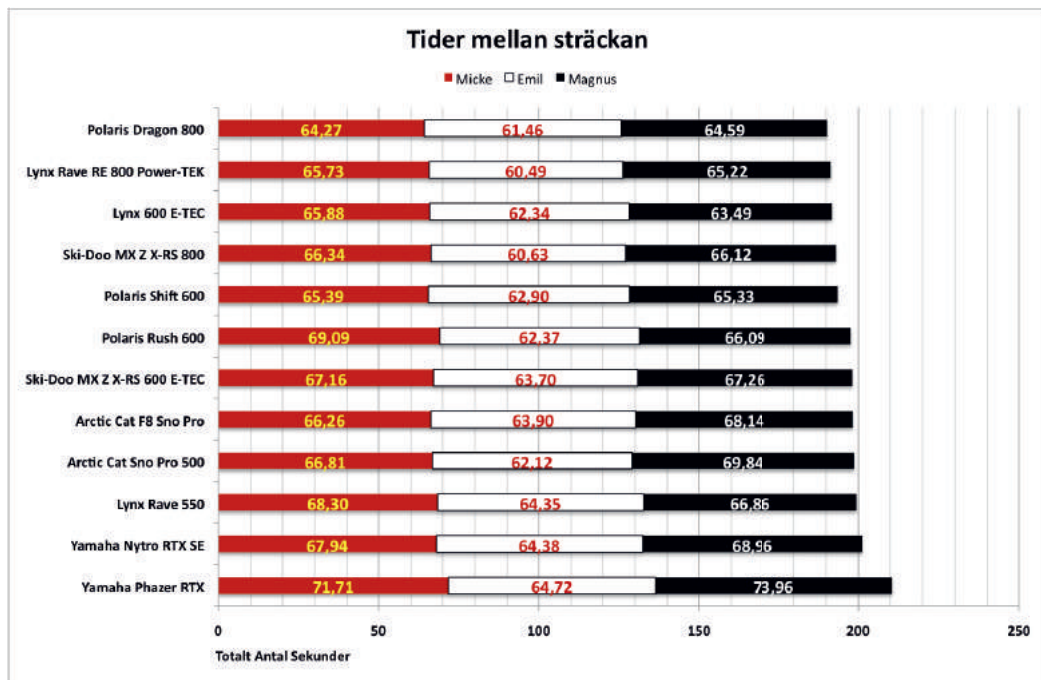
Radarmätningen är ytterligare en dimension i vårt test, klart värt att titta lite närmare på. Högst speed, behöver inte alltid betyda snabbast tid!



SnoPro 500
"Klen motor men rolig ändå, helt klart mest racing för pengarna"



Då vår tidtagare Frös fick oväntat förhinder i form av en utekväll med bowling dagen före, fick Grycksbos mest erotiska man Erik Hällberg ta över tidtagaruret. Detta gick bra som bara den då han är riktigt flink i fingrarna. Huruvida det var själva bowlingen eller utekvällen som fick Frös på fall förtäljer inte historien.



Polaris Dragon 800
"VM i lättkördhet och gör det man säger åt den, känns dock lite tam"



Lynx 600 E-tech
"Känns mer som en Ski-Doo, mycket racing, Fantastisk lättsam och att föredra framför en 800:a för många, en fantastisk maskin"

Vikter

Lynx Rave 550	246 kg
Ski-Doo MX Z X-RS 800	252 kg
Ski-Doo 600 XRS E-TEC	255 kg
Arctic Cat SnoPro 500	255 kg
Lynx RE 800 Power-Tek	259 kg
Lynx RE 600 E-tech	259 kg
Polaris Rush 600	260 kg
Yamaha Phazer RTX	263 kg
Polaris Shift 600	270 kg
Polaris Dragon 800 (elstart)	275 kg
Yamaha RTX Nytro	280 kg
Arctic Cat F8 Sno Pro	282 kg



600 E-TEC behövde dryga elva sekunder mindre för att avverka den långsamma sträckan. Inte så stor skillnad alltså. Som en jämförelse kan vi berätta att Nytron var dryga sekunden snabbare än Phazern.

Mellan

Mellansträckan brukar kräva det mesta av alla maskiner. Här går det överkligt snabbt samtidigt som det blir ordentligt gropigt och det svänger. Polaris Dragon 800 är en fin maskin som både har kraft och körbarhet. Den sticker inte ut på något sätt, kanske mycket på grund av sin lättkördhet och trevliga framtoning. Enligt mig är Dragon 800 en verklig favorit för all slags körning då den låter dig vara lite bättre utan att bitas tillbaka som till exempel Ski-Doo 800. Ski-Doos värsting tillrättavisar dig gärna bara för att påminna dig om att du inte är så bra som du tror.

Jag kom förresten på en sak då det gäller Ski-Doos 600 och 800. Förra året vägde dom in på strax under 240 kilo, i år en bit över 250 kilo? Är det fel på vår våg? Nej, svaret är enkelt. Årets Ski-Doo med beteckningen X-RS är förstärkta likt en crossmaskin och väger därför mer. I slutändan är det hela ganska ointressant, då vi vet sedan många år att vikten inte spelar någon avgörande roll.

Vem är snabbast på denna sträcka då? Polaris 800 Dragon tar knappt förstaplatsen på mellansträckan och gör det med knappa sekunder mot Lynx 800 Power-TEK som smugit i vassen under hela dagen. Vi ser också till vår förvåning att Lynx 600 E-TEC tar tredjeplatsen samtidigt som Ski-Doo 800 X-RS snor åt sig den fjärde. Hur har det gått i totalen, alla undrar?

Sammanfattning

Det har varit så in i bänken jämnt idag att vi inte har en aning om vem som är snabbast. Vad beror det på? Snöttillgången har varit måttlig och därför har det inte skapats vare sig stora vallar eller gropar. Sträckorna påminner därför mer än någonsin om en vanlig led, vilket i slutändan kanske har varit mer rättvist. Efter ganska precis 500 sekunder eller 8,5 minuters fullgaskörning under totalt olika förhållanden skiljer det bara tre tiondelar mellan ettan och tvåan, vilket känns fantastiskt konstigt. Att sedan trean rullar in 1,5 sekunder senare gör det hela ännu mer spännande. När vi ser vem som tar fjärdeplatsen fattar vi ingenting. Fjärdeplats-maskinen som är endast 2,45 sekunder efter årets BLS-vinnare heter inget mindre än Polaris Shift 600.

	Toppfart (km/h)			
	Micke	Emil	Magnus	Medel
Arctic Cat F8 Sno Pro	155,00	152,00	153,00	153,33
Yamaha Nytro RTX SE	150,00	144,00	147,00	147,00
Polaris Shift 600	144,00	145,00	143,00	144,00
Ski-Doo MX Z X-RS 800	142,00	143,00	142,00	142,33
Lynx Rave RE 800 Power-TEK	141,00	140,00	138,00	139,67
Polaris Dragon 800	143,00	139,00	134,00	138,67
Polaris Rush 600	136,00	141,00	138,00	138,33
Ski-Doo MX Z X-RS 600 E-TEC	138,00	135,00	140,00	137,67
Lynx 600 E-TEC	138,00	140,00	132,00	136,67
Arctic Cat Sno Pro 500	122,00	118,00	117,00	119,00
Yamaha Phazer RTX	119,00	118,00	116,00	117,67
Lynx Rave 550	106,00	101,00	103,00	103,33



Yamaha RTX Nytro
 "En perfekt allrounnskoter som känns solid, kan tänka mig att ha en"



Lynx 800

"Grym maskin som kräver sin förare för att komma till sin rätt, helt fantastisk när du vant dig med detta vilddjur, årets BLS-vinnare"

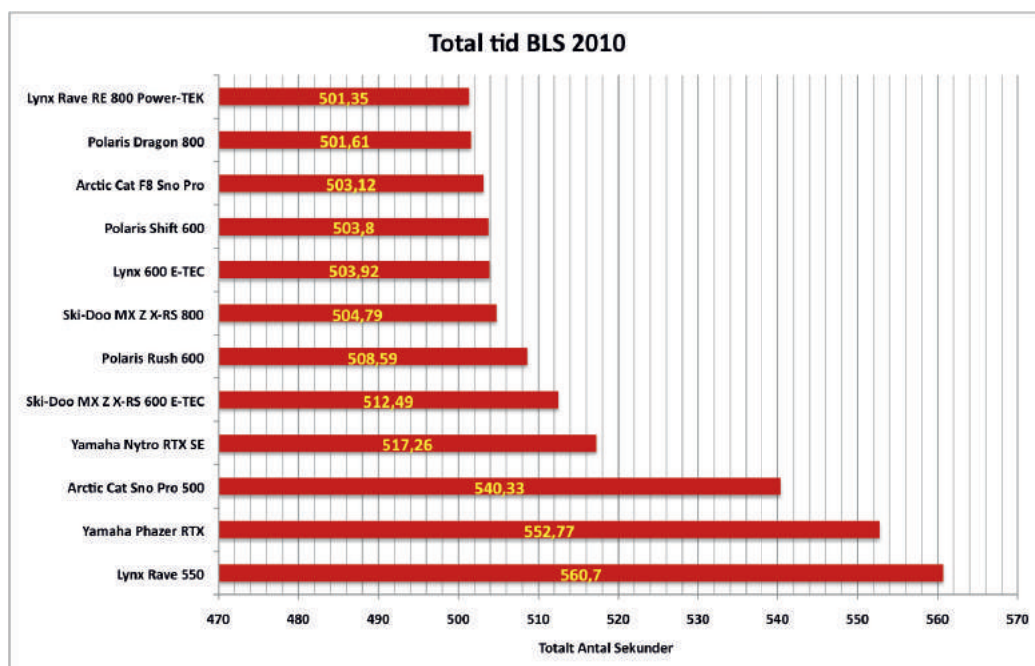


Polaris 600 Shift
 "Det är bara att hålla full gas, den klarar vad som helst, skulle det varit gropigare hade den klarat sig sämre"

Errh va? Ja du läste rätt och vi är lika förvånade som du, tills vi pratade med förarna. –Det var bara att hålla full gas, säger Emil. –Det finns ingen mer lättkörd maskin, säger Säfström. –Idag passade den här maskinen perfekt, hade det varit mer snö och mer knölar hade den inte kommit så här bra till, säger Micke. Och vi får konstatera att Polaris ekonomiracer är fantastiskt snabb under rätt förhållanden, för inte var det väl meningen att Shiften skulle spöa skiten ur Rushen? På tredjeplats hittar vi fjolårets vinnare Arctic Cat F8 som säkerligen skulle ha mer potential om rätt matta skulle sitta monterad. En sak är säker, den fungerar, den levererar och är fantastiskt snabb bara du kan hantera de 160 kusarna. På andra plats finner vi Polaris Dragon 800 som genom sin jämnhet och lättkördhet förtjänar en plats i toppen. Att sedan Polaris har svårt att hitta rätt då det gäller mappningen av insprutningen är ett mysterium. Den känns tam!

Årets BLS-Vinnare

Ska vi titta tillbaka rent historiskt så är Arctic den stora vinnaren då det gäller flest förstaplatser. Lynx har alltid dominerat på crossbanorna men samtidigt kommit lite i skymundan då det gäller BLS. Lynx resa från ett halvfärdigt ämne som var fallet så sent som i slutet av nittiotalet till nutidens snöprojektiler, har varit lång. Resan kan jämföras med den fula ankungen som helt plötsligt en dag var snyggast av alla. Idag är Lynxen överst i näringskedjan och äter alla andra till frukost på och utanför banorna. Lynx är inte bara snyggast utan från och med idag och ett år framåt också snabbast. Grattis Lynx Rave RE 800 Power-TEC du är bäst och årets BLS-vinnare. Eller som man säger i Finland när man är vänligt sinnad och riktigt glad. Laita moottorisaha siivulle, en halua sinulle mitään pahaa!!!



Ski-Doo 600 X-RS
 "Skitbra maskin som passar många, mycket racing över den, hellre denna än en 800"



Förstärk isen!

En passande produkt när isen är svag där leden går. Det är ett uppvattningsaggregat som förstärker sjöisar, man borrar ett 150mm hål i isen, och stoppa ner pumpen. Pumpa sedan upp ungefär fem centimeter vatten på isen åt gången för att få en bra is. Sen flyttar man till nästa hål och köra igen. Det finns även en släde till, för att frakta den i mellan hålen. Priset är 16 500 kronor plus moms. Fler bilder och en liten film hittar du på www.emv-ab.se



Stilren skapelse

M-Racing Mission OffRoad glasfiberhjälm för den som sätter värde på säkerhet och utseende. Det är en stilren hjälm som passar bra ihop med M-Racing 2010 klädkollektion. Det ingår en extra skärm som standardutrustning, hakspännet består av dubbla D-ringar den har en vikt på 1350 gram. Finns i tre färgkombinationer svart, röd/vit och blå/vit. Priset är 1 990 kronor. Läs mer på www.mp-asu.com/swe

Har du inga lovehandles?

Då ska du ha detta praktiska Grepper bälte! Det är perfekt om man har med barn eller någon som vill känna trygghet genom att ha ett bra tag i personen framför. Det är utmärkt till skotern, Mc, på hästen eller var hellst man vill kunna hålla sig kvar. Du införskaffar dig bältet hos www.hamrinr.se för 350 kronor



Marushin RS-MX Carbon

Här har man inte sparat på krutet för att få fram en ultralätt hjälm! Hjälmen är gjord i kolfiber och har ett dubbel D-rings spänne i titan. Inredningen är naturligtvis löstagbar för att enkelt kunna tvättas. Vikten på hjälmen är otroliga 850 gram +/- 50 gram. Vid provkörningarna så slås man verkligen av vikten eller rättare sagt avsaknaden av vikt, det är snudd på att man glömmer att man har den på sig. Den upplevs också var mer öppen än vad andra hjälmar är, vilket bidrar till en ökad sikt men också att den blir lite vindkänsligare. Finns i storlekarna XS-XXL jag upplevde att storlekarna var lite mindre än "normalt". Pris 3 998 kronor hos www.skoterbutiken.se.



Team Conversion Kit till Ski-Doo XP

Detta är alltså ett komplett kit som innehåller följande:

- *Team sekundär variator komplett med helix och fjäder.
- *Sekundär axel och till vissa modeller även det övre transmissions drevet.
- *Andra ramper till primär variatorn.
- *Annan primärfjäder.
- *Justerbara viktpinnar.

Detta kittet är givetvis uttestat av Team till respektive modell, sedan kan man själv finjustera efter sin körstil och önskemål. Den största skillnaden är backshiften och gassvaret i maskinen. Sedan håller den varven otroligt jämt och fint. Team uppger att detta kitt också kommer bidra med mycket svalare variatorer som i sin tur leder till mindre remslitage. Pris på Team Conversion Kittet är 7 495 kronor. För mer information kring detta kontakta gärna Motorhuset i Östersund på telefon 063-570020 eller via mail info@motorhuset.com.

Skoterburet brudpar!

Lördagen den 16 januari gifte sig Conny o Helena Näsen på funäsdalsberget. Vi på redaktionen önskar dem all lycka och är extremt stolta över Connys huvudbonad!

GRATTIS!



600 SNO PRO XC

100 % LEDRACER



” Jag, vi, alla som kört denna maskin älskar den, verkligen älskar den. Inte för att den är vettig, lämplig, trevlig eller mysig. Utan för att den är totalvärst och helt jävla galen.

Snowrider 5 08/09

www.arcticcat.se

600 Sno Pro XC bygger på vår framgångsrika tävlingsmaskin 600 Sno Pro och är registerad för körning på led. Vi vill inte gärna avråda från köp, men den som gillar att komma tvåa bör välja en annan modell.


ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.™

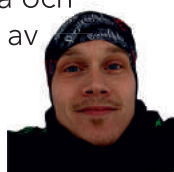
Arctic-Cat Cup 2010

Johan Eriksson hade grymt flyt runt banan och väljer spår som ingen annan. Trea i Pro Open finalen och en lite rullning i monsterfinalen blev dagens facit.



Vem skulle vinna? Vi hade det gamla och rutinerade gardet mot en hel svärm av ungtpappar!

Text: Stefan Sund
Foto: Stefan & Togga



Arctic Cat Cup är utan tvekan en av de mer intressanta snöskotertävlingarna i Europa, så också i år. Det var en vacker och för omväxlingskull inte benmärgskall Januari helg, som annars har varit mer regel än undantag denna vinter. Banan var riktigt fin med tanke på den inte så överdrivna mängden med snö. Till i år hade arrangörerna plockat bort tidtagningssystemet med transpondrar. Detta tillsammans med en engagerad tävlingsstab som jobbade som djur med att hjälpa och få bort skotrar i nöd, gjorde att tävling flöt på riktigt bra. Vi hade en del riktigt vassa förare från våra grannländer på plats, men vassaste kniven i lådan skulle ändå en svensk visa sig vara. Petter Nårsa krossade allt motstånd och vann både Pro Open och Monsterfinalen i stor stil. Det "gamla" gardet körde riktigt bra men stötte på problem i form av gula flaggor och andra skotrar som ville åka på samma plats vid exakt samma tillfälle. Petter är helt klart en hårt körande talang som kommer att regera långt tid

framöver, bara han får vara hel. Karl'n får ju knappt köra moped, har inte växt klart, precis slutat kolla på Bollibompa och väntar på att komma in i målbrottet! Han är med andra ord ung och faktiskt inte mer än 17 år gammal. Vi är fantastiskt imponerad av hans körning och inser att han är en ny Tapio, Åberg, Öhman och Eriksson.

Apropå Eriksson, Johan Eriksson alltså, han kan också köra skoter. Efter ett antal misslyckade starter med rullningar och ihopkrokningar, gjorde han på gammalt sedvanligt vis några riktigt roliga uppkörningar bara han kan göra.

Gammal är äldst. Fredrik Granberg kan än och imponerar fortfarande trots att han är runt 50 år, eller var det 39 han var? Strunt samma, han är skitgammal men verkar inte bry sig det minsta om det.

Hur som helst. Årets Arctic Cat Cup var det roligaste på länge och klubben ska ha en riktigt stor applåd för en väl genomförd tävling. 🌟



Kommer denna man bli våran starkaste lysande stjärna? Petter Nårsa bjöd alla på en underbart smidig och effektiv åkning, när han gjorde rent hus på prisbordet.



I Vårn vagn var det som vanligt fullt hus.

Publiken gör en inte så spontan våg för att hålla värmen.





Jeff Öjer i Team SnowRider gjorde sitt jobb och visade att han både kan behålla positionen efter en bra start och köra upp sig i ett heat vid en mindre lyckad start.



Att byta märke verkar inte vara något negativt för Marica Renheim som tog hem en total andraplats.



Dan Lang visade som vanligt upp sig från sin bästa sida både på och utanför banan.



Hemma föraren Pontus Engström tog en fin andraplats i Pro Stock efter en grym uppkörning.



Desiree Stolt var stabil i damfältet och tog båda finalerna och så klart även totalen.



120 kubiks klassen som kördes i pausen var ett roligt inslag, kan man hoppas på en hel serie för dessa små tuffingar?

Inte ens blixtsnabba funktionärer kunde rädda segern till Anna-Carin Karlsson.



När Olle Olsson inte kan vurpa på banan på grund av skador så gör han det i depån.



Tvåan i Monsterfinalen blev den snabbe normannen Ståle Eggen.

Den eviga tvåan? Skämt å sidos så lyckades Johan Lidman riktigt bra i Arctic-Cat Cup, två i både Pro Open och Monster finalen.



Nej, det är inte Usain Bolt du ser utan bara två glada Ski-Doo förare.



Nu syns det inte hur mycket Emil darrar och varför han darra råder det delade meningar om.



Mattias "Råtten" Lönn spänner musklerna, men det räckte ändå inte fram till finalen denna gång.



Guldet i Pro Stock gick till den här mannen, Miikka Peteri från Finland.

Resultat

Monsterfinal

1. Petter Närsta (Open), Moskosels SK, Lynx
2. Johan Lidman (Open), Älvsbyns MS, Arctic Cat
3. Ståle Eggen (Open), Tydal MK, Polaris

Pro Open

1. Petter Närsta, Moskosels SK, Lynx
2. Johan Lidman, Älvsbyns MS, Arctic Cat
3. Johan Eriksson, Team Walles MK, Polaris

Pro Stock

1. Miikka Peteri, LaMK, Polaris
2. Pontus Engström, Östersunds SSK, Polaris
3. Risto Juujärvi, LaMK, Polaris

Dam 600 total

1. Desiree Stolt, Umeå AK, Ski-Doo
2. Marica Renheim, Lima MS, Lynx
3. AnnaCarin Karlsson, Älvsbyns MS, Lynx

Ungdom 14-16

1. Eetu Karjalainen, Vuokatti Racing ry VRC, Ski-Doo
2. Nisse Kjellström, SMK Söderhamn, Polaris
3. Balder Nääs, Hede Viken SSK, Lynx

Ungdom 12-13

1. Robin Ottosson, Vilhelmina MK, Arctic Cat
2. Magnus Reiten, Singås MK, Ski-Doo
3. Martin Moland, Alta SSF, Lynx

Teamet som höll rent på banan, de gjorde allt för att tävlingen skulle gå så smidigt som möjligt.



Yamahas övertag!



- Överlägsen driftsäkerhet
- Lägsta bränsleförbrukningen
- Lägsta driftkostnader
- Lättast att starta
- Högst andrahandsvärde
- Lägsta miljöpåverkan

Mer info på www.yamaha-motor.se/produkter/snoeskotrar



RS VIKING PROFESSIONAL

VENTURE MULTI PURPOSE

VENTURE LITE

RS VENTURE GT

RS VENTURE TF

Handelsbanken Finans

YAMALUBE

YAMAHA
2 YEARS
WARRANTY

Miljösmarta långdistansare
www.yamaha-motor.se

 **YAMAHA**

Turista på skoter i Sälen

Snöskoterparadiserna är många i detta land, och vi tittar lite närmare på Sälen denna gång!

Text: Togga Liljedal
Bild: Togga där inte annat anges



Namnet Sälen har inget med djuret säl att göra. Namnet kommer från ordet sel och betyder på lokal Svenska, fäbod. Oavsett om man är skoterburen eller har satt fast skidorna på fötterna, känner man nog till Vasaloppet som i modern tappning faktiskt går åt fel håll. Skidtävlingen Vasaloppet kördes första gången 1922 och händelsen som var upphovet till det hela, hände för knappt 500 år sedan med Kung Gustav Vasas flykt, men då ifrån Mora till Sälen. Historien anses vara den händelse som gett den största turisteffekten i Sverige. Det är inte alltid vi har möjligheten att citera en historisk och välkänd profil i Snowrider. Men här kommer ett från Carl von Linné som 1734 efter sin genomresa i Sälen släppte en riktig dräpare. "Folket här i socknen är mycket fritaligt, språksamt och djävrt. Manfolket se väl ut, kvinnfolken äro fulare, alla hava mest raka och spetsiga näsor, och äro alltså tredje variationen av Dalkarlar". Om det stämmer kan du själva avgöra när du anländer till Sälen. Dom första fjällturisterna kom till Sälen i slutet av 1800-talet. Dåvarande Banverket hade lagt räls ända fram till byn och 60 ekipage med häst och släde tog anläggande gäster vidare mot pensionat och lokala bönder som ordnade kost och logi. Den mest revolutionerande händelsen för Sälen var normannen JW Clüwer som 1933 byggde schabraket som idag är Högfällshotellet. Tänk om han visste att under högsäsong nu för tiden, finns det runt 80.000 personer som rör sig i området.

Krock på led

Sälen är ett snösäkert och egentligen ett utpräglat skidområde. Både sådana där som åker nedför, men även rena apelsinskalare som gnuggar sig fram i spåren. Kraschen var oundviklig när

skoterförarna också ville dela på kakan. Sälen har både skog och kalvfjäll, som lockar skoterturisterna till området och idag finns det 37 mil preparerade leder. Men det har inte alltid varit självklart hur och vart lederna ska dras. Olika grepp har tagits för att råda bot på problemet och ofta har skoteråkarna fått stryka på foten. Det har provats att köra med kompisleder där skotrar och skidåkare samsas på samma led, men krocken var total och större delen av projektet lades ner. Sälen är idag ett reglerat område men bjuder ändå på en hel del friåkning. Fjällvägen delar själva turistområdet i två delar. Norra delen är helt reglerat och förutom en enda ynkelig led, helt förbjuden att köra skoter i. Den södra delen däremot är precis tvärtom med friåkning förutom två små ynka områden som har helt skoterförbud. Vart du får och inte får åka, hittar du i broschyren "På rätt led i Sälenfjällen" där du också hittar en ledkarta.

SM Rätt & Slätt

De tilltagna friåkningsytorna består av ett antal fjäll på den södra delen av fjällvägen och alla förare kan hitta något som passar just deras körstil. Det är också lätt att hitta i Sälen då alla leder är väl uppmärkta med kryss och skyltar med destination och avstånd. Lederna ägs av Malung Sälen kommun som har en person anställd för att se till att de är uppmärkta och i gott skick. Ett unikt koncept som enligt dom själva endast finns där och ingen annanstans. Under två år genomför intressenter i området ett projekt med en budget på cirka 3 miljoner kronor. Projektet heter SM Rätt & Slätt och ska verka för att skoterturismen utvecklas i området. Ett av de stora målen är att sprida skoteråkandet över större geografiska områden, än bara koncentrerat till själva turistområdena. Kontinuerlig skötsel av lederna bekostas med ledkort som rekommenderas att köpas, men är helt frivilligt.

Många olika mål

Om och när du ska åka skoter i Sälen ska du göra allt för att undvika turistfällan att endast åka skoter mellan Högfjällshotellet och Tandådalen. Leden mellan dessa liftsytter är cirka en mil, rak och pistad med maskin. Många nöjer sig med denna lilla strapats, men samtidigt missar de ett gäng med trevliga resmål. Bege dig hellre till något av de andra resmålen som är rekommenderade i fakta om Sälen. Är det riktigt toppenväder finns det inget som slår turerna uppe på själva kalvfjället. Men skulle det vara det



Foto: Tony Ekström
Sälens Snökoterklubb's stuga. En välbesökt samlingsplats för likasinnade skoternördar.



Foto: SkoterAdventure
Välbrändans skoterservering



Det finns vindskydd utplacerade på lämpliga ställen runtom Sälenfjällen. Det här vindskyddet finns vid vasaloppsspåret.



Området är väl skyltat och det jobbas stadigt på förbättringar i hela ledsystemet.

Fakta om Sälen

Köpa skoterkort
Dagkort 100kr, Säsongskort 750kr

De flesta bensinstationer.
Uthyrningar och safaris med skoter

Skoter info Centret
0280-20135
X6784027 Y1363708

Turistbyrån
0280-18700
X6784840 Y1363469

Vatufjäll Stöten
0280-75084
X6798045 Y1343557

Ica Nära Rörbäcksnäs
0280-80007
X6782937 Y1338849

Cave Outdoor
0280-80080
X6782873 Y1338900

Lima Handel
0280-31043
X6762965 Y1366946

Stinas Kiosk & Pizzeria
0280-22116
X6777719 Y1365916

Café Dalen
0280-83082
X6813204 Y1354612

Skotervänligt boende

Sälen Ski Lodge
0280 - 20135
X: 6784027, Y: 1363708

Joängets Fjällgård
0280 - 33031
X: 6788149, Y: 1346952

Olarsgården
0280-21029
X: 6786462, Y: 1358391

Transtrands Kursgård
0280-22370
X: 6777647, Y: 1365316

Gräshedens Vildmarksby
0280-18700 (bokas genom turistbyrån)



Vågar du inte navigera själv över Sälen's vidder, kan du hyra in dig på guidade turer. Tillhör du den där coola typen är detta inget för dig.

Gula kryss finns det massor av i Sälen. Väl uppmärkta leder som fungerar även i väder med stormstyrka.

Skotermål

Rausen Kojan vid Ransjön, Normäs
Kärleksravinen
Toppstugan Huskläppen
Normäs skotercafé
Café Dalen
X6813204 Y1354612
Näsfjällets Servering
Hemfjällsstugan
Biggans, Rörbäcksnäs
Välbrändans fäbod
Bystugan Evertsberg
Långberget, Värmland

Uthyrning och skoterguidning

Sälens snöskotersafari
0280-20398
X6786112 Y1359808
X6785356 Y1356214

Skoter Adventure, Tandådalen
0709-805016, 17
X6788084 Y1348534

Sälens skoteruthyrning
070-50 90 800
X: 6786836, Y: 1343406

Kläppen
Statoil lindvallen
Fjälläventyr Ab (högis)
Skoteradventure(Tandådalen)
Iceland.se (Hundfjället)
Hundfjällets skoteruthyrning(Hundfjället)
Cave outdoor(Rörbäcksnäs)
Nårdalens skoteruthyrning(Stötenkorset)
Stötens skotersafari(Stöten)
Näsfjällets skoteruthyrning
Thrima (ligger mellan Högstrand och Fulnäs)

Skoterterminaler

Mikkelsbo
Högfjällshotellet
Görälvbron
Tandådalstjärn
Biggans, Rörbäcksnäs
Huskläppen



Alla är vi nybörjare och måste få grundläggande instruktioner. -Här rycker du för att skotern ska starta. Du gasar med höger tumme. Bromsen sitter på vänster sida. Ser du en ren, stannar du. Du får inte jaga renar med skotern.



Foto: SkoterAdventure

minsta dåligt väder, blir kalfjället istället ett totalt värdelöst mål, men då finns det många bra alternativa rutter. Planera då om och kör i skogsterräng ett varv runt själva Sälenfjällen, ta en sväng upp till Hundfjällets topprestaurang, ta samma väg ner igen och fortsatt din rundtur för ett stopp vid Välbrändans fäbod. Ta sedan vägen tillbaka över Hemfjället och Sälffjället för att göra din cirkeltur komplett. Annan skogsåkning med myrar och annat roligt, finns parallellt med Vasaloppsspåret. Känner du för att följa samma spår som Gustav Vasa är Evertsbergs bystuga ett bra ställe att vända på, efter en matpaus i deras restaurang.

Kärleksravinen

Ett måste för alla skoterburna i Sälenfjällen är Kärleksravinen. Oavsett du är en touringåkare, dragandes på en pulka, knöfull med fru och barn, eller att du anser dig själv vara en extrem förare, ska du åka dit. Tänk dig en halfpipe för skoteråkare. Egentligen är det tre raviner som tillsammans bildar ett lekområde för äldre vuxna och ungdomar på skoter. Det finns drop, överhäng och kickar för den som vill köra lite extra extremt och du kan för en dag bli en riktig sledneck och bli dina kompisars största idol. Nä, tänker du som åker långbandare med BK system och fiskehåll i släden. -Det här är inget för mig! Faktiskt kan du njuta här lika mycket som alla andra. Gräv en solgrotta, gör upp en brasa, dela ut ett par korvar med bröd och sysselsätt barnen. Nu har du två alternativ. Antingen gör du sällskap i grillningen och kollar in alla andra som har tagit sig till ravinen, eller så visar du upp dina alldeles egna färdigheter i skoterkörning. Man behöver inte vara värst för att ha kul. Åk i mitten,



Foto: SkoterAdventure
Kärleksravinen måste du besöka om du är i Sälen och är skoterburen.

stå på dynan, släpp en hand från styret och våga dig på en "No foot med Head twist". Känn dig fri och var på ditt eget lilla sätt lite wild and crazy.

Matställen

Vad ska ett resmål innebära? För 9 av 10 av oss skoteråkare brukar det vara ett eller annat matställe. Antingen siktar vi in oss på ett vindskydd med kaffe, choklad och bullar i högsta hugg eller så tar vi hjälp av någon fyndig företagare med en alldeles egen servering ute i tjotta hejti. Det finns matställen i Sälen där du turar en kort bit och det finns ställen som ligger lite längre bort. Ett bra, offentligt och skotervänlig matdestination är Normäs skotercafé. Normäs ligger cirka fem mil från Sälen men deras Älgburgare är efter en stunds avkopplande skogsåkning, bland det godaste du kan stoppa i dig. Inom kortare avstånd tar du dig till Hemfjällsstugan eller till Storfjällsgravens stuga.

Boende

I stugområden och runt de stora skidläggningarna är det oftast skoterförbud. Som exempel kan nämnas Lindvallen som genom Skistar har ett totalförbud mot skoter. Det finns önskemål om en skoterled till Mc Donalds vid Lindvallen men det är ett stort nej, så fort man yppar ordet skoter. Högfjällshotellet är den enda anläggningen av de stora, som egentligen har någon form av skotervänlighet. Givetvis får du inte parkera framför dörren, men det finns en skoterterminal inom gångavstånd. Se dock till att du har ett riktigt bra lås för att slippa otrevliga överraskningar. En stark rekommendation är att förlägga ditt sovande till Transtrands kursgård eller Gräshedens Vildmarksby. Skotervänliga och parkera



Foto: Tony Ekström
På andra sidan älven finns det riktigt stora myrmarker, med massor med orörd snö.



Inom själva turistområdet runt skidläggningarna är det hårt reglerat vart man får åka. Stora gula skyltar likt sådana som militära skjutområden har, ska göra att du inte missar ett förbud.



Bensinstationerna ligger lämpligt till både för bilar och skotrar.

Verkstad

Statoil Lindvallen
0280-26065
X6787467 Y1352734

Skoter adventure, Tandådalen
0709-805016, 17
X6788084 Y1348534

Thrima gudmundsättagård

CMS, Christian Haltiner
0706-671407

Johan Brodin
0706-848181

Drivmedel

Shell, Sälen's by
0280-20235
X6785561 Y1363173

Statoil, Lindvallen
0280-26065
X6787467 Y1352734

OKQ8, Sälenvägen
X: 6784966, Y: 1363313

Preem, Stöten
X: 6798036, Y: 1343549

Preem, Tandådalen
X: 6788031, Y: 1348544

framför dörren möjlighet. I stort kan man säga att det bästa är att söka sig till de mindre stuguthyrarna men tänk på att fråga innan, vad som gäller för just det området.

Hyra eller safari

Sälen är en välsmord turistattraktion där man kan slå mynt av i princip allt. Många turister kommer från öst och syd och många av dom kan knappt stava till ordet snöskoter. Än mindre har dom någon erfarenhet av att köra ett fordon som tar sig fram på snö. Men viljan att prova på finns där och jag har många gånger stött på turister som ser upp till mig, som har en egen skoter. Dom står där och hoppas att jag ska uttala frasen, ska du hänga med på en sväng? För att jag ska slippa detta obehag, att ha någon 94 kilos klump som trots instruktioner alltid burkar åt fel håll, finns det till min lycka, både skotersafari och skoteruthyrning. Det är lite spännande att möta 20 stycken fyrtaktande bandfordon med 40 stycken förare och passagerare. Visa dom respekt, stanna upp så att de kan passera och njut av deras livrädda uttryck när de passerar i 50 kilometer i timmen. Ett tips för medföljande kamrater som vill åka skoter är att hyra en egen. I en inte alltför knepig ekvation går det att räkna hem en dagshyra på 700 kronor för en dag, utan att bli mörkrädd. Betänk hur mycket det egentligen kostar med egen skoter i försäkringar, olja, servicar och värdeminskning.

Verkstad

Oavsett standard och årsmodell går det alltid sönder någonting och alltid vid fel tillfälle. Förutom olika säkra ställen för reparation som till exempel Statoilmacken vid Lindvallen, finns det minst två olika ambulerande reparatörer. Riktigt praktiskt att få skotern reparerad på plats av någon kunnig och i de flesta fall kostar den tjänsten inget mer än att lämna in maskinen på en fast verkstad.

Jag har många göteborgare och stockholmare med stuga i Sälen som kör sönder under helgen. Dom åker hem och jag reparerar maskinen tills de kommer upp nästa gång, berättar Christian som har en av de ambulerande verkstäderna.

Sälen är ett bra område att åka skoter i, men se till att du vågar åka utanför själva turistområdet. Planera för några längre turer och vad du än gör, missa inte kärleksravinen vid bra väder. ❄️



Foto: SkoterAdventure



Foto: Tony Ekström



Sugen på att hyra eller bli guidad. Hos Skoter Adventure i Tandådalen åker du 2009 års modell av Lynx Rave 550.

Surftips

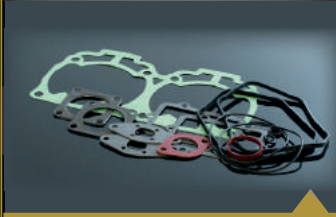
På rätt led i Sälenfjällen - www.w.lst.se/upload/30/13_09salen.pdf
Sälens Snöskoterklubb - www.salenskoter.se
Sälens Turistbyrå - www.salen.se



Utbytes vevaxel
Från: 4995,-



Utbytes cylindrar
Pris: 3495,-



Wiseco toppsats
Från: 450,-



Wiseco kolvsats
Från: 1295,-

Utbytessystem på cylindrar och vevaxlar.

Wiseco smidda kolvar och packningssatser till flertalet märken och modeller.



TEAM VARIATOR
Variator TSS04: 2600 kr
Helix: 1495 kr
Fjäder: 300 kr



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

Drivmattor i drivor!



Drivmatta 38x307x38mm
Delning 2.52
Öppna fönster m. skoning på varje
För internaldrift (behövs EJ Non-Slip drivhjul)
Artnr: CAMO3075
Pris: 4 695 kr



Drivmatta 38x307x44mm
Delning 2.52. Öppna fönster m. skoning på varje.
För internaldrift (behövs EJ Non-Slip drivhjul) Shore (hårdhet) 80
Artikelnr: CAMO9071
Pris: 5 995 kr

Drivmatta 40,6x348x44mm
Delning 2.86
Öppna fönster m. skoning på varje.
Krävs Non-Slip hjul
Artnr: CAMO2803
Pris: 5 995 kr



Drivmatta 38x305x44mm Racing
Delning 2.86
Öppna fönster (stora fönster) m. skoning på varje.
För internaldrift (behövs EJ Non-Slip drivhjul). Shore (hårdhet) 90
Artnr: CAMO9128R
Pris: 6 495 kr

Drivmatta 38x365x44mm
Delning 2.52
Öppna fönster m. skoning på varje
För internaldrift (behövs EJ Non-Slip hjul)
Shore (hårdhet) 75
Artnr: CAMO9143
Pris: 7 495 kr



Drivmatta 38x305x44mm
Delning 2.86
Öppna fönster m. skoning på varje
Krävs Non-Slip hjul
Artnr: CAMO2883
Pris: 5 395 kr



Drivmatta 38x307x44mm Racing
Delning 2.52 Öppna fönster (stora fönster) m. skoning på varje för internaldrift (behövs EJ Non-Slip drivhjul) Shore (hårdhet) 90
Artnr: CAMO9067R
Pris: 6 495 kr



Drivmatta 38x307x44mm
Delning 2.52
Öppna fönster m. skoning på varje
Krävs Non-Slip drivhjul
Artnr: CAMO2517
Pris: 4 995 kr

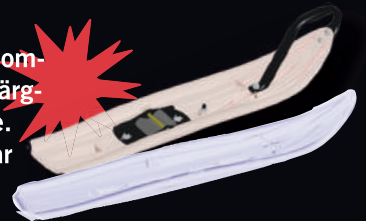
Beställ din nya
SLP katalog!



SINGELPIPA
Polaris 800
11 HK
Pris: 6995 kr



POWDER PRO SKIDA
Komplett med styrstål och competition fäste. Finns i flera färger. Nu hemma i Bright white.
Pris: 3995 kr/par



**MOTOR
HUSET**

www.motorhuset.com

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

SNOW rider

Tävling



Emilia Dahlgren

Vinn

Hoody

Tuff vindtät fleecejacka med huva. Meshfoder. Dragsko nertill. Fickor med dragkedjor. Spänntamp runt handleder. Storlek 2XS-2XL. Värde: 1 245,-

Chris väst

Quiltad väst i Polish Twill. Fleece på insidan av krage. Dragsko nertill. Passar bra som extra värme plagg utan på Hoody. Storlek XS-2XL. Värde: 995,-

Halifax byxor

Byxa i Poly Oxford. Vind- och vattentät. Kan kopplas samman med jacka. Dytway® membran. Dragkedja och spänntamp nertill på benen. Snöläs. Dragskydd i midjan. Isolerande material vid stuss och knä. Avtagbart bälte. Kan kompletteras med justerbara OE-godkända skydd. Storlek XS-2XL. Värde: 1 595,-



Vinn skoterkläder från Halvarssons

Vinn en super outfit från Halvarssons. Passar både kille och tjej. Jacka, byxa och väst, allt kan bli ditt. Hur då? Jo, du komponerar den allra bästa hejar-ramsans tillägnad den nya tjejen Emilia Dahlgren, som kör skotercross med Halvarssons kläder. Samt svara på några frågor.

Gå in på www.snowrider.se och klicka på tävlingsknappen, där hittar du allt. Vi vill ha ditt svar senast den 15/3-10. Vinnaren presenteras i SnowRider nr 1 1011. Lycka till.

Halvarssons

Juryn består av personal på SnowRiderredaktionen samt Marie på Jofama. Beslutet kan inte överklagas. Ev. vinstskatt betalas av vinnaren själv.

WWW.SNOWRIDER.SE

Läsar Test!



Test av: LaCrosse Reunion II™

Att vara stolt som en tupp fick en helt ny innebörd när jag blev tillfrågad att prova ett par LaCrosse stövlar. Jag hade aldrig fått förtroendet någonsin att testa något överhuvudtaget. Vid testets början var det fem plus och det hade inte kommit någon snö, men ambitiös som jag var, vägrade jag att gå ut utan mina stövlar. Sprättandes hade jag dom på mig när jag skulle hyra film, handla mat, lämna barn på dagis och på min mammas födelsedagskalas. Under första testveckorna kom jag underfund med att skorna var lite tunga och klumpiga. Men någonstans därinne förstod jag att skorna aldrig skulle kunna få mig att se bättre ut och att de var ämnade för något helt annat.

Första egentliga testen var när jag i 27 graders kyla skulle upp på fjället och fota. Från tidigare erfarenheter av att frysa hade jag blivit ullfantast, men den här dagen missade jag helt och tog ett par tunna, dagsgamla bomullstrumpor istället. Iväg bar det och efter två mil kom jag på mig själv, att trots mina tunna strumpor frös jag inte alls om mina fötter. Test, check and done. Dom kraftiga LaCrosse stövlar som jag testat är starkt rekommenderade från mig i sitt rätta element, det vill säga i kallt väder och snö. Att de har ett finurligt snöskydd och inte alls känns tunga när dom är i sitt rätta element är bara en bonus.

/ Togga

Test av LaCrosse Whitney II

Jag blev såklart jätteglad när maken kom hem med dessa vinterkängor och bad mig att testa dem. Men jag hade aldrig hört talas om namnet LaCrosse och hade inga större förhoppningar på att de skulle lyckas värma mina "permafrost-fötter".

Det jag lite bistert med en gång kunde konstatera var att kängorna krökte mina tår en aning när jag drog på dem. Jag har storlek 40 och kängorna hade storlek 8, så jag tror att de är små i storlekarna. Nu tänkte ju inte jag ge mig så lätt, utan valde helt enkelt att bortse från att de var lite trånga. Resten är en riktig kärlekssaga.

De är perfekta i sin utformning med mjukt och följsamt skaft, enkel snörning, snöläs som förhindrar snö att komma in i skaftet och tjock sula så foten kommer upp från marken och bort från kylan. Det enda negativa jag kan säga är att ena skon drar ner min strumpa och det i sin tur orsaker aningen obehag. Men jag promenerar till jobbet i dem, leker med barnen i djup snö, handlar i dem och har till och med fått lystna blickar kastade efter mig, av skoteråkande tonårsskillar i skolmatsalen (eller åtminstone fick skorna det). Har dock inte provat dem i skotersammanhang.

Jag skulle vilja påstå att LaCrosse Whitney II har räddat livet på mig. Eftersom tidningen Snow Rider har tagit min man till fånga och gjort honom livegen, måste jag sköta alla hämtningar och lämningar på dagis själv. Med tre döttrar under 4 år, så känns det som att jag ska bestiga Mount Everest varje morgon. Men när jag snörat på mig kängorna, känner jag mig redo att dra en syskonvagn och en enkelvagn i -29 grader till dagis. Och jag är inte ens sur!

Nej, ni kan behålla maken och fortsätta att överösa mig med bra produkter. Finns kängorna i barnstorlekar?

Trots den bistra kyla som rått, är det endast tårna som har börjat svalna en aning när jag har varit ute. Och det skulle ju kunna bero på att kängorna är lite små åt mig. Jag har valt att ha tunna yllesockor på fötterna när det varit som kallast. Inga skor har någonsin varmt mina fötter som dessa – Jag är kär!

/ Ann-Sofie Sund



Duells
Riders choice

IT'S MORE THAN
JUST A SNOWMOBILE.
IT'S MY WILD SIDE.



Castrol Snow Race 4T



Castrol Snow Race 2T

Castrol Snow Race snöskoterolja

Castrol Snow Race olja är högkvalitativ syntetisk olja som är speciellt utvecklad till avancerade och högpresterande snöskotrar, för att fungera optimalt även när det är som allra kallast. Finns till både 4T och 2T snöskotrar – ger ett suveränt motorskydd och optimal motoreffekt under alla förhållanden och temperaturer. Är också lämplig till blandning med såväl blyad som blyfri bensin.

www.castrol.com/se

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.



Långtestarna

En kort presentation av redaktionens skottrar

Varje år försöker vi hinna klämma så många mil det bara är möjligt med våra egna skottrar. Fyra män och fyra lika potenta skottrar ska testas under säsongen. Det är skottrar som av olika anledningar har väckt vårt intresse och vi vill testa dom lite extra. Micke Ljungberg testar en RMK 600, Togga har en Rush, Stefan en Sno Pro 500 och sist men inte minst har Björn en turbolad-

dad Yamaha Nytro MTX 162. Till dags dato har inte våra långtestare fått så många mil som vi skulle önska. Men det finns massor med underbara dagar kvar av säsongen och våra maskiner och oss själva kommer att få bekänna färg. Här får du en kort presentation av maskinerna och våra förväntningar. Se fram emot mera utförliga rapporter i nästa nummer av Snowrider.



Då det helt saknas förvaringsfack på skotern satte vi dit denna mycket smidiga väska.

Arctic-Cat Sno Pro 500

Detta lilla yrväder lanseras i USA som en tävlingsmodell, men här i Sverige har den ingen klass att åka i så vi får njuta av den vid sidan av banorna istället. Detta lät så spännande att vi på SnowRider genast bestämde oss för att skaffa en. Det jag slås av först när jag ser SnoPro 500 på svensk mark är att skotern inte har samma boggie som på bilderna i katalogerna och på nätet, här sitter samma grejor som på racemaskinerna! Alltså precis som på SnoPro 600 har maskinen raceslide-action boggien, medan dämpare och fjädrar är från en F-serie SnoPro maskin. Orsaken till boggiebytet är att de flesta kunderna i USA sa att de skulle tävla med maskinen, snacka om att de lyssnar på kunderna!

Motorn är den välkända 499 kubiks vätskekylda "laydown" motorn som vi kört tidigare i många modeller. Man slutar aldrig att förvänas över hur lättstartad



denna lilla pjäs är, mycket tack vare sin BEFI, bara att dra två gånger så hoppar den igång och detta trots flera dagar av extrem kyla. Motorn levererar "bara" 80 hästar, men är leden lite knixig har den inga som helst problem att hänga med

de större grabbarna. Måste säga att den skottar på överraskande bra även i ospårad terräng, men börjar det dessutom luta emot så tar det till slut stopp. Efter ett antal mil bakom styret på SnoPro 500 så kan jag inte låta bli att fundera över

varför det är sådan effekthysteri i skotervärlden? Jag klarade mig uppenbarligen alldeles utmärkt med 80 kusar och tänk bara vad jag ska spara i försäkringskostnader! Nu vill jag bara ut och lägga lite fler mil på mätaren.

Yamaha Nytro MTX 162

Jag har alltid velat ha en turbomaskin som vardagsmaskin och har äntligen gjort slag i saken, och jag kan bara säga en sak. Den är fantastisk. Det är svårt att beskriva känslan av att ha 270 hästar till förfogande i en snöskoter och det tillför helt klart en ytterligare dimension till skoteråknigen. Plötsligt är helt sjuka manövers möjliga och du kan utan problem köra om vem som helst på bakrullen i meterdjup snö.

Just idag slog mätaren om på 35 mil och jag har inte haft ett enda problem. Även om den nya hårdare mattan väntar på att bli monterad, har vi i alla fall monterat en uppsättning aluminiumhjul från

Billet X och en ny fet bukplast som mer liknar en pulka än någonting annat. "Pulkan" är betydligt större än buken och gör att skotern inte dyker lika mycket när man släpper gasen eller kör lugnt. En Nytro i originalskick skjuter gärna snön framför sig, med den här plasten blir detta fenomen mindre. Mjuka Yamaha handskydd är en suverän investering, framförallt när man som jag gillar att köra med neoprenhandskar. Då vi har haft fullt upp med BLS med mera har de flesta inte riktigt hunnit lägga några mängder av mil på våra skottrar än. Du får hålla dig till tåls till nästa nummer där vi kommer att gå igenom våra långtestare och avrapportera.



Polaris RMK 600

Blev lite kär i denna maskin när vi var i USA, så valet av långtestare var enkelt. Polaris RMK 600 155 känns som den perfekta kompromissen mellan motor och matta och då helst för Svenska förhållanden. Skotern lyder minsta vink och låter mig som förare ha total kontroll över ekipaget. Cleanfire 600:an har 120 insprutade hästar till sitt föfogande och det räcker i de flesta lägen för att ta mig till toppen. Som de flesta mountainmaskiner har den justerbar spårvidd, så här i Moratrakten där det blir mycket ledåka har jag den i sitt bredaste läge för att öka stabiliteten.

Då vi haft lite snöbrist har den inte fått bekänna färg under de tuffaste förhållanden och jag börjar ångra att jag flyttade till Mora! Maskinen är ju en väl utprovad skapelse och har inte ställt till med några som helst problem under testperioden. Nu vräker snön ner utanför fönstret och jag håller tummarna för 90 centimeter bottenlöst till helgen!



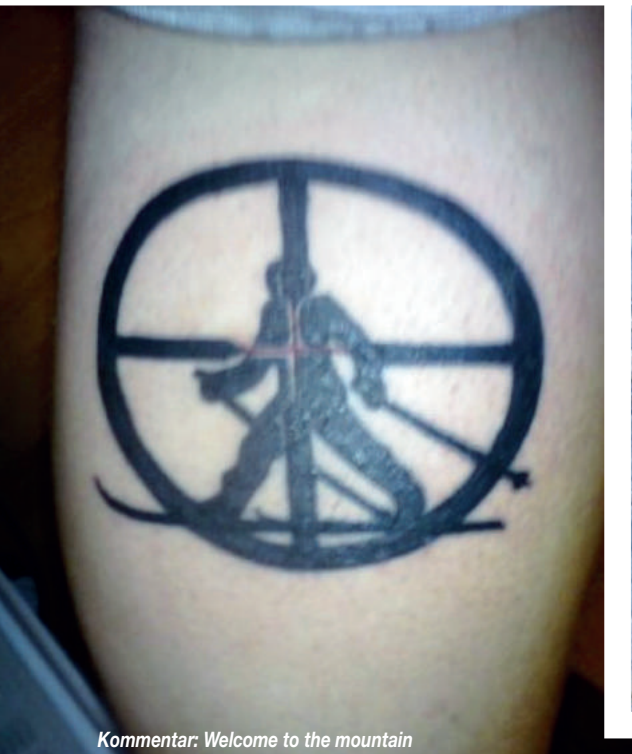
Du kommer du få en betydligt större genomgång till nästa nummer där vi kommer att presentera det mesta om våra långtestare. Följ även våra långtestare på SnowRider.se där vi kommer lägga ut mer information om våra skotrar inom kort. Har du kanske en likadan maskin, undrar någonting, eller vill tipsa oss om att vara speciellt uppmärksamma på något, maila bjorn@snowrider.se



Polaris RUSH

Jag ska inte sticka under stolen med att jag hade stora förhoppningar på min Polaris Rush. Maskinen marknadsfördes som en innovation och det skulle bli spännande att prova på en helt ny lösning av fjädringen. Mina första intryck var att skotern kändes pigg, alert och att den svarade precis som den skulle. Det enda som är gjort med maskinen är den obligatoriska mappningen på direkt order från Polaris och att jag skruvat på bakdämparen lite extra.

Man behöver inte burka ihjäl sig för att få maskinen dit man vill och den sväljer groparna på leden riktigt bra. Rushen känns snäll på ett positivt sätt, utan att den upplevs som tam. Det enda som kan nämnas som nackdel är att den åter stift, trots ommappningen. Jag är van att kunna rycka i snöret och dra iväg, men det är inget som Rushen är riktigt enig om att man ska kunna göra. Nej, det ska vara ordentlig varmkörning innan start, om man ska slippa ett stiftbyte. För mig är Rush på alla sätt ett bra bygge och även om jag gjort en hel del mil redan, ser jag fram emot att testa maskinen ännu mer under resten av säsongen.



Kommentar: Welcome to the mountain



*Förare: Okänd
Plats: Öreälven
Fotograf: Erik Nygren
Kommentar: I väntan på våren....*



*Förare: André
Plats: Lillhärdal
Kommentar: Ramp!*



*Förare: Christian Simon
Plats: Sälen
Fotograf: Tamara Leches
Kommentar: De nu man lever livet på riktigt!*



*Förare: Jonke
Plats: Kroksjö
Fotograf: Markus Eriksson
Kommentar: Rätt upp. Första provturen i år*

ARCTIC CAT F8



Vi kollar upp hur det står till med effekten i Arctic Cats F8

Text: Patrik Löfdahl

Marknadsledande effekt i 800 segmentet!

Tidigare har effekten i andra maskiner lyst med sin frånvaro på våran sida av Atlanten av någon konstig anledning, men åtskilliga oberoende bromsningar på andra sidan har visat att det finns gott om pulver i den nya Arctic Cat 800an, så vi får väl se om det stämmer.

Upp till bevis!

Vi spänner fast dynon och kopplar in både bränsleflödesgivare och tryckgivaren för bränslet så vi kan jämföra med bland annat de bromsningar som gjort bland annat hos Dynotech Research.

Efter en snabb körning med ganska kall motor ser vi direkt att det finns den kraft som utlovats från tillverkaren. Vi låter den vila något och kör den sedan till vi har arbetstemperatur innan och startar en ny bromsning.

Den nya insprutningen kan inte jämföras med den som sitter på t.ex. en F7a, denna har betydligt fler inputs än den gamla och saker som påverkar är bl.a. avgastemperaturen, varvtalet, spjälläget och motortemperaturen. Till och med avgasportarnas öppningsvarv och stängningsvarvtal justeras med hänsyn taget till exempelvis avgastemperaturen.

Detta märks under bromsningen, inte en enda suck, inte ens när vi tar ner den på 6000varv med fullt öppna spjäll.

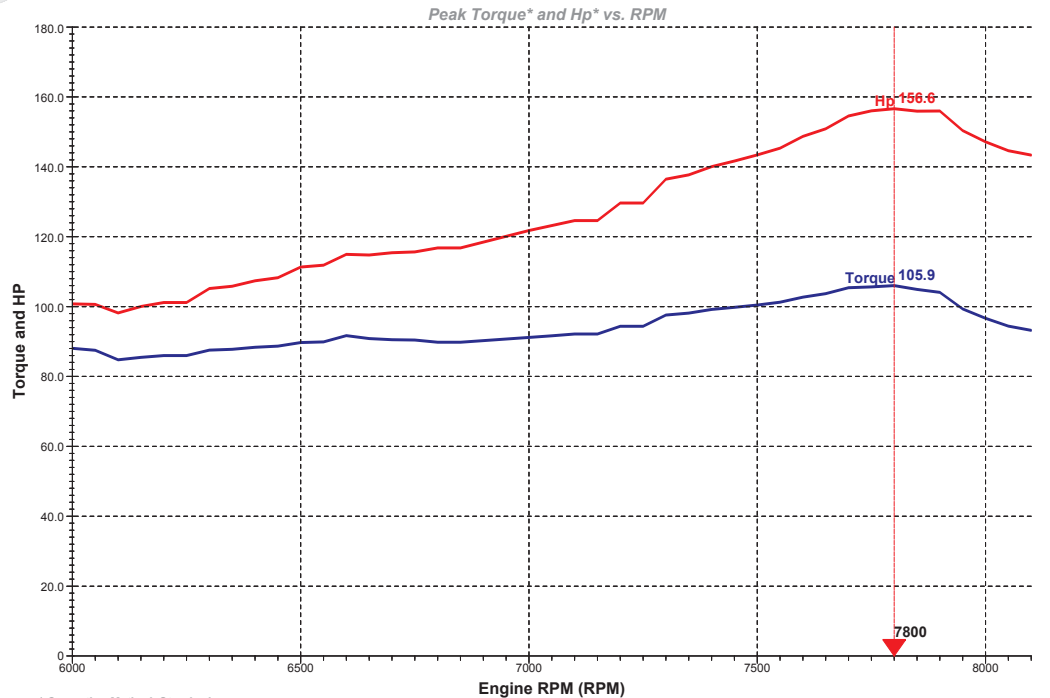
Efter ett par körningar är det dags att utvärdera resultaten.

Det som skiljer sig från bromsningarna i USA är att den maskin som vi bromsat har sin effektpeak något lägre, vid 7800rpm och med ett vrid på cirka 157Hp, jämfört med 160Hp vid 8000rpm i USA men i stort sett identiska bränslevärden.

Imponerande!

Nu återstår bara att testa ut lite eftermarknadsprylar för att se om vi kan plocka ut ytterligare effekt ur denna 800cc motor, men det får bli en annan gång.

DYNomite test "Arctic Cat F8 2010" by Swedish Mountain Products



* Correction Method: Standard
Notes: STOCK

Peak Power: 156.6 Hp @ 7800

Swedish Mountain Products

Disponentvägen 11C
975 94 Lulea, Sweden
+46702105306
www.mtnprod.se

DYNomite Test Run: Arctic Cat F8 2010
Date: 29/1/2010
Correction Method: Standard
Notes: STOCK

RPM (RPM)	Hp (Hp)	Torque (ft-lb)	FuelMass (lb/hr)	BSFC (lb/Hp-hr)	Pressure (PSI)
6000	100.7	88.03	62.95	0.637	43.37
6050	100.6	87.47	63.66	0.645	43.46
6100	98.16	84.73	65.10	0.676	43.24
6150	99.97	85.45	65.83	0.671	43.28
6200	101.1	85.94	66.25	0.668	43.32
6250	101.1	85.94	66.25	0.668	43.32
6300	105.1	87.52	67.60	0.655	43.44
6350	105.8	87.76	67.79	0.653	43.46
6400	107.3	88.31	68.22	0.648	43.49
6450	108.2	88.63	68.44	0.644	43.51
6500	111.3	89.69	69.30	0.634	43.53
6550	111.8	89.84	69.46	0.633	43.53
6600	114.9	91.64	70.28	0.623	43.43
6650	114.7	90.82	72.45	0.643	43.47
6700	115.4	90.47	74.51	0.658	43.45
6750	115.6	90.36	75.14	0.662	43.44
6800	116.7	89.75	78.19	0.682	43.52
6850	116.7	89.75	78.19	0.682	43.52
7000	121.7	91.11	83.30	0.697	43.65
7050	123.1	91.62	84.47	0.699	43.67
7100	124.5	92.13	85.64	0.701	43.69
7150	124.5	92.13	85.64	0.701	43.69
7200	129.6	94.33	89.12	0.701	43.70
7250	129.6	94.33	89.12	0.701	43.70
7300	136.4	97.51	92.78	0.693	43.50
7350	137.7	98.09	93.38	0.691	43.43
7400	140.0	99.13	94.69	0.689	43.25
7450	141.6	99.76	95.69	0.688	43.09
7500	143.3	100.4	96.67	0.687	42.97
7550	145.3	101.2	97.69	0.685	42.90
7600	148.7	102.7	99.06	0.679	42.98
7650	150.8	103.7	99.79	0.674	43.05
7700	154.5	105.3	100.8	0.665	43.17
7750	156.0	105.6	101.7	0.664	43.24
7800	156.6	105.9	101.7	0.662	43.25
7850	155.9	104.9	102.7	0.672	43.29
7900	155.9	104.0	102.7	0.694	43.30
7950	150.3	99.26	109.3	0.741	43.28
8000	147.1	96.60	110.8	0.768	43.20
8050	144.6	94.36	112.0	0.790	43.24
8100	143.3	93.17	112.6	0.800	43.41

Skotermässan i Älvsbyn

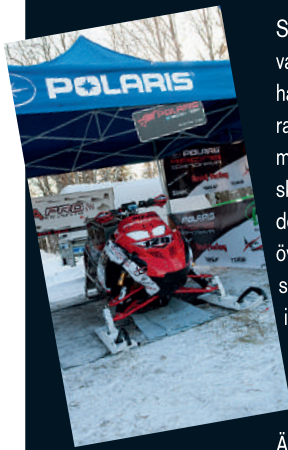
Redan när mässan öppnade kl 10.00 var det fullt hus och antal besökare passerade under dagen 1.000 stycken. I mässhallen fanns alla märken representerade plus en massa annat som kläder, skor, hjälmar och andra bra att ha saker. Vid lunch var det dags för premiär av Damions nya skoterfilm, Damion 5 med undertiteln "Nu har dom gjort det igen". Givetvis var det fullt hus i biosalongen även detta år. Filmen finns att ladda ner lagligt på www.extremebits.se. Under mässan pågick även en tävling i Damiontältet där förstapriset var ett par skoterglasögon i Emil Öhman Special Edition utförande. Det finns endast 300 exemplar av dessa i hela världen och det var det enda exemplaret som bär världsmästarens autograf. Arrangörerna blickar nu framåt och håller högertummen redo för ännu en fortsatt säsong med massa puderpump och filmning.



Dan Lang Testar!

Skidorna som jag testat heter C&A Pro XT X. Dom var ju några som det kördes med i USA och som man hade sett på TV. Nog är det så, att man alltid undrat vad det var för stora breda skidor som de åkte med där borta. Första gången jag var i kontakt med skidorna var förra säsongen. Det jag hade hört var att de skulle vara sjukt stabila och att man skulle få en överkropp, som en riktig man. Efter lite övervägande så slog jag till och ringde Jimmy på sno performance i Hede och beställde ett par värstingar. Det jag nu i efterhand kan säga är, f-n att man inte gjorde det tidigare. Skidorna är helt överlägsna, de får maskinen otroligt stabil över de gropiga partierna på banan. Även ledåknningen blir till en barnlek.

Skidorna är otroligt lätt att montera och sen är det bara att ösa. Det finns lite tips och trix man kan göra med skidorna, för att få en annan karaktär. Till exempel kan man sänka in styrstålen i plasten för att få den lite mindre aggressiv och man kan laborera med att slipa kölen bakom styrstålet, för att få maskinen lite mer lättstyrd och så vidare. Det är bara att ta kontakt med mig eller Jimmy för råd. Skidorna som jag har på räsern har jag inte gjort någonting med, för jag tyckte att det funkade riktigt bra på årets Polaris! Betyget för skidan blir en 5:a för jag har aldrig haft en skida som är så stabil och funkar så bra i upphopp som denna. Man kan lugnt påstå att det är en bra produkt då den används rätt hårt på banorna runtom i världen, så testningen är det inget fel på.



SNOW rider Undrar...

Är du märkestrogen?



-Ja, jag måste nog vara det eftersom sonen tävlar för Lynx.

Berit Johansson, Gargnäs
Lynx racer eller gammel Lynxen

-Jag är ju ett märkesfreak ut i fingerspetsarna och det är Arctic-Cat som gäller. Men då jag ska köra enstånka veteraner så måste jag byta märke på grund av att detta är en bristvara hos Arctic.

Jonny Olofsson, Krokom
Arctic-Cat Bearcat



-Ja sjukligt märkestrogen Ski-Doo. Det har i och för sig smugit sig in en Kawasaki men de är ju nerlagda så det räknas väl inte, eller?

Robert Olsson, Orsa
Ski-doo MXz 500 -99, Blizzard 5500/7500, 4 stycken Olympiq, 2 stycken Elan, MX Pro-Stock, Formula Plus/ MX och Kawasaki med flera.

-Klart jag är, det är bara Ockelbo som gäller. Jag ägde en Arctic-Cat JAG i början av -80 talet, men det vara bara i två dagar.

Anders "Ante" Hansson, Gävle
Ockelbo 250, 300 eller 380 med flera



Är du märkestrogen?

Maila iväg någon rad om det och en bild på dig själv till stefan@snowrider.se så får vi veta hur ni funderar kring ämnet.



SG DROP

Drop är freeride-förarens drömställ som går att bära både på stan och under andra vinterhobbys. Materialet är mycket lätt i laminerad polyester med trendigt ruttmönster. Jackan har en hellång dragkedja framtill, flera fickor och en separat ficka för mobiltelefonen under vindskyddet. Ventileringfickor under ärmarna och på ryggen, löstagbar huva. Vattentät och imfri bröstficka för kameran. Byxorna har ett flertal fickor, löstagbara hängslen och är förlängda i ryggen. Jackan och byxbenen har snöläs som går att öppna. Kardborreband, reflexer fram och bak. Vattentäta dragkedjor.



SG DROP JACKA
XXS, XS, S, M, L, XL, 2XL, 3XL
1690 SEK

SG DROP BYXOR
XXS, XS, S, M, L, XL, 2XL, 3XL
1490 SEK



SnowRider Junior!

Tävling för barn.

VINN SNOWRIDER KLISTERMÄRKEN!

Hitta sidorna som bilderna hör till, skicka in svaret eller maila till pre@snowrider.se

(märk brevet/mailet med "junior tävlingen")

tillsammans med en bild, namn, ålder och din adress.

Sista dag att skicka in svaret är 21/2-2010

Skicka till: SnowRider Sägbacksvägen 8, 79291 Mora



Bild 1

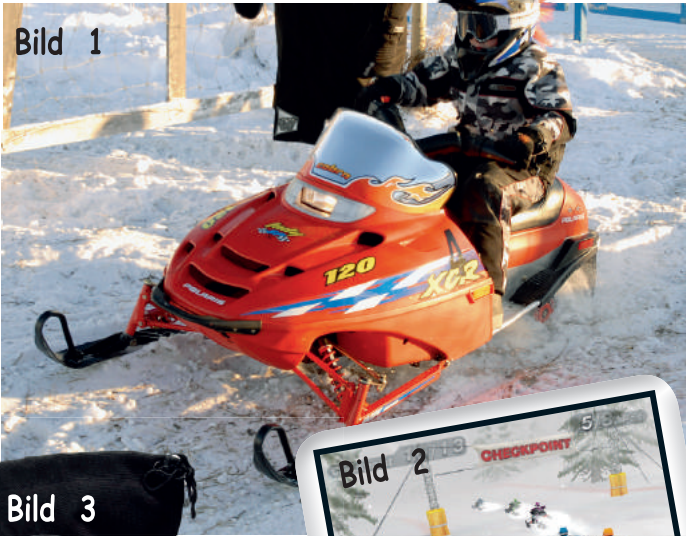


Bild 3



Bild 2



Bild 4



Bild 5



Skicka in dina skoter-teckningar till oss på SnowRider!

SnowRider Sägbacksv. 8 792 91 Mora

ISAC Gudmundsson 9år



ALFRED 8år

BRÄNNE med SNOWRIDER
Mikaela



Rätta svaret på förra numrets junior korsord var:

Drivrem

Och här är vinnarna!



Oskar Englén 4 år
Siljansnäs



Kalle Fredrikson 11 år
TÄBY

Liam Wiklander 5 år
Järpen



Hej där Robert!

Robert Flemström, 10 år.
Gasade runt på Arctic-Cat Cup 2010.

Vad var roligast på Arctic-Cat Cup?
-Att tävla.

Ska du bli skotercrossförare när du blir stor?
-Kanske, men pappa måste köpa en snabbare skoter.

Vad kör du för skoter?

-En 2010 års Arctic-Cat F120. Lite trimmad.

Vilken skotertidning är bäst?

-SnowRider så klart!!!

En klok grabb den där Robert. Och det är väl klart att farsan ska köpa en snabbare skoter.

FOGELSTA



Den ultimata skotertransporten!

036-18 19 50
www.bjornlyan.se

Björnlyan

Krängningshämmarens

vara eller icke vara!



Text: Alf Sundström
Bild: Stefan Sund

Krängningshämmaren, en omdiskuterad komponent!

Våra snöskotrar skiljer sig en hel del mellan varandra eftersom deras konstruktionslösningar avgörs av användningsområdet samt hur de olika tillverkarna valt att tillgodose kundernas önskemål. Diskussioner om hur bra olika motortyper är samt hur chassiuppbyggnader fungerar, kan ofta resultera i riktiga angrepp på andra tillverkares lösningar när det egna märktes ära ska försvaras. Detta är inte helt unikt för just skoteråkare då många hobbyfordon ägs av entusiaster som verkligen älskar sina fordon. Känsloerna är därför mycket starka hos många, då det gäller den teknik som man föredrar eller känner motvilja för. Tack och lov så finns det en detalj hos våra skotrar som inte är bundet till märke eller skotermodell och det är den omdebatterade krängningshämmaren. Alla tillverkare har flera modeller med denna, samt flera utan, vilket kan bidra till förvirringen kring frågan om det är bra med "krängare" eller inte? En del har så starka åsikter om detta att man kan höra fraser som: "Varför i hela friden monterar de på sådan skit på min skoter" och andra kan vara mycket arga för att tillverkaren har sparat pengar på att inte förse skotern med denna viktiga detalj. Här har vi en mycket enkel och obetydlig bit fjädrande metall som med sin blotta existens kan reta upp den mest timide skoterfantast, visst är det fantastiskt? Men hur fungerar då denna komponent och varför gillar vissa dess funktion medan andra verkligen känner motvilja mot

dess existens? Vi ska titta lite på detta och börjar med en teknisk beskrivning.

Länken mellan framvagnens högra och vänstra sida.

En krängningshämmares arbete kan delas upp i tre delar för att förklara dess funktion. Först och främst stabiliserar den skotern genom att förbinda de olika sidorna med varandra och därmed begränsa rörelser som inte är licsidiga i framfjädringen. Den är alltså helt överksam när framvagnen har en synkroniserad rörelse men träder i kraft när ena skidan försöker ändra sitt läge medan den andra inte gör det. På detta sätt kan den förhindra att skotern kränger utåt vid kurvtagning och det är därför "krängaren" fått sitt namn. Den andra uppgiften är att fungera som extra fjäderkraft vilket kan ses som nästan samma sak men många missar att det är en fjäder vi pratar om och att denna funktion även finns när man inte svänger. När ena sidans fjädring ensam får ta hand om ett gupp hjälper denna fjäderkraft till, och den enskilda framfjädrern behöver då inte ensam ta hand om all kraft. Man undviker därmed genomslag vilket skonar maskinen samt hjälper föraren att behålla kontrollen över fordonet. Skotern kan då försees med relativt mjuk framfjädring för hög komfort men ändå vara stabil vid kurvtagning samt klara enskilda gupp utan problem. En styv krängningshämmare kan alltså komplettera den lägre fjäderkraften hos en mjukare framvagn vilket ofta är fallet hos rena ledsmiskare. Den tredje uppgiften



är att överföra och koncentrera snöskoterns vikt till ytterskidan vid kurvtagning. Greppet ökar då för skidan samtidigt som mattan avlastas och det underlättar kurvtagningen. Om drivbandet har allt för bra fäste kan det vara mycket svårt att alls svänga så denna avlastning ger en betydligt mer lättmanövrerad snöskoter. Krängaren har alltså en hel del att göra med hur skotern upplevs och fungerar under körning och är därför en viktig del i chassikalibreringen. Det finns krängningshämmare av varierad styvhet eller med olika stor fjäderkraft om man så vill och vissa modeller är till och med justerbara för individuell anpassning. Nu kommer den stora frågan: Om det är så

bra att ha en krängningshämmare, varför föredrar många att köra utan den? Svaret är ganska enkelt, dess fördelar kan i många fall medföra stora nackdelar. Allt handlar om vilket behov föraren har då det gäller skoterns egenskaper. Den mest uppenbara negativa egenskapen är att en krängningshämmare hindrar framfjädringen från att arbeta individuellt i terrängens ojämnheter och det är därför många ogillar dess funktion.

Extrema maskiner kör okopplat
Det finns naturligtvis situationer där förare inte alls har någon nytta av en sammankopplad framvagn. Som skotercross ser ut idag är krängaren enbart av ondo.

Framfjädringen måste anpassas för de långa hoppen och dessutom kunna jobba individuellt vid de tillfällen när bägge skidorna har markkontakt. En sammankoppling av framfjädringen skulle inte ge några fördelar utan tvärtom störa samt minska kontrollen för föraren. Eftersom det redan är mycket fjäderkraft fram kan inte full slaglängd utnyttjas om man dessutom har sammankopplat framvagnen med en till fjäder. Kurvtagning sker med hjälp av vallar så inte heller här har man nytta av krängaren och det är därför man sällan ser dessa på dagens tävlingskotrar. Man ska dock ha klart för sig att dessa skotrar är kalibrerade för just skotercross och att de sällan är trevliga för vanlig ledkörning. Man ska därför inte se detta som ett bevis för att en krängningshämmare bara är en onödig detalj för den som kör fort.

Typ II


Den andra skotertypen som kör okopplat fram är friåkar- samt lössnömaskiner. Här är det ofta frågan om att få en maskin som är lättare att hantera i lössnö då man inte vill att den motsätter sig en av föraren påkallad lutning. Att skotern blir svårkontrollerad efter leden gör inte så mycket om man bara ser den körningen som ren transport och föraren får helt enkelt ta ta det lite lugnare för att kompensera den mjukare framvagnen.

Typ III

Även maskiner med 50 cm mattbredd kan levereras utan krängningshämmare och detta för att de annars kan bli allt för omedgörliga i lägre fart. Om framvagnen är okopplad kan den enklare påverkas av förarens vikt när denne vill luta skotern. Därmed kan mattrycket på ena sidan av drivbandets stora area minskas vid kurvtagning och då blir det enklare att svänga. I högre farter går dessa tungviktare stabilt tack vare sin vikt och breda matta och det är sällan man behöver den extra kurvtagningsförmåga som en krängare ger. I lägre fart vinner fördelarna med frikopplad framvagn och därför saknar ofta bredbandarna denna detalj.

Nackdelar

En mycket vanlig modifiering är att man monterar bort krängaren och eftersom alla tävlingsförare kör utan blir det automatiskt bättre tycker många. Nu är det tyvärr inte så enkelt då en del nackdelar kan uppkomma i vissa fall om man inte modifierar skotern och anpassar

fjädringen så att den inte blir sämre med sin nya konfiguration. Det beror naturligtvis på utgångsläget om man måste utföra ytterligare ombyggnad för att skotern ska fungera väl med demonterad krängare. En ren crossreplika kan fungera perfekt även utan denna eftersom fjädringen ofta är mycket tuff från fabrik, bara bort med metallstäng och köra alltså. En lössnömaskin kan bli betydligt vingligare efter led utan krängare om den satt monterad från fabrik. Inte så att man får stora problem men maskinen är då inte lika trevlig när man kör fort och den slår lättare igenom när endast en skida träffar ett gupp. Jag föredrar själv att behålla krängningshämmaren på min lössnö racer då det fungerar väl för min körstil men detta är en ren smaksak. I de flesta fall behöver man inte förstärka framfjädringen hos en lössnöare efter demontering men om den känns allt för mjuk kan fjädrar med högre konstant samt eventuellt kraftigare dämpning vara en bra idé. Det är när man skruvar bort krängningshämmaren hos en ledracer eller touringmaskin som de riktigt stora problemen kan uppkomma. Många missar att dessa skotrar är utvecklade för att vara stabila och komfortabla efter hårda spår och att krängaren är en väsentlig del i chassiets uppbyggnad. Om man monterar bort den bör hela fjädringskalibreringen ses över och det gäller skoterns alla stötdämpare samt fjädrar. Nya framfjädrar med högre konstant samt betydligt kraftigare lågfartsdämpning brukar vara ett krav, att enbart öka fjäderförspänningen ger sällan ett bra resultat. Min åsikt är att ledracers av typen Polaris EDGE, Yamaha Viper med flera samt rena touringkotrar alltid ska ha krängningshämmare. Utan den kan man få skotern att fungera bättre rakt fram under inte allt för krävande förhållanden men den ökade förmågan att svälja gupp på raksträckorna uppväger inte nackdelarna. Maskiner som man sitter ner på ska fördela vikten mot ytterskidan vid kurvtagning, förstärka den enskilda skidans fjäderkraft när den ensam får arbeta samt avlasta mattan vid kurvtagning. Den ska helt enkelt ha en krängningshämmare! 

Läsar test!

Av: Rolf Atterling

Jag har testat jackan Columbia Omni Sheild. Den håller hög kvalitet och är riktigt snygg. Framst har jag använt jackan när jag är ute och kör 4-hjulning. Det är för min del snarare en regel än undantag, att jag blir lerig långt upp på ryggen! Som sportfiskare uppskattar jag också jackan, framst för att den är vattentät och att materialet är tyst. Inget prassel som jag ibland har upplevt med andra skaljackor. Vanligtvis brukar jag oftast använda någon form av fleece eller soft shell jacka, både när jag är ute och kör 4-hjulning eller är ute och fiskar. Men nu föredrar jag att använda denna jacka istället, mest för att jag tycker den är riktigt snygg. Jackan är inte bara bekväm utan också mycket lätt att hålla ren.

Några undrar varför jag har en finjackan på mig när jag är ute och kör 4-hjulning eller fiskar. När jag varit ute och busat med 4-hjulningen och fått både vatten och lera över mig, så är det bara att hänga jackan på tork, för att sedan borsta bort all smutsen med en klädborste. Bara det gör att jag sätter ett högt omdöme. Jag rekommenderar jackan varmt till dom som behöver en bekväm och allsidig jacka. Dock saknade jag en innerficka, kanske mest av gamla rutiner då jag brukar ha mobilen där. Får jag önska skulle en vattentät innerficka vara toppen. Det skulle också kännas bättre med dragkedjor på bröstfickorna. Det kan hända att man tappar saker när man böjer sig framåt. Det hände mig vid något tillfälle när jag hävade fisk.

Materialet har en mycket bra ytbehandling som verkar tåla det mesta. Jag har inte följt tvättråden om handtvätt på 30 grader utan har istället kört den på maskinens mildaste tvättprogram. Detta är kanske något att fundera över, det vill säga om en bruksjacka endast ska kunna handtvättas. Jackan är i vilket fall lika fin idag som när jag hämtade den. Det syns inte att den både har badat i lera och fungerat som kroppskydd när jag letat mig fram genom snåriga skogar. Avsaknaden av en innerficka och dragkedja på bröstfickorna gör att jackan får en stor fyra, istället för en femma.



iPhone skoj

Text: Togga



En bensinmack är idag ingen bensinmack, det är en restaurang där man också kan köpa drivmedel. En mobiltelefon är idag ingen telefon, det är en datamaskin som man kan ringa med. Tekniken går framåt och vår livsstil ändras med den. Förklara för någon under 18 år att det fanns en tid då det inte fanns mobiltelefoner och du får samma reaktion som när du presenterar din idé, om att jorden faktiskt är platt. Men utvecklingen kommer inte att stanna av på grund av att du behåller din Nokia 2110. Utvecklingen går framåt och du kan välja mellan att vara med eller inte. En revolution bland mobiltelefoner skedde för ett antal år sen, när de första smarta telefonerna lanserades. Idag finns de i olika varianter och iPhone är en av aktörerna som är älskad av lika många som hatar den. I vilket fall kan man hitta riktigt roliga program till Iphone-nallen och vi ska visa två av många program, som finns att ladda ner. Vem vet, om 5 år kanske du har fått telefonen inopererad i pekfingret och BR9-stiften lyser med sin frånvaro på macken.



SnowMoto Racing



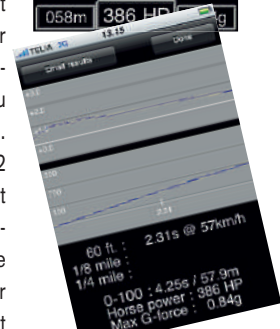
SnowMoto Racing

Skoterspel i miniformat. Gasa med höger tumme och bromsa med vänster genom att trycka på skärmen. Styr gör du genom att vrida din iPhone, nästan lika som på riktigt. Det är svårt i början att få koll på reglagen, men efter att du lärt dig körtekniken, är det dags att hoppa och göra stunts. 6 banor och möjlighet till att köra multiplayer mot andra gör att spelet håller dig sysselsatt en stund. Prova först genom att ladda ner lightversionen. Gillar du spelet kostar fullversionen 7 riksdaler.



TPA Racing

Har du drömt om att bromsa din skoter men ansett att du inte har råd. Det här kan vara lösningen. Egentligen är programmet skrivet för asfalt och bil, men vi ansåg att det måste fungera även på en skoter. Vi ringde upp företaget Contima som ligger bakom det svensktillverkade programmet, för att ta reda på hur vi skulle montera telefonen och om det över huvudtaget skulle fungera. Hela hemligheten är att i iPhone finns en G-mätare och en GPS. Tillsammans med värdena från telefonen och vikten som du matar in, får man ut ett antal intressanta mätvärden. 0-100km/h, tiden för 18,3 meter, 201 meter, 402 meter, toppfart och håll i dig nu, telefonen räknar ut antal hästar. Yamaha Nytro turbon fick vara vår testmaskin och vi konkluderade ganska snart att vi inte skulle kunna genomföra säkra tester, vid körningar längre än 201 meter. Nu kan vi diskutera i all evighet om de uträknade värdena stämmer eller inte, men en sak är helt klar, oavsett om TPA Racing ger rätt värden eller inte, så är det svårt att genomföra rättvisa tester med skoter. Bara det att fästet varierar vid varje test, gör att det är svårt att få fram kontinuerliga testresultat. Som jämförande test på samma maskin eller mot någon annan skoter funkar TPA Racing alldeles utmärkt. Märk ut en teststräcka, investera 22 kr för TPA Racing på appstore, mata in vikten och du har din alldeles egen lilla testanläggning.



Postorder, Service & Reservdelar



 **POLARIS** snöskoter & ATV
HONDA ATV Tel: 0297-42100

Ockelbo
GUMMI
SERVICE 

www.ockelbogummisservice.se

Butiken öppen: Vardagar 7.00-17.00 Torsdagar 7.00-19.00



450 km pistade skoterleder. Världsklass!

Skoterledsystemet är Europas bästa, både i omfång och kvalitet. 450 km preparerade leder till utflyktsmål och sevärdheter.

HOTELLYX

Bo bekvämt på hotell i Dubbelrum, inkl. 4 övernattningsar, 4 frukost, 4 middag. Sönd-tors. Pris 2195:-/pers

SKOTERLYX I FJÄLLBÄCKEN

Snösäkraste utgångspunkten 800 möh i Bruksvallarna. Välrenommerat kök och en hel anläggning för er själva. Till er som är minst 6 och max 25 pers

SKOTERWEEKEND

Hyr skoter hos Gyllene Bocken/Shell i Funäsdalen så bjuder de på boende sönd-onsdag i dubbelrum /lägenhet.



Boka på funasdalen.com
eller ring oss på 0684-155 80

SKOTER

funäsdalen

2009 Tobe waterchallenge

Foto: Bjarne Engholm i Backe

waterchallenge



Leif Karlstrand på sin Polaris Escape 800 rundar Kristoffer Jakobsson på sin Ski-Doo Summit 800 när han "sänker"

Det vart en hel del simning under dagen för förarna.



Landing av Kalle Johansson med sin Ski doo Rev 800



2:a Kval

Fredrik Andersson på sin Ski doo MXZ 800 & Kristoffer Jackobsson på sin Ski doo Summit 800



Kristoffer Jakobsson på skidres med sin Ski doo Summit 800 efter ett hopp



Sänkning av Viktor Näslund med sin Polaris Edge 600



Start av Jörgen Bergsten & Kalle Johansson



Skidres efter hopp av Leif Karlstrand med sin Polaris Escape 800.



Vinnaren Jonas Höglund från Härnösand



Hopp av Andreas Öst på sin Ski doo Summit 800



Leif Karlstrand på väg att "sänka" med sin Polaris Escape 800



Hopp av Peter Eliasson på sin Arctic Cat Mountain Cat 900+

Resultat:

- 1:a Nr 12, Jonas Höglund Arctic Cat F7- 03, Hörnösand Vann 8.000kr
 - 2:a Nr 10, Leif Karlstrand Polaris Escape 800, Ytterocke Ytterocke Production AB Vann 3.000kr
 - 3:a Nr 6, Kalle Johansson Ski doo rev 800, Örnköldsvik, www.ruffriders.se Vann 1.000kr
 - 4:a Nr 20 Peter Eliasson, www.almostlake.com
- Tröstpris boj (för flest antalet sänkningar) Nr 25, Stefan Halvarsson Lynx Racer 800 Mora, Mora MK

CROSSOVER!

YAMAHA
2 YEARS
WARRANTY

2 ÅRS GARANTI



FSR



Förfinansiering via
Handelsbanken Finans

YAMAHA

Snabb och skön på leden, smidig och vild vid sidan av. Vassaste 3-cylindriga 4-taktaren på marknaden, mer än 130 hästar och ändå bränslesnål. Beställ med Smartcheck för bra affär och säker leverans.

FXNytro XTX

YAMAHA CENTER

WWW.YAMAHACENTER.COM

BIRUNA 0880-838 00
LULEÅ 0920-100 85
SKELLEFTÅ 0918-71 44 20
DRÖCK ÖLÖSVIK 0901-182 00

ÖSTERSUND 063-61 01 47
SANDSVALL 020-64 15 80
STHLMBYD 08-500 927 00

KARLSTAD 054-707 58 08
ÖFTEBORG 021-700 17 00
HELSINGBORG 043-10 55 55

Garage24

Nyhör

Unik rip-off-brage som passar Leatt Tribe snowboard.

Ride North Ride Leatt Tribe VII 2-delat set 2.695 kr

NEOSPORT

För närmaste återförsäljare se www.garage24.se



Skoteroljor i världsklass

Statols skoteroljor är utvecklade så att de ska imfylla alla dina högt ställda krav på kvalitet och maximal prestanda. Du hittar dem hos Friction Fighter Partner och andra ställen som vet vad de talar om.



STATOL

Snow Rider



Lev ut din dröm Bröt ryggen i skotercross tävling

För de som inte vet, så råkar jag vara en rätt klumpig och fumlig tjej som har ganska mycket otur i det jag gör, detta är känt sedan länge bland vänner och bekanta! Jag har en lång lista på vad jag har ställt till med på skotern, varken jag eller folk runtomkring mig slutar att förvånas av alla grejor som jag råkar ut för! Redan som liten så trivdes jag bäst på skotern och tillbringade kanske ibland lite väl mycket tid på den. Efter oräkneliga timmar av att trampa ner den tidigare så fina gräsmattan, genom att köra runt, runt på Kitty caten (miniskotern) somnade jag på den och brände rätt in i mammas sprillans nya bil! Inte helt oväntat så blev hon totalt vansinnig och försökte övertala pappa om att vi skulle sälja min skoter!

Knäck en Ski-doo

En annan rolig grej hände när jag var 14 år och fick låna pappas skoter, en grön ful ski-doo touring. Ni vet en sådan som man inte riktigt vill köra egentligen. Jag tänkte göra pappa en tjänst genom att inkludera mitt ego och en vision om en ny skoter, sagt och gjort jag byggde

ett vad jag då tyckte var ett sjuhelvetes hopp och tog rejäl sats. Upp för hoppet som en raket och ner som en pannkaka, knäckte skotern på mitten ganska precis! Det var bara att gå in till pappa och upplysa honom om behovet av en ny skoter. Till min besvikelse så ägnade pappa hela helgen till att laga det som jag trodde var omöjligt. Därmed gick min genialiska plan helt åt pipan. Jag lärde mig åtminstone en sak, att planera bättre nästa gång!

En annan snygg variant var när jag just hade köpt min första Polaris IQ och skulle provköra den direkt när vi dragit ner den från släpet. Det var en grymt kall dag och med min sedvanliga otur så skulle det naturligtvis hända någonting som resulterade i smärta! Jag hann bara köra en liten bit innan jag fick årets gashäng! För upp i massor av sly och träd, skotern gick från att vara väldigt fin till att se ut som skit på mindre än några sekunder! Likaså med min nya tröja som slets sönder, själv såg jag ut som om jag just kommit ur en mindre catfight, med blåmärken och rivsår överallt! Jag hade i alla fall tur att jag inte fick några större skador av dessa olyckshändelser, men det skulle ju komma det också såklart. Lagen om all jävlighet tror jag den kallas, tillägnad mig dessutom.

Den stora olyckan

Det var den 17 januari 2009 i Östersund i min andra tävling som det hände, det jag aldrig trott skulle hända mig. Men det gjorde det, jag hoppade och landade fel vilket resulterade i en bruten rygg. De gjorde sjukt ont men det värsta var inte den fysiska smärtan utan vad som föregick i mitt huvud. Jag kände direkt att ryggen var bruten. Det kändes som att mitt hjärta slog i 180 och att min kropp brann, jag trodde att jag skulle bli förlamad och aldrig kunna köra skoter igen, det är min värsta mardröm, skoterkörningen är ju mitt liv, jag växte upp på skotern. Jag kunde inte röra mina ben

och fötter dom första minuterna vilket gjorde att jag blev livrädd men som tur var så varade "förlamningen" bara i några minuter, men på den korta stunden så kändes det som mitt liv rasade samman. Jag fick åka ambulans till Östersund sjukhus där de röntgade min rygg. Jag fick beskedet att kota L1 var krossad och att jag skulle ha en korsett i minst 3 månader. Läkaren avrådde mig från att någonsin köra skoter igen, jag fick på min höjd åka på en skoterled. Att få höra dom orden var riktigt tungt, men jag visste redan då att jag skulle hoppa upp på skotern till vintern igen! Inget skulle få komma i vägen för mina drömmar, inte ens en bruten rygg!

Vägen tillbaka

Efter 3 långa månader fick jag ta av mig korsetten och börja min rehabilitering. Jag fick ett träningsprogram av min sjukgymnast där jag skulle göra vissa tråkiga ryggövningar varje dag. Dessa har jag utfört, även fast att det kanske var den drygaste träningen jag någonsin har gjort! Men efter allt slit så börjar det att löna sig att ha den självdisciplin jag har! För nu nästan 1 år efter olyckan så kör jag skoter igen och mitt mål är att börja tävla igen nästa vinter!

Framtidsplaner och drömmar

Mina framtidsplaner är att bygga en skotercrossbana hemmavid så att man bara kan kliva upp ur sängen och gå ut och köra på banan. Detta istället för att behöva planera flera dagar i förväg om man vill träna på bana. Det skulle vara perfekt att ha en egen bana för då kan alla kompisar komma och träna hos mig. Just nu håller jag och några kompisar på att rita upp en skiss på hur banan kommer att se ut, så förhoppningsvis börjar banbygget nu till sommarn.

Min dröm är att få åka till USA och köra. Tänk dig att få burka i den nyfallna snön, pudret bara sprutar över en och solen lyser i ens ögon. Eller att kunna



bygga ett hopp, känna att man flyger högt och långt, för att sedan landa mjukt och skönt i den nyfallna snön. Inte som hemma där man landar på någon hård gammal stubbe på grund av snöbristen. Så kom ihåg allihopa att med lite träning och tjurighet så kan du förverkliga dina drömmar, en doktors ord behöver inte alltid vara dom sanna, så fortsatt att kämpa för det du brinner för. Man lever bara en gång så gör det bästa av situationen och hoppa upp på skotern och kör som f*!n! Det har jag gjort!

/Zara Nordin



Damväskor i trendig Ed Hardy Style

Mycket välgjord och prisvärd väska i skin-imitation. Den har två stycken fickor, en på utsidan och en på insidan. Ett mobilfack och ett pryfack. Den är 30 centimeter hög och 45 centimeter bred. Priset är 398 kronor, mer information hittar du på www.misterbling.se



Snyggt på knoppen

Snygga kepor från 300 spänn och uppåt. Finns i många olika storlekar. Spana in dem på www.hollywood.se



Hologramhjälm

HJC AC-MX CONTACT HOLOGRAM är en helt ny extremhjälm i Kevlar/Spectra/Dynema komposit. Stötdämpande material med dubbla densiteter för maximal stötpåtagning samt nedfällbart solskydd på skärmen. Den har urtagbar tvättbar inredning i det nya supermjuka materialet SILVER COOL, samt design med holograminlägg som gör att hjälmen skiftar färg beroende på ljuset.

Vikten är 1200 ± 50g. Den har ett säkert D-ring spänne. Priset är 2 295 kronor saluförs av www.garage24.se

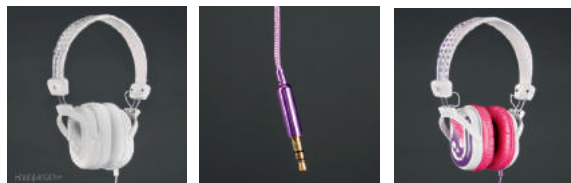
Tuffast på festen

Vill du vara tuffast på festen? Riktigt läckert silverfärgat halsband med döskallar, stardustpärlor som glittrar och ger effekt, strasskors och kors med klättrande skelett. Priset är 425 kronor hos www.monliz.com



Coola lurar

Helt ny hörlur där man lagt all energi på design och ljud. Baserad på Double Agent utan mp3 spelaren och istället satt dit en tygsladd. Sitter perfekt över öronen. En stilren lur med ett stilrent ljud. Kostar 499 kronor hos www.hollywood.se



USB-Minne med bling!

Ett USB-minne med mer "Bling" än så här är nog svårt att hitta! Ett halssmycke i form av en flamenco-gitarr, fylld med glittrande stenar. Minneskapaciteten är 4 GB och den levereras i en snygg och exklusiv presentförpackning. En halskedja ingår och priset är 369 kronor, den finns att köpa hos www.buttericksedge.se



Garage-svarv

När man vill ha lite snurr på grejerna.

Text & foto: Stefan Sund



V i har väl alla ställts inför problemet med ett onödigt stopp i det pågående projektet. Kanske för att en vital del ska svarvas, en bussning måste göras eller ett hål borras och då helst i mitten. Om man ska ha den minsta precision på arbetet måste det svarvas. När man står utan svarv i garaget måste man lämna bort arbetet till en firma som kanske, om man är snäll, kan ha det klart på ett par dagar. Man får då buga och bocka samt betala en slant för ett jobb som tog en minut att göra med en jättelik monstersvarv. Vore det inte skönt att ha en svarv i garaget för att slippa denna procedur?

Vad ska du ha den till

Kan man köpa en hobby-svarv för att utföra mindre arbeten eller måste du köpa en begagnad jättesvarv från andra världskriget? Många säger att det enda alternativet är att köpa en begagnad av känt fabrikat om pengarna är de samma. Men nu finns det många bra nya maskiner att välja på, så den regeln kanske inte gäller längre? Som svarv-spekulant måste man ställa sig en rad frågor. Klarar en billigare svarv av alla material som du vill jobba med? Det man ser direkt när man läser fakta om diverse svarvar, är att ju billigare de är, desto mindre är den. Vad vill du kunna göra med din svarv? Vad har du för behov i form av dubbhöjd och längd mellan dubbarna? Hur stor svarv har du plats för? Sist men inte minst vad får den kosta? Håller en hobby-svarv från Kina för det du vill göra eller är det en engångsmaskin? Någon slags ekonomi i det hela vore ju bra, så vi tittar lite närmare på svarvar i prisklassen mellan 5000-12000 kronor och ser vad de går för.

Bänksvarv

Det man märker direkt när man börjar klämma och veva på den billigaste svarven är att det är förvånansvärt stabilt. Ett litet glapp eller snarare spel kan förekomma i reglagen men det inverkar inte negativt på

resultatet vid svarvning. Bänksvarvarna är så pass stabila och korta att det är svårt att misslyckas med själva installationen, det är bara att ställa den på en hyggligt vågrät bänk. Det finns ingen begränsning i vilka material du kan svarva, allt från hårdmetall till plast går bra. En nackdel är att det tar lite längre tid, då du måste ta lite mindre skär på grund av motorkapacitet med mera. Men väger man detta mot att lämna bort jobbet så är detta acceptabelt. Många av de små svarvarna har automatisk längdmatning, så det går utmärkt att till exempel göra gängor och ytfinishen blir bättre. Men har man inte erfarenheten som krävs för att göra de vanligt förekommande gängorna är det kanske enklast att använda gängtappar och gängsnitt. Automatisk tvärvärme är sällan standard på enklare svarvar, utan får betraktas som en extra finess och är kanske inget man behöver. Precisionen på arbetet man kan utföra är helt okej för hobbybruk. Vad det gäller hållbarhet så har inga av de återförsäljarna jag varit i kontakt med upplevt några större problem. Ta dock inte detta som ett kvitto på att stämmer. Man måste naturligtvis underhålla dessa svarvar precis som på vilken svarv som helst för att undvika problem.

Modell större

Många säger att man ska välja en större modell av svarv, än den du för tillfället behöver. Men det finns vissa faktorer som talar emot det påståendet, till exempel platsbrist. I det flesta fall så fördubblas också priset när man tar ett skutt uppåt i storlek. Har man inte dessa problem så ska man titta närmare på svarvarna som tagit klivet ner från bänken och upp på ett stativ. När man gör det så märker man att spelet som förekommer mer på de billigaste svarvarna är mindre och det känns riktigt förtroendeingivande. Man får en starkare motor som orkar med lite större skär och den tröttnar inte lika fort. Ämnet du kan jobba med fördubblas inte i storlek som priset, utan man får några decimeter till på längden och ett par centimeter i diameter. Så tänk noga på vad du oftast svarvar för saker.



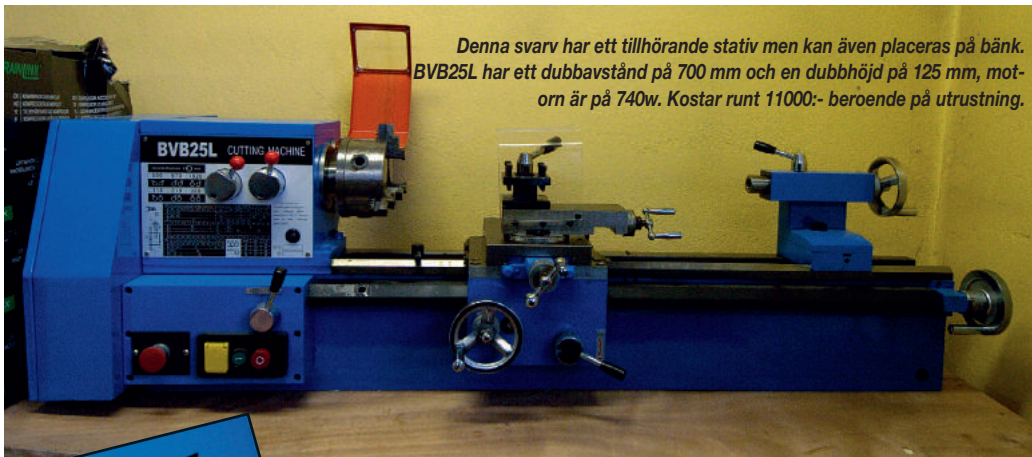
En såkallad skolsvarv kan se ut på lite olika sätt och vara av olika fabrikat. Storleken är lämplig och priset brukar ligga på cirka 25,000:- och uppåt med lite verktyg. De här svarvarna kan vara allt från 20 till 50 år gamla men fortfarande vara fantastiskt fina och ha många år kvar i sig. En klart större investering än en lite mindre "kinasvarv" men värd sitt pris.



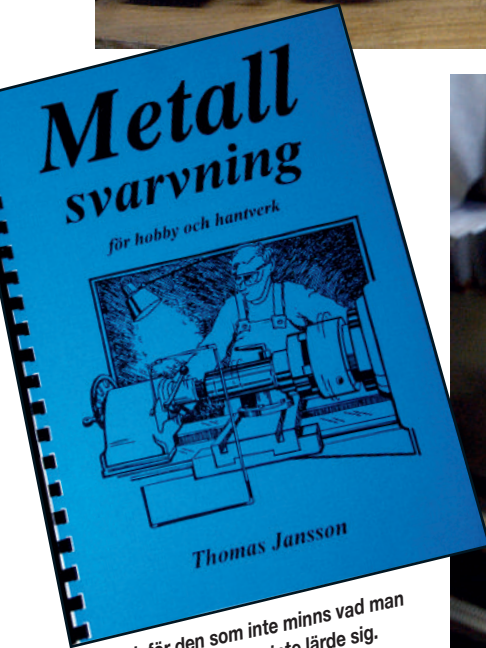
Precisionen på dessa hobby-svarvar är riktigt god.



Denna svarvstålsats med elva lödda snabbstålsskär kostar runt 400:-



Denna svarv har ett tillhörande stativ men kan även placeras på bänk. BVB25L har ett dubbavstånd på 700 mm och en dubbhöjd på 125 mm, motorn är på 740w. Kostar runt 11000:- beroende på utrustning.



En bok för den som inte minns vad man lärde sig i skolan eller inte lärde sig.



Plats för fyra svarvstål, allt för att underlätta arbetet.

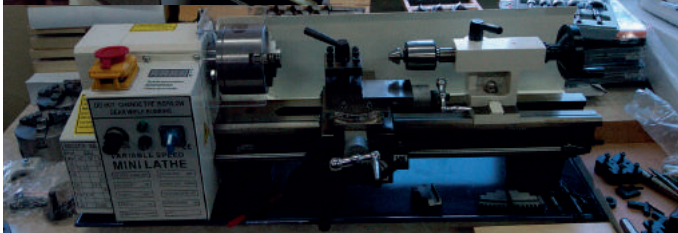
Ha också i åtanke att en större svarv nästan alltid kan göra det en liten svarv kan, men inte tvärtom. Spindelgenomgången blir lite större och just detta mått känns viktigt för mig som till 50% svarvar någon typ av stång eller axel. Det betyder att jag kan skjuta igenom ämnet genom chucken och på så vis kan jag svarva längre saker än vad dubbavståndet säger. Svarvar som dessa har mekanisk växellåda så ljudnivån är högre än på en remdriven, men hörselskydd finns ju att köpa. Ju dyrare svarv desto fler tillbehör följer oftast med. Men det kanske blir billigare att köpa en enklare modell och sedan köpa till de tillbehör som man verkligen behöver?

- Lite nödvändiga tillbehör:
- Svarvstålsats kostar runt 1000:-
- Utbytesskär 200:-
- Borrchuck 400:-
- Borrchucksdorn 200:-
- Kullagrad svarvdubb 300:-
- Dubbhålsborr 20:-

Sen kan man även behöva ha reduceringshylsor för att få i olika storlekar av borrar. Kylvätskeutrustning kan vara bra att ha men är inget måste. 4-backs chuck är nödvändig om man skall jobba med en fyrkantig bit. Sedan finns det mängder av begagnade tillbehör på nätet, bara att frossa. Det är oftast standardmått även på hobbysvarvar, så de mesta du hittar passar förmodligen.



Det kanske inte är storleken det hänger på? Denna mini lathe modell 60206 har ett dubbavstånd på 390 mm och en dubbhöjd på 90 mm, motorn är på 400w. Priset är runt 5000:-



Mitt i mellan svarven bland hobbysvarvarna, lagom är bäst eller? Powercraft BV20 har ett dubbavstånd på 550 mm och en dubbhöjd på 110 mm, motorn är på 370w. Priset är runt 7000:- med lite tillbehör.



Svarvstål med utbytbara skär är lite dyrare än snabbstål men kanske billigare i längden? En sats kostar runt 1000:-



Slutsats

Precis som när du köper begagnat bör du alltid kolla att det inte är något glapp i leder eller chuck. Om möjligheten finns, bör man köra svarven för att se och känna att det inte är några missljud i den. Du får oftast vad du betalar för och kräver du extrem precision kan det vara bättre att lämna bort jobbet. För hobbybruk kan en billigare "kinasvarv" vara riktigt bra och prisvärd. I de allra flesta fall hänger resultatet mer på den som svarvar än på svarven och en metallsvärningsbok kanske är på sin plats. Det finns väldigt pedagogiska och lättlästa böcker som handlar om svarvning, där du inte behöver ha några förkunskaper. Det jag kan konstatera är att man inte behöver vara rädd för att köpa en hobbysvarv. Så vad väntar du på? Ut och shoppa, på med skyddsglasögonen och börja svarva. ✨

Motion med mersmak



Våga prova, du kommer inte att ångra dig!

Text: Jonas Ljunggård

Bilder: Peter Ljunggård, Peter Bond

Donk, donk, donk. Man skulle kunna tro att hjärtslagen ska föreställa känslan i kroppen som försiggår med en halv minut kvar till start, då det är dags att fara iväg på sitt livs första race i skotercross. Men istället vill jag återknyta till känslan som infann sig i kroppen min och framför allt i... Hmm, ja ni vet vad, när smärtgränsen var nådd och då blåsan inte längre räckte till.

Såvida du inte är Stålmannen, Hulken, eller jordens stadigaste norrbottning, är nervositet något som kommer helt naturligt då det kommer till att göra saker som man i vanliga fall inte gör. Med nervositeten kommer även en viss kissnödighet och därför vill jag först och främst med denna artikel klargöra att vad du än gör när du ska fara iväg och köra skotercross för första gången, fyll kroppen med vätska i tid och glöm inte bort att tömma blåsan, i tid. Börja inte dagen med att hinka i dej 1,5 liter vatten till frukost, för att sedan glömma bort att pinka.

Planering

Själv så hamnade jag just där. Målet för dagen var Hälsinge motorstadion i Söderhamn, själv är jag från Falun.

Föraren i bilen framför mig visste på ett ungefär var banan låg, visst hade jag kunnat stanna tidigare och gjort mitt behov, men jag var ju inte så nödig då. Ju närmare banan vi kom, desto nervösare blev jag och mer tryckte det på i brallan.

Stanna nu kunde jag inte göra, då vägvisaren (dvs bilen framför mig) var något stressad och ville fram omedelbart bums. Just när paniken höll på att bryta ut till att bli en sorts blöt tillställning, hittade vi fram till banan och det första steget mot avslappning från nervositeten var ett faktum. Vart vill jag nu komma med allt det här "skitsnacket"? Jo, bra planering är i vissa lägen inte helt fel!

Knuff i röven

Flera av er läsare känner säkert igen sig i följande scenario.

Du är tjej/kille, som har ett trettiotal år under vingarna och några rutinerade vintrar sittandes på snöskoter bakom dig. Anser dig själv vara snabbast på leden (även om du själv inte skulle erkänna det) och följer den lokala skotercrossstävlingen från sidan av banan säsong till säsong. Någon i bekantkapskretsen



Fredrik Lindström Nipstadens SK ser ut att kunna det här.

kanske påpekar att "borde inte du vara med och köra?", eller så känner du det själv, fan, det där ser ju så jäkla kul ut! Ibland räcker det med en knuff där bak, en liten hjälpsande hand som ser till att man kommer framåt på vägen.

I undertecknads fall föll det på att en arbetskompis som efter två års tjtande "kom och prova skotercross!" anmälde mig till Hälsingeracet i Söderhamn.

De hade nämligen i år en klass som hette Motion. Klassen var öppen för alla icke aktiva tävlingssugna skoterförare och för att göra det så öppet som möjligt var maxkubiken tillåten upp till 1000cc. 10 platser fanns till förfogande och förutom en anmälningsavgift på 250:- var det först till kvarn som gällde om man ville vara med och få sitt namn på startistan. Tack vare att min kompis lyckades anmäla mig, fick jag en plats på pappret vilket betydde att snart skulle alltså jag göra debut i en av världens roligaste sporter.

Nästan "bar' å åk"

Innan du anmäler dig ska du göra två saker. Om du inte redan är det, gå med i en Svemo-ansluten snöskoterklubb. Detta krävs av alla tävlingsarrangörer inom skotersporten och för din ekonomi rör det sig om att lägga ut mellan 50-150 kr per år. Gör det enkelt för dig och gå med i den klubb närmast dig som har en bana att träna/tävla på, det är en klar fördel om det visar sig att du vill fortsätta med skotercross i framtiden.

Sedan skaffar du ett startnummer. Gå in på www.racingkompaniet.se, där kan du välja om du automatiskt vill bli tilldelad ett gratis startnummer eller om du vill betala 300kr för att få bestämma alldeles själv vilket nummer du ska ha på dig själv och skotern.

Startnumret ska sedan synas tydligt på höger och vänster sida av skotern, framifrån samt bakifrån (t ex på ryggtavlan).

Har du nu turen och får en plats i listan för anmälda till tävlingen, surfa in på www.svemo.se och lös din tillfälliga tävlingslicense. Priset för denna sorts license varierar från tävling till tävling, men någonstans mellan 100-500 kr får man räkna med. När du har betalat din license skriver du ut en kopia på detta kvitto, vilket du behöver ha med dig på tävlingsdagen då du ska anmäla dig för att få vara med och tävla.

Utrustning

Innan du anländer till depån med din snöskoter ska du enligt Svemo se till att du har med dig en miljömatta att



Patrik Mohlin och Svempa Nordström har en trevlig fight.



David Jönssons maskin är inte av årets modell vilket faktiskt inte spelar någon roll på den här nivån!

placera under skotern. Vad är då detta undrar du kanske nu. Jo, en miljömatta är en absorberande matta som skyddar moder jord från spill som t ex bensen eller olja. Den ska vara minst 80x100 cm stor och i tider som dessa är det extra noga att vi följer denna regel, då motorsporten redan granskas hårt under lupp vad det gäller miljön. Detta var för att skydda naturen. För att skydda dig själv är de enda kraven att du har en CE-godkänd hjälm samt ett CE-godkänt ryggskydd. Utöver dessa obligatoriska skydd valde jag att köra med crosskängor, knäskydd, armbågsskydd, axel-/bröstskydd samt nackskydd.

När det gäller nackskydd så finns det allt från de exklusivare varianterna för en eller flera tusingar, till de billigare varianterna som går att hitta på valfri lågpris kedja eller lokal mx-/skoterbutik för ett par hundra. Själv åker jag med den billigaste varianten från varuhuset som rimmar på filtema. Skyddet är inte snyggt och man ser ut att komma direkt från en steloperation av nacken när man har den på sig, men skiter man i detta så gör det sitt jobb och skyddar dig från att bryta nacken i flera situationer än om man hade åkt utan. Som jag brukar säga, hellre något fult än ingenting alls!

Under skydden räcker det med ett bra underställ och utanpå skydden så lätta, vindtäta kläder som möjligt. Tro mig, du blir varm!

Mellan heaten rekommenderar jag en mysig depåröck, ni som läste Björnes ledare i det förra numret av SnowRider vet vad jag talar om. Detta är inget nödvändigt ont om du bara ska testa en tävling, men faktum är att alla borde ha en depåröck hemma oavsett om man tävlar eller ej.

Steg två mot avslappning

Efter att ha irrat omkring bland alla för mig okända människor i depån och letat mig fram till klubbstugan för att anmäla att jag själv var på plats, så var det dags att byta om och göra ordning skotern för dagen. Eller ja, gör i ordning och göra i ordning. Skotern min som jag hade med mig är en Ski-Doo MXZ 440 årsmodell nollsex men några munstycken eller extra tändstift hade jag inte haft en tanke på att ta med mig. När jag på plats insåg att det kanske hade varit bra att ha med sig dessa saker en dag som denna, gjorde ju att min nervositet inte direkt sjönk. Tre kisspauser senare satt jag iallafall på skotern och det var dags för träning. Varje klass fick 3 varv var på ba-

nan, motion var sist ut och de tre varven avklarades utan några som helst blesyrrer. Det som tidigare pirrade av viss oro i magen hade nu bytts ut mot förväntan. Banan var riktigt rolig och det skulle nog bli bra det här!

Braaaaap!

Det gick inte att ta miste på den spänning samt den lilla mån av osäkerhet som syntes i blicken hos konkurrenterna. Nu stog vi där till slut, nio stycken killar som väntade på att bara få trycka in den där lilla plastflärpen mot styret.

Mr. Starter vandrade förbi framför oss med rödflaggan tydligt markerande att det strax var dags för start. En kort sekunds ögonkontakt för att bekräfta att man var redo. När Startern sedan skulle sänka den röda flaggan, väntade vi på upp till fem sekunder innan den blågula svenska flaggan skulle fara till väders och all action skulle äntligen få brytas lös! Jag återgår till mina hjärtslag. Men i stället för smärtande, tunga pulsringar, handlade det nu mer om världens skönaste trumsolo som pågick innanför bröstet. Jag är 99% säker att jag talar för alla som nånsin har startat i ett race i skotercross, att väntan på att få gasa iväg är en sjukt skön adrenalinstinnvän-



tan. Pulsen stiger, motorerna varvas och tamigtusan där gick starten! Full gas mina vänner och här var det minsan ingen som tänkte släppa av i första taget! Jag kan inte med ord beskriva denna smått sexuella känsla som rusar genom kroppen när man äntligen får köra in gasen så jäkla långt in i styret som det går, det måste upplevas. Motorerna ylar, snön sprutar, energin flödar, det är trångt och du fattar ingenting. Fokuset ligger på att gasa så mycket som möjligt, att hålla sig på banan och att knappa in på framförvarande motståndare, eller om du har flytet i körningen försöka dra ifrån de bakomvarande.

Fyra varv senare undrar man vart den här sköna känslan har tagit vägen. Om din planering tog ett sidospår när du valde sambo och det visade sig att du fått leva med en som inte delar ditt fantastiska motorintresse, så kan du i alla fall påminna henne/honom om att du faktiskt gör denne en tjänst genom att köra den här tävlingen, då det innebär att du kommer att genomgå ett så enormt tufft träningspass att det skulle få självaste biggest loser-instruktören att svettas av ren avundsjuke. Det är då helt otroligt vad jobbigt det är! Vi alla vet ju att den första gången, eller rent av gångerna, är det lätt att vara spänd. Är man spänd blir det stelt i onödan och därför onödigt jobbigt. Med två varv kvar ligger jag på tredje plats. Jag ser ettan och tvåan framför mig, jag ser hur trötta de blir. Men även om jag ser att de sänker tempot, så gör jag själv allt jag kan för att hålla i styret sista biten in i mål. Bakom mig har jag en

Lynx som gärna vill om! Men på något vis plockar man fram den där lilla orken som jag inte trodde fanns. Man ger sig fan på att ta sig i mål och känslan när man väl ser den svartvitutiga tyglappen flaggas är känslan grym. Grymt skönt, grymt jobbigt, grymt kul!

På samma nivå

Det fina med att ha en motionsklass är att alla förare mer eller mindre är på samma nivå. Man kan köra sitt eget race och du gör det enbart för att du tycker att det är kul! Dina motståndare på banan visar sig vara riktigt trevliga typer, alla som testade på motion den här dagen såg ut att stortrivnas och direkt efter heaten snackades det skit mellan oss förare i depån om vem som hade kört om vem, hade hoppat högst eller åkt av banan i ren frustration. Vad det än sas så sas det med glädje.

Vad det gäller skotern så behöver man inte ha det värsta om man bara ska testa på en tävling. Som sagt åker jag runt på en i sammanhanget gammal men pålitlig släde. Remmen som inte ens är en riktig 208'a har varit med i säkert 200 mil nu och munstycket eller stift har jag aldrig bytt. Visst skulle dämparna behöva servas men om man ser till det stora hela, bara för att vara med och testa skotercross en dag så duger det att köra med vad man har just för tillfället. Hoppa över racingkåpor och tanka för pengarna istället (man får mycket soppa för de tusenlapparna). Kör med sunt förnuft så är du nästan garanterad att slippa råka ut för några tråkigheter vad det gäller



Artikelförfattaren Jonas Ljunggård höll full gas så länge orken fanns.


skador på maskin eller dig själv. Men låter du racingdjävulen ta skamgrepp om huvudet på dig, är det lätt hänt att du i starten i det andra heatet håller fullgas för länge och kör in i ännu mer stressad Solleftebo. Att du då hamnar på rumpan och riskerar att få bakomvarande skotrar över dig är smällar som du får ta.

Jag hoppas att fler arrangerar framöver kommer ha en klass för nybörjare/motionärer vid tävling, så att fler kan ta det där lilla klivet fram och våga testa detta äventyr. Skulle det vara så att du som läser detta är medlem i en klubb som ska arrangera just ett race lämpligt för nybörjare, skicka ett mail till bjorn@snowrider.se så gör vi en notis av det på hemsidan. Mer racing åt folket!

Hur gick det då?

Jamen, hur gick det då? Jodå nog gick det bra, jag hade jäkligt kul i alla fall! Jag

hade en andraplats nästan hela vägen in i mål i första heatet, men orkade inte hela vägen. I det andra heatet var jag näst först in i första böjen tillsammans med en tjomme från Sollefteå, som bestämde sig för att åka upp på vallen och lägga sig på magen framför mig. Vilket gjorde att jag bromsade, blev på åkt bakifrån, åkte i backen och påkörd igen av någon som kom bakifrån. Hamnade toksist men körde upp mig till en femteplats. Jag fick då rejält ont i foten att jag avstod från det sista finalheatet. Nu sitter jag här med en fot som fortfarande är lite blå och svullen, en vad som är grön och en lårkaka som ser ut som Rumäniens flagga. Men annars klarade sig skottern bra, lyckades bara slå av primern med handen.

Skotercross är en underbar sport och kan rekommenderas till er alla. 

Spons Råd & Rön



Dekaltrim

Du ska inte bara vara snabb och vinna allt nuförtiden, det gäller också att vara snyggast.

Text: Stefan Sund & Dennis Ångström
Foto: Dennis & Jeff

Dekaler kan man sätta på alla sorters fordon, skotrar, bilar och trailers, ja i stort sett på vad som helst. Detta är ett jätteviktigt sätt att visa upp sina sponsorer på, samtidigt som du kan sätta en personlig prägel på fordonet som gör att just du sticker ut. Lägg mycket tid på att få till en design som är iögonfallande och ger plats åt dina sponsorer. Bilder på dina färdigdekalerade fordon passar perfekt att ha med i foldern du visar upp i jakten på nya sponsorer. Det där med foldern gick vi igenom i förra numret av SnowRider. Vissa lämnar även tomma fält för att visa att här finns det plats för sponsorer att

synas. De flesta reklam/skyllmakare kan hjälpa dig med denna så viktiga del av marknadsföringen. Vi som jobbar på en snöskotertidning tar så klart hellre en bild av en snyggt dekalad skoter än en som är original. Framför allt kanske vi känner igen just din skoter, du slipper bli en i mängden. Designen arbetar dekalfirmen fram tillsammans med dig och sparas sedan på hårddisk för senare bruk. De moment som tar längst tid i processen är att arbeta fram designen, var tålmodig. Sedan går arbetet relativt fort fram till en färdigdekalerad skoter. Designmässigt finns det inga begränsningar, du kan få allt från enfärgade dekaler till bilder på

till exempel hunden, frun, dig själv, det är bara fantasin som sätter stopp! Priset för ett dekalkit varierar beroende på hur mycket dekaler man vill ha, och vilket material man vill använda. Många kanske tycker det att det bästa materialet är för dyrt, men å andra sidan så sitter det kvar på skotern. Priset påverkas också av hur komplicerad designen är, hur lång tid den tar att göra. Team du kanske har sett är Motorhusets skotrar som är dekalade av ALFA Reklam och är bland de snyggaste i skotercross-sverige. Team SnowRider har naturligtvis också jobbat efter samma koncept. Båda teamens skotrar är så gott som heltäckta av dekaler och de använder "rätt sorts" material för att de ska tåla lite stryk. En sådan sats kostar omkring 3000-3500 kronor men då är inte designtiden med i priset. Team SnowRider's skotrar är pimpade hos Hagström de sign i Hamnerdal där Ulf stylat skotrar sedan 1993, han tar

runt 3000 kronor för att dekalera en maskin. En av fördelarna med att dekalera skotern i stället för att till exempel lacka den, är att man lättare kan ångra sig och byta utseende.

Steg ett är att göra mallar på var dekalerna ska sitta och hur de ska sträcka sig. Man kan sätta dekalerna i stort sätt var som helst på skotern. Man får dock ha i åtanke att i till exempel skarpa veck och djupare "gropar" så kan limmet på dekalerna släppa lite. Naturligtvis använder du alltid högupplösta bilder och loggor till alla klistermärken, men det visste du väl redan? Det är nu läge att prata med just din reklamare hemma i byn. Kanske just han vill sponsra med lite tid? Var inte blyg, våga fråga, då är hälften vunnet. Läs artikeln från SnowRider nummer fyra en gång till och ge dig sedan ut på dekaljakt. I nästa nummer tar vi upp det där med att dekalera bussen och släpvagnen. 



Tar ett kort på mallarna och rita av de i datorn. När mallarna finns i datorn så sätter man sig och skissar fram mönster, lägger dit eventuella loggor, texter eller bilder. Känner man sig nöjd läggs skärmlinjer ut.



Här skrivs designen ut på ett material som är avsedd för skoterdekor. Det finns många typer av material man kan använda men i och med att plasten på en skoter är "fet" och har struktur så fastnar inte vad som helst. På en skoter krävs ett material som tål kyla och inte spricker, samtidigt som det ska ha ett starkt lim.



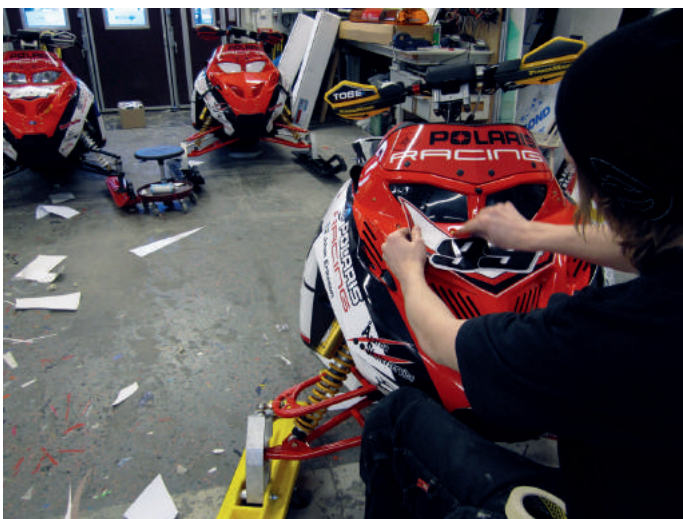
Från det att designen är utskriven måste färgen torka en dag innan skyddslaminatet läggs på. Laminatet är transparent och finns i olika kvalitéer och tjocklekar. Skärmaskinen skär därefter ut dekalerna efter de skärmlinjer som lades in i datorn. Överblivet material tas bort och kvar blir dekalerna som du sedan klipper isär så de ligger var för sig.



För bästa häftförmåga tvättas skoteråkarna med ett medel som tar bort eventuell smuts, oljor och silikonrester. Här används en spray som heter "SpeedCleaner", men det fungerar även med tinner eller liknande.



Så där nu var det fullsmetat och så mycket finare!



Dekalerna klistras därefter fast på skotern och den är klar för användning.

Kniven får sedan göra sitt jobb runt kanterna för att ta bort material som sticker ut.



En värmepistol är ett måste för att värma in veck, runt nitarna och skruvhuvuden. Man värmer också över hela dekalerna för att aktivera limmet så att det fäster ordentligt.

POLARIS
Försäljning, verkstad, kläder och tillbehör!

Santander
CONTAINER ENK



Santander i Åre
för Mountain
Speedshop
070-170 39 00

YPPERSCHE
PRODUCTION AB

Ytteröns 123
81861 MATTMAR

Tel: 0618-471 27
Fax: 0618-471 15

info@yppersche.se
www.yppersche.se



MidTrailer AB

för vilka laster du än har

www.midtrailer.se

SKOTERWEEKEND!
Inkl. skoter, logi, halvpension
Från: **3290:-/pers.**



SKARSJÖVALEN
SVEDE
SKOTERSAFARIS
SKOTERUTHYRNING
SLALOM, LÅNGSKIDÅKNING
VÄPPLOS/TINA, SNÖSHOP/UTYRNING
RESTAURANG MED FULLSTÄNDIGA RÄTTIGHETER

TEL: 0684-81082 **WWW.SKARSJOVALEN.COM**

BK Hengeren *kalkar för den kvalitetsmedvetna!*

Snowline pulk



OK packkälke
Skoterkälke

www.bkhengeren.se

LULEÅ
SKOTERDEMONTERING

www.luleaskoterdem.se

- Nya & beg. skoterdelar till alla märken
- Original reservdelar till hela Kawasakis program.

■ **Kawasaki** ATV ■ **SUZUKI** marin

Tel: 0920-34142, 070-5734440
Öppettider, 10-00-17,30 månd- fred lunch 11,30-12,30

ski-doo  **Massor av fräscha beg. skotrar!**
Se dem på:
www.kalixmaskiner.se **Kalix Maskiner**
HUGO JACOBSSON AB
skickas fraktfritt inom Sverige! Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66

LINX  **POLARIS** 

motor & fritid
unåsdalen



ARCTIC CAT

0684-294 50 | www.motorfritid.com | info@motorfritid.se

POLARIS

SKOTERDEMONTERING **Dahling Motor**

Stensätter 120
873 91 Bollstabruk
Tel 0612-211 88
cta@dahlingsmotor.se
www.dahlingsmotor.se

47
SPEED



ARCTIC CAT

SKOTERDEMONTERING **Dahling Motor**

Stensätter 120
873 91 Bollstabruk
Tel 0612-211 88
cta@dahlingsmotor.se
www.dahlingsmotor.se

47
SPEED



Yamaha 2011



Text: Togga

Yamaha har gett sina två nya modeller för 2011, beteckningarna APEX SE och APEX X-TX. SE-maskinen är som vanligt en kort maskin och X-TX en hybrid. Dessutom har SE Fox float dämpare medan X-TX har H.P.G. Aluminium dämpare runt om. SE går endast att få i svart och X-TX har två färgmöjligheter i rött och blått.

Revolution?

I Yamahas lansering av 2011-modellerna kan man se två nyheter. Elektrisk servo och ett system för reglering av mottrycket i avgassystemet. Den elektriska servostyrningen, EPS (Electric Power Steering) är något som många önskat och nu är den här. Tas den emot väl av konsumenten så kommer vi säkert att se varianter på andra märken inom kort, var så säkra. Egentligen är servo ingen ny uppfinning, den har ju funnits i fyrhjulingsvärlden. Att använda sig av ett elektriskt styrsystem gör att man sparar på vikten jämfört med ett hydrauliskt system. Styrsystemet känner av farten, varvtal, hur mycket föraren styr och ifrån den datan, räknar systemet ut hur mycket hjälp servot ska ge. I och med att det sitter en styrservo mellan styre

och skidor kommer föraren få mindre slag i styret.

Exup!

Den andra stora nyheten hittar man i avgassystemet. Genesismotorn är uppdaterad så att karaktären i låg och mellanregistret blivit bättre. För att uppnå det har Yamaha ärvt teknik från MC-divisionen. Redan 1987 hade motorcykeln Yamaha FZR 400 systemet EXUP (Exhaust Ultimate Power Valve) som nu 23 år senare, kommer som nyhet på snöskoter. Den fina fyrcylindriga insprutade fem ventilersmotorn känner vi igen sen förut. Motorpaketet har utrustats med EXUP och innebär i praktiken att trycket i avgassystemet kontrolleras. EXUP fungerar som en rörlig avgasventil, som beroende på vilket varv motorn har, öppnar och stänger. På så sätt har man lyckats få en jämnare effektkurva. Man kan också spekulera i att detta också gjorts för att få ner ljudnivån.

Det kommer att bli riktigt spännande att se om servostyrningen funkar i praktiken, och om det funkar, hur kommer Yamahas konkurrenter att bemöta denna innovation.



Yamaha APEX X-TX går att förutom den blå yamahafärgen få den i "candy red".

Yamaha APEX X-TX i blått



Yamaha APEX SE kommer endast i svart.

FRÅGA DOKTOR ALF!

LÄSARNAS TEKNIKFRÅGOR

Kanske just du sitter och trycker på en fråga som ingen du känner kan svara på? Då är kanske doktor Alf den som svaret. Snöskoterfrågor är ju nämligen hans specialitet. Frågan ska ju därmed helst vara snöskoterrelaterad även om Alf också hade 5:a i hemkunskap och sylsöjd i skolan. Maila affe@snowrider.se märk mailet Doktor Affe.



Bestyckning av förgasare och variatorkalibrering, vad gäller?

Hej.

Jag har en några år gammal lössnömaskin och undrar om ni kan ge mig lite tips då det gäller förgasar- samt variatorbestyckning?

Mvh Oskar.

Hej Oskar.

Det är lite svårt att ge dig några generella tips när vi inte vet exakt vad du har för skoter men i de flesta fall gäller denna enkla grundregel:

"En originalskoter ska ha den av tillverkaren rekommenderade kalibreringen."

Det finns alltid en tabell som ger korrekt bestyckning för den höjd och den temperatur som gäller för dig och din körning. Den står uppskriven i skoterns originalhandbok och följer man bara detta så kommer skotern att fungera bra. Nu förutsätter vi att maskinen inte är defekt eller sliten så pass att det påverkar prestandan. Motorn ska fungera korrekt innan man börjar att fundera över olika kalibreringar. Väsentliga komponenter som avgasventilerna ska vara rengjorda och reedventilerna samt insugsflansar ska kontrolleras. Förgasarna ska vara rengjorda samt ha rätt flottörhöjd och nålar, trottlar med mera får inte uppvisa något betydande slitage. Variatorsystemets slitdetaljer ska vara inom toleranserna liksom drivkedjan som dessutom ska vara korrekt justerad. Är allt som det ska så kommer skotern att fungera exakt så bra som den gjorde som ny. Men visst finns det undantag där en snöskoter behöver lite avvikande inställningar jämfört med fabriken. I vissa fall kan en lössnömaskin tjäna på ett steg tyngre variatorvikter än rekommenderat. Den enkla grundregeln är att man ska ha så tunga vikter som motorn orkar med utan att varvtalet sjunker under det rekommenderade. Då vi i Skandinavien är relativt ensamma om att ofta köra våra lössnömaskiner på lägre höjd än 500 meter över havet har ibland maskinerna inte ens testats på denna höjd.

Därför kan man ibland vinna en del prestanda genom att vikta på primären. Allt detta gäller givetvis för helt original skotrar. För trimmade exemplar gäller att man följer den rekommendation som leverantören/tillverkaren av de modifierade delarna ger dig.

Dämparfunderingar

Hej SnowRider.

Jag har lite svårt att veta vilket lufttryck som jag ska ha i mina FOX-FLOAT dämpare. Min skoter har dessa i framvagnen och jag ska enligt uppgift ha 80 psi i tryck. Gäller det när skotern är upplyft eller när den står obelastad på plan mark? Är FLOAT bra dämpare eller inte? Jag har hört en del varierande omdömen om dessa.

Mvh Markus i Älvsbyn.

Hej Markus

FLOAT-dämparna är faktiskt helt vanliga De-Carbon stötdämpare av högtryckstyp men de saknar vanlig fjäder. Dämpning sker alltså på traditionellt vis med en kolv som via kanaler samt shims kontrollerar fjädringens rörelsehastighet genom hela registret. Den stora skillnaden mot en vanlig dämpare är att fjäderkraften kommer från en luftfylld cylinder. Denna glider över dämparhuset och luftvolymen minskas därmed med slaget. Fjäderkraften blir markant progressiv vilket innebär att den ökar starkt i slutet av fjädringsrörelsen. Därför fungerar dämparen bra hos vissa framvagnar och skotertyper men är mindre lyckad hos andra. Troligtvis är det den progressiva fjäderkraften som gör att det finns varierande åsikter gällande om detta är en bra dämpare eller inte. Tyvärr finns det dessutom en del skotrar som har en bristfällig dämparkalibrering av deras original-FLOAT vilket ytterligare bidrar till att en del inte är nöjd med denna dämpartyp. Min åsikt är att kvalitén är mycket hög och att dessa fungerar riktigt bra för led/lössnö om allt är korrekt justerat. Lufttrycket som specificeras gäller för helt obelastad dämpare och man ska alltså lyfta upp skotern när man justerar trycket.

Det går mycket fort att justera trycket och man ska därför inte vara rädd för att experimentera med detta. Om man upplever framvagnen som allt för stötig trots lågt lufttryck kan det vara själva dämparkalibreringen som är felaktig. Känns framändan till större delen bra men något för progressiv (den utnyttjar inte hela sin fjädringsväg) kan man komplettera luftcylindern med en extra behållare som minskar på fjäderkraften i slutet på slaget. Omvänt kan man fylla på en liten mängd olja i luftcylindern om man vill öka fjäderkraften i slutet på slaget men det är sällan man har det behovet.

Choke eller primer, vad är skillnaden?

Hej SnowRider.

Jag har köpt en gammal andraskoter som saknar choke men i stället har en primer. Den är ganska besvärlig att använda tycker jag då det krävs olika många pumpsdrag beroende på temperatur för att starta. Ett för mycket så blir skotern sur men när det är riktigt kallt måste man "kompletteringspumpa" en gång även efter det att motorn har startat för att den inte ska stanna när man ger gas. Min fråga är: varför har vissa skotrar primer och inte choke?

Hälsningar Simon "mumintrollet" i Överkalix

Hej Simon.

Primerpump är ett gammalt klassiskt kallstartsystem för bensinmotorer. Genom att pumpa in en korrekt mängd bensin i insugsröret så har motorn inget val. När tändstiftet tänds och man har en lämpligt överfet färskgasblandning i förbränningsrummet så startar den! Ger man motorn för mycket kan inte tändstiftet antända blandningen och motorn blir då "sur" vilket är lätt hänt med en primer. Ett choksystem som de vanliga trottelförgasarna använder sig av består av en separat bränslekrets som ger bränsleanrikning när den aktiveras. Den är betydligt enklare att använda då man inte kan sura ner motorn lika lätt samt att man har ett halvläge som kan användas under varmkörning. Problemet med choke är att det krävs en viss gashastighet genom förgasaren för att det ska fungera och vissa motorer har inte tillräckligt gasflöde vid startvarv. Motorn kan helt enkelt inte pumpa nog med luft genom förgasaren när man drar i magnapullen för att chokekretsen ska fungera. I dessa fall är primer ett bättre system för startanrikning. Detta gäller främst för äldre kolv- samt slidstyrda insug samt vissa hårt trimmade tävlingsmotorer. Primerpump är faktiskt ett mycket bra kallstartsystem när man lärt sig att använda det. Det är bara att träna lite och lära sig hur just din motor fungerar så kommer den snart att alltid starta på första rycket oavsett temperatur.

Snöskoterservice i Ljungdalen AB

- Försäljning
- Uthyrning
- Service
- Skoteräventyr

YAMAHA
Återförsäljare i mer än 35 år!

Tel 0687-202000, 070-6748166

www.ljungdalensskoter.se



OLTJÄRNS STUGBY

Basta skoterboendet i Härjedalen

9-9 bäddars stugor med basta - Weekendariser
All skoter direkt från stugan i Bådunnäs
Fullt utrustad konferens lokal

Östjans Hus & Fritid | Flygby och Konferens | Härjedalen | Härjedalen AB | bestilling@oltjarn.com | tel. 0684-96310

www.oltjarn.com

FÖR
**HÄRLIGA
DAGAR MED
VÄNNINORNA
I FJÄLLEN**

HOS **FjällGården**
ÅKERSJÖN

Välkommen till Åkersjön

Unna dig och dina vänner en härlig helg med dagar fyllda av yinyogapas och härliga skoteräventyr i den jämtländska fjällvärlden. Läs mer om våra helgpaket på www.akersjon.se

FÖR MER INFORMATION RING 0645-420 35
ELLER MAILA: info@akersjon.com

Larm & position

Små och smidiga larm med GPS-söksystem som ger exakt position via SMS och på karta direkt i din mobil.



Håll koll på din skoter!
redKnows larmar och spårar allt

www.redknows.se

redKnows marknadsförsv Årtech AB
tel. 031-55 88 88, www.atsch.se

redKnows
Lost & Found Technology

XYZ Maskin & Trädgård

POLARIS

www.xyzmaskin.se

Tel. 0650-54 34 34



www.bohlinsab.se

0290-704 02 Järbo

Vi har ett 30-tal beg. skotrar i lager.

YAMAHA

Bohlin's



**motor
& fritid**
Lunäsdalen



YAMAHA

0684-294 50 | www.motorfritid.com | info@motorfritid.se

Kör så de ryk, där bak!

BK-system

www.bkssystem.se

0661-220 00



**SLÄPVAGNAR FÖR SKOTER
TRANSPORT & FÖRVARING**
SE HELA SORTIMENTET HOS DIN ÅTERFÖRSÄLJARE!



Tiki Treiler

För närmaste återförsäljare se: www.tiki.se

JAXAL *Plus av flera modeller!*
släpvagnskåpor
Vakuumformade släpvagnskåpor i miljövänlig HD-PE-plast.



CONVENTUM Tel. 021-660 62 info@conventumab.se

www.conventumab.se

LOOFOTO.SE
[Skotercross, Motocross, Actionsport & Evenemang]

Se bilder från de senaste tävlingarna
WWW.LOOFOTO.SE



ARCTIC CAT Stockholms största ATV och Skoter utställning **ARCTIC CAT**

www.dinmc.se

Din MC Sollentuna Tel. 08-754 99 00



Vindrutor, drivmattor,
reservdelar till
äldre skotrar

POLARIS
The Way Out.

www.bwhusvagnar.se

Tel: 060-123512 **BW** HUSVAGN & HUSBIL
Axvägen 14, Sundsvall



GÖRANS MOTOR
MORA 0250 - 10177

www.goransmotor.se

Snöskotrar & tillbehör **ATV & tillbehör**



Vi har Billet X boggiehjul i alla storlekar till alla märken!

Billet X www.polarismora.se

Telefon: 0250-100 26 info@polarismora.se





Inside veteran racing



Text&Bild Stefan "Tjock-steffe" Sund

Team SnowRider's veteran racing-avdelning består av Robert Olsson och jag själv. Vi har ett lätt sjukligt intresse för gamla skotrar och då helst Ski-Doo. Allt började med att vi renoverade veteranare till nyskick och ställde dem i ett hörn eller sålde dem. Men som någon Arctic Cat-chef sagt i tidernas begynnelse "Vi började tävla när den andra skotern byggdes!" Så även för oss och blickarna riktades då mot lite "modernare" och mer tävlingsinriktade maskiner. Tiden har gått och tävlingarna har passerat revy, och vi har samlat på oss en ansevärd mängd maskiner för att kunna vara med i så många olika tävlingsklasser som möjligt. Nu är det dags att prova på en "ny" tävlingsform, som varit och är fortfarande väldigt populär i Amerika. Vi ska åka ovaltävling i Lycksele, det är en deltävling i den omåttligt populära Burkacupen. Innan avfärd så konstaterade vi att det var 175 anmälda förare och det kunde komma upp emot tusen åskådare, så man kan lugnt säga att nervositeten och spänningen steg. Man såg det framför sig och tröstade sig med att alla haft det lika djävligt som vi i garaget. Skönt att veta när man skjutit en kolv veckan innan avfärd. Vi var redo för vår resa till Lyckseles kilometer långa och istäckta travbana, som nu ska dränkas i tvåtaktsrök.

Torsdag

Naturligtvis skruvade vi in i det sista, ja som vanligt kan man säga. Att man aldrig

lär sig. Då vi vanligtvis kör någon form av crosstävlingar fick vi lov att preppa skotrarna för denna speciella tävlingsform. Maskinen ska vara så låg som möjligt, ha ett djävult grepp i skidorna och i min klass, även dubb. På grund av tidsbrist hann vi bara med att skruva i 144 dubb och bulsa dit de aggressivaste styrtälsten vi kunde hitta. Så var det dags att lasta maskinerna, plus alla möjliga och omöjliga reservdelar vi kunde tänkas behöva. När vi lastade frågade jag Robert om vi skulle provstarta hans Blizzard, men vi kom fram till att det inte var någon idé, då vi ändå inte hade tid att laga den om något skulle vara knas. GPS:en visade att vi hade 63 mil av isig och rentät väg framför oss, bara att bita ihop och ge sig av.

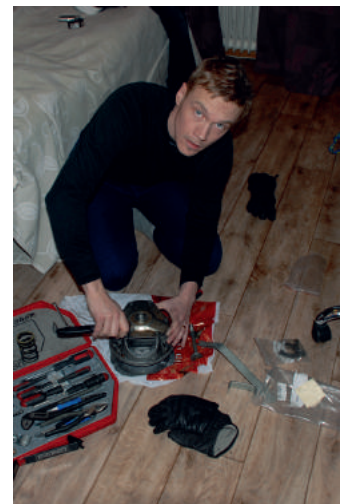
Fredag

Detta var träningsdagen, där skulle det visa sig om maskinen och föraren hade det som krävdes för att hålla fullt på den glashala banan. Vi lastade av maskinerna, en Ski-Doo Formula MX ProStock -84 och en Ski-Doo Blizzard 5500 -79. Problemen började direkt när jag drog igång ProStock'en. Startsnöret hängde där slappt som en kommunalarbetare. Vi hade säklart med oss backup och åtgärdade felet snabbt. Blickarna vändes till Blizzard'en då motorn inte rörde sig ur fläcken när man drog i startsnöret eller vred på variatorn! Vi konstaterade snabbt att detta krävde en större operation än vi hade tid för just då. Jag gav

mig ut på banan i lugn takt och efter ungefär femtio meter så dog maskinen. Nu har det gått en kolv tänkte jag. Efter dagens första bogsering kunde vi konstatera att bensinkranen var avstängd, ok lite pinsamt var det. När vi ändå var i depån så bestyckade vi upp, fråga inte varför, det minns jag inte. Ut på banan igen, skotern gick som på räls, start och målrakan verkade aldrig vilja ta slut. När jag väl var inne i första kurvan insåg jag hur fort det gick och höll på att skita ner mig. Jag märker till min förskräckelse att bromsen inte gjorde sitt jobb nu när maskinen hade dubb. Därför tog jag mig igenom kurvan i 100 knyck med hjärtat i halsgropen. Då det var en sjuk lång fullgasrepa så bestyckade vi upp ända tills parkeringen var full av rök. Nu fick vi vara nöjda för dagen och vi begav oss till hotellet. Vid middagen tillsammans med Ockelbopojkarna kom tävlingsledaren och grundaren av Burkacupen förbi. Han delgav oss det senaste skvallret och han fick oss verkligen att känna oss välkomna. Man slogs av hur lugn han var, trots att han har en så pass stor tävling att anordna och dessutom köra!

Lördag

Tävlingsdagen. Vi konstaterade att det inte behövdes någon ombestyckning då det var samma förhållanden som dagen innan. När en enorm mängd av veteran skotrar kommit på plats var det dags för anmälan och besiktning av maskinerna. Jag spände på bromsen



Väck mig när jag är klar med variatorbestyckningen!



Skicket på maskinerna varierade stort, denna Blizzard 9500 var lagad med en skotermekanikers bästa vän, gaffatej.

ProStock'en gick som på räls runt banan, för detta tackar vi 144 stycken dubbar med coromantspets.



Besiktning, inte en enda tvåa, så jag var nöjd!



En av två bärgningar på träningsdagen och efter lite vila var skotern pigg igen.

Marino, mannen bakom Burkakupen, har alltid tid för lite posering.



Publiken fick komma in i depån för att klämma och känna på maskinerna.

Om jag knuffat av denna klenod i kurvan hade till och med jag gråtit.

Surftipset:
www.alltomlycksele.se/lmu/



ordentligt för att vara säker på att klara besiktningen. De kollade nödstoppet, bromsen, variatorskyddet, baklyset, och allt gick som smort. Marino höll ett förarmöte där han gjorde klart vad det var som gällde och kunde inte nog betona hur viktigt det var att vi körde med huvudet. Starten gick vid 10:30, och jag skulle köra i heat 12, jag hade gott om tid att tanka fullt för att undvika att g-krafterna gav mig soppabrist. Jag linade upp med två Yamaha'er och en Ski-Doo, starten gick och det gjorde Yamaha'erna också! In i första kurvan märkte jag att jag tog in på dem, men på rakan hade jag inte en chans. På andra varvets sista kurva körde jag om Team Hot pistons Blizzard på yttern och höll stumt mot målflaggen för att ta en tredjeplats. Under dagen föll mängder av deltagare bort. Inte på grund av olyckor utan tekniska problem, med allt från vändhjul som inte pallade för påfrestningarna, till skurna motorer. Man kan lätt påstå att morfars driftsäkra originalmaskin kan ta en pallplats bara på att ta sig runt utan haveri. I heat 27 var det dags igen. Jag tittade mig förvirrat omkring och vi var bara två som tagit oss till startlinjen! Snacka om manfall, men motståndet behövde inte skämmas. Då det var en Sno-Pro -78 klon (kopia av en Ski-Doo isracemaskin). Enligt snacket i depån var den bromsad till 127 hästar, vad skulle jag ha att sätta emot med mina 87 kusar? När startlampan lyste grönt släppte jag lös alla vilda och till min förvåning låg jag en bit före Sno-Pro'n. Nu gällde det att hålla i genom kurvan för att få ett försprång, så att han inte blåste om mig på rakan.

Hade ingen aning om han var nära eller inte. Att vända sig om för att kolla var inget alternativ när det gick så fort. Jag struntade blankt i om maskinen rasade och höll stumt hela rakorna och var uppe på en skida i kurvorna. Inför sista kurvan såg jag att Robert vinkade åt mig, -vad menar han? Läcker skotern kylarvätska? Tänkte jag. In på målakan såg jag vad han menade, det var bara jag kvar på banan. Sno-Pro'n hade havererat och heatsegern var min! All denna "tur" ledde till att jag skulle ha kört A-finalen men lite strul med poängräkningen ledde till förseningar. När mörkret la sig över banan var inte alla finaler färdigkörda. Men lika glad var jag för det, både jag och maskinen var hela.

Sammanfattning

Att tävla med veteranskotrar är ett roligt intresse där man träffar många trevliga människor och kan utbyta erfarenheter. Detta trots en viss märkesfanatism, eller kanske tack vare? Burkacupen är den största och en av de mest välorganiserade tävlingarna inom området. Men det finns mängder med mindre tävlingar runt om i landet att delta i. Som jag tidigare nämnde är inte prestanda det viktigaste utan driftsäkerhet och att du kan lita på att det finns en klass som passar just din maskin. Har du en skoter som är äldre än -85 är det bara att damma av den och anmäla dig till nästa tävling. Självt ser jag fram emot nästa år, men då kanske med en enstänka!



Farten på målakan varierade stort beroende på skoter.



Det var inte bara vi som var långväga gäster, här har vi nästan hela Ockelbo gänget.



Hade Hot Pistons en maskin i varje klass?



Vinnare!

GRATTIS TILL VINSTEN AV ÅRETS TOMTEDRÄKT.

Vinnare blev **HÅKAN KLINGSTEDT** från NORSJÖ med det här rimmet:
 - Tomten kör nu skoter naken, utan kläder stackars kraken. För hans dress så röd och grann, var det faktiskt JAG som vann.

Hedersnämnanande 1 till Thomas Ottosson, Östersund: Jul, jul med massor av snö! Jag hoppas för gods skull att det inte blir to. Detta är inte en klapp till en kanotist, utan till en äkta skoteraktivist!

Hedersnämnanande 2 till Nilla Johansson, Ålandsbö: Ta på dig överallen och bli som Maggyver, med den så är du en riktig SnowRider.

Bandana kommer på posten till er.



Varmt och skönt!



ESKIMÖ
 Hos oss hittar du de varmaste friska underläppen 100% ekologisk merinoull. Vårvar vitt som snö. Allt från kopp till så för både vuxna och små.

Magasin de Nord
 Tel. 090-777429 Sagagallerian, Umeå
www.magazindunord.com



Sahins
Verkstad AB
 Försäljning & Service
 Tel. 0690-22023 Sveg

Skoterledskarta
 - GPS-navigering med skoter -
www.kartman.se

BIMAR Import AB
www.bimar.se

"Din ski-doo återförsäljare i Gästrikland"
 Öppet varje dag, året runt!



Kjellars Mask
JADRAÅS
www.skotrar.uu

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

Då kontaktar du naturligtvis oss.

45:-

353 sidor snöskoterdelar

RINAB
 Reservdelar i Norr AB
 Verksamhetsgatan 16, 841 32 Ånge
 Tel. 0690-12099 Fax 0690-12033
www.rinab.nu order@rinab.nu

ATV TERRÄNG & MAGAZINET
www.atvmag.se

www.glansgarden.se




Team SX - Black/White

Återförsäljare söker.
 Kontakta FXR rep. i Sverige
 Mail: perm@fxrracing.com
 Tfn: +47 9054 7510
 Online catalogue at: FXRRACING.COM



K Klim

* Tillbehör/reservdelar till alla skotermärken
 * Personlig utrustning
www.skotershopen.se
 Tel. 060-20430



Kurbits & Vildmark
 Arrangerar vildmarksupplevelser!
 Guidade skoterturer m.m.
 Tfn: 070-689 60 61
www.kvsab.se

INTENSIVKURS FÖRARBEVIS SKOTER

Säfsen Södra Dalarna
 Karlstad 12 mil, Örebro 12 mil

För mer info:
www.safsenskotersafari.se
 Tel 0591-205 65



Egen tillverkning av styrhjärare.
 Passar alla skotrar.
 Tel: 070-326 21 52
www.lobikz.se



Plast & Pulka
 Tel. 0695-20084, 070-5129068
 * Bamsepulkan standard/cruiser
 * Vildmarksbil i plast
 * Kablar för jaktbilar
www.bamsepulkan.com

Dynamo-Joe varitorkit till Ski-Doo & Lynx

Lättvikts ljuddämpare/slutburkar

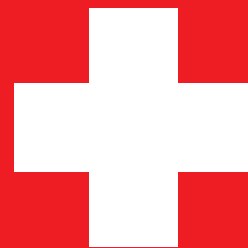
från 1995:-
 inkl. frakt!



SPEED TECH
www.SpeedTech.se
 878-1018448

Oett&Etikett

När olyckan är framme



Du vet väl om att du kan förbereda dig på många olika sätt innan du ger dig ut i vildmarken?

Text: Rickard Johansson

Plötsligt händer det, olyckan är ett faktum. Att köra skoter är något som förknippas med frihet och fritid. Men så länge den mänskliga faktorn är där, kan det mest oväntade ske. Det räcker att man missbedömer ett hopp eller inte hinner väja för en annan skoter. När väl olyckan sker gäller det att vara förberedd att kunna agera. Därför ska vi nu gå igenom vad du kan göra för att förbereda dig och vad du kan göra, när olyckan har skett.

Före

Att vara förberedd när man ska ut och åka, kan i slutändan vara det som gör att man räddar liv vid en eventuell olycka. Om man vet att man ska åka på en längre tur så bör man tänka på att man kommer att befinna sig långt ifrån hjälp. Som skoteråkare är man utsatt för massor av faktorer som tyvärr inte är till vår fördel. Vi har kylan och vinden som snabbt påverkar kroppen och vi vistas ofta långt ifrån vägar och samhällen.

Kläderna

Se till att du har bra kläder när du ska ut och åka. Kylan är en av våra största fiender. Man blir snabbt nerkyld vid en olycka om man inte har varma och isolerande kläder. En tur som var tänkt att ta en timme kan snabbt bli längre om skotern går sönder eller att man kör fast. Att klä sig rätt ger inte bara en behagligare tur utan det ger dig ett bra grundskydd. Att köra skoter är en rätt så fysisk aktivitet som gör att man anstränger sig och svettas. Bli man då nedkyld blir kyleffekten mycket större än om man är helt torr.

Som du kanske vet strömmar värmen från huvudet, se till att packa med en mössa. När man kör fast eller har ett haveri tar man ofta av sig hjälmen och det gör att man snabbare kyler ner kroppen då huvudet är som kroppens skorsten.

Att klä sig rätt är en bra början på skoterturen. Därför bör kläderna vara anpassade till de aktiviteter du ska göra. Att klä sig för några varv på crossbanan är helt annorlunda än att klä sig för att åka och köra i skogen. Om det händer en olycka och ni larmar snabbt, tar det ändå en bra stund innan hjälpen är på plats. Jag arbetar som brandman och vet hur svårt det är att agera vid denna typ av larm. Vi måste säkerställa var personen finns, vilken utrustning vi ska ha med oss och hur vi ska ta oss dit. Sedan ska vi transportera oss till närmaste farbara väg, lasta på all utrustning och ta oss fram till den skadade. Har man då avvikit från leden kan det vara svårt att hitta den skadade. Se därför till att memorera er körväg.

Utrustningen

För att själv kunna lösa en situation, eller i alla fall att underlätta den, kan man se till att ha med sig rätt utrustning. Se till att du har med extra tändstift, variatorrem och dragsnöre. Ett litet verktygskit bör alltid vara med. Har du denna utrustning klarar du att reparera de vanligaste problemen som kan dyka upp. Snöskoterns originalverktygslåda är väldigt bra att ha koll på. Ska ni åka en längre tur bör du packa med extra bensin, extra ombyte, underställ, spade och karta. Det finns även värmefiltar som håller värmen i upp till sex timmar och som kan vara bra att ha med. Första förband är någonting som är lätt att glömma, men livsviktigt då den minsta skada är farlig när vi vistas i kalla miljöer. Blodets koagulationsförmåga minskar kraftigt vilket gör att du snabbt förblöder. Ett litet sår kan snabbt försätta dig i en påverkad situation.

Kommunikation

Vi är vana att snabbt kunna komma i kontakt med andra via mobiltelefonen. Men

Ett första hjälpenkit bör innehålla:

- Plåster
- Sårrengöring
- Förband
- Tryckförband
- Sax
- Sårtej



Med hjälp av dessa saker ska du kunna behandla de flesta mindre skador samt kunna mildra effekten vid större skador tills hjälp är på plats.

många gånger åker vi skoter på ställen som inte prioriteras av telefonbolagen. Ofta saknas täckning i fjällvärlden och i större skogsområden. Se till att ha en operatör som har bra täckning där du ska åka. Kylan har även en förmåga att dra ur batterier. Se därför till att du har fulladdade batterier innan du åker ut i vildmarken. Innan du åker på en längre tur lämna gärna en beskrivning på vilken rutt du ska åka till någon kompis eller anhörig. Jag vet att det låter lite som informationsfilmerna på Anslagstavlan, men vid sökande är det mycket värdefullt med sådan information. Ta med dig en GPS för att kunna uppge exakta koordinater för er placering. När du kontaktar hjälpen oavsett om det är en kompis eller SOS, är det perfekt att ha GPS-koordinaterna så man direkt vet vart ni är.

Planering

Nu kommer jag att låta så där informativ igen, men ska ni ut och åka längre så glöm inte att planera. Kolla att ni har utrustning för att klara den sträcka ni ska åka. Se till att skotern och utrustningen är i bra skick. Se till att om det skulle bli haveri eller problem så att har ni möjlighet till assistans. Läger man de extra minuterna på planering kommer åkningen att bli bättre och man behöver inte bli stående mitt i skogen utan någon hjälp.

När det sker

Även om vi skyddar och förbereder oss så kommer det att ske olyckor. Vi har en

faktor som vi aldrig får glömma, den mänskliga faktorn. Det är lätt att man missbedömer farten i en kurva eller att man inte ser stenen eller stocken under snön. När olyckan har skett gäller det att agera på rätt sätt för att rädda liv och att minimera skadorna. Jag kommer att ta upp några vanliga skador som ofta förekommer i skoteråkning.

Första agerandet

Det är viktigt att kunna läsa av en olycksplats. Kolla noga vad som hänt, hur har olyckan skett? Hur fort gick det? Finns det synliga orsaker, en sten kanske? Vilka skydd hade de som åkte? Om man ställer sig dessa frågor kan man få en uppfattning om vilka skador som kan ha uppstått.

Kommer man fram till en olycka där man ser att skotern kört in i ett träd kan man misstänka nack- och ryggskador samt eventuella skullskador. Om olyckan som man kommer fram till är en skoter som kört av leden på ett öppet fält, kan man misstänka sjukdom, eventuellt hjärtproblem? Hur som helst så är det viktiga hur man agerar i första skedet. Man ska alltid utgå från att personerna som varit inblandad kan ha nack- och ryggskador om de ramlat av eller kört in i något. Då är det viktigt att man ser till att den skadade inte rör sig och att man hjälper till att stabilisera kroppen där personen ligger. Försök inte lyfta själv eller att transportera personen.

Det första agerandet ska följa punkterna nedan

L Livsfarligt Läge

Om personen är i en situation som kan klassas som livsfarligt. Fordonet brinner, personen befinner sig i vatten eller att personen är på ett ställe med stor rasrisk så ska man se till att personen kommer därifrån. Man ska så klart göra förflyttningen av den skadade på ett så bra sätt som möjligt.

A Luftvägar och ryggrad

Kolla om personen har fria luftvägar. Om inte vinkla upp huvudet och kolla att inte det finns föremål i munnen som blockerar luftvägarna, till exempel tungan, snus eller mat. När du ska kolla ryggraden ska man först prata med personen och kolla om den har ont någonstans, samt om personen kan röra tår och fingrar. Tänk på att en förlamning kan vara temporär.

B Andning

Kolla hur bra andning den skadade har. Om personen andas snabbt och ytligt kan det finnas skador på lungorna eller brutna revben. På grund av skadan uppstår sådan smärta att personen får ont av att andas djupt. Om personen andas snabbt och ytligt kommer den skadade inte att ventilera ut koldioxiden ur lungorna. Personen kommer att få en så kallad koldioxidstegring och i värsta fall svimmar han/hon efter en stund.

C Cirkulation/Blödning

Kolla om personen har ytliga blödningar. Som jag skrev tidigare är blodets koagulationsförmåga kraftigt nedsatt när det är kallt och därför måste man snabbt stoppa blödningen. Använd tryckförband om blödningen är lite större. Man pratar om artäriska, venösa och kapillära blödningar. Vid kyla kan en skadad förblöda av en kapillär blödning, det vill säga ett större skrubbsår. Om någon skadats och sedan kallsvettas, finns det en risk för att personen har råkat ut för inre blödningar. En skadad med inre blödningar måste snabbt komma till sjukhus.

D Rörelsesvårigheter

Kolla om personen har skador på skelettet. Har den brutit något ben eller har något gått ur led? Undvik att röra leder som är ur led eller ben som är brutna.

E Exponering

Med exponering menas hur utsatt personen är för väder och vind. Har personen legat i vatten måste man få upp kroppstemperaturen. Men man ska höja temperaturen sakta för att inte utsätta kroppen för påfrestning. Om en person man finner är kraftigt nedkyld kan man lätt ta den för död. Men en kraftigt nedkyld person har en otroligt låg puls samt är kraftigt medvetslös. Därför finns det en tumregel att en person inte är död förrän den är varm och död. Har personen däremot bränt sig ska du snabbt kyla brännskadan. I detta läge får man vara lite uppfinningsrik. Har man inte vatten kan man till exempel använda snö. Tänk bara på att inte kyla med något som är för kallt. Kylningen kommer att stoppa skadan från att utbreda sig och vara smärtlindrande på samma gång.

Göra ett tryckförband

För att enkelt stoppa en blödning kan du göra ett tryckförband. Meningen med ett tryckförband är att du skapar ett tryck på sårstället utan att stoppa cirkulationen i resten av till exempel armen.

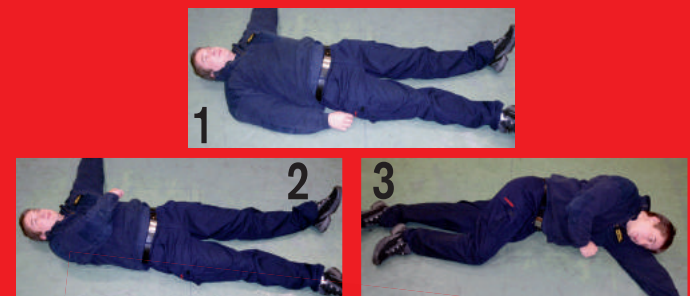


1. Ta en sårbinda och rulla ihop i en liten kudde på mitten av förbandet. Har du inte ett förband kan du använda en snusnäsduk eller något annat tyg.
2. Placera kudden på såret och linda bindan runt kroppsdelen. Se till att det blir tryck bara på såret och inte så att du stryper cirkulationen i kroppsdelen.
3. Håll koll på förbandet så att blödningen avtar.

Lägga en skadad i Stabilt sidoläge

Förut benämndes denna ställning som framstupa sidoläge, men med lite modifieringar heter den nu stabilt sidoläge. Meningen med denna ställning är att lägga kroppen i ett läge som underlättar andning och gör så att en medvetslös person själv kan ligga säkert. Har man flera skadade kan detta vara ett alternativ. Misstänker man nack- och ryggsador skall man EJ röra personen.

1. Lagg personen på rygg och lagg armen som är längst ifrån dig lätt utvikt från kroppen.
2. Lagg armen närmast dig över personens bröstorg, vik motsvarande ben och rulla personen ifrån dig
3. Kolla så att personen ligger lätt lutad framåt så den inte rullar bakåt. Kolla att personen har fria luftvägar.



Varför ska jag kunna detta?

Meningen med denna artikel är inte att alla ska bli sin egen akutsköterska, men när olyckan är framme är det rätt skönt att veta vad man ska göra. Att kunna göra en första insats kan rädda livet på din kompis eller familjemedlem. Om du har det jag skrivit i bakhuvudet, kommer du även enklare att kunna förklara för SOS vad som hänt och på det sättet är det lättare att veta vad vi ska ta med oss och vad vi ska förbereda oss på. Det jag

har skrivit om är de koncept som ambulansen och räddningstjänsterna runt om i Sverige förespråkar.

Om jag inte har utrustning då?

Det är nu vi tar fram våra Macgyvertalanger. En tygbit blir snabbt ett förband och en pinne kan användas för att stabilisera upp ett brutet ben. När det gäller hur vi ska lösa problemen är det bara uppfinningsrikedomen som sätter stopp.

Innan du vet ordet av har din bandana från SnowRider räddat liv.

Vart vänder jag mig om jag vill lära mig ännu mer?

Kurser i HLR (Hjärt- och lungräddning) hålls regelbundet av Röda korset och av andra företag och organisationer. Passa på att dra ihop skoterklubben och kör en utbildning så kan ni vara lite säkrare på att ni blir bra omhändertagna den dagen olyckan är framme.

Surftipset:
www.redcross.se/forstahjalpen
www.forsta-hjalpen112.se/

Gubbresan

Funäsdalen



Det sedvanliga myset på kvällen är naturligtvis en stor del av hela upplevelsen. Man tar en öl, äter gott, ljuger lite om dagens händelser och umgås. Kan livet bli bättre?

Måste alla äventyr upplevas med livet som insats, eller kan man äventyra på ett avslappnat sätt?

Text&Bild Daniel Orevi



V i läser ibland resereportage om kompisgäng som ger sig ut på en egen äventyrsresa. Där skall man åka typ 100 mil per dygn och sova i bivack, tält eller kanske inte alls. Jag tycker det är manligt, men vad gör man om man uppnått mogen ålder, vill ha lite äventyr men ändå sova i en skön säng och äta god mat. Tja, varför inte boka en resa med Håkan Svetsnoff på Fjällbocken. Håkan har sin bas i Funäsdalen och har guidat grupper i tio år. -Vi kör turer med olika längd, alltifrån "Funäsdalen runt" till en veckotur som går från Kiruna

till Funäsdalen. Håkan har också en lastbil och många egna skotrar för uthyrning så det är bara att beställa var man vill åka så kommer han dit med all utrustning som behövs. Detta passade oss bra så vi bokade en helg i mitten på januari. Till slut blev vi 15 glada grabbar med ganska hög medelvikt. Vi kom från Sävar, Östersund, Bollnäs, Hällbo, Voxna Bruk, Stockholm, Norrköping och to m en tändig kille från Falköping. Vi valde att bo tre nätter på Eriksgården i Funäs med två dagars skoteråkning. Dagens rutt lades upp på morgonen efter att vi kollat in vädret. Därför styrde Håkan alltid vår åkning efter vädret och var den bästa snön fanns. Andra turer med övernattnings på olika orter begränsar ju denna valmöjlighet eftersom man måste ta sig fram till dagens hotell. Givetvis spelar även gruppens kunskaper och kondition in i dagsupplägget. Jag kan garantera att Håkans kunskaper och kondition inte sätter några som helst begränsningar. Han kör 1500 mil per säsong utspjutt över alla delar i Sveriges fjällvärld och mycket mer därtill.

Inventering

Eftersom vi var 16 personer delade vi upp oss i två grupper. Fredrik var vår guide i den andra gruppen. Fredrik är också en grym skoteråkare även om han fick spö av en viss undertecknad i slalombacken. Mer om det senare. Vi samlades till middag 20:00 på torsdagen. Det visade sig snabbt att Eriksgårdens kök höll mycket hög klass. Varje kväll serverades en utsökt trerättersmiddag ackompanjerad av valfri dryck. Efter middagen samlades vi i baren för en genomgång. Inte av barsortimentet utan av vår skoterhelg förstås. Nåja, en del testade nog baren lite också. Håkan och Fredrik berättade om lite förhållningsregler typ ingen busåkning i byarna och håll koll på åkaren bakom dig. Det var ett förväntansfullt gäng som vid midnatt gick och la sig i sköna sängar den första kvällen.

Crosskörning

Frukost 07:45 följt av uthämtande av hyrskotrar för dom som beställt. De flesta av oss hade egna skotrar, men inte alla drog med sig dom, utan valde istället att hyra på plats. Alla som hyrde valde

Artikelförfattaren är inte bara glad, han kör också Renegade 1200 till vardags och lystrar till namnet Daniel Orevi.



Guiden Fredrik laddar på för fullt med sin Nytro RTX SE.



Det är inte varje dag man får tillfälle att köra i en slalombacke utan att bli jagad av pistmaskinisten. Grymt kul.



Det var dags att plocka ut hyrskotrarna för att bekanta oss med dem. Alla valde Nytro XTX, en perfekt långfärdskamrat.



Helags är en trevlig liten knöl som är belägen på 1797 meter över havet.



Väl i Gröndalen var det dags för lite improviserad crosskörning.

Nytro XTX vilket nog var en ultimata skoter eftersom både ledåkning och lössnö fanns på önskelistan. Den taniga killen från Falköping har ingen egen skoter då han tydligen fick lov att köpa ett nytt kök för pengarna. Det skulle han nog inte ha nämnt i detta gäng eftersom det vändes snabbt emot honom redan första kvällen. Vädret var strålande och inte ett moln i sikte. Det var däremot minus 22 grader så vi bestämde ganska omgående att ta oss upp på högre höjder, eftersom det bara var minus åtta där. Vi började i ett lugnt tempo tills alla var varma och hade kört in sig på sina hyrskotrar. Vi stannade på olika ställen och njöt otroligt av utsikten där man såg hur långt som helst. I samma blickfång hade vi Sylarna, Helags, Skarsfjällen och Mittåklappen. Sverige är fantastiskt! Nog om detta, då just denna upplevelse aldrig kan beskrivas i ord. Upp på skotrarna igen och fram med attackblicken. Farten blev efter hand högre och högre tills en del inte riktigt kunde hänga med. De flesta lederna var helt perfekta, släta, hårda och preparerade med pistmaskin och perfekta för aktiv körning. Jag hade behövt en kraftig gummisnodd runt skallen för att hålla upp hakan för jag skrottade hela tiden. Vi åkte upp till Gröndalen som är ett friåkningsområde i Funäs. Det fanns en hel del lössnö där och vi fick leka runt ordentligt. Vi körde upp en improviserad crossbana för dem som inte redan var genomsvettiga. Anders satsade allt på ett kort och slog naturligtvis i en sten med sin kortbandade Lynx E-tech så han knackade in skyddsplåten mot bromsskivan. Men efter lite bryt och bänd kunde han åka vidare. Alla ville hjälpa honom då han går under namnet Lyftkranen, eftersom han gärna hjälper alla som kört fast, till och med Janne och hans Warrior som förmodligen väger närmare ett halvt ton tillsammans och ganska ofta behövde hjälp. Dagen avslutades efter 11,5 mils körning varav ganska mycket var ospårat. Efter mycket lössnölek kändes det i kroppen för de flesta.

En bra dag

Middagen ägnades som sig bör åt att berätta om dagens bravader och i baren drogs nya djärva planer upp för morgondagen. Håkan hade eventuellt en överraskning på gång. Det är helt otroligt att ha med sig Håkan ut i fjällvärlden då han hittar överallt och har massor av secret spots som vi aldrig hade hittat på egen hand.

Jag delade rum med Claes från Stockholm. Detta var hans tredje skoterhelg

någonsin men han lär sig snabbt och kämpar stenhårt för att hänga med. Det tog dock hårt på orken och han snarkade innan huvudet träffade kudden. Andra dagens väder var lite varmare, molnigt men helt perfekt skoteråkning. Vi drog iväg på om möjligt ännu roligare manchesterleder och tempot var nu riktigt högt. Efter ett par timmar svängde Håkan av leden och färderna gick vidare ospårat över fjäll och under kraftledningarna och i rågångar. Riktigt roligt och skönt tillfredsställelse när alla tagit sig förbi alla hinder. Ja en del fick ju hjälpas framåt förstås, till och med Jarmo som hyrt en GTX fastnade. Han är en erfaren Summit 1000 åkare med en helt lugn och avslappnad körstil som aldrig (normalt) fastnar. När vi ätit lunch, berättade Håkan att vi skulle få köra i en slalombacke!!

Nu blev det bråttom att få på sig utrustningen igen. Backen var stängd för tillfället och ägaren hade gett oss tillstånd att gasa där. Efter lite regler om att alla åkte på samma kant vid nedfärd var det fullgaskörning uppför som gällde och givetvis en del improviserade backrace. Här gick undertecknads 1200 Renegade som ett skällat troll. Mattan gav bra fäste och motorn levererade så guide-Fredrik och även Ola, som vunnit SM i skotercross som yngling, fick stryk. Denna bravad kommer det länge att berättas om (förmodligen bara av mig men ändå). Det här var en bra dag.

Vad är slutsatsen?

Totalt körde vi 28 mil varav cirka 2 mil i slalombacken. Antalet mil beror förstås på vad man vill göra som grupp. Är det bara ledkörning kan det bli betydligt fler. Är ni lössnöjunkies kan det förstås bli färre mil. Det är inte dumt med flexibilitet. Vad är då slutsatsen? Jo, alla var vi överens om att våra höga förväntningar hade överträffats. Håkan fixar guide-turer som är fulla av adrenalin om så önskas. Visst, det kostar lite mer än en långtur med tält och matsäck, men vem har sagt att skoteråkning ska vara billigt? Vill bara poängtera att jag har inget emot tält. Tältare är också människor, precis som fakirer, vegetarianer och långskidåkare. Vad var dåligt då? Leden fram till OK i Funäs var en katastrof. Tur att den var kort. Om ni vill veta mer får ni kontakta Fjällbocken eller surfa in på www.fjallbocken.se. Själv har jag redan bokat nästa resa. Det blir en tredagars Sälen-Funäs-Sälen. Nästa år kanske det är dags för Kiruna-Funäs.



Vi delade upp oss i grupper och vi började i ett lugnt tempo innan vi blev varma i kläderna.



En Warrior kan vara bra till mycket. Den är bland annat perfekt att köra fast med utanför leden, vilket Janne gjorde stup i kvarten. Som tur är har Janne snälla kamrater.



Och igen! Janne när ska du lära dig?

Dekaler 2010

Polaris

Dekalkit Retro Polaris IQ, artikelnummer 2204077.

Lättmonterat dekalkit i samma kvalitet som används på dekaler i Polaris fabriksproduktion.

Pris: 2111:-



Dekalkit Racing Polaris IQ, artikelnummer 2203833, (2203933 för IQ 550 Shift) Lättmonterat dekalkit i samma kvalitet som används på dekaler i Polaris fabriksproduktion.

Pris: 2111:-



www.polarisindustries.com

Ockelbo

Nyttillverkade dekaler
Ockelbo 300. I svart
med silver botten.
Pris 95:-



Ockelbo

Ockelbo stripe. I svart med silver text.
Pris 50:-

www.Ockelbo-Collection.se

Flames 09

Datorskuren dekal i självhäftande folie där 2st dekaler ingår. Finns i 14 olika färger och 21 olika storlekar att välja mellan. 40 olika typer av flames att välja mellan.

Pris: 349:-

Skull and Snake

Datorskuren dekal i självhäftande folie. Man kan välja mellan 13 olika färger och 5 olika storlekar. Finns även ca 20 st liknande döskallar att välja mellan med priser från 59kr.

Pris: 179:-

www.dekalshoppen.se



Specialdesignad Snöskoter-dekalering/grafik

Trycks på tjock vinyl som har superbra häftförmåga, liknar det som används vid dekalering av motocross. Används av t.e.x raceteam för att ha en egen design på maskinen och att på denna kunna visa alla sponsorer. Finns till så gott som alla märken/maskiner och eftersom det är en specialdesignad grafik så kan man själv välja färger, nummer, sponsorer, namn eller vad man nu vill ha för att få maskinen att se ut som man vill.

Pris: 400\$ plus frakt för hela IQ & Xp kit.

För priser på andra märken kontakta 139designs.com

www.139designs.com



Thorsells Dekaler

Dekaler tillverkas av 0.3mm tjock folie, som trycks spegelvänt på baksidan för bästa hållbarhet. Levereras med 3M bästa klister för feta plaster. Snöskoter-dekaler kommer inom kort att finnas på web-shoppen.

www.thorsellsreklam.se



ATV & TERRÄNG MAGAZINET

Prova på

3 nummer för



Nytt nummer i butik
23 Februari

Gå in och beställ din prenumeration på:

otlas.jetshop.se

OBS! ERBJUDANDET GÄLLER ENDAST NYA PRENUMERANTER.

Prenumerationen övergår i en tillsvidare prenumeration. Beställningen går även att göra på fax: 0250-22883 tel: 0250-22885. Priserna gäller inom Sverige!

Arctic Cat

Skull Cat

Cool dödskallekatt som finns i tre storlekar i grön, orange eller krom.

Pris: 7,5 cm 55:- 15 cm 83:- och 30 cm 119:-



Team Arctic

Snygg racedekal som finns i tre storlekar i grön, orange eller krom.

Pris: 15 cm 83:- 30 cm 119:- och 61 cm 184:-

www.arcticcat.se

Johan Lidman Testar!

Produkterna jag har testat är RSI's kolfiberstyre och aluminiumstyre. Jag uppfattade det som att båda styrena var anpassade för racing. Installerade RSI's styrhjäjare, styrpad, handkåpor och givetvis ett av styrena. Det blev både snyggt och funktionellt.

RSI kändes inte som något främmande märke, eftersom jag har sett amerikaner använda dessa produkter i flera år. Men det är första gången jag använder mig av just detta märke. Förut har jag alltid kört med standardprodukterna som sitter på maskinen från fabrik. Jag har däremot använt mig av Powermadd handtagsskydd, som är av exakt samma utformning som RSI. Fast RSI's logga är snyggare. Produkterna var väldigt lätta att montera då



beskrivningen var lätt att följa. Kvaliteten på produkterna räckte gott och väl till för mitt ändamål. Det bästa med dessa styren är att dom är mycket mer hållbara än vanliga standardstyren. Dom är tillverkade i aluminium och kan därför vara mycket grövre utan att vikten blir för stor.

Jag har använt produkterna på tävlingsbanan där påfrestningarna är som störst och jag är mycket nöjd med hållbarheten och designen. På skotern har jag haft både aluminium och aluminium/kolfiber styret. Under själva körningen märkte jag ingen skillnad, men om man håller styrena bredvid varandra är det en märkbar skillnad på vikten. Jag kan personligen rekommendera andra att använda sig av RSI's produkter. Kvaliteten och hållbarheten är mycket bra och produkterna har en modern och snygg design. Det enda jag kan komma på som minus är att RSI skulle kunna ha fler färgsättningar på styrena. Produkterna får 5:a i allt. Jag är verkligen nöjd och kan definitivt rekommendera dessa produkter till dom som funderar på att byta ut styret till något värre.

MAXXIS

ATV-däck

från **794:-**

hojdäck.se

Nikasil

Vi har snart 30 års erfarenhet!
www.racingkonsult.com



Har du en slitet eller skadat Nikasil-cylinder? Vi reparerar och lägger in ny Nikasil i din cylinder. Det enda riktiga reparationsalternativet för denna typ av cylindrar. För mer info, ring eller skriv.

RACING KONSULT
Ejvind Andersson AB

Vidvållsbackarna 54, 165 72 Håselby
Tel: 08-381074
info@racingkonsult.com

LYNX 

ski-doo 

CAN-AM 

Ockelbo Reservdelar!
Stort urval skotrar.
Service-Reservdelar
Tillbehör-Kläder

TJ:s Skoter & Motor

PI 3737 Storåbränna Föllinge
Tel. 0645-22055

SNOW-RAIL
IMEX FIBER AB



IMEX IMEX FIBER AB
Håling, Dalarna
Tel. 0280-12570
www.snowrail.se

AGS SKOTER & MC AB

0813-7838 • www.agskoter.se • POLARS

Försäljning av nya Polars Skoter & ATV

Jourtelefon: 070 649 12 59

Service
Förvärg
Stötdämpare
Allvarv

www.agskoter.se

CROSSBOLAGET.COM

Allt du behöver för...

- SKOTER
- MC
- CROSS

Levereras via postorder

CROSSBOLAGET.COM

SKOTER SERVICE

0666-5612 • 0337

POLARS



• Försäljning • Nytt & Beg.
• Tillbehör • Service

www.skoterservice.se
Tel 0660-561 00

Försäljning



SEATEC
SERVICE
Dröglövsåsen 2 Skellefteå
14 862 428 • 0904 88 132

Service & Reservdelar

MOTORCENTER

Duruvägen 24, Gälle Tel. 026-19 74 90

ARCTIC CAT  **ARCTIC CAT**



Nytt & Begagnat, Skoter & Mc
Reservdelar, Tillbehör, Verkstad

www.motorcenter.org

SALAB

YAMAHA

Försäljning
Reservdelar
Service

Halvarsson

www.salab.nu
Smg • 0699-79339

Cykel & Motor Säter

ski-doo 

ARCTIC CAT

CAN-AM  **SUZUKI** 

Tel: 0225-525 80 Fax 0225-525 05
www.cykelomotor.se

• Reservdelar till samtliga märken!
• Nytt & Begagnat!
• Komplet serviceverkstad!

WEB SHOP



TEL: 0904-21110

MARINDEMONTERING.COM
ALLT FÖR DIN SNÖSKOTER

ski-doo 

CAN-AM 

ARCTIC CAT 

Suzuki 

Kawasaki 

SMP

Stocka
motor & Maskin
tel. 0650-741088

www.stockamotor.se

www.yngvevessonsmaskin.se
Busk Tel: 0951-77345 Lager 0951-77245

ARCTIC CAT



Fullständigt Reservdels- och Tillbehörslager samt Kläder till **ARCTIC CAT**. POSTORDER

YNGVESSON'S MASKIN AB
Box 7440c 251 87813MAN

TEAM **Bollnäs, Hälsingland**
www.teamtuppz.se



LYNX 

ski-doo 

Tuppz

0279-613455 079-6063429
www.tuppz.se

ski-doo 

LYNX 



can-am 

Ski-Doo & Lynxhallen Idre
Tel: 0280-305 01

www.idreskoter.com

Edhs
edhsatv.se
0647-40080

ARCTIC CAT 

JOCKES
SKOTER & MOTOR



ARCTIC CAT 

LYNX 

service & reservdelar till alla märken
Heby tel. 0224-342 21
Öppet MA - Frå 08.00-17.30

TEAM GRYTBÄCKEN RACING

Service & Reparation
Egen bromsbänk

0708-17 28 18
info@tgr.nu

Hyr stuga i **TÄNNDALEN**
Europas bästa skoterledssystem

- 45 mil skoterleder i en av Sveriges vackraste miljöer
- Prillringssystem för lekfulla
- Tel nr: 0684 22230

www.stromsstugor.nu



Hans Eriksson AB
0521-310-95
hanseriksson.se

Yamaha
Polaris

www.hanseriksson.se

Beg, Skoterdelar

Tillbehör:
Stötdämparenoverring,
Cylindertörrning,
overstreaoverring mm

Öppet må-ti 10,00-17,30
Lun 11,20-13,30

WST Demontering AB

www.vilhelmina.warmland.se/wst
Liljedalen 13, 812 24 (Vilhelmina Stads 0422-1001)
wst.demontering@adff.se

MotorPRO

Försäljning · Nytt & begagnat
Tillbehör · Reservdelar · Service

Tel: 090-70 44 80
www.motorproab.se

YAMAHA **CAN-AM**

ATV

Försäljning Service Reservdelar Tillbehör

SUNDSTROM AB

Lalsvall tel. 0961-20044
ab.broderna@arjeplog.com

POLARIS

Den polarismodellen är i besittning!

HÄLLGREN'S MOTOR AB
I Burtårsk - tel 0914-10403

www.hallgrensmotor.se

LYNX

Har du intresset så har vi kunnandet!

Fjolårsmodeller till superpris!

BENGT'S
CYKELMOTOR AB Tel 0243-23 70 80
www.bengtscykelomotor.se

Klövsjö bensin & Service AB

LYNX CAN-AM

Försäljning
Reservdelar
Service
Uthyrning

www.klovsjo.com/preem

Ny adress
Byvägen 61 Tel: 0682-213 12

street - snow - skoter

ANS-SE

TOBE , SPY , FOX , DC
HALVARSSON, DRAGON
EMPIRE , NITRO , 888
BERN , NEFF , MM...

HELA SVERIGES SKOTERBUTIK

Skoterprylar och "skoterdelar" hittar du på...

www.skoterbutiken.se

KATTERJOKK
vid Riksgränsen
Tel. 070 - 537 65 90

- Lagershållning
- Reparering (äldre till)
- Kassarvård
- Allt i områden runt

Skoterledar 20m från oss
Öppettid med ljusna & bra väder

www.katterjokk.nu

POLARIS

Försäljning & service av Polaris snöskoter och ATV.

MATSSKOG och FRITID
www.matsskogochfritid.se
Tel: 0623-97114

FAR

Team SX - Black/White

Återförsäljare söker
Kontakta FAR rep. i Sverige

Email: jens@terracing.com

Telef: +47 9054 7510

Online catalogue at:
FARRACING.COM

THH "Bumper Girl"

Finna i en butik nära dig!

WWW.TQ1.SE

ARCTIC CAT
Snöskoter - ATV

Remis
Reservdelar

Tröskor
Tillbehör

Speedshop
040-470 80 • 060000

www.speedshopkrokom.se

HONDA **LYNX**

ATV

DRIVER - FÖRSTÄVELAR - TILLBEHÖR

BIL & MASKINFIRMA
ERIC GRÖNING
TEL:0651-711255 FAX:0651-12956
LEKSDAL

Polarn Snabbpump

Beställ direkt på vår webbplats!

ORIGINALT

polarn innovation ab
Tel: 062-12 11 90
www.polarn-innovation.se

www.orkvistmotor.se

STORUMANS SKOTERSKROT AB

Stort begagnatlager alla skoter, tv & speeder
- samt nya produkter.

www.skoterskrot.se

BOBERGS MOTOR

- 4-plåtar
- Reservdelar
- Tillbehör
- Service

Bobergs Bilt & Motor AB
Tel nr 023-360 90 Falun

www.bobergsmotor.se

Gå in och beställ på:
www.snowrider.se

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**

Nu är årets hood här!

Hel dragkedja, Svart, SnowRider jokern på ryggen, många detaljer.

Finns från stl 120-XXL

Passar lika bra till kille som tjej som barn.



2010 års Hood "joker" 599:-



Vip 479:-



T-shirts 199:- Vip 139:-



Vip 139:-

Tjejt看 199:-



2-way Hood 599:-

Vip 479:-

(vändbar)

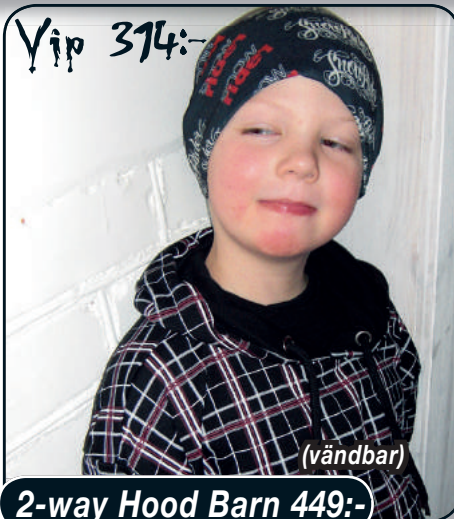


Vip 174:-

Keps flexfit 249:-



Bandana 59:-



Vip 374:-

(vändbar)

2-way Hood Barn 449:-

Loggo tävlingss
t-shirten
Finns NU i shoppen
OBS! begränsad
upplaga.

FÖRST TILL
KVARN!

T-shirt 199:-





Ladda ner våran låt!
"I m a snowrider"

www.snowrider.se



Prenumerera på SnowRider

6 nr 289:- (1 år)
inom nordn 375:-

12 nr 499:- (2 år)
inom nordn 700:-

Prenumerationer går att beställa på

Mail: pren@otlas.se

Tel: 0250-22885

Telefontid: Vardagar 8-16

Fax: 0250-22883

www.snowrider.se

Alla prenumerationer är tillsvidare!

Prova SnowRider!

3 nummer för 49:-



Därefter får jag snowrider i en bekväm tillsvidare prenumeration direkt i brevlådan!

Gå in och beställ på otlas.jetshop.se/

— Gäller endast nya prenumeranter och inom Sverige —

Missa inte nästa nummer!



I Butik 16 Mars

Jonte Engdahl PART 2 motorsports ab

www.jonteengdahl.se

Störst på **KTM** i Sverige!

250/350/450 KTM 2010-2011

Beställ nu för säker leverans i Maj-Juni!



MTX nu i Sverige!!

HUSABERG

Finns att tillgå i Butik
FE390 Demo



Nu i butik
Rockstar Energy!



MTX Nordic AF sökes



ROCKSTAR ENERGY DRINK

DRINK
ROCKSTAR
ENERGY

ROCKSTAR
ENERGY
DRINK

ROCKSTAR
ENERGY
DRINK

ROCKSTAR
ENERGY
DRINK

ROCKSTAR
ENERGY
DRINK

EMV/ESK
RRCREW.SE



POLARIS
The Way Out.
ZPAINIT.SE

ROCKSTAR
ENERGY DRINK



SPY+

**SNOW
rider**

eighy six

Snk Line

2010  POLARIS®

Suverän funktion & komfort



Lättkörda, starka och dragvilliga maskiner för arbete, touring, transport, fjällräddning, event...



WIDETRAK LX
Rak pris: 82 900,-

AVANTUR
WIDETRAK IQ

Kampanjpris: 114 900,-

TROJÄNAREN
600 WIDETRAK IQ

Rak pris: 129 900,-

Här hittar du det allra bästa när det gäller komfort och kapacitet. Välj mellan IQ Widetrak med 4-faktsmotor, tvåtakaren 600 IQ Widetrak eller trojännaren Widetrak LX. Samtliga med erkänt goda förvaringsbrynnan och funktionell förarmål. Widetrak är obrotligt lättkörd och väljs därför ofta både till safari och fjällräddning där olika personer kör skotern. Till Widetrak finns även golf om tillbehör anpassade för olika användningsområden.