Skandinaviens största snöskotertidning!

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

snow rider

www.snowrider.se Nr 6 09/10

www.snowrider.se
Skandinaviens största snöskotersajt!

SnowRiders Yamaha NytroTurbo

Touringreportage

Hybrider

Nyheter2011

Race Experience

Långtestarna

Bröderna Näséns RESA

ATV för vinterbruk Bandsatser

INTERPRESS 0518-06
7 388051 805908
RETURVECKA v 17

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

LIVSTILSBOENDE MED SNÖSKOTER

TILL SALU TOMTER • FRITIDSHUS • PARHUS • BOSTADSRÄTTER

TOPPHEDENBACKEN - SKI IN - SKI OUT
FÖRSTA BOENDEOMRÅDET PÅ IDRE HIMMELFJÄLL

Lägenheterna/tomterna ligger vackert belägna i en sydvästsluttning i anslutning till liften. På sydöstra sidan om området finns anslutning till 120 mil av välpreparerade skoterleder.

VÄLKOMMEN!

IDRE HIMMELFJÄLL
En familjesaga i fyra årstider

www.idrehimmelfjall.se
0736-96 14 11

IDRE HIMMELFJÄLL

TOPPHEDENBACKEN

Besök oss gärna och ta del av projektet.
Fjället är öppet 7 dagar i veckan, för personlig visning av tomter ring vår mäklare.

www.fastighetsbyran.se/idre
0250-17880 • 0253-20180
0703-47 78 80

Swedbank Fastighetsbyrån

EN VM-tävling EN världsmästare !!

Upplev spänningen och dramatiken i Malå när VM finalen i skotercross går av stapeln den 26-27 mars

Här finns allt för hela familjen, aktiviteter och utställare, men inte minst världseliten i skotercross

Malå VM

För mer info gå in på www.malaskoter.se

Fotograf: Henning Wüst

Innehåll:

8. Nytt&Noterat
9. Ledare
11. Hillcross
12. Hybrid
18. Långtest
21. Dr Alf
22. Nytt&Noterat
24. Nyheter 2011
28. Klövsjö
32. Himmelfjäll
34. Kartman&Dragon
36. Näséns
40. GPS&Långresa
42. Junior
44. Racing USA
46. Flytoveraller
48. VM i Malå
50. Merca-medicin
52. ATV Bilaga
64. Tjejsidorna
66. Minifinder
68. Hjälmkamera&Overall
69. Vett&Etikett Laviner
72. Skoterförbud
74. Yamaha Turbo
80. Pren&Shop

SNART ÄR DET DAGS IGEN!

ROAD SHOW 2011

www.arcticcat.se

Provkör nästa års nyheter! Arctic Cat Road Show 2011 drar igång i april och följer sedan snön. Se vilka modeller vi har med oss och när vi kommer till just din handlare på www.arcticcat.se/roadshow2011.

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION.™

DET ANSÅGS OMÖJLIGT ATT FÅ DETTA EFFEKT-VIKT-FÖRHÅLLANDE.

DET VAR PRECIS DÄRFÖR VI GJORDE DET.

SUMMIT

Summit Everest
+ 600 H.O. E-TEC

Bränsle- och oljesnål Rotax 600 H.O. E-TEC-motor med den extremt lätta REV-X-plattformen och 3708 x 406 mm PowderMax-drivband ger Summit förmågan att köra off-trail där andra inte vågar. Utrustad med det nya manövreringspaketet har dessutom de totala köregenskaperna förbättrats avsevärt.

Andra Summit-modeller
+ X 800R PowerTEK
+ Hillclimb X-RS 800R

Hitta närmaste Ski-Dooåterförsäljare på **www.brpscandinavia.com**

Be with the Right People: www.brpusersclub.com

brp.com

Rotax® E-TEC®

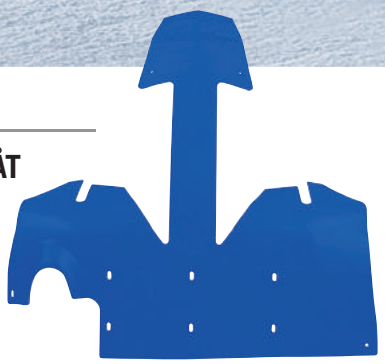
Rotax E-TEC-motor är en revolutionerande nyhet på marknaden! Den är utan tvekan den renaste och mest bränslesnåla tvåtaktsmotorn och konkurrerar lätt ut många fyrtaktsmotorer. Motorn är nästan helt rök- och luktfri, har jämn tomgång och är mycket lättstartad även kall. E-TEC-tekniken, som ägs av BRP,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

© 2010 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Alla rättigheter förbehålles. ® ™och BRP-logotypen är varumärken som tillhör Bombardier Recreational Products Inc. eller dess dotterbolag.

DEN BÄSTA UTRUSTNINGEN FÖR DEN BÄSTA SNÖSKOTERN

Se detta och mycket mer på **www.brppac.se**

S-RACE JACKA



EXTREME BUKPLÅT REV-XP
860200331

VENTILERINGSKIT REV-XP
860200328

ski-doo
BETTER RIDES. BETTER RIDERS.™

BRP

Swedbank
Finans

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

Ät Lynxmålet på Sibylla

Från och med vecka 9 har alla Lynxälskare kunnat njuta av ett rejält skrovmål. Sibylla har i samarbete med BRP Sweden något som heter Lynxmålet – ett maffigt mål med 2 burgare, strips & dryck för hungriga skoteråkare (och alla övriga snabbmatsälskare)! Lynxmålet kommer att finnas till försäljning på alla Sibyllas anläggningar från Sveg upp till Kiruna fram till mitten av maj.

Trångt i motorutrymmet?

Kamasa Tools lanserar extra långa ringspärrnycklar, det är ofta trångt under huven på moderna fordon. Med nycklar som är dubbelt så långa som standardnycklar kommer man åt även de mest svåråtkomliga bultarna. Ringspärrnycklarna har ledade ringändar i dubbla dimensioner som gör att man kommer åt bultar i alla vinklar. Den har en mycket tätstegad mekanism på 90-kuggar, samt ledat huvud som bara kräver 4 graders rörelse. Nycklarna finns i 8 till 19 mm storlek och kostar från 320 kronor exklusive moms.

Goggle med videokamera

Liquid Image Summit Series 335 har en inbyggd kamera/videokamera. Kan det finnas ett smidigare sätt att filma din framfart på skotern? Kameran har 5 MP och i videokamera-mode filmar den i formatet 720x480 med 30 rutor per sekund. Man styr kameran via de svarta knapparna på sidan och ser i glasögonen vad man gör för val. De ska lanseras under sommaren och priset uppskattas bli 149 dollar i USA.

FXR lever vidare!

Ett av världens största klädesmärken inom skotervärlden lever vidare i Sverige! Genom racingen har FXR och Motorhuset i Östersund hittat varandra och startat ett samarbete. Motorhuset kommer att kunna erbjuda hela FXR Racings sortiment och skräddarsy efter dina önskemål! För mer information surfa in på www.motorhuset.com

Ett gäng grabbar spenderade helgen med att planera inför nästa gemensamma skoterresa.
2 dagar innan kompisarna skulle resa så säger Jannes fru ifrån och talar om att han inte får följa med. Jannes vänner blir ganska irriterade, men vad kan de göra.

2 dagar senare så anländer kompisarna till "skoterstugan" och ser att Janne redan checkat in, varit och provkört och höll nu på att ta 3:e ölen.

Vad i helvete säger kompisarna, hur länge har du varit här och hur gjorde du för att övertala din fru att du skulle få åka.

Jag har varit här sedan igår!

Jag satt i min fåtölj framför Tv:n då min fru smög upp bakom mig och höll sina händer för mina ögon och sa gissa vem?
Jag tog bort hennes händer och såg att hon hade köpt ett nytt genomskinligt nattlinne.

Hon tog min hand och drog med mig till sovrummet. I sovrummet hade hon tänt minst 2 dussin ljus och spritt ut rosor över hela sovrummet.
På sängen hade hon lagt ett rep och ett par handbojor! Hon beordrade mig att sätta på henne handbojorna och binda fast henne i sängen, sedan sa hon

Gör vad du vill ??

Och här är jag !!

Tuff hood

Det är klart du ska ha en hood eller t-shirt från motorgalningen Linus Tjernberg, 9 år. Denna skoterhoppande kille har gjort sig känd genom flertalet filmer på nätet och uppvisningar på olika tävlingar. Nu har han alltså kläder också, kolla in dem och Linus på www.motorgalen.com och kläderna hittar du under "min butik". Priset för en hood är 500 kronor och t-shirt 200 kronor, finns i färgerna rött och blått.

Snabbast

Vårat projekt att vara snabbast går i snigelfart och kantas av problem. Vid det senaste testet nådde vi ändå 220 km/h på halvgas innan slangklämmorna gav upp! Vi tar nu nya tag och kommer att göra flera försök i vinter, håll utkik!

Nummer: 6-09/10 Årgång: 13
Foto omslag: Mattias Klockar
Utgivning nr 1 2010: 14 september
Annonsstopp: 13/8-2010

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
Annonschef, nyhetsredaktör:
Marita Skommar
marita@snowrider.se 0250-20533
Ekonomi, annons, nyhetsredaktör:
Mikaela Friström
mikaela@snowrider.se 0250-20505
Annons, nyhetsredaktör:
Carina Boström
carina@snowrider.se 0250-22887
Annons, nyhetsredaktör:
Helena Ljungberg
helena@snowrider.se 0250-20505
Layout:
Ann-Sofie Dahl
annsofie@snowrider.se 0250-22885
Frilans:
Alf Sundström
Adress:
Sågbacksvägen 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

Sverige, en sagovärld?

Snön ligger meterdjup över hela Sverige och det är kallare än på många år, fantastiskt! Först pratas det om att vi aldrig mer kommer att få se snö på grund av växthuseffekten, nu pratas det att all snö som dimper ner är på grund av växthuseffekten? Lika fantastiskt är alla förvånade förståsigpåare som anser att det efterföljande snökaoset är helt oacceptabelt och att detta måste utredas. Jag syftar speciellt på en äldre dam på nyheterna som inte bara var fruktansvärt upprörd över alla SJ:s förseningar, utan också för att hon inte fick reda på en exakt tid när tågen skulle börja gå igen. Detta utbrott samtidigt som de flesta tåglinjer låg under en meter snö i södra Sverige. Denna dam och många storstadsbor med henne lever så klart i någon form av sagovärld där konstiga och dumma saker sällan händer. Men det är väl lätt att det blir så när vi lever i mellanmjölkens land och det farligaste djuret vi har, är en geting. För att spara pengar åt regeringen i och med en dyr och utdragen utredning, kommer jag nu med några rader reda ut alla begrepp kring detta snökaos. Detta gör jag helt gratis, om man bortser från inköpspriset på tidningen du just nu håller i din hand.
Sverige är ett avlångt land. I den mellersta och norra delen brukar det oftast komma snö när det är vinter. Ibland mer, ibland mindre. All snöröjning är anpassad för den väntade snön, samtidigt som alla kommuner försöker att lägga så lite resurser på denna företeelse som det bara går, då den är fruktansvärt kostsam. I den södra delen av Sverige, kommer det numera vanligtvis mindre mängd med snö än i den norra. Av den anledningen finns det mindre resurser för all sorts snöhantering i detta område. Med andra ord, det är för dyrt att ha en fullt utvecklad snöröjning där det vanligtvis inte finns snö. Vi gör en liknelse så att alla sörlänningar som lever i en sagovärld kan förstå detta faktum.

Exempel
Förr i tiden fanns det mycket drakar, som ofta höll prinsessor tillfångatagna i grottor. Då fanns det många riddare som räddade dessa prinsessor i sista sekunden. Numera finns det inte så många drakar, och betydligt mindre behov för riddare. Skulle det nu visa sig att det skulle komma en drake och ta Victoria tillfånga, så skulle riddaren (Daniel Westling) inte kunna göra speciellt mycket, dels för att han tydligen bara har en njure, men också för att han inte var riktigt förberedd på just detta scenario. Han har till exempel ingen riddar-rustning, inget svärd och troligtvis inte ens en häst. Detta kostar pengar! Hörde också att Kungen inte kommer att betala ut något apanage till stackars Daniel vilket säkert försenar den lilla riddaren i den kommande räddningsaktionen.

På samma sätt fast i den verkliga världen finns det nuförtiden inte tillräckligt med personal, pengar eller utrustning för att kunna möta ett snökaos. Hur löser man då detta problem, som uppkommer med jämna mellanrum? En variant är att 50,000 lastmaskiner och lastbilar står på tomgång och väntar på snökaoset i södra Sverige varje vinter. Det klart att alla tågförbindelser ska vara byggda under gigantiska tak, med väggar. Genomförbart? Troligtvis, i en sagovärld men inte i verkligheten där vi bor. Vad tror du en tågbiljett skulle kosta om SJ i alla lägen skulle ha full beredskap på ett eventuellt snökaos?

Det ska sparas på allting i den offentliga sektorn samtidigt som allting ska fungera klanderfritt, en dålig ekvation som aldrig kan fungera i verkliga livet. Vi får med andra ord bita ihop och gladeligen acceptera att det snöar när det är vinter. Ibland snöar det mer, ibland mindre. Snöar det mer, kan det finnas möjlighet att snön ligger kvar och är i vägen ett tag innan den röjts undan. Jag har också reflekterat över att snökaos i Stockholm, är vardag i Mora, Östersund eller Arvidsjaur.
Det plogas inte direkt här heller, vi får också vänta. Visst, anledningen är att det ska sparas pengar, inte att vi var oförberedda, men ändå. Jag har själv varit i Stockholm och sett hur mycket snö det måste vara där på vägar och trottoarer för att det ska benämnas som ett katastrofområde. Inte ett dugg mer än en vanlig vinter här. Skillnaden är att folk där har lågskor och sommardäck, samt att de av någon anledning har en magisk tro på att ett bakåtslick och kavaj värmer lika bra som en rejäl mössa och rock.

Inte för att jag vill spä på myten om att inbitna storstadsbor är sämre människor. Men nog är väl vi lite bättre?

Ytterligare en säsong är till ända, och alla vi på SnowRiders redaktion vill tacka er för alla glada tillrop och mail. Vi önskar er en trevlig sommar, och syns såklart till hösten igen.

Er Chefredaktör Björn Friström

RAVE RE 800 POWER TEK

UTSEDD TILL BÄSTA LEDSKOTER (BLS) 2010 AV TIDNINGEN SNOWRIDER!

Marknadens kraftfullaste 800cc-motor för dig som gillar tuff körning och hård terräng! PPS-bakfjädringen, Rave RE clicker-stötdämparna, breda fotsteg och en invinklad RE-X-chassi-tunnel ger oslagbara köregenskaper i alla lägen.

BEAT THE EXTREME CONDITIONS

brp.com

® ™ och BRP-logotypen är varumärken som tillhör Bombardier Recreational Products Inc. eller dess dotterbolag.

Denali Jacka
2890 SEK

Byxa
2690 SEK

Justerbar styrhöjare
2 343 SEK
619400074

Väska för styret
639 SEK
619530002

Se detta och mycket mer på **www.brppac.se**

LYNX® | BRP

brpscandinavia.com/sweden
Be with the Right People: www.brpusersclub.com

PAKKAHUONE

1:a maj. Datumet att lägga på minnet.

Text: Stefan Sund

Förra årets SnowRider Hillcross går till historien som den mest händelserika tävlingen genom tiderna. Vi la den i maj vilket gjorde det ganska spännande då tillgången på snö skulle vara begränsad. Publiken kom, förarna kom, snön fanns. Upplagt för succe, vilket det också blev. Men säg den lycka som varar. Då bara några heat återstod, brakade helvetet lös och två ihopkrokade skotrar åkte halvvägs ut i publikhavet, med personskador som följd. Olyckligtvis hamnade några i publiken på sjukhus, med benbrott som den allvarligaste skadan. Vi kommer naturligtvis att se till att tävlingen blir säkrare och att detta inte händer i år. Detta är och kommer att förbli den perfekta avslutningen på säsongen. Är du en tävlingssugen glad amatör så ska du absolut ta chansen att vara med och tävla i vår motionsklass. Förutom de grymma skotercrossförarna som tävlar på elitnivå har vi också publikfavoriterna som kör veteranskoter! De tar sig till toppen i en lite lugnare takt, eller försöker i alla fall. Du som behagar komma som publik se till att smörja in dig extra noga då det obligatoriska solskenet är bokat som vanligt. Ta nu och skriv in den 1:a maj med feta bokstäver i almanackan, så syns vi på Gesundaberget utanför Mora, vid 14-blecket! Mer information om anmälan med mera hittar du på snowrider.se inom kort.

Halvlångt

Hybrider, Halvlånga, Crossover, kärt barn har många namn och just den här klassen verkar ligga många varmt om hjärtat.

Av:Stora Björn

Vad är en Hybrid eller crossovermaskin för en typ av snöskoter? Ska vi jämföra denna klass med en ren lång lössnömaskin kan vi direkt säga att den är en kortare variant avsedd för både lössnö och led. Jämför vi den mot en kort ledmaskin kommer beskrivningen vara att den är lite längre och avsedd för både lössnö och led. Med din skarpa slutledningsförmåga kommer du nu ha listat ut att det här är en maskin avsedd för många sorters användande och därmed också vara en bra snöskoter. Vi har länge tyckt detta men beslöt oss att verkligen utröna det hela och detta på ett lite annorlunda sätt. Vi tog i vanlig ordning med oss ett gäng olika hybrider ut i fjällvärlden, så långt alles OK. Det som däremot kan kännas lite underligt är att vi tog med oss ett gäng gubbar i varierande ålder för att utröna för och nackdelar med alla skotrar. Nu är inte dessa gubbar vilka som helst utan några av de mest erfarna som finns i detta land då det gäller snöskotrar och all slags körning. Mer om dessa stofiler senare. Häng med på ett lite annorlunda test där vi inte bryr oss så mycket om tekniken utan snackar istället lite löst om tycke, känsla och omdöme.

Bad&mat

Mattias Lönn ringde en dag och hade kläckt den den bästa idé jag hört på länge. Varför inte samla ihop ett gäng glada killar och göra en trevlig tur från Åkersjön till Åre. Runt 15 mil skulle vi avverka och väl framme på Holiday Club i Åre väntade relaxavdelning och mat. Vi kontaktade ett gäng roliga män och bestämde ett datum då vi skulle träffas i Åkersjön och helt plötsligt stod vi där. Så klart var temperaturen runt 25 gradersstrecket men solen tittade fram så det kändes i alla fall ganska hoppfullt. Vi hade med oss ett gäng halvlånga maskiner av varierande motorstorlek och det hela var upplagt för att bli en riktigt fin dag, och hur djävlig och kall resan än skulle bli, hade vi ju bad&mat att se fram emot.

CF8

Arctic har haft en rad fina Crossfiremodeller och årets variant får anses som en extremt förfinad maskin. Det nya för i år, är den fantastiskt fina motorn som verkligen levererar kraft, men också har en ganska oborstad karaktär. Den är grym. Är du en ovan skoterförare eller kanske inte är riktigt säker på vad du vill ha, kan jag inte rekommendera dig, den här maskinen. Du ska veta vad du vill ha innan du slår till på denna värsting. På leden känns det som om den inte riktigt hör hemma, då förtroendet för maskinen aldrig riktigt infinner sig där. Den sparkar gärna bakut och känns relativt oharmonisk. Just detta är ingenting jag direkt känner igen från mina tidigare erfarenheter då det gäller CF 8:n men tror helt enkelt att det handlar mycket om att man ska köra in sig på maskinen. Och såklart är det en inställningsfråga. Då alla boggis var totalt nerisade var det ingen som skruvade någonting denna dag, vi fick helt enkelt bara bita ihop. Det är först när man lämnar leden som den här maskinen lever ut och börjar fungera och harmonin sprider sig i kroppen. Det är också här som motorn får chans att sträcka på sig helt, samtidigt som man kan slappna av lite mer. Det här är en maskin att växa med, är du nöjd med att ta det lite lugnt och glida runt, köp en annan maskin.

Renegade 800

Renegade 800 är den verkliga favoriten under denna tur, och vi hittar väldigt lite att anmärka på, snarare tvärtom. Berömmet haglar och alla har hittat hem på den här maskinen. Den ovana 800-föraren kan tycka att den minst sagt är tröggasad, vilket helt klart är ett irritationsmoment, framförallt när du ska åka 15 mil i sträng kyla. Detta är en vanesak, och så går det ju alltid att kapa lite fjädrar för att göra den lite mer lättgasad. Den här maskinen känns verkligen genomarbetad och har egentligen inga svaga punkter om man bortser från lite smågrejer. Någon tyckte att den styrde lite dåligt i det före som vi hade på leden denna dag. Lös snö på hård led gjorde att vi kunde önska ett par andra skidor. Skidorna kunde för övrigt vara bättre på alla maskinerna vi hade med oss idag. Men som sagt, petitesser. Skulle det visa sig att du upplever samma sak finns räddningen i och med ett par SLP-skidor.

Vi kan utan tvekan säga att Renegaden upplevs som mer eller mindre komplett som maskin och koncept.

XTX

Yamahas bidrag till den här kategorin är mer ledmaskin och mindre lössnöskoter. XTX:en blev helt klart favoritmaskinen då det gäller att förflytta sig snabbt och bekvämt på leden, trots att alla klagade på den extra vikt det innebär att ha en trecylindrig fyrtaktssnurra under huven. Alla var överens om att den här maski-

LJ Edh "Inga av dessa maskiner har riktigt bra skidor"

Testpanelen

Tommy Hedman 70+
Arvidsjaurs stolthet och tillika mesta världsrekorinnehavare. Denna man innehar alla möjliga rekord då det gäller att framföra en fyrhjuling på två hjul. Hedman har också sålt snöskotrar en halv mansålder men kör numera grävmaskin när andan faller på.
Är det levande beviset för att man inte på något sätt måste vara tyst och inbunden för att man kommer från Norrland. Trummisen i Mupparna framstår som lugn, sansad och timid person i en direkt jämförelse med Tommy Hedman.

Andreas Ljungberg 30+
Andreas är energiknippet från Funäsdalen som tävlat i skotercross ett par år innan han lärde sig att gå. Säljer idag Lynx i Sveg, men har tävlat på så gott som alla märken. Är riktigt tekniskt begåvad och vet hur man får fart på en snöskoter. Tar enligt egna uppgifter 200 kilo i bänkpress och har sett Sound of music 55 gånger. Är alltid glad och till och med skrattar på Härjedalska. Har en bror som bara har nio fingrar.

LJ Edh "Folk köper motorer, kanske det skulle vara bättre att titta mer på chassit.

Lynx 600 X-trim E-tec

L-J Edh " 100 procentigt chassi, otroligt lättkörd och det känns att den är lätt. Vill ha lite mer effekt. E-tech tekniken är fantastisk, rök och luktfri."
A Ljungberg " Chassit känns helrätt och är helt klart en favorit.Tycker att variatorkallibreringen kan förbättras något, då den känns trött i lössnön."
H Olsson " Fin, men känns lite klen när man kört de större maskinerna. Bra balans och medgörlig."
P Svensson " Grymt lättkörd och gör sig bra både på och utanför leden. Håller med Andreas då det gäller variatorkallibreringen. "
Råttan " En verklig allroundmaskin som är otroligt lättkörd. Känns lite seg från noll."
Hedman " Liten och lätt, passar nog många."
Pålle " Trevlig lättkörd maskin som passar många."
Gummi Erik " Bra lättkörd maskin, skulle vara roligt att prova 800-varianten då denna var lite tam."

Råttan "Oftast är det bättre att hålla fullt där man inte tror att det går"

Arctic Cat Crossfire 8

L-J Edh " Hade inga problem med den här på leden. Känns verkligen stark."
A Ljungberg " Bra friåkningsmaskin som trivs bäst i lössnön. Inte alls trevlig på leden då den känns kantig. Grym motor och går så in i helvete."
H Olsson " Opålitlig och ingen trevlig ledmaskin. Motorn däremot är helt grym, gör sig bra i snön."
P Svensson " Motorn gör hela maskinen och är betydligt trevligare bredvid leden än på."
Råttan " Underbar motor som kräver ordentlig tillvänjning. Känns verkligen kantig i början. Helt klart bäst på sidan av leden."
Hedman " Bra motor men saknar någonstans att haka fast fötterna. Känns inte riktigt som man har kontakt med maskinen."
Pålle " Motorn är fantastisk, men jag litade inte riktigt på chassit som kändes sprättigt. Letade efter fotholkarna hela dagen."
Gummi Erik " Lärde mig den snabbt. Helt klart brutalast i gänget. Gillar den verkligen då den känns lika bockig som en racer."

nen kräver mer tillvänjning än de andra i gänget och att man bör vara rätt placerad, så att man kan jobba ordentligt på maskinen. Väl installerad och inkörd går det att köra riktigt fort på leden. I djupsnön ser man till att hålla hög fart för att slippa stoppa nosen i snön. Den är framtung och går gärna med nosen nere i snön (lite som en sniffande grävling) när man kör på halvgas. Den här maskinen passar dig som gärna sitter och tittar på när de andra idioterna hoppar högst i ravinerna. Du vill ju resa med stil, gillar teknik och gärna köra skiten ur kompisarna på leden istället. Och du, innan du kör skiten ur dom, se till att ha några mil i baken på din XTX.

X-trim

Vi hade en Lynx 600 X-trim E-tec med oss på vår tur. En 600 kanske skulle kännas lite i svagaste laget bland alla storkubikare, men samtidigt vara lite smidigare. I alla fall om man tittar på pappret och har en förutfattad mening. Men i de flesta förutfattade meningar brukar det finnas en viss sanning. Då det gäller denna maskin infrias de flesta förutfattade meningarna efter en första provtur. Visst den är betydligt svagare än en 800 dito, men å andra sidan fantastiskt lättmanövrerad. Man gör i princip vad man vill med en mindre maskin och det får en att tänka ett steg till. Behöver man verkligen fulla 800 kubik? Man brukar ju säga att ingenting slår kubik, men jag är faktiskt beredd att ändra mig på den punkten. Ett trevligt chassi och lagom med effekt kan göra en maskin mer komplett än en stark motor som bas. Alla gillade Lynx bidrag, men hade en del att säga om variatorbestyckningen, som inte var direkt dålig, men lämnar mer att önska. Just variatorbestyckningen är en baggis att fixa till så länge allt annat känns bra, och det gör det. Tänk efter nästa gång du köper en ny maskin. Kanske 125 hästar är nog, kanske du får en roligare maskin. Kanske det är trevligt att vara bättre än din maskin för en gångs skull? Högsta betyg åt Lynx E-tec X-trim.

Switchback

Det finns snälla och det finna elaka snöskotrar. Arctics maskiner är av naturen elaka mobbare, ja du vet såna där som stod i rökrutan och spottade. En Arctic drar av dig brallorna och står sedan och skrattar åt dig. Polaris brukar däremot för det mesta vara snälla schysta skotrar som låter dig vara en bättre chaufför. Polaris Switchback är en sån där skoter som drar upp brallorna på dig, snyter dig, rättar till dragkedjan och klappar dig på huvudet. Alla i gänget tyckte unisont att Polaris 800:a Switchback är den snällaste i gänget. Det klagades dock lite på fjädringen som senare visade sig

Hedman
" Im to old for this shit"

Testpanelen

Peder Svensson 40+
Peder är teknisk guru på BRP och har vunnit SM i skotercross i 440 för inte alls så länge sedan. Går alltid in till 100 procent oavsett projekt och tar allting till ytterligheter, då han har en riktig vinnarskalle. Det Peder inte vet om Lynx och Ski-Doo är ganska ointressant. Tävlar numera i Rally, och debuterar snart i Rallycross.

Lars-Johan Edh 40+
Har irriterande många medaljer av alla valörer och är en ikon från förr i tiden då man satt ner och körde skotercross. Äter, skruvar och troligtvis ligger med snöskotrar 24 timmar om dygnet och har så gjort sedan den dag han blev könsmogen någon gång på 60-talet. Är fortfarande ruskigt snabb och irriterande välträdnad. Har en gång i tiden haft exakt samma frisyr som Robert Wells har idag.

Redaktionens anmärkning: Denna maskin visade sig ha en defekt låsbricka för fjädern till mittendämparen. Detta var dock svårt att se under dagen då boggin var som en enda stor isklump. Efter bytet av låsbricka kändes Switchbacken betydligt hårdare.

Hedman
"Bra med mycket motor när man är gammal, det blir lättare att på myrarna köra ikapp, det man förlorar i skogen"

Gummi Erik " Minus 30 känns värre för oss som inte har ett enda gram underhudsfett."

Polaris Switchback 800

L-J Edh "Känns otroligt lättkörd och snäll. Vet inte om det är för att den är slö, eller för att den är så bra att den känns odramatisk. Bra maskin vilket som.
A Ljungberg " Vardaglig och sticker inte ut på något sätt. Inga konstigheter.
H Olsson " Tycker den känns lite trött, mjuk, men lättkörd."
P Svensson " Helt klart mjukast i gänget och bottnar lätt. Väldigt lättkörd.
Råttan " Funkar bra, ganska intetsägande men väldigt lättkörd. Tror många trivs på den här maskinen.
Hedman " Mjukast i fjädringen. Annars mycket fin. Krävs väldigt lite för att den ska göra som du vill."
Pålle " Har kört den här maskinen mest av alla och tycker som alla andra att den är lättkörd.
Gummi Erik " Känns lite som en japansk bil, pålitlig, bra, men lite vardaglig då den inte känns direkt utmanande. Helt klart den mest lättkörda maskinen i gänget.

vara lite defekt. En fjäderbricka hade helt enkelt spruckit och på så sätt låtit fjädern fjädra ut alldeles för mycket. Polaris 800:or har i år en förmåga att inte kännas speciellt ystra samtidigt som de går riktigt bra. Kan det vara att motorerna inte ger riktigt 150 kusar, eller kan det vara att hela paketet är så väl balanserat att man inte märker hur bra den går? Troligtvis ligger sanningen någonstans mittemellan.

Vi gillar den i alla fall och tycker att det här är en maskin för alla, snabb som långsam. Ett plus för en skön och avslappnad körställning.

Hybrider

Enligt oss är denna maskin-sort den mest användbara i alla kategorier och en fantastisk kompromiss, som i slutändan bildat en egen klass. Du har helt plötsligt en maskin som kan det mesta utan att vara vare sig sämst eller bäst på någonting. Med en hybrid kan du göra allt från att dra pulka till dunka led eller surfa i djupsnön. Nuförtiden sitter det ju till och med back på alla maskiner vilket också gör den till i mångas ögon en potentiell touringmaskin också. Nu kanske man vill kunna kräva mer av sin touringmaskin än att den har back, men jag vill bara understryka att denna kategori av snöskoter är allsidig. Det enda den verkligen inte kan är väl att dra tunga lass i djup snö, vilket bara en bredbandare är bra på, som samtidigt är dålig på allt annat.

Så du som inte riktigt vetat vad du vill ha ska sluta med det nu. Det är ju en halvlång hybrid du alltid saknat. Nu vet du det i alla fall. Jaja ingen orsak, varsågod.

Framme

Att säga någonting annat än att de sista kilometrarna på Åre-sjön var svinkalla och att jag verkligen längtade till bastun. Kvicksilvret hade passerat 30-strecket och all kraft var borta. Om du skulle höra av någon att jag grinade sista biten kan jag bara säga att det bara tårades i ögonen, av all kall vind. Av någon anledning hade min SnowRider-bandana frusit fast i ansiktet vilket gjorde det ganska svårt att prata rent. Efter tredje försöket lyckades jag säga, fy faan va kallt, så att alla förstod. De hundra metrarna från skotrarna till hotellentrén kändes helt oändliga och vi stapplade in i foajén. Vi var kalla, hungriga, törstiga och ganska slitna. Nu väntade en varm dusch, ännu varmare bastu, bubbelbad, kall öl och en stor köttbit och en skön säng. Kan livet bli bättre!

P Svensson " Hur många behöver egentligen en 800? Många skulle köra betydligt fortare på en 550, och dessutom billigare!

H Olsson " Så här trevligt har jag inte haft sedan vi draggade efter mormor i fel sjö."

Ski-Doo Renegade 800

L-J Edh " Imponerar verkligen och har verkligen en bra fjädring. Skön dyna. Styr lite dåligt framför allt när det ligger lite snö på leden, blir kanske bättre med ett par SLP-skidor."
A Ljungberg " Bra motor och känns genomarbetad och helt komplett. Min favoritmaskin."
H Olsson " Komforten är enorm och det känns som om den tål i princip vad som helst."
P Svensson " Känns komplett."
Råttan " Tål tuffa tag och är anpassad för min körstil. Aggressiv."
Hedman " Mycket bra allroundmaskin, känns lite tunggasad för min smak."
Pålle " Trevlig. Kort och gott, en bra maskin."
Gummi Erik " Bra balans och är lättstyrd, tycker tvärtom att den styr bra."

Testpanelen

Hans Olsson 40+
Gammal mästare i skotercross och tillika försäljare i skoterbranschen. Har de 18 senaste åren jobbat på Yamaha men nyligen bytt arbetsgivare till BRP. Är troligtvis världens snabbaste Yamaha Viking-chaufför då han utan problem rastar de flesta med denna halvtons-klump på vilken led som helst. Helt sant faktiskt. Säger alltid exakt vad han tycker och skulle troligtvis försätta Sverige i krig redan första veckan om han jobbat som diplomat.

Mattias Lönn 30+
Mattias "Råttan" Lönn är ett levande bevis på att läkarsprit och Svensk sjukvård är en dålig kombination, då han är Sveriges enda man med åtta skruvar i lårbenet, trots att det aldrig varit brutet. Denna kille har tävlat i skotercross i många år och har alltid gjort sitt yttersta för att alltid hoppa högst och längst. Jobbar idag som överkucku på Duells snöskoteravdelning. Tävlar i Rally, är i allmänhet överenergisk och är det närmaste en Duracell-kanin man kan komma. Duells-kanin? Ska också enligt vissa rykten gifta sig inom en snar framtid!!

Erik Johnsson 40+++
Ockelbomannen som troligtvis är världens mest positiva människa. Tänd eld på honom, knyt ihop skosnörena och ryck av honom brallorna så ser han ändå positivt på situationen och säger utan tvekan någonting i stil med –Oj nu blev det kallt och varm på samma gång, och vilka korta steg man måste ta". Han har kört skotercross och faktiskt också vunnit SM samma år som Strindberg slog igenom och Suez-kanalen byggdes. Säljer däck, snöskotrar och fyrhjulingar för brödfödan. Kör rally och är burkslav åt Tommy när de är ute och kör fyrhjuling på diverse marknader och mässor. Är för övrigt en fantastisk kul och trevlig kille.

Micke Pålsson 40+
Polaris eget tekniska orakel är ett levande uppslagsverk då det gäller allt som har med snöskotrar att göra. Tillhör en av få människor som engagerat skruvar på alla rattar på alla stötdämpare på alla skotrar oavsett temperatur och snömängd.
Ett riktigt teknikfreak som blir fysiskt upphetsad av alla slags manualer och handböcker. Har enligt säkra källor (Linkan&Didriksson) ett specialbeställt camoflage-headset och en formsydd combat-overall när han spelar Counterstrike.

Pålle " Det är betydligt varmare att spela Counterstrike inne, än att åka skoter när det är 31 minus"

Yamaha XTX

L-J Edh "Motorn! Man måste verkligen vänja till sig då det här är en fyrtaktare"
A Ljungberg "Känns tung. Funkar bäst på leden. Trevlig maskin med bra motor"
H Olsson "Det märks att den är tyngre och kräver lite tillvänjning.
P Svensson "Man måste få några mil på den innan man kan köra riktigt fort på den. Det är verkligen A-O att placera sig rätt på den här maskinen."
Råttan "Trevligt med 4-takt. Det går verkligen att köra fort på den här maskinen, bara man vant till sig. Känns tung"
Hedman "Jag gillar verkligen motorljudet men kräver några timmar innan man kommer överens med den fullt ut. Trevlig!"
Pålle "En klart tyngre maskin, men så fort man blir kompis med den funkar den mycket bra. Trevlig långfärdsmaskin."
Gummi Erik "Bra ledmaskin som lämpar sig för längre turer. Gillar motorn som både är kraftfull och snäll. Tyngst i gänget."

Årets långtestare

Den lilla Catten med de stora tänderna.

Text: Stefan Sund
Foto: Peter Olmats

Äntligen har vi mer snö än vi kunnat drömma om och Sno Pro 500:an har fått bekänna färg i många mil under varierande förhållanden. Våran lillkille har varit något av en ligist och tjuvrökt något kopiöst! Inte så att han har fått dålig kondis utan bara när han varit kall innan avfärd. Detta är något som drabbat alla Sno Pro 500:or, men nu har Arctic Cat kommit med ett nikotinplåster i form av en snyggare programvara till ECU:n. Nu är det alltså slutrökt och Katten är med på noterna redan från start! Den nya programvaran kom till tävlingsåkarna i USA innan det legendariska långloppet I500, man kan kanske hoppas att det gav någon häst extra under huven också. Har du inte lämnat in din box ännu, så gör det!

Inga större problem

Annars har det inte varit så många recalls på maskinen, det var något med en bussning i övre a-armen som åtgärdades innan leverans. En del små grejor som vi åtgärdat själva har det funnits, som att ljudisoleringen inte vill sitta kvar utan trasslar in sig i variatorerna, jag tog helt enkelt fram Morakniven och löste problemet. Sedan sitter det en värmesköld ovanför injektorerna då dessa är ganska nära pipan, eller satt kanske jag ska säga då skölden vibrerade loss. Detta löstes temporärt med värmeskyddande tejp, annars är nog den långsiktiga lösningen att göra en ny sköld i grövre material.

Fästet sköts av en Cobramattan med 32 millimeters kammar, denna känns perfekt matchad efter motorns kapacitet. Visst, den sätter vissa gränser för hur långt ut i pudret man tar sig men på leden gör den sitt jobb och för 80 kusar är det en perfekt kamhöjd.

Något nytt

Skidorna som är nya tills i år har en djupare köl än tidigare och det märks både på ett positivt och negativt sätt. När det är lite mjukare leder så har man de där lilla extra bettet i styrningen, men är det däremot stenhårt så letar skidorna febrilt efter gamla spår att åka i och det kan bli lite tröttsamt i längden.

Maskinen har en mycket bra räckvidd med sin 41 liters tank och snåla BEFI motor, men går man efter tankmätaren så blir man genast orolig. Den gör den här klassiska och visar full soppamängd länge länge för att sedan falla som en sten. Detta fenomen har nog att göra med tankens utformning och man måste alltså lära känna sin maskin för att veta hur långt man tar sig. Instrumentet är uppdaterat till i år och visar soppamängd, tripp, timmar och toppvarvet. Tum och handtagsvärmarna går att ställa i låg, medium, hög och av och gör sitt jobb väl även om ett par handtagsskydd skulle sitta fint när det är riktigt kallt.

Bra utsikt

Då du sitter väldigt högt på detta chassi så kan den upplevas lite tippig i de skarpaste böjarna innan man vant sig. Detta går att förbättra genom att du spänner balatan och jobbar med dämparinställningarna en stund, det lönar sig alltid att skruva och testa olika inställningar. Hmm, men glöm inte att anteckna grundinställningarna! Det finns också ett kit med två yttre vändhjul att köpa, vilket gör skotern stabilare. Annars är detta en maskin som du ska köra aktivt och inte sitta och såsa på. När du hittat inställningarna som passar din körstil kommer du garanterat att trivas med denna ettriga maskin. Den presterar bara bättre och bättre ju gropigare leden blir och det är upp till dig vart gränsen går, inte maskinen.

Svälj stoltheten och var inte rädd för att köpa en 500 kubikare, den gör allt vad du begär av den och lite till.

Innovatör i snygg förpackning!

Text: Togga
Bild: Glen & Togga

Polaris RUSH 600

Det är nu den bästa tiden på skotersäsongen börjar. Min Polaris Rush har hittills inte gjort mig besviken och jag ser fram emot vidare åkning med en massa snö och sol. När jag första gången hördes talas om Rushen blev jag övertygad om att just den här skotern skulle passa just mina behov.

Den konstiga boggien

Jag kollade in lite bilder för att sedan slå till och införskaffade skotern med den annorlunda boggilösningen. Under mina mil i snöterräng har jag förvånats över hur bra boggin fungerar. Faktiskt trodde jag inte riktigt på lösningen från början, men både jag och mina kompisar som provat, är alla ense om att det faktiskt fungerar. Det finns också en snillrikt system för att ställa in dämparen bak med en platta som visar vilken inställning man ska ha efter vikt, och Ibland känns det faktiskt som att boggin är bättre än framdämparna.

Äntligen passform

Hela maskinen känns som ett bra bygge och plastpaneler med mera passar perfekt utan att man behöver använda våld. Maskinen svarar bra på gaspådrag och den är extremt förutsägbar och enkel att köra.

Jag har dock haft problem med att maskinen äter stift och det avhjälptes med att alltid se till att maskinen är riktigt varmkörd, innan avfärd.

Stämmer inte med verkligheten

En liten grej som jag retar mig på, är att bilderna i reklamen på maskinen inte stämmer överens med verkligheten. Den ruta som visas på bilden är inte samma som sitter på maskinerna som levereras i Sverige och musöronen som visas, lyser med sin frånvaro. För övrigt så är inte denna maskin avsedd för cross, snarare snabb ledförflyttning viket den är fantastikt bra på.

Polaris RMK 600

Om man inte vill skruva!

Text: Micke Ljungberg
Bild: Kockar

Då jag alltid har gillat RMK och då helst den med 600 motorn har jag haft väldigt svårt att hitta något negativt att skriva om skotern. Jag vill ju ändå försöka att vara en granskande och kritisk journalist, men det enda jag kommer på är att jag fått lov att byta två stift, vilket har orsakats av att jag varit för ivrig att komma iväg när motorn varit kall. Om man tittar runt på nätet för att hitta problem som folk haft kammar man så gott som noll. Vad drar man då för slutsats av detta? Jo, att RMK 600 är en väl utprovad maskin redan från fabrik vilket vi skoteråkare inte alltid varit bortskämda med.

Jag vet att det har varit några recalls på RUSH'n med samma motor men själv har jag inte hört ett ord om att RMK'n skulle in, men allt har ju som sagt också fungerat klockrent.

Att köra

Att jag valde en 600 framför en 800 beror mycket på att den är mycket smidigare och att en 600 räcker mer än väl för svenska förhållanden. Att frun också kan starta skotern är ett plus eller var det ett minus? Det är bara när jag ska göra en jätteklättring i de brantaste bergen som jag kanske saknar lite kraft, men det är inte ofta då jag numera bor i Dalarna.

På leden överraskar RMK'n genom att fungera förvånande bra och det är bara i de värsta "woppisarna" som bakänden börjar kasta som på alla långa maskiner. Det är klart man tar det lugnare än med en kort sportmaskin men det fungerar över förväntan.

Ergonomi

Freestyledynan som av vissa kan tyckas vara smal, upplever jag själv som perfekt! Komforten är tillfredsställande och den kontroll den ger i luften och när man ska burka är grym. Styret sitter där det ska och är i en bra höjd för mig, jag är 1,68 lång (men ser ut som om jag var 1,20 reds anm), underförstått kanske längre personer skulle föredra en ännu fetare styrhöjare på maskinen.

Nästa år

Jag som gillar Polaris lössnömaskiner kanske står inför ett dilemma nästa år när det är dags för nyköp? Om alla RMK modeller nu kommer att ha det nya chassit, kanske det inte finns någon så här genomarbetat maskin för mig att köpa. Men vi får väl hoppas att de som kommer har genomgått rigorösa tester så att jag slipper meka, för jag vill ju köra!

Att surfa med RMK är en fröjd, titta höger och skotern går dit.

RMK 600 är otroligt lätt att kontrollera i luften och ställer inte till med några hyss.

FRÅGA DOKTOR ALF!

LÄSARNAS TEKNIKFRÅGOR

Kanske just du sitter och trycker på en fråga ingen du känner kan svara på? Då är kanske doktor Alf, mannen som kan svara på just den, eftersom han är väl bevandrad i ämnet snöskoter. Frågan ska ju därmed helst vara snöskoterrelaterad även om Alf också hade 5:a i hemkunskap och syslöjd i skolan. Maila affe@snowrider.se märk mailet Doktor Affe.

Tjaba SnowRider.
Hur och när ska jag rengöra mina rörliga avgasportar?
Vissa säger att detta är viktigt men andra påstår att man aldrig behöver bry sig då det fungerar bra ändå. Vad kan gå fel om jag inte rengör avgasportarna?
Lukas Lundgren från Kummelnäs

Hej på dig Lukas. "Rörliga avgasportar" är det vanliga namnet på en teknisk finess som jag kallar för "Avgasventiler".
Detta är en helt självklar komponent hos alla tvåtaktare med prestandaambitioner sedan många år nu. De avstämmer avgasporten genom att en giljotinliknade ventil reglerar dess höjd beroende på varvtal och/eller belastning. Därmed uppnår man lägre ljudnivå, lägre förbrukning samt ökad lågvarvseffekt. Denna relativt enkla konstruktion ger alltså en rad fördelar men frågan är om man behöver utföra något underhåll? Eftersom ventilen jobbar i avgasporten alldeles i anslutning till avgasröret utsätts den för heta avgaser samt alla restprodukter från förbränningen. Ventilen är utsatt för hög värme och blir belagd med föroreningar som kan resultera i att den kärvar. Man bör därför rengöra giljotinen med jämna mellanrum för att säkerställa dess funktion. Demonteringen är oftast mycket enkel och med lite vana tar man lös den på någon minut. Man ska vara försiktig när man rengör ventilen och inte repa metallen med vassa föremål när man tar bort kolbeläggningen. En rengöringsduk typ Scotch-brite samt rengörningsspray och en massa tålamod är metoden som gäller. Väntar man för länge med rengöring kan ventilen fastna i cylindern och om den gör det i bottenläget blir prestandan lidande. Om den fastnar i öppet läge fungerar motorn på toppvarv men alla fördelar som avgasventiler ger är då borta. Gör man denna rengörning regelbundet så går det snabbt och problemfritt men då det skiljer mellan olika motorer är det svårt att ge exakta serviceintervaller.
Minst en gång varje säsong är tumregeln.
Mvh Alf

Hej SnowRider.
Jag håller på med ett riktigt hemmabygge där olika tillverkare har fått bidra med olika delar. Det är en "friåkarskoter" med Rotax motor samt Polaris primärvariator och en Arctic Cat sekundärvariator. Min fråga är hur jag ska ställa in avståndet mellan variatorerna samt sidoförskjutningen? Man kan knappast gå på tillverkarens rekommendation då det blir tre olika bud beroende på vilken av dessa man väljer. Hälsningar Håkan i Västerås.

Hej Håkan. Vilken kul maskin du bygger, sänd gärna in en bild när du är klar. När det gäller variatorernas inbördes förhållande så är det mycket riktigt tillverkarens mått som gäller. Det är ofta frågan om ett fast mått på centrum till centrum mellan primär- till sekundärvariatorn samt ett eller två mått som ger korrekt sidoförskjutning mellan variatorerna. Vissa tillverkare föredrar att "förspänna" motorn något och har därför två mått på sidoförskjutningen, idén är att motorn drar sig rak under last och att den därför är lite snesälld i viloläge. Hur variatorerna ska befinna sig inbördes är inte så komplicerat som man kan tro. Vad man strävar efter är att remmen ska ha korrekt spänning vid ingrepp (C/C måttet) samt att remmen ska gå rakt mellan variatorerna. Vidare är det viktigt att vevaxeln samt variatoraxeln är parallella i horisontal samt vertikalplanet (med undantag för den lilla "förspänning" som vissa tillverkare har). När man byter ut en eller bägge variatorerna så kan man ibland inte använda de ursprungliga måtten och då får man komma fram till ett nytt sätt att justera in detta. Med remmen i ingreppsläge ska avståndet mellan variatorerna ställas så att man har rätt remspänning när sekundärens remjustering är i mittenläget. Enkelt sagt, när remmen är korrekt spänd så har man rätt C/C. Man flyttar alltså motorn parallellt i färdriktningen tills man uppnår detta. Ta sedan lös fjädrarna i bägge variatorerna och kontrollera att remmen går rakt vid ingrepp samt när maximal utväxling simuleras. Då är även sidomåttet korrekt och variatorsystemet kommer att fungera bra. Har man dessutom en "flytande monterad" sekundärvariator (den kan röra sig runt 2mm i sidled efter axeln) kommer den att självlinjera vilket ytterligare ger en förbättrad linjering. Sedan är det bara att börja med den intressanta variatorkalibreringen vilket är en helt annan fråga. Lycka till/ Alf

Hejsan Alf!
Jag är lite irriterad på eftermarknadsreeds i allmänhet och V-Force i synnerhet. Problemet är att gummina spricker, så man fick lov att byta varje år och bladen är klena och fransar sig. Ger V-Force verkligen den utlovade effekökningen på 5-7 hästar och får man därför räkna med en inte allt för lång livslängd?
Peter Hallberg

Hej Peter. Alltid när det gäller eftermarknadsprodukter som ska öka motorns prestanda får man räkna med att andra egenskaper blir lidande.
Det är ofta frågan om ett högre pris samt kortare livslängd än motsvarande originaldel vilket ger en väsentlig prisökning per körtimme.
Man får helt enkelt ta med det i beräkningen då det gäller "trimdelar". Flera av tillverkarnas tävlingsmodeller har under de senaste åren haft just V-force standard vilket visar att tillverkarna ser det som en god investering just för racing. Jag har själv medverkat i bromsbänkstester där V-force samt andra eftermarknads-reeds har resulterat i en effekthöjning i den regionen du nämner. Är det då värt pengarna? Det kan bara den enskilde skoterentusiasten svara på men om man får en mätbar effekthöjning och bara riskerar en något försämrad livslängd på reedventilens blad så kan det nog vara värt det. Spricker själva förgasarflänsen ("gummina") så leder det ofta till kolvhaveri och det är mindre roligt. Jag har själv ingen erfarenhet då det gäller problem med V-forces förgasarfläns och kan därför inte säga om det är vanligt eller inte. Min enkla åsikt är att om det vore ett stort problem så skulle man knappast välja V-force som originalutrustning för racingmaskinerna då en havererad snöskoter sällan vinner ett race.

Bulta fast skotern

Om du inte vill att tjuven ska kunna lyfta iväg din kära snöskoter så lär du bulta fast den i golvet! Detta gör du lämpligast med hjälp av Abus golvögla och en kätting med lås. Hos Stenmarksmaskiner.se har de allt du behöver. Låspaketet innehåller Sea & Snow hänglås med kätting och är SSF klass 3 godkänd, kostar 1099 kronor, golvöglan säljes separat och kostar 899 kronor.

Dockningsstation

Oxford har också ett rejält lås som du skruvar i golvet eller på väggen. Där låser du sedan fast fordonet med en kedja som max får vara 14 millimeter i diameter för att passa.

Stressfläkt till Katten

Nu finns det inget berg som kan stoppa dig! Bergnäsets Skoter & ATV i Luleå kan erbjuda dig som har en Arctic-Cat M-8 eller M-1000 ett turbokit från Push. Kitet finns för både pump- och racesoppa. Du slipper allt krångel med att beställa från andra sidan Atlanten, nu är det bara att kontakta Bergenäsets Skoter & ATV för mer information och en offert.

ABUS Mattlås

Detta är ett lås som tillverkats för dom hårda förhållanden som råder i mellersta och norra Sverige. Den ska klara både rost och kyla. Låset består av en unik stålblandning som är mer flexibel än en vanlig härdad stålbygel och låset är SSF klass 3 godkänt. Du hittar det hos Duells för 1199 kronor.

Oxford Snow Boss

Bygellås från Oxford som har ett fäste för skotern så att du alltid kan ha det med dig. Nyckelhålet har ett smart skydd så att det inte ska isa igen och låset är SSF klass 3 godkänd. Du hittar det hos **garage24.se** *för 999 kronor.*

DePalma T-shirt

Tuff T-shirt med litet tryck på bröstet och stort tryck på ryggen. Tröjan finns i tre färger röd/svart/vit och är tillverkad i 100% bomull. DePalma tröjan blir din för endast 399 kronor hos **shop.sivletto.com**

Oxford Patriot Chain

Med denna kedja följer det med ett skivbromslås. Om du har en bromsskiva där låset passar kan du välja på vilket sätt du bäst låser din skoter. Men glöm för guds skull inte att ta bort låset, om du har det i bromskivan, innan du kör iväg. Kedjan är 1,5 meter lång och är SSF klass 3 godkänd. Finns hos **garage24.se** *för 1395 kronor.*

Undvik trassel

DEFA lanserar Handy 70, en 12V – 7 Amp batteriladdare, som bland annat passar till bil-, båt-, motorcykel- och snöskoter-batterier. Den är speciellt designad för att undvika dryga kabeltrassel. Andra finesser är att den har en inbyggd lampa, vilket kan vara praktiskt när batteriet har dött. Laddaren är även försedd med en funktion för underhållsladdning. Laddaren kostar 1095 kronor.

Dr. Zipe goggles

Goggles-märket Dr. Zipe är stora inom skidbranschen och nu tar de klivet in i snöskotrarnas värld. Skotergoggles från Dr. Zipe kommer att finnas i Duells sortiment från och med nästa säsong. Men redan nu finns Dr. Zipe's solglasögon att köpa. Kostar mellan 399-499 kronor hos en Duells återförsäljare nära dig.

FOGELSTA

Den ultimata skotertransporten!

036-18 19 50
www.bjornlyan.se

Björnlyan

Nyheter 2011

Polaris 2011

Till 2011 tar flera modeller på sig den nya Pro Ride kostymen. Den nya RMK'n ska vara den lättaste men ändå den hållbaraste som någonsin byggts. Den är också ännu mera specialiserad för lössnö än tidigare. Vi kan se förstärkningar och bantning på rätt ställen, allt för att hållbarheten inte ska gå förlorad. Hela 18 kilo ska man ha lyckats kapa jämfört med tidigare RMK.

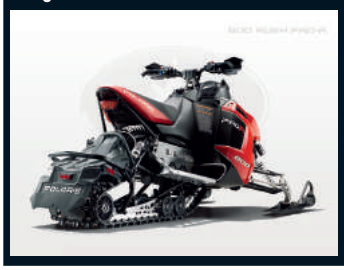
800 PRO-RMK 155

Motor
Motor: 2 cyl Vätskekyld Liberty på 795cc
Borr x slag: 85 x 70 mm
Tändsystem: Digital CDI w/ TPS, WTS, DET
Avgassystem: SC VES, Singelpipa
Bränslesystem: Cleanfire insprutning
Primär/sekundär variator: P-85 /Team LWT
Chassi: Pro Ride
Broms: RMK Lightweight Cyclone
Back: PERC
Styre: Pro Taper med hooks
Skidor: Gripper
Stötdämpare: Walker Evans
Fjädringsväg: 22.9 fram / 40.6 bak cm
Matta: 15 x 155 x 2.4 tum
Spårvidd: 99.1 - 101.6 - 104.1 cm
Torrvikt: 195.5 kilo
Tank: 43.5 liter
Färger: Gloss Röd / Svart - Pro RMK

800 RUSH PRO-R

Det vi alla hoppades på kommer till 2011, en 800 i Rushen. Motorn ska ge lite mer vrid än tidigare och den har också en lättare ljuddämpare. Hela skapelsen ska vara lättre än fjolårets Rush 600! Vad betyder då Pro-R? Jo, du får fullt justerbara Walker Evans dämpare, komp. justering i 16 lägen. Bromsskivan och drivaxel är också lättade för snabbare acceleration och inbromsningar. En aggressivare matta sitter också på maskinen (vi får se vad den får här i Sverige). Den har en ny integrerad kylare bak, för att klara av att hålla temperaturen i 800 motorn.

Motor
Motor: 2 cyl Vätskekyld Liberty på 795cc
Borr x slag: 85 x 70 mm
Tändsystem: Digital CDI w/ TPS, WTS, DET
Avgassystem: SC VES, Singelpipa
Bränslesystem: Cleanfire insprutning
Primär/sekundär variator: P-85 /Team LWT
Chassi: Pro Ride
Broms: Phantom, Hydraulisk w/LWT Skiva
Back: PERC
Skidor: RUSH
Stötdämpare: Walker Evans Piggyback
Stötdämpare bak: Walker Evans Komp. justering
Fjädringsväg: 22.9 fram / 35 bak
Matta: 15 x 121 x 1.25 tum RipSaw
Spårvidd: 108
Torrvikt: 209 kilo
Tank: 41.15 liter
Färger: Röd / Pro-R



Swissauto

Vad sägs om en fyrtakts V4 på 295 hästar!
Polaris har köpt motortillverkaren Swissauto som i första hand gjort sig känd för sina fina fyrtaktsmotorer. Detta bådar gott inför framtiden, inte bara för touring och arbetsmaskiner utan här finns det kapacitet att bygga riktigt vassa 4-taktare.

Lynx 2011

Det verkar vara helt slut med att Lynx skulle vara lillebror till Ski-Doo. Nu för tiden tar man direkt del av allt som BRP utvecklar, vi kan alltså se alla nya motorerna som sitter i Ski-Doo även i Lynx. Vi har också ett kärt återseende i form av femnian, den har ju inte lite att leva upp till! Tänkte visa dig ett litet axplock av vad Lynx har till 2011, håll till godo.

Xtrim BoonDocker 800R E-tec

Denna maskin ska som namnet säger vara riktigt bra på just boondocking, och vi kan inte annat än hålla med. Lynx har verkligen lyckats med denna modell och vi gillar den skarpt.

Motor
Motor: 2 cyl Vätskekyld på 799.5 cc
Borr x slag: 82 x 75.7 mm
Bränslesystem: Electronic Direct Injection, 52mm throttle body
Primär/sekundär variator: TRA VII/QRS
Chassi
Styre: Aluminium tapered styre med burkrem
Stötdämpare: KYB 36R med justerratt
Dyna: RS-dyna
Matta: 380x3705/44 Camo 9121C
Spårvidd: 97.5-101.7cm
Färger: Svart/vit

Denna maskin kommer endast säljas som försäsongsmodell så känner du att 600'n blir lagom ska du boka den så fort det går.
Fram hittar du nya stötdämpare i form av KYB 40 HLCR, inget att klaga på där inte. Reglagen är av RS-typ och fungerar perfekt i all sin enkelhet. Chassit är racing-förstärkt för att tåla tuffa tag. Det som skiljer mot RE 800 utseendemässigt är de silvriga skidbenen och de extra luftintagen 800'n har.

Det kommer att säljas en limitedmodell av Commander på försäsongen, med extra allt. Som vanliga Commander är detta en maskin gjord för proffs. Den är utrustad med spade, extra verktyg och ett tillbehörskit. Den vita limited färgen gör sig riktigt bra på modellen.

Ski-Doo 2011

BRP har inte legat på latsidan! Till 2011 kommer man med två nya motorer som letat sig ner i mängder av modeller. Dels har vi den nya 800 motorn som nu äntligen begåvats med E-tec, lättgasad, snål och mera kraft! Sedan har de även utvecklat en lite trevlig krabat i form av 600 ACE motorn, en liten 4-taktare med ungefär samma effekt som den fläktkylda 550'n. Vi tar en snabbtitt på några av nyheterna 2011. Utförligare tester kommer ni naturligtvis att få till nästa säsong av SnowRider.

Tundra

Tundran har begåvats med nytt chassi till 2011 vid namn REV-XU, som är hela 14 kilo lättare än tidigare.

600 ACE

ACE står för Advanced Combustion Efficiency och är en trevlig bekantskap. Fokus låg på bensinförbrukning och utsläpp när man konstruerade motorn och det har man verkligen lyckats med. Det är en 4-taktare på 600 kubik med 60 hästar som passar perfekt i Ski-Doo's touring och arbetsmaskiner. Man har jobbat hårt med att få ner friktionen i motorn och att den ska vara så lätt som möjligt. Motorn är 2 cylindrig med fyrventilsteknik och dubbla överliggande kamaxlar. Den har också torrsump vilket är att föredra på en skoter. Om man kör som tillverkaren tycker ska man komma ner på otroliga 0.8 liter per mil!

Den har en ny primärvariator som heter eDrive, speciellt framtagen för "lågeffekts"-motorer. Den väger 1.4 kilo mindre än tidigare variatorer. Den har sitt ursprung från Can-Am och ATV-sidan inom företaget. 600 ACE hittar du i modeller som Tundra, Skandic, Grand Touring och Renegade.

Summit Freeride 800 E-tec

Skotern för dig som gillar just friåkning. Den har begåvats med den nya 800 E-tec motorn som ger dig både kraft och ekonomi i körningen. Maskinen har riktigt grymma dämpare runtom och en ny boggie SC-5MR. Den ska både klara av att klättra och hoppas med, ett riktigt bra svar på Polaris Assault!

Motor
Motor: 2 cyl Vätskekyld på 799.5 cc
Borr x slag: 82 x 75.7 mm
Bränslesystem: Electronic Direct Injection, 52mm throttle body
Primär/sekundär variator: TRA VII/QRS
Chassi
Broms: Brembo racing broms
Styre: aluminum tapered styre med burkrem
Skidor: Pilot DS
Boggie: SC-5MR
Stötdämpare: KYB Pro 40 (Pro 40 R fram)
Fjädringsväg: 22.9 fram / 40.6 bak
Matta: 16 x 154 x 2.25 tum PowderMax (non-ported)
Spårvidd: 105.6-109.2 cm
Torrvikt: 222 kilo
Tank: 43.5 liter
Färger: Vit med 11 olika dekalsatser

TermoSwed WOOL

Polokrage med dragkedja gör att du snabbt och enkelt reglerar den personliga temperaturen. Extra slå bakom dragkedjan för maximal komfort mot huden.

Inga sömmar över axelpartiet som skaver då du bär ryggsäck.

"Bite Grip" för enklare hantering av dragkedjan.

Sandwich-konstruktion med polypropylen/ull.

NO MULESING
CONTROLLED QUALITY
schoeller
the spinning group

NON SMELL WOOL

Extra långa muddar gör det smidigt att tå på sig ytterplaggen.

Ryggen på tröjan är förlängd för att sitta kvar i byxan.

TermoSwed Wool

Kombinationen av polypropylenens styrka och Merinoullens klimatkomfort gör dessa plagg unika. Det perfekta understället för skoteråkning, fiske, jakt och friluftsliv! Ull är ett unikt material, med maximal prestanda och komfort. Ullen i TermoSwed är av högsta kvalité och kommer från Merinofår. Materialets förmåga att hålla värmen i vått tillstånd är bättre än alla konstgjorda material på marknaden. Ullen andas otroligt bra och är naturligt antibakteriell, vilket neutraliserar svettlukt och ger en torr och skön känsla. TermoSwed Wool är Superwashbehandlad och kan tvättas i 40 grader. Ullen är garanterat Mulesingfri.

I serien Wool från TermoSwed finns polotröja med blixtlås, rundhalströja och långkalsong.

termo swed™
THE EVOLUTION OF COMFORT

Sveriges vac

Stanna här och du blir kvar för alltid.

Av: Togga

Det finns några guldställen som man besökt, och som man inte kan sätta fingret på vad det är som gör att man får den där rätta känslan när man är där. Varenda gång jag ska förklara vart Klövsjö ligger, beskriver jag det som att byn ligger tre mil norr om Vemdalen och varenda gång jag lyckats beskriva vart, får jag till svar, -Jaha där man kör igenom och det är så vackert! Har du varit i Klövsjö en gång, så kommer du ihåg det. Klövsjö ligger i Bergs kommun och i den södra delen av Jämtland. 312 bofasta har tillgång till en Icaaffär, post och en skola. Byn benämns ofta helt riktigt som en av Sveriges vackraste och befolkningen har ett speciellt lugn som är smittsamt. Under sommarvärme och kallaste vinter har jag tillbringat min tid där i olika sammanhang och jag kan gå i god för att dom har belägg för sina påståenden. När du kommer till Klövsjö, kommer du att märka att det är lätt att trivas där.

Guidning

Jag hade tidigare annonserat min ankomst till byn och fått mig tilldelat en skoterguide i form av Anders Handler. En svinkall dag precis under trettistrecket rycker vi igång våra maskiner och beger oss iväg över Klövsjön. Målet är fjällvidderna och dreadlocksförsedda Anders ska visa mig de bästa ställena som "the locals" brukar åka till. Min guide är lite blyg och tittar så där konstigt på mig när jag visar upp ett stort intresse för hans bakgård. Trots tidigare försök att utforska området på skoter hade jag en känsla av att jag bara skrapat på ytan av vad Klövsjö hade att erbjuda. Mitt påstående att regionen är lite dåligt kryssat och saknar skyltar som visar vägen, besvaras med att:

-Det är hur lätt som helst att hitta här i Klövsjö.

Det är lätt att bli hemmablind och glömma av att ledkryss och skyltar inte är till nytta för dom som redan hittar i området. Skoterklubbens största projekt denna säsong är att försöka få till en led till Ica och bensinstationen som finns på samma markplätt. Jag hoppas innerligt att klubben får ihop medel och förstår att dom själva måste styra upp skoteråkningen. Om inte så kommer någon på

Länsstyrelsen att göra det, och då blir det med förbud, istället för att skapa möjligheter.

Fettjeåfallet

Första stoppet blir vid Fettjeåfallet och vi halkar lite lätt ner för den branta kanten till den stora ravinen. Det var kanske inte så tufft att erkänna där och då, att jag faktiskt var lite rädd när vi klättrade ned med kameror och annan utrustning. Med ena handen försöker jag hålla mig fast i någon tall, skorna tappade hela tiden fäste och jag försökte skydda min kamera från att bli full i snö. Väl nere, men med grantopparna fortfarande under oss, breder en ravin ut sig. Ravinen startar med ett vattenfall och det är en mäktig syn som finns framför oss. Jag har åkt förbi ett flertal gånger och lika många gånger har jag missat detta naturliga jättefenomen. Klättringen upp är minst lika vinglig som strapatsen ner och jag imponeras av Anders hur han likt en bergsget enkelt trippar upp för branten.

Bräckvallen

Vi tar leden vidare uppåt och kommer till Bräckvallen som är en fäbod som är helt avskärmad från verkligheten. Tydligen finns där fäbodverksamhet med kor och andra djur på sommaren, men nu ligger

den helt öde framför oss. En av ägarna ska tydligen vara militant inställd till skoteråkning och därför satt upp gul-röda skyltar som uppmanar oss till att inte åka genom fäboden. Pulsande tar jag mig längre in bland husen för att dokumentera prakten och dom fem decimeter lösnö som ramlat ner, var bara till ondo. Men jag kunde inte låta bli att suga i mig denna prakt i av fäbodstugor i kanten av trädgränsen och jag svor en femstavig mening över surgubben som ensam lyckats bilda ett förbudsområde, bara genom att sätta upp en liten plastskylt.

Ravinerna

Det hade blivit dags att besöka ravinerna och kanske det mest besökta området av de lokala skoterförarna. Min Lynxförsedda guide visar och gestikulerar vart dom brukar åka och med ett trovärdigt påstånde säger han:

-Om det var mer snö skulle jag ha gjort några coola drop.

Jag kunde inte låta bli att le lite när jag såg framför mig hur Anders med sin Ranger 550 droppade ut över kanterna. Där och då, började en halvtimme långt träningspass för mig. Lynxen, som jag lite smått hånat inom mig, susade enkelt ner och upp i ravinerna. Min SnoPro 500 kör fast trots för fullt gaspåslag och ivrigt vickande av mig. Mina vilande biceps får sig en omgång i intervaller, när jag ett antal gånger får lyfta och kånka på den kabelgrävande Arcticen.

Oxsjövallen

Ungefär nu har jag börjat fatta att hela regionen besitter något som vi skoterförare bara älskar. Ett helt område som är helt fritt att åka i och dessutom har de där bra ursäkterna till att göra små stopp. Vi åkte uppför, nedför, in i skogen, ur skogen och hela tiden med en halvmeter puder som fläker sig över huven. Vi tar ett stopp vid Oxsjövallen som består av två timmerstugor och inget mer. Tänk vad lite som behövs för att man ska stå där och tycka att man är så där lite bäst.

Bergsbestigning

Det var dags att ta sig upp på 1024 meters höjd och Oxsjövålen. Min SnoPro hade bevisat tidigare att 5 decimeter lössnö inte var det ultimata föret och jag la mig medvetet bakom den långbandade Lynxen. Högertummen pressades hårt mot styret och vi klättrade sakta men säkert uppåt. Av någon anledning är alla toppar i Sverige utrustade med ett stenröse och Oxsjövålen var inget undatag. Jag tror inte att vi skoteråkare lyckats

Det finns entreprenörer som förstår att utnyttja fjällen runt Klövsjö. Skotersafari är en enkel men lukrativ inkomstkälla.

Oxsjövallen

För de lite råare skoteråkarna ingår ett besök vid Fettjeåfallet. Det riktigt suger i magen när man står och blickar ut över kanten. Skoterkörning i själva ravinen rekommenderas inte.

Ravinerna upp mot Medaftonshågna och Märkensstenshågna bjuder på riktigt bra skoteråkning.

Oxsjövålen, 1024 meter över havet

Bräckvallen

hacka lös någon sten ur permafrosten och lagt den som en triumf tillsammans med de andra stenarna. Med tanke på att vi var två mil från närmsta civilisation måste det ha varit mindre intelligenta vandrare med fotsvamp som stått för det två meter höga bygget. Vi blickar ut över landskapet, pekar och gestikulerar vart vi varit och vart vi skulle åka sen. Utsikten är magnifik och ett spindelnät av skoterspår har bildats nedanför oss.

Mat på samevis

Ståendes på toppen diskuterade vi vårt nästa resmål, Samevistet och herr Handler visade hur vi skulle ta oss dit. Då den intagna informationen av mig var bristfällig, trodde jag att vi skulle komma fram till ett renhägn med en massa samer som sprang runt och gjorde hack i små söta renöron. Men icke sa Nicke. Samevistet var ett sånt där guldställe upp på fjället. Ett hus hade av någon anledning ramlat ner på en plats som lika gärna kunde ha varit en kilometer åt något annat håll. Turskidor stod uppställda som ett staket framför huset och jag fick en ahaupplevelse när jag förstod att det var dags för mat. Souvasmacka stod på menyn och det var nog det närmaste jag skulle komma samisk aktivitet. Som skoterburen kommer man någon gång att hamna i en liknande stuga mitt uppe på fjället. Prova med att se arbetet som krävts för att bygga huset. Hur fick dom dit byggmaterialet? Hur lång tid tog det att spika ihop alla plank och försök klura ut varför man överhuvudtaget byggt något, just där.

Tur i retur

Färden tillbaka går över fjällvidderna och vi får se spår av människans påhittighet i sin strävan att utnyttja fjället. Vi passerade hundspann, turåkare, skotersafaris och några som kajtade med bräda och fallskärm. Jag förstod direkt att aktiviteterna var arrangerade av anläggningarna Vemdalsskalet och Storhogna som ligger i anslutning till Klövsjö. Vi var med säkerhet de enda som kom ifrån Klövsjö och det gör mig bara ännu mer övertygad om att byn är en sovande, men en helt underbart vacker, pärla.

Min alldeles egen guide. Anders Handler på sin lappmoppe.

Himmelfjäll
stället för alla

Det ultimata boendet där även skoteråkares behov kan tillfredsställas, finns det? Snart, Topphedenbacken vid Idre Himmelfjäll är platsen.

Av: Björne Friström

Inte många fjällanläggningar har förstått att skoteråkaren är den ultimata gästen som är villig att öppna plånboken för sitt skoterintresse. Däremot marknadsförs och underhålls väl utvecklade skoterleder mer än någonsin av frivilliga intressen, klubbar och föreningar. Den förut lite undanskuffade skoteturisten börjar komma in i värmen.

Idre med omnejd i norra Dalarna är ett snösäkert paradis som bjuder på all slags åkning oavsett om du sitter på en skoter eller har ett par skidor på fötterna. Detta har företaget Idre Himmelfjäll AB tagit fasta på och storsatsar nu i Idrefjällen. Himmelfjäll fokuserar på att erbjuda naturupplevelser med aktiviteter året-runt. Detta innebär utförs-, längd- och snöskoter åkning på vintern. Golf, fjällvandring och fiske under barmarksperioden.

Specialdesign

De första spadtagen för den nya fjällanläggningen är tagna och det är här vi som skoteråkare kommer tidigt in i bilden. Ett specifikt boendeområde specialdesignas och blir snöskoteranpassat från början. Med andra ord skräddarsytt för våra fritidsintressen. På västra sidan av boendet är det längdspår och vandringsleder och Ski in- Ski out till lift och nedfarter. Från östra sidan om boendet är det några fåtal meter till egna skotergarage med plats för släde, uppställning för släpvagnar och rejäla avlastningsplatser. Därifrån tar man sig bort från fjällanläggningen och direkt ut till 120 mil av preparerade skoterleder. Detta är några av de skoteranpassningar som är planerade. Framförallt så är vi välkomna.

Bra snöskoterservice, restauranger och alla slags moderniteter finns i Idre by ca 4 km med skoter eller bil från Topphedenbacken.

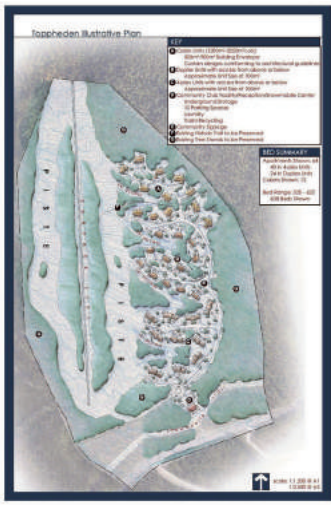
Tomt, fritidshus, parhus eller lägenhet?

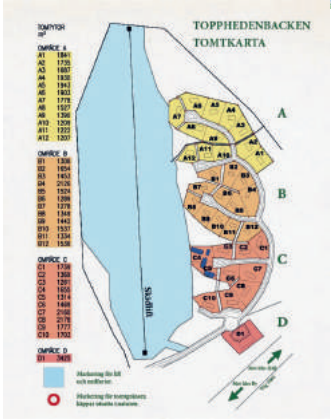
Topphedenbacken är planerad för olika boendeformer. Du kan köpa dig en färdig lägenhet, en parhushalva eller en tomt där du helt enkelt bygger din egen stuga. Eller varför inte ett markområde för kommersiella syften om du är affärsinriktad.

Allt boende är planerat i sydvästläge med fjällutsikt och är anpassat till terrängen så att naturmark sparas mellan bebyggelsen.

Fem olika typer av boende/fastigheter har precis släppts ut till försäljning på www.fastighetsbyran.se/idre

Åk också in på www.IdreHimmelfjall.se





Postorder, Service & Reservdelar
POLARIS snöskoter & ATV
HONDA ATV
Tel: 0297-42100
Ockelbo GUMMI SERVICE
www.ockelbogummiservice.se
Butiken öppen: Vardagar 7.00-17.00 Torsdagar 7.00-19.00

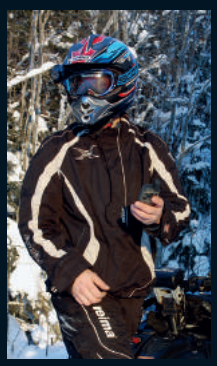
SÄKRA KORT
Ess kör med Carlisle
CARLISLE
Laitis
TOOLS
BIL & INDUSTRI
Boden: Tel 0921-510 35 • Luleå: Tel: 0920-24 73 00 • Piteå: Tel: 0911-23 23 70
Skellefteå: Tel: 0910:71 54 40 • Umeå: Tel: 090-70 64 00. www.laitis.se

Skoterledskarta för GPS

Kartman har funnits i några år nu och har uppdateras kontinuerligt med hjälp av alla körglada skoteråkare. Idag finns det hela 65000 kilometer skoterled med ett gäng POI att leta sig till, som mackar och vindskydd med mera. Du måste ha en Garmin GPS för att detta ska fungera och då helst Friluftskartan PRO som grundkarta. Nu har vi låtit fyra läsare testa kartan för en riktig utvärdering.

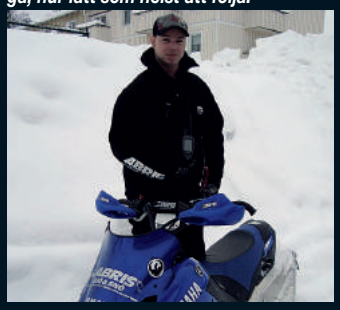
Joakim Snorring

Jag har tidigare använt mig av Garmins friluftskarta när jag varit ute och åkt, där finns vägar, sjöar, höjdkurvor och samhällen med mera. Men att sitta och jämföra lokala ledkartor på papper med kartan på GPS'en har inte alltid varit lätt. Att komplettera GPS'en med Kartmans ledkarta har för mig vare ett sant nöje. Med ledkartan inlagd förenklas planering avsevärt, nu kan jag i förväg söka på resmålet och GPS'en visar vilken led jag ska ta, vart jag ska svänga, tid vid ankomst och total sträcka. Med kartan följer också ett uppdateringsprogram som gör att de nyaste uppdateringarna alltid finns till hands, och det finns även möjlighet att komplettera kartan om de har gjorts nya leder som inte finns med. Det som är lite synd är att en del markerade leder är kopierade från skoterklubbars ledkartor och kan då fela en del med verkligheten. För er som inte bara tar en tur på sjön utan använder skotern lite mer, kan jag rekommendera ledprogrammet från Kartmans.se. Den ger dig mer tid till vad som egentligen är viktigt, att köra skoter!



Erik Hansson

Jag har nu testat en skoterledskarta från kartman.se. Den fungerar utmärkt och man kommer dit man ska utan att åka fel för en billig peng. Kartan kostar 400 kronor, då får man ett lösenord för att kunna ladda ner programmet från hemsidan. Går man in på kartman.se så uppdateras kartan hela tiden, och är man lite kunnig på datorer är det bara att ladda ner de nya lederna till sin GPS. Man kan även hjälpa andra genom att skicka in uppdaterade leder som man själv vet om och inte finns med på kartman.se. Kör man skoterledskartan tillsammans med Friluftskartan Pro så har man full koll på allt! Vattendrag, sjöar, berg, vägar, stigar, höjdkurvor, ja allt. Lederna visas som en orange/röd slinga, hur lätt som helst att följa.



Jan Sjöberg

Har hört talas om denna produkt genom vänner så när jag fick tillfället att testa blev man ju entusiastisk. Eftersom jag har haft GPS på skotern under många år är detta en välkommen nyhet. En del problem dök upp när jag skulle ladda ner programmet. Brandväggen i datorn satte stopp för flera av filerna och mitt grundprogram i GPS'en var av en för gammal version, vid uppdatering låste sig även det programmet. Supporten sköts via email och genom ett forum på Kartmans hemsida. Detta fungerade bra men det tar tid vid krångel, se till att ha allt klart i god tid före färden.

Nu är programmet testat runt Rättvik och Leksand och det fungerar mycket bra. Det är fantastiskt att kunna peka på en slogbod och låta GPS'en navigerar dig dit. Den känner av skoterlederna som om de vore riktiga vägar. Jag rekommenderar starkt denna produkt men det krävs tålamod och vana för att få igång alla funktioner. Lederna uppdateras genom att folk skickar in sina körningar till Kartman så det gäller att sorteringen av detta frivilliga material blir bra.

Henrik Larsson

Första gången jag kom i kontakt med skoterledskartan var härom året då en kamrat visade mig den, och förklarade hur den fungerade. Sagt å gjort så köpte jag mig en GPS i somras och började lära mig den, bl.a. när jag var ute och underhöll skoterleden. Nu i vinter så har jag även kört skoter med skoterledskartan. Kartan är lättanvänd när man lärt sej hur själva GPS'en funkar. Tydliga färger och linjer. Se upp bara att ni gör rätt vid installationen, man kan om man gör fel radera Friluftskartan. Hur man går tillväga finns att läsa på forumet www.kartman.se/forum, samt att man kan kontakta Mikael på Kartman för hjälp med detta. Det kan även vara lite svårt med inställningarna i början, men efter lite mailkontakt med skaparen löser det sej. Skoterledskartan använder jag mej av när jag åker på längre turer, eller bara styr av i skogen. Nu vet man ju att man hittar hem igen! Kan rekommendera denna produkt oavsett om du åker på långa turer i ett lugnt tempo, eller om du gillar att köra ospårat i okänd terräng. Det jag skulle vilja se i framtiden på kartan är att man markerar ut leder på isarna med t.ex. streckade linjer och även att man försöker få användarna att markera ut leder inom tätbebyggt område, det skulle hjälpa med planeringar av längre turer och att man undviker tätorterna. Och att man då får med ett litet kort med teckenförklaring. En annan sak som jag saknar är att om man inte kör friluftskartan samtidigt så syns inga förbudsområden på skoterkartan. Skoterledskartan från kartman.se får med betyg 3 av 5 av mej då den inte känns helt komplett än.

MDX Rockstar with Gold Ion lins

Jag har provat ett par goggles från Dragon som heter MDX Rockstar with Gold Ion lins. Energidrycken Rockstar har uppmärksammats rätt mycket på senare tid, bland annat i Ruff Rider 5 och X-games. Tyvärr måste jag säga att Dragon är ett märke man sällan hör talas om, då jag tycker de förtjänar mer uppmärksamhet. Jag har sedan tidigare använt liknande goggles med medel-ljus lins och tycker det fungerar bra. Glasögonen håller definitivt den kvalité och nivå jag förväntade mej av dom och känns riktigt stabila.

Min skoteråkning är allsidig och jag har därför använt produkten i alla typer av körning, har kört både puder och led, varmt som kallt, natt som dag. Har bara hunnit med att använda de i min hjälm och har alltså inte kört med bara glasögonen på.

Designen är det definitivt inget fel på, de är snyggare än man kan tro på nära håll och detaljerna är snyggt målade. Glasögonen passade väldigt bra i min Small-hjälm. De har som namnet antyder guldfärgade linser vilket gör att naturen får en viss lyster, någon som är rätt trevligt. Precis som alla andra glasögon med mörkare glas blir mörkerkörningen lidande.

Glasögonen har stora och fina ventilationshål längs överkanten, vilket gör att de definitivt inte immar igen i första taget, något som var ett stort problem med mina förra goggles. Det negativa med de stora ventilationshålen är att det läcker in massvis med luft och kan bli ruggigt kallt, så pass att det finns en risk för förfrysning. Vid puderkörning och annan hård körning är det dock rätt skönt med lite extra ventilation då det kan bli rätt varmt. Ett annat problem med ventilationen är att de finaste kornen av snöröken kommer igenom och träffar en i ansiktet. Filtret kan dock bli igentäppt efter en tids körning och då bildas det definitivt imma. Undviker man att köra under de kallaste dagarna så fungerar glasögonen utmärkt.

Passformen och komforten är rätt bra, man märker inte alls av glasögonen under körning. Jag kan rekommendera produkten för den som är villig att betala extra för snygg design.

Betyget blir en 4:a, då den definitivt får avdrag för luften som läcker in. Skulle luftintagen åtgärdas skulle det bli en 5:a.

/ Hans Koberg

450 km pistade skoterleder. Världsklass!

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

HOTELLLYX
Bo bekvämt på hotell i Dubbelrum, inkl. 4 övernattningar, 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

STRAIGHTLINE PERFORMANCE

Single pipes från 5295:-
Slut burkar från 2895:-
Billet heads från 4195:-
Variator kit från 2275:-

SLYDOG

Skidor från 3495:-

chaos

Styren från 995:-
Styrhöjare från 895:-

Boyesen

Power reeds från 595:-
Rad valves från 3595:-

PE PERFORMANCE
Butik: Ringvägen 15 831 37 Östersund
Tel: 063-104 104
www.peperformance.se

Vittangi – Mora

Den ädla konsten att spåra.

Text: Stefan
Bild & Dagbok: Br. Näsén

Vad är det som lockar män, för det är väl mest män att göra dessa extremturer med skoter? Visst, vi har väl alla snackat om att man skulle ta och göra en riktig långtur med skotern, men det brukar inte bli mycket mer än just snack. Nu när hela landet är täckt med snö, verkar fler än någonsin sätta sina planer i verket och den ena resan är galnare än den andra. Vi ska följa två bröder, Conny och Christer från Mora, eller rättare sagt Bonäs, för att se vad som är så roligt med långturer. Då Bonäs nog är Sveriges sydligaste skotermecka, kanske just brödernas ursprung förklarar en del.

Dessa bröder hade bestämt sig för att resan skulle ske mellan Vittangi och Mora, ungefär 1114,221 kilometer med bil! Vi vet väl alla att resan sällan eller aldrig blir kortare med skoter, utan här pratar vi om upp emot 170 mil på dynan! En sådan resa måste naturligtvis planeras in i minsta detalj vad det gäller tillgången på bränsle samt mat och husrum, om man nu inte gillar att tälta i minus 30 och äta snö. Man måste ha maskiner som är i sådant skick att de klarar av en normal årskonsumtion av mil på en vecka. Man får lov att offra semestern för sina tokigheter, men det är det väl värt? Själv tycker jag skoterturen är toklång när bensinen börjar ta slut, måste jag dessutom tanka för att åka hem samma väg, håller jag på att dö. Detta verkar inte gälla bröderna Näsén, vad är hemligheten? De ser ganska normala ut och verkar inte vara några övermänniskor. Kanske de har speciella skotrar som gör färden mycket enklare? Nej, skotrarna ser helt standard ut, en Arctic-Cat F8 och en TZ1, inga konstigheter där inte. För att hålla koll på grabbarna skickade vi med dem ett spårningssystem från RedKnows. Det är en extra trygghet att veta att folk kan se vart du befinner dig och helst när du ska åka toklångt på skoter. Vi dyker in i deras dagbok och ser om vi kan utröna det roliga i att åka sjukt långt med snöskoter.

DAG 1

Bilresan upp till Vittangi gick utan problem, de 1114,221 kilometrarna tog 16 timmar att köra med bil, så "fort" går det nog inte hem med skoter. Vi räknar med att resan hem ska ta en vecka att köra, om nu allt rullar på som det är tänkt det vill säga. Klockan är 09.30 när vi väl installerat oss i annexet. Temperaturen ute är -25 grader och det är två dagar kvar till avfärden mot Mora. Det verkar vara många som följer oss på nätet för telefonerna går varma här, riktigt kul!

DAG 2

Idag monterade vi in RedKnows Minifindern i ena skotern och ordnade lite med övrig packning. På kvällen tog vi en sväng till Kiruna där det var en trevlig snöfestival. Åkare från System1 stod för underhållningen med backflips och dylikt. Nu gäller det att sova gott så vi är utvilade inför morgondagens strapatser.

DAG 3

Allt blir inte som man tänkt sig, våran färdplan havererar direkt. Första etappen Vittangi-Jokkmokk blev istället Vit-

tangi-Parakkas, alltså bara cirka 4 mil. Med snöstorm, -20 grader och 50 centimeter puder på leden får vi nästan vara glada att vi tog oss "ända" dit. Inga problem, vi får väl köra ikapp den förlorade sträckan någon av de följande dagarna. Det hade verkligen varit till hjälp om fler hade kört skoter här uppe. Visst är det roligt med puder men inte när man ska åka långt. Efter tankning av skotrarna blev vi bjudna på en väldigt god rensoppa hemma hos en familj i Parakkas. Vi blev sedan inkvarterade i bystugan över natten. Familjen hjälpte oss också med kartor och dylikt, vilket var välkommet. Vi får hoppas på bättre väder i morgon, här ska ätas mil!

DAG 4

Avfärden från Parakkas började med en liten felkörning men vi var snart tillbaka på rätt spår. Vi fick höra att leden vi tänkt ta till Gällivare troligen inte var körd på hela vintern, vi valde istället att köra ut mot E10:an och sedan vidare på Kirunaleden. På tal om leder, visst finns det kryss men de står inte alltid där de ska och när man kommer till en sjö är det nästintill omöjligt att hitta leden på andra sidan. Idag var det inte lika mycket snö på leden som tidigare, men två fastkörningar hann jag med. Jag skyller naturligtvis detta på skotern, TZ1:an är väldigt bångstyrig i det här föret, den vill dyka ner åt alla håll utom just dit jag vill. Brorsans F8:a är betydligt smidigare när det är så här mycket snö. Vår interna fastkörningsliga leder jag lätt med sex stycken mot brorsans noll. Men jag kan lova er att efter en hyfsad led finns det inget som slår min maskin i komfort. Jag ska bara hitta en sådan led. När vi

En rejäl skoteroverall.

När jag sett den här T&P-overallen i reklamen har jag alltid undrat hur varm den kan vara. Nu fick jag chansen att testa den under tuffast möjliga förhållanden. Första intrycket var att den kändes kall runt magen jämfört med de tvådelade-setet jag är van vid. På ett tvådelat set har man ju både byxor och jacka som värmer magen. Men jag har absolut inte frusit, utan det var nog mest en vanesak. Förhållandena har pendlat mellan +1 och -20 grader, för att matcha utetemperaturen får man variera vad man har på sig under. När man sedan kommer inomhus är det ju alltid lättare att ta av sig en jacka jämfört med att vika ner overallen, men det funkar. Den är utrustad med snölås på alla dragkedjor, vilket är bra. Man får en känsla av att den har en god kvalité och kommer att hålla länge. Det jag kan saknar är flera fickor på ärmarna, då dessa alltid är lättåtkomliga trots att man har hjälmen på. Jag kan verkligen rekommendera overallen och ger den betyget 4 av 5.

T & P skoteroverall från ITAB

T&P Skoteroverall
Komforttemperatur 0 till -30C.
Mycket varm overall för många användare.
Storlek: XS-XXL
Pris: 1 198:-
www.idefixteko.se

3-del set Ride North Extreme. Vattentätt set med AquaZero membran som andas. Pris 3 295:-

Skoterställ i tre delar

Stället jag körde i fyllde sin funktion bra, det är både vattentätt och andas väl. Trots riktigt kalla förhållanden höll den värmen riktigt bra och med rätt underställ behövde jag aldrig frysa. Överdelen har en innerjacka i fleece som man kan använda separat och ytterjackan blir då en skaljacka. Samma funktion finns på byxorna. Den fungerar perfekt till skoteråkning då den har en rymlig passform med böjda roterade armar. Det enda negativa med stället skulle väl vara att det prasslar när det blir kallt. Men vem bryr sig? Både jackan och byxan är förstärkta på många ställen vilket är bra. Men jag skulle uppenbarligen behöva en förstärkning i grenen också för där har jag numera ett extrahål. Jag kan varmt rekommendera skoterstället med betyget 4 av 5 möjliga.

Ride North Extreme från www.garage24.se

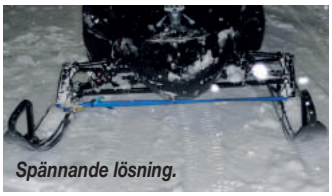
Här har vi startklara skotrar som skulle göra resan till ett rent nöje.

Titta vilken fin led, nu kan TZ1:an äntligen dominera.

Vem har ställt ett träd just där vi skulle åka?

Tro inte att det bara var TZ1:an som vill gömma sig i snön, F8:an kunde den också.

Nej det är inte fusk, vi fick bara skjuts av Kjell till närmaste verkstad.



Spännande lösning.

Denna fastkörning resulterade i ett besök hos Mellanströms Motor.

närmade oss Gällivare blev det betydligt kallare, klockan 20.00 var det -26 grader och klart väder. Som tur var lyckades vi ta oss till campingen 10 minuter innan stängning och fick oss ett rum för natten.

Ps. När vi kom till Gällivare märkte vi att det var skoterförbud överallt, plus att de hade lagt ner macken där vi tänkt tanka. Skoterledskartorna är inte alltid att lita på. Ds.

DAG 5

Det var fortfarande klart och kallt väder, termometern visade sunda -21 grader. Vi packade våra saker och körde vid sidan av vägen till Arctic-Cat handlaren som tagit över den nedlagda macken. Vi frågade om de visste vägen till Porjus-Jokkmokk, men det enda de visste var att det var skoterförbud i hela Gällivare. Vi lyckades till slut hitta bensin och kunde bege oss vidare, nu i rejält snöväder. Som att snö var det vi behövde! Nu var det bottenlös körning längs kraftledningen, fylld med krondiken och traktorspår, som gällde. Vi började bli rejält frustrerade på att milen gick långsamt medan klockan tickade desto snabbare. Fastkörningsligan har vi lagt ner, vi tappade helt enkelt räkningen. Dagens sista fastkörning stod jag för och den resulterade i en trasig framvagn, nu var goda råd dyra. Vi lyckades laga den temporärt med spännband så den höll ihop hjälpligt. För att överhuvudtaget ta oss till Jokkmokk fick vi lov att köra längs inlandsbanan de fem sista milen.

Jag måste också passa på att berömma brorsan eller rättare sagt hans skoter, F8:n går riktigt bra i snön, utan den hade vi inte ens tagit oss hit. Min maskin däremot, den vill på grund av sin tyngd skära ner med ena skidan hela tiden. En lösning på problemet skulle nog varit att sätta dit lite bredare skidor.

Till slut tog vi oss ändå till OK i Jokkmokk, där vi tänkte höra vart vi kunde laga maskinen. Men de sa att det inte fanns någon i byn som kunde hjälpa oss, panik! Som tur var dök en herre vid namn Kjell Ek upp i dörren, han erbjöd sig att skjutsa oss till Arvidsjaur så vi skulle kunna laga skotern. Människorna är helt klart trevligare här uppe!

DAG 6

Klockan 08.30 stod vi uppställda när Kjell kom för att hämta oss för avfärd mot Arvidsjaur. Väl där fick vi bra hjälp hos Mellanströms Motor, skotern lagades riktigt fort utan några som helst problem. När vi skaffat boende för natten och lite fler kartor, bestämde vi oss för att påföljande dags färd skulle gå mot Sorsele. När vi frågade om lederna fick vi samma svar som på alla andra ställena, "vi vet int". Det börjar kännas riktigt tungt nu, ska vi ta oss till Sorsele i morgon måste det bli bättre förhållanden annars kommer detta aldrig att gå vägen.

DAG 7

Dagen började riktigt bra med fint pistade leder, och min maskin kunde visa framfötterna för första gången denna resa. Men säg den lycka som varar, redan efter 6-7 kilometer blev leden sämre. Det var dessutom stöp på nästan alla sjöar vi passerade. Efter cirka fyra mil var alla skoterspår som bortblåsta. När vi dessutom skulle ta oss upp för en bergstopp mot Ledvattsfjäll i en meter puder, började modet tryta

Här demonstrerar Conny konsten att köra fast mitt på leden.

Alla tillfällen att tanka tas tillvara på under en sådan här långa resa.

igen. Efter ett flertal fastkörningar och några svordomar tog vi oss ändå upp. Det är lätt att vara efterklok, men om vi skulle ha klarat oss ifrån en del av fastkörningarna borde vi ha satsat på halvlånga maskiner denna resa. Men nu skulle det väl ändå börja gå nerför och bli lite mer lättkört, men vart tog leden vägen? För att slippa köra fast hela tiden pulsade vi 2-300 meter för att leta ledkryss, med den metoden kommer vi nog till Mora till midsommar! När vi till slut inte hittade några fler ledkryss och mörkret dessutom hade börjat falla, tog vi det tunga beslutet att kasta in handduken, inget roligt beslut att behöva ta. Vi var helt slut i både kropp och huvud efter allt lyftande. Vi brukar inte vara dem som ger upp i första taget, men vi såg ingen ljusning på eländet. Om det hade funnits lite fler skoterspår hade vi fixat det här, men detta eviga spårande med påföljande fastkörning tog på krafterna. Att bära skotrarna till Mora var ett förslag som brorsan hade, men eftersom jag kör TZ1 så röstades förslaget ner! Det var bara att bita i det sura äpplet och vända tillbaka mot Arvidsjaur, åt de hållet fanns det i alla fall ett spår att åka i, våra egna! Hela vägen hem våndades vi över vad vänner och arbetskamraterna skulle säga: "Vad var det jag sa", "Vilka tokar", "Blir det något nytt försök?" var fraser som ekade i huvudet. Undra om vi kan hålla oss undan en vecka och sedan påstå att vi klarade det? Vi provar.

Vi skulle vilja tacka:
Team Granaths som gjort den här turen möjlig. Ett kanongäng som alltid ställer upp! Mellanströms Motor som lagade våran skoter i Arvidsjaur. Både skickliga och tillmötesgående.

Håll dig torr närmast kroppen.

Dessa två märken är kända för oss, men vi har inte haft möjlighet att testa dem tidigare. Det känns att det är riktigt bra kvalité på båda två märkena. Vi hade dom på oss under de fem dagar vi körde och bar skoter mot Mora. Eftersom vi fick lyfta skotrarna väldigt ofta så svettades vi också en hel del, men när färden sedan fortsatte frös vi inte det minsta, trots 20 minusgrader. Det här med att driva fukten från kroppen fungerar verkligen bra. Bara att vädra dem över natten så är de redo för en ny tur dagen därpå. Vi kan rekommendera dessa underställ för både aktiva och icke aktiva. Vi ger dessa underställ högsta möjliga betyg, 5 av 5.

Ullfrotté från Woolpower

T & P Merino-set från ITAB

Woolpower Crewneck 200
Tillverkad i materialet Ullfrotté Original, ett isolerande, mjukt och behagligt material som inte kliar och som inte luktar.
Färger:
Storlekar: XS-XXXL
Pris: 550:-

Byxan är rundstickad och helt utan längsgående sömmar.
Isydd kil bak för optimal komfort. Instickade muddar och resår.
Färger:
Storlekar: XS-XXXL
Pris 480:-
www.woolpower.se

T&P Merino-set
Pris: 498:- /set
100% "superfine" Merinoull från Nya Zeeland. Ett lätt och mjukt basställ för allroundbruk året om. Stället har flatlocksömmar och rund hals.
Unisex storlekar:
Herr: M-3XL
Dam: M-XXL

Ett underställ av ull som första lager är det perfekta valet då det håller dig varm, torr och luktfri.
www.idefixteko.se

Sega gubbar

Man slutar aldrig förvåna sig över hur målmedvetna folk kan vara

Av: Stefan

Ska man göra någonting är det bäst att göra det ordentligt resonerar Henrik Päiviö och Roland Hannu som precis åkt snöskoter från Treriksröset till Ystad. Båda gubbarna har passerat 60 årsgränsen och man kan inte annat än förundras över deras fysiska kapacitet. Vi träffade dessa modiga män i Mora. Då hade de inte så långt kvar till Ystad, enligt dom själva. Färden hade gått förhållandevis klanderfritt om man bortser från en elak stubbe som knölade till framvagnen på en av de båda Lynx Commander-maskinerna. För övrigt verkade just den här modellen vara som klippt och skuren för långfärda äventyr.

Slädarna dom hade med sig gick sönder ganska snabbt och istället fick det nödvändigaste packas i den väl tilltagna packlådan. Syftet för resan var att samla in pengar till de jordbävningsdrabbade i Haiti.

Vi tar hatten av för dessa två krutgubbar som verkligen vet att leva livet och samtidigt göra någonting för de mindre lottade i världen. Applåd för er gubbar.

GPS test

Garmin Zumo 660

Text: Stefan

Zumo är speciellt anpassad för motorcykel vilket gör att den också fungerar utmärkt på touringskotern. Menysystemet är väldigt lättanvänd, du väljer bara "vart" och knappa sedan in adressen och ger dig av. På skotern fungerar den naturligtvis bäst om du har Friluftskartan och varför inte skoterkartan ovanpå den! Den har en tydlig pekskärm som inte kräver att du tar av dig handskarna för att den ska ta emot kommandon. Zumo är vattentät och ska klarar ett liv i UV-strålning och bensinstänk. Du kan koppla till ett par blåtands-hörlurar för att höra vägbeskrivning/mobil/musik. Mobilen kan alltså också utnyttja blåtanden, vips har du mobilen i GPS'en. Jag tycker detta är en riktigt smidig GPS som är lätt att förstå och använda, den gör ett riktigt bra jobb oavsett vilket fordon du färdas med. Läs mer om Zumo på www.garmin.se

Magellan triton 2000

Text: Stefan Bild: Magellan

En robust och slitstark GPS som passar perfekt på skotern. Det är inga problem att ha GPS'en på styret när man ska navigera och den 2,7" stora skärmen är tydlig och lättavläst. Du behöver inte ta av dig handskarna när du ska navigera, då du kan bläddra i menyerna både via touch screen och knappar. Det finns en del roliga finesser på GPS'en, bland annat har den en LED-lampa, vilket kan komma till användning, om det ska mekas med skotern efter leden. På GPS'en finns det en 2 megapixels kamera att ta bilder med och du kan sedan kan lägga in bilden tillsammans med en waypoint. En annan cool sak är att använda den inbyggda diktafonen och kommentera en plats och lägga in den som en waypoint. Om du vill lyssna på musik när du kör, är det inga problem. Lägg in låtarna i minnet och plugga in dina vanliga lurar till GPS'en. Det ska finnas en variant av skoterledskartan till Magellan också, men den har vi inte haft möjlighet att testa. Den kartan som annars fungerar bäst för skoteråkning är Topo Sweden Fjäll. Riktigt smidigt med en "allt i ett" GPS för skoteråkning.

+ Skärmen
+ Programmet till datorn
+ Mångsidigheten
- Tröga knappar

TILLVERKAD I SVERIGE
4P
SVENSK KVALITET
Glad Påsk
Fira med våra fina erbjudanden!
Kampanj på tillbehör!
Spännband
Vinterhjul
Lås
0% Ränta
24 Månader!
NYHET! NYHET! NYHET! NYHET! NYHET! NYHET
4P SKIGLIDE
Värde 1095:-
Årets bästa skotertillbehör?
Ingår vid köp av 4P-Snow!*
Gäller hos utvalda återförsäljare:
www.tiab.com/gladpask
Erbjudandet gäller endast till och med v17.

CROSSOVER!
YAMAHA
2 YEARS WARRANTY
2 ÅRS GARANTI
FXR
Förmånlig finansiering via Handelsbanken Finans
YAMAHA
Snabb och skön på leden, smidig och vild vid sidan av. Vassaste 3-cylindriga 4-taktaren på marknaden, mer än 130 hästar och ändå bränslesnål. Beställ med Smartcheck för bra affär och säker leverans.
FXNytro XTX
YAMAHA CENTER
WWW.YAMAHACENTER.COM
KIRUNA
LULEÅ
SKELLEFTEÅ
ÖRNSKÖLDSVIK
ÖSTERSUND
SUNDSVALL
STHLM/SYD
KARLSTAD
GÖTEBORG
HELSINGBORG

Sveriges längsta skotersäsong?
I år tjuvstartade vi 2 oktober och kommer inte parkera förrän tidigast början av maj.
Fjällvärldens bästa utgångspunkt?
Bo med oss på Fjällbäcken 800 m.ö.h. Milsvid utsikt, mat och atmosfär av högsta klass. Allt till ett mycket bra pris.
5-25 personer hyr hela anläggningen. Skoter ingår om du inte har egen!
Fjällbäcken
Grupp Konferens
Rockvallen, Bruksvallarna • www.fjallbacken.se • info@sbrapetser.nu • 0684-20321

Garage24
Nyhet
Ride North Ride
Leatt Tribe Vit
2-delat set
2.695 kr
RIDE NORTH
För närmaste återförsäljare
se www.garage24.se

SnowRIder Junior!

PÅSKPYSSEL

VINN SNOWRIDERS KLISTERMÄRKEN!
Skicka eller maila in svaren till pren@snowrider.se
(märk brevet/mailet med "påsktävlingarna")
tillsammans med en bild, namn, ålder och din adress.
Sista dag att skicka in svaret är 11/4-2010
Skicka till: SnowRider Sågbacksvägen 8, 79291 Mora

Skicka in dina skoter/påsk teckningar till oss på SnowRider!

Michael Norén 11 år från Luleå har tecknat denna skoter.

Finn 5 Fel

Rätta svaret på förra numrets juniortävling var:
Bild 1 = sidan 25
Bild 2 = sidan 46
Bild 3 = sidan 34
Bild 4 = sidan 67
Bild 5 = sidan 20
Och här är vinnarna!

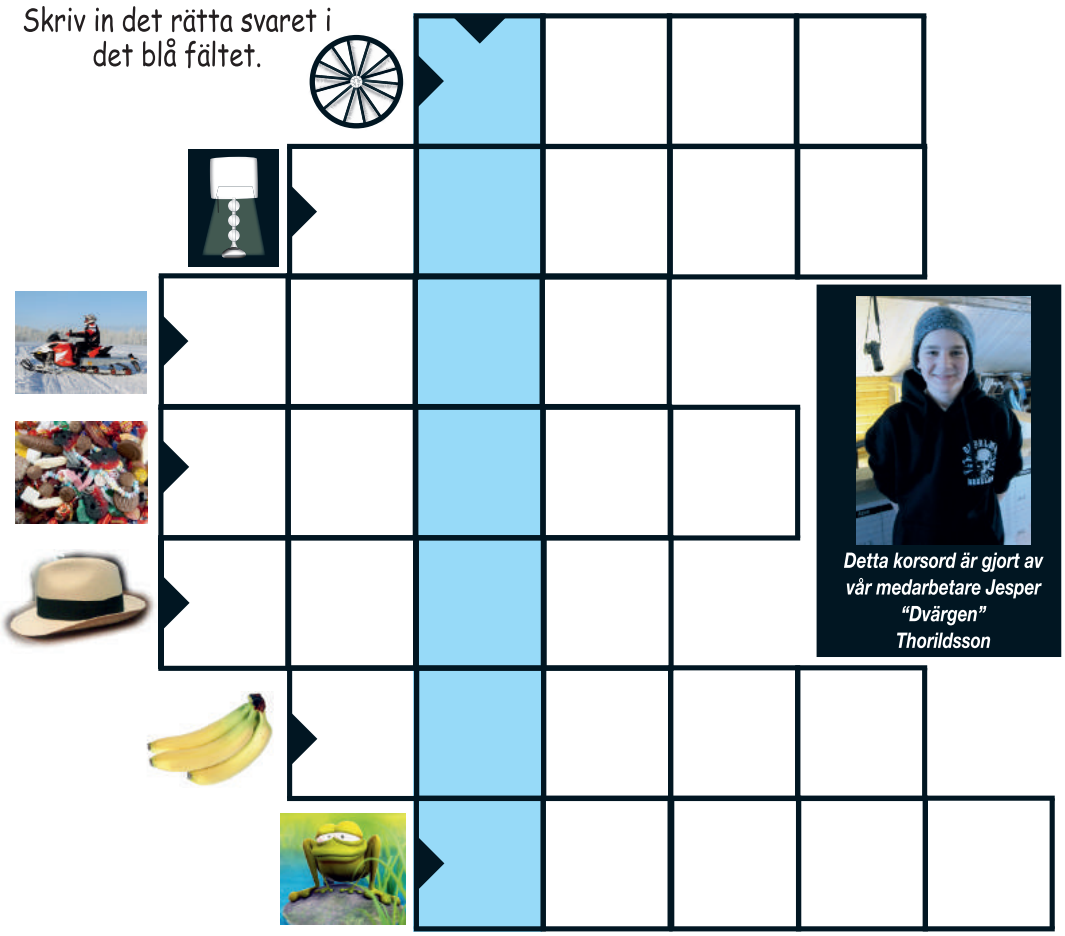
Oliver Wallden 7 år Järfälla

Sebastian Berndsson 10 år Umeå

Adam Sozeden 11år UMEÅ

Juniorkorsord

Skriv in det rätta svaret i det blå fältet.



Detta korsord är gjort av vår medarbetare Jesper "Dvärgen" Thorildsson

Tack för den här säsongen!

Mases Snowcross

76
Henrik Mases

www.masessnowcross.com

XL Bygg Moraträ AB
Tidningen Husbil & Husvagn
Agnetas Ekonomi & Alltjänst
Kjellas Mack i Jädraås
Ejendals
Gummicentralen
Tikka Race Sweden
Bultenafoto.se
Xenonprinsen.se
Solvanders Bygg & Mark
Schöns Plåtslageri i Sveg
Forsmans i Älvsbyn AB
Life'n Joy Gym & Hälsocenter i Lekand
ProParts
Daladekor.se
STM.nu
FH Tech
Bil & Maskinhuset i Rättvik AB
Allmec i Piteå
Jockes schakt
SnowRider
Tapetserarstudion

SCOTT söker resande säljare!

Vi har haft en positiv och stadig utveckling på motorsportavdelningen och befinner oss nu i en fas där vi behöver förstärka på säljsidan. Vi söker därför dig som uppskattar att arbeta i en organisation med korta beslutsvägar och högt tempo. Du kommer att erbjudas största möjliga support och ingå i ett team med avdelningsansvarig och säljare, där nyckelordet är goda kundrelationer.

- Du bör ha god kännedom om snöskoter- och MC-branschen och brinna för motorsporten.
- Du är målinriktad och trivs att arbeta under formen "frihet under ansvar".
- Du har egen drivkraft och god planeringsförmåga då arbetet tidvis kräver mycket resande och övernattningar.

Tjänsten avser distriktet norra Sverige.

Sänd din intresseanmälan och CV till info@scott-sports.se, eller posta den till Scott Svenska AB, Att: Teija Alatalo, Box 2055, 750 02 Uppsala. Vi vill ha din intresseanmälan senast 30 april.

Scott Svenska AB är ett väletablerat och expansivt företag som sedan starten 1969 tillhör de ledande grossisterna inom vinter, cykel- och motorsport. Sedan 2004 är vi ett helägt dotterbolag till Scott Sports International.

SCOTT

LULEÅ
SKOTERDEMONTERING

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

www.luleaskoterdem.se

Kawasaki ATV SUZUKI marin

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

ski-doo
CAN-AM
POLARIS

Massor av fräscha beg. skotrar!
Se dem på:

www.kalixmaskiner.se
skickas fraktfritt inom Sverige!

Kalix Maskiner
HUGO JACOBSSON AB
Kalix 0923-122 90 Luleå 0920-884 66

motor & fritid
lunäsdalen

ARCTIC CAT®

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

Dahlins Motor
skoterdemontering

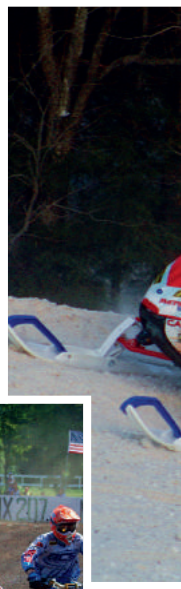
www.dahlinsmotor.se

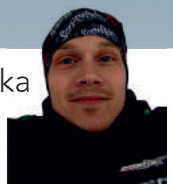
POLARIS 4T

Tel: 0612-211 88

RaceExperienceUsa

Som du ser är maskinerna "over there" fulldubbade.





Sugen på att åka över till USA och leka med de stora grabbarna?

Text: Stefan Sund
Foto: Raceexperience

På Race Experience USA har du chansen att hyra en värstingcrossmaskin och tävla i världens tuffaste skotercross-serie! Det hela görs möjligt av Team Southside som sedan tolv år har varit ett framgångsrikt Polarisstall med flertalet mästerskap bakom sig. Dom bygger upp sina maskiner från grunden med det bästa marknaden har att erbjuda Vad sägs om C&A Pro Skidor, V-Force reeds, FOX Racing dämpare, Woody's stål och dubb?

Gå i skola

Om du känner att du behöver en lektion i att köra skoter innan du ger dig ut i hetluften, ska du testa deras Riding School. Som lärare får du ingen mindre än Robert Graeber, den yngsta som någonsin deltagit i X-Games. Inte illa! Vad kan han lära mig då, undrar du? Jo, han kan lära dig att ta starterna och vara först in i kurvan, väl där ska du bli snabbast genom kurvan också. De går också igenom vad du måste göra för att orka en hel tävling, samt vilken föda som gör dig stor och stark inför loppet. För att man ska hinna med alla förarna, är klasserna ganska små. Detta gör det också lättare för lärarna att se vad just dina behov är, så de kan hjälpa dig att bli en bättre förare. Det hela avlöper under en dag och det blir mycket köra och lite snack, allt för att du ska vara redo för din Nordamerikanska skotercross-debut.

Proffs

Behöver man vara sverigeelit för att våga bege sig över? Nej, blir svaret när jag ställer den frågan till Bruce på Raceexperience. Du bör naturligtvis inte vara helt främmande fordonet snöskoter, men något proffs behöver du inte vara. Det krävs inte att du har någon svensk tävlingslicens för att åka, utan de fixar alla papper som du behöver på plats. Om du nu tar mod till dig och beslutar dig för att åka över och tävla, vad finns det då att välja på vad det gäller serier och skotrar? Jo, man tar hänsyn till din ålder och erfarenhet när man gör dessa val. De skotrar som finns är Polaris IQ 600, Polaris IQ 550, Ski-Doo 300 Freestyle och Polaris 120 och dessa väljs efter din ålder. När man valt ut skoter ska man välja en passande serie och klass för dig att köra i. Detta görs efter att man har bedömt din förmåga att framföra en skoter och vad du kör för klass här hemma. Det finns två serier att välja mellan, ISOC National och Rockmaple Series. Är du övergrym får du åka med de

Allt tillhandahålls av raceexperience skoter, hjälm och skydd.

Du får köra på de senaste och värsta som finns att uppbringa.

Här har du hela gänget på raceexperience.

stora grabbarna i ISOC, annars passar nog Rockmaple serien dig bättre. Rockmaple serien har mängder av klasser så du kan lita på att det finns någon som passar just dig. Oavsett vilken serie det blir har du Team Southside vid din sida, de justerar kontinuerligt maskinen och dig för att uppnå bästa möjliga resultat. Det blir ungefär lika mycket köra i båda serierna, så när som på att i ISOC har du ett träningstillfälle innan det är race-helg, medans Rockmaple har två. När race-helgen sedan är igång är det två träningsvarv innan det är dags för race. Hur man delar upp kval och final mellan lördag och söndag skiljer sig från tävling till tävling beroende på klass och serie. Sedan är det naturligtvis upp till dig själv hur långt du tar dig. Bara du orkar finns det inget som hindrar att du kör i flera klasser under en helg.

Mängder att välja på

Du väljer själv hur länge du stannar och vilken service du vill ha under din vistelse. Vad det gäller just service finns det mängder att välja på, som sig bör när det gäller USA. Jag tror nog du kan flyga över i bara mässingen så fixar de resten! Se bara på den här listan:

Transportation to and from the airport
Use of a vehicle during your stay
Transportation to and from the race(s)
Hotel during the weekend
Food during the week and weekends
Racing fees
High Performance Damage Liability
Troy Lee Designs helmet
Scott pullover with your name & number & sponsors screen printed on
Scott goggles and tearoffs
Scott race pants
Troy Lee Designs riding socks
Klim race boots
Klim or Scott gloves
Troy Lee Designs wheeled gear bag
EVS knee braces
Transport to & from practice(s)
Riding Lessons
Picture & Poster Package
Gate & sign up fees
Pick Up & Drop Off Service
Racing Divisions
Practices before races
Classes taught by our riders
Other sights & attractions
More....

Om vi nu lyckats höja dina ögonbryn en millimeter och du är lite sugen på att köra åttor runt amerikanarna, ska du inte tveka att surfa till www.raceexperienceusa.com för mer information och boka en resa.

Hej igen!

Nu har tävlingssäsongen äntligen dragit igång! Det är en härlig känsla att få vara på banorna och träffa alla vänner runt omkring i Sverige igen. Jag kör i år för Sollefteå Servicecenter med Gustav Vestin som teamkamrat och Stefan Smedman som mekaniker. Det betyder även att jag i år har bytt märke till en Ski-Doo. Jag har dock kört på Lynxen de första tävlingarna för säsongen.

Säsongens första tävling var SnoX som gick av stapeln i Arjeplog. För att vara första tävlingen med alldeles för lite träning innan så kändes det toppenbra! Fick en heatvinst, men slutade på en åttondeplats i finalen. Var ändå riktigt nöjd med körningen. Sedan var det dags för säsongens första SM-kval som kördes i samband med Arctic Cat Cup i Östersund. 17 oerhört duktiga tjejer var på plats för kämpa till sig sina SM-poäng. Lördagen bjöd damerna på två kvalheat inför söndagens finaler. Första heatet kändes körningen inte riktigt bra. Dämpningen var mjuk och det kändes inte som jag fick in något flyt på banan vilket ledde till en placering i den bakre regionen. I andra heatet blev det en krasch in i andra kurvan som bland annat jag var inblandad i. Men jag lyckades köra upp mig till en 12:e plats innan målgången. Och eftersom vi är så pass få tjejer med går vi alla automatiskt till final ändå. Nu var dags för söndagens finaler. Första heatet gick bra ända tills fjärde varvet då skotern började gå konstigt. När man gav gas så enbart slirade det, kom knappt uppför platåerna. Vi hittade orsaken rätt snabbt efter avslutat heat, det visade sig ha packats in en hel del snö vid variatorn. Inte så konstigt att den inte ville gå då. Andra finalheatet kändes definitivt mycket bättre. Maskinen funkade som den skulle, jag fick bra flyt i körningen och kom in som nia. Så totalt efter den första kvalomgången slutade jag på en tionde plats med sex SM-poäng. Nu väntar de tre återstående SM-tävlingarna samt en del mindre race.

Hälsningar Jenna

Flytoveraller

Kör man snöskoter så kör man ibland på vattendrag och sjöar. Enligt statistiken är vart tredje dödsfall i samband med skoter orsakad av drunkning. Vi vill så här inför åkning på vårisarna visa upp ett litet axplock av marknadens ledande flytoveraller/flytkäder.

Mullion X5000

Flytoverall som andas. Väldigt mjuk och smidig overall. 100% vind o Vattentät yttertyg. Godkänd enligt EUs Rådsdirektiv 89/686/EQF , EN 343 och EN 393. SOLAS / IMO godkänd reflexmärkning. Flytförmåga: 50 Newton. Färg: Svart / Gul. Vikt torr: 2.4 kg
Storlek: S-XXXL
Pris: 4780:-

Aqua Float Superior

Godkänd enligt EU's Rådsdirektiv 89/686/EQF EN 343 , EN 393. Flytförmåga: 50 Newton SOLAS / IMO godkänd reflexmärkning på huvan , axlar och handleder. Färg : Röd / Svart
Vikt torr : 2.4 kg
Storlek: S-XXXL
Pris: 3350:-
www.mnptrading.se

Baltic Flytoverall Skoter 5292

Baltic Multilayer Floatation System ger overallen skoter, samma flytsäkerhet som med en traditionell flytväst. Högreflekterande reflexer på huva, ärm och axel, köldhärdiga ned till –60°C. Köldhärdig fönsterficka för GPS på vänsterärmen. D-ring för nödstoppskontakt. CE-märkta och godkända enligt Europastandarderna EN393 och EN ISO 15027-1.
I ett av proven skall fem personer ligga två timmar i 15°C vatten utan att förlora mer än två grader kroppstemperatur. Provpersonerna i Baltics flytoveraller tappade endast 0.8°C.
Pris: 3120 kr

Baltic Winter

Snöskoterjacka med värmande fleecefoder. Baltic Multilayer Floatation System ger den tvådelade dressen samma flytsäkerhet som en traditionell flytväst. Vattentät. Högreflekterande reflexer på axlar, köldhärdiga ned till –60°C.
Varmfodrad snöskoterbyxa. Rejäla förstärkningar på knän och sittyta. Invändiga fack för egna knäskydd.
Obs! Inget flytmaterial i byxan.
Pris: Flytjacka 2075:- Byxa 1565:-
www.baltic.se

Baltic Tundra

Flyt/Skoteroverall
Baltic Tundra är Baltics smidigaste flytoverall tack vare det nya mjuka yttertyget. Fyra högreflekterande köldhärdiga reflexer. Overallen är även godkänd enligt 15027-1.
Termiskt skydd.
Storlek: S -XXXL
Pris 3295:-

Baltic Winter Skoteroverall

2-del Flytdress - Jacka / Byxa
CE-märkt säkerhetsprodukt.
Snöskoterjacka full med finesser. Vattentät. Samma flytförmåga som med ordinära flytvästar.
Varmfodrad snöskoterbyxa. Rejäla förstärkningar på knän och sittyta. Inget flytmaterial i byxan. Storlekar: S 60-70 kg, M 70-80 k, L 80-90 kg. Färg grå/svart.
Ord pris 3650:-
Kampanjpris 1995:-
www.nymansfiske.se

Normark/Sundridge Crossflow

Extremt bra flytförmåga och är unik genom sin ventilationsförmåga. Helt vattentätt, vilket gjort den populär bland trollingfiskare, havsfiskare och skoteråkare över hela Norden. Själva materialet Crossflow är ett perforerat tyg som är mjukt och smidigt med slutna celler som ger överlägsen livslängd, maximal ventilation och extra isolering.
Storlekar XS-GIANT.
Pris: 2 795:-

Lightweight.

Enastående smidighet och flytkraft. Passar perfekt till isfisket, båtfisket eller skoterturen. Lightweight finns också i en tvådelad variant med jacka och byxa.
Pris: Hel overall: 1 595:-
Tvådelad: 1 845:-
www.normark.se

Kinetic Waterspeed Godspeed Flytoverall

Vattentäthet, passform, isoleringsförmåga och optimal rörelseförmåga är på bästa sätt kombinerat i denna flytoverall.
Färg: Coast Guard Röd.
Material: Polyester.
DS/EN ISO 12402-6 certifierad.
Storlek: S-XXXL
Pris: 2999 kr

X6 Flytoverall

En 2-delad, vattentät flytoverall. Färg: Orange/Grå. Material: 210D Nylon Oxford med PVC. EN393 Certifierad.
Storlek: S-XXXL
Pris: 1599:-

www.fiskaonline.se

FladenRescue System Flytoverall 848R

EN393 certifierad som flytoverall, ISO 15027-1 certifierad som sjöräddningsdräkt. Invändiga elastiska hängslen, förstärkta knän, muddar i ben med snölås och dragkedja, mobilficka på ärmen.
Storlek: S-XXL
Pris: 2390:-

www.fladenfishing.se

Fladen Rescue System Tvådelad flytoverall 846GS/847S

EN 393 certifierad som 2-delad flytoverall. Jackan innehåller tillräckligt med flytkraft för att kunna användas separat som flytplagg.
Storlek: S-XXL
Pris: Jacka 1190:- Byxa 890:-

POLARIS
The Way Out
Öppet: måndag-fredag 08.00-17.00
Lördagsöppet 10.00-13.00
Butik och Verkstad i nya lokaler!
MÄNGDER AV MASKINER TILL
KANONPRISER!
Efter Vasaloppet och
Svenska Skidspelen
säljer vi ut
alla maskiner.
Ring och preliminärboka maskiner och släp – hämta när resp. tävling är klar!
Officiell leverantör av skotrar till
Vasaloppet samt ATV 4- och 6-hjulingar
till Svenska Skidspelen
VASALOPPET
SVENSKA SKIDSPELEN
10 ST POLARIS RUSH
I Vasaloppsutförande
säljs från V9 (har gått ca 50 mil)
50 ST TOURING
ARBETSSKOTRAR
Polaris -07, -08, -09, -10
alle maskiner har garanti.
Efter skidspelen säljs
BILSLÄPVAGNAR 1 br en och två
skotrar vissa med aluminium
käpa, samt små ATV SLÄP
i varierande storlekar.
MASKINER och SLÄPVAGNAR för över 5.000.000:- säljes efter loppen!
POLARIS
The Way Out.
TOBE
Tingsnäsvägen 23 Mora

Åsarna
Skoterservice
Service, Tillbehör & Reservdelar
Snöskoter &
Fyrhjulingar
Släpvagnar
Snöslungor
Tel: 0687-303 75 Fax: 0687-305 50
POLARIS

XP-3 Gallant, 2.395:-
Nyhet 2010!
KBC
www.pmcbike.se
KBC

XYZ Maskin &
Trädgård
POLARIS
www.xyzmaskin.se
Tel. 0650-54 34 34

www.bohlinsab.se
0290-704 02 Järbo
YAMAHA
Vi har ett 30-tal beg. skotrar i lager.
Bohlin's

motor
& fritid
Lunäsdalen
YAMAHA
0684-294 50 | www.motorfritid.com | info@motorfritid.se

Kör så de ryk, där bak!
BK-system
www.bksystem.se
0661-220 00

Snöskotersporten har förlorat en eldsjäl

Jag kommer väl ihåg Jannes ord, första gången jag som ny i sektionen träffade honom.

-Så roligt att det har kommit in lite yngre förmågor i sektionen, det här kommer att bli mycket bra.

Sedan dess har jag och Janne haft en mycket bra relation. Janne var en sann eldsjäl och han brann verkligen för skotersporten och absolut mest för backe. Vi har haft många samtal genom åren och då mest runt skoter. Under de senaste åren köpte han sig en husbil och vi pratade ofta om att träffas någonstans i Sverige för en riktig semester. Kort efter att Janne gick i pension fick han beskedet om att han hade cancer. Ett hårt slag för Janne, men han var övertygad om att han skulle överleva sjukdomen och att vi bara tillfälligt skulle skjuta semestern på framtiden. Jag träffade honom under Arctic Cat Cup och Janne sa att han kände sig riktigt bra.

-Till sommaren ska vi åka på våran semester, sa Janne.

Men tyvärr, så blir nu detta inte av.

Det är en enorm saknad för oss och för snöskotersporten. Vila i Frid Janne.

Tobias Eklund
TF ordförande
snöskotersektionen

Jannes engagemang inom snöskotersporten!

1976-2010 Tävlingsledare

1980-1989
Ledamot Svemo snöskotersektion

1981-2010
Domare/kontrollant

1990-2010
Banbesiktning

2004-2010
Adjungerad till snöskotersektionen i snöskoter backe

VM i Malå 2010

Succén fortsätter och Malå snöskoterklubb arrangerar också årets VM-final.

Malå snöskoterklubb har visat sig vara proffs på att arrangera skotertävlingar och får därför återigen förtroendet att köra VM-finalen. Förra året kom det ungefär 6.300 betalande skoterentusiaster och detta är en siffra som dom ska försöka bräcka. Ribban har höjts och i år siktar arrangörerna på att få över 10.000 besökare. För att detta ska infrias har en rad stjärnor från staterna kontrakterats och jag lovar dig att du kommer att bli mäkta förvånad när alla namn presenteras.

Malå Skoterklubb har gjort denna resa två år på raken, när de avslutande deltävlingarna förlagts till Malå. I år är upplägget annorlunda och VM avgörs på en och samma dag istället för tre olika tillfällen. På fredagen den 26:e Mars kommer det att tränas i skidbacken mitt i Malå från och med klockan 15.00 och det hela avgörs på lördagen den 27:e Mars. Som publik lär du vara där i tid och hela arrangemanget drar igång redan klockan 09.00 på lördagsmorgonen. Då ska det hinnas att kvala innan finalen som går på eftermiddagen. Är du förutseende kan du handla tvådagarsbiljetter på ticnet.se för 125 kronor, och är du lite mer vågad kan du pröjsa 200:- när du väl är på plats.

Efter VM-finalen bli det kalas i ishallen där det serveras rykande het rockenroll och trevligt umgänge.

För mer information om alla startande, kolla in Skandinaviens största skotersajt www.snowrider.se.

Skotercrossens starkast lysande stjärna kommer till Sverige!

Nu är det klart Nr:68 Tucker "T-Train" Hibbert kommer till VM i Malå! Det måste vara suget efter att få bli världsmästare som lockat hit kungen av skotercross. Han har lagt skotercrossen på hyllan för säsongen men pallrar sig ändå till Malå för att försöka bli världsmästare. Nu lär det bli ett otroligt sug efter de redan heta VM biljetterna. Om du inte redan skaffat dig plåtar, måste du skynda dig, för den 26 årige Tucker lär bjuda på en oförglömlig show!

Foto: John Hanson

Columbia powderbug plus

Jag heter Linus och har provat ett par barnskor från Columbia. Tidigare har jag haft liknande skor men med en annan sorts innersko. Dom är lätt att sköta och håller sig riktigt torra. Innerskon i filt verkar vara slitstark och den är lätt att ta ur och torka vid behov. Jag behöver inte fråga mina föräldrar om att sätta tillbaka eller ta ur innerskon, det fixar jag alldeles själv. Första intrycket var att skon kändes lite plastig men jag har använt skon varje dag både i skolan, i pulkabacken och när jag åker skoter. Skorna är as-sköna och trots att vi har haft mer än minus 30, har jag inte frusit en enda gång om fötterna. Jag kan varmt rekommendera ett par Columbia powderbug plus.

Produktfakta:
Powderbug Plus
Barnskon är gjord av vatten- och vindresistent nylon. Den har ett justerbart elastisk vristband för säker passform. Tål uppåt -32 grader. Pris: 449 kr.
www.columbia.com eller tel: 020 797 004 för närmaste återförsäljare.

snow Team rider

Tack till alla som hjälpt oss denna säsong!

Emil Ottosson # 711

Jeff Öier #55

Billet www.billetx.com
DLS
Topp & Talang
509
MAFI
MONSTER ENERGY
AUTOSMART
SnoPerformance.se
REVELJ RACING
car audio SuperNaturalSound
M PERFORMANCE
snow rider
BILVÅRDS PROFFSET 0250 - 59 59 57
BOGGS GRUS AB
PlastMorfar
RSI RACESHOP INC PERFORMANCE PARTS & SERVICE
LYNX
BRP
NILSEN Performance
Duells Riders choice
ÖHLINS
Henriksson Kroppskorrigering Kiropraktor Olof Henriksson
CA PRO RIDE LIKE A PRO
Hunflen SNOWX
Folkes Bil Strömsund www.folkesbil.se
HAGSTROM CUSTOM GRAPHICS
Ottossons lygg AB
LIAB
P. Högström Heavy Equipment AB
hydrosite
TOBE TECHNOLOGY

Street&Strip

Street&Strip är tidningen för dig som har vett att uppskatta alldeles för mycket hästkrafter. Här avhandlas alla slags accelerationsvänliga fordon som är ihopknåpade på den svenska landsbygden. Gillar du fart, dragracing, streetracing och allting som är totalt vansinnigt, är detta tidningen för dig....

I din butik i dag!

Prova på prenumeration 2 nummer för 29:-

Street & strip magazine

För info och prenumerationer:
www.streetnstrip.se

Sprinter-medicin från dr Engan

Tony Sjögren från Gävle har testat en uppsättning Engan-dämpare till sin Sprinter i ganska precis 10,000 mil. –Jag har provat både Koni-dämpare och Mercas förstärkta stötdämpare och kan bara säga att de inte går att jämföra mot Engans. Jag drar en 11 meters vagn med min Sprinter och trots det så går den som en sportbil efter vägen. Säger Tony.

Trodde du att Engan bara tillverkade värstingdämpare till din snöskoter? Nähärru! Denne man har 28 timmar på ett dygn och kan sedan en tid tillbaka också leverera dämpare till din bil, båt, motorcykel, ambulans, atv, diverse militärfordon, crosscart men framför allt till din Mercedes Sprinter. Denna transportbil från Mercedes är utan tvekan den mest populära skåpbilen för dig som tävlar i skotercross av naturliga skäl. Den står pall för det mesta, den har ett överkomligt pris när den blir begagnad och går precis lika bra efter 50,000 mil som när den var ny. Just det höga milantalet på de flesta av dessa crossbussar gör att stötdämparna gärna blir lite svajiga. Du kan antingen köpa originaldämpare, eller slå till på ett par Engans. Sprintern blir betydligt styvare i fjädringen och kommer att uppträda mycket trevligare när du kryssar genom norrland på väg till och från en crosstävling. Du kommer att bli exakt 4800 + moms kronor fattigare för ett par framdämpare och 4600 + moms för bakdämparna. Dämparna är renoveringsbara och kan fås med olika settings efter önskemål och användningsområde.

POLARIS
Försäljning, verkstad, kläder och tillbehör!
Santander
Servicevarkstad i Åre
Åre Mountain
SpeedShop
070-170 38 00
YTTEROCKE
PRODUCTION AB

MidTrailer AB
för vilka laster du än har
www.midtrailer.se

SKOTERWEEKEND!
Inkl. skoter, logi, halvpension
Från: 3290:-/pers.
SKÄRSJÖVALEN
SÖENDE
SKOTERSAFARIS
SKOTERUTHYRNING
SLALOM, LÄNGDSKIDÅKNING
VÅFFLOS/FIKA, SKIDSHOP/UTHYRNING
RESTAURANG MED FULLSTÄNDIGA RÄTTIGHETER
TEL:
WWW.SKARSJOVALEN.COM

BK Hengeren
Kälkar för den kvalitetsmedvetne!
Snowline pulk
BK packkälke
Skoterkälke
www.bkhengeren.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
Axvägen 14, Sundsvall
BW HUSVAGN & HUSBIL

Vi har Billet X boggiehjul i alla storlekar till alla märken!
Billet X
www.billetx.com
www.polarismora.se
Telefon: 0250-100 26 info@polarismora.se

HÅLLBARA SKOTERDEKALER
Gå in på vår hemsida för att läsa mera.
HEMSIDA: WWW.THORSELLSREKLAM.SE
WEBBSHOP: SHOP.THORSELLSREKLAM.SE

Alternativ till snökedjor?

Härdad skruvdubb med grov hårdmetallspets för traktor, lastmaskin, tunga maskiner, entreprenad med mera. Ersätter i många fall snökedjor, dubbutsticket är 4.1 millimeter. Det finns också lite snällare varianter till ATV. Pris för 100 stycken dubbar med tillhörande verktyg är 755 kronor hos ***www.best-grip.se***

RANGER RZR 4 Robby Gordon edition

Resultatet av Polaris samarbete med Robby Gordon är denna tuffa Ranger RZR 4. Nu har den som gillar att köra hårt möjligheten att ta med sig tre skräckslagna passagerare på färden. Motorn är en 800 HO tvåcylindrig EFI motorn är placerad bakom baksätena för att uppnå så låg och centrerad tyngdpunkt som möjligt. Vikten är 569 kilo och det gör den lättare än flera av de tvåsitsiga varianterna på marknaden. Nu är det bara att hålla tummarna att den kommer till oss! Se mer på

www.polarisindustries.com

Plogblad i plast

Nya X-Force-bladet från Cycle Country i USA är i plast och har samma rejäla funktion som deras stålblad, den har skrapskena i metall och löstagbara glidskor i metall. Bladet i sig blir betydligt lättare och plogningen sker mycket tystare än med ett stålblad. Bladet "släpper" också snön effektivt. Universalfästse för A-armarna som passar de flesta ATV-modeller. 6 995 kronor hos ***www.duells.se***

RedKnows MiniFinder Live

Detta är ett GPS-larm som du placerar på din maskin där du även kan följa fordonet via en hemsida! Om larmet går skickar den ett sms med fordonets position på en kartbild. Detta larm kan också ge dig försäkringsfördelar. Den kostar runt 4 295 kronor läs mer på
www.axtech.se

Nytt nylle till 2010

Nu tar inte Kawasaki in Teryx till Europa men vi tittar till den ändå, för den har fått en tuff face-lift till 2010. Den har fått en snyggare front och lysena ser betydligt aggressivare ut. Det sitter större kylarfläkt och huven öppnas framåt, allt för att man ska komma åt bättre. Den finns i fyra olika modeller Standard, LE, Camo och Sport. Om du vill se mer, surfa in på
www.kawasaki.com

Fatbar styre

Renthal Fatbar är ett styre utan fågelpinne och har en diameter på 28,6 milimeter. Denna kombintion gör att styret är starkt och hållbart. Styret finns i färgerna silver och röd. Priset hos ***www.atvhuset.se*** *är 1 099 kronor.*

NYHETER NYHETER NYHETER NYHETER NYHETER

Dunk & Slammer

Trött på slamrande dunkar som inte riktigt vill ligga still? Garage 24 har lösningen på problemet i och med sin fina Snowpeople dunkhållare. Den är gjord för att monteras på släpvagnen, i bussen eller husbilen, sen är det bara att lyfta av den, tanka och ställ tillbaks. Enkelt! För 495 spänn blir den din. Besök ***www.garage24.se*** *för mer information.*

Fullt skydd till Yamaha Grizzly

Fördelarna med att ha fullt skydd under midjan på din Grizzly är många. Nu kan du blunda när du kör över hygget eller, nej. Aluminiumplattorna skyddar hela underredet och är enkla att installera i befintliga hål, du behöver inte borra. Sväng in på ***www.proarmor.com*** *för mer information.*

ITP SS312

Detta är en ny fälg i SS Alloy serien från ITP. Mattsvart och maskinpolerad aluminium ger en tuff look och dessutom till ett rimligt pris. Finns i storlekarna 12x7, 14x6 och 14x8 de kostar mellan 1 345 och 1495:- hos Duells.

BajaCross tål stryk

Däcket är utvecklat för allt från stora UTV till ATV. 8-lagers stomme och 25 procent starkare konstruktion ger ett stabilt och slitstarkt däck. Den nya gummiblandningen och stommens konstruktion ska sörja för komfort, säkerhet och livslängd. Med extra gummiförstärkning i däckets skuldra minskar risken för punktering. 12-tums däcken är dessutom E-märkta och godkända för gatbruk. Priset för 12-tummaren är från 1 595 kronor och du hittar det hos Duells.

Vision X Solo Pod!

Sätt lampan på skotern eller två på hjälmen så att du ser ut som Musse Pigg. Lampan har ett otroligt ljus uppmätt till 900 lumen och yttermått som en golfboll. Strömförbrukningen är på endast 0.75 ampere och batteripacket ska enligt leverantören räcka i cirka tre och en halv timme. Finns också som helt kit med åtta lampor. Som om det inte vore nog fungerar lampan ned till tre meters djup. Vad du kan använda den funktionen till får du klura ut själv men det visar på att lampan är ordentligt vädertätad. Gå in på ***www.rindab.se*** *för att hitta mer information*

Att lägga band på sin ATV

Det var fyra år sedan vi testade bandsatser senast, och det har hänt mycket sedan dess!

Av: Henrik Fitinghoff

Då, 2006, var vi inne på andra generationens bandsatser. De var betydligt mer lättstyrda än tidigare, men var fortfarande långt ifrån färdiga som produkter. Då kostade en uppsättning band runt 35000:-. Idag är det drygt tio lakan till. Det fanns dessutom mängder av tillverkare, men de allra flesta kom aldrig till Sverige. Då var det Kimpex och Tatou som var störst, och samma sak gäller idag. De flesta andra märken har dessutom försvunnit.

Men det hjälpte inte oss. När vi väl står där och ska få loss bandsatser för en test är intresset svalt. Vi letar med ljus och lykta och frågar runt men nej. Polaris ställer upp, eller rättare sagt Per Gustavsson som köpt Polaris demomaskin med band. Och sedan finns det ju två importörer av Tatou, och båda fixar fram maskiner. Duells ordnar dessutom fram två, så då har vi fyra bandsatser varav tre är identiska, men alla på olika maskiner. Intressant! Helt plötsligt kan vi ju testa olika fyrhjulingars förmåga att hantera band!

Notera också att alla fyrhjulingar har servo, vilket är en riktigt bra egenskap för feta bandsatser. Utöver det kommer de från ett relativt brett spektrum. I ena änden har vi Yamaha Grizzly 550 via Suzuki KingQuad 750 och vidare till Can-Am Outlander 800 XTP samt Polaris Sportsman 850 XP. Så från en encylindrig mellanklassmodell till två stycken tvåcylindriga värstingar.

Värsta vintern!

De yttre omständigheterna är idealiska. Mellan tre till fyra decimeter pudersnö, men det är kallt. -22° i Hol på morgonen och den stiger inte till mer än -14°, -15° under dagen. Kylan är dock bara ett problem när vi står still. Även om alla maskinerna utom Polarisen saknar handtagsvärme så klarar vi oss bra. Värst är

Andreas försöker övertala Martin att släppa Can-Amen...

Vajern hindrar föraren att ge fullt styrutslag, vilket i sin tur spar på drivknutar och axlar. Det fungerar utan (om inget tar i), men blir mer kostsamt i längden.

Med lite snurr på bitarna fungerar Yamahas servo utmärkt och Grizzlyn blir enormt smidig och lättkörd.

Fördelen med en massa snö är att man kör fullt lagligt i skog och mark.

det att stå still, men rör vi oss går det för det mesta bra.

Vi börjar med allmän lek och jämförelse i stora grustaget. Här finns ytor att köra på, med branta backar, kullar och stora planer. Allmän körning och lek utbryter genast. Alla vill få kläm på maskinerna och försöka känna vad som skiljer. Timmarna går och till slut börjar bensinen tryta, dags att tanka och försöka fundera på om vi ska göra något mer? Ja, alla enas om att vi borde testa dem i skogsmljö också. Sagt och gjort. Alla maskiner tankas upp och vi kör vidare mot grillplatsen.

Och detta visar sig bli det verkliga eldprovet för bandsatserna. Eller för att Peter Söderhäll ska förstå: "Det är inte bränsletesterna som sliter på fyrhjulingarna, utan korvgrillningen." Väl framme tänds elden och 40 grillkorvar läggs på gallret. Snacket är igång och domar och omdömen faller.

Om vi börjar med själva konceptet för en bandsats. Vad är det bra till och när ska du använda den? Här blir gänget, bestående av Martin, Andreas, Jimmy, Anders och Tojje, lite svävande. Ett är klart. Så länge det inte är bristande skare eller vårvintersnö klarar en bandsats riktigt djup snö. Alla bandsatser idag är nedväxlade cirka 30-40 procent. Det gör att även en Grizzly 550 orkar driva banden utan problem. Det går kanske inte så fort alla gånger men det tuggar på.

Tanken är att fyrhjulingen ska flyta ovanpå snön, vilket fungerar bra. Skulle det dock vara bristande skare kommer du att sjunka ner med ena sidans band, medan den andra sidan blir kvar ovanpå skaren. Irriterande, vi lovar. Det självklara användningsområdet är kraftbolag som inte befinner sig där det normalt sett är mycket snö, men även de som ville överbrygga perioden mellan barmark och riktig vinter har användning för de här. En snöskoter som går på för lite snö slits och går lätt sönder. Det räcker med en sten eller stubbe. Då är en fyrhjuling med band ett mycket bättre alternativ.

Och det som verkligen är intressant är att i skogen, där det bitvis bara är en decimeter snö, så fungerar bandsatserna betydligt bättre än de fyrhjulingar med hjul som följer med på turen.

Året runt?

Banden är dessutom så kallade året-runt-modeller som inte behöver snö för att smörja några glidskenor, så mängden snö är oväsentlig. Men att därifrån rekommendera körning på barmark? Visst går det så till vida att inget går sönder, men att därifrån säga att det går bra.

Det numera välbekanta vindskjulet och korvgrillningen utgör återigen målet för turen.

Det första du märker är att du tappar den fjädring som finns i däcken. Kör du i en sten eller stubbe så både hörs och känns det. Visst hållet det, men kanske inte för evigt. Dessutom kommer vi inte på något annat underlag än snö där det faktiskt skulle vara bättre än hjul. I en blöt mosse sjunker ju de tunga bandsatserna, medan fyra däck kan hålla både dig och fyrhjulingen flytande. Nej, band fungerar nog bäst på snö.

Och det primära ändamålet för banden är att öka framkomligheten och därmed frakta föraren och eventuell utrustning dit den ska. Den gör sig sämre som dragare, då banden sticker ut, och varför man skulle vilja ha ett plogblad tillsammans med band, som Polaris marknadsfört, vet jag inte. En bandmaskin får sämre svängradie och sämre fäste på hårt underlag, typ efter där du plogat, än vad vanliga däck har.

Så persontransport och nöjesåkning? Ja, absolut, även om det säkert finns många fler sätt att använda banden på. Och då kommer nästa fråga; hur kul är det då? Ja, vi hade ruskigt kul den här dagen. Alla hade nog utan tvekan kunnat tänka sig att ha en uppsättning band stående till sin fyrhjuling. Vi återkommer till det här resonemanget i slutet av texten, men det är tveklöst riktigt kul!

Så om vi tittar på maskinerna utifrån deras förutsättningar att ha band så finns det en klar skillnad. Och skiljelinjen går mellan en och två cylindrar. De två encylindriga maskinerna känns trötta och sega. De klarar banden utmärkt, det är inte det, men den kraftiga nedväxlingen påverkar variatorbestyckningen vilket tillsammans med motorns relativt smala register gör att du inte får något

Breda baka är attraktivt... på fyrhjulingar.

Lådan fram är numera ett tillbehör på Polaris, men väldigt bra att ha.

Den nya instrumenteringen är trevlig och lättläst. Reglagen är annars det det enda vi känner igen från gamla Sportsman.

Camo är onekligen en snygg färg på Polaris Sportsman 850 XP, om man nu kan kalla det färg.

Lite svårsvängt i skogen med band, men det går!

800R XT, betyder att den har Can-Ams trimmade 800, vinsch, handtagsskydd samt bågar fram och bak. Bland annat. Och en dag som denna uppskattas inte minst handtagsskydden.

Väskan är Martins egna lilla koffert. Bakljuset är det som är i mitten, det andra är reflexer.

Martin hade svårt att släppa Can-Amen, som med sin kraftfulla motor och fina servo fungerade utmärkt med band.

Jämför gärna förarmiljön med den från Outlander/Renegade-testen, så ser ni skillnaderna. Men vi gillar båda.

Can-Am har vågade färgsättningar för att vara ett ATV-märke, vi hoppas de andra hakar på.

Alla maskiner är utrustade med servo, vilket gör körningen både enklare och roligare.

vettig acceleration. Grizzly 550:n är givetvis mest utsatt för detta, men Suzukin är förvånansvärt lam, med tanke på hur mycket stöt det är i den med hjul.

Vi misstänker helt enkelt att den encylindriga motorn inte kommer till sin rätt med banden. Men notera att allt fungerar som det ska. Det finns inget som en tvåcylindrig maskin kan göra som Grizzlyn eller KingQuaden inte klarar. Men den KingQuad 750 som med hjul är en riktigt rolig maskin, blir betydligt blekare med band. Det hade onekligen varit kul att prova en ThunderCat med band...

Styrhjälp

Men Dunderkissen saknar servo, men det gör inte vi under den här testen! Bästa servo har utan tvekan Can-Am, som med sin tvåläges funktion kan ge full assistans i max-läget. Polaris servo fungerar precis lika bra, men har inget min-läge. Suzukis servo känns lite trögare, utan att för den skull vara jobbig. Bara lite mindre hjälp på traven.

Yamahas servo döps om från EPS (Electric Power Steering) till APS (Annoying Power Steering). Trots att den är adaptiv fungerar den inte när man kör långsamt eller står still, ungefär då när man verkligen behöver den. Obegripligt. Den ska känna av motståndet i styret och ge kraft efter det, men vi måste erkänna att det går väldans trögt ändå. Till Yamahas försvar får vi säga att det fungerar bättre med hjul, men aldrig så bra som de övriga.

Och om vi då fortsätter med Grizzly 550 och dess framfart med band, så måste jag säga att jag personligen gillar Yamahan väldigt mycket, men att meningarna gick isär. Den får som vanligt kritik för körställning, och servon som sagt. Men jag, som aldrig egentligen upplevt körställningen som ett problem, uppskattar hur smidig den är trots banden. Den har också den enda Tatou-satsen som är korrekt monterad med vajrarna under som hindrar fullt styrutslag. Detta gör att den är lite buffligare där det är trångt, men det sparar drivknutar och axlar. Antar att det är frivilligt att sätta dit dem.

Grizzlyn känns i alla fall liten, nätt och smidig, trots banden, vilket kompenserar den konstiga servon anser jag. Och med lite fart så styr det lätt ändå. Det är utan tvekan den maskin jag känner mest förtroende för när vi ska gasa i skogen.

Vi får också passa på att tacka Bjälverud Yamaha Store för lånet av Grizzly 550. För vår del hade de gärna fått sköta all utlåning av lånemaskiner och all

En fet hjuling med feta band! Polaris Sportsman 850 XP ser onekligen imponerande ut.

Grizzly 550/700 är onekligen snygga att se på, och den grafitgrå bandsatsen gör inte bilden sämre.

Det är mycket hjul i Tatou 4S, vilket gör att den ska klara året-runt-bruk.

Tråkig ändalykta. Notera det förstärkta draget/dragplattan som monteras på alla Yamaha och kommer från Leja.

Grizzly 550 har i underkant av den effekt du behöver för att ha kul med en bandsats, men den orkar driva utan problem.

KingQuad 750 har en snygg front med lyse på styret, vilket är allt man kan begära.

Hur kan det komma sig att "skogsgrön" fortfarande är den populäraste färgen på en fyrhjuling?

Under snön döljer sig givetvis ett drag, och på motsatta sidan ljuddämparen finns ett praktiskt förvaringsutrymme.

Trevlig förarmiljö. Den gula lampan talar om att 750:n har servo, som inte fungerar för att motorn är avstängd. Men när den väl är på gör den livet betydligt enklare med en bandsats.

Stilstudie av Anders och Suzukin. Lantmännens skoteroverall rockar fett!

Snön tynger träden och ger landskapet en ny skepnad.

marknadsföring för Yamaha. Eller vänta, det är ju det de gör.

KingQuad 750 är som sagt en lite besvikelse, och det har väl kanske mer att göra med att vi har väldigt högt ställda förväntningar på den. Men allt fungerar prickfritt, det är bara den sista lilla körglädjen som lyser med sin frånvaro. Den blir också av någon anledning väldigt hög och stor med band. Och det är kanske ingen nackdel. Den svänger bra och uppför sig trevligt, så det finns verkligen inget att klaga på. En bra och gedigen fyrhjuling för band.

Polaris Sportsman 850 XP kommer ju lite på undantag, då den har en annan bandsats. Polaris hade tidigare Apache som leverantör av band, men har nu något annat. Vi får ingen information om vem som tillverkar deras band nu, men tycker att de fungerar bra. De är lite större och otympligare, och svänger också sämre. Dessutom upplever vi det som att banden driver lite sämre, men det är inget vi kan föra i bevis. Polarisen får också lite gummibandseffekt i motorn och det hade varit jätteintressant att prova den med Tatou-satsen för att se vari skillnaden ligger.

Men den går ändå riktigt bra och har inga egentliga brister som vi kan se, utan är snarare lite annorlunda. Banden är längre och ger större anläggningsyta, vilket i sin tur gör den svårare att svänga. Men det ger samtidigt bärighet, så det handlar ju bara om vilken egenskap du prioriterar. Under dessa omständigheter fungerar dock Tatou 4S bättre, för vi saknar aldrig bärighet.

Stor prislapp

Sist ut är Can-Amen, som med en unik egenskap tar allas hjärtan med storm. Den har nämligen en stor portion körglädje, trots banden får vi väl lov att säga. Det är grymt kul att köra Outlandern, mycket tack vare motorns karaktär och givetvis den fina servon. En V-twin har en annan motorkaraktär än en parallelltwin. Tack vare att cylindrarna står i 90° lutning mot varandra ändras tändningen och därmed karaktären.

Det blir mer av djungelvrål i botten, vilket inte alltid är idealiskt när du, med vanliga hjul, vill söka fäste och smyga fram. Men det är skoj! Så mycket av den här karaktären finns kvar med banden monterade, och vi älskar det. Det här är roligt på riktigt! Så när det kommer till maskinerna är Can-Amen en klar testvinnare. De andra får med beröm godkänt. Någon bandtest i ordets rätta bemärkelse blir det inte.

Men vi kan konstatera att generation

Det gör ju inget om du har ett varmgarage till din fyrhjuling med bandsats, för den kommer att bli riktigt isig efter några timmars lek.

Även Jimmy trivdes bra på Can-Amen, som med sin kraft och servo tillsammans med banden gjorde lite av succé.

Suzukin känns slö, definitivt i jämförelse med Polarisen och Can-Amen, och gav ingen känsla av "tryck i motorn". I övrigt fungerar den mycket bra som bandmaskin, men blir lite anonym.

fyra, eller vad vi nu är uppe i på banden, är riktigt bra och enligt uppgift mycket hållbara. Och vi tror att det gäller alla etablerade märken. Det finns skillnader och vi måste säga att Tatou 4S verkligen imponerar. Bandsatser till fyrhjuling har ett klart användningsområde och en ljus framtid. De är bra och i kombination med kraftfulla fyrhjulingar riktigt roliga.

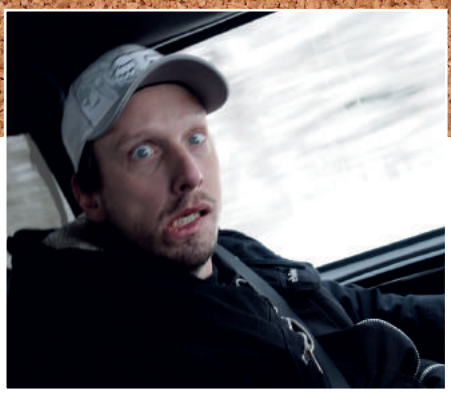
Priset är verkligen i överkant. 46000:- för Tatou 4S (inkl. monterinssats och moms) är väl ungefär dubbelt så dyrt som det borde vara. Förra testen noterade vi att det var väldigt dyrt med 35000:-, vilket är ungefär vad satsen till Polaris kostar idag. Vi antog då att det hade med utvecklingskostnader att göra, men priset har sedan dess gått upp och inte ned. 25000:- hade nog varit mer rimligt, till och med om du jämför med en snöskoter. Och det är också vad de kostar i USA.

Tänk dig att du ska ha ett band, en drivaxel och en boggie till en snöskoter. Om du sedan räknar antal hjul och väger bandet så tror jag inte det skiljer särskilt mycket, men prislappen är något helt annat. Så prislappen är fortfarande den enskilt största orsaken till att bandsatser inte är någon succé. Och vi tror ärligt talat inte att det kommer att ändra sig, vilket är synd. För det här är både kul och bra!

Ett grustag simulerar lite fjällvärld i Alingsåstrakten och gör ett bra jobb.

Tidningsförlaget Otlas AB

ATV&Terrängmagazinet har hittat hem igen och drivs numera av oss på Tidningsförlaget Otlas AB. Här kommer en liten presentation av oss på förlaget.



Chefredaktören/VD

Björn Friström grundare och ägare av Tidningsförlaget Otlas AB. Gillar allting som har med motorer att göra och är ständigt omgiven av crosscyklar, dragracingfordon av alla de slag, fyrhjulingar, snöskotrar, raggarbilar, mopeder och sportbilar. Tävlar sedan 20 år tillbaka i dragracing och har på ålderns höst (39 år) också tagit upp sporten Enduro till sina intressen.

Redaktionschef/Ekonomi

Mikaela Friström har som namnet avslöjar en gång i tiden äktat chefredaktören. Mikaela har hand om allting som rör företagets ekonomi men också formgivningen. Hon är vår layoutchef och ser till att det mesta ska flyta på utan att krångla. Dans, gymping, Björn och motion är några av hennes laster.

Redaktion

Torgny Liljedal är mannen som inte räds någon utmaning och har provat det mesta här i livet. Sång och musik har varit Torgnys levebröd de senaste tjugo åren och omskolningen till fotograf och journalist var en tanke som förvandlades till verklighet. Då motocross och skoteråkning är Toggas fritidsintressen passar han väl in i gänget.

Stefan Sund gick från Production Controller på IBM till journalist på Tidningsförlaget Otlas AB utan att blinka. Ett gediget motorintresse gjorde detta möjligt och ingen är gladare än oss. På fritiden ser Stefan till att hålla alla sina 28 veteran-snöskotrar rullande och när andan faller på tävlar han också med dessa.

Annonschefen

Marita Skommar är den lilla annonskrängaren som vet vad hon vill. Hon har från den dag hon anställdes satt skräck i alla på redaktionen och håller reda på det mesta. Rutiner, rutiner och åter rutiner är hennes ledmotiv och motto. Jakt, barnuppfostran och husrenovering är också några av intressena här i livet.

Carina Boström är en av våra engagerade annonssäljare och skulle det visa sig att du behöver en annons kan det vara just den här hårdföra försäljaren du måste tampas med. Hon är inte bara hård som flinta hon är dessutom totalt oresonlig och kommer utan att tveka göra vad som krävs för att göra både dig och oss nöjda.

Helena Ljungberg är vårt senaste tillskott på annonsfronten och Helena är den där trevliga Härjedalingen du som annonsör kommer att få tala med emellanåt. Helena har fritiden full av snöskoteraktiviteter och husrenovering.

Ann-Sofie Dahl är den vi skyller på om någon bild är upp och ner i tidningen. Yngst på företaget är vår layoutare som började som tyst pryo för ett antal år sedan innan vi gjorde slag i saken och helt enkelt lurade i henne att hon skulle börja hos oss. Det här var några år sedan och hon gör idag allting som har med layout att göra. Ann-Sofie åker skoter så fort hon hinner på vinterhalvåret.

Snöprylar!

Ingen kan ha undgått att det är vinter i hela Sverige och att det varit så i ett par månader. Sjukt mycket snö har verkligen satt fart på fyrhjulingsförsäljningen, och anledningen är enkel: En fyrhjuling är oslagbar som snöröjare av mindre vägar och ytor. Och även om du säkert redan förstått allt detta kommer här lite tips och idéer om snö, vinter och fyrhjulingar.

Dubb kan vara ett bättre alternativ än kedjor, då de inte begränsar hastigheten på samma sätta. Detta är MaxiGrip skruvdubb som finns i många olika längder för att passa olika typer av däck. Skruvas enkelt i med en skruvdragare.

Det finns mängder av plogblad till fyrhjulingar. Det här koniska bladet kommer från Cycle Country som marknadsför plogblad till i princip alla märken. Duells står som importör.

Ett plogblad som höjs, vinklas eller viks pneumatiskt är en ny variant. Fortfarande under utveckling, men kommer att säljas via KGK Motor AB

Den här spridaren är svenskbyggd och finns i flera olika modeller. Den kommer dessutom med snabbfäste. Marknadsförs till ATV via KGK Motor AB

Plogblad

Ja, detta är ju själva grunden för snöröjning med fyrhjuling. Fördelarna är många. Ett plogblad till fyrhjuling är förhållandevis billigt, jämfört med ett till en traktor, och det är ett precisionsinstrument. Du kan ploga med centimetermarginal mot trappor, kanter, stenar och annat som annars antingen går sönder när du kör in i det med traktorn eller resulterar i en stor snökant.

Det finns två stora universaltillverkare av plogblad; Cycle Country och Warn. Båda har fästen till i princip alla på marknaden förekommande fyrhjulingar. Utöver det har nästan alla stora tillverkare ett eget plogblad, med fästen enkom till det egna märket. Så de flesta fyrhjulingar har åtminstone tre olika varianter av plogblad att välja mellan. Det kan vara intressant att kolla upp inför ett inköp. Din handlare har förmodligen tillgång till alla tre.

Utöver dessa finns en rad specialösningar. Vi känner till ett plogblad som är helt hydrauliskt styrt och tillverkas av Starks i Hol. KGK Motor har plockat fram ett pneumatiskt styrt plogblad, som än så länge är i utvecklingsstadiet, men som kan bli mycket intressant. Vi har sett det demonstrerat vid ett par tillfällen och det verkar fungera utmärkt hittills.

Snöslungor

Ja, detta har funnits i många år och här blir verkligen fyrhjulingen en redskapsbärare. För alla snöslungor har sin egen motor, så det enda du använder fyrhjulingen till är att putta snöslungan framåt. Och inget ont i det. Snöslungan kan vara bred och stor och fyrhjulingen gör sitt jobb ändå. Problemet är istället att motorn till snöslungan blir en extra kostnad. Men än så länge har ingen lyckats lösa detta på något annat sätt. Vi har hittat flera snöslungor på marknaden, och alla följer samma princip. Ofta säljs motorn separat, så du kan välja ett billigare eller bättre alternativ om du vill.

Fördelen med snöslungor jämfört med plogblad är att de kastar snön längre och att du därmed kan få rent mot sta-

ket, stenmurar och annat som står längs vägkanten.

Sand/saltspridare

Detta är verkligen ett intressant användningsområde, och det som idag är en saltspridare kan imorgon vara en gödselspridare! Problemet man tidigare haft är att spridarna både kan ha haft problem med sand i form av slitage och salt i form av rost. Men nu börjar man få riktigt bra ordning på det. Normalt sett kan man ställa både genomsläpp och spridningsgrad. Lite kul också att vi fått en svensk aktör på det här området. Det bådar gott!

Värmehandtag

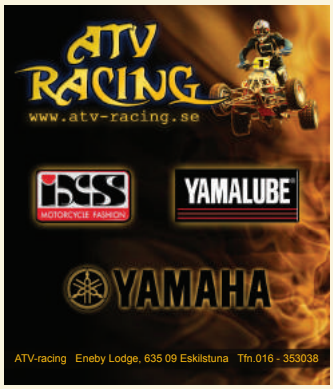
Ja, hade det nu inte varit så att en fyrhjuling lika gärna kan rulla i Sahara så hade jag krävt att fyrhjulingar var utrustade med handtagsvärmare från fabrik. Om det är något som alla saknar någon gång på sin fyrhjuling så är det handtagsvärmare, och de flesta av oss saknar det ofta. Och eftersom de flesta etablerade märken även tillverkar snöskotrar tycker vi att det vore enkelt att trycka dit en uppsättning handtagsvärmare på en fyrhjuling också.

Tänk dig att aldrig mer frysa om händerna, vilket man lika gärna kan göra en regnig sommardag. Och nu finns det tack och lov en uppsjö av handtagsvärmare på eftermarknaden, så det är bara att montera! Kolla med din återförsäljare vad han rekommenderar.

En ruta gör att du slipper den isande fartvinden eller snösprut, och skyddar även händerna. Tas med fördel bort innan skogsturen.

Det finns många olika handtagsvärmare på marknaden, vissa är enkla att montera, andra inte. Vissa kan ställas steglöst eller i mänder av lägen, andra har bara två. Prata med din återförsäljare och hör vad han rekommenderar.

Warn är den andra stora tillverkare som säljer plogblad till nästan alla märken. Utöver det har nästan alla större ATV-märken ett eget plogblad de säljer med sina fyrhjulingar.



Det finns många olika spridare till ATV. Denna importeras av Rindab och kan beställas hos de flesta ATV-återförsäljare.

En snöslunga kan i vissa lägen vara det enda som fungerar. Det finns flera modeller på den svenska marknaden, denna säljs av KGK Motor AB

Livet med Pyret

Av: Frida Wallin

Sitter i skrivandes stund med lilldamen i knät framför datorn, lite väl vågat kanske. Bli inte förvånad om ni inte förstår vissa ord, de beror bara på allt dregel som hamnat i tangentbordet. Pyret har nämligen lärt sig hur pappas fyrhjuling låter när han plogar gården. Det är hur roligt som helst när hon härmar saker, men kanske inte framför datorn!
Förstår inte hur de kan komma så mycket, ur något så litet...

Funderar på hur man kan vara så dum. Jag kunde ju inte i min vildaste fantasi ana att de skulle komma så här mycket snö på hemmaplan. Att vara van med knappt 30-40cm och så kommer det de dubbla! Dessutom ligger snön kvar och det är vi inte bortskämda med. Detta efter att vi har sålt inte bara en, utan båda skotrarna. Man kan inte ha sämre flyt. Men de är väl så när man inte är fullsketen av pengar och kan handla innan man säljer, då blir det som de blir. De få skotrar som läggs ut som till salu, går åt som smör i solsken och till vad jag tycker ett överpris! Alternativet är att korsa halva Sverige för att hitta något man verkligen vill ha. En sådan tripp åkte vi förra gången vi bytte skoter. En väldigt rolig resa men jag tror inte på att åka bil i 15 timmar med en vild bäbis och som dessutom vill att de ska hända nått nytt varannan minut. Inte går det att lämna den lilla bestämda damen hemma heller, för flaska vägrar hon att ta. Hon vill väl inte missa allt spännande vi gör. Den där skotern lär nog försöka hitta hit till oss snart om vi ska kunna åka på våra planerade resor. Annars får vi ta lilldamens räser. Pappa har ju köpt en yamaha ET 250 till henne, bra tänkt! Den går bra på bakgården, där det just nu ser ut som att det har varit VM i skotercross. Kör man utanför den sönderkörda gräsmattan går det bara några meter innan den sitter fast. Det kan bli lite jobbigt i fjällsnön...

Är lite smått less över att jag inte kommit iväg på någon skotercrosstävling eller ens till fjällen ännu. Jag har inte velat dragit iväg med den lilla när de varit så kallt. Så de har blivit lite kortare äventyr här omkring, som isracing, men det tyckte hon inte om. Jag tror det var för att vi spökade ut henne med hörselkåpor så hon såg ut som en lappgubbe, stackars unge! Annars har det blivit mycket korvgrillning och fyrhjulingsåkande de dagar vädret varit lite snällare. Nu är det snart dags för skotercross lite närmare hemmaplan. Vildmarkscupen i Svartnäs och den tävlingen tänker jag inte missa. Pyret och jag kommer att vara på plats, räkna med det. Vi ses väl där!

Over and Out

Skapa egna knappar!

Du kan ladda upp egna bilder lägga in text och symboler med mera. Det är bara att gå in och testa. Knapparna finns i två olika storlekar, 25mm och 45mm. De är gjorda i rostfritt stål och har en skyddande plastfilm över det tryckta motivet. Knapparna är utskrivna i 300dpi på avancerade bläckstråleskrivare. Knapparna är utskrivna i stryktåliga och håller för det mesta, men bada inte med dem för mycket. De kostar endast 10 kronor per knapp plus 30 kronor i frakt. Sugen på att designa? Surfa då till fatstatement.com och testa.

AirCurve till iPhone

Låt dig inte luras att detta bara skulle vara ett vanligt iPhone ställ, för det är faktiskt en förstärkare och högtalare! Det är en snyggt designad akustisk förstärkare som fungerar perfekt som väckarklovka eller mini-ljudanläggning. AirCurve behöver ingen ström, men om du kopplar in en USB-kabeln till datorn eller ström-adaptern laddas telefonen samtidigt som du kan njuta av musiken! Införskaffa den på www.store.apple.com för 249 kronor.

Stjärnöga hjälper i kylan

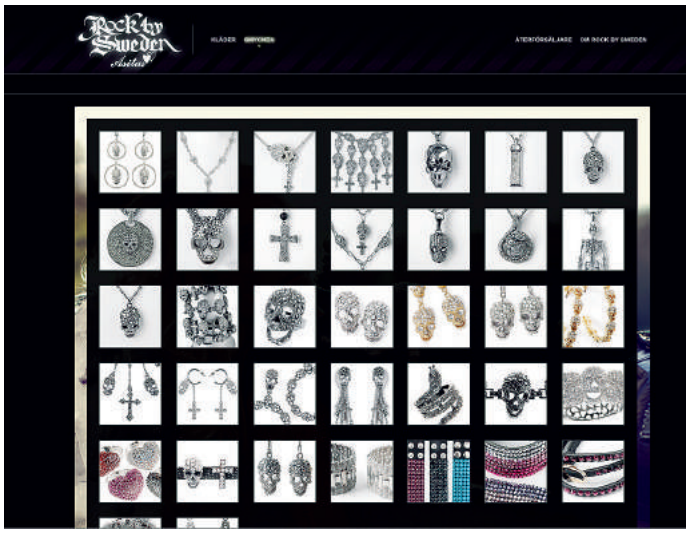
Hos Stjärnöga är du själv med och designar din mössa genom att välja tyg och märke. Mössorna fungerar perfekt både till dig själv och barnen. Det finns mängder av tyger och material att välja bland. Priserna varierar mellan 129 och 199 kronor beroende på modell. Du hittar dem på www.stjarnoga.se

Vad är det som luktar?

Är det du? Efter att ha tränat i syntetmaterial eller bomull finns det en risk för det. Icebreaker från Nya Zeeland är företaget som var först med outdoorkläder i merinoull och som nu utökar sin high performance-sportkollektion i takt med att allt fler aktiva upptäcker hur bra de naturbaserade kläderna fungerar. GT-modellerna som finns är Dash Tank, Dash Crewe och Dash Zip. Dash Zip finns med lång eller kort ärm och har en praktisk ficka vid höften för att förvara en iPod. Finns i butik till sommaren. Kontakta din icebreaker återförsäljare för mer information.

Rock by Sweden Åsitas

Laila Bagge har fått stor förfrågan både från media men framför allt sin publik var hon köper sina smycken. Särkilt då hon burit smycken designade av Åsitas med dödskallar på. Det var när Laila lärde känna pr-kvinnan Lili Assefa drömmen om att få göra sina egna smycken tog fart. Laila Bagge tog med sina idéer till Åsitas med förfrågan att skapa en "rockigare" smyckeslinje och därmed skapades Rock by Sweden Åsitas. När du hittat dina favoriter köper du dem antingen i butik eller hos www.Frozza.se, www.Blingit.se eller www.jarlhammar.se



Test av Jacka och skor: Lena Bark, Falun.

The Harlowe Parka från Columbia.

Jackan jag provat är utformad i två lager. Innerst en jacka i ljusgrått och över den en jacka i vattenavisande och vindtätt lager med diskreta kritstreck. Först trodde jag att den inte skulle vara varm men faktiskt så värmer den riktigt bra. Det var runt 18 minusgrader i fjällvärlden när jag testade den och det tycker jag är fullt godkänt. Det var lite omständlig att ta på sig med flera dragkedjor och mycket knappar, men de fyller sin funktion när man fått på sig jackan.

Jackan är riktigt snygg och passar utmärkt att ha på sig även när vi senare gav oss ut på lite after-skoter. Den kändes riktigt slitstark med rejäl kvalitè och jag blev lite förvånad när dragkedjan började krångla på returresan. Den hoppade ur och gick isär, så att den bara satt ihop på mitten. Efter lite krånglande så fick jag den på plats och jag kunde fortsätta utan fler missöden.

På det hela taget måste jag säga att jag gillade den snygga jackan. Varm och bekväm och inte för bylsig att ha på sig. Däremot blir det ju minus för att dragkedjan började krångla redan på den andra turen. Det bör också nämnas att jackan saknar reflexer, vilket jag tycker bör finnas på en skoterjacka. Tillverkaren kanske inte tycker att det passar in i designen på deras stilrena plagg, men det borde inte vara omöjligt att väva in reflextrådar i de kritstreck som pryder jackan.

Om man vill ha en bekväm och snygg jacka kan detta vara ett alternativ värt att prova. Det faktum att dragkedjan krånglade och att det saknas reflexer drar dock ner betyget och jag ger jackan 3/5 i betyg.

Sierra Powder från Columbia.

Skorna skiljer sig i design mot de skoterskor jag använder idag och mot de jag har haft tidigare. Den största skillnaden är att jag inte tycker att de känns lika rejäla. De var lätta att ta på sig och hade hyfsat grepp i sulan men stövlarna kändes lite tunn i materialet och något kort i skaften. Jag kände att jag inte vågade lita på att stöveln skulle hålla mig varm när jag åkte på den långa fjälltur som vi planerat och att de var lite för låga i skaften för att passa på fjället i de snömängder som fanns där. Stövlarna fick stanna kvar i vår stuga och mina ordinarie skor fick förtroendet istället. Senare fick stövlarna följa med ner på sjön, när vi skulle ut och sladda med vår fyrhjuling. Termometern visade på minus fem grader och så länge jag höll mig i rörelse värmde skorna hjälpligt, men efter att vi stått still ett tag så frös jag rejält om fötterna. Trots att dom lovar att skorna ska hålla värmen ner till minus 31 grader.

Jag kan tyvärr inte rekommendera dessa skor till någon som åker mycket och länge. För mig fungerade de bättre som ett par skor att bara stoppa fötterna i snabbt, när jag skulle ut från stugan och hämta ved. Modellen var lite smalare runt foten och små i storlekarna. Jag brukar ha storlek 39 på andra skor och då lätt få plats med en socka och ändå ha plats att vicka på tårna men så var inte fallet med dessa skor.

På en skala så ger jag skon 1,5 poäng av 5. Den extra halva poängen för att de var smidiga att bara hoppa i vid behov.

Redknows Minifinder & Minifinder LIVE

Här ser du kartbilden som visar vart skotern befinner sig.

I Näséns skoter så satt den vid ljuddämparen och klarade den miljö utan att krångla.

When du vill ha koll på dina grejor monterar du ett spårningssystem.

Text: Stefan Sund
Bild: Näsén & Axtech

Som du kanske läst tidigare hade bröderna Näsén en Redknows Minifinder LIVE monterad i en av sina skotrar på långturen. Detta gjorde det möjligt för oss att följa deras framfart via en hemsida som man fixar i samband med installationen av larmet. Både vi och bröderna var väldigt skeptiska till att larmet skulle klara det hårda livet på en snöskoter. Men under brödernas resa utsattes larmet för både extrem kyla, värme och snörök utan att fallera. Själv monterade jag en Minifinder av lite enklare modell, den utan tillhörande websida, i en nästan lika extrem miljö, nämligen frugans handväska!

Installation

Hur och vart sätter jag den då? Du ska givetvis försöka gömma Minifindern så väl du kan i skotern, allt för att tjuven eller vem det nu är inte ska reagera på att den finns. Du kan montera den på alla ställen utom i en metallåda eller där den utsätts för extrem värme, typ direkt på ljuddämparen. Det är inga större problem att hitta ett bra ställe för montering då detta är en liten tingest, som endast mäter 78x62x28 millimeter och väger in på lätta 110 gram.

När den sitter på plats ska du registrera Minifindern på Redknows hemsida. Där bestämmer du vilka mobiler som ska få larmen och sätter olika tröskelvärden för när du vill att den ska larma. När du sedan ringer upp larmet för att aktivera det får du samtidigt en bekräftelse på att larmet har GSM-kontakt. Du får nämligen tillbaks ett SMS med larmets position. I SMS:et finns en weblänk som öppnar en kartbild med fordonets position utmärkt. MiniFinder LIVE fungerar likadant med den skillnaden att du även kan logga in på en hemsida och följa enheten live på en kartbild.

Detta med att Minifindern behöver kontakt med ett mobilnät kan vara bökigt för oss skoteråkare, då vi ofta vistas i marker där det är dålig täckning hos vissa operatörer. Under alla långtester, både med bröderna Näsén och killarna som åker från Haparanda till Ystad har de kört med Telia, vilket har visat sig fungera utmärkt. Minifindern levereras med ett kontantkort på 100 kronor från Telenor, tvivlar du på att detta nät fungerar där du bor sätter du helt enkelt i ett annat (dock inte ett från operatören 3). Men om du byter kort kan du missa uppdateringar som skickas till minifindern, detta kräver nämligen att operatören har moderna växlar i sitt nät. Lösningen blir att sätta i originalkortet när du får ett mail som säger att det är dags att hämta uppdateringar.

Spänning

Om du vill ha larmet i högsta beredskap fungerar det bäst om du har en extern strömkälla att tillgå. Om det inte finns tillgång till ström så kan du köra minifindern på strömsparläge, vilket tillsammans med ett extra batteri ökar livslängden från 36 timmar till uppemot 6 månader! Strömsparläget har två lägen, vilka innebär att den kollar vibrationer var 15:e minut, alternativt vibration var 15:e minut och förflyttning varje timme. Även om du har den kopplad till skoterns batteri så kan det ju hända att spänningen faller, då är minifindern så smart att spänningsvakten på 6- alternativt 12 volt skickar ett SMS. Sedan skickas ytterligare ett när det är 20 procent kvar på det interna batteriet. Om minifindern nu skulle dö ändå, trots alla varningar är det bara batteriet du behöver fixa, minifindern kommer nämligen ihåg alla inställningar som du gjort sedan tidigare.

Larmet går

Det finns två typer av larmfunktioner, geofence och vibration. Vibrationslarmet reagerar på om larmet utsätts för just vibrationer, och larmar när det tröskelvärde som du ställt på hemsidan överskrids. Geofence är ett förflyttningslarm som larmar när fordonet förflyttas längre än det inställda tröskelvärdet. Vid registreringen ställer du också hur ofta den ska kolla sin position. Beroende på hur du ställer dessa värden skickas larmet antingen direkt eller när fordonet hunnit några mil. Det kan ju vara skönt om tjuven hunnit en bit så ni slipper träffas och presentera er för varandra, skotern kan väl polisen hämta nu när du har stenkoll på vart den finns. Men du får naturligtvis alltid en exakt position av fordonet oavsett larmtillfälle. Jag kan rekommendera att du har vibrationslarmet aktiverat för då går larmet direkt när någon förflyttar fordonet.

Man vill kanske inte ha ett larm varje gång man själv flyttar sitt fordon. Detta löser du genom att ställa den i standby med hjälp av fjärrkontrollen, då är endast spårning av larmet aktivt. Om man inte har tillgång till fjärren så går det utmärkt att styra larmet vis SMS.

Summering

Minifindern ger en riktigt bra säkerhet både för dig och ditt fordon. Om du hamnar i trubbel på fjället eller i skogen blir du extremt lätt att hitta för anhöriga eller larmtjänst.

De flesta försäkringsbolag ger också försäkringsfördelar om man har detta svensktillverkade larm i sitt fordon. Det kan handla om en självriskeliminering, kolla med ditt försäkringsbolag. Detta kanske gör att larmet i slutändan betalar sig själv, om du har otur det vill säga! Det är bara att slå till på detta enkla larm, för det är klart att du vill kunna spåra din skoter eller om det nu var din fru.

Team Polaris/Duells gasar vidare mot toppen.

Tack alla ni som gör detta möjligt!

Dan Lang #120
Anders Lindqvist, Polaris

Johan Eriksson #99
Mattias Lönn, Duells

POLARIS®

Åsarna Skoterservice

REVELJ RACING

Duells
Riders choice

Castrol

TOBE TECHNOLOGY

camoplast

FLY RACING

Hjälmkameror

Det är klart man ska ha bevis på sina bravader!

Vi har testat fyra stycken kameror från Actioncameras.se. Vi valde att titta lite närmare på fyra kameror i olika prisklasser och följaktligen också olika prestanda. Allt för att täcka det mesta på marknaden. Det vi har är budgetvarianten, full HD, kabelkamera och high-tech. Alla kameror har möjligheten att spela in ljud och man slipper alltså lägga på musik i efterhand. Här kommer några tips från coachen vad man bör tänka på när man ska filma med hjälmkameror:

* Billiga batterier är billiga utav en enda anledning. Kylan reducerar kraftigt batteriets prestanda och som regel klarar de dyrare batterierna minusgraderna bättre.
* Använd flera 8GB kort av klass 6, om de går sönder förlorar du inte så mycket data.
* Passa dig för kondens även om det står vattentät på kameran.
* Kameran är naturligtvis bara vattentät om alla luckor stängts korrekt.

Smartycam

Detta är den klart häftigaste kameran i testet, och dyrast ska kanske tilläggas. Den har en inbyggd GPS och acellerometer. Detta gör att du kan få all möjlig rolig information på din film, precis som när de filmar från sittbrunnen på en formel1bil! För att detta ska fungera kopplar du kameran till ECU:n på skotern (inte klart vilka skotrar detta fungerar på i skrivande stund). Du kan sedan titta igenom din film och se när du bromsar, gasar, g-krafter, hastighet och varvtider. Utifrån detta kan du sedan försöka förbättra din körning på exempelvis banan. Bra exempel på hur filmerna kommer att se ut hittar du på www.smartycam.com.

Fakta:
Bildsensor 2MP
Upplösning 720x400.
Filformat H.264.AVI
Färg LCD skärm.
Micro SD minneskort.
79° vidvinkel.
Laddningsbart batteri.
Priset är cirka 10 000 kronor.

Fakta:
Bildsensor 3MP
Upplösning 720x480.
Filformat Xvid.AVI
Färg LCD skärm.
Trådlös fjärrkontroll.
SD minneskort.
110° vidvinkel.
Vanliga AA batterier.
Priset är cirka 6 000 kronor.

VIO POV1.5

Detta är den enda kameran med kabel i testet. Fördelarna med kabel är att du kan fästa det mindre kamerahuvudet på alla möjliga och omöjliga ställen på skotern. Dessutom kan du förvara inspelningsenheten på ett varmare ställe till exempel i innerfickan och det ger en betydligt längre batteritid. Kamerahuvudet är vattentätt ner till tio meter. Kameran tål kylan riktigt bra och vi har testat den ända ner till minus 30 grader. Mjukvaran laddar man ner från tillverkarens hemsida och den är väldigt lättanvänd. Kameran har dessutom bra och smarta inställningsmöjligheter.

ContourHD 1080p

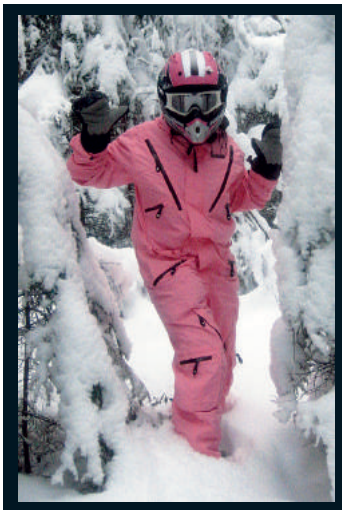
Detta är en full HD kamera med lasersikte för att ställa in horisontalläget med. Du ställer in allt via datorn. Det är sedan bara att trycka av eller på, när du ska väl ska filma och du behöver inte ens ta av dig vantarna. Mjukvaran var lättbegriplig och orsakade inga problem. Du editerar och delar med dig av filmerna via mjukvaran du laddar ner från tillverkarens hemsida. Kameran är endast väderskyddad, men ska klara snö och vi upplevde inga som helst problem med detta under testet. Kameran är riktigt lätt, smidig och enkel att montera där du vill ha den.

Fakta:
Bildsensor 5MP
Upplösning 1920x1080.
Filformat H.264.MOV
Micro SD minneskort.
135° vidvinkel.
Laddningsbart batteri
Priset är cirka 4 200 kronor.

Drift X170

Denna kamera får representera budgetkamerorna i vårt test. Den är extremt lättanvänd och kvalitén på filmerna blir superbra! Den har en smidig storlek och tack vare att linsen kan vridas 360° kan man fästa den vart man vill. För att få över filmen till datorn smidigt, använder man bara "plug n play". När filmerna väl var i datorn hade jag vissa problem att lägga upp dem på nätet på grund av formatfel. Efter konvertering var problemet ur världen. Filmen som hittar på SnowRider.se just nu, är filmad med denna kamera.

Fakta:
Bildsensor 5MP
Upplösning 720 x 480 pixlar
Filformat MP4 eller MJPEG AVI
SD minneskort
1.5" färg LCD skärm.
Trådlös fjärrkontroll.
170° vidvinkel.
Vattentät till 50 centimeter.
Vanliga AA batterier.
Priset är cirka 2 400 kronor.



Baggyfit från TOBE

I samma sekund som jag fick se TOBES ultrafräna overall visste jag vad jag skulle ha på mig den här vintern. TOBES Baggyfit-overall har insydda hängslen för att inte overallen ska hänga i knävecken. Med rätt kläder under är det här det mest praktiska plagg jag haft. Det klämmer inte, trycker inte och det känns knappt att man har den på sig, då den är så tunn. Det gäller att klä sig rätt underifrån då den på grund av sin tunnhet också är ganska kall. Minusgraderna bestämmer hur många lager underställ som ska tas på. För övrigt är de tajta muddarna med hål för tummen superpraktiska och gör att det inte drar upp i ärmarna.

Är det något jag kan klaga på skulle det vara att det finns för många fickor. Varje gång jag stoppar telefonen i fickan, hittar jag den inte, innan den som ringer lagt på. Men det är kanske orättvist att skylla på designen när det är jag som är snurrig.

Tycker jag om den? Ja, förutom att den är rosa så älskar jag den! Kan jag rekommendera den? Utan tvekan. Och du fis inte! Den stannar kvar minst 1 timme.
Mikaela Friström

Oett & Etikett Laviner

Det kan hända även dig!

Text: Togga

Det är en strålande dag uppe på fjället. Pudret har vräkt ner under natten och alla spår från tidigare dagars aktiviteter är helt utraderade. Marken gnistrar, det är förföriskt vackert och snön flyter som sirap över huven. Din blick fastnar på den branta sluttning som ligger till vänster om dig och du bestämmer dig för att prova hur långt upp du kan ta dig. Du har tagit många bra beslut i ditt liv, men det här kan vara ditt sämsta någonsin och det kan också vara ditt sista. Snön som varit din bästa vän blir på bråkdelen av en sekund din allra värsta fiende. Att bli levande begravd i snö är något man inte ens skulle önska sin värste ovän.

Hur laviner bildas

Det finns vissa kriterier som ska uppfyllas för att det ska bildas en lavin. Det minsta som krävs är en lutning på 25 grader och att snön ligger i flera lager. Det finns en felaktig uppfattning om att ett lavinfarligt område måste innehålla en hängdriva men så är inte fallet. Hängdrivan i sig är farlig på så sätt att den innehåller en stor volym snö och på så sätt krossar den allt som kommer i dess väg. Det mest lömska området innehåller flera olika skikt med snö. Desto fler snöfall ger desto fler olika skikt. Med ett svagt skikt i botten och en stor volym snö ovanpå, är bland det farligaste området man kan ge sig ut i. Dock är lavinera helt omöjliga att förutsäga och den enda möjligheten att på något sätt kunna förutsäga en lavin, är att ta snöprover för att försöka hitta svaga lager. Det finns heller ingen möjlighet att kunna säga att ena dagen är ett område säkert och att det skulle vara samma status dagen efter.

Tre olika sorter

Den absolut farligaste och mest vanliga lavinen i Sverige är snöflakslaviner. Den uppstår genom att snötäcket brister vid en kant som kan vara allt från någon decimeter till flera meter hög. En stor massa med snö likt ett flak rasar med enorm kraft nedåt, i upp till 200 kilometer i timmen. En snöflakslavin kan uppstå även om snön upplevs som puder. När lavinen till slut stannar, bildas en kompakt cementliknande massa och ungefär hälften

av de som begravs ner till en halvmeter, överlever.

Lössnölaviner uppstår på en brant sluttning vid kraftigt snöfall och denna typ av laviner bildar en päronformad massa när den vidgas i sin framfart. I mer eller mindre kompakta skikt kan det finnas glidlager i form av ett tunt lager porös snö eller rimfrost. Det kan också bildas ett skikt med så kallad sockersnö närmast marken och det speciellt tidigt på säsongen, när man har kraftiga temperaturskillnader mellan snöns ovansida och marken. När man har ett skikt med sockersnö kan lavinen gå från det nedersta skiktet och lämna marken helt bar.

Slasklaviner uppstår i bäckfåror på våren, då ett ökat flöde av smältvatten kan sätta snön i rörelse. Ofta dras också stenar, grus och ris med i en slasklavin.

Förutse laviner

Det absolut bästa sättet att klara sig ifrån att dras med i en lavin är att på något sätt förutse risken. Jag menar inte att du ska inskränka ditt skoterkörande på så sätt att du aldrig mer kommer att åka i en sluttning, men däremot ska du vara försiktig med varje beslut att klättra, gräva en solgrotta eller på annat vis, vistas i en sluttning. Du skall alltid i ditt beslut väga in risken för laviner. Att läsa ett område och minska risken är inte svårt, om du vet hur du ska tolka olika väderfaktorer. Uppskatta lutningen och om den brantaste delen är på minst 25 grader har du första och viktigaste faktorn i att det skulle vara ett lavinfarligt område. Om något av följande kriterier dessutom är uppfyllda ska du undvika att vistas i området. 1. Det har snöat kraftigt och stora mängder nysnö har samlats. 2. Hård vind har flyttat stora mängder snö och bildat stora drivor i en läsluttning. 3. När temperaturen har stigit upp till noll grader efter en kallperiod. "Limmet" mellan skikten kan då löses upp, snötäcket blir tyngre när snön suger upp fukt och det kan bli sättningar i snön. 4. Det har varit en längre tids sträng kyla med tjockt snötäcke. Temperaturen mellan den mycket kalla snöytan och det mindre kalla bottenskiktet gör att så kallad rinnsnö bildas.

80 procent av alla laviner inträffar inom ett dygn efter ett snöfall. Har temperaturen varit jämn och på flera minusgrader, stabiliserar sig snön och risken för laviner sjunker. Att undvika en lavin är en fråga om kunskap, erfarenhet och inte minst ett medvetet beteende. Laviner har inget med slumpen att göra eller att just du och din grupp, drabbas av plötslig otur. Laviner sker alltid av en specifik orsak, på en specifik plats och vid en specifik tidpunkt.

Det Schweiziska företaget Highmark är det enda företaget i världen som har en airbag i ryggsäcken. Vädrar du fara ryck i utlösaren och du får en airbag som skyddar dig i lavinen.

Snörapporten

I Sverige har SLAO (Svenska Lift Anläggningars Organisation) tagit fram en modell för riskbedömning av laviner. I varje område med risk för laviner och där det normalt vistas folk, gör man mätningar och bedömer risken för att laviner kan utlösas. Skalan är på ett till fem där fem är klassat som mycket troligt att människor kan spontanutlösa en lavin. Visserligen är SLAO inriktade på skidåkning nedför, men det ger ändå en fingervisning för vilken risk det finns att utlösa laviner i ett specifikt område. Det finns ett riktigt bra sajt för att ta reda på vilken riskbedömning som föreligger och den hittar du på Snörapportens hemsida. Där hittar du också en bra film som handlar om laviner och hur man ska hantera dom.

Pessimist-konsultation

Det låter kanske lite pessimistiskt när man talar om chansen att överleva när man begravts i en lavin. Betänk följande: En kubikmeter snö väger ca 300 kilo. Tänk dig en lavin som är 15 meter bred, 25 meter lång och 35 centimeter djup. Med andra ord en mindre lavin som inte är så svår att föreställa sig. Den lilla lavinen motsvarar en vikt på 40 ton och som med en hastighet upp till 200 kilometer i timmen vägrar att stanna, så länge gravitationen tillåter att den fortsätter. En fjärdedel av alla som på något vis dras med i en lavin omkommer och statistiken är 50/50 om personen blivit begraven ned till en halv meter snö. Att vara begraven under två meter snö innebär att man endast har en mikroskopisk chans att överleva. Men fakta är också att nio av tio som begravts, lever fortfarande efter femton minuter. Tveka aldrig att dra igång en räddningsinsats. En så kallad kompisräddning är den absolut största orsaken till att en lavinolycka får ett lyckligt slut.

Om olyckan är framme

Det enda du kan göra om du blir tagen av en lavin är att simma. Ge inte upp, rör dig och simma uppåt mot ytan. Blir du ändå nerdragen, kryp ihop och håll andningsvägarna fria. Det är nu som du bara kan förlita dig på att resten i ditt sällskap vet och kan göra en kompisräddning. Det är också nu som du är glad för att ni investerat i utrustning för att kunna söka av en lavin. En transceiver eller en så kallad piep är det minsta man ska kräva av sig själv och sina kamrater att investera i. Med transceivern påslagen kan man bli hittad genom att kamraterna slår om sina till sökfunktionen och kan pejla av vart du finns begraven. Har ni en varsin spade underlättar det markant än att bara gräva med sina händer. Den långa pinnen som du kanske sett när ett räddningsmanskap schematiskt letar efter någon, är inget man räddar liv med då det tar alldeles för lång tid. Pinnen används för att hitta personer som till exempel inte har en aktiverad transceiver på sig. Vistas du ofta i lavinområden kanske du ska investera i en finurlig airbag-ryggsäck speciellt framtagen för skoteråkare. Den innehåller det mest nödvändiga, samt att du kan utlösa en airbag och höjer oddsen för din överlevnad.

Resonemanget "Det händer inte mig" känns som en felaktigt inställning i detta sammanhang. Var rädd om dig och tänk efter före.

www.highsport.se. En speciellt designad lavinryggsäck för skoteråkare.

SLAO´s internationella tabell över lavinrisk

	LAVINRISK	REKOMMENDATIONER
1 LITEN	Mänskligt utlösta laviner osannolika. Spontana laviner mycket osannolika.	I allmänhet säkert att färdas i terrängen. Iakttag normal försiktighet.
2 MÅTTLIG	Mänskligt utlösta laviner möjliga. Spontana laviner osannolika.	Var försiktig i lavinterräng.
3 BETYDANDE	Mänskligt utlösta laviner sannolika. Spontana laviner möjliga.	Var mycket försiktig i lavinterräng.
4 STOR	Mänskligt utlösta eller spontana laviner troliga.	Undvik att färdas i lavinterräng.
5 EXTREM	Mänskligt utlösta och spontana laviner mycket troliga.	Färdas inte i lavinterräng eller i närheten av sådan.

Kompisräddning

- Vart sågs den som drogs med i lavinen senast.✓
- Märk ut alla platser där personen/personerna blev tagna.✓
- Starta letandet direkt. Börja med platser runt stenar, träd och andra hinder.✓
- Om ni har transceivers slår ALLA om till mottagning och arbetar efter ett söksystem.✓
- Om ni befinner i närhet av civilisation, larma. Annars är det bättre ju fler som letar.✓
- Sök, sök, sök. De som är begravda räknar med att du gör ditt yttersta.✓

Surftipset:

Lavinrisk -
snorapporten.se/lavinrisk.asp
Ryggsäcken-
www.highsport.se
SLAO's fakta om laviner -
www.slao.se/lavininfo.asp
SMHI -
www.smhi.se

Varför?

Tänk att det finns folk till allt!

Text: Togga
Foto: Klockar

Det finns yrken som jag i min vildaste fantasi inte förstår hur man kan ta anställning som. Kronofogde, gynekolog, bilbesiktare och lapplisa är några, och så finns det tydligen en yrkesgrupp som jobbar med att förbjuda skoteråkning. Lyssnar man på skoterfantaster som har blivit utsatta för Länsstyrelsens påhittighet kan man tro att dom som jobbar där är både dum i huvudet, fattar inget om skoteråkning och dom kan ingenting om hur en skoter kan påverka miljön. Innan vi går vidare ska vi bara fastställa att jag inte på något vis är oenig med dig i vart och när man ska kunna framföra ett terrängfordon. Om jag fick bestämma skulle hela Sverige, och för den delen också Norge, vara en enda stor zon för friåkning. Sälen, Åre och Idre byggs om till stora skoterterminaler och längdskidåkarna bussas ner till södra Danmark. Det måste finnas en anledning till att Länsstyrelsen överhuvudtaget fixar områden där man inte får åka skoter eller att dom förpassar skoteråkningen till enbart leder.

Påtvingade krav

Länsstyrelsen är det statliga organ som ska skydda natur, miljö samt kultur och dom som ser oss skoteråkare som stora störningar för miljön. Anledningen till att områden regleras av Länsstyrelsen är att staten ställer krav på att så görs. Kravet innebär att en viss procent av Sveriges areal ska skyddas för framtiden. Som exempel kan nämnas att i Dalarnas län är Länsstyrelsen pålagd att skydda 32.160 hektar och dom har hittills blivit färdiga med cirka 40 procent. De resterande 60 procenten är redan påbörjade och långt gångna, men merparten ligger i områden som inte är utpräglade skoterområden och därför inte lika heta diskussionsämnen. Det som ska skyddas kan vara vissa blommor, djur eller annat naturligt som behövs skyddas från oss människor. Lagar och förordningar styr och egentligen har Länsstyrelsen inget val. Inte riktigt sant, men de är på ett vis bakbundna i sitt uppdrag. I frågan om Drevfjället, som har en stor del i uppkomsten av denna artikel, är området ett naturreservat sedan 1992, men det har hittills tillåtits fri åkning i området. Lokalbefolkning och andra intressenter har byggt upp sin vardag och verksamhet efter dom tidigare rådande förhållandena och när Länsstyrelsen presenterar sina nya idéer om ändringar och inskränkningar i skoteråkningen, blir det givetvis ett stort debattämne.

Okunskap

När Länsstyrelsen lägger fram ett förslag ligger det år av arbete bakom. Allt ska falla på plats och allt som kan tänkas måste tas hänsyn till. Ska man se på det rent skralt, skulle Länsstyrelsen i princip kunna förbjuda all motortrafik i ett reservat och problemen uppkommer egentligen när dom ändå tillåter viss trafik. Enligt Länsstyrelsen är all motortrafik en störning. Det betyder att det kvittar om skotrar bullrar eller om dom förstör miljön. Skotrar är inte ett naturligt inslag och ska därför inte finnas i ett reservat, punkt slut. Ska vi då vara glada över att vi får åka lite grann i ett reservat? Nej självklart ska vi inte nöja oss med några enstaka leder i ett område. Men vi ska nog inte vara förvånade över att det bildas reservat och vi ska inte tro att vi kan luta oss tillbaka och lita på att någon tjänsteman i storstan ska rätta sig efter våra önskemål och behov. Som exempel kan nämnas att Länsstyrelsen i Dalarna enligt ett förslag tillåter skoterkörning efter led, men samtidigt vill förbjuda högkamsmattor i området runt Drevfjället. Vad definieras då som en högkamsmatta hos Länsstyrelsen?

-Definitionen enligt Länsstyrelsen är att mattan har kammar högre än 50 milimeter. Hur vi har kommit fram till detta vet inte jag, men troligen kommer den från vår fjällförvaltning som ju är kunnig i frågan, säger Lennart Bratt.

Att friåkning på skoter med 50 millimeters kamhöjd, i absolut max fem snötäckta månader, skulle störa djurliv och växtlighet är för mig otänkbart. Lennart och hans kollegor väljer mellan pest och kolera och självklart väljer dom den väg som är minst jobbig. Att skicka runt listor för namnunderskrift och uppmana folk att protestera på Facebook efter att förslaget lagts fram, biter nog dåligt på en yrkesgrupp som inte är demokratiskt folkvald.

Möjligheter

Vad är det egentligen som går fel? Jag tror att det är stor okunskap från myndigheterna, men den största orsaken är nog våran egen inställning att endast i efterhand gapa och skapa debatt. Vi måste själva styra upp skoteråkningen till leder i utsatta områden, utbilda förare och jobba aktivt för att skapa möjligheter för oss själva. Om inte, kommer skoteråkningen förr eller senare att regleras av någon statlig myndighet och det mot vår vilja. Att i förhand skapa möjligheter är bättre än att det i efterhand skapas förbud. Länsstyrelsen kommer aldrig att favorisera vårt skoterintresse framför statens krav på reservat. Vi måste därför tillsammans se till att vi blir en rejäl böld i arslet på folkvalda personer som någon enstaka gång i livet nöjer sig med skotersafari på led. Det är mycket bättre än att gapa och skrika på någon stackare, som får lön för att utföra världens sämsta jobb.

Olja från Piteå!
Vi har ingen egen oljekälla, men vi kan erbjuda smörj- och drivmedel till din maskin från våra leverantörer
SÅIFA
Vi har fler increscenta varumärken och produkter! Skicka e-post eller ring för ytterligare information.
Tel: 0911-384 44
RB Produkter
Oljor - Smörjmedel - Bränslekort
rbprodukter.se
info@rbprodukter.se

Snöskoterservice i Ljungdalen AB
Försäljning
Uthyrning
Service
Skoteräventyr
YAMAHA
Återförsäljare i mer än 35 år!
Tel 0687-202000, 070-6748166
www.ljungdalenskoter.se

OLTJÄRNS STUGBY
Bästa skoterboendet i Härjedalen
www.oltjarn.com

Larm & position
Små och smidiga larm med GPS-söksystem som ger exakt position via SMS och på karta direkt i din mobil.
TILLVERKAD I SVERIGE
Håll koll på din skoter!
redKnows larmar och spårar allt
www.redknows.se
redKnows
Lost & Found Technology

Vilda Victoria
VILDA NAMNSMYCKEN PÅ WEBBEN & I BUTIK!
INREDNING • SMYCKEN • BARN
www.vildavictoria.com
Besök vår stora webshop och butiken på Årsta Torg!

FLYTPLAGG FRÅN EUROPAS STÖRSTA FLYTVÄST-PRODUCENT
SKOTER
Flytoverall
Hitta din närmaste återförsäljare på www.baltic.se
BALTIC

SLÄPVAGNAR FÖR SKOTER TRANSPORT & FÖRVARING
SE HELA SORTIMENTET HOS DIN ÅTERFÖRSÄLJARE!
Tiki Treiler
För närmaste återförsäljare se: www.tiki.se

Passar de flesta modellen!
JAXAL
släpvagnskåpor
Velourformade släpvagnskåpor i miljövänlig HD-PE-plast.
www.conventumab.se

Vad gör man när man vill känna sig lite speciell och sticka ut i mängden. Överladdar!

Text:Björn
Bild: Björn & Erik M

Yamaha MTX by McXpress

Ingenting är så mytomspunnet som just den fantastiska luftpumpen också kallad Turbo i folkmun. Oavsett vilket fordon man än stoppar en turbo på, blir det fordonet automatiskt dubbelt så roligt. Själv har jag haft och har otaliga fordon med turbo och är helt övertygad om att det är rätt väg att gå för ökad effekt. Till och med en tvåtaktare svarar bra med denna metod och har samtidigt visat sig vara relativt tillförlitlig.

Snackar vi att överladda en fyrtaktsskoter, kommer vi osökt in på företaget Mc Xpress i Pålmark utanför Piteå. Detta företag är välkänt i branschen och har till dags datum levererat tusentals turbosatser till alla slags fordon över hela världen. Just överladdning av snöskoter är intressant då den helt plötsligt ger denna snöfarkost oanade fartresurser.

Då vi tidigt valde att ha en Yamaha Nytro M-TX 162 som långtestare kändes det ganska naturligt att förse denna med en stressfläkt från Mc Xpress. Deras turbosatser finns i lite olika utföranden och vi valde naturligtvis den största som ganska precis dubblar originaleffekten till hela 270 friska hästar.

Att köra

Rent körmässigt är den här maskinen en svår nöt att knäcka. Man lär helt enkelt vänja till sig och sakta men säkert börja ta kommandot över den här besten. Att köra full gas rätt fram klarar alla, men ska du utföra en massa konster och manövrar när spjällen är öppna lär du nog öva. Att vara rätt placerad på maskinen är verkligen A-O, och en väg till att nå Nirvana är att flytta om styrstången lite. Detta kan enkelt göras med en omflyttare som du köper på www.billetx.com. Enkel att montera och gör att du kan ta ett halvsteg framåt. Mattan är verkligen mjuk original och passar utan tvekan en maskin på dryga 130 hästar. Har du 270 kusar är det bättre att ha en styvare variant. Duells har en perfekt matta som heter Challenger Extreme och kostar i dryga slängar 10,000:-. Det kostar att ligga på topp. Nu för tiden sitter det ju no slip hjul originalmonterat på dessa maskiner, utmärkt. Utan dessa hjul skulle mattan rappa värre än Dogge Doggelito och extrahästarna skulle vara helt outnyttjade.

Måste bara upplysa er om att Yamaha nuförtiden har ett riktigt bra originalutbud då det gäller extrautrustning för sina maskiner. Här hittade jag lyftbåge, bukplast och handskydd som verkligen gör det trevligare att köra aktivt. Vi körde bland annat mellan Åkersjön och Åre när trettiostrecket tangerades och handskydden tillsammans med handtagsvärmarna gjorde resan trevligare. Inte trevlig, utan trevligare. Bukplasten ser också till att den här klumpen inte dyker alls lika mycket som den gör utan.

Nackdelar med en turbo!

Aktionsradie

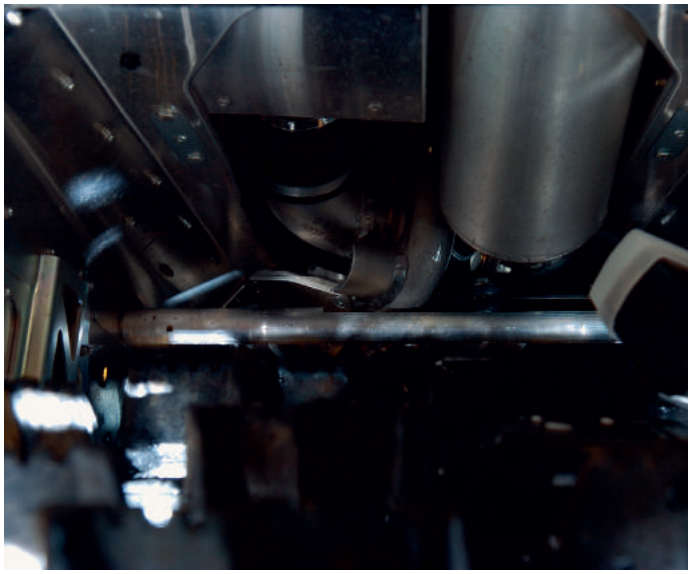
Då originaltanken på en Nytro knappt rymmer 30 liter samtidigt som hästkrafter kostar bensin blir aktionsradien helt klart begränsad när det sitter ett turbosystem monterat. Liten tank i kombination med att alla vill prova MT-x:en så fort en orörd myr uppenbarar sig, dränerar tanken snabbare än Gudrun Schyman sänker en sjuttis Jäger. Att ta med sig en extradunk blir lite svårt då avgassystemet mynnar ut bakåt och därmed blåser varma avgaser precis på det ställe det skulle vara lämpligt att placera en femlitersdunk. Att svetsa på en 90-gradersrök på ljuddämparen och ta upp ett hål i chassit bak så att man leder avgaserna neråt är en variant på att lösa detta problem. Det finns för övrigt en massa olika eftermarknadsdunkar med tillhörande fäste att stoppa längst bak på chassit. Det bör tilläggas att en turbomaskin inte drar mer än en original dito vid lugn körning och noll i laddtryck.

Remslitaget

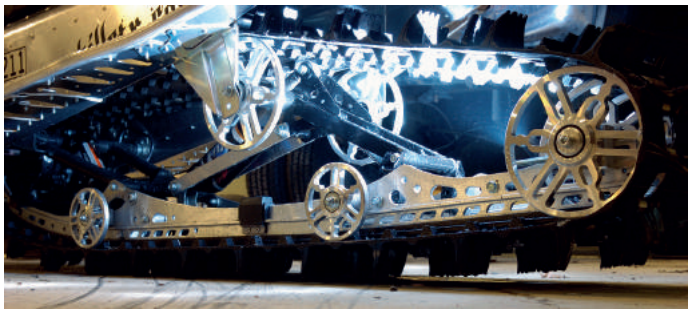
Årets MT-X är lite nerdrevad om du jämför med fjolårsmodellen. Detta tillsamman med Mc Xpress variatorkit ska ge remmen bättre livslängd som förut varit ett problem på överladdade Nytros. Jag höll full gas med min MT-X i trettio mil innan den första remmen rök. Och det gjorde den med besked då den förvandlades till pulver på en tiondels sekund. Ganska praktiskt då man bara behöver montera en ny, utan att plocka bort den gamla! För övrigt är det att rekommendera att ta med två extra remmar (istället för en), då man annars helt plötsligt inte har någon reservrem när man kör

Av någon outgrundlig anledning så känns en turbomatad 309 kilos Yamaha väldigt lätt under gaspådrag. Skulle du sedan vilja ta det lite lugnt, känns den ganska tung!

Ibland kan det kännas som man svävar lite bredvid skotern och att man inte riktigt har kontrollen.



Den magiska luftfpumpen kan skymtas i bandtunneln.



Aluminiumhjul från Billet X är väl ändå en nödvändighet om man vill vara lite extra pimpig. Dessa finns att få tag på om du till exempel går in på www.billetx.com

sönder den som sitter på. Du får själv avgöra om du tycker att det är ett problem om remmen räcker i trettio mil av fullgasande. Själv är jag förvånad att den håller i fem minuter och tycker att det är fullt godtagbart. En originalrem kostar dryga 800:-.

Ledmaskin?

Nytro MT-X är ingen ledmaskin låt oss en gång för alla komma överens om detta. Den är avsedd för lös snö. Detta till trots så fungerar den skapligt att förflytta sig med på leden, såvida det inte är minus 30 grader ute det vill säga. Jag har provat och vet att luften läcker ur luftdämparna, framför allt då det gäller centerdämparen i boggin om man ligger på för hårt på leden. Fick lov att åka 5 mil med tom dämpare då hela boggin isat igen och det var helt omöjligt att komma åt att fylla på. Den händiga luftpumpen ligger dock bra till längst fram under huven i en liten tygpåse tillsammans med originalverktygen.

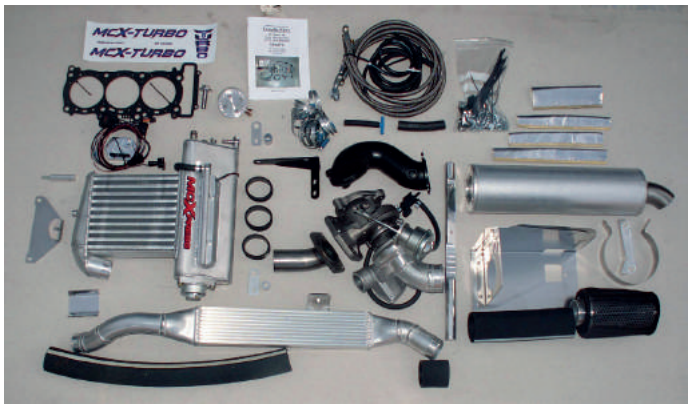
Krångel

Vi har faktiskt haft lite krångel med den här maskinen och det är först och främst luftfiltret som satt igen sig. Detta löstes med en såkallat "snorkel-kit" där luftfiltret placerades på en gummiböj och helt enkelt kom upp en bit. Det var i första hand kristallsnö som satte igen luftfiltret, men också placeringen bedvid ljuddämparen som gjorde att snön smälte och bildade en isboll runt hela härligheten. Vi har också haft en krånglande elkoppling som det läckt in vatten i samt en defekt box för tilläggssprutet som gjorde att maskinen helt enkelt gick illa, eller inte alls. Detta åtgärdades snabbt och enkelt med hjälp av Affe på Mc Xpress, en telefon samt det kungliga postverket.

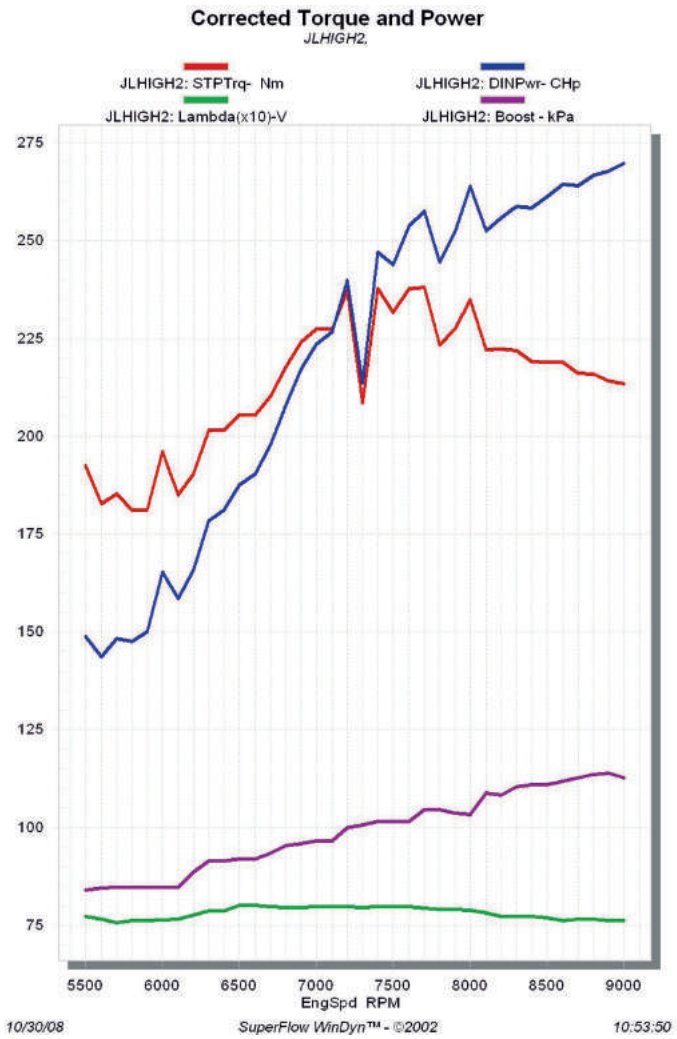
Fördelar

Glöm nackdelarna. Fördelen med 270 kusar väger över de nackdelar som finns. Denna maskin är den roligaste jag någonsin ägt och kört, alla kategorier. Ingen annan maskin kommer ens i närheten. Av någon outgrundlig anledning känns en turbomaskin väldigt lätt under gaspådrag, det är först när du sätter fast den ordentligt du märker hur tung den är. Funderar du på att bygga en? Sluta upp med det, det är ingenting att fundera över, gör det bara. Får ni någonsin erbjudandet att köra en, tänk efter. Det kommer att bli dyrt. Risken är överhängande att du bygger en själv!

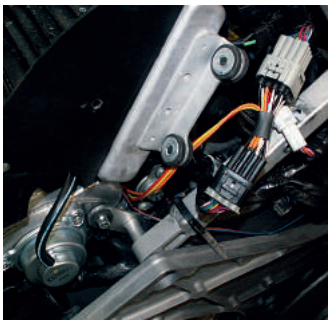
Handskydd i textil från Yamahas originalsortiment är en verklig hit, oavsett om du har en standard eller turboskoter.



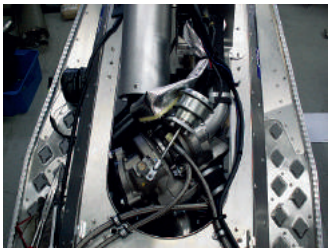
Hela härligheten och anledningen till att en skoter kan bli dubbelt så rolig.



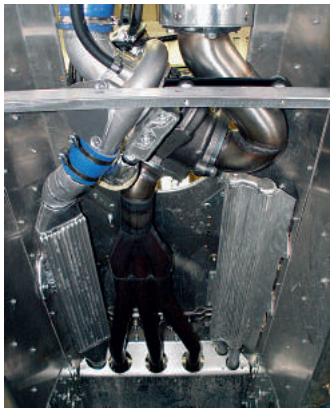
Extra spridare som sköts via tilläggssprutet ser till att motorn får den extra mat den behöver.



Här snos information från original kabelhärva till tilläggssprutet.



Så här ser turboinstallationen ut ovan samt underifrån.



Vikt fulltankad

Yamaha Nytro MT-X standard	294 kilo
Yamaha Nytro MT-X Turbo	309 kilo

Priser

Yamaha Nytro MT-X 162 2010	149,900:-
Turbosats	43,900:-
Montering	7500:-
Drivmatta	ca 10,000:-
Aluminiumhjul	8000:-
Handskydd Yamaha	850:-
Stötfångare	2300:-
Bukplast	2200:-
omflyttare av styrstång	1500:-
Rem	800:-
Variator kit	1600:-

ATV&Terrängmagazinet

Här lägga vikten på alla typer av fyrhjulingar från arbersmaskiner till Quad och tillbehör. Är du ATV-ägare, skogsägare, jordbrukare eller kort och gott bara gillar fyrhjulingar så är det här tidningen för dig. Intressanta reportage varvas med djuplodade tester och presentationer av nyheter på marknaden.

NU I NY REGI!

NY TIDNING!
I din butik i dag!

För info och prenumerationer:
www.atvmag.se

ATV&TERRÄNG MAGAZINET

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

www.glansgarden.se

Dynamo-Joe variorkit
till Ski-Doo & Lynx
Lättvikts ljuddämpare/slutburkar
från
1995:-
SPEED TECH.se
www.SpeedTech.se

Nikasil
Vi har snart 30 års erfarenhet!
www.racingkonsult.com
Har du en sliten eller skadad Nikasil-cylinder? Vi repserar 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
Vidholmsbackarna 54, 165 72 Hässelby
Tel: 08-381074
info@racingkonsult.com

LYNX
ski-doo
can-am
Ockelbo Reservdelar!
Stort urval skotrar.
Service-Reservdelar
Tillbehör-Kläder
TJ:s Skoter & Motor
Pl 3737 Storåbränna Föllinge
Tel. 0645-22055

SNOW-RAIL
IMEX
IMEX FIBER AB
Malung, Dalarna
Tel: 0280-12570
www.snowrail.se

AGS SKOTER & MC AB
POLARIS
Försäljning av nya Polaris Skoter & ATV
Jourtelefon: 070 649 12 59
Service
Tillbehör
Stötdämpare/reparation
Allmänt
www.agsskoter.se

CROSSBOLAGET.COM
Allt du behöver för...
- SKOTER
- MC
- CROSS
Levereras via postorder
CROSSBOLAGET.COM

SKOTER SERVICE
POLARIS
• Försäljning • Nytt & Beg.
• Tillbehör • Service
www.skoterservice.se
Tel 0660-561 00

Försäljning
SEATEC
Service & Reservdelar

MOTORCENTER
Durovägen 24, Gävle Tel. 026-19 74 90
ARCTIC CAT
ARCTIC CAT
Nytt & Begagnat, Skoter & Mc
Reservdelar, Tillbehör, Verkstad
www.metercenter.org

SALAB
YAMAHA
Försäljning
Reservdelar
Service
Halvarssons
www.salab.nu

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!
• Kompletta serviceverkstad!
WEB SHOP
MARINDEMONTERING.COM
ALLT FÖR DIN SNÖSKOTER

ski-doo
can-am
ARCTIC CAT
SUZUKI
Kawasaki
SMP
av Stocka!
Stocka
motor & fritid
tel. 0650-741086
www.stockamotor.se

www.yngvessonsmaskin.se
Butik Tel: 0951-77345 Lager 0951-77245
ARCTIC CAT
Fullständigt Reservdels- och Tillbehörslager samt Kläder till ARCTIC CAT. POSTORDER
YNGVESSONS MASKIN AB

ski-doo
Sahlins
Verkstad AB
Försäljning&Service
Tel. 0680-22023 Svog

ski-doo
can-am
Ski-Doo & Lynxhallen Idre
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 Må - Fre 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
• Friåkningsområde för lokfulla
• Tel nr. 0684 22230
www.stromsstugor.nu

Hans Eriksson AB
0581-310 95
hanseriksson.se
YAMAHA
POLARIS
www.hanseriksson.se

Beg.Skoterdelar
Tillbehör,
Strålkamparrenovering,
Cylinderhorning,
WST
Demontering AB
www.vibelmina.mrarknad.se/wst

POLARIS
Motor PRO
· Försäljning · Nytt & begagnat
· Tillbehör · Reservdelar · Service
Tel: 090-70 44 80
www.motorproab.se

YAMAHA
ATV
CAN-AM
LYNX
Försäljning Service Reservdelar Tillbehör
SUNDSTRÖM AB
Laisvall tel. 0961-20044
sb.broderna@arjeplog.com

POLARIS
HÄLLGRENS MOTOR AB
i Burträsk - tel 0914-10400

LYNX
Har du intresset så har vi kunnandet!
Fjolårs-modeller till superpris!!
BENGTS
CYKELMOTOR AB Tel 0243-23 70 80
www.bengtscykelomotor.se

Klövsjö bensin & Service AB
LYNX
CAN-AM
Försäljning
Reservdelar
Service
Uthyrning
www.klovsje.com/preem
Byvägen 61 Tel: 0682-213 12

street - snow - skater
AZS.se
TOBE , SPY , FOX , DC
HALVARSSON, DRAGON
EMPIRE , NITRO , 686
BERN , NEFF , MM...

HELA SVERIGES SKOTERBUTIK
Skoterprylar och "slitdelar" hittar du på...
www.skoterbutiken.se

KATTERJOKK
vid Riksgränsen
Tel. 070 - 537 65 90
Skoteleden 20m från oss
www.katterjokk.nu

POLARIS
Försäljning & service av Polaris snöskotrar och ATV.
www.matsskogochfritid.se

När det gäller reservdelar och tillbehör till snöskoter cross, ATV & moped.
Då kontaktar du naturligtvis oss.
45:-
353 sidor snö-skoterdelar
RINAB
Reservdelar i Norr AB
Tel. 0690-12699 Fax 0690-12633
www.rinab.nu order@rinab.nu

THH "Bumper Girl"
Finns i en butik nära dig!
WWW.TQ1.SE

ARCTIC CAT
Snöskoter - ATV
Reservdelar
Kläder
Tillbehör
SpeedShop
www.speedshopkrokom.se

HONDA
ATV
LYNX
SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR
BIL & MASKINFIRMA
ERIC GRÖNING
TEL.0651-711255 FAX:0651-12956
LIKSDAL

Plast & Pulka
Tel. 0695-30084, 070-5129068
• Bamsepulkan standard/order
• Vildmarkstad i glasfiber
• Kabler för jakt & fiske
www.bamsepulkan.com

Polarn
Snabbpump
Beställ direkt på vår webbplats!
ORIGINALET
polarn innovation ab
Tel: 063-12 11 90
www.polarn-innovation.se

www.orrkvistmotor.se
CAN-AM
YAMAHA
ORRKVIST MOTOR
STORUMAN SKOTERSKROT AB
www.skoterskrot.se

Bobergs Bil o Motor AB
Tel nr 023-300 50 Falun
www.bobergsmotor.se

Varmt och skönt!
Magasin du Nord
Tel. 090-777620 Sagagallerian, Umeå
www.magazindunord.com

snowrider.se Shopen

Gå in och beställ på:
www.snowrider.se

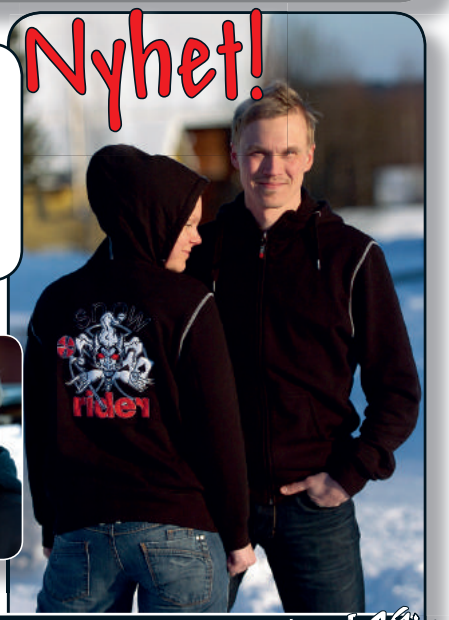
Massa nyheter från SnowRider!
Nu finns nya t-shirts och hoddar!
En stor nyhet för i år är att t-shirtarna även finns i barnstorlekar!

Som prenumerant har du även en VIP-rabatt på hela 30% på allting i shopen! Kan det bli bättre? Surfa in på
www.snowrider.se

VIP = 30% Rabatt

Barn Hood "joker" 449:- Vip 314:-

Nu är årets hood här!
Hel dragkedja, Svart, SnowRider jokern på ryggen, många detaljer.
Finns från stl 120-XXL
Passar lika bra till killar, tjejer och barn.



2010 års Hood "joker" 599:- Vip 419:-

Stl 120-160

Barn T-shirt 129:-

T-shirt 199:- Vip 139:-

Nyhet!

Loggo tävlings t-shirten
Finns NU i shopen
OBS! begränsad upplaga.

FÖRST TILL KVARN!

T-shirt 199:- Vip 139:-

2-way Hood 599:-

T-shirt 199:- Vip 139:-

Tjejtop 199:- Vip 139:-

2-way Hood Barn 449:-

Bandana 59:-

Keps flexfit 249:-

Prenumerera på SnowRider

6 nr 289:- *(1 år)*
inom norden 375:-

12 nr 499:- *(2 år)*
inom norden 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 —

---

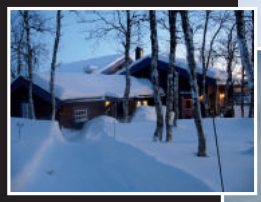
snow rider

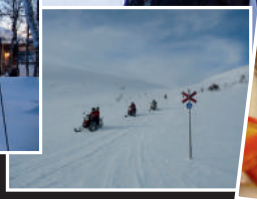
VIP TÄVLING

Får vi presentera vinnaren av en helg för 5 personer i skoteråkarens paradis Funäsdalen:

Johnny Pettersson, Hede

"Bästa julklappen vore väl en resa till Fjällbäcken. Då blir det tunna, skoter och god mat, vila upp sig från käringas tjat."





WWW.FJALLBACKEN.SE Fjällbäcken Grupp Konferens

www.snowrider.se

---

snow rider

Vinnare!

1:a Pris: Komplett BK- system till ditt skoterekipage!

Värde: 3978 kr

1:a pris tagaren heter Lars Mikaelsson från Vindeln. Grattis säger vi till dig från Redax.

"En förgiftad familj är ingen hitt, ett Bk-system löser problemet ditt"

2:a Pris: BK- system till din skoter!

Värde: 2478 kr

2:a pris tagaren heter Patrik Sundkvist, Strömsund. Stort grattis till dig med från oss.

"Tvåtakts avgaser gör ingen gott, använd Bk-systemet och led dem bort"

www.snowrider.se

DANIEL BODIN
BEST TRICK
X-GAMES SILVERMEDALIST
DANIELBODIN.COM
RUFFRIDERS.SE
Red Bull
ZPIRIT.SE

snogear

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 snölås, 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.snogear.fi

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

RIDER BYXOR
Svart 651068_90
XS, S, M, L, XL, 2XL, 3XL
2390 SEK

POSTTIDNING B
SnowRider
Sågbacksvägen 8
792 91 Mora

POLARIS®

ÖVERTRÄFFAR IGEN

NYHETER 2011

800 RUSH PRO-R

600 RUSH PRO-R

800 RMK ASSAULT 155

800 PRO-RMK 155

800 PRO-RMK 155

800 SWITCHBACK ASSAULT 144

550 IQ LXT

SNOWCHECK

Perioden 1 april-30 juni 2010

- Valfritt Polaris tillbehör till ett värde av 8000,-
- Snowcheck jacka!
- Fri försäkring i ett år!*

*Gäller ägarbyte, stölder, olyckshändelse och vagnskador

VÄRDE ÖVER 8000:-

SPECIALERBJUDANDE ENDAST UNDER APRIL

Ta chansen att beställa någon av våra två specialmodeller. Efter april är det för sent.

RETRO RUSH

ORANGE MADNESS SWITCHBACK ASSAULT

Avesjöjur Experiencecenter i Avesjöjur 0260-12940 · Bodens Sikton Nissan Motorservice 0921-30200 · Bollstabruk Dalfors Motorservice 0612-20188 · Borlänge Handels Bator 0243-30035 · Burträsk Hällgrens Motor 0914-30400 · Fröslid Eriksson Hans 0515-32095 · Fränsta Sikon Sickorsparet 0690-250 00 · Gällivare Stordfirma Färing 0970-30012 · Gällivare Ottis Magnet 0970-15792 · Hede Fjordj Färing 0698-12030 · Hudiksvall XXL Maskin 0650-545454 · Järvsö Jörns Cycel & Motor 0651-42140 · Kalix Nils Maskiner 0925-32950 · Kiruna TT Trading 0980-60000 · Luleå Nils Maskiner 0920-88485 · Lycksele Auto Bil 0950-12080 · Malå AGS Sikter RMC 0953-23655 · Mattmar Vitaverie Produkter 0640-45117 · Ockelbo Ockelbo Gummiservice 0290-14200 · Offerdal Elgensens Bensin 0640-52049 · Mora Mora Jim 0250-30276 · Piteå Bilägat 0911-38000 · Skellefteå Eriksson Maskin 0910-70200 · Storuman Jonströms Bil & Mek 0951-30025 · Sundsvall BW Sundsvall AB 060-129512 · Söderhamn Maskincenter 0270-70045 · Tärnsjö Jonströms Bil & Mek 0589-30001 · Umeå Motor Pro 090-704480 · Vilhelmina Vilhelmina Motorcenter 0940-15570 · Åsarnäs Åsens Skotservice 0697-10375 · Örnsköldsvik Skotservice 0660-15000 · Östersund Motorhuset 063-510020

POLARIS FINANS · PURE OIL · RIDERS CLUB

www.polarisindustries.com · www.polarisriderclub.com